

Zeitschrift: Schweizer Schule
Herausgeber: Christlicher Lehrer- und Erzieherverein der Schweiz
Band: 48 (1961)
Heft: 11

Artikel: Vom Saumpfad zur Nationalstrasse : eine verkehrs-geographische Betrachtung zur Entwicklung des Gotthardverkehrs
Autor: Hensler, T.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-531392>

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: 18.03.2025

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

Camionneur (schweiz. für: Bahn-Haus-Spediteur) *m*
Car (schweiz. für: Gesellschaftskraftwagen). Anstelle des früheren *Car alpin*, der gestrichen wurde
Cervelat (schweiz. für: Art Teewurst) *m*, vgl. *Servelat* und *Zervelatwurst*
Cheminée (schweiz. neben: [offener] Kamin) *s*
dahinfallen (schweiz. für: als erledigt, als überflüssig wegfallen, entfallen)
Dähle, Däle (schweiz. mdal. neben: Föhre) *w*
Deutschscheizer (Schweizer deutscher Sprache)
Drilch (schweiz. für: Drillich)
Einzahlungsschein (schweiz. für: Zahlkarte)
entlohnen (schweiz. gewöhnlich: *entlönnen*)

Entlohnung (schweiz. gewöhnlich: *Entlönnung*)
Erstkläßler (schweiz. u. südd. für: Schüler der ersten Klasse) *m*
Erstklafswagen (schweiz. für: Wagen erster Klasse) *m*
Fendant (schweiz.: Weißwein aus dem Kanton Wallis)
fixbesoldet (schweiz. neben: festbesoldet)
fixfertig (schweiz. für: fix und fertig)
Flaumer (schweiz. für: Mop) *m*
Fondue (schweiz.: [west]schweiz. Käsegericht) *s*
Gand (tirol. u. schweiz. für: Schuttfeld, Geröllhalde) *w*;
 -, -en od. *s*; -s, Gänder
gefremt (schweiz. mdal. für: erfreulich)
Güggeli (schweiz. für: Backhähnchen)
Gültbrief

Vom Saumpfad zur Nationalstraße

Eine verkehrs-geographische Betrachtung zur Entwicklung des Gotthardverkehrs

Th. Hensler, Altdorf

Volksschule

Einleitung

Seit Jahrzehnten ist mit dem Namen Schweiz in aller Welt die Vorstellung von abwechslungsreichen Naturschönheiten, tiefblauen Bergseen und leuchtend weißen Firnen verbunden. Zu Tausenden kommen sie herbei, die Feriengäste und Wanderer, und prägen unsere Heimat zum klassischen Fremdenland. So fließen der Bergbevölkerung die existenznotwendigen Devisen zu, die ihnen der karge Boden vorenthält. Doch, seitdem die ersten englischen Feriengäste sich in schaukelnden Sänften und auf wackeligen Maultierrücken über die beschwerlichen Alpenpfade tragen ließen, hat sich vieles geändert. Der Mensch von heute will ohne Mühen die Schönheiten der Gebirgswelt erleben; er will sicher über die Pässe gelangen und – leider – in immer schnellerem Tempo die Länder durchrasen. Der Preis, den die Menschheit diesen Ansprüchen zahlen muß, ist hoch. Immer breitere Straßen winden sich, wie riesige Schlangen, durch die tiefen Alpentäler. Der Berg, dieser mächtige, drohende Löwe von einst, wird durch die technischen Mittel immer mehr gebändigt. Zwar schlägt er hie und da noch zu und zerreißt mit steinernen Brocken die asphaltierten Bande, oder er schüttelt seine gewaltige Mähne

und begräbt unter den Lawinen die betonierten Kunstbauten. Doch, mutet dies nicht an wie ein letztes Todeszucken?

1. Die geographische Lage des Gotthards

Aus dem vielfältigen Bilderbuch der Verkehrsentwicklung in unsern Alpen greifen wir nur ein Kapitel heraus: den *Gotthard*, jenes Gebirge, das der Urner Arzt und Dichter Eduard Renner als «erregende Hochwelt der Ursprünge» bezeichnet hat:

«Gotthard, Wiege der Wasser! Nach Süd und Nord donnern sie dahin, jene jungen Ströme – die Reuß, der Tessin, der Rhein, die Rhone – und reißen den gewaltigen Stern ihrer Täler in das Gefüge der Alpen. Wenige Meilen, ja wenige Schritte oft, liegen die dunklen, klaren Bergseen, die leuchtenden Firne und Gletscher auseinander, denen sie entspringen. Die Kante eines Steines entscheidet, ob ein Quell hinabfließe in das ewig blaue Thyrrhenische Meer oder mitternachtwärts in die Nordsee. Ein Geißbub, der seinen Durst am Gletscherbache kühlt, fängt vielleicht in seinem Hut – vergleichbar einem Riesenkinde der Vorzeit – die ganze junge Rhone ein und bringt, wenn er den Rest des Wassers verschüttet, den jungen Rhein zum Überfluten.

