

**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Band:** 28 (1955)

**Heft:** 4

**Artikel:** Wege nach dem Süden : die Gotthardstrasse

**Autor:** Stebler, Jakob

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-776163>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.10.2024

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

## DER GOTTHARD

Was das für ein Schauspiel war! Berge zu hunderten erschienen da auf einander getürmt, zusammengekettet, von einander auslaufend; ihre Häupter in den Wolken... Überhaupt, wohin ich blickte, so entdeckt' ich die Gipfel der höchsten Berge Europas. Ich befand mich also auf dieser schwindlichten Höhe, wie in einer Welt, in der sich alle Vorstellungen und Eindrücke des gesellschaftlichen Lebens und der menschlichen Künsteleyen verlieren, und dagegen die kahle und rohe, aber erhabene und große Natur, vorher nie empfundene Gefühle von der Allgewalt ihres Urhebers, zugleich mit einer an-

genehmen Schwermuth, jedem denkenden Wesen einflößen. Da verschwinden alle Begriffe von Macht und Größe, die man sich auch von den größten menschlichen Werken gemacht hat; und von diesen Wirkungen der Gottheit bekommt man, auf diesem Felsenthron von Europa gelagert, ganz andere Einsichten, als durch noch so langes Forschen und Studieren im Kabinette. Wer also nie eine Reise durch solche Gebirge gemacht hat, dergleichen der Gotthard in sich faßt, der hat das Wunderbarste in der Schöpfung zu sehen versäumt.

HANS RUDOLF SCHINZ, 1785

## ERINNERUNG AN GÖSCHENEN

zur Zeit des Gottharddurchstichs vor 75 Jahren

Ich war ein dreizehnjähriger Knabe, als mich mein Vater aus der Schule und hinauf nach Göschenen nahm, wohin er als Pächter der Bahnhofwirtschaft gewählt worden war. Früh fiel der Winter ein. Schon in Flüelen lag Schnee, und es schneite in Fetzen, während der enge Postschlitten uns in fünfständiger Fahrt in das verlorene Dörflein am Eingang des Gotthardlochs brachte, aus dem heraus noch immer zeitweise und geheimnisvoll der dumpfe, stoßartige Knall der Sprengschüsse scholl und beim Schichtwechsel die Arbeiter in Scharen strömten. Durchfrozen und krank kam ich da oben an und voll banger Neugier, was das neue Leben uns allen bringen möge. Als ich aber am andern Morgen zum erstenmal aus unserem Absteigequartier, dem Hotel Göschenen, heraus und an die hochverschneite Straße trat, von der ein schmaler Fußpfad nach dem tief in einer Mulde liegenden Bahnhof führte, riß ich die Augen groß. Da lag die neue Heimat, ein langgestrecktes Gebäude, einem Drittklassensaal im Nordflügel, daran anschließend die große Küche mit einer Wohnung für den Wirt darüber, wenige und kleine Zimmer, daneben der langgestreckte, immerhin nur zirka 100 Personen fassende Speisesaal. Niemand schien damals zu ahnen, daß durch diesen Bahnhof wie durch den eben vollendeten Tunnel ein Strom von Völkern sich ergießen werde.

Hier hausten wir den Winter über, bis der Bahnverkehr zwischen Göschenen und Airolo eröffnet wurde. Die Fahrpostkutsche besorgte den Anschlußdienst durch die Kantone Uri und Tes-

sin. Noch war der Durchgangsverkehr ein stiller, aber in der Drittklaßabteilung der Bahnhofwirtschaft hob sogleich ein reges Leben an. Da verkehrten die vielen hundert Arbeiter, die noch am Ausbau der Gotthardbahn beschäftigt waren, ein Gemisch von Stämmen und ein besonders an Zahltagen oft unruhiges, wildes und lautes Volk.

In den Nacht- und Tagdienst am Schanktisch teilten sich Vater und Mutter neben einer Angestellten, so daß tagsüber beide zur Bewältigung des Hauptverkehrs sich einsetzten, am Abend aber eines von ihnen die Spätwache bis zwei oder drei Uhr morgens übernahm, das andere indessen sich für den um fünf Uhr morgens beginnenden Frühdienst bereit hielt. Als der im Gymnasium nicht eben übermäßig brauchbar gewesene Knabe sich für das Geschäft als tauglich erwies, durfte er bis zur Abreise in eine neue Schule die an manchen Tagen übermäßig beanspruchten Eltern ablösen. Da sah ich zum erstenmal die Menschen im Wirtshaus, die lediglich um eine Erfrischung Kommenden, die still ihr Glas tranken und wieder gingen, die Gewohnheitsgäste und Dauerhocker, die nachts nicht von ihrem Stuhl zu bringen waren, wenn Feierabend geboten wurde, die Prahlhänse und ewig Unzufriedenen, denen der Wirt nur ein Knecht ist... Menschen, Menschen! Merkwürdig, wie der Ort sie verändert, an dem sie weilen! Nicht nur die Biergäste, auch die Damen und Herren der Speisetafeln, die jetzt meist aus den großen Sälen der Restaurationen in die Speisewagen abgewandert sind. ERNST ZAHN

Diese Gotthard-Reminiszenzen sind der 1952 erschienenen, von Siegfried Bittel redigierten Festschrift «50 Jahre Gotthard» entnommen, einer wertvollen Anthologie, die in Wort und Bild Land, Menschen und Verkehr am Gotthard schildert.

