

# Der Gotthard als Verkehrsweg im Wandel der Zeiten

Autor(en): **Krenn, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst**

Band (Jahr): **10 (1920)**

Heft 46

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-644358>

## **Nutzungsbedingungen**

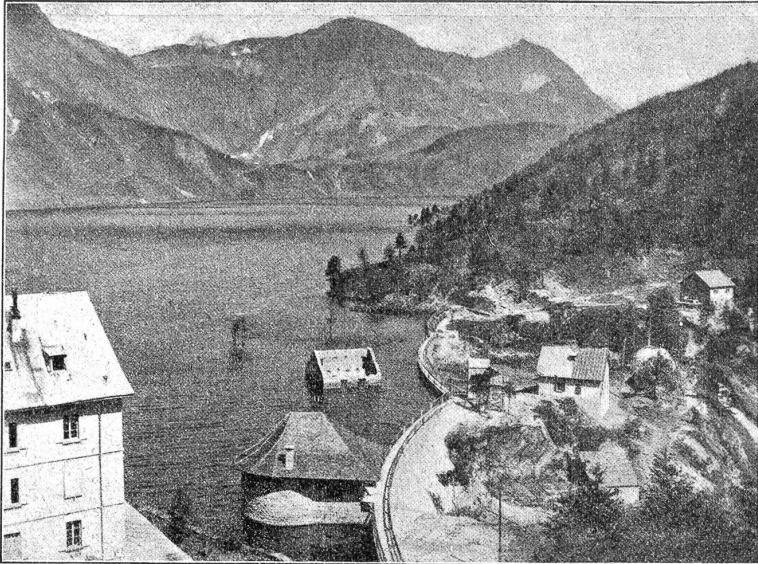
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Zur Elektrifizierung der Gotthardbahn. Kraftwerk Ritom. Wasserfassung am Ritomsee.

## Der Gotthard als Verkehrsweg im Wandel der Zeiten.

Von A. Krenn-Zürich.

Mit der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Gotthardbahn beginnt für diesen internationalen Verkehrs- und Handelsweg eine neue Epoche. Zwar treffen heute die Voraussetzungen, unter welchen vor sieben Jahren der Beschluß zur Einführung des elektrischen Betriebes gefaßt wurde, nicht mehr zu, denn damals stand die Gotthardbahn im Zeichen eines gewaltig gesteigerten und kaum mehr zu bewältigenden Nord-Südverkehrs Deutschland-Italien, der durch den langen Krieg ebenso unterbunden wurde, wie die sonstigen Beziehungen zwischen den Völkern. Wenn aber die Hoffnungen auf eine wirtschaftliche Wiederaufrichtung Europas und die Anbahnung einer Interessengemeinschaft zwischen den entzweiten Nationen überhaupt gelingt, so wird auch für die Gotthardbahn wieder die Zeit kommen, ihre große Aufgabe im Verkehrsleben Europas zu erfüllen. Für die Schweiz ist und bleibt die Gotthardbahn der Hauptverkehrsweg, auf dessen Leistungsfähigkeit sie ihr Hauptaugenmerk richten muß, denn, während im europäischen West-Ostverkehr in wenig freundlicher Weise, aber leider mit Erfolg versucht wird, das schweizerische Verkehrsnetz zu umfahren, wird dies im Verkehr zwischen dem Norden und Süden Europas kaum auf die Dauer gelingen, da keine gleichwertigen Konkurrenzlinien vorhanden sind. Wohl ist zu erwarten, daß Deutschland und Italien sich über den Brenner und Westdeutschland und Südfrankreich über die elsass-lothringischen Bahnen näher zu kommen suchen werden, aber es ist anzunehmen, daß diese Verkehrslinien weder technisch noch tarifpolitisch die Vorteile des Gotthardweges werden aufwiegen können. Es wird sich hier voraussichtlich die gleiche Erscheinung wiederholen, die sich schon vor Jahrhunderten bei der Entdeckung des Gotthardhandelsweges trotz aller versuchten Hemmnisse durchgesetzt hat, daß sich das Bessere auch gegenüber dem Guten Geltung zu verschaffen vermag.