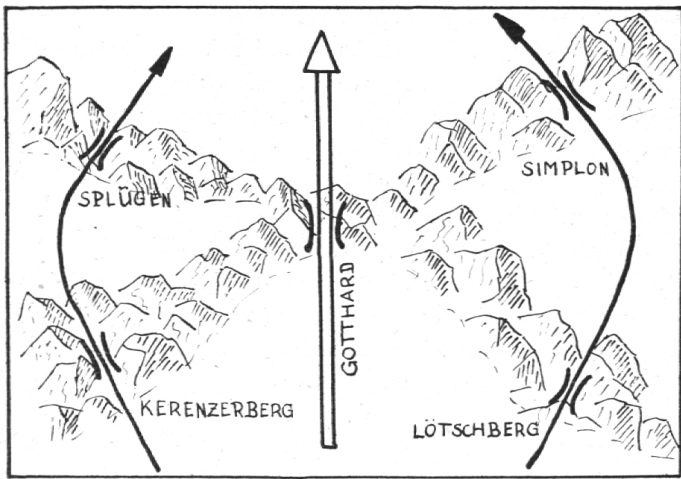


Abb. 1. Geographisch einzigartige Paßlage des Gotthards.

Den Strömen verwandt und sozusagen ihren Spuren folgend ziehen hier nach allen Richtungen der Windrose die alten Völkerwege Europas, die Gotthardstraße, die Furka- und die Oberalpstraße. Über dem Talboden Urserns weben sie ihr Netz, ehe sie allseits die Paßhöhe gewinnen. Dem beschaulichen Wanderer ein Kreuzwegerlebnis sondergleichen! Nirgends wie hier liegt im nächsten Schritt etwas so Schweres und Unwiderrufliches.»

Weltströme und Weltstraßen! Gebilde des Berges und Gebilde der Menschen, auf engem Raum dicht verwachsen! Richtungsweisend und richtungsentcheidend vollzieht sich hier Schicksalsgemeinschaft von Natur und Mensch in überstürzender Ursprünglichkeit. Ein alter Spruch an der Hospentaler Kapelle kündigt von der weltweiten Bedeutung der Straßengabelung, an welcher sie liegt:

«Hier trennt der Weg, o Freund, wo gehst du hin?
Willst du zum ew'gen Rom hinunterzieh'n,
Hinab zum heil'gen Köln, zum deutschen Rhein,
Nach Westen weit ins Frankenland hinein?»

Wie kommt es, daß schon frühe Dichter dem Gotthard eine solche Bedeutung zumaßen? – Der Grund liegt in der geographisch einzigartigen Lage. Während im ganzen Gebiet der Zentralalpen die Bergketten sich mehrfach verzweigen, laufen sie beim Gotthard alle zu einem mächtigen Knotenpunkt zusammen. Im Osten muß der Alpenwall in Bernina und Albula, in Maloja und Julier, in Splügen und Kerenzerberg überwunden werden; im Westen führt der Weg über Simplon und Lötschberg. Nur am Gotthard gelingt es, in einer einzigen Traversierung den kalten Norden mit dem sonnigen Süden zu vertauschen. Dazu hat hier die Natur den Menschen zur Überwindung des Bergwalles noch aufgefordert,

zeichnen doch die tiefeingeschnittenen Flußtäler der Reuß und des Tessins den Weg vor bis ins innerste Gebirgsherz.

Doch damit sind die Vorteile des Gotthards noch nicht erschöpft:

«Man ziehe einen geraden Strich von Frankfurt nach Mailand, von Hamburg nach Genua, von Paris nach Venedig, von London nach Brindisi – die Striche gehen immer durch den Gotthard.»

So mächtig, so auffallend günstig ist die geographische Lage am Gotthard. Und trotzdem! Gerade dieser kürzeste, zentralste und umfassendste aller Alpenpässe ist zuallerletzt, erst ein Jahrtausend nach allen übrigen erschlossen und begangen worden. Während im Osten und im Westen die Römer wahre Kunstwerke an breiten Heerwegen und kühnen Heerbrücken durch unwegsame und umwegreiche Täler und Schluchten für ihre Legionen anlegten, während im Mittelalter die alten Heidenstraßen unter dem tausendfachen Hufschlag der südwärts ziehenden Ritterheere erdröhnten, lastete über dem firngekrönten, granitenen Riesen der Mitte das Urschweigen einer unbetretenen Wildnis. Zwar kannten die Römer den Paß, führte doch ein schmaler Fußweg von der Leventina über den Gotthard nach Täntlon, der ersten Siedlung im Urserntal, und von dort entweder über den Bätzberg in die Schöllenen oder über das Klosserli, Riental, ins Reußtal. Beide Pfade waren aber sehr beschwerlich und im Winter nicht begehbar. So ist es auch zu erklären, daß die Urbevölkerung des Urserntales Rätoromanen waren und das Tal in der West-Ost-Richtung besiedelt wurde. So lastete auf dem Gotthard – ob er Mons Evelinus oder Mons Ursare genannt wurde – der schicksalshafte Nimbus drohenden Unheils, galt doch der Berg als der höchste Europas.

