

St. Gotthard

Autor(en): **Müller, Iso**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **30 (1957)**

Heft 4

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-779693>

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.

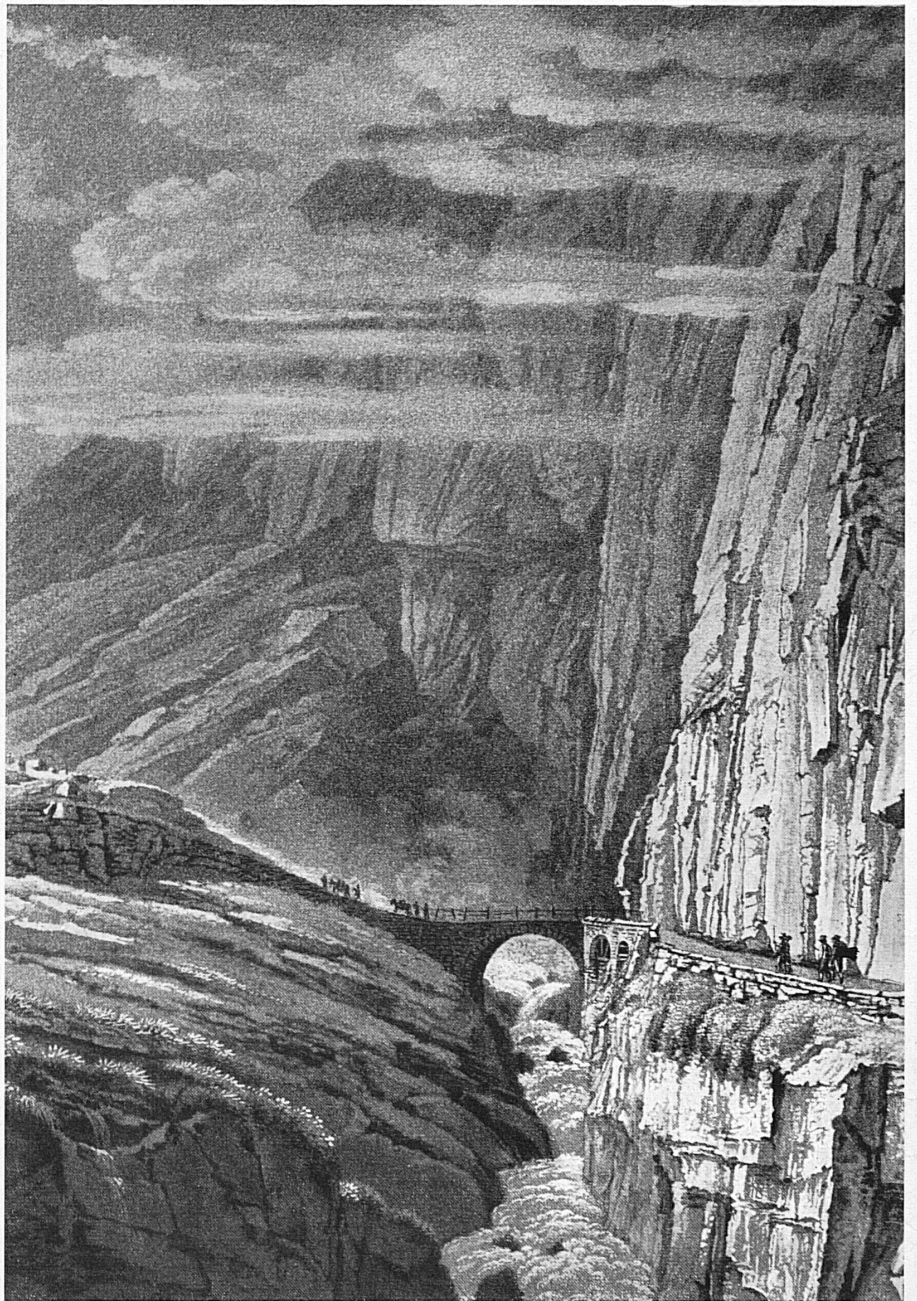
Die alte Teufelsbrücke in der Schöllenen, «Pons inferni» im Jahre 1481 genannt. Siehe Text auf der Rückseite der Farbtafel.

Au douzième siècle, le trafic par les cols des Alpes s'intensifia et la route du Gothard devint une artère vitale pour la jeune Confédération. C'est aussi du moyen âge que date le «Pont volant», le vieux «Pont du Diable», appelé en 1481 «Pons inferni». La légende veut que le diable apparut à quelques pâtres qui voulaient y faire passer leur bétail et exigea, en guise de péage, la première âme franchissant le pont. Les Urnais firent immédiatement passer un bouc et le prince de l'Enfer disparut dans un bruit sinistre.

