

Vom Saumweg zur Autobahn

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Gehörlosen-Zeitung für die deutschsprachige Schweiz**

Band (Jahr): **75 (1981)**

Heft 13-14

PDF erstellt am: **11.08.2024**

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.

Redaktionsschluss:

für GZ Nr. 15/16, 1981, 15. Juli
für GZ Nr. 17, 1981, 12. August

Bis zu den angegebenen Daten müssen
die Einsendungen bei der Redaktion,
Kreuzgasse 45, Chur, sein

Anzeigen für Nr. 15/16:

bis 21. Juli im Postfach 52,
Gehörlosen-Zeitung, 3110 Münsingen

GZ

Gehörlosen-Zeitung

für die deutschsprachige Schweiz

Offizielles Organ des Schweizerischen
Gehörlosenbundes (SGB)
und des Schweizerischen Gehörlosen-
Sportverbandes (SGSV)

Erscheint zweimal monatlich

75. Jahrgang

1. Juli 1981

Nr. 13/14

Vom Saumweg zur Autobahn

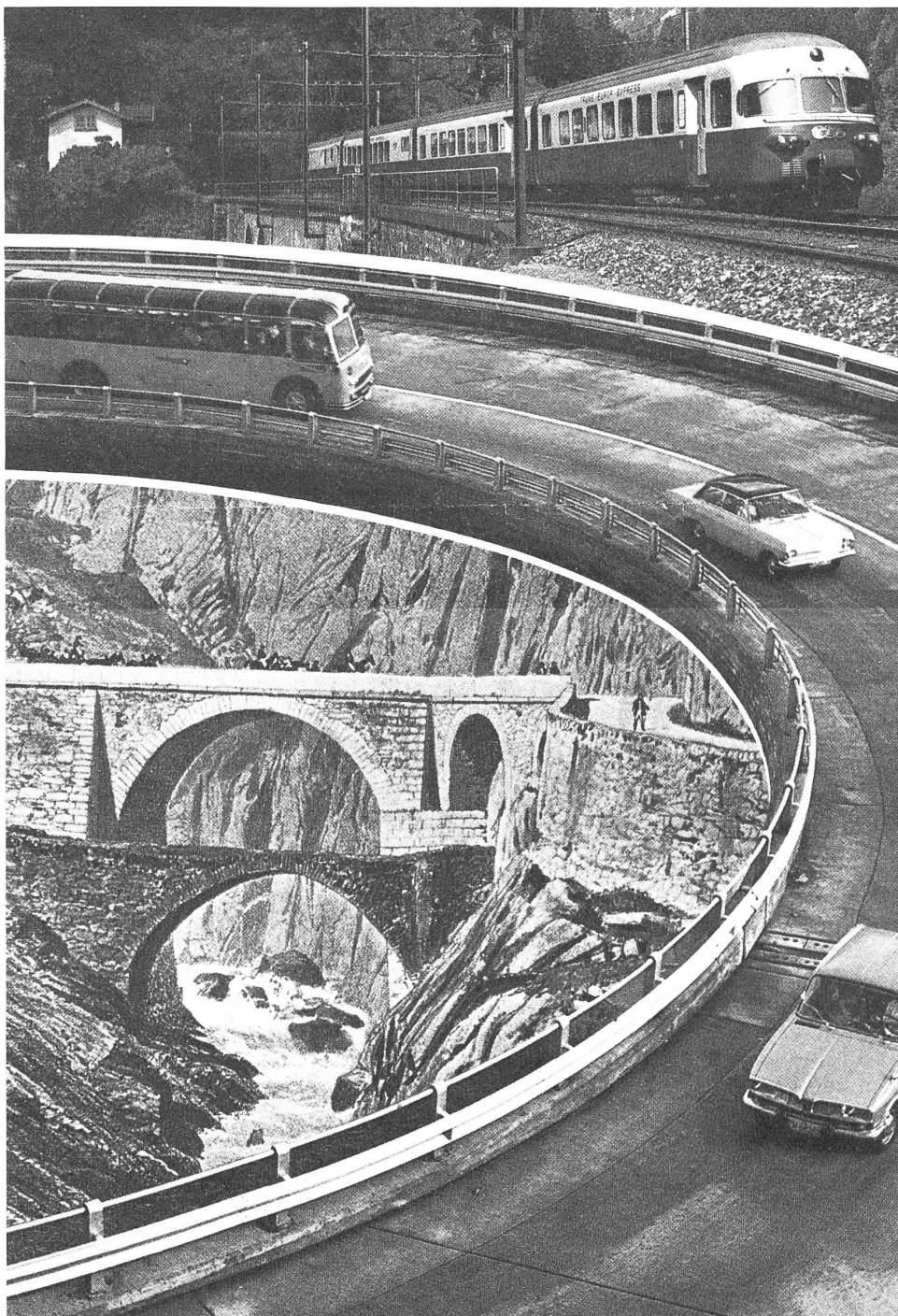
Sicher führen viele Wege nach Rom. Einer – und von ihm wollen wir berichten – heisst Gotthard.