Wo aber lag der Grund des Todesschweigens, die Ursache des sagenhaften Rufes dieser Gegend? – Der eigentliche Widerstand, das für ein ganzes Jahrtausend unüberwindliche Hindernis war gar nicht in der Höhe, auf dem Scheitel des Berges zu suchen. Die Entscheidung fiel, wie so oft, im Vorraum, im Anstieg: Der Punkt, der den ganzen Gotthardweg in die Frage von Sein oder Nichtsein stellte, war die *Schöllenen*. Sie scheidet zwei Welten. Seit der Römerzeit war Ursern rätisch, Uri alemannisch. Jahrhundertlang verliefen die Schicksale beider Talschaften so gesondert, als lägen sie in verschiedenen Erdteilen. Zwischen ihnen lag der gigantische, grani-

Abb. 2. Alte Reußbrücke des Gotthardsaumweges in der untern Schöllenen.



tene Felsriegel, senkrecht und abgründig durchsägt von schäumenden Wasserfällen. Hier lag während Jahrtausenden ein Naturbann, der alle Gebilde von Menschenhand zurückwies. Ist es da verwunderlich, wenn die Menschen, die stets unter dem Banne der Naturkräfte lebten und so stark zur Magie hinneigten (siehe Renners ‚Goldener Ring‘), wenn diese Menschen also glaubten, daß sich dieses Widernatürliche nur durch etwas noch Dämonischeres bezwingen ließe? So hat sich wohl die bekannte Sage von der Teufelsbrücke entwickelt, wonach nur der Teufel selbst die Macht besaß, den Brückenschlag über die tosenden Felsschründe auszuführen.

Und doch wirkte der Bann des Berges zwiefach: als Abschreckung und Herausforderung zugleich. Dies spüren wir, wenn wir den Bericht eines durchreisenden Malteserritters lesen, der sich im 18. Jahrhundert beim Anblick der Schöllenen so äußert:

«Hier scheint die Natur dem Menschen zuzurufen: Hier hört dein Vermögen auf, hier mußt du innehalten! Nein, antwortet der Mensch mit Kühnheit. Habe ich nicht Welten, die durch unermessliche Meere voneinander gesondert sind, zu verbinden gewußt? Ich will auch über diesen Abgrund eine Brücke schlagen.»

Der Mensch wagte es ums Jahr 1140.

2. Der Saumweg entsteht

Dort oben, am nackten, senkrecht fallenden Fels war jeder Pfad zur Seite des Wassers ausgeschlossen. Was blieb übrig? – In der Luft über die Reuß; Haken in den Fels gerammt, Ketten daran und zu-

sammengefügte Balken! Vier Brücken waren notwendig: Die *Häderlisbrücke*, die *Tanzenbein-*, die *stiebende* und die *Twärrenbrücke*. Doch die Natur gab sich noch nicht besiegt. Wild brandeten die tosenden Wasser und besprengten die hölzernen Brückenbalken mit schäumender Gischt. Es war ein tollkühnes Unterfangen, die nassen, glitschigen Stämme der Twärrenbrücke, die den Felsriegel des heutigen Urnerloches außen umging, hoch über den brodelnden Wassern zu überqueren. Jedoch, der Bann war gebrochen. 1595 wurde die stiebende (oder Teufelsbrücke) und 1650 die Häderlisbrücke aus Stein erstellt, und 1707 durchstieß der Luganeser Ingenieur Moretti den harten Felsriegel im Urnerloch.

Mit einem Schlag wurden die abgelegenen Täler, die einsamen Höhen des ‚Mons Ursare‘ ins grelle Licht der Weltgeschichte gerissen. Der Paß wurde zum Mittelpunkt Europas. Die Freiheitsbriefe, die der junge Staufer Heinrich den Urnern und Friedrich II. den Schwyzern gaben, zeigen, daß die Kaiser die Bedeutung der neuen Weltstraße erkannt hatten, sie unter die unmittelbare Hut des Reiches bringen und sie so dem gefährlich drängenden Zugriff der Habsburger entwinden wollten. Und diese Freiheitsbriefe legten den Grundstein zum Werden eines neuen Staates, dessen Rückgrat auf Jahrhunderte hinaus der Gotthard sein sollte.

Doch, wenn der Mensch sich irgendwo klein und wehrlos vorkommt, wenn er irgendwo den Odem Gottes ganz nahe spürt, so sicher in dieser wilden Bergwelt. So wurde der Pfad schon kurz nach seiner Erschließung vom Mailänder Erzbischof Henricus gesegnet und der himmlischen Obhut des heiligen Gotthard unterstellt. Das Lazaritenkloster, das zu

Seedorf am Fuße des Passes kranke Reisende und arme Pilger aufnahm, machte den Gotthardweg zu einem Weg der Barmherzigkeit. Wie mancher erschöpfte Wanderer fand im Hospiz auf dem Berg wohlthuende Aufnahme und erquickliche Erlösung von übermenschlichen Strapazen und Gefahren. Wie manchem aber wurde der Pfad zum Verhängnis. Hart an der Kammhöhe steht die uralte steinerne Totenkapelle, in der die ungezählten verschütteten, erstickten und erfrorenen Menschenopfer liegen, die der weiße Tod allwinterlich als Wegzoll abgefordert hatte.

Doch unvergleichlich mehr denn als Straße des Todes wurde der neue Weg zur Pulsader eines unerahnten Lebens: Kaufleute aus allen Ländern brachten ihre kostbaren Frachten über den Paß; fromme Pilger aus den nördlichen Gauen suchten im Heiligen Rom Erhörung; Urschweizer Hirten trieben jeden Herbst ihre Senten in die oberitalienischen Marktstädte. Die Bergler stiegen herab von ihren hochgelegenen Weiden und fanden ihr Brot als Führer, Treiber und Knechte bei den langen Zügen breitbepackter Maultiere, die schellenläutend talauf und talab zogen. Aus den Bauern wurden Säumer.

