

Der Schmied von Göschenen

Autor(en): **[s.n.]**

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: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-644376>

Nutzungsbedingungen

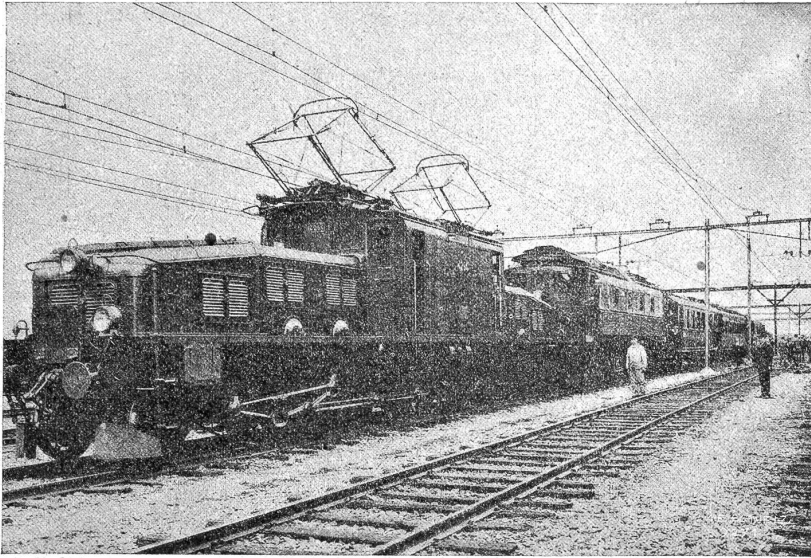
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



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

sich anschickten, 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 Talstreden 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.

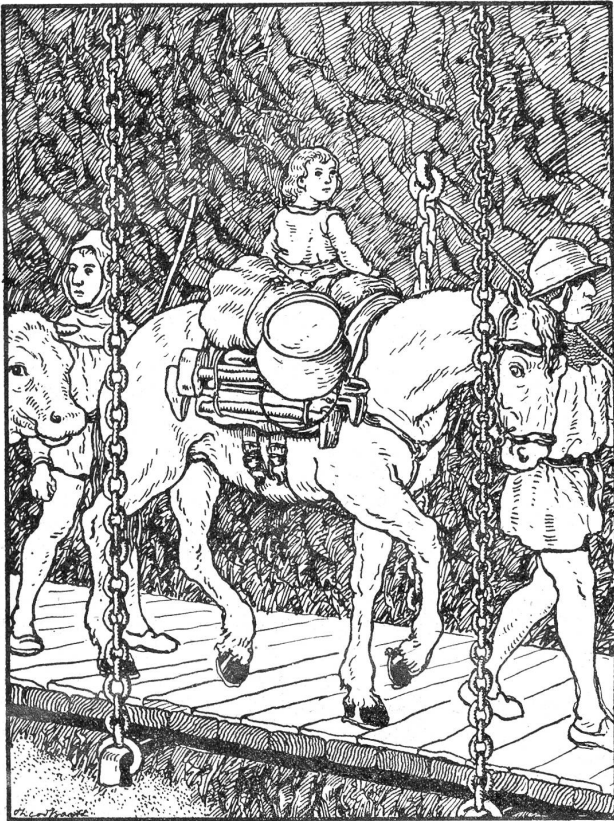
Das Werk in Amsteg wird von der Reuß gespeist, die zwischen Wassen und Gurtnellen gefaßt und in riesigen Fernleitungen nach dem Reservoir am Briffen geführt wird, von wo sie in einer 300 Meter Druckleitung zu Tale fällt; das Kraftwerk ist auf 70,000 H. P. ausgebaut. (Red.)

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 bekamen; 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.

deutschland nach Italien zu gelangen. Der Gotthard kam als Handels- und Verkehrsweg bald zu großer Berühmtheit.



Die „Stiebende Brücke.“ (Aus „Schedler, Der Schmied von Göschenen“, Verlag H. B. Ing & Lichtenhahn, Basel.)

In der bewegten Zeit des Kampfes zwischen Papst Gregor IX. und Kaiser Friedrich II. erhielten die Urner und Schwitzer ihre Freiheitsbriefe. Der der Urner datiert von 1231 und ist von König Heinrich IV., dem Sohne Friedrichs II., ausgestellt. Um mit seinem Vater, der in Italien weilte, ungehindert über den Gotthard verkehren zu können, machte König Heinrich die Urner reichsunmittelbar. So wäre demnach die Freiheit der Urner und ihre Folgeerscheinung: der Bund der Eidgenossen — also die Schweizerfreiheit — auf die „Stiebende Brücke“ zurückzuführen.

Man kann nun die Frage stellen: Welchem Kopf kam der Gedanke, die Eisenbolzen in die Felsen der Schöllenen einzuschlagen und daran Ketten zu hängen und auf die durch diese Ketten gehaltenen Stangen Läden zu legen? Jemand einer muß den Anstoß gegeben haben zu dem für jene Zeit großen Werke. Der „Schmied von Göschenen“ wird zum ersten Freiheitsheld der Eidgenossenschaft, zum Vater der Schweizerfreiheit.

