

**Pädagogische Hochschule Bern**

**Institut Sekundarstufe I**

## **Diplomarbeit**

# **Kulturweg Gotthard von Göschenen bis Airolo**

**Didaktische Aufarbeitung des Kulturwegs Gotthard für die  
Sekundarstufe I**

# **Lehrerteil**

**Verfasst von:**

**Katrin Moser**

**Arvenweg 22**

**3604 Thun**

**079/ 406 30 71**

**[katrin.moser@stud.phbern.ch](mailto:katrin.moser@stud.phbern.ch)**

**Eingereicht bei:**

**Dr. Rolf Tanner**

**Abgabe: Bern, 6. Juli 2007**

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Lehrerteil</b> .....	<b>5</b>
<b>2.1 Der Gotthard im Überblick</b> .....	<b>6</b>
2.1.1 Die Gotthard-Strecke .....	6
2.1.2 Geschichte .....	7
2.1.3 Der Saumverkehr .....	9
2.1.4 Geologie .....	11
2.1.5 Die AlpTransit (NEAT) .....	13
2.1.6 Kartenausschnitt Göschenen- Airolo .....	15
2.1.7 Didaktische Hinweise .....	16
2.1.7.1 Hinweise zur Exkursion/ zum Unterricht .....	16
2.1.7.2 Mögliche Lernziele: .....	16
2.1.7.3 Dazugehörige Arbeitsblätter: .....	17
<b>2.2. Göschenen und Umgebung</b> .....	<b>18</b>
2.2.1 Kartenausschnitt Göschenen- Urnerloch .....	18
2.2.2 Göschenen heute .....	19
2.2.3 Göschenen früher .....	20
2.2.4 Sehenswürdigkeiten .....	20
2.2.5 General Suworow .....	22
2.2.6 Didaktische Hinweise .....	23
2.2.6.1 Hinweise zur Exkursion/ zum Unterricht .....	23
2.2.6.2 Internetseiten als Informationsquelle: .....	24
2.2.6.3 Mögliche Lernziele: .....	24
2.2.6.4 Dazugehörige Arbeitsblätter: .....	24
<b>2.3 Das Urserental</b> .....	<b>25</b>
2.3.1 Kartenausschnitt Andermatt- Hospental .....	25
2.3.2 Geschichte: .....	25
2.3.3 Landschaftsform: .....	26
2.3.4 Vegetation: .....	27
2.3.5 Lawinen und Wildbäche: .....	27
2.3.6 Didaktische Hinweise: .....	28
2.3.6.1 Hinweise zur Exkursion/ zum Unterricht .....	28
2.3.6.2 Mögliche Lernziele: .....	29
2.3.6.3 Dazugehörige Arbeitsblätter: .....	29
<b>2.4 Andermatt</b> .....	<b>30</b>
2.4.1 Kartenausschnitt Urnerloch- Andermatt .....	30
2.4.2 Andermatt heute .....	30
2.4.3 Andermatt früher .....	31
2.4.4 Sehenswürdigkeiten .....	31
2.4.5 Das Projekt Tourismusresort in Andermatt .....	33
2.4.6 Didaktische Hinweise .....	34
2.4.6.1 Hinweise zur Exkursion/ zum Unterricht .....	34
2.4.6.2 Internetseiten als Informationsquelle: .....	35
2.4.6.3 Mögliche Lernziele: .....	35
2.4.6.4 Dazugehörige Arbeitsblätter: .....	35
<b>2.5 Hospental</b> .....	<b>36</b>
2.5.1 Kartenausschnitt Hospental .....	36
2.5.2 Hospental heute .....	36
2.5.3 Hospental früher .....	37
2.5.4 Sehenswürdigkeiten .....	37
2.5.5 Didaktische Hinweise: .....	38
2.5.5.1 Hinweise zur Exkursion/ zum Unterricht .....	38
2.5.5.2 Internetseiten als Informationsquelle: .....	39

2.5.5.3 Mögliche Lernziele:.....	39
2.5.5.4 Dazugehörige Arbeitsblätter:.....	39
<b>2.6. Mätteli, Brüggloch .....</b>	<b>40</b>
2.6.1 Kartenausschnitte Hospental- Gotthard- Hospiz .....	40
2.6.1.1 Kartenausschnitt Hospental- Blumenhüttenboden .....	40
2.6.1.2 Kartenausschnitt Blumenhüttenboden- Rodont .....	41
2.6.2 Der Saumpfad .....	42
2.6.3 Die Kunststrasse .....	43
2.6.4 Landschaft .....	44
2.6.5 Didaktische Hinweise: .....	45
2.6.5.1 Hinweise zur Exkursion/ zum Unterricht.....	45
2.6.5.2 Mögliche Lernziele:.....	45
2.6.5.3 Dazugehörige Arbeitsblätter: .....	46
<b>2.7 Gotthardpass, Hospiz.....</b>	<b>47</b>
2.7.1 Kartenausschnitte.....	47
2.7.1.1 Kartenausschnitt Rodont- Tremolaschlucht.....	47
2.7.1.2 Kartenausschnitt Tremolaschlucht- Motto Bartola.....	48
2.7.2 Geschichte und Sehenswürdigkeiten .....	48
2.7.3 Die Festung Gotthard .....	50
2.7.4 Der Gotthard als Wasserscheide .....	50
2.7.5 Das Tremola- Tal.....	51
2.7.6 Landschaftsformen des Tremola- Tals .....	52
2.7.7 Didaktische Hinweise .....	53
2.7.7.1 Hinweise zur Exkursion/ zum Unterricht.....	53
2.7.7.2 Internetseiten als Informationsquelle:.....	54
2.7.7.3 Mögliche Lernziele:.....	54
2.7.7.4 Dazugehörige Arbeitsblätter: .....	54
<b>2.8 Airolo .....</b>	<b>55</b>
2.8.1 Kartenausschnitt Motto Bartola- Airolo .....	55
2.8.2 Airolo heute .....	55
2.8.3 Airolo früher .....	56
2.8.4 Sehenswürdigkeiten .....	57
2.8.5 Didaktische Hinweise: .....	57
2.8.5.1 Hinweise zur Exkursion/ zum Unterricht.....	57
2.8.5.2 Internetseiten als Informationsquelle:.....	58
2.8.5.3 Mögliche Lernziele:.....	58
2.8.5.4 Dazugehörige Arbeitsblätter: .....	58
2.8.6 Abschluss und weiterführende Ideen: .....	58
<b>3. Schülerteil .....</b>	<b>59</b>
AB 1: Der Gotthard .....	60
LT 1: Lesetext Saumverkehr über den Gotthard .....	61
AB 2: Silbenrätsel Saumverkehr über den Gotthard .....	62
AB 3: Atlasübung Gotthardregion.....	63
LT 2: Die Sage der Teufelsbrücke.....	64
AB 4: Die Entwicklung von Göschenen .....	65
AB 5: Lückentext Sehenswürdigkeiten von Göschenen.....	66
AB 6: Reliktsuche in Andermatt.....	67
AB 7: Der Tourismus in Andermatt.....	68
LT 3: Raumplanung .....	69
AB 8: Atlasübung Reusstal.....	70
LT 4: Landschaftsformen.....	71
AB 9: Das Urserental.....	72
AB 10: Reliktsuche in Hospental .....	73
AB 11: Beobachtungsauftrag Mätteli/Brüggloch.....	74
LT 5: Lesetext Gotthard-Hospiz .....	75
AB 12: Rundgang auf dem Gotthard-Hospiz .....	76

AB 13: Der Gotthard als Wasserscheide.....	77
AB 14: Silbenrätsel.....	78
AB 15: Die Entwicklung von Airolo.....	79
AB 16: Vorteile- Nachteile.....	80
LT 6: Reisen früher und heute.....	81
LT 7: Reisebericht aus dem 16. Jahrhundert.....	82
LT 8: Johann Wolfgang Goethe.....	83
LT 9: Die Geschichte des Urserentals.....	84
<b>10. Literaturangabe.....</b>	<b>85</b>
10.1 Bibliografie.....	85
10.2 Internetseiten.....	85
10.3 Anderes.....	87
10.4 Bildquellen.....	87
<b>11. Anhang.....</b>	<b>88</b>
11.1 Lösungen Arbeitsblätter.....	88
11.2 Nachhaltigkeitsziele des Bundes.....	90
11.3 Zielkriterien Richtplananpassung Andermatt.....	91
11.4 Kartenausschnitt Gamsboden- Mätteli.....	94
11.5 Kartenausschnitt Mätteli- Brüggloch.....	95
11.6 Zeitungsartikel Bund (21.05.2007).....	96



# 1. Einleitung

Der Gotthard ist für viele ein Mythos. Einige Historiker sehen in ihm sogar die Hauptursache der Entstehung der Eidgenossenschaft. Der Alpenübergang soll mehr zur Völkerverbindung beigetragen haben, als dass er ein Verkehrshindernis war. Auch wenn er im Hinblick auf das Transportvolumen im europäischen Transitverkehr zu keinem Zeitpunkt an die Bedeutung des Brenners herankam, ist er auch international sehr bekannt. Erst mit der Eröffnung des Eisenbahntunnels 1882 setzte sich der Gotthard gegen die Konkurrenz der Bündner Pässe durch und dominiert bis heute den schweizerischen Nord- Süd- Verkehr. Der Verkehrsweg durch den Gotthard wird noch heute ständig ausgebaut und ist zwischendurch auch für einen Rekord gut. So ist gerade ein neuer Eisenbahntunnel im Bau, der Erstfeld mit Bodio verbinden soll. Der Tunnel soll 2017 in Betrieb genommen werden und wird mit 57 Kilometern der längste Tunnel der Welt sein. Aber auch die Passstrasse übt, obwohl sie für den Transitverkehr kaum noch gebraucht wird, noch heute eine starke Faszination auf Reisende aus. Vor allem die Tremola hat es manchem Fahrrad- oder Motorradfahrer angetan. Und auch für Wanderer bietet die spezielle Region einige Leckerbissen. Noch heute sind die Relikte des alten Passverkehrs sichtbar, der Menschen und Dörfer über Jahrhunderte hinweg geprägt hat. Der Ausflugsverkehr an einem schönen Sommertag lässt heute noch knapp erahnen, wie viel Leben der Passverkehr während der Blütezeit auf dem Gotthard verursacht hat. Wie wichtig der Alpenübergang für die Schweiz ist und war, erkennt man auch daran, dass er immer einen Sonderplatz im Schweizer Verteidigungsdispositiv erhielt.

In dieser Arbeit geht es zum grössten Teil um den Streckenabschnitt Göschenen- Airolo, dem Herzstück des Gotthardweges, der über den Pass führt. Auf dieser Exkursion wandeln wir auf den Spuren der Säumer, die den Transitverkehr über den Gotthardpass für lange Zeit prägten. Es gibt Brücken, Susten und andere Relikte des Saumverkehrs zu entdecken, die die Verkehrsgeschichte eindrücklich illustrieren. Da aber das Thema „Gotthard“ und Verkehrsgeschichte oft schon in der Unterschule behandelt wird, sollte diese Thematik neu verknüpft und verpackt werden. In dieser Arbeit sind einige Ideen und Vorschläge festgehalten, die sich mit einer Gotthardwanderung verbinden lassen. Natürlich gibt es noch unzählige andere Möglichkeiten. Um den Rahmen nicht zu sprengen, muss man sich auf einige Schwerpunkte konzentrieren. Deshalb werden in folgenden Kapiteln die Geschichte des PASSES, hauptsächlich aber der Saumverkehr, sowie einige Landschaftsformen der Gotthardregion aufgearbeitet. Mein Ziel ist es, einen Überblick über die wichtigsten Stationen des Saumpfads zu verschaffen und diese Ortschaften kurz vorzustellen, damit auch die Entwicklungen der Gemeinden nachvollzogen werden können. Diese stehen nämlich praktisch immer in Zusammenhang mit dem Passverkehr. Das Produkt ist eigentlich ein Lehrmittel, aufgeteilt in einen LehrerInnen- und SchülerInnenteil, das zum, grössten Teil für die Schulstufe S1 konzipiert ist. Im LehrerInnenteil sind die wichtigsten Informationen für die Exkursion zusammengestellt, die neben dem Wissen auch didaktische Hinweise enthalten. Der SchülerInnenteil besteht aus Arbeitsblättern, Lesetexten und Arbeitsvorschlägen. Das Lehrmittel kann entweder für die ganze aufgearbeitete Strecke Göschenen- Airolo oder nur für einzelne Etappen daraus verwendet werden. Mit dem LehrerInnenteil können sich die Lehrpersonen das Wissen aneignen, das auf der jeweiligen Etappe gebraucht wird. Eine Liste der zugehörigen Arbeitsblätter aus dem SchülerInnenteil befindet sich immer am Ende eines Kapitels. Die Lösungen sind im Anhang zu finden.