Die Leute am Vierwaldstättersee nannte man Waldleute. Ihre Vorfahren waren an den See gekommen. Sie rodeten den Wald. Sie bauten ihre Hütten. Sie säten und ernteten. Sie wurden sesshaft. Sie blieben in ihren abgelegenen Gebieten am wilden See selbständig.

Wollte man von Rom, zu Anfang der christlichen Zeitrechnung, in die helvetische Hauptstadt Aventicum (das heutige Avenches) reisen, fuhr man mit dem Schiff nach Marseille, dann auf dem Wasserweg die Rhone hinauf in den Genfersee. Von Lausanne ging es dann auf der Strasse weiter ans Ziel. Wer von Rom in die Hauptstadt der Provinz Raetia (das heutige Regensburg) reisen wollte, überquerte den Brennerpass. Gegenüber dem Brenner mit 2108 m Höhe ist der Brenner nur 1375 m hoch, liegt also noch im Waldgebiet. Der Wald, der dem Gotthard fehlt, bildet den natürlichen Schutz gegen Steinschlag, Rufen und Lawinen. Begangen wurden auch die Bündner Pässe. Der Gotthard wurde nicht oft berührt, trotzdem er die direkte Verbindung, der kürzeste Weg von Süden nach Norden über die Alpenkette ist.

Die Wege über Oberalp- und Furkapass waren die Verbindung des Klostertales von Disentis nach dem Wallis und dem Genfersee. Der Fund von römischen Münzen ist Beweis dafür. Das Hospiz auf dem Gotthard bestand schon im Jahre 1180. Es ist wahrscheinlich, dass dieser Bau vom Kloster Disentis errichtet worden war. Im Jahre 1230 wurde zum Hospiz, zu Ehren des heiligen Godehardus, eine Kirche gebaut. Vom Namen dieses Heiligen stammt der Name des Passes Gotthard. Die Römer nannten ihn Adula mons. Der Pass wurde wohl meist nur von Leuten aus der Leventina und aus dem Urserental benutzt.

Es stellt sich die Frage: Warum wurde



Diese Fotomontage veranschaulicht die Erschliessung des Gotthards für den Verkehr. Saumweg, Postkutschen- und Autostrasse, Autobahn- und Eisenbahntunnel durch den Gotthard als wintersichere Verbindung in den Süden.

