

Am Rande der Völkerwanderung : der Gotthard bildhaft gemacht

Autor(en): **Stähli, Rolf A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **96 (2001)**

Heft 3

PDF erstellt am: **14.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175956>

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.

Der Gotthard bildhaft gemacht

Am Rande der Völkerwanderung

Ob von Norden oder Süden, mit der Bahn oder dem Auto: am Gotthard will jeder möglichst rasch vorwärtskommen, um sein Ziel jenseits des Alpenkamms zu erreichen. Zum Verweilen ist kaum Zeit. So bleibt an die Reise «über den Berg» für die meisten wohl nur die Erinnerung zurück an vorbeifitzende Züge, schleppe Motorfahrzeugkolonnen, Schluchten, Tunnels, flüchtig wahrgenommene Landschaftsfragmente. Wer historische Wege benützt und ab und zu innehält, begegnet einer Vielfalt sehenswerter Zeugen der Geschichte, germanischer und italienischer Kultur. Ein paar Beispiele auf den Seiten 18 und 19.

Rolf A. Stähli, Fotograf,
Winterthur

Flüelen (1)

Flüelen war der Umladeplatz vom Wasser- zum Landweg, auch noch im 19. Jahrhundert, bevor die Bahnlinie von Brunnen nach Flüelen gebaut war. Das Denkmal von Werner Witschi bei der Schiffflände erinnert an den Rütlichswur von 1291.

Wassen (2)

Die Kirche von Wassen erscheint dem staunenden Bahnreisenden abwechslungsweise auf der linken, dann wieder auf der rechten Seite. Die Erklärung: einer der Kehrtunnels im Berginnern, die zur Überwindung der Höhenstufen gebaut wurden. Übrigens: Es handelt sich nicht um ein «Kirchlein», sondern um einen stattlichen Barockbau.

Die Schöllenen (3)

Sie war das letzte Hindernis auf dem Weg über den Gotthard. Der Brückenbau in der Schlucht gelang um 1200, nach der Sage nur dank Teufels Hilfe. Die gemauerte Brücke wurde 1799 vom russischen General Suworow zerstört. Jede neue Brücke wurde etwas breiter. Fuhrwerke verkehrten aber erst, nachdem man einen Durchgang in den Felsen gesprengt hatte: das Urnerloch bei Andermatt. Bis zur Eröffnung des Strassentunnels quälte sich auch der gesamte Autoverkehr durch die Schlucht.

Das Urserental (4)

war schon zu Römerzeit erschlossen, vielleicht bereits über den Gotthard, sicher jedoch vom Wallis her und zum Vorderrhein. Wer aus der Schlucht heraufkommt, freut sich über die plötzliche Helle. Der Bergwanderer Goethe schreibt: «Mir ist's von allen Gegenden, die ich kenne, die liebste und interessanteste.» Für Hospental, das von der Säumerei jahrhundertlang gut gelebt hatte, war die Eröffnung der Gotthardbahn ein schwerer Schlag: Das Dorf verlor die Hälfte seiner Einwohner.

Das Gotthardmuseum (5)

Im ehemaligen Hospiz auf dem Gotthardpass ist 1986 ein sehenswertes Museum eingerichtet worden. Der Schweizer Heimatschutz gehörte zu den Initianten und hat einen namhaften Beitrag dazu geleistet. Alte Exponate, Texttafeln, Bilder und eine Tonbildschau erzählen die Geschichte des Passes.

Elektrizitätswerke (6)

Um 1920 wurden die alten Dampflokomotiven der Gotthardbahn durch elektrische abgelöst. Den Strom lieferten zunächst die neuen Kraftwerke Ritom und Amsteg. Die pompösen Bauten sind Zeugen der Industriegeschichte. Im Bild: Elektrizitätswerk Lavorgo.

Piottinaschlucht und Zollhaus (7)

Die historischen Wege in der oberen Leventina sind in den letzten Jahren mit viel Liebe und Sachverstand restauriert worden. Kernstück ist dabei die wildromantische Piottinaschlucht, die jetzt bequem und sicher begehbar ist. Beim oberen Ausgang der Schlucht steht der Dazio Grande (Zollhaus). Das Gasthaus ist eine ideale Basis für viele lohnende Wanderungen in der Leventina.

Giornico (8)

ist ein Glanzlicht in der schweizerischen Kunstgeschichte. Sehenswert ist aber nicht nur die Kirche San Nicolao mit ihrem romanischen Figurenschmuck (um 1210) und dem grossartigen Innenraum, sondern auch die schön gelegene Santa Maria di Castello, direkt an der Gotthardbahn gelegen. Auch das leventinische Talmuseum in der Ca di Rivöi ist einen Besuch wert.