Zum Schluss möchte ich mich bei der ViaStoria, insbesondere bei Frau Morach, für die Hilfe und die bereitgestellten IVS- Dokumentationen bedanken, die die Arbeiten an meinem Projekt erheblich erleichtert haben. Die ViaStoria werde ich im Kapitel 2.1.1 *Die Gotthardstrecke* noch kurz vorstellen. Ein weiterer Dank gebührt Herrn Rolf Tanner, der mit seiner Unterstützung und Korrekturarbeiten einen grossen Beitrag zu diesem Lehrmittel geleistet hat.

# 2. Lehrerteil

## 2.1 Der Gotthard im Überblick

### 2.1.1 Die Gotthard-Strecke

Die Gotthard-Strecke besteht nicht nur aus dem Alpenübergang, sondern verläuft quer durch die Schweiz. Zu Beginn des Spätmittelalters wurde die Transitroute durch das Gebiet der heutigen Schweiz von Basel bzw. Schaffhausen über den Gotthardpass nach Mailand erschlossen. Es bestanden genügend Interessen, sie verschiedentlich neu anzulegen oder auszubessern, obwohl sie im Hinblick auf das Transportvolumen im europäischen Transitverkehr zu keinem Zeitpunkt etwa mit dem Brenner konkurrieren konnte. Aber auch innerhalb der Schweiz hatte der Gotthardpass starke Konkurrenz. Eine durchgehende Fahrstrasse zwischen Basel und Chiasso existiert erst ab den frühen 1830er-Jahren. Nach der Eröffnung des Eisenbahntunnels 1882 durch den Gotthard waren auch die Bündner Pässe, die noch weit bis ins 19. Jahrhundert mithalten konnten, keine Konkurrenz mehr. Bis heute dominiert der Gotthard den schweizerischen Nord-Süd-Verkehr.<sup>1</sup>

Bei der Gotthardstrecke spricht man oft nur vom Pass selber. Dabei gibt es sogar zwei Routenvarianten, die für den Transitverkehr durch die Schweiz gebraucht wurden:<sup>2</sup>

- >Basel – Hauenstein – Olten – Zofingen – Sursee – Luzern – sowie
- >Schaffhausen – Zürich – Horgen – Zug – Zugersee – Arth – Brunnen -

Flüelen – Andermatt – Gotthardpass – Airolo – Leventina – Bellinzona – Lugano - Como

Beim Vierwaldstättersee trafen sich die beiden Wegvarianten und verlaufen gleichermassen über den Gotthardpass bis nach Como.

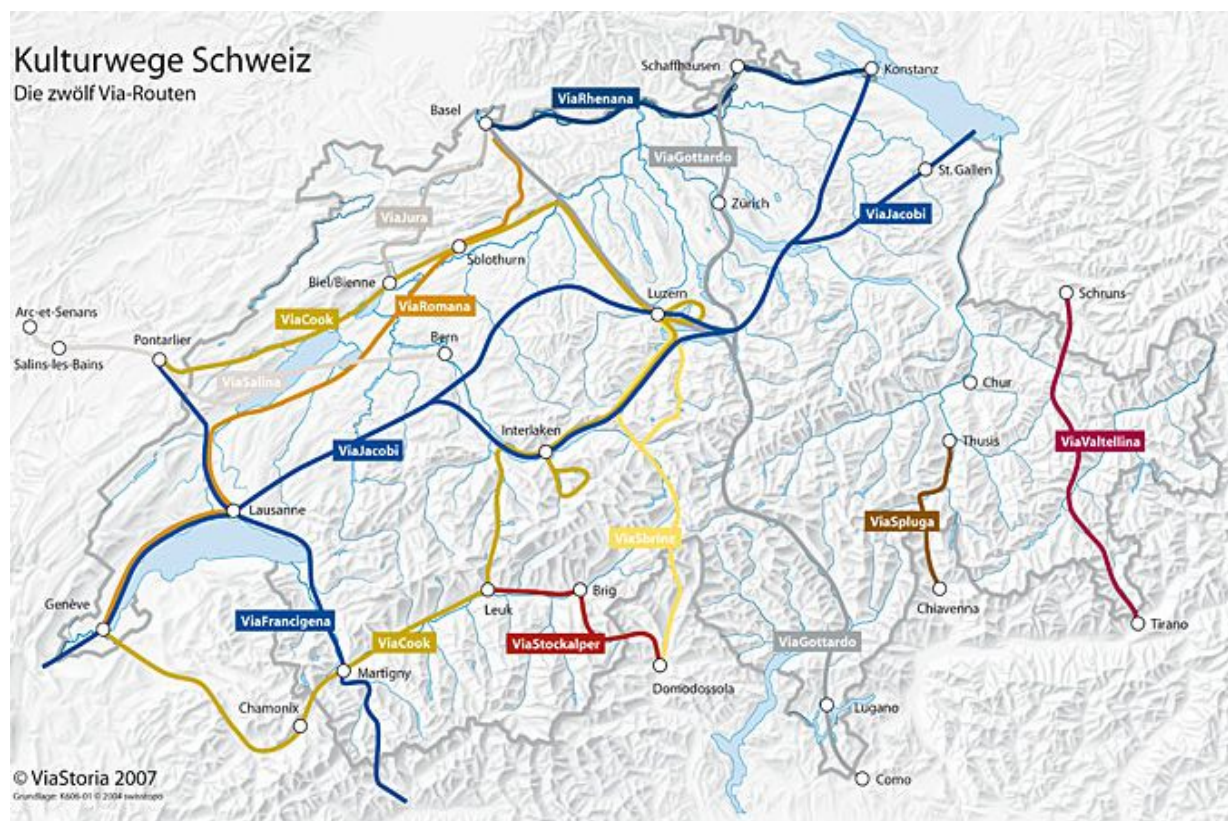


Abb. 1: Die zwölf Kulturwege der Schweiz nach ViaStoria 2007. Die beiden Varianten der ViaGottardo sind grau eingezeichnet.

<sup>1</sup> Website der ViaStoria. ViaGottard-Die Mythische

<sup>2</sup> Website der ViaStoria. ViaGottard-Die Mythische

ViaStoria bringt durch ein Tourismusprojekt ein Netz von zwölf nationalen Kulturwegvarianten, unter ihnen eben auch die Gotthardstrecke, der Öffentlichkeit näher. Doch was ist ViaStoria und welche Ziele verfolgt sie? ViaStoria ist im April 2003 aus der Fachorganisation *Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS* heraus entstanden, welche im Auftrag des Bundes in den Jahren 1984- 2003 dieses Inventar erarbeitete. Die Organisation setzt sich für die Erforschung, Sanierung und sachgerechte Nutzung der historischen Verkehrswege ein. Als Annexbetrieb der Universität Bern arbeitet ViaStoria, das Zentrum für Verkehrsgeschichte, oft auch eng mit dieser zusammen.<sup>3</sup>

## 2.1.2 Geschichte

In der Literatur ist man sich nicht einig, wann die Öffnung des Gotthardpasses stattgefunden hat. Die verbreitete Meinung ist, dass die Schöllenschlucht bis ins 12. Jahrhundert als unbezwingbar galt. Um ins Urserental zu gelangen, musste man zuerst einen steilen Aufstieg in Kauf nehmen. Nach Gutersonn gab es dafür von Göschenen aus drei Möglichkeiten: ostwärts durch das Riental zur Oberalp; südwestwärts über Rötiboden gegen Spitzli nach Andermatt; und westwärts ins Göschenental und von dort über die Älpergenlücke ins mittlere Urserental. Für diese drei Varianten diente der Gotthard dann als Fortsetzung. Nach einem ersten Auf- und Abstieg folgte also noch die Überquerung des Gotthards. Ein Nachteil, der für den Grossen St. Bernhard und für den Simplon im Westen oder für die Bündnerpässe im Osten praktisch nicht bestand. Die Wege durch Uri konnten zuerst deshalb nicht mit den anderen konkurrieren. Als um 1200 herum ein Weg durch die Schöllenen eröffnet wurde, änderten sich die Verhältnisse. Zuerst mussten zwei beträchtliche Hindernisse überwunden werden: den Flussübergang in der Schlucht und die ebenso schwierige Enge 200 m weiter oben, beim heutigen Urnerloch. Das erste Hindernis wurde mit der Teufelsbrücke, das zweite mit einer direkt über die Reuss gebaute Längsbrücke (die Twärrenbrücke), gemeistert. Wann genau und durch wen die Schöllenschlucht für den durchgehenden Verkehr erschlossen wurde, wird wohl für immer ungeklärt bleiben. Man schätzt, dass jene bautechnischen Meisterleistungen zwischen dem letzten Jahrzehnt des 12. Jahrhunderts und 1230 erfolgt sein mussten.<sup>4</sup> Einige hundert Jahre später ersetzte das Urnerloch die Twärrenbrücke. Argumente, warum eine frühere Öffnung des Passes ausgeschlossen werden könne sind aber nicht immer überzeugend. Viele Historiker sind der Meinung, dass die Gotthardregion lange geopolitisch belanglos gewesen ist. Dies äussere sich darin, dass sämtliche karolingische Reichsteilungen diese Region gespalten hätten. Bei einem grossen Pass wäre es doch von Vorteil gewesen, diesen zu beherrschen. Ein weiteres Indiz soll das Fehlen von Städten oberhalb Luzerns sein. Das enge Tal der Reuss mit seinen wenigen Seitentälern hätte aber kein ideales Umland für eine Stadt abgegeben. Und auch die Bündner Pässe wurden wie die Gotthardroute durch die karolingische Reichsteilung aufgeteilt. Die Grenzen orientierten sich nämlich eher an den Flüssen (davon gibt es im Gotthardmassiv ja viele), als an politischen Überlegungen.<sup>5</sup> Somit stehen beide Argumente nicht diskussionslos im Raum. Deshalb kann eine regelmässige Begehung des Gotthardpasses vor dem 12. Jahrhundert jedenfalls nicht ausgeschlossen werden. Diese These wird auch durch den Geländennamen „Schöllenen“ unterstützt, wenn dieser tatsächlich von lat. „scalae“ bzw. it. „scala“ herkommt und sich dieser auf einen Treppenweg entweder über den Bänzberg oder auch in der eigentlichen Schlucht bezieht. Das würde bedeuten, dass dessen Erbauer in der romanischen Bevölkerung zu finden sind. Da um das 12. Jahrhundert herum eine Kolonisation des Urserentales durch die Walser erfolgte, wäre es möglich, dass schon früher eine Begehung des Gotthardpasses mit Saumtieren möglich war.<sup>6</sup> Auch Valance weist darauf hin, dass die Schöllenen-

<sup>3</sup> Website der ViaStoria. ViaGottard-Die Mythische

<sup>4</sup> Nethig, H.P. Der Gotthard. Thun, 1990. S. 15.

<sup>5</sup> Tanner, R.P. Geopolitische Dynamik und Verkehr im ehemaligen Fürstbistum Basel von der Antike bis zum Eisenbahnbau. 2007.

<sup>6</sup> Tanner, R.P. Geopolitische Dynamik und Verkehr im ehemaligen Fürstbistum Basel von der Antike bis zum Eisenbahnbau. 2007.

schlucht nicht so gefährlich war, wie die meisten behaupteten. So nehmen wir als Beispiel die Teufelsbrücke. Die Reuss ist an diesem Punkt relativ schmal. Über schmales Wildwasser einen Steg zu schlagen, das haben selbst die primitivsten Völker zu allen Zeiten zu Stande gebracht. Ein weiterer überzeugender Beweis für die Harmlosigkeit der Teufelsbrücke ist die Tatsache, dass Suworows Truppen einfach ins Wasser sprangen und ans andere Ufer kletterten, als sie die Teufelsbrücke von den Franzosen zerstört vorfanden.<sup>7</sup> Somit gab es vielleicht andere, politische Gründe, warum der Gotthardpass relativ spät den Durchbruch schaffte. Der Gotthard war praktisch der einzige grosse Alpenpass, an dem die Zollhoheit seit deren Abtretung durch Friedrich II. nicht durch geistliche Fürsten ausgeübt wurde. Nur beim Abschnitt durch das Urserental hatte der Bischof von Chur seine Hand auf dem Weg. Auf diesem kurzen Abschnitt liess sich der Verkehr durch den Bischof kaum gewinnbringend bewirtschaften. Dies umso mehr, als sich die Kaiser und Könige sicherlich davor gehütet hätten, durch die Gewährung eines zusätzlichen Zolles den Verkehr über die eigenen Zollstellen zu gefährden. Die Engstelle der Schöllenschlucht bot hingegen eine einmalige Gelegenheit für eine Wegsperre.<sup>8</sup> Dieser bischöflich-klösterliche Sperrriegel musste vielleicht zuerst aus dem Weg geräumt werden, damit der Gotthardpass einen Aufschwung erfahren konnte.