Il traffico attraverso le Alpi s'intensificò nel XII° secolo e la strada del Gottardo diventò un'arteria di grande importanza per la giovane Confederazione. La costruzione del «Ponte volante», il vecchio «Ponte del Diavolo», risale pure al Medioevo, denominato nel 1481 «Pons inferni». La leggenda dice che il diavolo apparve ad alcuni pastori che volevano far passare sul ponte il loro bestiame e domandò loro, quale pedaggio, la prima anima che avrebbe oltrepassato il ponte. Gli Urani fecero passare un caprone e Satana disparve in un abisso fra rumori infernali.

En el siglo XII, habiéndose intensificado el tráfico por los pasos de los Alpes, se construyó en el San Gotardo el primer puente sobre el Schöllenen. El camino del San Gotardo se convirtió en una arteria vital de la recién nacida Confederación. También procede de la Edad Media el «puente colgante», el viejo «Puente del Diablo», llamado «Pons inferni» en el año 1481. «Según la leyenda se apareció allí el demonio a unos indígenas que querían pasar con su ganado por el puente y exigió como pontazgo la primera alma que pasase. Entonces, los de Uri ahuyentaron a un carnero para que entrara por el puente y el príncipe de los infiernos se fué con espantoso estruendo.»

Traffic over the Alps grew during the 12th century, and called for bridging of the Schöllenen Gorge in the Gothard. This route became the lifeline of the new Swiss Confederation. In the middle ages the Devil's Bridge was built. In 1481 it was referred to as the Bridge of Hell. Legend says that when some natives of the district tried to drive their cattle across the bridge, the Devil himself appeared, demanding as toll the first soul to cross. Whereupon the people of Uri chased a young ram over the bridge, and the Devil vanished with a deafening roar.



Seit dem Jahre 1830 fuhren Reisende mit dem Pferdepostwagen über den Gothard, seit 1842 mit dem täglichen Eilwagendienst, dem 1849 ein Doppelkurs folgte. Dieser bestand, ab 1850 als eidgenössische Institution, bis zur Eröffnung der Gothardbahn im Jahre 1882. Erst 1909 wurde die Postwagenverbindung über den Paß wieder aufgenommen, die 1922 vom Postautomobilkurs über den Gothard abgelöst worden ist.

Wie ein Traumbild mag den Automobilisten an einem Herbsttag des Jahres 1956 das Auftauchen einer fünf-spännigen Gothard-Postkutsche über Hospental erschienen sein, die auf dem letzten noch im alten Zustand erhaltenen Straßenstück vergessene Postillonromantik für Stunden aufleben ließ – im Hinblick auf das Gothardbahnjubiläum großzügig inszeniert von der Generaldirektion der PTT. Im Bildmittelgrund der Wohnturm der einstigen Herren von Hospental aus dem 13. Jahrhundert. Farbaufnahme Hans Kasser

L'automobiliste abordant le col du Gothard, un jour de l'automne dernier, aura cru rêver, en découvrant au-dessus d'Hospental la diligence du Gothard et ses cinq chevaux, qu'un postillon à l'âme romantique aurait laissés au repos sur l'ancienne route! Petite mise en scène organisée avec art par la Direction générale des PTT, à l'occasion de l'anniversaire du Gothard. Au centre de l'image, la tour des anciens seigneurs d'Hospental.

L'automobilista che transita per il valico del S. Gotardo crederebbe di sognare scorgendo nei pressi di Hospental l'antica diligenza e i suoi cinque cavalli, quasi che un postiglione romantico l'avesse abbandonata su un tratto dell'antica strada. Questa è una visione magnificamente messa in scena dalla Direzione Generale delle PTT in occasione del 75° anniversario della ferrovia del Gottardo. Al centro del quadro la torre degli antichi signori di Hospental del XIII° secolo.

La aparición en Hospental, un día de otoño de 1956, de una diligencia del San Gotardo tirada por 5 caballos, le habrá parecido a los automovilistas una visión de antaño, que hacía revivir por unas horas – en un trozo de carretera conservado tal y como era – el olvidado romanticismo de los tiempos del postillón. Presentado por la Dirección General de CTT suiza con motivo de la fiesta conmemorativa del ferrocarril del San Gotardo.