3. Organisation des Warentransportes

Der Gotthardverkehr hatte bald ein solches Ausmaß erreicht, daß die Gründung von Transport-Organisationen unumgänglich wurde. Weder die große und schwere Aufgabe der Erstellung von Weg und Steg, noch der eigentliche Transport konnten von Einzelnen bewältigt werden, sondern es bedurfte der gemeinsamen Anstrengung vieler Menschen, die einem einheitlichen Willen gehorchten. So entstanden die Säumergenossenschaften mit der Teilerordnung. Es waren solche in Airolo, Wassen, Amsteg, Altdorf und Flüelen. Die älteste bekannte Teilerordnung trägt das Datum des 7. Februars 1363 und regelte die Transporte von Ursern nach dem Gotthard. 1383 folgten auch Flüelen, Silenen und Wassen. Da die Teilerordnungen nur in ihren Regionen Gültigkeit hatten, sah sich Uri 1498 veranlaßt, eine Säumerordnung für den ganzen Gotthardpaß herauszugeben. Im wesentlichen enthielt sie folgendes:

1. Jeder Gemeinde- und Talbürger konnte sich am ‚Teil‘ anschließen. Er mußte sich aber verpflichten, mindestens ein Jahr mit den ihm zur Verfügung ste-

henden Mitteln die ihm zugewiesenen Transporte gewissenhaft auszuführen.

2. Jeden dritten Saum mußte der betreffende Eigentümer selbst führen; sonst wurde er für die Restzeit des Vertrages davon ausgeschlossen. (So bestand eine gewisse Garantie für zuverlässige Arbeit!)

3. Er mußte sich über den Besitz eines unverschriebenen Transportmittels (Maultier, Pferd, Ochse) ausweisen können, das im Fall von Schadenersatzforderungen die Rolle einer Kautions spielte.

4. Um möglichst viele Talleute zum ‚Teil‘ zu bewegen, wurde die Zahl der Tiere, die jeder halten durfte, beschränkt. In früheren Zeiten war es 1 Saumtier, später waren es 3 Pferde, 9 Füllen und 3 Bruchochsen. Auch mußte der ‚Teiler‘ sich für den Schneebruch einschreiben.

Die Säumergenossenschaften besaßen auf ihrem Gebiete das ausschließliche Monopol für Transporte. Sie durften im Prinzip die Fracht nur bis an die Grenzen ihres Bezirkes führen, wo sie dann von der andern Genossenschaft übernommen wurde. Die Urner säumten bis Göschenen. Dort übergaben sie das Saumgut den Ursern, und diese zogen damit bis auf den Gotthard, wo die Liviner mit ihren Pferden und Ochsen bereitstanden. Alle zusammen sorgten für eine saubere Teilung des Profites. Der Transportpreis betrug für 50 kg Waren im Jahre 1781 von Altdorf bis Bellinzona Fr. 4.70, von Basel bis Magadino Fr. 10.60.

Auch der Postverkehr nahm immer größeres Ausmaß an, besonders als der Zürcher Postmeister Hans Heß 1615 den ersten wöchentlichen Botendienst nach Mailand einfuhrte. Schon 1693 verkehrte zweimal pro Woche, Mittwoch und Samstag, eine reitende Post zwischen Zürich und Mailand, die am ersten Tag bis Ursern, am zweiten bis Faido, am dritten bis Lugano und am vierten bis Mailand gelangte. Die Briefpost, Geld und Wertsachen wurden in einem *Felleisen* transportiert. Dieses vielgenannte Felleisen war ein länglicher, schmaler, segeltuchgefüllter lederner Sack mit Kettenverschluß, versehen mit Handgriff und Schlaufen zum Aufbinden auf den Rücken des reitenden Kuriers. Bei Verlust durch Lawinen und Schneesturm bot es eine nicht zu übertreffende Sicherheit zur Wiederauffindung, da der Inhalt, gut verschlossen, vor eindringendem Schnee und Feuchtigkeit geschützt, keinen Schaden

Abb. 3.

Suworow-Denkmal in der Schöllenen.



nahm, wenn der Sack auch erst Wochen später aus dem Schnee ausgegraben wurde.

Am Wege entstanden zahlreiche ‚Susten‘ – Lagerhäuser für Saumware – ungezählte Herbergen und Fremdenspitäler. Schmiede und Sattler, Schlittenmacher und Schreiner entfalteten ein reiches gewerbliches Leben. So wurde ein Großteil der Urner Bevölkerung, direkt oder indirekt, vom Warenverkehr am Gotthard abhängig, ja Geschichtsschreiber glauben sogar, daß durch diesen die Talleute regelmäßig ihre Abgaben und Zinsen entrichten konnten und somit ihre Lehensfreiheit schneller erhielten als anderswo.

Diese Organisation blühte unter dem Schutz des Staates, bis durch die Proklamation der Handels- und Gewerbefreiheit im Gesetz vom 19. Oktober 1798 alle Transportprivilegien auf helvetischem Gebiet dahinfielen.

4. Die Festigung des Passes und seine schicksalsschwere Geschichte

So wurde der Berg, einmal in seinem Banne durchbrochen, zum unerschöpflichen Nährer und Mehrer des Volkes. Kaum aber war der junge Paß-Staat gegen Norden gefestigt, forderte die Freiheit des Berges unerbittlich Sicherung gegen Süden. Seite an Seite mit den verbündeten Livinern, die sich von der Herrschaft der Mailänder Herzoge losgesagt hatten, ertrotzten die Innerschweizer in wechselvollen Kämpfen Zoll um Zoll des Tessintales. Immer wieder erdröhnte am Paß das Horn des Uri-stieres; todesmutig zogen die eidgenössischen Heerhaufen über den Berg in die blutigen Schlachten

von Arbedo und Giornico. Doch sahen die stolzen Felshäupter auch herab auf die geschlagenen Schweizer, die blutbefleckt von der Niederlage von Marignano zurückkehrten und damit die Träume einer großen Weltmacht endgültig begruben.

