Aus der Geschichte unserer Alpenstrassen

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **- (1930)**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-988723

Nutzungsbedingungen

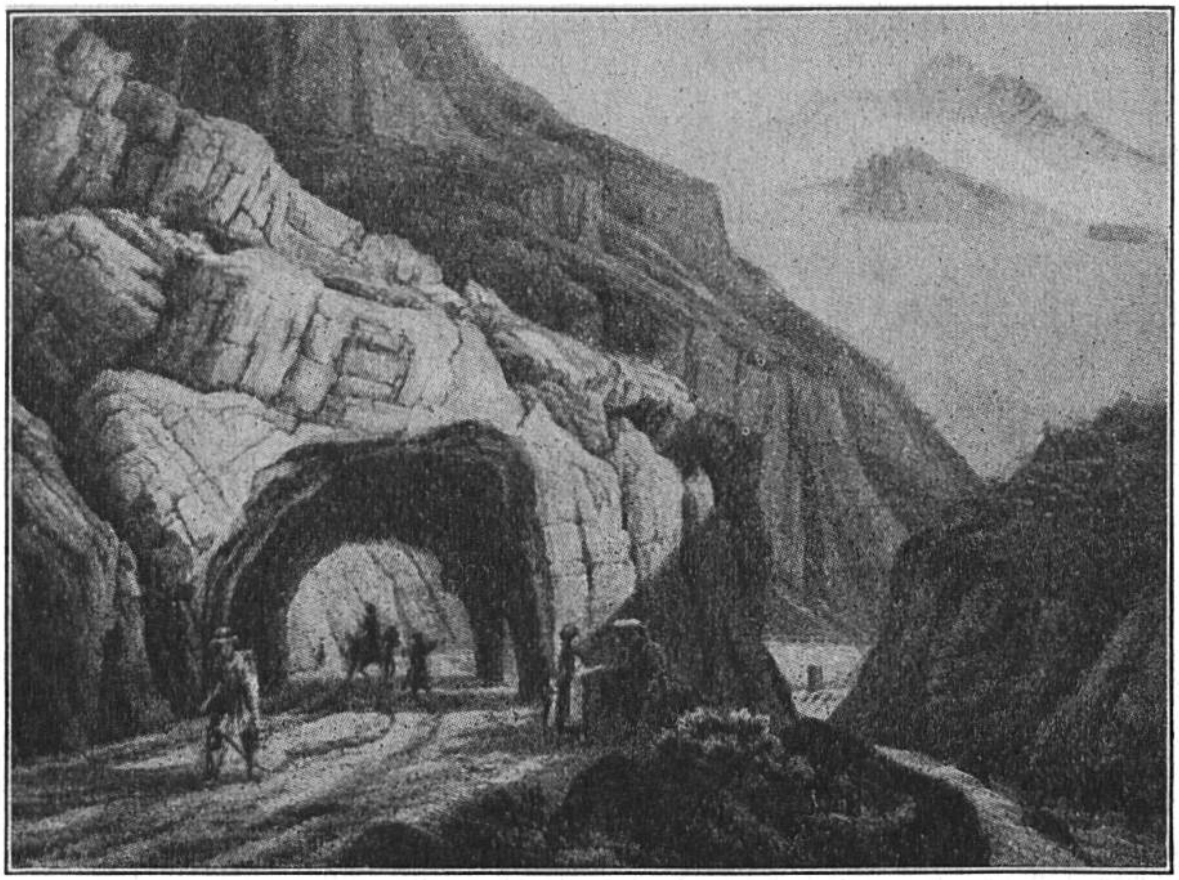
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Das Urnerloch. Der Verkehr über den St. Gotthard wurde im Mittelalter erst dadurch eröffnet, dass man die Schöllenenschlucht passierbar machte. Das geschah durch eine mit Ketten an die Felsen gehängte Holzbrücke, den „stiebenden Steg". 1839 wurde der Steg durch einen Tunnel ersetzt. (Nach einer Zeichnung von Anton Winterlin, um 1850.)

AUS DER GESCHICHTE UNSRER ALPENSTRASSEN.

Der St. Gotthard.

Der St. Gotthard ist der jüngste unter den Alpenpässen. Seiner günstigen Lage wegen, die den Vorteil bietet, dass man nur eine Kette der Alpen, nicht, wie bei den meisten übrigen Pässen, deren zwei zu überschreiten hat, war der Gotthard nach seiner Eröffnung bald der bedeutendste Alpenübergang. Er ist es ein halbes Jahrtausend lang geblieben. Erschlossen und zuerst benutzt wurde der Gotthardweg wohl in den Jahren zwischen 1218 und 1225. Wenigstens beginnen sich zu dieser Zeit die deutschen Kaiser um den Besitz des Gebietes am

Gotthard zu bemühen. Im Jahr 1231 kaufte nämlich Kaiser Heinrich VII. die Vogtei Uri wiederum für das Reich zurück, das diese Vogtei früher den Habsburgern überlassen hatte. Dabei gab der Kaiser den Urnern den kostbaren Freiheitsbrief. So gedachte er, den schnellsten Weg, der zu den italienischen Herrschaften der deutschen Krone führte, sich und dem Reich zu sichern. Die Freiheit der Urner gab den ersten Anstoss zum Zusammenschluss der drei Länder, also zur Bildung der Eidgenossenschaft.