It must have seemed an apparition to travellers crossing the Gothard one beautiful day last autumn... a five-horse team drawing the old Gothard coach over part of the original Gothard road. The coach was put back into "service" to take part in ceremonies commemorating the building of the Gothard Railway. In the middle of the picture is the old residence of the lords of Hospental, built in the 13th century.



ST. GOTTHARD

Der Name Gotthard hat internationalen Klang: Die Bahn, der Tunnel, die Schöllenen, der Sportplatz Andermatt, die große Befestigung, vergleichbar nur mit Gibraltar, alles das macht den Bergnamen berühmt. Wer erinnert sich aber noch, daß ein bescheidener Benediktinermönch im schwarzen Skapulier im 11. Jahrhundert dafür seinen Namen hergab? St. Gotthard († 1058) war Mönch und Abt im bayrischen Kloster Niederaltaich, der später die Bischofswürde von Hildesheim erlangte. Aber er war mehr als Abt und Bischof, er war ein feuriger Verfechter der Reform. So kam es, daß er 1151 in die Liste der Heiligen aufgenommen wurde. Jetzt errichtete man zu seinen Ehren Kirchen und Kapellen. Ja, sein Name wurde zum Programm der kirchlichen Erneuerung und zum Wahrzeichen der päpstlichen und antikaiserlichen Partei. Es war nun der Mailänder Bischof Galdinus (1166–1176), der zuerst auf dem früher Mons Elvelinus genannten Passe ein dauerndes Hospiz mit einer Kapelle errichtete und diese Gründung unter den Schutz des Hildesheimer Bischofs stellte. Und nun steigerte sich der Verkehr immer mehr, so daß der Mailänder Bischof Heinrich di Settala das früher nur nach einfachem Ritus eingeweihte Gotteshaus 1250 feierlich konsekrierte. 1254 benützte der sel. Jordanus von Sachsen, der Nachfolger des hl. Dominikus in der Leitung des Predigerordens, den Paß, und zwei Jahre darauf beschrieb der norddeutsche Abt Albert von Stade (Hannover) die ganze Wegroute und deren Gangbarkeit. Was war eigentlich der Grund, warum der Gotthardpaß, der unter den Pässen der jüngste war und nicht zu den alten Verkehrswegen, wie etwa der Brenner, der Lukmanier und der Große St. Bernhard, zählte, auf einmal gleichsam als Emporkömmling zum König der Alpenpässe hervorrückte? Eine stetige Verkehrssteigerung oder ein plötzliches Verkehrswunder? Evolution oder Revolution? Beides zusammen! Im 12. Jahrhundert stieg der Transit immer mehr; das war die langsame Entwicklung. Dazu aber kam die technische Inspiration, welche über die tiefen Klüfte und den nassen Sprühregen der wilden Reuß eine dauerhafte Brücke schlug; das war die beinahe plötzliche Umwälzung. Zunächst baute man um den Kirchenfelsen einen Holzsteg, dessen Tragbalken durch Haken und Ringe an die Felswand befestigt waren. Von dieser Lage erhielt die Brücke den Namen Twärrenbrücke (vgl. travers). Sie überquerte die Wasser der Reuß gerade dort, wo heute die Schöllenenbahn ihre Schienenkonstruktion besitzt. Noch kühner war die «stiebende Brücke» über die zischende Gischt des großen Reuß-Kataraktes, welche die Humanisten in Erinnerung an die Unterwelt, die der römische Vergil und der florentinische Dante so großartig geschildert hatten, die «Höllnbrücke» nannten (Pons inferni, 1481). Daraus entwickelte sich die «Teufelsbrücke» (Pons diaboli). Nach der Sage aber erschien hier einigen einheimischen Leuten, welche ihr Vieh über die Brücke treiben wollten, der Teufel und forderte als Brückenzoll die erste Seele, welche darüber schreite. Die Urner jagten sofort einen

Schafbock über die Brücke, worauf der Höllenfürst mit unheilvollem Krachen abzog.

Wer hat die Brücke gebaut? Maßgebend ist wohl die weitsichtige Politik des letzten Zähringers, Berchtold V. (1186–1218), gewesen, vielleicht unter Mitwirkung der Freiherren von Rapperswil, die zu Göschenen grundherrliche Rechte hatten. Aber noch wesentlicher dürfte die Mitarbeit der Ursener gewesen sein, die ihre langen Erfahrungen und ihre opfervolle Arbeitskraft zur Verfügung stellten. Der Großteil der Bewohner dieses Hochalpentales war eben erst im 12. Jahrhundert vom Wallis her eingewandert und verspürte in sich wohl genügend Kraft, um die Reußklamm zu überbrücken. Die Walliser haben ja auch in ihren eigenen Tälern großartige technische Leistungen vollbracht, wie ihre kühnen Wasserleitungen an den Felswänden zur Genüge beweisen.

