

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 60 (1987)

Heft: 9: San Gottardo

Artikel: Von Norden zum Gotthard = Le Gothard à partir du Nord = Dal nord verso il Gottardo = From the North to the Gotthard

Autor: Kälin, Urs

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773752>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Säumerei am Gotthard Passverkehr und Naturgewalten

Von der Beschwerlichkeit und den Gefahren des Reisens in früheren Zeiten haben wir heute als Benützer der modernen Verkehrsmittel kaum mehr eine Vorstellung. Gerade die Alpenübergänge verbreiteten Schrecken und brachten manchem Reisenden das Fürchten bei. So liess sich der englische Theologe Adam de Usk im Sommer 1401 mit verbundenen Augen über den Gotthard führen, um sich den Anblick der grauenerregenden Berge und Schluchten zu ersparen. Bis ins 18. Jahrhundert hinein verstand kaum jemand die Natur zu geniessen; sie wurde als lebensfeindlich wahrgenommen, was sie für jene Leute auch war. Die Naturgewalten waren noch kaum gebändigt, und so wurden sie personifiziert und dämonisiert: Der Anblick von Schluchten, schroffen Felswänden und schäumend tosenden Gebirgsbächen beflügelte die Phantasie der Reisenden. Allenthalben hausten fürchterliche Ungeheuer und geflügelte Drachen in unergründlich scheinenden Labyrinthen. Im Gegensatz dazu stand die Einstellung der einheimischen Säumer und Führer. Das Naturerlebnis spielte in ihrem Handeln und

Denken eine zentrale Rolle. Kenntnis der Natur, Beobachtung und entsprechendes Verhalten reduzierten das Risiko: Drohenden Gefahren konnte man ausweichen, wenn sie nur frühzeitig genug erkannt wurden. Diese aus der dauernden Abwehrstellung gegen die Natur erwachsene charakteristische Naturbetrachtung schlug sich zum ersten in der Weganlage nieder. Wenn gleich der Gotthardsaumpfad den heutigen Anforderungen einer Handelsstrasse kaum entsprach, so wurde doch das Möglichste für einen hinreichenden Schutz der Passstrasse getan. Beruhend auf der Naturkenntnis und den Erfahrungen der einheimischen Gebirgsbewohner, mied die Wegspur – wenn immer möglich – besonders exponierte Geländeabschnitte. Mauern, Geländer und Randsteine gewährten Sicherheit an abschüssigen und gefährlichen Stellen. Eine wichtige Schutzfunktion erfüllten auch die zahlreichen Bannwälder entlang des Saumpfades; in ihnen durfte kein Holz geschlagen werden. Da der Pass auch im Winter begangen wurde, errichtete man an einigen stark lawinengefährdeten Stellen Schutzgewölbe und Schirmhütten. Überhaupt stellten Lawinnenniedergänge das grösste Gefahrenmoment dar, denn die durch den Waren- und Personenverkehr verursachten Erschütte-

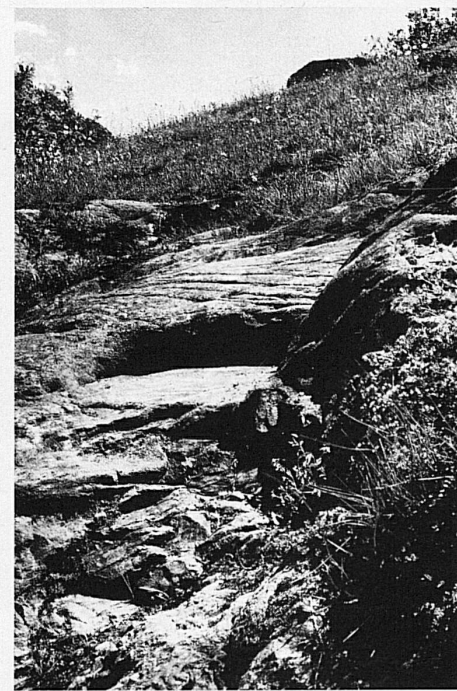
rungen und Geräusche genügten vielfach, um Lawinen auszulösen. Als berühmteste Passage galt jene bei Rodont, kurz vor dem Gotthardhospiz. Nicht umsonst heisst diese Gegend «Campo dei Morti» (Totenfeld). Unweit davon steht die Totenkapelle, über die in einem Reisehandbuch von 1784 zu lesen ist: «Da es eine Ohnmöglichkeit ist, in den Boden dieser Plattform eine Grube oder ein Loch zu graben, so werden die in der Nähe des Klosters von Kälte oder andern Zufällen todt gefundenen Körper nach Airolo geschafft, wenn man versichert ist, dass es Katholiken waren, oder in ein Loch geworfen, das in einiger Entfernung vom Hospitale liegt, und mit einer Kapelle überbaut ist, wenn man nicht gewiss wusste, was für Glaubensgenossen sie in ihrem Leben gewesen waren. Hier bleiben die Leichen frei und unbedeckt liegen, weil es an Erde fehlt, die man auf sie schütten könnte.»