Titelbild vom prächtigen Bildband «Der Gotthard», von Hans Peter Nething, Ott-Verlag, Thun.

der uns so bekannte Pass in alten Zeiten so wenig begangen? Das grosse Hindernis war die Schöllenschlucht. Sie musste auf beschwerlichen Wegen umgangen werden. Anfang des 13. Jahrhunderts liest man von der «stiebenden Brücke». Die «stiebende Brücke» war ein hölzerner Steg. Er führte den Felsen des Kilchberges entlang. An Ketten war er in diese Felsen aufgehängt. Bei Hochwasser wurde er immer wieder weggerissen und musste dann ersetzt werden. Auch die hölzerne Teufelsbrücke wurde bei Hochwasser oft in die Tiefe gerissen. Es waren vor allem fromme Kuttenmänner und Pilger, die nach Rom wanderten. Aus dem Jahre 1236 hat man eine Aufzeichnung von einem deutschen Abt. Er hat den Gotthard auf seiner Wallfahrt nach Rom passiert.

Zur Gründungszeit unserer Eidgenossenschaft waren die Habsburger die Herren der Waldeute am See. Der Mittelpunkt ihrer Macht war Wien. Ihre Interessen lagen also ganz im Osten unseres Landes, mit dem Brenner als beste Verbindung zwischen Süden und Norden.

Wer die Wege und Stege in den wilden Gegenden um den Gotthard nicht kannte, musste sich um Hilfe umsehen. Dies war notwendig, auch nachdem die Schöllenen gangbar gemacht worden war. Da waren die kräftigen bärtigen Gestalten aus der Leventina und dem Reusstale. Sie trugen die Waren und führten die beladenen Maultiere und Rosse sicher über den Pass. Es war nicht nur Kraft und Ausdauer. Die Männer kannten die Wege auch bei Nebel und Unwetter. Sie waren mit den Gefahren der Gebirgswelt aufgewachsen. Ihnen und ihren Familien brachte der Pass sicheren und guten Verdienst. So ist es zu verstehen, dass sie für den Unterhalt von Weg und Steg besorgt waren.

Zu den frommen Rompilgern gesellten sich nun weniger fromme Kriegsknechte, Söldner und mehr und mehr Handelsleute. Die kostbaren Waren, die da über den Pass transportiert wurden, zogen dunkle Existenzen an, ganze Räuberbanden. Wir denken an unsere heutigen Nobel-Hotels. Magnetisch ziehen sie die Gauner an. Kostbarster Schmuck verschwindet aus den Zimmern. Was war es denn, das damals so anziehend war? Seide, Wolle, Leinwand, Häute, Leder, Getreide, Weine aus Italien und sogar aus Griechenland, Gewürze, Salz, Metalle, Lebensmittel, Schmuck und ganze Viehherden. Da wird aus dem Jahre 1392 berichtet, dass zwei Kaufleute 1000 Säcke Wolltücher von Strassburg über den Gotthard spedierten. Man liest

auch von Raubüberfällen, Morden und nachfolgenden Rachezügen.

Ein Bündel Stäbe sind stärker als nur ein einziger Stab. So haben sich auch die Gotthard-Säumer zusammengeslossen. Zu ihrem Schutz und zum Schutz der Handelsleute und ihrer Frachten haben sie schon 1312 eine Ordnung geschaffen. Solche Ordnungen enthielten genaue Vorschriften über das Laden, die Zahl und das Gewicht der Güter, über Wegstrecke, Lohn, Begleitverpflichtungen und den geordneten Verkehr auf den Wegen. Der Transport ging von Sust zu Sust. Sust nannte man die Raststätten. Das waren Gasthäuser mit Ställen und Lagerhäusern für die Waren. Solche Susten gab es in Flüelen. Die Transporte gingen damals über den See, weil es noch keine Strasse gab. Weitere Susten waren in Silenen, Wassen, Göschenen und Hospental, dann selbstverständlich auf der Passhöhe und in der Leventina.

Ein Wunderbauwerk war das Urnerloch. Auf seiner Heimreise ins Tessin brach sich in der Schöllenen Baumeister Pietro Morettini ein Bein. Er baute dann 1707 das Urnerloch. Dadurch wurde eine weitere gefährliche Stelle in der Schöllenen beseitigt. Der Tunnel war so gross, dass die Saumtiere mit ihren Lasten gut hindurch kamen. 1775 fuhr die erste Kutsche über den Gotthard. Es war ein englischer Mineraloge. Er nahm 78 Mann mit. An unfahrbaren Stellen nahmen sie die Kutsche auseinander und trugen sie weiter. Sobald wie möglich wurde das Gefährt wieder zusammengesetzt. Man schlug also schon damals Rekorde und kam dann in der Zeitung!

