

Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 61 (1957-1958)
Heft: 9

Artikel: Winterverkehr vor 200 Jahren
Autor: Rey, Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-666707>

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: 15.03.2025

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

W I N T E R V E R K E H R V O R 2 0 0 J A H R E N

Die Oeffnung der Gotthard- und Splügenroute

Im 18. Jahrhundert war der Güterverkehr mit dem Süden noch ganz auf die Alpenübergänge angewiesen. Auch der Reisende musste die Passroute wählen, wollte er auf dem nächsten Wege in die Südschweiz und nach Italien gelangen. Gotthard und Splügen bildeten für unser Land die beiden Hauptstrassen nach Italien und mussten auch im Winter offengehalten werden. Damals freilich gab es noch keine Schneeschleudern und auch den Schneeflug kannte man noch nicht. Vor allem aber fehlten ausgebaute Passstrassen, die den Verkehr und das Wegräumen der Schneemassen erleichtern. Die Oeffnung der unwirtlichen Passwege im Winter war eine ebenso lebenswichtige wie schwierige und gefahrvolle Arbeit. Mit den einfachsten Mitteln hatten die Menschen gegen die Naturgewalten zu kämpfen. Am Gotthard war die Strasse vom Urserental nach Airolo oft kaum zugänglich zu machen. Konnte sie einigermaßen freigelegt werden, so lag sie häufig innert kürzester Zeit wieder unter meterhohem Schnee. Während sechs bis sieben Monaten, von Ende Oktober bis in den Mai oder Juni hinein musste der Schnee «gebrochen» werden.

Schneebruch und Schneebruchzoll

«Schneebruch» nannte man die mühsame Wegbahnung. Kein einzelner, sondern nur eine Gemeinschaft konnte die schwere Arbeit bewältigen. In diese hatten sich seit altersher die Bewohner des Urseren- und obern Livinentales geteilt. Als sogenannte «Teilergesellschaften» sorgten sie diesseits und jenseits des Gotthards für die Offenhaltung des Weges. Sie bestimmten einen «Bergaufseher», der die erforderlichen Anordnungen zu treffen hatte und dem sie Schaufelknechte und Ochsen zur Verfügung stellten. Diese Ochsen nun, ausdauernd und kräftig wie sie waren, mussten den Weg vor-

stampfen, oder wie man sagte, den Schnee «brechen». Kamen selbst diese «Voroachsen» nicht mehr weiter, so alarmierte der Bergaufseher die eingeschriebenen Schaufelknechte, die nun Schritt für Schritt sich vorwärtskämpfend, den Weg auszuhaun und gangbar zu machen hatten. Als Entgelt für die harte Arbeit, die mit nicht geringen Kosten verbunden war, durfte beiderseits des Gotthards ein «Schneebruchzoll» erhoben werden.

Das «Ruttengeld» in der Via Mala

Auf ähnliche Weise suchte man am Splügen den Durchgangsverkehr offenzuhalten. Hier waren die einem Strassenstück, zum Beispiel der Via Mala benachbarten Dörfer verpflichtet, die Oeffnung des Weges während des Winters an die Hand zu nehmen. Dafür waren sie berechtigt, ein Weggeld, das sogenannte «Ruttengeld» von Kaufleuten und Reisenden einzufordern. Sie mussten dabei aber noch die Verpflichtung eingehen, die Wege nicht nur offenzuhalten, sondern auch Mängel zu beheben und bei allfälligen Versäumnissen für den entstandenen Schaden der Kaufleute selbst aufzukommen. Das Amt der Oeffnung und des Unterhalts der Wege war den «Führleitern» anvertraut. Diese hatten jeden Tag die Strasse in Augenschein zu nehmen und die nötigen Vorkehrungen zu veranlassen. Einem zeitgenössischen Bericht können wir entnehmen, dass auch am Splügen «Bruchochsen» und Schaufelknechte eingesetzt wurden, ja dass sogar so etwas wie ein Vorläufer des Schneeflugs in Gebrauch war. «An etlichen Orten», so heisst es, «geschiehet diese Wegoeffnung durch die Rutter, dieses sind Ochsen, die man durch die Strassen, da ein neuer Schnee gefallen ist, hinführet, und durch ihres Mittel denselben bricht. Man führet auch der Strasse nach durch diese Ochsen, oder auch Pferde, lange Balcken, um damit die gebrochenen Wege abzuebnen. Kan man durch dieses Mittel den Weg nicht aufthun, so werden gewisse Männer angestellet, welche mit Schaufeln und andern Instrumenten den Schnee wegnehmen und also auch den Weg öffnen.» Damit Säumer und Reisende den Weg leichter fanden, wurden der Bergstrasse entlang lange Stangen, «Stazas», aufgerichtet, und oben auf der Splügenpasshöhe dienten aus Steinen aufgeschichtete Säulen als gut sichtbare Wegweiser für bergwärts ziehende Kolonnen.