Als der Gotthardweg im 13. Jahrhundert entdeckt ward, waren die bündnerischen und Tiroler Alpenpässe im Osten und die walliser- und savonischen Pässe im Westen schon über ein Jahrtausend im Gebrauch, und doch hat sie der Gotthard in kurzer Zeit alle überflügelt, trotzdem die an den Nebenpässen interessierten Staaten und Städte alles aufboten, durch Zollerleichterungen, sicheres Geleite und Wegeverbesserungen, den Verkehr auf ihre Handelswege zu

leiten. Der Vorteil des Gotthard bestand einmal in seiner zentralen Lage und nicht zuletzt in seiner Sicherheit, die ihm in jener unruhigen Zeit die politisch und militärisch hochangesehene alte Eidgenossenschaft verbürgte.

Bereits zu Anfang des 14. Jahrhunderts war der Gotthard zwischen Genua-Mailand einerseits und Brügge-London andererseits der wichtigste Handelsweg, während der bedeutende Handel zwischen Venedig und den deutschen Handelsmetropolen Augsburg und Nürnberg zum Teil über die bündnerischen, zum andern Teil über die Tiroler Pässe geleitet wurde. Die schwierigsten Stellen des alten Gotthardweges waren auf der Nordseite in der Schöllenen und in dieser wiederum bei der Teufelsbrücke und gleich oberhalb bei der sog. „stäubenden Brücke“, die an der Außenwand des Urnerloches, wo heute die elektrische Bahn Göschenen-Andermatt ebenfalls auf einer Brücke hinwegführt, angebracht war. Auf der Südseite war die im Winter lawinenberühmte Tremolenschlucht oberhalb Airolo und weiter abwärts die Platiferschlucht, heute Dazio grande genannt, gefährdet. Auf geradezu halsbrecherischen Umwegen wurden diese Hindernisse umgangen, und wenn

man heute von der schönen Straße oder dem bequemen Bahnwagen aus die noch zahlreichen Ueberreste des einstigen Saumpfades erblickt, so versteht man das Grauen und Bangen unserer Vorfahren vor dem Antritt einer solchen Alpenfahrt. Bei dem primitiven Weg und Unterkunftsverhältnissen waren Unglücksfälle und größere Katastrophen nicht selten, namentlich zur Winterszeit. So erzählt die Chronik vom Auszug der Eidgenossen zur Schlacht von Giornico im November 1478, diese hätten sich vor dem Marsch über den „ruhen Berg“ zu Wassen noch tüchtig gekräftigt und wader getrunken, so daß sie hernach voller... Mutwillen die Schöllenen hinaufgestürzt seien, als plötzlich eine Lawine in den Reisigenzug hineingestürzt und ihrer



Zur Elektrifizierung der Gotthardbahn.  
Kraftwerk Ritom. Zentrale und Druckleitung.

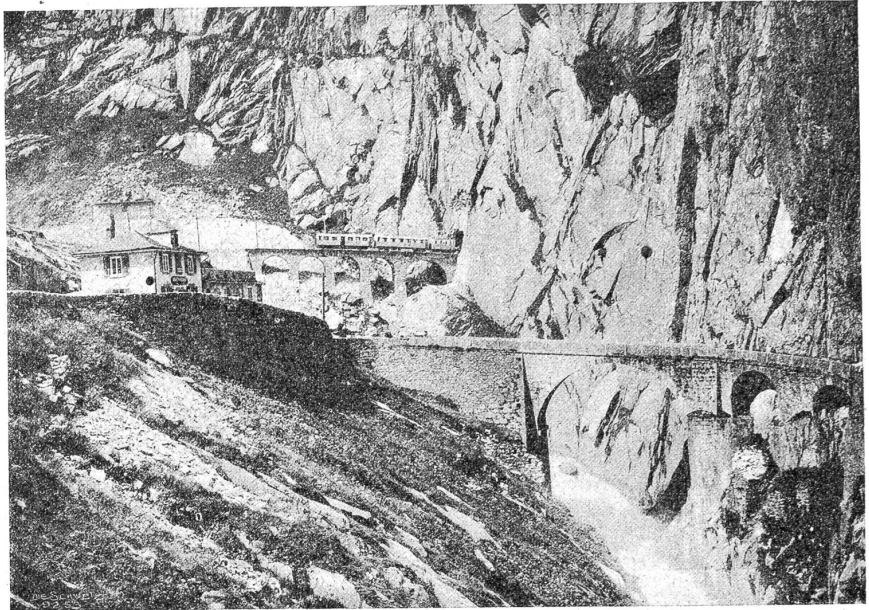
60 Mann in die tosende Reuß mitgerissen habe. Still und ermüdet zogen die andern des Weges weiter. Und