Fährt man heute mit dem Auto durch die Schöllenen, hält man beim Suworow-Denkmal. Das ist ein aus dem Felsen geschlagenes, 12 m hohes Kreuz, das «Russenkreuz». Es steht auf einem 8 m hohen Sockel. Im Jahre 1799 hat der russische General Suworow mit seiner Truppe, nach schweren Kämpfen mit Franzosen auf dem Gotthard und in der Schöllenen, den alten Saumweg überschritten. Er wollte von Italien her auf kürzestem Weg die Gegend von Zürich erreichen, um dort auf die feindlichen französischen Truppen zu stossen. Er liess sich von sogenannten Kennern beraten. Selbst kannte er den Gotthard nicht. Einfacher wäre der Weg über die Bündner Pässe gewesen. Gutgläubig wählte er den komplizierten Weg, weil er die kürzeste Verbindung von Süden nach Norden war. Da es von Flüelen keine Strasse nach Schwyz gab, was man ihm auch nicht gesagt hatte, wich er über den Kinzig ins Muotatal aus. Dann überschritt er den Prugel und

schlussendlich auch den Panixerpass. Überall nach schweren Kämpfen, in denen er sich mit seinen Soldaten tapfer geschlagen hatte. Er kam ins Bündnerland. Seine Truppen wurden dann zurückgerufen. Die Leistung des damals 70jährigen Generals war ausserordentlich. Nur eine gesunde, kräftige und abgehärtete Natur konnte überstehen. Dazu kam noch etwas anderes. Er war hart gegen sich und seine Offiziere. Heimlich schimpften sie oft, aber seine Soldaten verehrten ihn. 21 Jahre nach Suworows Zug über die Alpen, 1820, wurde mit dem Ausbau der Gotthardpassstrasse begonnen. Die Arbeiten dauerten 10 Jahre. Die Strasse wurde 5 bis 7 m breit. Der Grossverkehr setzte ein. Postwagen fuhren regelmässig über den Pass. Wir erinnern an das berühmte Bild der Gotthardpost von Rudolf Koller (1828-1905): «In rasendem Galopp schwankt der hohe Postwagen die vielen Kehren der Tremolaschlucht hinunter gegen Airolo. Vom hohen Sitz herab leitet der Gotthardpostillion die fünf Pferde durch die aufgeschreckte Viehherde.» Und wie schnell ging die Zeit. Bald wanderte der letzte Postwagen ins Landesmuseum.

Vor 100 Jahren, am 29. Februar 1880, wurde der Gotthard durchbrochen. Die Arbeiter aus dem Süden und Norden reichten sich im Tunnel die Hände. 15 km hatten sie sich durch den harten Granit durchgebohrt und durchgesprengt. Am 1. Juni 1882 wurde die Bahn eröffnet.

Die Schwierigkeiten beim Durchstich erinnern an die Schwierigkeiten bei heutigen Tunnelbauten.

Die Bahnen waren damals in der Schweiz Privatunternehmen. Es gab eine Nordost-, eine Südost-, eine West-, eine schweizerische Zentralbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen. Für den Gotthard-Bahnbau gründete man eine Gotthardbahnunternehmung. Beteiligt waren schweizerische, deutsche und italienische Geldgeber. Merkwürdig ist, dass der leitende Ingenieur, der Genfer Louis Favre, der Gesellschaft 8 Millionen Franken Kautions, Bürgschaft und Garantie leisten musste, sonst hätte er den Bauauftrag nicht erhalten.