Die Öffnung der Schöllenen, wie und wann dieses auch immer stattfand, machte es jedenfalls möglich, die Vorzüge der Gotthardroute voll auszuschöpfen. Die Gebirgsbreite ist an dieser Stelle auffallend reduziert: Im Norden greift das Reusstal und im Süden das Tessental besonders weit ins Herz der Alpen ein. Zudem verläuft die Route zwischen Basel und Mailand relativ direkt.<sup>9</sup> Der Dienst am Passverkehr wurde für die Urner eine sehr willkommene Verdienstquelle. Neben der Tätigkeit als Bauer traten nun haupt- oder nebenberuflich Erwerbsmöglichkeiten im Saumverkehr auf: Säumer, Spediteur, Lageristen oder Fuhrhalter. Die Infrastruktur musste auch angepasst werden. So wurden neben den bestehenden Gebäuden noch Susten, Stallungen und Herbergen gebaut. Auf die Organisation des Saumverkehrs wird im folgenden Kapitel genauer eingegangen. In den Jahren 1818 - 1830 wurde der alte Saumweg sukzessiv durch eine fahrbare Strasse ersetzt. Zwingender Anlass dazu war der Bau der Strassen über den St. Bernhard und den Splügen, deren Konkurrenz zu begegnen war. Vom Norden her diente bis Flüelen immer noch der See als Verkehrsweg. 1848 fielen schliesslich die Zölle und die Weggelder dahin, was für die Wirtschaft Uri eine weitere bedeutsame Massnahme war.<sup>10</sup>

Ein weiterer tief greifender Einschnitt in den Saumverkehr war der Bau des Eisenbahntunnels zwischen Göschenen und Airolo im Jahre 1882. Er brachte den Ansässigen neue Erwerbsmöglichkeiten im Bahnbau und –betriebsdienst, neue Kunstbauten, den Ausbau einiger Orte zu wichtigen Bahnstationen. Die Passstrasse jedoch verödete, Saumkolonnen, Susten und Gaststätten blieben unbenützt. Viele Urner verloren ihre Arbeit und wanderten aus, vorher blühende Gewerbe erloschen. Der Aufschwung des Bahnverkehrs war aber dafür umso erstaunlicher.<sup>11</sup>

Die Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg brachten dem Urnerland einen Wiederaufschwung des Strassenverkehrs. Insbesondere der Autotourismus machte vermehrt Gebrauch von der Gotthardstrasse. Die Wirtschaft bekam mit den Übernachtungen oder den Rasthalten einen willkommenen Zuschuss. Der einstige neben dem Bergbauerntum so wichtige Berufszweig des Verkehrs kommt also erneut in starkem Masse zum Zuge.<sup>12</sup>

Im Jahre 1980 wurde dann zwischen Göschenen und Airolo der 17 km lange Strassentunnel eröffnet. Nun konnte man sich den Weg über die Passhöhe sparen. Zudem war die Strasse in den Süden nun ohne grösseren Aufwand auch im Winter befahrbar. Für die Bevölkerung an der Passstrasse des St. Gotthards bedeutete dies aber auch starke Einbussen in der Wirtschaft. Als zusätzliche Erwerbsmöglichkeit blieb praktisch nur noch der Tourismus übrig.

<sup>7</sup> Valance, Marc. Gotthard. Das Hindernis verbindet. 2003. S.19.

<sup>8</sup> Tanner, R.P. Geopolitische Dynamik und Verkehr im ehemaligen Fürstbistum Basel von der Antike bis zum Eisenbahnbau. 2007.

<sup>9</sup> Gutersonn, Heinrich. Geographie der Schweiz. Band 2, Alpen.1964. S. 209.

<sup>10</sup> Gutersonn, Heinrich. Geographie der Schweiz. Band 2, Alpen.1964. S. 210.

<sup>11</sup> Gutersonn, Heinrich. Geographie der Schweiz. Band 2, Alpen.1964. S. 210.

<sup>12</sup> Gutersonn, Heinrich. Geographie der Schweiz. Band 2, Alpen.1964. S. 211.

### 2.1.3 Der Saumverkehr

Wie für praktisch alle bedeutenden Verkehrswege sind auch über den Gotthard Annalen mit schriftlichen Zeugnissen früherer Reisenden erhalten. Die erste, eindeutig nachweisbare und datierte Erwähnung des Gotthards als Transitweg zwischen Deutschland und Italien stammt von Albrecht von Stade, einem Benediktinerabt aus dem Bistum Bremen, der in seinen Jahrbüchern von einer Pilgerreise nach Rom erzählt. Im Jahre 1236 führte ihn sein Rückweg über den Gotthardpass, der in dieser Zeit unter dem Namen *Mons Elvelinus* bekannt war. Offenbar war dieser Übergang bereits zehn Jahre nach der Öffnung der Schöllenschlucht allgemein bekannt und bevorzugt. Viele Reisende liessen sich beim Übergang die Augen verbinden, um sich den Anblick der „grauenerregenden“ Berge und Schluchten zu ersparen. 1438 schilderte der spanische Edelmann Pero Tafur aus Cordoba, wie die Talleute von Airolo der grossen Lawinengefahr -wahrscheinlich in der Tremola- bereits zu begegnen wussten: Mit Böllerschüssen lösten sie die drohenden Schneemassen von den Steilhängen. Eine andere Massnahme zeigte sich bei den Ochenschlitten. Dort zog der Zugochose den Schlitten an einem langen Seil hinter sich; bei einem plötzlichen Lawinenniedergang wurde das Tier verschüttet, während der Schlitten mit den Reisenden und den Reitperden sich noch ausserhalb der Gefahrenzone befand.<sup>13</sup> Im Juni 1775 überquerte auf ihrer Schweizerreise eine weitere bekannte Persönlichkeit den Gotthardpass: Johann Wolfgang Goethe. Seine Begeisterung für die Alpenwelt ist noch heute in einigen seinen Beschreibungen spürbar. Besonders das Urserental hatte es ihm angetan. Goethe bereiste die Schweiz in den Jahren 1779 und 1797 noch zweimal. Seine Beschreibungen und Erlebnisse fanden im „Wilhelm Tell“ seines Freundes Friedrich Schiller, der die Schweiz nie gesehen hatte, einen deutlichen und mit den örtlichen Tatsachen übereinstimmenden Niederschlag.<sup>14</sup>

Nach der Eröffnung des Gotthardpasses im 12. Jahrhundert entwickelte sich der Warentransport rasch. Die Talschaften im Norden und Süden begannen, den Gütertransport auf der Basis von Genossenschaften zu organisieren. Es bedurfte die gemeinsame Anstrengung vieler Menschen, um den Bau und den Unterhalt von Weg und Steg zu gewährleisten. Aus dieser Sachlage heraus bildeten sich die Säumer- und Teilergenossenschaften – in den rätschen Nachbartälern wurden sie „Porten“ oder „Roden“ genannt – auf der Grundlage der Gemeinden und mit gemeinsam beratenen und beschlossenen Reglementen. Am Gotthard bestanden seit dem späten Mittelalter die folgenden Säumergenossenschaften:<sup>15</sup>

- Wassen: für die Strecke Wassen - Andermatt
- Urseren: für die Strecke Andermatt – Hospiz
- Airolo: für die Strecke Hospiz – Airolo

Die Aufteilungen dieser Strecken haben sich im Verlauf der Jahrhunderte nur unwesentlich geändert.

Ein wichtiger Bestandteil dieser alpinen Transportorganisationen waren die Susten, eine Art Niederlagshäuser. Ihr ursprünglicher Zweck bestand darin, das fremde Kaufmannsgut vor Diebstahl und der rauen Witterung zu schützen. Dies erwies sich besonders dann als wichtig, wenn bei grossem Warenandrang oder bei einer Wegsperrung die Weiterbeförderung stockte. Für die obrigkeitliche Schutzgarantie bezahlten die Kaufleute die Sustgebühr. Viele Kaufleute schätzten die Susten aber auch als Lagerhäuser, so zum Beispiel wenn die eigenen Magazine bereits überfüllt waren oder wenn sie für die Transportware noch keinen Käufer gefunden hatten. Der Gütertransport über die Alpen war mit vielen Schwierigkeiten und Risiken verbunden, weshalb eine genaue Kontrolle unterwegs, vor allem in Bezug auf die Vollständigkeit der Saumlaster, unverzichtbar war. Die Sust war für diese Kontrolle der geeignete Ort. Daher, aber auch aus fiskalischen Gründen, waren alle Transportwaren dem Sustzwang unterworfen, gleichgültig ob sie in einer Sust niedergelegt wurden oder nicht. Die Sustgebühr war in jedem Fall zu entrichten. Dies führte hin und wieder zu Beschwerden von

<sup>13</sup> Wyss- Niederer, Arthur. Sankt Gotthard. Via Helvetica. 1979. S. 51.

<sup>14</sup> Wyss- Niederer, Arthur. Sankt Gotthard. Via Helvetica. 1979. S. 53.

<sup>15</sup> Wyss- Niederer, Arthur. Sankt Gotthard. Via Helvetica. 1979. S. 55.

den benachbarten Kantonsregierungen und den Kaufleuten. Uri beharrte jedoch auf dieser Abgabepflicht bis ins 19. Jahrhundert. Ähnlich verhielten sich auch die Sustbehörden in den tessinischen Landvogteien, wobei hier freilich die regierenden Orte sich einige Privilegien zu sichern wussten. In direktem Zusammenhang mit dem Sustzwang stand der Waagzwang: Er diente in erster Linie zur Kontrolle der angegebenen Gewichte und damit zur richtigen Berechnung des Warenzolls. Für das Wägen wurde eine nicht unerhebliche Gebühr belastet.<sup>16</sup> Die Sustbeamten – die Sustmeister (Vorsteher) und Bestäter (Mitarbeiter in wichtigeren Susten) – waren zu strengster Unparteilichkeit verpflichtet. Die Aufgabe des Bestäters bestand darin, dass er im Namen der Kaufleute den Fuhrleuten die vollständige Ablieferung der Waren bestätigte. Zudem zahlte er die Fuhrlöhne aus und verrechnete sie an die Kaufleute weiter. Bis Ende des Mittelalters war es üblich, dass der Kaufmann seine Waren selbst führte oder zumindest begleitete. Als aber das Handelsvolumen zunahm und den Kaufherrn mehr und mehr die Zeit fehlte, vertrauten sie ihr Handelsgut einem berufsmässigen „Güterfertiger“ oder „Faktor“ (später „Speditor“ genannt) an. So entwickelte sich das Speditionsgeschäft zu einem wichtigen Hilfszweig des Handelsverkehrs.<sup>17</sup>

Bis ins 19. Jahrhundert besass jede Genossenschaft in ihrem Gebiet das Monopol des Warentransportes. Sie hatte die Pflicht, den Ausbau und den Unterhalt von Weg und Steg zu organisieren. An der Grenze ihres Bezirks wurden die Saumlasten der benachbarten Genossenschaft zur Weiterbeförderung übergeben. Diese Transportart von Station zu Station nannte man die Strusfuhr. Ein von jeder Genossenschaft beauftragter Teiler verteilte die ausgetauschten Güter – der Austausch erfolgte meist in einer Sust oder Umladestation – auf die eingeschriebenen Fuhrleute beider Genossenschaften, die nach einem vereinbarten Arbeitsplan (Kehrorordnung) im Dienst standen. Austausch bedeutete nicht nur die Übergabe von Saumlasten, sondern gleichzeitig auch den Empfang von Güterladungen aus der Gegenrichtung. Es gab praktisch keine leeren Hin- und Rückfuhren. Die Kehrorordnung erfüllte einen doppelten Zweck: Einerseits sorgte sie dafür, dass nie zu viele Säumer auf der Strecke waren, andererseits verhinderte sie eine Über- oder Unterbeanspruchung der einzelnen Säumer. Schliesslich hatte jeder noch ein karges Berggütlein zu bewirtschaften und war gezwungen, seine Kräfte einzuteilen.<sup>18</sup> Die geteilte Beförderungsmethode (Strusfuhr) am Gotthard war natürlich sehr langsam. Nachdem die Beschwerden immer zahlreicher und eindringlicher geworden waren, erliess die Urner Regierung im Jahre 1701 eine neue „Faktoren- und Säumerordnung für den St. Gotthardpass“. Darin wurde dem direkten Transport der Transitgüter (Strackfuhr), für den eine Gebühr zu entrichten war, eindeutig der Vorzug gegeben. Im Sommer wurde nun die Strusfuhr für fast sämtliche Waren ausdrücklich verboten, im Winter durfte weiterhin „geteilt“ gearbeitet werden.<sup>19</sup>