im Jahre 1624 soll im Val Tremola sogar eine Karawane von über 300 Menschen von einer Lawine erfasst worden sein. Der Gefährlichkeit des Bergüberganges mit seinen raschen Witterungswechseln verdankt wohl auch das Hospiz auf der Paßhöhe seine Entstehung. Wann und durch wen das Hospiz und die wahrscheinlich noch ältere Kapelle gegründet wurden, ist historisch nicht mehr festzustellen, doch widerspricht die Annahme einer lombardischen oder Mailänder Stiftung der Unterstellung unter einen deutschen Schutzpatron. Der heilige Godehardus stammte aus Bayern und war Bischof von Hildesheim. Nach ihm hat später der Mons Eovelinus oder Mons Ursare (Urselenberg) seinen bleibenden Namen als Godhardsberg erhalten.

Um die Mitte des 14. Jahrhunderts betrug die Jahresfrequenz des Gotthardpasses bereits 16,000 Menschen und 9000 Pferde und Saumtiere, und aus jener Zeit datieren auch die Anfänge jener Säumerordnung, die während nahezu eines halben Jahrtausends die Verkehrsverhältnisse über den Paß regelte, und die im Grunde nichts anderes war als die heutigen, auf die modernen Verkehrsmittel zugeschnittenen internationalen Transportabkommen. Es entstanden die Unterkunfts- und Verpflegungsstationen für die Säumer und Saumtiere, große Wareneinlagerungsgebäude, die sog. „Suften“. Die Güter wurden in eilig zu befördernde und andere, die der Reihe nach zu säumen waren, eingestellt. Wegerechte, Entschädigungen und Abgaben, Bestimmungen gegen das gegenseitige Ueberholen, das Ausweichen, Vorpannhilfe und dergleichen wurden mit umständlicher Genauigkeit geregelt und auf peinliche Einhaltung Sorge verwendet.

So entwickelte sich jener großartige Handels- und Reisendenverkehr über den Gotthard, der erst mit der Eröffnung der Gotthardbahn vor 40 Jahren neue Gestalt annahm. Die wichtigsten Artikel des Handelsverkehrs waren Seide, Leinwand, Leder, Wolle, Tücher, Weine aus Italien und Griechenland, Spezereien, Salz, Korn, Hülsenfrüchte, Del, Butter und lebendes Vieh. Auf dem Wege zwischen Basel und Mailand hatten die Güter verschiedene Staats- und Städtehoheitsgebiete zu passieren, deren jede natürlich ihren Tribut von den gesäumten Waren erhob, wobei es an Willkürlichkeiten und Uebergriffen nicht fehlte, so daß daraus mehrmals blutige und weittragende Fehden entstanden. So erfolgte der Anstoß zur Eroberung des Vivinental durch die Urner aus der willkürlichen Zollbehandlung der ernerischen Herden auf dem Viehmarkt in Varese und die wenige Jahre später erfolgte Eroberung des Eschentales mit Domo d'Ossolo entsprang ebenfalls südländischen Uebergriffen auf schweizerische Tiertransporte.