Die Säumer und Führer verfügten neben den sehr beschränkten technischen Schutzmitteln auch über ein profundes Erfahrungswissen, das sie dazu befähigte, Gefahren zu erkennen und auf sie zu reagieren. So wurden bei gefährlichen Durchpässen die Glocken und Schellen der Saumtiere verstopft, um nicht durch unnötige Geräusche Lawinnenniedergänge zu provozieren. Bis-



32

Der Sust-Gebäudekomplex in Silenen Dörfli (34) diente als Etappenort. Ebenso wie weitere Bauten in Silenen dürfte der neu renovierte mittelalterliche Wohnturm (Meierturm) in Bezug zur Krüzlipass-Route stehen. Vom Dörfli führt der Saumpfad an der Zwing-Uri vorbei nach Amsteg. Der Weg weiter nach Ried wird Anfang des 17. Jahrhunderts bereits als «Landstrasse» bezeichnet, der Bau von Lawinenschutzgewölben (32) – auch Goethe macht darauf aufmerksam – unterstreicht die Bedeutung des Verbindungsweges. Felsstufen auf der gegenüberliegenden Talseite bei Richligen (Gurtellen) lassen hier ebenfalls auf einen Saumpfad schliessen (33), der von den Gurtellern früher auch als Weg zur nächsten Kirche in Amsteg benutzt wurde



33

Le complexe d'édifices de la souste de Silenen Dörfli (34) servait de relais. De même que d'autres bâtiments à Silenen, la tour d'habitation médiévale récemment rénovée (Meierturm) n'était pas sans lien avec la route du col Krüzli. De Dörfli, le sentier muletier conduit à Amsteg en passant par les ruines du château fort de Zwing-Uri. Plus loin, le chemin vers Ried est désigné comme grand-route déjà au début du XVII^e siècle. La construction d'arches contre les avalanches (32), qui n'avait pas échappé à l'attention de Goethe, souligne l'importance de cette voie de communication. Des marches de pierre sur l'autre versant de la vallée, près de Richligen (Gurtellen), indiquent ici aussi la présence d'un sentier muletier (33)

Dal nord verso il Gottardo / From the North to the Gotthard

weilen wurde gar den Reisenden das Sprechen verboten, «damit nicht vielleicht der Schnee losbräche und uns durch dessen Herabfall bedecke oder gar zerschmetterte. Ob ich mir schon nicht wohl einbilden konnte, dass die bloße Stimme allein vermögend seyn sollte, so entsetzlich grosse Klumpen Schnee in Bewegung zu bringen, so gehorchte ich hierinnen dennoch den Worten unseres Wegweisers...» Auch das Gegenteil war bekannt: Mit Böller- oder Pistolenschüssen wurden die drohenden Schneemassen von den Steilhängen gelöst; eine Technik, die heute wieder in vielen Wintersportorten angewandt wird, um den

Skifahrern den Spass auf der Buckelpiste zu ermöglichen.

Im Mittelalter und in der frühen Neuzeit gleicht sich das Verhalten der Reisenden; sie schlossen sich zu Gruppen zusammen, um Gefahren zu bestehen. Je grösser die Gesellschaft war, desto sicherer und abwechslungsreicher schien die Reise. Vor allem im Winter zogen aus diesem Grund eigentliche Schlittenkarawanen über den Gotthard.