Nun stellt sich die Frage, welche Güter überhaupt zur Zeit des Saumverkehrs am Gotthard transportiert wurden: Im Nordsüdverkehr waren dies hauptsächlich Textilien aus Leinen, Wolle und Seide; Käse, Leder, Felle. In der Gegenrichtung waren dies Rohseide, Rohbaumwolle, Reis, Wein, Gewürze, Öle, Seifen, Farbwaren, Tabak und Papier. Zudem darf ein in der Handelspolitik äusserst wichtiges Transportgut, das sich auf seinen eigenen Beinen befördern kann, nicht unerwähnt bleiben: das Rindvieh. Der Viehexport bildete, hauptsächlich in der Innerschweiz und im Graubünden, in der Tat eine der wichtigsten Erwerbsquellen der dortigen einheimischen Bevölkerung. Mit den Rindern wurden in weit geringerem Masse auch mit Pferden, Schafen, Ziegen und Schweinen gehandelt.<sup>20</sup>

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der genossenschaftliche Gütertransport im Reusstal und im oberen Tessintal neben der Land- und Alpwirtschaft sowie dem mit dem Saumverkehr zusammenhängenden Viehhandel die Haupterwerbsquelle bildete und den bäuerlichen Bewohnern dieser kargen Gemeinden zu einem bescheidenen Wohlstand verhalf.

---

<sup>16</sup> Wyss- Niederer, Arthur. Sankt Gotthard. Via Helvetica. 1979. S. 56.

<sup>17</sup> Wyss- Niederer, Arthur. Sankt Gotthard. Via Helvetica. 1979. S. 59.

<sup>18</sup> Wyss- Niederer, Arthur. Sankt Gotthard. Via Helvetica. 1979. S. 61.

<sup>19</sup> Wyss- Niederer, Arthur. Sankt Gotthard. Via Helvetica. 1979. S. 61.

<sup>20</sup> Wyss- Niederer, Arthur. Sankt Gotthard. Via Helvetica. 1979. S. 61.



## 2.1.4 Geologie

In der Zentralschweiz liegen zwei Teile des im Erdaltertum entstandenen, kristallinen Grundgebirges: das Aarmassiv im Norden und das Gotthardmassiv im Süden. Beide bestehen weitgehend aus Granit und Gneis, teilweise in umgewandelten Ausprägungen und mit Einschaltungen anderer Gesteinstypen. Zwischen den beiden Massiven verläuft in Ost-West-Richtung eine Faltenachse, in der im Erdmittelalter (mesozoische) im Meer abgelagerte Sedimente an der Oberfläche liegen. Sie wird Urseren-Mulde genannt. An das Aarmassiv schliessen nördlich die Helvetischen Decken an, die sich fast bis nach Luzern erstrecken. Sie bestehen aus Sedimentgesteinen wie Mergel, Kalk und Sandstein verschiedenen Alters. Im Quartär bewirkten Flüsse und Gletscher die weitere Ausgestaltung der Landschaftsformen. Das heutige Relief der Täler ist das vorläufige Endergebnis verschiedener Abtragungs- und Aufschüttungsvorgänge in einem Gebiet mit tektonischen Brüchen.<sup>21</sup>

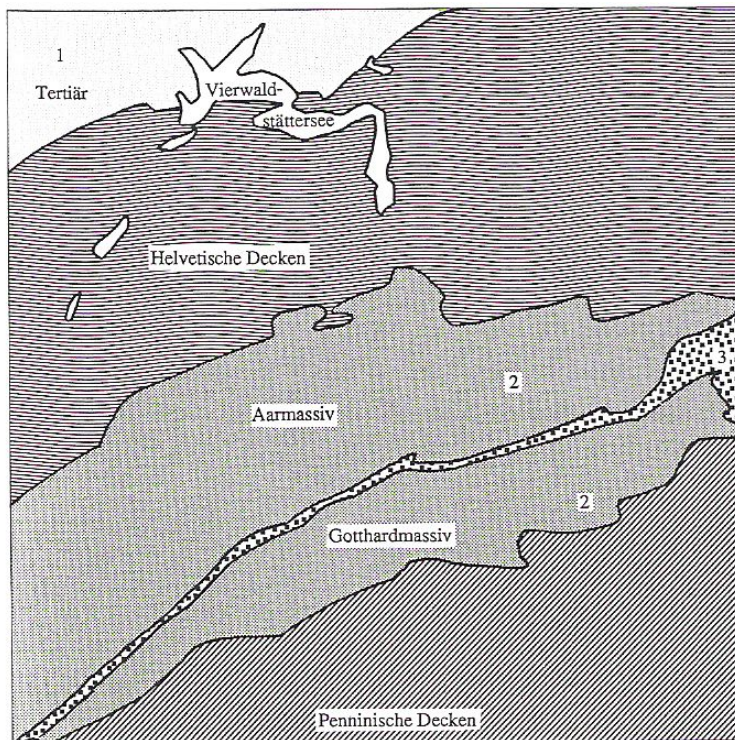


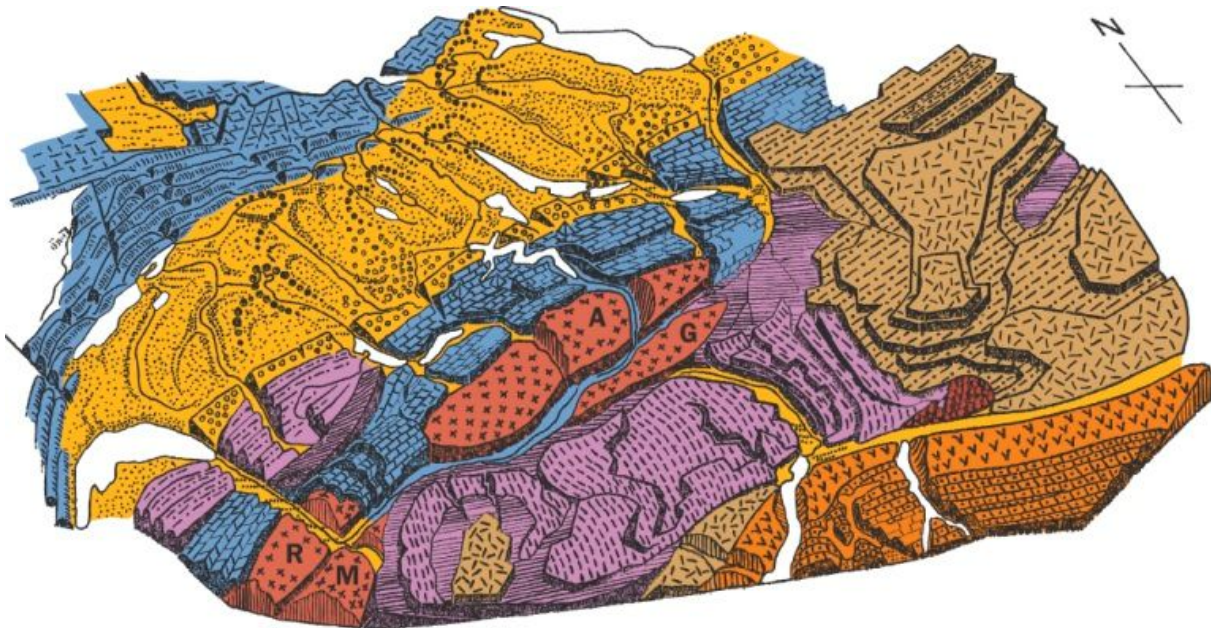
Abb. 2: Schematisierter Ausschnitt aus der tektonischen Karte der Schweiz. 1. Molasse, Nagelfluh, 2. kristallines Grundgebirge, 3 Urseren- Furka- Zone (Mesozoikum).

Um das Gotthardmassiv in die Geologie der gesamten Schweiz einzuordnen, ist die nächste Abbildung auf der folgenden Seite hilfreich. Hier sind nämlich alle tektonischen Einheiten aufgelistet:<sup>22</sup> Das Gotthardmassiv ist mit einem grossen G gekennzeichnet.

<sup>21</sup> Archäologie zwischen Vierwaldstättersee und Gotthard. S.5

<sup>22</sup> Hasler, Martin. Geografie. Wissen und verstehen. 2004. S. 176.





Tektonische Einheit		Symbol/ Farbe	Gesteine	Zugehörigkeit vor der Bildung der Alpen
<b>Jura</b>	Faltenjura		Marine Sedimentgesteine: Kalk, Mergel	Europäischer Schelfbereich
	Tafeljura		Marine Sedimentgesteine	Europäischer Schelfbereich
<b>Molasse</b>			Sedimentgesteine von Fluss-, Gletscher- und Meeresablagerungen	–
	Subalpine Molasse		Sedimentgesteine von Fluss-, Gletscher- und Meeresablagerungen	–
<b>Helvetikum</b>			Marine Sedimentgesteine: Kalk, Mergel	Europäischer Schelfbereich
<b>Penninikum</b>	Penninische Sedimente		Metamorphe Gesteine: Gneis, Schiefer	Europäischer Tiefseebereich und Schwellen
	Penninisches kristallines Grundgebirge		Metamorphe Gesteine: Gneis, Schiefer	Kristallines Grundgebirge der europäischen Kruste
	Préalpes		Metamorphe Gesteine: Gneis, Schiefer	Europäischer Tiefseebereich und Schwellen
<b>Ostalpin</b>	Ostalpine Sedimente		Marine Sedimentgesteine: Kalk, Dolomit	Afrikanischer Schelfbereich (Apulien)
	Ostalpines kristallines Grundgebirge		Plutonite: Granit Metamor. Gesteine: Gneis	Kristallines Grundgebirge der afrikanischen Kruste
<b>Südalpin</b>	Südalpine Sedimente		Marine Sedimentgesteine: Kalk, Dolomit	Afrikanischer Schelfbereich (Apulien)
	Südalpines kristallines Grundgebirge		Metamorphe Gesteine: Plutonite, Vulkanite	Kristallines Grundgebirge der afrikanischen Kruste
<b>Zentralmassive</b>	R Aiguilles Rouges-Massiv M Montblanc-Massiv A Aarmassiv G Gotthardmassiv		Plutonite: Granit Metamorphe Gesteine: Gneis, Marmor	Kristallines Grundgebirge der europäischen Kruste
<b>Nachalpine Intrusion</b>	Bergell, Adamello		Granit	–

Abb. 3: Tektonische Einheiten der Schweiz

Eine geologische Beschreibung des Gotthard- Strassentunnels hilft, um sich näher mit der Geologie der ausgewählten Säumerstrecke Göschenen- Airolo zu beschäftigen. Bei Göschenen geht der Tunnel durch den Aaregranit, dem zentralen Granitkörper des Aarmassives. Anschliessend durchstösst die Strecke die südliche Gneiszone, die mit scharfem

Übergang an die Sedimentserie der Urserenzone anschliesst. Hier sind ältere Gesteine anzutreffen: Kalke, Kalk- und Tonschiefer und Marmore (Jura), Rauhwacke und Dolomite (Trias), sowie Sandsteine aus dem Permokarbon. Anschliessend folgt die kristalline Hülle des Gotthardmassivs. Man findet Serizitschiefer im Bereich des Lüftungsschachtes Hospental, danach die Paragneise, die Strecke der Gamsbodengranitgneise mit nochmaliger Einlagerung eines Paragnitgneisbandes und schliesslich, im Bereich des Südportales, die Soresciagneise (die stark wasserführenden Formationen der Tremolaschiefer).<sup>23</sup>

### 2.1.5 Die AlpTransit (NEAT)

Das wahrscheinlich neuste Kapitel der Verkehrsgeschichte am Gotthard ist die NEAT. NEAT ist die Abkürzung von „Neuen Eisenbahn- Alpentransversalen“, die verschiedene Grossprojekte in der Schweiz umfassen. Diese sollen für eine Verbesserung des Eisenbahn-Transitverkehrs in Nord- Südrichtung sorgen, um unter anderem auch eine Verlagerung des Schwerlastverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu erreichen. Die Abkürzung NEAT wurde später durch „AlpTransit“ ersetzt, wobei NEAT immer noch (auch in offiziellen Kreisen) gebraucht wird. Das Herzstück des Grossprojekts ist der Gotthard-Basistunnel (GBT), der Erstfeld mit Bodio verbindet. Er wird mit 57 km der längste Tunnel der Welt werden. Seine Fertigstellung wird nach neusten Angaben 2017 erfolgen. Im Süden wird der GBT durch den Ceneri- Basistunnel (CBT) ergänzt. Neben den Tunneln benötigt es für die neue Strecke auch Brücken und andere Kunstbauten. Das zweitgrösste Projekt der NEAT ist die Lötschbergachse mit dem Lötschberg- Basistunnel (LBT), der eine Länge von 34,6 km erreichte. Der Tunnel verbindet Frutigen (Bern) mit Raron (Wallis).<sup>24</sup>

Es besteht die Möglichkeit, Baustellen der NEAT zu besuchen. Mögliche Orte für einen Besuch sind Amsteg, Sedrun, Faido und Bodio. Wer sich für eine solche Führung interessiert, muss schnell handeln, denn die Termine sind in der Regel schnell ausgebucht. Informationen findet man auf der offiziellen Website der AlpTransit ([www.alptransit.ch](http://www.alptransit.ch)) unter dem Link „Baustellenbesuche“.