Ungefähr vor Jahresfrist erschien der für die Schweizerjugend geschriebene historische Roman „Der Schmied von Göschenen“ von Robert Schedler. Ein vorzüglicher Kenner der Geschichte und der jugendlichen Psyche hat hier aus dem sagenhaften Erbauer der „Stiebenden Brücke“ einen interessanten Helden gemacht: einen Helden der Arbeit, einen Idealisten großen Stils, der von frühester Jugend an ein Lebensziel — eben die Erschließung der Schöllenen — vor Augen hatte, dieses mit zäher Beharrlichkeit verfolgte und trotz aller Hindernisse auch glücklich erreichte. Der Verfasser führt den jungen Leibeigenen Heini von Göschenen auf seinen Wanderfahrten bis nach Basel hinab, läßt ihn dort die Arbeit der Steinmetzen hoch oben am Münster sehen, verbringt ihn zu den geschickten Mönchen im Kloster St. Urban

und gibt ihn einem Ketten schmied in Bern in die Lehre, bis daß er die Idee und das handwerkliche Rüstzeug hat zum Beginn seines großen Werkes. Wie er dazu die Helfer gefunden, wie er erst die Teufelsbrücke an der schmalsten Stelle der Schlucht, dann den hängenden Steg um das heutige Urnerloch*) herum gebaut, wie er und die Säumergilbe der Talschaft ihre Rechte dem habsburgischen Landvogt gegenüber erfolgreich behauptet, das lesen unsere Buben mit großer Begeisterung. Ein Wink für Eltern, die ein Weihnachtsbuch für ihre 12—15 Jährigen suchen.

Ob der Schmied von Göschenen historisch sei oder nicht, dies mag der Leser vom Basler Verfasser Dr. Rob. Schedler selbst erfragen, wenn es ihn interessiert. Diese Frage zu untersuchen, möchte ebenso fruchtlos sein wie die, ob Tell und Winkelried existiert haben oder nicht. Die Hauptsache ist die Tat. Ob am Bau der „Stiebenden Brücke“ ein Einzelner so großen Anteil genommen habe, wie Schedlers dichterische Phantasie es wahrhaben will, oder nicht, ist nicht von Belang. Wir wollen uns unbeschwert der Tatsache freuen, daß daraus die Schweizerfreiheit entstanden ist.

*) Das Urnerloch wurde erst 1707 hergestellt.

Lloyd George, Garant der Reaktion.

Seit England und Italien den § 18 des Versaillerfriedens, der das Beschlagnahmungsrecht der Alliierten auf alles deutsche Vermögen in Ententeländern feststellt, fallen gelassen haben und teilweise festgelegtes Vermögen freigaben — vide Italien, teils alles künftig zu erwerbende von der Beschlagnahme ausschlossen, spricht man wieder, wie vor Spaa und San Remo, von einem englisch-französischen Konflikt. Frankreich hat gedroht, beim Völkerbund vorstellig zu werden. Aber dieses Frankreich, das den § 18 des Versaillerfriedens hütet wie Cerberus die Höllenpforte, hat den Frieden von Trianon durchlöchert und mit dem Horthy-Ungarn den Vertrag von Gödöllo abgeschlossen, der niemals die Sanktion der Alliierten finden wird, hat Ungarn erlaubt, 350,000 Mann zu halten, 3½ mal mehr als Deutschland, hält Europa und die Kolonien durch eine Armee von 800,000 Mann in Schrecken, verhezt Polen, stiftet Balkanbünde, unterstützt Wrangel, schließt mit Belgien ein Militärbündnis, das es dem Völkerbund nicht anzeigt, trotz Versailles, das den Pakt über die Liga der Nationen als wichtigsten Bestandteil enthält. Und dies Frankreich ist die aktive Kraft, die Europa in Nationalismus und Reaktion hineinhekt.

Der Druck der Reaktion erzeugt Gegendruck, revolutionären, aber mehr noch nationalistischen. Der Friede von Riga, dieser Triumph Frankreichs, hat zu geheimen Verhandlungen Litauens mit deutschen Nationalisten geführt. In Folge davon traten angeworbene deutsche Korps auf litauischen Boden über, um den Kampf gegen die polnischen Divisionen Zeligowskys in Wilna aufzunehmen. Ob schon die Litauer keine guten Erinnerungen an die Vermordungs- und Ehrhardttruppen bewahrt haben, scheuten sie vor einer Verbindung mit den Deutschen noch weniger als vor bolschewistischer Hilfe zurück. Aber die Entente erhob Einsprache. Zeligowsky ergriff auf der ganzen Linie die Offensive und hat die Linie Kowno-Dünaburg an vielen Punkten überschritten. Die litauische Regierung greift wieder an, entflammt hinter Zeligowsky Bauernaufstände und beteuert, daß sie die Söldner zurückpediert habe. Ihre Rettung ist der Völkerbund, ist England. Aber niemand weiß in diesem Augenblick, ob Polen nicht eine polnisch gesinnte Regierung in Kowno gewünscht und ob es nicht die alte Union mit Litauen wiederherstellt, um in direkte Verbindung mit Lettland zu kommen. Der „baltische Bund“ ist ein Lieblingstraum der Pariserherren. Er unterbricht aufs gründlichste die Verbindung Berlin-Moskau. Was will Eng-