Der Gotthard sah auch die erste schweizerische Ueberlandpost nach Italien, die zu Anfang des 17. Jahrhunderts im Anschluß an die reitenden Boten nach Deutschland und Frankreich eingerichtet wurde. Zweimal wöchentlich verkehrte der reitende Kurier zwischen Zürich und Mailand, den ersten Tag bis Ursereu, den zweiten bis Faedo, den dritten bis Lugano und am vierten nach Mailand und Umgekehrt. Dieser Eilbotendienst dauerte bis zum Aufkommen der fahrenden Post nach der Vollendung der neuen Kunststraße über den Gotthard im Jahre 1830. Der Bau dieser Straße, der 10 Jahre und einen Kostenaufwand von über einer Million Franken erfordert hatte, bewirkte einen neuen Aufschwung des Reisenden- und Warenverkehrs über den Gotthard, der ihm auch dann nicht streitig gemacht



Die Teufelsbrücke und die Schöllenenbahn.

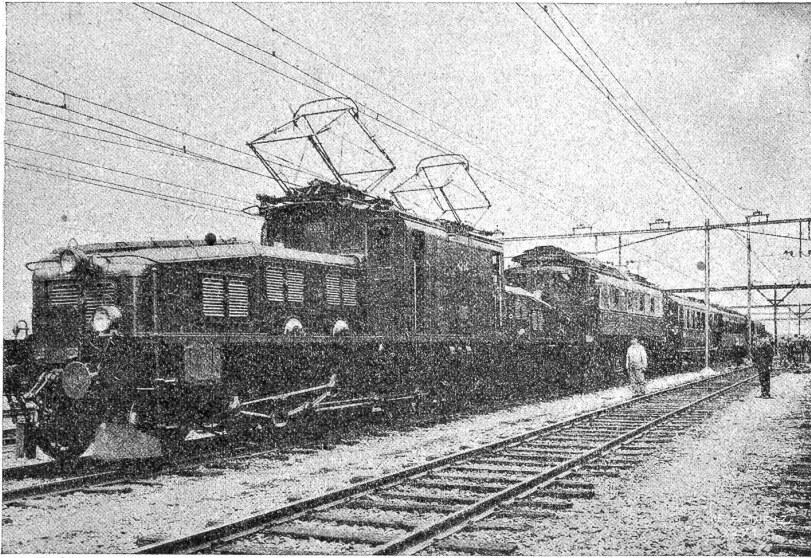
werden konnte, als auch die ostschweizerischen Alpenpässe mit einem ebenso guten Straßennetz versehen wurden. Der schon im Jahre 1806 auf Anregung Napoleons mit einer prächtigen Straße versehene Simplonpaß erreichte trotz der Tatsache, daß er westlich des Gotthard bis zum Mont Cenis der einzige fahrbare Alpenübergang war, höchstens ein Drittel des Verkehrs, der sich dem Gotthard zuwandte.

Ueber die Art und Menge der Güter, welche nach Eröffnung der neuen Straße den Gotthard passierten, gibt die von der Zollstation Dazio grande unterhalb Airola geführte Statistik interessante Aufschlüsse. Darnach kamen dort per Jahr durchschnittlich folgende Saumlasten durch: 4390 Lasten Seide-, Baumwoll- und Manufakturwaren, 42 Lasten Kalb- und Ziegenfelle, 48 Lasten fertiges Leder, 34 Lasten Obst, 4550 Lasten Reis, Del, Eisen, Pulver und Honig, 813 Lasten Korn, 8490 Lasten Käse, 3195 Lasten Wein, im ganzen durchschnittlich 21,570 Saumlasten oder rund 40,000 Meterzentner Waren. Nach einem Jahrzehnt hatte der Warenverkehr schon die doppelte Höhe und bald das dreifache erreicht, und der gewaltige Apparat, der zu seiner Bewältigung aufgebracht werden mußte, konnte kaum noch mehr gesteigert werden, ohne der Abwicklung des Straßenverkehrs selbst zum Hindernis zu werden. Trotzdem erscheint uns eine jährliche Warenmenge von 100,000 Meterzentnern oder 10,000 Tonnen unscheinbar, wenn man sich den Aufschwung nach der Eröffnung des Eisenbahnverkehrs vergegenwärtigt.