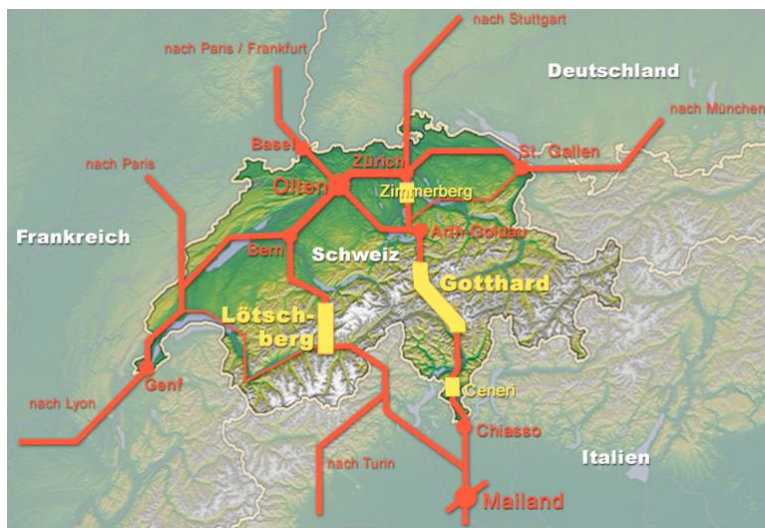


Abb. 4: Übersicht über die Grossprojekte der NEAT

Die nachfolgende Abbildung zeigt einen Längsschnitt durch den neuen AlpTransit Eisenbahntunnel. Hier zeigt sich einmal mehr die Geologie. Auch beim neusten Projekt müssen zuerst das Aar- und Gotthardmassiv durchbohrt werden, bevor der Tunnel in Betrieb genommen werden kann.

Auf der Südseite folgt eine Penninische Gneiszone. Vor allem das Tavetscher Zwischenmassiv galt als schwieriger Abschnitt, da er aus stark deformierten Schiefen und Gneisen besteht, die bei der Alpenfaltung regelrecht zerrieben wurden. Schwierig einzuschätzen waren bei diesem Zwischenmassiv die Kakirite, da diese hingegen leicht verformbar sind. So können sich diese bei einer Entlastung ausdehnen und die frisch ausgebrochene Tunnelröhre verengen. Die Tunnelbauer arbeiteten hier einmal mehr mit der ETH Zürich zusammen. Die Urseren- Garvera- Zone hat verschiedene Gesteinsarten zu bieten: Die Palette reicht über metamorphe Sandkalke, Mergel, über Tonschiefer und Dolomite

<sup>23</sup> Offizielle Website des Gotthard- Strassentunnels

<sup>24</sup> Offizielle Website der AlpTransit

bis hin zu Quarzite und Phyllite. Der Wechsel zwischen hartem Gestein und weichen Zonen macht es den Tunnelbauern auch nicht immer einfach.<sup>25</sup>

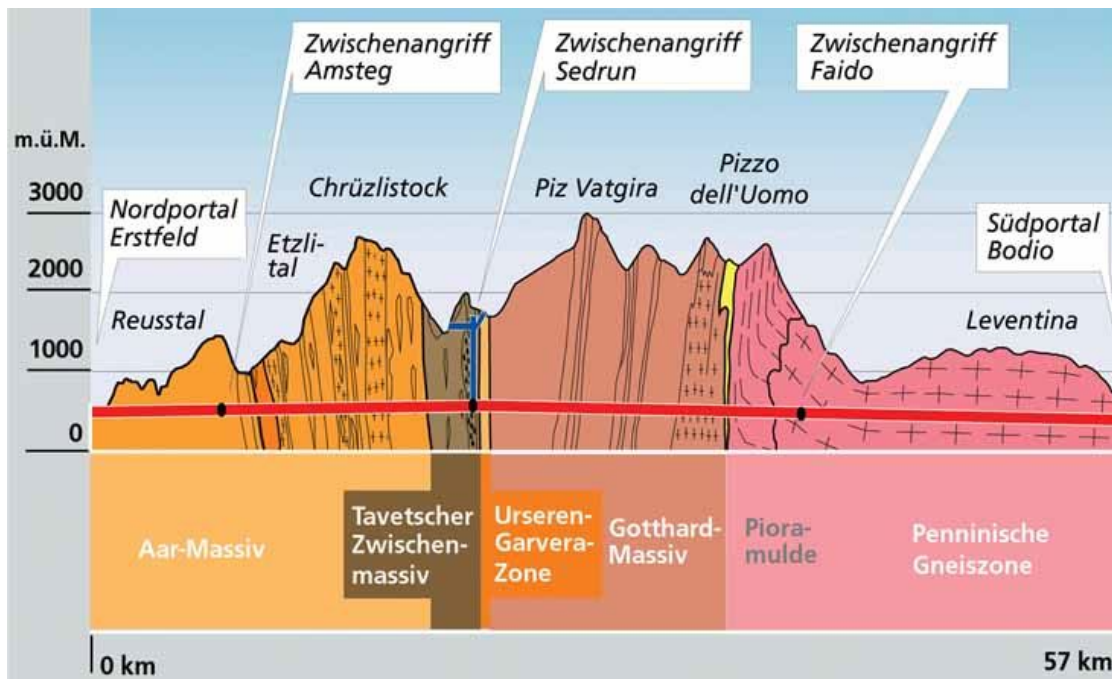
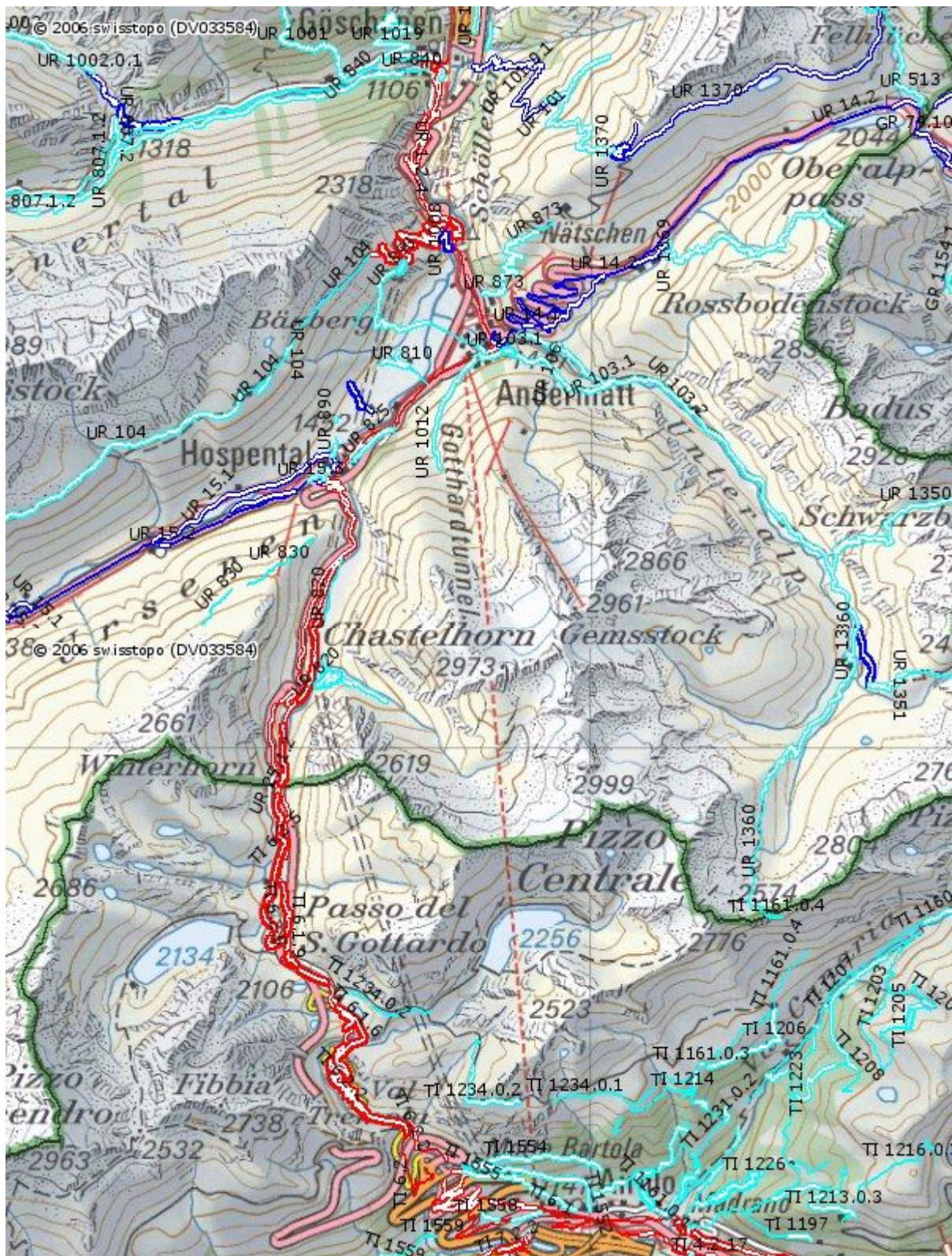


Abb. 5: Bevor der neue Gotthard- Eisenbahntunnel in Betrieb genommen werden kann, müssen zuerst unterschiedlichste Gesteinsschichten bezwungen werden.

<sup>25</sup> Website der ETH Life (Zeitung)



## 2.1.6 Kartenausschnitt Göschenen- Airolo<sup>26</sup>



<sup>26</sup> Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz

## **2.1.7 Didaktische Hinweise**

### **2.1.7.1 Hinweise zur Exkursion/ zum Unterricht**

Wie viele andere Schweizer Pässe ist auch der Gotthard nicht das ganze Jahr über begehbar. Der Postautobetrieb über den Pass von Andermatt nach Airolo ist auch nur von Ende Juni bis Ende September gewährleistet. Danach fährt kein Postauto mehr, auch wenn noch kein Schnee liegt. Wer nicht die ganze Strecke zu Fuss gehen will, dem wird empfohlen, den Fahrplan ganz genau zu studieren. Denn das Postauto fährt pro Richtung nur drei Mal pro Tag über den Gotthard. Wer Informationen zu der Linie 600.50 (Airolo-S.Gottardo-Andermatt) sucht, der findet auf dem Internet unter [www.fahrplanfelder.ch](http://www.fahrplanfelder.ch) oder [fahrplan.sbb.ch](http://fahrplan.sbb.ch) Auskunft. Zwischen Göschenen und Andermatt verkehrt übrigens (in der Regel zweimal pro Stunde) die Schöllenenbahn.