Die rauen Landsknechtlieder verhallten an den granitenen Bergschründen, und friedlich zogen die Säumerkolonnen über den Paß. Gar manches berühmte Haupt legte sich damals müde aufs Lager im Gotthardospiz, und manche unsterbliche Hand trug den Namenszug ins Gästebuch. Wir erinnern nur an den großen deutschen Dichterfürsten Goethe, dem der Berg dreimal zum persönlichen Schicksal wurde und ihm das ersehnte Italien vorenthielt. Wie begeistert muß Goethe seinem Freund Schiller den Paß geschildert haben, daß dieser in seinem ‚Berglied‘ singen konnte:

«Es schwebt eine Brücke hoch über den Rand
Der furchtbaren Tiefe gebogen,
Die ward nicht erbauet von Menschenhand,
Es hätte sich's keiner verwogen,
Der Strom braust unter ihr spat und früh,
Speit ewig hinauf und zertrümmert sie nie.
Es öffnet sich schwarz ein schauriges Tor,
Du glaubst dich im Reiche der Schatten,
Da tut sich ein lachend Gelände hervor,
Wo der Herbst und der Frühling sich gatten,
Aus des Lebens Mühen und ewiger Qual
Möcht ich fliehen in dieses glückselige Tal.»

Doch dann sollte namenloses Elend in die friedlichen Täler einkehren. Erstmals sah der Berg die bewaffneten Kriegsscharen fremder Nationen. Mit dem Gotthard war das Rückgrat der alten eidgenös-

sischen Freiheit gebrochen, der Untergang des fünfhundertjährigen Staates besiegelt. Innerhalb weniger Monate wurde der Berg und die Schlucht erst von den Franzosen genommen, dann von den Österreichern erobert, erneut von Franzosen erstürmt, dann von den Russen erkämpft und wieder von den Franzosen genommen. Das mächtige Russenkreuz im Schöllenenfels kündigt es noch heute:

«Den tapfern Mitkämpfern des Feldmarschalls Suworow. Graf Remnik, Fürst von Italien 1799.»

Schritt um Schritt mußte der Paß den weichenden Franzosen abgerungen werden. Immer neue Russenhaufen stießen aus dem Urnerloch hervor und versuchten verzweifelt, den Bruch der Brücke durch Balken notdürftig zu reparieren. Hunderte stürzten, von den nachdrängenden Kameraden gestoßen, in den Abgrund. Zur mörderischen Menschenfalle wurde die stiebende Brücke, zum erstenmal nicht durch Naturgewalt, sondern von Menschenhand zerstört.

Der Berg stand nun völlig im Banne des Menschen, in der Macht seines Vernichtungswillens wie seines Aufbauwillens.

5. Die Gotthardstraße wird gebaut

Aus dem französischen Chaos entstand nicht nur eine neue, großzügigere Schweiz; mit ihr erstand auch eine großartig geplante und angelegte Fahrstraße über den Gotthard. Dieser Bau drängte sich um so mehr auf, als die Bündner versuchten, den Splügen zur Hauptverkehrsader auszubauen. Die vielen Reklamationen der Gotthardreisenden über Zollschwierigkeiten und schlechte Pfade brachten ihnen willkommene Hilfe. Doch wieder gewann die einzigartige Lage des Gotthardpasses die Oberhand. Die neue Kunststraße, die nach mühevolem Ringen 1830 eröffnet wurde, brachte dem Berg einen gewaltigen Aufschwung, besonders da sie durch den Bau der Axenstraße bis ins Flachland verlängert wurde. Regelmäßige Pferdepostkurse wurden eingeführt, und fröhlich hallte das Posthorn von den stotzigen Flühen und erstarb tief unten in den kühnen Kehren der Tremola. Doch lassen wir Landammann Isidor Meyer von der alten Gotthardpostromantik erzählen:

«Der sogenannte Mailänderkurs ging morgens fünf Uhr mit dem Dampfschiff von Luzern ab, begann um acht Uhr mit dem schwerbepackten Zehnplätzer-Postwagen mit der Aufschrift ‚Flüelen–Camer-

lata‘ seine Fahrt in Flüelen, durchfuhr Altdorf acht Uhr dreißig, wechselte neun Uhr dreißig in Amsteg und elf Uhr in Wassen die Pferde und traf um ein Uhr in Andermatt zum Mittagshalt ein.

Bei der Ankunft der mittäglichen Hauptposten begann auf dem Postplatz ein buntes Leben und Treiben: Pferdewechsel, Umsteigen der Passagiere, Umlad von Gepäck und Postsachen, im Winter auf die kleinen Bergschlitten. Im Gasthaus Dreikönigen hastete man in der kaum halbstündigen Aufenthaltszeit zum Servieren der Table d’hôte-Gäste, zum Bedienen der übrigen Reisenden, der Postkondukteure und Postillone. Von Andermatt fuhr man um ein Uhr dreißig frisch bepackt und wohlgestärkt dem Gotthard zu, dessen Hospiz etwas vor vier Uhr erreicht wurde. Um fünf Uhr dreißig wird Airolo, um elf Uhr dreißig Bellinzona angefahren. Von hier ging die Reise über den Monte Ceneri nach Lugano, über Chiasso bis nach Camerlata und von hier aus per Bahn nach Mailand.