Die neuen elektrischen Güterzugslokomotiven vermögen jene Jahresmenge von 10,000 Warentonnen in zwölf Zügen an einem einzigen Tage zu befördern, abgesehen von der noch gleichzeitig zu befördernden Reisendenzahl, die per Tag ebenfalls bis zu 2000 Personen beträgt. Ueber die Entwicklung des Reisendenverkehrs auf der Paßstraße gibt die Postkontrolle eine ziemlich zuverlässige Uebersicht. Nach in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts erreichte die Zahl der mit der Post über den Berg geführten Personen per Jahr kaum 10,000 Fahrgäste, während die 60er und 70er Jahre einen starken Aufschwung brachten, so daß im letzten Jahrzehnt vor der Eröffnung der Gotthardbahn jedes Jahr gegen 80,000 Postreisende zu verzeichnen waren. Dazu kamen noch etwa 12—15,000 Fußgänger, meist italienische Auswanderer und Saisonarbeiter.

Die Vorherrschaft des Gotthard geriet in der Mitte des vorigen Jahrhunderts erstmals in Gefahr, als die im Westen und Osten gelegenen Nachbarstaaten der Schweiz





Die Vertreter der Schweiz. Presse bei der Besichtigung der elektrischen Anlagen der Gotthardbahn in Airola.

sich anstreckten, das neueste Verkehrsmittel, die Eisenbahn, über ihre Alpenpässe hinwegzuführen. Im Osten entstand als erste 1854 die Semmeringbahn von Wien nach Triest, der 1867 im Tirol die Brennerbahn und 1871 im Westen die Mont Cenisbahn folgte. Zwar bildete sich auch in der Schweiz frühzeitig eine Interessengruppe für die Propagierung eines schweizerischen Alpenbahnprojektes, aber die Interessen und Einflüsse zerplitterten sich zugunsten einer Gotthard-, einer Simplon-, einer Splügen- oder Lukmanierbahn, bis endlich zu Beginn der 60er Jahre die Gotthardfreunde durch ihre kräftige Initiative den Sieg davontrugen und aus 15 Kantonen und den beiden damaligen Hauptbahnen, Zentralbahn und Nordostbahn, die Gotthardvereinigung zustande brachten, welche die Vorbereitungen in fruchtbaren Fluß brachte. Es galt nicht nur die schweizerischen Interessen zu gewinnen, sondern auch die ausländischen, ohne kräftige Mithilfe von deutscher und italienischer Seite konnte die Bahn weder gebaut, noch später rentabel gestaltet werden. Glücklicherweise kam die damalige politische Konstellation Europas den schweizerischen Plänen zugute, denn Deutschland und Italien suchten sich unter Umgehung Oesterreichs oder Frankreichs näher zu kommen. Am 15. Oktober 1869 kam der schweizerische Staatsvertrag mit Italien, am 28. Oktober 1871 jener mit dem neuen Deutschen Reiche zustande, wonach sich ersteres zu einer Beitragsleistung von 45 Millionen Franken, Deutschland zu einer solchen von 20 Millionen und die Schweiz zu 25 Millionen à fonds perdu an die auf 187 Millionen veranschlagten Baukosten verpflichteten. Im Sommer 1872 konnten die ersten Spatenstiche sowohl am großen Gotthardtunnel, wie auch auf den verschiedenen Talstrecken und den kleineren Tunneln getan werden. Nach etwa drei Jahren zeigte sich, daß die vorgesehenen Baukosten bei weitem nicht ausreichen würden und eine neue Berechnung stellte die Mehrkosten auf rund 102 Millionen Franken fest. Das Unternehmen geriet in eine gefährliche Krisis, da es unmöglich erschien, eine so gewaltige Summe aufzubringen. Durch rücksichtslose Abstriche aller nicht unbedingt notwendigen Bauten, die leider die heute schwer fühlbare nur eingelegte Ausführung aller Tunneln zur Folge hatte, konnte die Mehrausgabensumme auf 40 Millionen Franken herabgedrückt werden. Von diesen Mehrkosten übernahmen Italien 10, Deutschland 10, die Schweiz 8 und die Baugesellschaft 12 Millionen, so daß sich die endgültige Finanzlage folgendermaßen gestaltete: 113 Millionen Subventionen à fonds perdu, 80 Millionen Obliga-