Zuerst wurden die Sprenglöcher von Hand gebohrt. Da kam man 75 cm täglich vorwärts. Nach einigen hundert Metern stiess man auf der Südseite auf Wasser. Waren es anfangs 195 l in der Sekunde, stieg es auf 305 l. Die Überraschung war so gross, dass man das Werk aufgeben wollte. Favre blieb aber hart. Zuviel stand für ihn auf dem Spiel. Er dachte aber auch an den Verdienst der vielen Arbeiter und an das Brot für ihre Familien. Schlimm war

die Silikose. Das ist die Verstaubung der Lungen. Sie nahm mit dem Einsetzen von Bohrmaschinen, mit denen die Arbeit schneller vorangetrieben werden konnte, stark zu. Es gab auch einen Streik. Viermal flog ein Sprengstofflager in die Luft. Und immer wieder fehlte es an Geld. Am 19. Juli 1879 trug man Favre, wenige Monate vor Vollendung des Durchschlages, tot aus dem Tunnel. Wer heute aus dem rauhen Norden durch den Gotthard in den sonnigen Süden fährt, denkt nicht an die damaligen Schwierigkeiten, an die 177 Männer, die tödlich verunglückt waren und an die über 400 Verletzten. Die Zeit überfährt die geschlagenen Wunden.

Die Zeit mit dem Bau moderner Verkehrswege brachte noch etwas anderes. Unser Land mit seinen Pässen und Durchfahrtsmöglichkeiten von Nord nach Süd und Ost nach West musste geschützt werden. Schon 1892 waren für Festungswerke am Gotthard 14 Millionen Franken gebraucht worden. Es folgten ähnliche Werke am nahen Oberalp- und Furkapass und dann im unteren Wallis. Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges, 1939, wurden unseren Grenzen entlang alle möglichen Schutzbauten errichtet. Unser Land anzugreifen sollte sich nicht lohnen. Die Verluste würden zu gross sein und die Gewinne zu klein. Der Jura und das schwer zu verteidigende Mittelland sollten bei einem Angriff mit möglichst kleinen Verlu-

sten gehalten werden. Der Hauptteil der Armee sollte sich in die befestigten Alpen zurückziehen. Von dort aus müsste der Kampf durch sich immer wiederholende Ausfälle geführt werden. Das war der Reduitplan unseres Generals Henri Guisan. Den Deutschen ein Stein im Wege, Hitler ein Dorn im Auge!

Wer heute vom Urner Hauptort Altdorf mit dem Auto über den Gotthard nach dem Tessin fährt, bewundert die gross angelegten Strassenbauten, die Brücken, Tunnels und Schutzgalerien gegen Lawinen und Steinschlag. Der Autofahrer erlebt heute noch ein anderes Wunder. Am vergangenen 5. September wurde der längste Strassentunnel der Welt eröffnet. Es ist der Gotthardstrassentunnel. Er führt in einer Länge von 16,922 km von Göschenen nach Airolo. Nach den vorliegenden Schätzungen wird der Tunnel 686 Millionen Franken kosten. Das sind 380 Millionen Franken mehr als man vor 10 Jahren gerechnet hat. Bei diesen hohen Bauausgaben – die Betriebsausgaben sind da nicht mit berechnet – stellt man doch die Frage nach den Tunnelgebühren. In Italien entrichtet der Autofahrer ganz selbstverständlich die Taxe für Benützung der Autobahnen. Nur allein die Betriebsausgaben für den neu erstellten Gotthardstrassentunnel belaufen sich auf rund 6 Millionen Franken.

Warten wir geduldig ab!

EC

Föhnwachen im Kanton Uri

Kürzlich bin ich auf einen Zeitungsbericht gestossen. Im Bericht heisst es, vielen Menschen sei nicht bekannt, dass es in Altdorf Föhnwachen gebe. Erst als ein Feuerwehrmann, welcher zur Föhnwache gehört, von einem Auto angefahren, verletzt und ins Spital eingeliefert werden musste, kam mir selber mein Erlebnis wieder in den Sinn, als ich vor einigen Jahren mit der Familie kurz vor Flüelen auf dem Schiff einen starken Föhnsturm miterlebte.