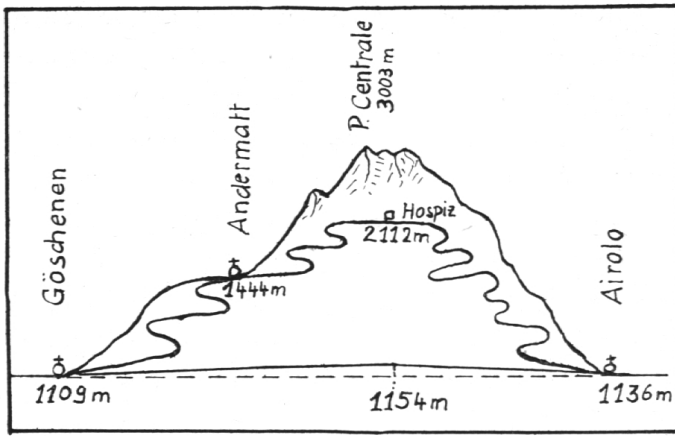
Eine Postreise von Luzern nach Mailand brauchte bei durchgehender Fahrt zwei Tage und eine Nacht.»

Luzern–Mailand in zweieinhalb Tagen! Keine hundert Jahre sind es her, da dies noch die kürzeste Zeit war, um den Alpenkamm auf der direktesten Strecke zu traversieren.

6. Das Zeitalter der Bahn beginnt

Das Ereignis, das mit einem Schlag die Tage zu Stunden raffte, geschah erneut als europäische Gemeinschaftstat am Gotthard: Am 29. Februar 1880 erschien der erste durchfahrende Zug in Airolo am Südausgang des eben durchstochenen 15 Kilometer langen Gotthardbahntunnels.

Doch welch übermenschliche Anstrengungen, welch gigantisches Ringen war vorausgegangen, bis endlich beim Tunneldurchstich die italienischen Arbeiter ihren Kameraden im Norden das Bild Louis Favres überreichen konnten. Er, der Hauptpionier und größte Kämpfer gegen Natur, Mutlosigkeit und menschlichen Unverstand, erlebte den Tag seines Sieges nicht mehr. Wenige Tage vorher war er dahingegangen – ein Opfer seines unbändigen Arbeitswillens! Acht Jahre hatte er gerungen und mit ihm ein Heer von 4000 Arbeitern mit zum Teil untauglichen Werkzeugen und Maschinen mit dem harten Fels, hatte gekämpft gegen Wasserstürze und Überschwemmungen, hatte der Siedehitze im Innern



Der Tunnel ist 335 m unter Andermatt
 958 m unter dem Hospiz
 1849 m unter dem P. Centrale

Abb. 4. Profil des Gotthardbahntunnels.

und den Tunnelkrankheiten getrotzt. Der Berg ließ sich nicht so leicht bezwingen. Droben im stillen Friedhof in Göschenen sind seine Opfer begraben, und drunten in Airolo erinnert das Denkmal an die großen Pioniere, die ihre Kühnheit mit dem Leben bezahlen mußten.

Doch das Werk gelang. Der planende Menschengeist triumphierte, und der Triumph der Arbeit ist nicht nur der 15 Kilometer lange Hauptschacht des Gotthardtunnels, sondern die ganze 275 Kilometer lange Bahnstrecke mit ihren 95 Brücken und 56 Tunnels, ihren genial angelegten Trasses und Kehrtunnels. Denken wir daran, wenn wir uns heute in den modernen, elektrifizierten Zugskompositionen sicher durch die engen Bergtäler führen lassen; gedenken wir der Opfer und Mühen, wenn wir heute die

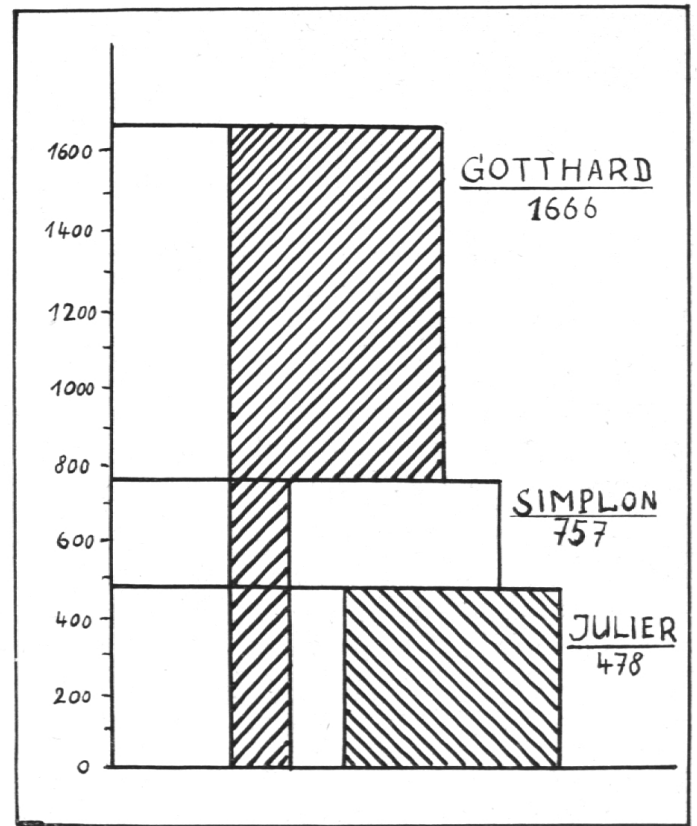


Abb. 5. Die an einem Tag passierenden ausländischen Autos auf den Paßübergängen.