*Vor der eigentlichen Paßstrecke des St. Gotthard windet sich auf der Urner Seite die Straße von Göschenen ansteigend durch die wildromantischen Schöllenen. Dort berühren sich Verkehrswege verschiedener Zeiten: Der Reuß entlang folgen wir den Spuren des alten Saumweges und begegnen über den Wildwassern alter Brückenbauerkunst. Links im Bild das Geleise der 1917 eröffneten Schöllenenbahn; über der Bildmitte ein Car alpin der PTT, der nach großartiger Paßfahrt auf neuausgebaute Straße Göschenen zustrebt.*

*Sur le versant nord du St-Gothard, en pays d'Uri, la route monte en lacets des Göschenen, par les Schöllenen sauvages et romantiques. On retrouve en ces lieux les traces d'anciens chemins: telles celles du sentier muletier longeant la Reuss et les ponts datant de diverses époques qui chevauchent ça et là la rivière. Sur notre photo, à gauche, on aperçoit la ligne du Chemin de fer des Schöllenen construite en 1917. Au centre, un car alpestre des PTT qui vient aisément à bout des virages les plus accentués sur la route magnifiquement restaurée de Göschenen.*

*Going up from the Canton of Uri towards the top of the Gotthard Pass, the road climbs up from Göschenen through the wild, romantic scenery of the Schöllenen Gorge. Here you will find traces of the means of transportation used in olden times—parts of the ancient mule track, and old stone bridges over the young Reuss River. This photo shows the track of the Schöllenen Railway and a Swiss mail coach on its ride through magnificent mountain scenery.*

*La strada che conduce al valico del San Gottardo si snoda da Göschenen, sul versante urano, lungo la romantica gola della Schöllenen. Qui s'incontrano le strade di diverse epoche: lungo la Reuss seguiamo le tracce dell'antica mulattiera e ammiriamo i vecchi ponti lanciati con arte al di sopra delle acque tumultuanti. A sinistra della fotografia, il binario della Ferrovia della Schöllenen, aperta nel 1917; al centro, un torpedone delle PTT che procede in direzione di Göschenen, dopo una magnifica traversata del valico, sulla strada recentemente ampliata. Farbaufnahme M. Wolgensinger, Zürich*

Wege nach dem Süden  
Die Gotthardstraße



## DER WEG NACH DEM SÜDEN

Es gibt deren viele. Es muß ihrer viele geben. Solange Menschen im Norden wohnen und sich bewußt sind, daß jenseits der Berge, im Mittelmeerraum, Länder liegen, in denen Früchte reifen zu einer Zeit, da nordwärts der Alpen noch Eis, Schnee und Kälte das Feld beherrschen, solange wird in ihnen der Drang nach dem Süden lebendig sein. Diese Sehnsucht ist uralte; sie bezog sich in frühern Zeiten nicht immer auf die wärmere Sonne da unten, sondern auch etwa auf kriegerische Eroberungen, wobei gelegentlich eine heilsame Niederlage eingesteckt werden mußte.

Wenn wir vom Weg nach dem Süden reden, so denken wir jetzt an den Gotthard, der seit der Eröffnung seines Eisenbahntunnels zum klassischen Alpendurchstich mit den kürzesten Zufahrtsrouten geworden ist. Lange bevor der Gotthardpaß aber überhaupt befahrbar war, gab es durch unser Land noch andere Nord-Süd-Verbindungen, die zum Teil in die Zeit der Römer zurückreichen, wie Julier, Septimer, Splügen, Simplon und Großer St. Bernhard; urkundlich wird der Gotthard, der inzwischen zum Zentralpaß der Alpen geworden ist, erst im 12. Jahrhundert erwähnt. Der «alte» Gotthard ist also verhältnismäßig jung.

Nun, er hat seit jener Zeit mächtig aufgeholt, ganz besonders seit den Jahren 1707/1708, in denen das Urnerloch seinen Tunnel erhielt und so der durchgehende Fahrverkehr ermöglicht wurde. Die heutige Gotthardstraße, wir meinen damit die Straßenverbindung von Göschenen nach Airolo, ist in den Jahren 1827 bis 1850 entstanden und kostete – nach jetziger Währung – rund vier Millionen Franken. Heute käme

sie zweifellos eine Kleinigkeit teurer zu stehen. Natürlich war auch sie nichts Endgültiges; sie mußte in den letzten Jahrzehnten dem gesteigerten und vor allem dem motorisierten Verkehr angepaßt, ausgebaut und verbreitert werden; von der ursprünglichen Gotthardstraße bis zu den großzügig angelegten heutigen Kehren in der Tremolaschlucht ist es ein langer, beschwerlicher und kostspieliger Weg.