Die Strecke Göschenen- Airolo ist nach Literatur in 7 Stunden und 10 Minuten zu schaffen, wobei diese Zeit eher für geübte Wanderer gilt. Wer es bequem angehen möchte und noch einige Pausen eingerechnet hat, der kann entweder eine Zwei-Tages-Wanderung daraus machen (es gibt genügend Übernachtungsmöglichkeiten), oder Streckenabschnitte mit dem Postauto abkürzen. Wer die Strecke studiert, stellt schnell fest, dass es fast 1'000 Höhenmeter zu bewältigen gibt. Göschenen liegt auf einer Höhe von 1'111 m.ü.M, während sich das Gotthard-Hospiz auf 2'091 m.ü.M befindet. Die Passhöhe liegt natürlich noch etwas höher. Vor allem für diesen Streckenabschnitt sollte genügend Zeit berechnet werden.

Für Lehrpersonen ist nun interessant, welche Themenfelder und Lernziele man mit einer Gotthardwanderung abdecken kann. Vor allem Themen aus Geografie und Geschichte könnten damit vertieft werden. Eine Auswahl wird hier aufgelistet:

#### **2.1.7.2 Mögliche Lernziele:**

Die Lernziele sind aus dem Lehrplan Volksschule des Kantons Bern.

##### **Die Erde verändert sich (Geografie):**

Spuren der Erdgeschichte erkunden.

Wichtige Gesteine und deren Entstehungsgeschichte kennen.

Sich mit Erscheinungen und Prozessen der Veränderung in der Erde und an der Erdoberfläche befassen.

Erfahren, dass sich scheinbar Unveränderliches in der Erdgeschichte verändert hat und weiterhin verändert.

Sich informieren, wie Naturkräfte Menschen gefährden und wie sich Menschen gegen Naturgefahren schützen.

##### **Landschaftszonen- Lebensräume (Geografie):**

Erkennen, wie Menschen von den natürlichen Grundlagen abhängig sind und sich den Lebensräumen anpassen.

##### **Natur erhalten- Raum gestalten (übergreifend):**

Einen naturnahen und einen von Menschen stark veränderten Raum sinnlich erfahren und dokumentieren.

Eigene Ansprüche an den Raum wahrnehmen und die Lebensqualität in gegensätzlichen Räumen beurteilen.

Raumveränderungen wahrnehmen und Nutzungskonflikte erkennen.

Sich mit Fragen der Raumplanung befassen. Erkennen, welche Mitwirkung bei Planungsfragen möglich ist.

**Arbeitswelten** (übergreifend):

Merkmale von Wirtschaftsräumen betrachten und unterschiedlich geprägte Wirtschaftsräume vergleichen.

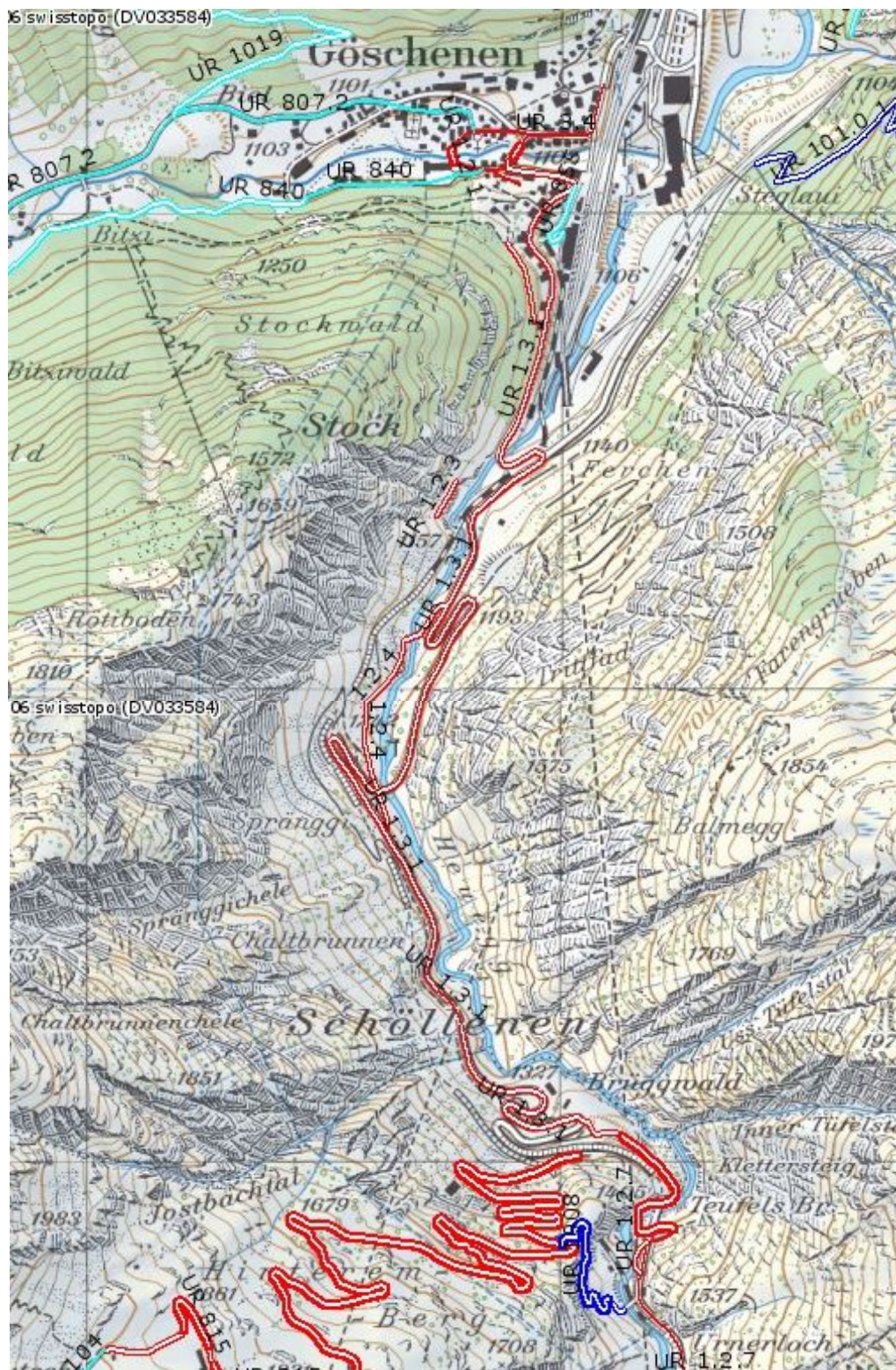
**2.1.7.3 Dazugehörige Arbeitsblätter:**

- AB 1: Der Gotthard, S. 60
- LT 1: Der Saumverkehr über den Gotthard, S. 61
- AB 2: Silberrätsel Saumverkehr über den Gotthard, S. 62
- AB 3: Atlasübung Gotthardregion, S. 63



## 2.2. Göschenen und Umgebung

### 2.2.1 Kartenausschnitt Göschenen- Urnerloch<sup>27</sup>



<sup>27</sup> Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz



## 2.2.2 Göschenen heute

Göschenen ist eine politische Gemeinde im Reusstal im Kanton Uri. Auf dem Gemeindegebiet liegen die beiden Nordportale des Gotthardeisenbahntunnels (Eröffnung 1882) und des Strassentunnels (Eröffnung 1980). Ungefähr 8 km oberhalb im Tal des Göschenerreuss liegt der Göscheneralpstauee, der zur Energiegewinnung in den Kraftwerken Göschenen, Amsteg und Wassen genutzt wird.<sup>28</sup>



Abb. 6: Zollbrücke und alte Kirche



Abb. 7: Die Entwicklung von Göschenen ist seit jeher vom Verkehr geprägt.

Göschenen liegt auf einer Höhe von 1'111 m. ü. M. Im Jahre 2005 hatte das Dorf 473 Einwohner. Die Einwohnerzahl veränderte sich in den letzten beiden Jahrhunderten erheblich. Während des Eisenbahnbaus um 1880 herum wuchs die Bevölkerung von etwa 300 Einwohnern auf 2'992 Einwohner an. Als der Tunnel fertig war, zogen viele Leute auf der Suche nach Arbeit wieder weg. Erst der Kraftwerkbau um 1960 sorgte wieder für einen Zuwachs. In diesen Jahren stieg die Bevölkerungszahl auf 1'284 Menschen. Die dramatischen Schwankungen der Einwohnerzahl Göschenens stehen also in Zusammenhang mit grossen Bauprojekten.<sup>29</sup> Ein Zeitungsartikel von Mai 2007 über die dramatische Situation und Entwicklung Göschenens befindet sich im Anhang ab S. 96.

### Bevölkerungsentwicklung<sup>30</sup>:

Jahr	Bevölkerung	Jahr	Bevölkerung
1811	250	1960	1'284
1866	328	1970	888
1880	2'992	1980	708
1888	703	1990	626
1900	773	1996	629
1920	974	2002	491
1940	950	2005	473

Heute versucht die Gemeinde auf den Tourismus zu setzen. Dazu ist die Nähe zum bekannten Andermatt sicher sehr nützlich. Im Sommer versucht Göschenen mit Angeboten aus den Bereichen Wandern, Fischen, Biken und geführten Exkursionen die Touristen anzulocken,

<sup>28</sup> Wikipedia Göschenen

<sup>29</sup> Offizielle Website der Gemeinde Göschenen

<sup>30</sup> Offizielle Website der Gemeinde Göschenen



während im Winter natürlich mit Skifahren auf der Gotthard- Oberalp- Arena (Andermatt), Skitouren, Eisklettern und Eisbahn geworben wird.

### 2.2.3 Göschenen früher

Göschenen wird 1290 erstmals urkundlich erwähnt. Damals stand man vor dem ersten Bund der Eidgenossen am Rütli. Der Gotthardpass hatte bereits eine bedeutende Stellung in Politik und Handel erreicht. Der Name Göschenen oder Geschenen soll romanischen Ursprungs sein. Möglich ist aber auch, dass Göschenen aus dem alemannischen Wort Geschi (Hütte) entstanden ist.<sup>31</sup>

Um den Besitz von Göschenen stritten sich jahrelang das Fraumünster von Zürich und die Abtei Wettingen. Ein Schiedsspruch von 1294 entschied zu Gunsten von Wettingen. Im Jahre 1359 ging aber der Grundbesitz mit Turm an das Land Uri über.<sup>32</sup>

Jahrhunderte lang lebten die Menschen von Göschenen als Selbstversorger und vom Saumverkehr. Die Hauptnahrungsmittel waren Milch, Butter und Käse. Da Brot nur aus eigenem Korn hergestellt werden konnte, waren die Mengen gering. Um 1530 herum kam die Kartoffel von Amerika nach Europa. Seit 1730 wurde sie auch in Uri angepflanzt.<sup>33</sup>

Die seit 1830 fahrbare Gotthardstrasse und die 1882 eröffnete Gotthardbahn förderte den Verkehr und machte das Dorf zu einem Mittelpunkt des Kutschergewerbes, bis 1917 die Schöllenenbahn den Betrieb aufnahm. Um 1900 entstand in Göschenen eine blühende Granitindustrie, 1962 wurde das Elektrizitätswerk Göschenen errichtet, 1980 wurde der Gotthardstrassentunnel mit Kommandozentrale und Werkhof fertiggestellt.<sup>34</sup>

Das Wappen der Gemeinde zeigt die Zollbrücke und das Posthorn. Die Zollbrücke gilt als einer der letzten Zeugen der Säumerzeit. Bis 1830 wurde dort noch Zoll erhoben. Das Posthorn soll an den Postverkehr über den Gotthard erinnern.<sup>35</sup>

### 2.2.4 Sehenswürdigkeiten

Das auf 1'111 m.ü.M gelegenen Dorf Göschenen befindet sich am Eingang der Schöllenenschlucht und ist Ausgangspunkt der alpinen Kernstrecke des Gotthardweges. Obwohl Göschenen seit jeher eine Zollstätte besass, blieb es bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts ein unbedeutendes Filialdorf von Wassen. Dies änderte sich, als 1872 die Arbeiten im Gotthardtunnel begannen. Die kleine Ortschaft erlebte einen gewaltigen Aufschwung, der 1875 zur politischen und kirchlichen Unabhängigkeit führte. Im alten Dorfteil kann noch heute neben der alten Dorfkirche die **Steinbogenbrücke** bewundert werden. Die über die Göschener Reuss führende Brücke war bis ins 18. Jahrhundert Zollstation. Das zinnenbewehrte Tor wurde 1556 restauriert.<sup>36</sup> Es ist wahrscheinlich, dass die Brücke bereits damals aus Stein erbaut war. Ihre Fahrbahn besteht noch heute aus der „Reussbollenpflasterung“, die für den Gotthardsaumweg typisch ist. Die mittelalterliche Zollbrücke steht rund 150 Meter weiter flussaufwärts als die heute noch vom Durchgangsverkehr benutzte Brücke von 1818/36.<sup>37</sup>

Anfangs des 20. Jahrhunderts schalteten die Gotthardzüge in Göschenen jeweils einen Mittagshalt von 20 Minuten ein, damit am Buffet gegessen werden konnte.<sup>38</sup>

1980 wurde der 17 km lange Gotthardstrassentunnel eröffnet. In diesem Jahr fuhren 2,9 Millionen Autos durch den Gotthard, 1998 waren es bereits 6,5 Millionen. Der Teufelsstein, den der Leibhaftige der Teufelsbrücke- Sage nach bei Göschenen liegen liess, stand den Auto-

---

<sup>31</sup> Offizielle Website der Gemeinde Göschenen

<sup>32</sup> Historisches Lexikon der Schweiz

<sup>33</sup> Offizielle Website der Gemeinde Göschenen

<sup>34</sup> Historisches Lexikon der Schweiz

<sup>35</sup> Offizielle Website der Gemeinde Göschenen

<sup>36</sup> Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege. Gotthardroute. 1980. S. 64.