Welche Aufgabe hat eine Föhnwache zu erfüllen, und was ist das eigentlich? Im Jahr 1966 wurde in Altdorf eine Föhnwacheverordnung vom Gemeinderat überarbeitet und an einer Abstimmung angenommen.

Eine Föhnwache hat die Aufgabe, Altdorf in Föhn Nächten vor Feuergefahr zu schützen. Sie übt gleichzeitig die Funktion einer Feuerpolizei aus. Die Nachtwache dauert in den Monaten März bis August von 21.00 bis 01.00

Uhr, in den Monaten September bis Januar von 20.00 bis 01.00 Uhr.

Die Patrouillen auf den Plätzen und Gassen mahnen rauchende Spätheimkehrer an das Gebot, kein offenes Feuer zu tragen. Wer dieser Aufforderung nicht nachkommt, muss mit einer Polizeianzeige rechnen. Doch solche Fälle kommen ganz selten vor. Denn die Altdorfer sind sich der grossen Brandgefahr bei Föhnwetter bewusst. Auf dem Kapuzinerhügel, wo man das ganze Dorf überblicken kann, schaut die ganze Nacht ein Föhnwächter nach einem gefährlichen Brandausbruch. Bei allfälliger Wahrnehmung wird per Funk die Feuerwehr alarmiert. In den Jahren 1488, 1693 und 1799 wurde Altdorf schon einmal durch Brand eingeäschert.

Eine Föhnwache gibt es noch in Wasen. Dort ist es sogar Bürgerpflicht, dass sich jeder Familienvater zu gewissen Zeiten auf Föhnwache begeben muss.

Im Rückspiegel

Inland

- Dass nun auch sportliche Anlässe zu Krawallen führen, ist sehr bedauerlich!
- Der am 25. Mai verstorbene Nationalrat Robert Bratschi zählt zu den Gründern unserer AHV.
- Die Innenminister von Deutschland, Italien und Österreich trafen sich nach Einladung von Bundespräsident Furgler am 5. Juni in Bern.
- Der polnische Arbeiterführer Lech Walesa warnte in Genf an einer Konferenz der Internationalen Arbeiterorganisation das Ausland vor Einmischung in die jetzige polnische Entwicklung.
- Neuer schweizerischer Bundeskanzler ist Dr. Walter Buser.

Ausland

- Der Präsident von Bangladesch, Zia-ur Rahman, ist zusammen mit zwei Ministern in der Hafenstadt Chittagong von einem hohen Offizier ermordet worden. Bangladesch ist eine Republik am indischen Golf von Bengalen. 1972 zählte das Land 75 Millionen Einwohner.
- In Brüssel wurde ein Vertreter der Palästinensischen Befreiungsorganisation PLO ermordet.
- Auf den 9. Juni wurde das polnische kommunistische Zentralkomitee nach Warschau berufen.
- Israelische Flugzeuge zerstörten durch Bombenabwurf ein im Bau befindliches Atomkraftwerk in der Nähe von Bagdad.

Hohe Zahlen

1980 verschwanden in der Schweiz durchschnittlich jeden Tag vier landwirtschaftliche Betriebe.

1980 standen auf unserem Planeten Erde 234 Atomkraftwerke in Betrieb. Über 200 sind im Bau. Und wie steht es mit dem Atomabfall?

In Altdorf hat die Föhnwache jetzt noch eine neue Aufgabe: nämlich nach Sprayern, welche die Gebäude (Rathaus usw.) arg beschmieren, zu fahnden.

Die Föhnwache ist von den Einwohnern sehr geschätzt, sie ist auch einem Föhnmeister unterstellt, der seine Leute immer aufbietet, wenn sich der warme Luftzug drohend anmeldet.

A. Bacher