Aus dem Jahre 1236 hören wir zum erstenmal von einer Reise über den Pass. Da zog nämlich ein geistlicher Herr aus dem Bistum Bremen nach Rom. Über den Gotthard kehrte er heim. Er brauchte von Bellinzona bis Luzern drei Tage, während Saumkolonnen mit Waren meistens deren vier nötig hatten.

Die neue Weltverkehrsstrasse verdankt ihre Entstehung einem erfinderischen Manne. Die Sage nennt ihn den Schmid von Urseren. Durch eine mit Ketten an die Felsen gehängte Holzbrücke, «den stiebenden Steg», machte er das oberste Stück der Schöllenen passierbar. Jetzt gab es von Göschenen her einen direkten Zugang ins Urserental, indes man von Süden her schon zur Römerzeit über den eigentlichen Gotthardberg gelangt war, dann aber Oberalp oder Furka wählen musste, um weiter zu kommen. Im Jahre 1707 riss ein ungestümes Hochwasser den stiebenden Steg mit sich. Da beschloss die Obrigkeit von Uri «durch den gählingen bärg durch zuo brächen, damit fürderhin die grossen unkösten gedachter holzinen brugg erspart werde». In der Tat hatte der Unterhalt dieser Kettenbrücke das Holz beinahe des ganzen Tales verbraucht in den 500 Jahren, während denen der Steg an den Felsen hing. Wann die alte Teufelsbrücke gebaut wurde, ist nicht bekannt. Ein Reisender schreibt im Jahr 1587, dass er sie bei seiner Gotthardfahrt in

Das Hospiz auf dem St. Gotthard, im Jahre 1826.
(Nach dem Aquarell eines unbekannten Malers.)

einem bedenklichen Zustand gefunden habe, bloss wenige Fuss breit und ohne Lehnen oder Seitenwände. Die jetzige Teufelsbrücke, die sich in kühnem Bogen 30 m hoch über die tosende Reuss schwingt, stammt aus dem Jahre 1829 und ist das Werk des Baumeisters Poccobelli. Ein Hochwasser zerstörte die alte, niedrigere Brücke.

Gleich oberhalb der Teufelsbrücke erinnert ein gewaltiges Granitkreuz den Wanderer an einen der denkwürdigsten Alpenübergänge, den Zug des russischen Generals Suworow, der 1799 von Italien her über den Gotthard kam, um die Franzosen aus unserm Lande zu vertreiben. Bei der Teufelsbrücke kam es zum Gefecht. Suworows Russen kletterten tollkühn die Felswände hinunter zur Reuss. Sie legten Baumstämme über den schäumenden Bergbach und erklommen das

Das Hospiz auf dem St. Gotthard. „Eine der traurigsten Wohnungen des Erdbodens", so lesen wir in einem alten Reisewerke. (Stich von J. R. Schellenberg, 1763.) Ein Hospiz gab es auf der Passhöhe schon im Jahre 1331. Die Gebäulichkeiten, die unser Bild zeigt, stammen von 1683 und wurden 1775 von Lawinen vernichtet. Kaum stand ein neues Hospiz da, so wurde es 1799 von den Franzosen zerstört.

jenseitige Ufer. Die Franzosen mussten die Brücke aufgeben, wollten sie nicht umzingelt werden. Suworows Kämpfe aber blieben dann schliesslich doch erfolglos.

Übel gehaust hatten die Franzosen, bevor sie den heranrückenden Russen weichen mussten, im Hospiz auf der Passhöhe. Türen, Fensterrahmen und Gebälke hatten sie zur Feuerung aus dem dreistöckigen Bau herausgerissen. Von einem Hospiz für die Passfahrer berichtet uns übrigens schon eine Urkunde aus dem Jahre 1331. Noch früher aber war auf der Passhöhe eine Kapelle zu Ehren eines Bischofs Godehardus errichtet worden. Nach diesem erhielt denn auch der Pass seinen Namen. Früher hiess der Gotthard Ursare, was soviel als « Bärenberg » bedeutet. Daher stammt noch der Name Urserental.

Damit die Strasse und die verschiedenen Brücken instand gehalten werden konnten, erhoben die Urner einen Wegzoll. Der Pass wurde auch im Winter offen gehalten. Dann besorgten Schlitten mit Ochsengespann den Warentransport. Für den Sommer aber wurden die Lasten auf Saumpferde geladen; denn für den Verkehr mit Wagen wäre die Strasse zu schlecht gewesen. Im Mittelalter war der durchschnittliche Warentransport eines Jahres kaum grösser, als dass er heute von zwei Güterzügen bewältigt werden könnte. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts dagegen nahm der Verkehr erheblich zu. Bei 300 Reisende und gleichviel Saumtiere zogen jede Woche über den Pass. Der Ausbau des alten Weges zu einer richtigen Kunststrasse wurde notwendig, und dies um so mehr, als die guten Fahrstrassen über Splügen und Bernhardin, später auch noch Simplon, den Verkehr vom Gotthard weglenkten. In den Jahren 1819-1830 wurde die Pass-Strasse ausgebaut und gleichzeitig auch die Axenstrasse angelegt. Aber nur ein halbes Jahrhundert dauerte es, dann übernahm die Gotthardbahn den Grossteil des Verkehrs.