vielen hundert Züge betrachten, die sich täglich auf doppelspurigen Geleisen durch die Kehren empor-schlängeln, in den dunklen Bergschlünden verschwinden, donnernd über die hohen Viadukte brausen! Vergessen wir nicht einen Louis Favre und die vielen tapferen Männer, die mit ihm litten, um das zu schaffen, was die Gotthardlinie heute ist: die kürzeste, bedeutendste Landverbindung zwischen Mittelmeer und Nordsee! Jubel durchbrauste da-

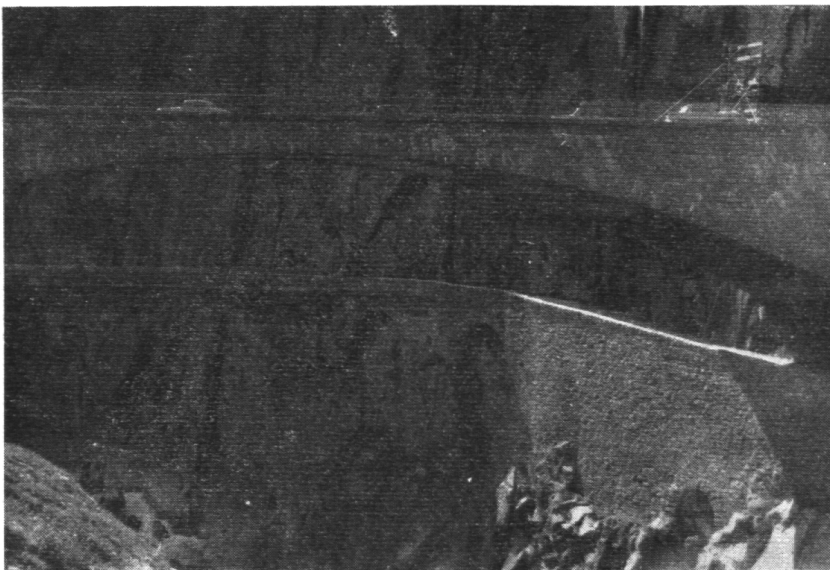


Abb. 6. Die alte und die neue Teufelsbrücke.

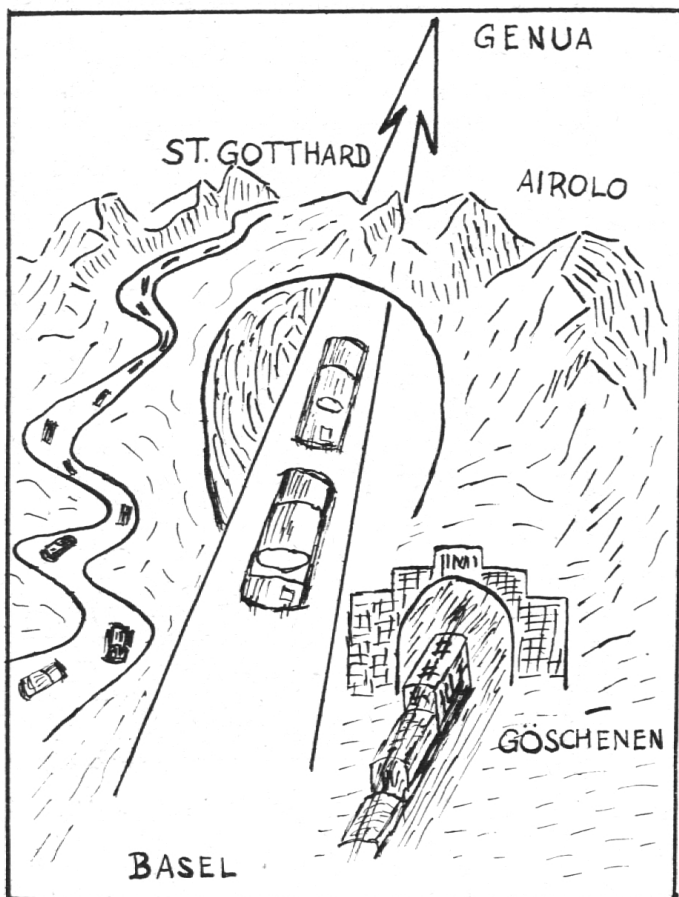


Abb. 7. Die drei Möglichkeiten des zukünftigen Gotthardverkehrs?

mals das ganze Land, und Höhenfeuer verkündeten die großartige Tat.

Doch in einem Tal schwiegen die Glocken, erstarben die Freudentöne auf den Lippen der Menschen: im *Urserntal*. Lassen wir nochmals Landammann Meyer erzählen:

«Am 31. Dezember 1881 fuhr der letzte Postschlitt-

ten über den St. Gotthard. War das ein Abschiednehmen von Deutsch und Welsch auf dem Gotthardospiz, als die letzten Postpferde gewechselt wurden und die Andermatter Postführer denjenigen von Airolo die letzte Post übergaben! Trotz des überfließenden Abschiedsweines – kein freudiger Wortlaut, alles kleinlaut und in düsterer Stimmung. Helle Tränen standen alten, ergrauten Postillonnen in den Augen beim letzten Händedruck, und das gewohnte ‚Tschau‘ erstarb auf ihren Lippen.»