Neben dem technischen Schutz und den spezifischen Verhaltensweisen ist eine weitere Art von Schutzmassnahmen bedeutsam. Diese sind im wesentlichen irrational,

entspringen aber dem Bedürfnis, der Haltlosigkeit einer feindlichen Umwelt zu begegnen und ein Gleichgewicht zwischen natürlichen und übernatürlichen Gewalten zu schaffen. Religiöse und magisch-bannende Elemente spielen hier gleichermassen mit. Eine Vielzahl von Wegbegleitern dokumentiert diese Einstellung: Wegkapellen, Bildstöcke, Kruzifixe, Zeichensteine und anderes mehr. Diese Wegbegleiter sind vielfach bildhafte Dokumente von schicksalhaften Erlebnissen; sie erinnern an Unglücksfälle und Katastrophen, und oftmals wird ihnen darüber hinaus eine bannende (apotropäische) Wirkung zugesprochen. Naturereig-

Schluss Seite 38



34

Nel villaggio di Silenen (34), i viaggiatori trovavano ristoro negli edifici della Sosta. Al pari di altri edifici di Silenen, anche la torre-abitazione medievale (Meierturm) sarebbe stata costruita in funzione del traffico lungo la strada del Krüzlipass. Dal villaggio la strada mulattiera conduce ad Amsteg, passando accanto alla rocca di Zwing-Uri. Già all'inizio del XVII secolo, la via per Ried era definita «strada maestra»; la sua importanza è sottolineata dalla costruzione di manufatti a volta contro le valanghe (32), un particolare rilevato anche da Goethe nella sua cronaca. Sul versante opposto della valle presso Richligen (Gurtellen), i gradini scavati nella roccia fanno ritenere che anche qui transitasse una via mulattiera (33)

The building complex of the rest house in the village of Silenen (34) shows that it was a stage on the Gotthard route. Like other houses in the village, the Meierturm, a medieval tower dwelling that has recently been renovated, was probably connected with the path over the Krüzli Pass. The bridle-path leads from the village past the fortress known as Zwing-Uri to Amsteg. The route from here to Ried was already being called a "road" in the early 17th century, and the building of arched vaults as a protection against avalanches (32)—Goethe comments on them—underlines its importance. Steps cut in the rock on the opposite side of the valley near Richligen (Gurtellen) point to the existence of a bridle-path here as well (33)

nisse wie Lawinnenniedergänge oder Unwetter bedrohen die Existenz des Gebirgsbewohners stetig; sie sind ein Bestandteil seines Lebens. In solchen Formen christlich-religiöser oder magischer Abwehr ist ein Mittel zu sehen, den Umgang und das Leben mit diesen Gefahren erträglicher zu machen. Das Bild des freien, mit der Natur in Harmonie lebenden Gebirgsbewohners, wie es in der Nachfolge von Albrecht von Haller dutzendweise gezeichnet wurde, ist ein Trugbild.

An das beschwerliche Bergleben erinnert eindrücklich die abschliessende Notiz von

Karl Kasthofer (1822): «Ganze Züge armer Weiber und Mädchen wandern zwei Stunden weit nach Wassen hinunter, um da Brennholz in Bündeln von sechzig bis fünfundsiebzig Pfunde einzukaufen, und in Urseren zu vier bis fünf Batzen zu verkaufen. Den Winter hindurch, wenn die Teufelsbrücke hoch überschneit ist, waten oft bejahrte Weiber, die schweren Holzbürden an den Rücken gebunden, auf Händen und Füßen über die schreckliche Brücke, immer in Gefahr, bei heftigen Windstössen in die tobende Reuss gestürzt zu werden.»

Urs Kälin, Altdorf



50

Indizien lassen heute die Benützung des Gotthardpasses als Verkehrsverbindung in prähistorischer und römischer Zeit vermuten. Die seit 1200 ausgebaute Säumerei erlebte ihre Blüte im späten 18. Jahrhundert. Die Konkurrenz anderer Alpenübergänge verlangte dann den Bau einer «Kunst- und Commercialstrasse» im 19. Jahrhundert. Unter dem Druck der Luzerner und Basler Handelskammer sowie einflussreicher Geschäftsleute entstand zwischen 1820 und 1836 eine mit Fuhrwerken befahrbare Strasse.