Bellinzona (9)

Als Stadt am Fuss von mehreren Alpenpässen wurde Bellinzona von den Mailändern im 15. Jahrhundert zu einer unüberwindbaren Festung ausgebaut. Der Schutzwall galt vor allem den Eidgenossen, denen er aber später – durch günstige Umstände – selbst zufiel. Uri, Schwyz und Unterwalden richteten in den Burgen ihre Landvogteien ein.

Le Saint-Gothard en images

Le «portier des Alpes»: florilège

Depuis le nord ou le sud, en train ou en voiture: nombreux sont ceux qui cherchent à passer le plus vite possible le Saint-Gothard pour arriver au but de leur voyage. Pas le temps de s'arrêter. Seules resteront quelques images floues de ce passage de montagnes: des trains qui passent à toute vitesse, des colonnes de voitures roulant au pas, des gorges, des tunnels, quelques fugitives séquences paysagères...Mais on peut aussi suivre les voies historiques, prendre le temps de s'arrêter de temps en temps et découvrir de nombreux témoignages de la culture germanique et italienne. Voici quelques exemples à la page 18 et 19.

Rolf A. Stähli, photographe,
Winterthour

Flüelen (1)

Au XIXe siècle, avant la construction de la ligne de chemin de fer la reliant à Brunnen, Flüelen était encore un lieu de transbordement entre les transports par bateaux et par voie terrestre.

Wassen (2)

L'église de Wassen suscite l'étonnement du voyageur non initié la découvrant successivement à une fenêtre de gauche du train, puis à une de droite. Explication: la voie décrit deux boucles, en partie souterraines, de part et d'autre de la localité. A noter que cette «petite église» est un imposant édifice baroque.

Le défilé des Schöllenen (3)

Ce défilé resta le dernier obstacle au développement du trafic sur l'itinéraire du Saint-Gothard. Un premier pont fut construit vers 1200, selon la légende, grâce à l'intervention du diable. Le deuxième ouvrage fut détruit en 1799 par le général russe Souvarov. Les ponts que l'on reconstruisait étaient toujours plus larges. Le chemin ne devint néanmoins carrossable que lorsqu'une galerie fut percée dans les rochers: le fameux Trou d'Uri (Urnerloch) près d'Andermatt. Jusqu'à l'ouverture du tunnel routier, tout le trafic automobile s'écoulait par ce défilé.

La vallée d'Urseren (4)

Ce val était un passage fréquenté, peut-être pour le Saint-Gothard, mais sûrement vers le Valais et vers le Rhin antérieur. Le voyageur qui sort de cet austère vallée est ébloui par la lumière. Poète et voyageur, Goethe écrivit: «De toutes les contrées que je connais, c'est celle que je préfère, c'est la plus intéressante». Pour Hospenthal qui devait sa prospérité au passage des conducteurs de mulets, l'ouverture du chemin de fer du Gothard fut un coup très dur. Le village perdit la moitié de ses habitants.

Le musée du Saint-Gothard (5)

L'ancien hospice situé au col du Saint-Gothard abrite depuis 1986 un intéressant musée à la

création duquel Patrimoine suisse a participé. Des gravures, des tableaux, des photos et un diaporama racontent l'histoire de ce passage.

Usines électriques (6)

Vers 1920, les vieilles locomotives à vapeur du chemin de fer du Saint-Gothard furent remplacées par des locomotives à traction électrique. Au début, ce furent les usines électriques de Ritom et d'Amsteg qui fournirent le courant nécessaire. Les installations existantes sont des vestiges de l'histoire industrielle. Sur la photo: usine électrique de Lavorgo.

Gorges de la Piottina et douane (7)

Ces dernières années, les chemins historiques de la haute vallée du Tessin ont été restaurés avec beaucoup de cœur et d'intelligence. Les gorges sauvages et romantiques de la Piottina que l'on peut aujourd'hui visiter agréablement et en toute sécurité en sont le plus beau joyau. Le dazio grande (douane-péage), une auberge, est un point de départ idéal pour d'innombrables randonnées dans la vallée de la Léventine.

Giornico (8)

Pour les amateurs d'histoire de l'art, ce village est un véritable bijou avec l'église romane Saint-Nicolas (datant de 1210 environ) et ses chapiteaux sculptés ainsi que ses fresques et, sur une colline, près de la voie du Saint-Gothard, l'église Santa Maria del Castello. Le musée situé dans la Ca di Rivoi mérite également une visite.

Bellinzona (9)

Point de passage inévitable pour les itinéraires passant par plusieurs cols alpins, Bellinzona fut transformée au XVe siècle par les Milanais en une forteresse imprenable. Celle-ci constitua d'abord un ouvrage de défense contre les Confédérés auxquels elle échut plus tard – grâce à des circonstances favorables. Uri, Schwyz et Unterwald établirent leur résidence dans chacun des trois châteaux.