Noch sehen wir, besonders auf der Nordseite, den alten Saumpfad streckenweise recht gut erhalten; er vermittelt uns einen Begriff davon, wie mühsam das Reisen zu jener Zeit gewesen sein dürfte. Das alte «Römerbrücklein» über die schäumende Reuß kurz oberhalb Göschenen, das wir im Farbenbild sehen, steht heute noch «wie für die Ewigkeit gebaut» und vermittelt einen anschaulichen Begriff von der Baukunst um die Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert. Nun, aus dem einen Hauptweg nach dem Süden sind mittlerweile deren zwei geworden: die Bahn transportiert die eiligen Reisenden und die Güter durch den Tunnel, das Postauto ist für die Naturfreunde da, für Leute, die um des Reisegenusses willen reisen, vergleichbar den Hochzeitspärschen von einst, in deren Programm die Postkutschenfahrt über den Gotthard mit hundert Sternen eingezeichnet war. Denn gerade unser Zeitalter der Mechanisierung, der Technisierung und des Hastens hat dazu beigetragen, daß die Natur wieder neu entdeckt werden mußte, als Ausgleich für die Übersteigerung des Erwerbslebens, die an unsern Nerven frißt.

Auch die Straße ist ja schließlich eine Neuentdeckung des motorisierten Reiseverkehrs; leider

hat er sie vielfach zur Rennbahn herabgewürdigt und ihre Wohltat zur Plage werden lassen. An diesem Rennen nimmt das Postauto nicht teil, und gar nicht über den Gotthard, denn dieser ehrwürdige Geselle verdient, daß man nicht über ihn hinwegflitzt wie über irgendeine Belanglosigkeit. Man muß ihm nähertreten, muß ihn kennen lernen, von den zerklüfteten, zerriffenen Schöllenen über das junggrüne Urserental, über die Steinwüste seiner Nordflanke bis zu den schweigenden, morgenklaren Seelein auf seinem Paßbrücken und der Romantik der Tremolaschlucht mit ihrem schließlichen Ausblick in das Tessin.

Im Tunnel vollzieht sich das Wunder der Wandlung Nord-Süd unvermittelt und jäh; beim Ausgang überfallen einen die neuen Eindrücke regelrecht. Auf der Straße geht es langsamer, und doch nicht viel anders: noch in der Tremola könnte man sich irgendwo im Norden wähnen, aber kaum beginnt die Vegetation wieder, hat diese Vegetation einen andern Charakter als drüben, und wie sich der Blick weitert über das Bedrettal und die Leventina, wie die ersten Campanili ins Gesichtsfeld treten, wie ein vorerst unerklärliches Etwas, gemischt aus Spannung, Erwartung und Erfüllung, durch unsere Sinne flutet, wissen wir: dies ist der Vorposten des ersehnten Südens, und die letzten Gotthardflühe weiten sich auf einmal zu Torstreben in eine Welt von Licht und Wärme, die irgendwo da unten liegt.

Auf uns aber stürmen die tausend Möglichkeiten ein, den Süden zu empfangen, zu schauen und zu erleben.

JAKOB STEBLER

*Überall auf den Alpenstraßen werden mit dem Frühsommer wieder die munteren Signale der Postautomobile erklingen. Die Alpenstraßenbüchlein der PTT, handliche, wohlfeile und in jeder Hinsicht vorzüglich dokumentierte Publikationen, helfen uns schon jetzt mit, Ferienpläne zu schmieden.*

*Rechts: Eine Fahrt entlang dem Grimselstausee. Photo F. Rausser, Bern.*

*Dès le début de l'été partout, sur les routes alpestres, on entend le mélodieux klaxon des automobiles postales. Le guide des routes alpestres édité par les PTT, publication pratique, avantageuse et parfaitement documentée, nous permet d'ébaucher dès maintenant des projets de vacances. – A droite: Le long d'un des barrages du col du Grimsel.*

*Con l'avvento dell'estate tornano ad echeggiare lungo le strade alpestri gli allegri segnali delle autocorriere postali. I pratici manuali delle PTT che descrivono le bellezze dei valichi alpini costituiscono un prezioso ausilio per fissare i nostri itinerari di vacanza. – A destra: Lungo il bacino di accumulazione dell'impianto del Grimsel.*

*All through the Swiss Alps, early summer brings the resumption of traffic along reopened pass roads, and Swiss PTT coaches carry groups of tourists on happy holiday jaunts. The alpine highways booklet published by the PTT can help you make your plans now. Above: A drive along the shore of the Grimsel power reservoir.*