Todesstille lag über dem Hochtal; mit einem Schlag war es vom großen Weltverkehr abgeschnitten, dessen Zentrum es jahrhundertlang gewesen war. Ganze Familien mußten ihre Heimat verlassen und jenseits des großen Wassers neues Brot und neues Leben suchen.

7. Von der Schiene zur Straße zurück

Doch der Berg erwies erneut seine alte leben- und menschenerhaltende Kraft. Die Straßen des Urserntales und des Gotthardpasses belebten sich aufs neue. Die buntgesprenkelten Autoschlangen, die sich talauf und talab wunden, verlangten gebieterisch nach neuen, breiteren Fahrbahnen und kühnen Durchstichen. Die Verkehrszählung beweist überzeugend, daß der Gotthardpaß eine der größten Verkehrsdichten des gesamten schweizerischen Straßennetzes aufweist. Er hat einen Verkehr zu bewältigen, der demjenigen aller andern Schweizer Alpenpässe zusammen gleichkommt.

Bereits windet sich ein gut ausgebautes Straßenband durch die Schöllenen. Eine neue, kühne



Abb. 8. Mosaik in der Schöllenen.

Das Heftchen umfaßt zwei Erzählungen. Die erste gab ihm den Titel, die zweite heißt ‚Verzauberung‘. Dieses Wort scheint mir ein Motto für alles, was Georg Gisi schreibt: unter seiner Feder verzaubern sich die unscheinbarsten Dinge und bekommen einen märchenhaften Glanz. Die Sprache erinnert mich

etwas an Fritz Mühlenweg. – Wir freuen uns auf das nächste Heft von Gisi.

Nr. 731 *Widewau*. Ein heiteres Spiel nach einem alten Volksmärchen, von ADOLF HALLER. Reihe: Jugendbühne. Alter: von 10 Jahren an. Der geübte Jugendschriftsteller hat für

die Kleinen ein altes Märchen dramatisiert. Die Personen: Der Müller, der Müllerbursche, die Müllerin, die Tochter, der Sigrist, der Pfarrer, das alte Mütterchen. Die Geschichte des schlaun Müllerburschen eignet sich vortrefflich für die Bühne und wird viel Spaß machen. -id

Fortsetzung von Seite 344

Teufelsbrücke überspannt in majestätischem Bogen die tosenden Katarakte der Reuß.

Immer lauter wird der Ruf nach einem Gotthard-Autotunnel. Bereits liegen Projekte dazu vor, sei es von Göschenen, Andermatt oder Hospental. Oder wird es gar zu einem Basistunnel von Amsteg nach Biasca kommen? Wird das folgende Bild den Gotthardverkehr der Zukunft versinnbildern?

Es gilt das Werk zu vollenden, das einst die Pioniere des Saumpfadens begannen, das die Straßenbauer und Bahnschöpfer weiterführten. Auch heute

braucht es Mut, Entschlossenheit und Weitblick. Sie sind notwendig, wollen wir nicht umfahren werden und die alte Gotthardtradition preisgeben. Der Gotthard bleibt das Herzstück urschweizerischer und zugleich ureuropäischer Landschaft. Seine Festung kündigt von nationalem Eigenwillen, seine Schienen und Straßen aber singen das Lied von übernationaler Offenheit. Möge das neue Mosaik in der Schöllenen allen Wanderern auf dieser Erde richtungweisend sein: Der alte Weg zur neuen Zeit – unter dem Schutz der Gottesmutter im Ring!

Bibel und Katechese

Religionsunterricht

*Allgemeine Schlussfolgerungen der französischen Studientagung über die religiöse Unterweisung
Paris, 20. bis 22. Februar 1961*

Um wahre ‚Diener des Wortes‘ (Apg 6, 4) zu sein, müssen die Katecheten dieses Wort aus seiner vorzüglichsten Quelle schöpfen, aus der Heiligen Schrift, wie die Kirche sie vorlegt und erklärt.

Die Katecheten sind also dazu aufgerufen:

- den Zusammenhang zwischen der Bibel und der Katechese zu verstehen;
- die pädagogischen Gesetze und Regeln zu beachten, die für die Verwendung der Bibel in der religiösen Unterweisung gelten;
- selber aus der Bibel ihren persönlichen Glauben und ihr geistliches Leben zu nähren.

I. Die grundlegenden Überzeugungen

1. Die Katechese muß die Heilsgeschichte vorlegen, die die inspirierten Schriften der Bibel uns offenbaren.

Die Katechese hat zum Ziel, die ‚Frohbotschaft des Heils‘ (Eph 1, 13) zur Kenntnis zu bringen, den ‚Bundesplan‘ des Vaters, der in seinem Sohn Jesus Christus alle Menschen zur Teilnahme «an seinem Reich, seiner Herrlichkeit» (1 Thess 2, 12) beruft.

Die Bibel legt diesen Bundesplan in seinem durchgehenden Zusammenhang klar: Altes und Neues Testament berichten die Heilsgeschichte, die das ganze Schicksal der Menschen in der Welt in sich schließt, von der Schöpfung bis zur Vollendung aller Dinge.

Die Bibel bietet unserer Katechese die Totalität des