Der Splügen war im Winter wegsamer als der Gotthard. Er konnte das ganze Jahr hindurch zu Fuss und zu Pferd begangen werden. Auch war er



Trüber Wintertag Photo R. Gautschi

besonders im Frühjahr nicht derart von Lawinen gefährdet wie der Gotthard, der aus diesem Grunde häufige Verkehrsstockungen aufwies. Vor allem die Zürcher Kaufmannschaft bevorzugte daher die Splügenroute, sobald Verzögerungen in der Expedition eintraten.

Der Warentransport am Gotthard

Wie im Sommer, so war auch im Winter der Warentransport über den Gotthard ein Privileg der Talschaften. Wer den Weg öffnete, durfte auch die Güter transportieren und den finanziellen Nutzen daraus ziehen. Zoll-, Weg- und Brückengelder kamen den beiden «Winterteilen», den Urseren- und obern Livinentälern zugute. In der Genossenschaft des «Winterteils» waren Schneebruch und privilegierter Warentransport kombiniert. Sie hatte auch das Recht, mit den fremden Waren noch solche für den eigenen Gebrauch der Talleute zu transportieren. Als Transportmittel wurde im Winter meist der Schlitten verwendet. Die Schlitten waren so gebaut, dass sie einer schmalen Spur folgen konnten, denn die Gotthardstrasse war noch nicht ausgebaut und oft wurden die weniger gefährlichen Schneewege eingeschlagen. Die engspurigen Schlitten hatten zwar den Vorteil, dass man nur einen relativ schmalen Weg vorzubahnen brauchte. Aber es konnte leicht geschehen, dass die ganze Fuhr umkippte und in ein Schneebrett geriet. Ging sie nicht verloren, so mussten zumindest wieder Zeit und Kraft aufgewendet werden, einigermaßen Ordnung in den mühsam sich fortbewegenden Warenkonvoi zu bringen, was auf den schmalen und steilen Pfaden unliebsame Verkehrsstörungen mit sich brachte. Die Karawane wurde angeführt von den «Bruchochsen» und den Wegmachern, welche den Weg vorzuspuren hatten. Ihnen folgten die einspännigen Schlitten, die von Ochsen oder Pferden an Seilen gezogen und von den Führern geleitet wurden. Auf die Schlitten konnten Waren bis zu einem Gewicht von drei Kilozentnern geladen werden, auf die Saumtiere dagegen nur rund die Hälfte. Die Saumtiere fanden im allgemeinen zur Winterszeit für den Gütertransit keine Verwendung. Wohl aber die Ochsen, die dafür im Sommer und Herbst geschont wurden. Sie wurden zwischen Urseren und Airolo im Winter auch als Lasttiere gebraucht. Gegen vier Zentner vermochten diese zähen Tiere zu tragen, mussten aber zugleich noch den Weg für die nachfolgende Schlittenkolonne vorstampfen. Dass man auf die geschilderte Weise nur langsam vorwärts kam,

verwundert nicht, und auch die Peitschenhiebe der Treiber konnten nicht verhindern, dass die Transportfristen oft beträchtlich überschritten wurden. Diese waren für direkte Fuhren von Altdorf nach Bellinzona auf fünf und für Fuhren mit Zwischenstationen auf acht Werkstage berechnet. Die unzulänglichen Verkehrsmittel, die mit den grossen Schneemengen im strengen Gotthardwinter nur schwer fertig wurden, und dann vor allem die häufigen Lawinnenniedergänge, verursachten grosse Unregelmässigkeiten im Gütertransit und kosteten vielen Menschen das Leben.

Lawinengefahr

Die Lawinen, als die gefährlichsten Feinde des Winterverkehrs, rissen oft ganze Transitkolonnen mit sich in die Tiefe, verschütteten Herbergen und Ställe, überraschten Durchreisende und blockierten in meterhohen Schneemassen die gebahnten Wege. Daher wurde alles unternommen, der ständig drohenden Gefahr zu wehren. Der Reisende, der im 18. Jahrhundert über den Gotthard zog, konnte oberhalb Urseren einen dreieckig angelegten, nach oben zugespitzten Tannenwald beobachten, der die Lawine zerteilte und aufhielt. Bei hoher Strafe war es untersagt, diesen Wald zu beschädigen. Bau- und Brennholz mussten stundenweit anderswoher transportiert werden. Am Gotthard gab es auch sogenannte «Winterstrassen». Das waren Schneewege, die den Lawinenzügen auszuweichen versuchten und nur im Winter mit Schlitten befahren werden konnten. In der Schweiz kannte man schon vor 200 Jahren das künstliche Auslösen von Lawinen. Zwar hatte man damals noch keine Minenwerfer, dafür aber liess man kräftige Böllerschüsse los, um die «Schneebälle» oder «Lauwen», wie man die Lawinen auch nannte, vorzeitig auszulösen. In engen und gefährlichen Bergpfaden pflegte man den Saum- oder Zugtieren ihre Glöcklein und Schellen zu verstopfen, und es durfte kein Ton gesprochen werden. Auf diese Weise sollte jede Luftschwingung, die den Schnee an den jähren Stellen hätte in Bewegung setzen können, vermieden werden. Aus demselben Grunde blieben oft auch die Kirchenglocken stumm.