tionenkaptal und 34 Millionen Aktienkapital, zusammen 227 Millionen Franken Baukosten. Am 1. Juni 1882 konnte die Gotthardbahn dem Verkehr übergeben werden. In welcher hervorragender Weise die Gotthardbahn den auf sie gesetzten Erwartungen als Verkehrsmittel entsprach, ist der lebenden Generation schon längst bewußt geworden. Die Gotthardbahn ist noch heute trotz aller seither großartigen Bahnbauten der Stolz der Schweiz, denn sie ist auch heute noch ein technisches unübertroffenes Meisterwerk, sie erschließt in mannigfacher Wechsel die großartigsten Landschaften der Alpenwelt, und sie stellt vor allem die kürzeste und bequemste Verbindung dar mit den sonnigen Gefilden südlich des Alpenwalles, die für uns auf der Schattenseite Wohnende nun einmal einen unbezwingbaren Reiz besitzen.

Die Weltkohlennot hat die seit Jahren projektierte Elektrifizierung der Gotthardbahn nicht nur notwendig, sondern auch möglich gemacht, indem erst die neuen hohen Kohlenpreise die Riesensumme, die der Umbau der Linie und die Neuanlagen verschlingen, verzinsen lassen. Das Herz der Unternehmung bildet auf der Nordrampe das Kraftwerk in Amsteg, auf der Südrampe das Ritomwerk. Das letztere sticht den 1829 Meter hoch gelegenen Ritomsee im Val Biora an und leitet sein Wasser in gewaltigen Röhrenleitungen 800 Meter tief in das Turbinenhaus bei Ambri-Piotta hinunter, 40,000 Pferdekkräfte erzeugend.

Das Werk in Amsteg wird von der Reuß gespeist, die zwischen Wassen und Gurtnellen gefaßt und in riesigen Fernleitungen nach dem Reservoir am Briffen geführt wird, von wo sie in einer 300 Meter Druckleitung zu Tale fällt; das Kraftwerk ist auf 70,000 H. P. ausgebaut. (Red.)

## Der Schmied von Göschenen.

Es gab eine Zeit, da die Bewohner des Urserentales mit denen des untern Reusstales nur auf einem Säumpfad über den Bähberg verkehren konnten, weil die Schöllenschlucht mit ihren senkrechten Felswänden nicht passierbar war. Der Gotthardpaß spielte damals in der Geschichte noch keine Rolle. Erst zwischen 1220—30 wurde der Gotthardpaß dem großen Verkehr geöffnet und zwar durch den Bau der „Stiebenden Brücke“. Das war ein Steg von Holz längs der Felswand an Eisenketten aufgehängt, über den tosenden Wassern der Reuß.\*) Vom Moment an, da die Schöllenen sicheren Fußes und auch für Lasttiere passierbar war, wurde der Gotthard der vielbegangene Alpenpaß, der er durch Jahrhunderte bis auf den heutigen Tag geblieben ist. Aus deutschen Landen wurde Wein, Wolle, Tuch, Vieh und Lebensmittel nach Italien, von hier Seide, Weine und Spezereien nach Deutschland transportiert. Lange Säumerzüge stiegen von Mailand herauf zur Höhe des Hospiz und jenseits hinunter nach Flüelen, wo sie in Neuen den Urnersee und Vierwaldstättersee hinunter bis nach Luzern fuhren. Es bildeten sich Säumergenossenschaften, die bald das Verkehrsmonopol in ihre Hände befamen; sie waren straff organisiert und hatten ihre Tarife; die Niederlagen der Waren wurden Suften genannt; im Hospiz stand ein Wachturm, der den Gotthardpaß bewachte. Könige und Kaiser benützten den Paß als den kürzesten Weg, um von West-

\*) Dändliker will unter diesem Begriff nur eine Brücke „über die Schöllenschlucht“ verstehen; Vierauer und Wechli (Die Anfänge der Schweiz. Eidgenossenschaft) schweigen sich überhaupt darüber aus.