<sup>37</sup> IVS- Dokumentation. Kanton Uri. UR 1.2.1. S.1.

<sup>38</sup> Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege. Gotthardroute. 1980. S. 64.

bahnplanern im Weg. Er musste mit einem Kostenaufwand von 300 000 Franken um 130 m verschoben werden.<sup>39</sup> Die Teufelssage ist übrigens auf Lesetext 2 nachzulesen.

Der Weg über den Gotthard führt durch die Schöllenen. Die dreibogige **Häderlisbrücke** (in den Quellen auch Lange Brücke oder St. Niklausen Brücke genannt) wurde 1649 erbaut und markierte früher die Grenze zwischen den Wegpflichten der Urner Säumer und diejenigen der Andermatter. Der Name der Brücke soll von den dadurch verursachten Streitigkeiten herrühren. Die heutige Brücke ist die originalgetreue Nachbildung der ursprünglichen Brücke, die der Unwetterkatastrophe vom August 1987 zum Opfer fiel. 120 Maurerlehrlinge aus der ganzen Schweiz beteiligten sich am Wiederaufbau der 25 m langen Brücke.<sup>40</sup>



Abb. 8: Die Häderlisbrücke



Abb. 9: Die Schöllenschlucht unterhalb der Häderlisbrücke

Über die engste Partie der Schöllenschlucht führt die 1830 vom Urner Karl Emmanuel Müller erbaute (zweite) **Teufelsbrücke** (auch „**Stiebender Steg**“ genannt), die den durchgehenden Fahrverkehr auf den Gotthard ermöglichte. 1850 dauerte die Reise von Basel nach Mailand 50 Stunden. Heute ist die Brücke nur noch Fussgängern zugänglich. Unter ihr sind noch die spärlichen Mauerreste der in einer Sturmnacht 1888 eingestürzten Brücke, die 1595 erbaut wurde und noch dem Saumverkehr diente, sichtbar. Sie war ungefähr zwei Meter breit und ohne Geländer. Sie ersetzte den hölzernen Steg, der 1230 errichtet wurde. Mit dem Bau der ersten Teufelsbrücke wurde die Schöllenen für den Transitverkehr geöffnet. Urkundlich lässt sich eine Brücke erstmals zu Beginn des 14. Jahrhunderts im Habsburgischen Urbar fassen, kartografisch wird sie 1495/97 bei Konrad Türost festgehalten.<sup>41</sup> Die dritte Teufelsbrücke, die dem heutigen Fahrverkehr dient wurde 1958 erbaut.<sup>42</sup>



Abb. 10: Aus der Schöllenenbahn sieht man die beiden neusten Teufelsbrücken.



Abb. 11: Unter der Teufelsbrücke sind die Reste der Brücke zu sehen, die 1595 erbaut wurde.

<sup>39</sup> Naturfreunde Schweiz. Kulturwege Alpen. 2000. S. 180.

<sup>40</sup> Naturfreunde Schweiz. Kulturwege Alpen. 2000. S. 181.

<sup>41</sup> IVS- Dokumentation. Kanton Uri. UR 1.2.7. S.1.

<sup>42</sup> Offizielle Website der Gemeinde Göschenen

Von der Teufelsbrücke aus ist auch das mächtige Suworow- Denkmal erkennbar. Das zwölf Meter hohe orthodoxe Kreuz wurde 1899, anlässlich zum 100-Jahre-Gedenktag in einen Felsen eingemeißelt. Es erinnert an den Vormarsch von 1799 durch das Russenheer unter General Suworow, das den Naturgewalten und dem französischen Feind trotzte.<sup>43</sup>

Das Urnerloch, das 1707 vom Tessiner Ingenieur Pietro Morettini erbaut wurde, ersetzt die berühmte **Twärren-(=Quer-)brücke**. Diese führte über dem Reussufer der Felswand entlang. Es ist heute noch nicht ganz klar, wie dieser Steg konstruiert war. Eine ältere Theorie besagt, dass im Felsen verankerte und in die Schlucht hineinragende Balken von darüber befestigten Ketten in die Horizontale gehalten wurden, und ein Steg aus Brettern über die Balken führte. Heute glaubt man eher, dass lange Holzbalken in ausgeschlagenen Nischen in den Felswänden beidseits der Reuss verankert waren.<sup>44</sup>

### 2.2.5 General Suworow

Die morschen Strukturen der Alten Eidgenossenschaft waren dem politischen und militärischen Ansturm der Franzosen nicht gewachsen, als diese nach der Französischen Revolution 1798 in die Schweiz einmarschierten. Trotz tapferer Gegenwehr in den Kantonen Bern und Schwyz gelang es den französischen Truppen relativ schnell, die ganze Schweiz zu besetzen und die zentralistische Helvetische Republik auszurufen. Durch rücksichtslose Plünderungen und Requisitionen sowie durch die von ihren Generälen Brune und Schauenburg offen bekundete Verachtung gegenüber der einheimischen Bevölkerung verloren die neuen Machthaber schnell auch die Sympathie der Befürworter einer politischen Neuorientierung. Aufstände gegen die Franzosen wurden jedoch meistens blutig niedergeschlagen. So traf zum Beispiel eine grauenhafte Strafexpedition Nidwalden, als dieses sich weigerte, sich einem helvetischen Ultimatum zu unterwerfen.<sup>45</sup>



Abb. 12: Das Suworow- Denkmal bei der Teufelsbrücke



Abb. 13: Portrait von General Suworow

Am 1. März 1799 erklärten die Alliierten, deren führende Mächte Österreich, Russland und England waren, Frankreich den Krieg. Der Vormarsch sollte gleichzeitig durch Oberitalien und Süddeutschland erfolgen. Die Schweiz lag bereits mitten im Kräftespiel, als sich zusätzlich noch die Alpenpässe als strategisch wichtige Querverbindungen entwickelten. Als die Bündnerpässe bereits in österreichischer Hand waren, konzentrierten sich die nächsten Operationen auf den Gotthard. Die Alliierten entschlossen sich zu einer neuen Truppenstellung:

<sup>43</sup> Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege. Gotthardroute. 1980. S. 65.

<sup>44</sup> IVS- Dokumentation. Kanton Uri. UR. 1.2.7. S.1.

<sup>45</sup> Wyss- Niederer, Arthur. Sankt Gotthard. Via Helvetica. 1979. S. 80.



Die österreichische Armee in der Ostschweiz und in Süddeutschland unter Erzherzog Karl erhielt den Befehl zum Angriff gegen Frankreich, während die russische Armee unter General Korsakow die ostschweizerischen Stellungen übernahm. Die in der Lombardei stehende, zweite russische Armee unter General Suworow erhielt den Befehl sich über den Gotthard zu begeben um sich mit den Truppen Korsakows zu vereinigen. Der französische General Lecourbe verstand es jedoch, unter meisterhafter Ausnützung des zerklüfteten Geländes und mit taktisch geschicktem Einsatz von kleinen Kampfverbänden Suworows Vorstoss empfindlich zu stören und schliesslich ganz unter seine Kontrolle zu bringen. Das grösste Gefecht fand am 25. September bei der Teufelsbrücke statt, wobei die Brücke schwer beschädigt wurde. Am gleichen Tag griffen die Franzosen bei Zürich die Truppen von Korsakow an und besiegte sie. Die Russen mussten sich nach Süddeutschland zurückziehen. Suworow, auf sich alleine gestellt, zog sich mit seinen Truppen schliesslich nach Graubünden und später weiter nach Vorarlberg zurück.<sup>46</sup>

Dieser kühne, aber militärisch erfolglose Vorstoss über die Alpen kostete die Russen gegen 7'000 Mann, die nicht nur dem Gegner, sondern auch Lawinen, Frost und Steinschlag zum Opfer gefallen waren. Suworow starb im Mai 1800 in St. Petersburg, nachdem er sich auf seinem Alpenmarsch eine schwere Krankheit zugezogen hatte. Sein Vorstoss aber hat die Grundideen der schweizerischen Landesverteidigung bis in unsere Zeit wesentlich mitbeeinflusst. Insbesondere der Gotthard hat seither eine zentrale Bedeutung in unserem strategischen Abwehrdispositiv.<sup>47</sup>

## **2.2.6 Didaktische Hinweise**

### **2.2.6.1 Hinweise zur Exkursion/ zum Unterricht**

Die Strecke Göschenen- Andermatt verläuft durch die Schöllenschlucht und verfügt über einige steile Abschnitte. Für den Aufstieg bis zur Teufelsbrücke wird rund eine Stunde gerechnet und dann noch etwa 30 Minuten bis nach Andermatt. Der heutige Wanderweg verläuft zudem ein weites Stück neben der Strasse unter einer Galerie hindurch. Nichtsdestotrotz ist die Wanderung durch die Schöllenen sehr eindrücklich. Auf diesem Streckenabschnitt kann man die Häderlisbrücke, die Teufelsbrücke, das Urnerloch und das Suworow- Denkmal bewundern. Vor allem die erstgenannten bringen den Schülerinnen und Schülern den Säumer- Alltag näher. Es wäre sinnvoll, wenn die SchülerInnen sich bereits mit dem Saumverkehr über den Gotthard auseinandergesetzt hätten, damit auf der Wanderung verknüpft werden kann. So könnte auch der Reisebericht von Andreas Ryff (Lesetext 7) vor oder während der Wanderung durch die Schöllenen gelesen werden, da dieser die Schlucht sehr schön beschreibt. In diesem Text wird die Gegend nicht gerade positiv beschrieben, eher als schrecklich und Furcht einflössend. Fällt dies den SchülerInnen auf? Und wie beurteilen sie die Schöllenschlucht? Eventuell könnte zu Beginn der Gotthardwanderung den SchülerInnen den Auftrag gegeben werden, sich den Ort zu merken, den sie als sehr schön empfunden haben oder der sie am meisten beeindruckte und einen anderen, den ihnen am wenigsten gefallen hat. Bei einem solchen Beobachtungsauftrag nehmen die SchülerInnen auf der Wanderung die Umwelt bewusst wahr. Am Schluss wird ausgewertet: Was empfinden die Jugendlichen als schön? Was weniger?

Anhand der Schöllenen könnte auch gezeigt werden, wie sich Schluchten bilden. Wer aber in Zeitnot ist und andere Schwerpunkte gesetzt hat, der kann die Schlucht mit der Schöllenenbahn bezwingen. Diese fährt in der Regel zweimal pro Stunde (Informationen findet man auf [fahrplan.sbb.ch](http://fahrplan.sbb.ch)). Aus dem Zug heraus kann man praktisch jede Sehenswürdigkeit der Schlucht erkennen, auch wenn dafür einiges weniger Zeit zum Bestaunen bleibt.

In Göschenen selber ist sicher die Alte Zollbrücke sehenswert. Auch sie ist ein eindrückliches Zeugnis des Saumverkehrs. Das Arbeitsblatt 4 (Die Entwicklung von Göschenen) kann bereits als Vorbereitung in der Schule, aber auch vor Ort gelöst werden. Bei letzterem könn-

---

<sup>46</sup> Wyss- Niederer, Arthur. Sankt Gotthard. Via Helvetica. 1979. S. 82.