Der Gotthard galt als anstrengender und gefährlicher Weg, ungeeignet für große Ritterheere und mächtige Gefolgschaft. Die Söhne der Ebene bangten vor dem Hochgebirge. Bezeichnend ist ja, daß sich der Engländer Adam de Usk 1401 mit verbundenen Augen über den Gotthard schleppen ließ, um sich den Anblick der grauisigen Felsen zu ersparen. Meistens waren es Handelsleute, die hochwertige Waren, wie Barchent und Seide, Edelsteine und Glas, Pfeffer und Muskatnuß, beförderten. Zu beneiden waren die früheren Paßgänger keineswegs, denn fast jedes Jahr ereigneten sich Diebstahl und Raub oder Streit und Schlägereien.

Seit dem 16. Jahrhundert benutzten die Reisenden auch eine «Carotschen», die man jedoch an den steilsten Stellen zerlegte und selbst trug. Eine große Erleichterung für den Verkehr bedeutete es erst, als 1707/08 Pietro Moretini von Locarno den Kirchenfelsen bei St. Kolumban durchstieß und mit diesem sogenannten «Urner Loch» den schwankenden Holzsteg an der äußeren Felswand ersetzte. Doch war dieser Weg durch den Granit anfangs nur so breit, daß ein Reiter oder Saumroß bequem durchkommen konnte. Erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts fand eine Erweiterung statt. Im 18. Jahrhundert mehrte sich der Strom der Reisenden bedeutend. Der Geschichtsschreiber Johannes von Müller empfand 1777 die frühere Teufelsbrücke (1595 bis 1887) als «ein altrömisches Werk». Auf J.W. von Goethe machte 1797 nicht so sehr der bekannte Sprühregen, sondern die «ungeheure Wand» und «der Sturz des Wassers» tiefen Eindruck. Als der verbannte Josef von Görres 1820 vorbeizog, kam ihm das Hochgebirge vor wie ein Stück aus der Urgeschichte der Erde; die Felswände sind die «wahren Titanen», welche von dem Blitze niedergeschmettert wurden, die wilden Ströme aber zischende und sich windende Schlangen.

Was bedeutet uns der Gotthard? Dem Bürger die Sicherheit der Heimat, dem Ingenieur ein Sieg der Technik, dem Touristen ein Wunder der Natur. Der Gotthard ist für alle besinnlichen Menschen der Ausdruck und das Sinnbild für die zeitlose Erhabenheit des Schöpfers. Er ist und bleibt ein «Berg Gottes».

Nur vierinhalb Kilometer mißt die Luftlinie Gotthard Hospiz–Airolo bei einer Straßendistanz von mehr als elf Kilometern. Die Höhendifferenz zwischen dem Hospiz und dem 900 Meter tiefer gelegenen Airolo wird im Tremolatal durch großartig angelegte Straßenkehren überwunden. Photo Beringer und Pampaluchi

A vol d'oiseau, il n'y a que quatre kilomètres et demi de l'hospice du Gothard à Airolo, mais la route s'étend sur plus de onze kilomètres. La différence d'altitude de 900 mètres, entre l'hospice et Airolo, est vaincue par une route construite avec art et qui se déroule en lacets serrés dans le val Tremola.

A volo d'uccello non ci sono che quattro chilometri e mezzo dall'Ospizio del S. Gottardo ad Airolo, mentre

la strada si svolge su più di undici chilometri. La differenza di altitudine di 900 m è superata nella Val Tremola per mezzo di svolte concepite in modo superbo.