50 Die Commercialstrasse in der Piottino-Schlucht.

51 Als die Tremola noch die einzige Strassenverbindung am Gotthard war.

52 Randstein der Tremola-Strassenkehren.

53 Blick auf Fontana durch die Kehre der neuen Passstrasse hoch über dem Bedrettal

Des indices permettent aujourd'hui de supposer que le col du Gothard était utilisé comme voie de communication déjà aux temps préhistoriques et pendant la période romaine. La liaison muletière du début du XIII^e siècle fut très florissante vers la fin du XVIII^e. Au XIX^e siècle, la concurrence d'autres cols alpins exigea la construction d'une vraie route commerciale. Sous la pression des Chambres de commerce de Lucerne et de Bâle et d'autres milieux d'affaires importants, une route carrossable fut construite entre 1820 et 1836.

50/51 La route commerciale dans la gorge de Piottino/La Tremola, autrefois seule liaison routière au Gothard.

52 Pierre milliaire de la route en lacets de la Tremola.

53 Vue sur Fontana depuis le tournant de la nouvelle route du col au-dessus du val Bedretto

Segue dalla pagina 35

no la sicurezza dei viandanti. Una funzione protettiva altrettanto importante era quella svolta dalle foreste lungo il percorso; in questi luoghi era vietato abbattere gli alberi. Dato che il traffico attraverso il passo si svolgeva anche d'inverno, nei punti più esposti alla caduta di valanghe furono eretti manufatti protettivi a volta e capanne. Le valanghe costituivano la principale minaccia; spesso le vibrazioni e i rumori provocati dal transito delle merci e dei viaggiatori bastavano a provocarne la caduta. Il passaggio più temuto era quello presso Rodont, poco prima dell'Ospizio del San Gottardo. È per questo motivo che la regione è detta anche «Campo dei morti». Poco lontano sorge la Cappella dei morti, in merito alla quale in un manuale di viaggio del 1784 si può leggere quanto segue:

«Dato che è impossibile scavare nel terreno una buca o un fosso, i corpi delle persone decedute a causa del freddo o per altri motivi nei pressi del convento vengono trasportati ad Airola se si riesce a stabilire con certezza che si tratta di cattolici. Vengono invece gettate in una buca, che si trova sotto una cappella ad una certa distanza dall'Ospizio, le spoglie mortali delle persone di cui non si sa di quale fede fossero in vita. I cadaveri rimangono scoperti perché manca la terra con cui coprirli.»

Oltre ai limitati mezzi tecnici di protezione, i mulattieri e le guide disponevano di una ricca esperienza che permetteva loro di individuare i pericoli e di reagire nel modo più adeguato. Ad esempio, quando ci si avvicinava ad un passaggio difficile, i campanelli delle bestie da soma venivano resi muti con degli stracci per evitare che il suono potesse provocare la caduta di valanghe. A volte si proibiva persino ai viaggiatori di parlare «in modo da evitare che la neve possa cadere e seppellirci o persino schiacciarci. Anche se è poco probabile che la sola voce possa mettere in movimento masse di neve tanto gigantesche, riteniamo opportuno ubbidire e seguire i consigli delle nostre guide...» Erano già noti anche interventi di genere opposto: mediante lo scoppio di mortaretti o colpi di pistola si provocava la caduta delle masse di neve dai pendii; si tratta di una tecnica che trova tuttora applicazione nei centri sportivi invernali, in modo da permettere agli sciatori di affrontare la discesa senza pericoli del genere.

Nel medioevo e all'inizio dell'evo moderno, i viaggiatori usavano riunirsi in gruppi per meglio far fronte ai pericoli. Un numero più grande di viaggiatori sembrava rendere maggiormente sicuro e più svariato il viaggio. Per questo motivo, d'inverno intere carovane di slitte passavano attraverso il Gotthardo.

Oltre ai mezzi tecnici ed al comportamento specifico dei viaggiatori, assumevano particolare importanza anche misure di altro genere. Si tratta di misure essenzialmente irrazionali che però si riteneva potessero creare un equilibrio fra le forze naturali e quelle soprannaturali. Si tratta di elementi di carattere religioso ed apotropaico ritenuti idonei ad allontanare gli influssi malefici: cappelle, crocifissi, pietre con segni magici, ecc. Spesso si tratta di documenti con valore figurativo che rammentano avvenimenti fatali, come disgrazie e catastrofi.