Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 3/4 (1884)
Heft: 5

Inhaltsverzeichnis

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: 01.07.2025

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

INHALT: Der Verkehrsweg über den Gotthard in seinen verschiedenen Entwickelungsstadien. Von A. Trautweiler, Ingenieur. — Der Eisenbahn-Unfall bei Penistone. — Correspondance. — Patentliste. — Miscellanea: Aufruf zur Theilnahme an der Generalversammlung der G. e. P. in Neuenburg. Von der Wirkung einiger Zumischmittel auf den Portland-Cement. Regulirung des eisernen Thores. Verband deutscher Architecten- und Ingenieur-Vereine. Internationale Erfindungsausstellung in London. Eröffnung der Arlbergbahn. Architecten-Honorare. Wasserversorgung der Stadt Colmar. Weserbrücke zu Holzminden. Presse. Thomaskirche in Leipzig. Universitätsgebäude in Strassburg. Wiener Stadttheater. — Necrologie: † Ferdinand Decker. † Ferdinand von Hochstetter. — Concurrenzen: Rathhaus zu Aachen. — Vereinsnachrichten.

Der Verkehrsweg über den Gotthard in seinen verschiedenen Entwickelungsstadien.

Eine technisch-culturgeschichtliche Skizze

von *A. Trautweiler*, Ingenieur.

Die Literatur über den Gotthard ist bereits so sehr angewachsen, dass man Bedenken tragen muss, dieselbe, wenn auch nur um einen kleinen Beitrag, zu vermehren. Das Eisenbahnunternehmen namentlich hat einer Fluth von Schriftwerken, theils commercieller, theils technischer Natur, gerufen. Weniger umfangreich ist die Literatur über die früheren Perioden des Verkehrsweges, obschon auch diese des Interessanten genug bieten. Als Beispiel einer Verkehrsstrasse, deren allmälige Entwickelung vom armseligsten Saumpfade bis zur grossartigen Gebirgsbahn eine Fülle von interessanten culturhistorischen Bildern aufweist, ist der Gotthard gewiss ohne Gleichen. Gerade nach diesem Gesichtspunkte bietet uns jedoch die bisherige Gotthardliteratur nur Unzureichendes.

Wir beabsichtigen mit dem Folgenden keineswegs diesem Mangel abzuhelfen, sondern bloss das bereits Bekannte durch neue Notizen zu ergänzen und theilweise auch zu berichtigen. Ausserdem wollen wir an der Hand einiger Planskizzen, namentlich eines vergleichenden Längenprofils, einen Ueberblick über die Entwicklungsstadien des Verkehrsweges geben und in einer allgemeinverständlichen Weise die technischen Eigenthümlichkeiten derselben ins Auge fassen.

Unser Gegenstand verdiente eine umfassendere und gründlichere Behandlung, als wir sie hier bieten können; allein eine solche setzt eingehende Studien, namentlich auf dem Terrain, voraus, zu welchen dem Schreiber dieses die Zeit mangelte. Möge eine berufenere Hand dieselbe zur Verfügung haben und in recht fruchtbringender Weise benützen!

Die geschichtliche Entwickelung des Verkehrsweges über den Gotthard ist wohl am ausführlichsten behandelt worden durch Nüscheler: „Historische Notizen über den St. Gotthardpass" im VII. Bande des Jahrbuches des schweizerischen Alpen-Clubs. Die Actenstücke, auf welche jene Darstellung hauptsächlich fusst, sind gesammelt von Hermann v. Liebenau: „Urkunden und Regesten zur Geschichte des St. Gotthardpasses" (Archiv für Schweizergeschichte, Bd. XVIII). Alle uns bekannten späteren Erörterungen über unsern Gegenstand, wie sie namentlich verschiedene Werke über die Gotthardbahn enthalten, scheinen fast ausschliesslich aus dem erstgenannten Aufsatze geschöpft zu sein, auf jeden Fall fügen sie demselben wenig Neues hinzu.

Nüschelers Arbeit war aber für den Rahmen des Club-Jahrbuches geschrieben und konnte schon deshalb nicht so umfassend sein, wie es der Gegenstand verdiente. Es ist namentlich zu bedauern, dass zwei ganze Jahrhunderte aus der Geschichte des Gotthardpasses darin übergangen sind. Anderseits ist aber auch das vorhandene historische Material äusserst spärlich und lässt uns über wesentliche Dinge im Ungewissen.

Wir haben nun versucht aus der Tradition im Canton Uri einige neue Anhaltspunkte zu gewinnen, die namentlich über die Richtung, welche der alte Saumweg nahm, interessante Aufschlüsse geben. Wir gelangen in Folge dessen dazu, als frühere Stadien des Verkehrsweges über den Gotthard Pfade zu beschreiben, die besonders wegen ihrer primitiven Anlage, sodann aber auch wegen wesentlich anderer Situirung von der alten Gotthardstrasse wohl zu unterscheiden sind. Eine solche Trennung scheint bis jetzt noch nicht gemacht worden zu sein.