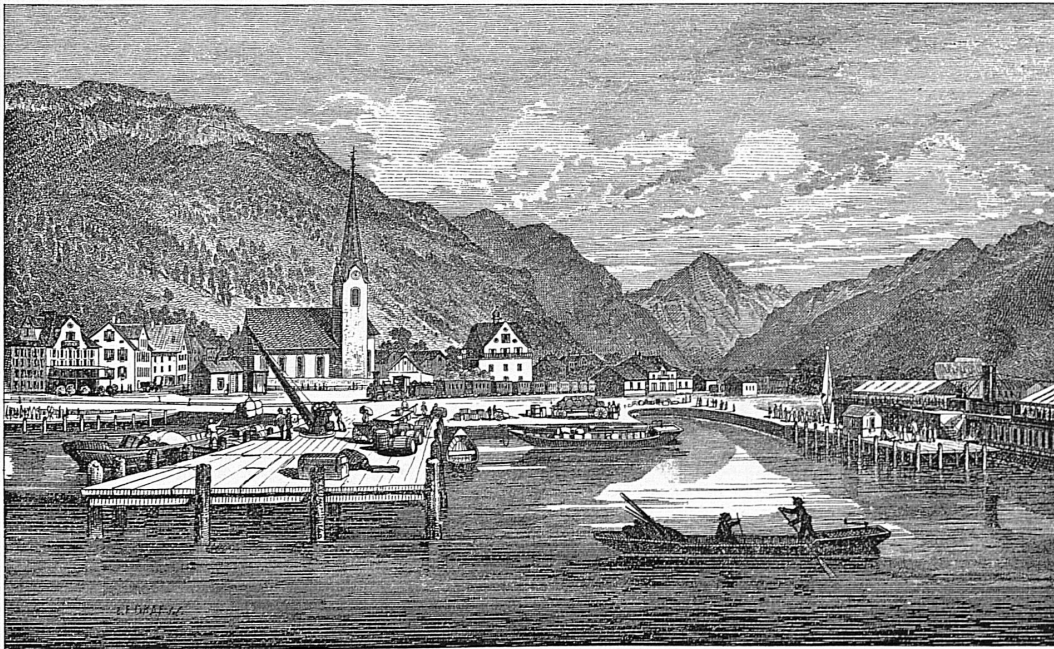
La distancia entre el Hospicio del San Gotardo y Airolo, que por carretera es de más de once kilómetros, queda reducida a cuatro kilómetros y medio por vía aérea. La diferencia de altura entre el Hospicio y Airolo, situado 900 metros más abajo, se vence gracias a una soberbia carretera en serpentina construida en el valle de Tremola.

Though only about three miles separate Airolo and the Gothard Hospice as the crow flies, the winding road covers over twice that distance. It leads up the 2900 foot rise between the town and the hospice in curves remarkably engineered.

Hier trennt der Weg,
o Freund, wo gehst du hin?
Willst du zum ew'gen
Rom hinunterziehen.

Hinab zum heil'gen Köln,
zum deutschen Rhein.
Nach Westen weit ins
Frankenland hinein?

Spruch an der Kapelle St. Karl
in Hospental



Lith. Biegg & Schaufelberger, Zürich.

Flüelen, Station der Gotthardbahn und alter Hafenplatz von Uri am Urnersee, dem südlichsten Arm des Vierwaldstättersees. Nördlich des Ortes verengt sich das Ufer zum Steilhang, den die Axenstrasse schneidet. Dem Bahnhof gegenüber steht als alte Talsperre das Schloßchen Rudenz, ein Edelsitz des 14. Jahrhunderts. Um 1882.

Flüelen, à la fois station ferroviaire du Gothard et port ancien du pays uranais, à l'extrémité du lac d'Uri, qui prolonge au sud le lac des Quatre-Cantons. En amont de Flüelen, le rivage se rétrécit et butte contre la falaise coupée par l'Axenstrasse. En face de la gare, se dresse le petit château Rudenz, demeure seigneuriale du XIV^e siècle qui fermait autrefois la vallée.

Flüelen, stazione della ferrovia del Gottardo e antica piazza di porto d'Uri, situata sul braccio meridionale del Lago dei Quattro Cantoni. A nord del paese la riva

si restringe e diventa un dirupo scosceso, tagliato dall'Axenstrasse. In faccia alla stazione si erge il piccolo castello Rudenz, abitazione signorile del XIV^o secolo, che domina la valle.

Flüelen, estación del ferrocarril del San Gotardo y viejo puerto de Uri, a orillas del Lago de Uri, brazo más meridional del lago de los Cuatro Cantones. Al norte del lugar se estrecha la orilla y forma una pendiente que corta la Axenstrasse. Frente a la estación se halla, sirviendo de barrera, el pequeño castillo señorial de Rudenz, del siglo XIV.

Flüelen, on the southern arm of Lake Lucerne, a station of the Gothard Railway and once the old port of Uri. To its north rises the cliff cut by the famous Axenstrasse Highway. At the valley's end is the ancient castle of Rudenz, a seat of 14th century noblemen.