Der Reiseverkehr war im 18. Jahrhundert schon sehr rege und ruhte auch zur Winterszeit nicht. Es war eben die Zeit, da man die Schönheit der winterlichen Bergwelt zu entdecken begann. Aber die Winterreise war damals noch ein äusserst gefährvolles Unternehmen, und es hat denn auch nicht

an Ratschlägen gefehlt, wie sich die Reisenden gegen die Lawinen zu verhalten haben. Einen zuverlässigen Rettungsdienst gab es indessen nur auf dem Grossen St. Bernhard, der jährlich in der Regel von 8000—9000 Menschen überquert wurde. Das dortige Kloster bildete eine willkommene Zufluchtsstätte vor der Unbill des Winters. Im Jahre 1762 waren an einem stürmischen Abend allein 560 Personen im Kloster versammelt. In den gefährlichen Wintermonaten waren die Geistlichen mit der dienenden Bruderschaft verpflichtet, täglich zu zweit oder zu dritt mit den Bernardinerhunden die Strasse diesseits und jenseits der Höhe nach verunglückten Wanderern abzusuchen. In einem Zeitraum von 250 Jahren konnten so über 2000 Personen gerettet werden. Doch unbekannt bleibt die Zahl der Menschenopfer, die der Winterverkehr in den Alpen gefordert hat.

Ernst Heimeran †

D I E E R S T E S K I S T U N D E

Sie sind so weit die Kinder, die Ski und der Winter. Es ist Februar geworden, bis sie sich zusammenreimten. Bei mir hatte es gar dreissig Jahre gedauert, bis ich zum Skifahren kam. Im Kopf habe ich es zwar noch vollkommen begriffen, aber dieser Kopf war schon zu weit von meinen Beinen entfernt; diese werden es nie mehr ganz begreifen. Trotzdem unterschreibe ich, was in meiner Tochter Lesebuch steht: Auch der Winter hat seine Freuden.

Unter Winterfreuden hat mein Lesebuch noch verstanden: das Schlittschuhlaufen auf dick zugefrorenen Weihern, das Schlitteln und das Schneeballwerfen und das Gebrutzeln der Bratäpfel in der Ofenröhre, während es draussen immerfort weihnachtlich schneite.

Diese Freuden sind stark in den Hintergrund getreten. Erstens sind es keine Weiher, auf denen

man Schlittschuh läuft, sondern Kunsteisbahnen; zweitens kann man auf Zentralheizungskörpern keine Äpfel braten, und vor allem schneit es draussen um Weihnachten gewöhnlich nicht mehr, so dass man sich erst hinwegbegeben muss, um sich anderswo eines richtigen Winters zu versichern.

Diese Hinwegbegebung nennt man Skilaufen. Je rarer der Schnee wird, desto beliebter wird das Skilaufen. Vor hundert Jahren, als es überall noch genügend Schnee gab, liefen nur Leute Ski, die dazu gezwungen waren. Ich vermute, dass die alten Norweger froh gewesen wären, wenn man ihnen Wege gewiesen hätte, wo sie, ohne ihre Füsse auf Bretter zu schnallen, ungehemmt hätten vorankommen können. Heute sind wir soweit, dass Leute aus Gegenden, in denen es sich im Winter ganz bequem zu Fuss gehen lässt, weite Reisen unternehmen, um dahin zu gelangen, wo das nicht mehr möglich ist, wo man einsinkt und stecken bleibt, sofern man sich nicht besonderer Hilfsmittel bedient. Diese Hilfsmittel nennt man Ski. Wenn aber auf irgendeinem Gebiet erst einmal Hilfsmittel erfunden sind, dann hilft nichts mehr dagegen, man muss. Deshalb will ich die Kinder von klein auf mit den Ski vertraut machen, damit sie sich ihrer bedienen lernen, ohne sie erst begreifen zu müssen.

Dies ist der langersehnte Sonntagmorgen, an dem Till und Christiane in die Anfangsgründe der Skifahren eingeführt werden sollen. Ich habe meine Schreibereien hintangesetzt, um als Skivater zu wirken, habe die Geräte aus dem tiefverschneiten Schuppen hervorgeholt und bereitmacht, die funkelneuen, putzigen Kinderskier wie meine ungeschlachten eigenen, auf denen noch ein weissroter Zollzettel klebt. So lange ist es also her, dass ich sie nicht mehr in der Hand hatte. Sie kommen mir entsetzlich schwer und aufgeschossen vor, ganz entwachsen.

Unter geduldiger mütterlicher Assistenz bestieft, behost, ober- und unterwärts warm eingepackt, treten die Kinder auf die Terrasse hinaus. Wir haben es da auf dem Lande bequem wie in einem Winterkurort: eigenen Übungshang gleich vor dem Hause. Im Sommer würde man es nicht glauben, wie abschüssig unsere Wiese im Winter erscheint. Bedenklich sehe ich mir die Abfahrt an.

«Warum machst du so ein Schmerz-las-nach-Gesicht, Dati?» erkundigte sich Christiane.

«Ich überlege mir», erkläre ich ihr und weise auf den Hang, «traut ihr euch da hinunter?»

«Leicht!» versicherte Christiane.