Von einigen alten Leuten, die sich noch der Zeit erinnern, wo das Säumerwesen auf der alten Handelsstrasse in Blüthe war, haben wir auch mehrere Notizen gewinnen können, die uns werth erscheinen, der Zukunft erhalten zu bleiben. Es gewährt ein köstliches Vergnügen, die Erzählungen solcher Männer anzuhören, die noch selbst die Umständlichkeiten, Mühsale und Gefahren der Säumerei auf dem holperigen Pflaster der alten Strasse miterlebt haben. Bei der Schilderung all' der Abenteuer, bisweilen sehr ernster, oft aber auch heiterer Natur, wird den alten Leuten selbst das Herz warm, denn es liegt in jenem Säumerthum ein Stück Poesie, das mit der wilden Schönheit des Gebirges in engem Zusammenhange steht.

Jetzt sehen wir die Locomotive jene Thäler mit Windeseile durchfliegen, wo noch vor kaum 60 Jahren das Lasthier mit einer Bagatelle von Waaren mühsam hinaufkeuchte und der alte Säumer sagt selbst, unser Interesse für sein ehemaliges Handwerk nicht recht begreifend: das sei doch ein ander „Fuhrwesen".

Um von der Entwickelung unseres Verkehrsweges aus verschiedenen Gesichtspunkten ein übersichtliches Bild zu geben, wollen wir nach einem kurzen historischen Ueberblick die verschiedenen Entwickelungs-Stadien der Strasse immer parallel neben einander betrachten. Eine in diesem Sinne durchgeführte, fortwährende Vergleichung verleiht dem Gegenstande ein besonderes Interesse und lässt die Tendenz erkennen, welche der fortschreitenden Entwickelung zu Grunde liegt. Wir betrachten hauptsächlich bloss die eigentliche Gebirgsstrecke zwischen Erstfeld und Biasca, indem die Thalstrecken anderen Verkehrsstrassen gegenüber keine besonderen Eigenthümlichkeiten aufweisen.

Indem wir einen kurzen historischen Ueberblick der Geschichte des Verkehrsweges über den Gotthard geben, müssen wir vielleicht manches Bekannte der Vollständigkeit halber wiederholen. Einige Ausführlichkeit dürfte jedoch stellenweise auch desshalb angezeigt sein, weil Nüschelers historische Notizen, als in einem nahezu vergriffenen Bande des Club-Jahrbuches enthalten, doch nicht Jedermann leicht zugänglich sind.

Historisches.

Es ist fast zweifellos festgestellt, dass die Römer noch keinen Weg über die „lepontinischen Alpen", wie bei ihnen der Gotthard hiess, benützten, obschon alle andern bedeutenden Pässe, die aus Italien nach der Schweiz hinüberführen, von ihnen mit mehr oder weniger sorgfältigen Strassenanlagen versehen worden sind. So der St. Bernhard, Simplon, Lukmanier, Bernhardin, Septimer und Splügen. Auch von den Thälern, durch welche die *Zugänge* zum Gotthard führen, haben wir erst aus sehr später Zeit, dem neunten Jahrhundert, Nachrichten, die auf eine spärliche Bewohnerschaft schliessen lassen. Der Name Gotthard erscheint zuerst im Jahre 1303. Derselbe scheint mit der Errichtung einer dem heiligen Gotthard geweihten Kapelle an der Stelle des jetzigen Hospizes zusammenzuhängen.

Die erste Andeutung eines Weges für *Pilger* über den Gotthard findet sich in den Jahrbüchern Alberts von Stade, der bei einer Reise nach Rom im Jahre 1236 diese Route benutzt hatte. *Der Handelsweg* nach Italien führte jedoch selbst für die Luzerner bis 1278 durch Churwalden (Graubünden). Gewiss hätten die Luzernischen Kaufleute diesen bedeutenden Umweg nicht gewählt, wenn der Gotthardpass irgendwie practicabel gewesen wäre. Das Hinderniss lag vielleicht an einem einzigen Punkte der Route und es ist naheliegend, dass dies die vor dem Vorhandensein eines Stegs absolut ungangbare Schlucht bei der jetzigen Teufelsbrücke war. Reisende konnten die Stelle allenfalls umgehen, indem sie den Bäzberg überstiegen; ein Waarentransport ist jedoch auf diesem Wege undenkbar.

Kaum 15 Jahre nach obigem Zeitpunkt, zu welchem die Bürger von Luzern den Septimer als Handelsweg benutzten, nämlich im Jahre 1293, verbot der Vogt Herzog