<sup>47</sup> Wyss- Niederer, Arthur. Sankt Gotthard. Via Helvetica. 1979. S. 82.

ten aber nicht alle Aufträge gelöst werden, da die Internetrecherche entfallen würde. Möglicherweise könnte die Lehrperson aber auch passende Internetseiten ausdrucken. Die Schüler lernen die Entwicklung von Göschenen kennen und lernen, welchen Einfluss vor allem der Verkehr auf das Dorf hatte. Zudem kann Göschenen als Beispiel für ein Bergdorf dienen, das mit der Abwanderung und somit ums Überleben kämpfen muss.

### **2.2.6.2 Internetseiten als Informationsquelle:**

- [www.goeschenen.ch](http://www.goeschenen.ch) (Dies ist die offizielle Website der Gemeinde Göschenen. Hier erfährt man alles über das Dorf. Man findet Daten zur Geschichte und über die Gemeinde, Bevölkerungszahlen, Sehenswürdigkeiten, aber auch Übernachtungsmöglichkeiten.)
- [de.wikipedia.org/wiki/Göschenen](http://de.wikipedia.org/wiki/Göschenen) (Wikipedia ist sehr hilfreich, um zu einem Thema den Überblick zu erhalten. Zudem findet man hier in einer übersichtlichen Tabelle die wichtigsten Daten zur Gemeinde aufgelistet.)

### **2.2.6.3 Mögliche Lernziele:**

#### Göschenen und der Verkehr:

Die SchülerInnen kennen das Dorf Göschenen und die Sehenswürdigkeiten in der Umgebung.

Die SchülerInnen kennen die Entwicklung (vor allem diejenige der Bevölkerung) von Göschenen und wissen, welche Faktoren diese verursachten.

Bei Internetrecherche:

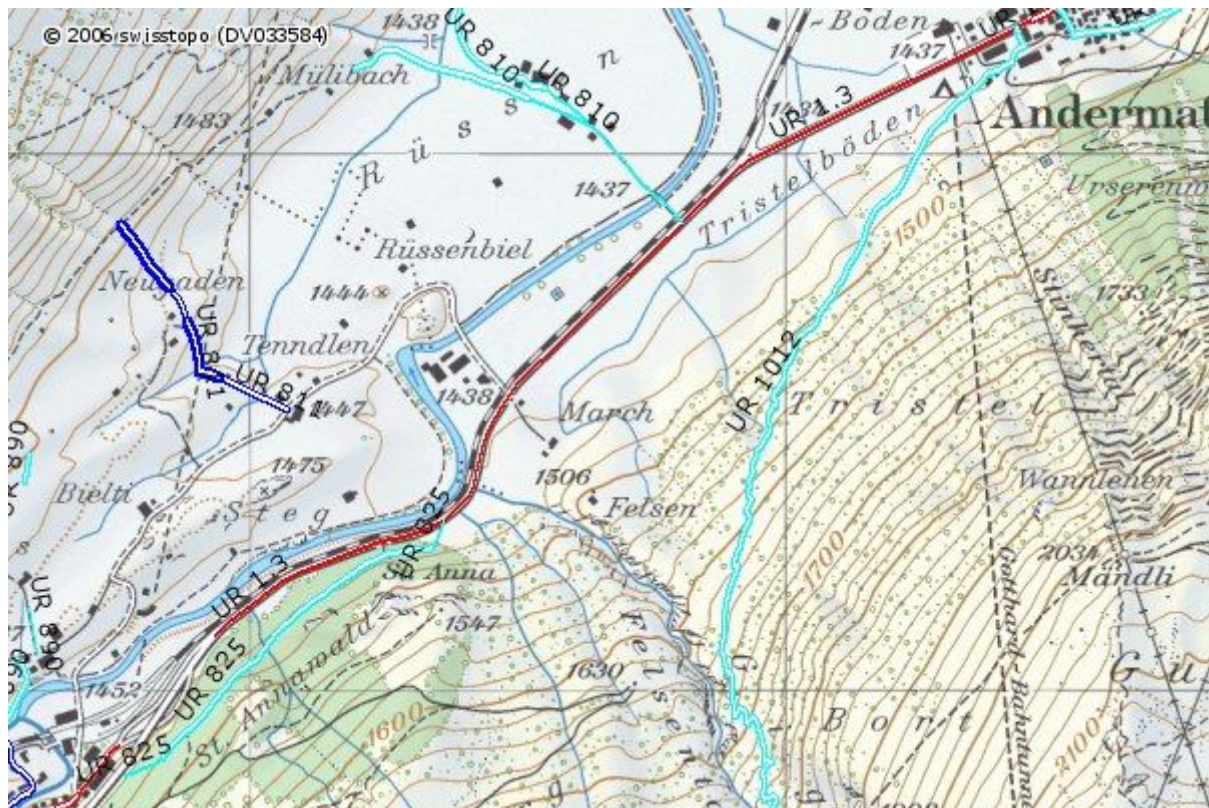
Die SchülerInnen können Informationen über Medien (Z. Bsp. Internet) beschaffen.

### **2.2.6.4 Dazugehörige Arbeitsblätter:**

- LT 2: Die Sage der Teufelsbrücke, S. 64
- AB 4: Die Entwicklung von Göschenen, S. 65
- AB 5: Lückentext Sehenswürdigkeiten von Göschenen, S. 66
- LT 7: Reisebericht aus dem 16. Jahrhundert, S. 82

## 2.3 Das Urserental

### 2.3.1 Kartenausschnitt Andermatt- Hospental<sup>48</sup>



### 2.3.2 Geschichte:

Man nimmt an, dass die frühesten Siedler aus dem Vorderrheintal stammende Bergbauern waren, die nach Urseren kamen, um mit ihren Herden den Sommer zu verbringen. Verschiedene Namen, wie zum Beispiel Hospental (von *hospitaculum*), lassen sich auf diese romanische Bevölkerung zurückführen. Nach und nach entwickelte sich dieser temporäre Aufenthalt zu einem dauerhaften. Ungefähr um das Jahr 800 kam Urseren an das Kloster Disentis und verblieb bis 1283 unter dessen Oberhoheit. Die Kirche von Altchilch- Andermatt ist ein sichtbares Zeichen des damaligen Disentiser Einflusses.<sup>49</sup>

Zwischen 1170 und 1190 wanderten die aus dem Oberwallis stammenden Walser über den Furka ein. Somit begann eine „Germanisierung“ der Talschaft. Bedingt durch die Unwegsamkeit bestanden nur lose Kontakte mit dem Reusstal unterhalb der Schöllenen. Dagegen wurden zweifellos schon die Verbindungen über den Gotthard zum Tessin gepflegt. Für den Güteraustausch waren die Ursener stark auf die lombardischen Märkte ausgerichtet. Sie tauschten im Süden ihre Viehzüchterzeugnisse mit lebensnotwendigen Nahrungsmitteln und Gütern. Die Volkskunde kann für den Einfluss aus Süd, Ost und West mehrere Belege aufzeigen.<sup>50</sup> Die Eröffnung der Wege durch die Schöllenen im 12. Jahrhundert änderte die Situation des Urserentals von Grund auf. Der eigentliche Gotthardverkehr blühte auf, die Nord-Südbeziehungen wurden viel intensiver als die nach Osten und Westen. Die Folge davon war eine Entfremdung von Disentis. Die bisher in Bezug auf wirtschaftlichen, politischen und kirchlichen Einfluss relativ abgeschlossene Talschaft trat nun in Kontakt mit Uri. Schon bald benutzte Uri die neue Transitroute durch Urseren über den Gotthardpass und gewann politi-

<sup>48</sup> Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz

<sup>49</sup> Gutersohn, Heinrich. Geographie der Schweiz. Band 2, Alpen. 1964. S. 203.

<sup>50</sup> Gutersohn, Heinrich. Geographie der Schweiz. Band 2, Alpen. 1964. S. 204.

schen Einfluss im Tessin. Urseren wurde sich langsam seiner Position bewusst und erwarb im Jahre 1382 die Reichsunmittelbarkeit, blieb in Bezug auf Gesetzgebung, Verwaltung und Gericht unabhängig und wurde zur kleinen alpinen Republik. Erst um 1803 wurde die Tal-schaft Bestandteil des Kantons.<sup>51</sup>

### **2.3.3 Landschaftsform:**

Von der Furkapasshöhe (2'431 m. ü. M.) aus fällt das Tal der Furkareuss bis in die Nähe von Realp. Hier schliesst die Sohle des Urserentals an und zieht sich mit schwachem Gefälle bis Andermatt (1430 m. ü. M.). In derselben Richtung steigt, zunächst rasch, die Oberalppass-furche an und verläuft dann weiter zum nahen Oberalppass (2044m). Für das inneralpine Longitudinaltal resultiert eine Gesamtlänge von 22 Kilometern. Diese teilen sich so auf: Tal der Furkareuss: 6,5 km, das eigentliche Urserental: 9 km und das anschliessende Tal der Oberalpreuss: 6,5 km.

Als wichtige, grössere Nebentäler seien das Witenwassertal bei Realp, das Unteralptal bei Andermatt, sowie das für den Saumverkehr über den Gotthard wichtige Tal der Gotthard-reuss bei Hospental erwähnt. Alle diese Täler steigen von Süden her ab. Die enge Schölle-nenschlucht bei Andermatt ist der Nordausgang des Urserentales.<sup>52</sup>

Die glaziale Ausgestaltung zeigt sich in den entsprechenden Reliefformen: Sowohl das Haupt- als auch die Nebentäler sind Tröge. Die Nebentäler münden in Stufen, die seitlichen Granit- und Gneishänge sind glatt geschliffen, von hochgelegenen Terrassen begleitet und rundbuckelartig überformt. Deutlich erkennt man in etwa 2'400 m die Schlifffgrenze, über wel-che (besonders schön im Oberalptal erkennbar) zackige Gendarmen steil in die Höhe stre-ben. Weitere Hinweise auf die glaziale Landschaftsgestaltung sind auch die zahlreichen Kare, teils noch mit Wasser oder Eis gefüllt, oder Gletscherzungen. Am Ausgang von einigen Nebentälern sind Felsvorbauten und Hügel vorhanden. In der Regel handelt es sich bei die-sen um grosse Rundhöckergruppen, die auf einheitlichem Sockel stehen. Beispiele dafür sind der Turmhügel von Hospental oder die Hügel am Ausgang des Tales der Furkareuss.

Der Reussgletscher, sowie die kleineren Gletscher, die aus den Seitentälern einmünden, zogen sich nicht ein für alle mal zurück, sondern rückten in mehreren, stets kürzer werden-den Etappen wieder vor. So bildeten sich an verschiedenen Stellen Seiten- und Endmorä-nen. Auch bei Göschenen liegt eine der bedeutendsten Moränenformationen. Andere finden sich bei Gersau, Attinghausen und Wassen. Nach ihnen wurden die späteiszeitlichen Rück-zugsstadien des Reussgletschers benannt wurden. Gut dokumentiert sind zudem die ver-schiedenen Gletscherstände im Göschener- und Urserental. In der Umgebung des Dorfes Realp wurden Moränenkränze zweier aus dem Furkagebiet vorgestossenen Gletscher, Side-len- und Tiefengletscher, lokalisiert.<sup>53</sup>

Auf der Gotthardpasshöhe fallen die Passscheitelseen in ihren glazial ausgeschürften Fels-wannen und die Rundhöckerflur auf. Diese sind eine Folge der Transfluenz, das heisst des südwärts über den Pass strömenden Eises. Somit wurde auch die Kantongsgrenze zum na-hen Brüggloch verlegt, da diese Enge einfacher zu verteidigen war als Scheitelregion, die kaum Schutz bot.<sup>54</sup>

Die Talsohle zwischen Hospental und Andermatt ist natürlich aufgeschüttet. Erstaunlich ist aber, dass bei Andermatt die Felssohle in 1'163 m liegt und die glaziale Übertiefung somit 270 m ausmacht. Der Schutt reicht somit bis auf 40 m vertikale Distanz zum Bahntunnel her-unter. Zur Katastrophe beim Tunnelbau hat also wenig gefehlt!<sup>55</sup>

---

<sup>51</sup> Gutersonn, Heinrich. Geographie der Schweiz. Band 2, Alpen.1964. S. 204.

<sup>52</sup> Gutersonn, Heinrich. Geographie der Schweiz. Band 2, Alpen.1964. S. 202.

<sup>53</sup> Archäologie zwischen Vierwaldstättersee und Gotthard. S.5

<sup>54</sup> Gutersonn, Heinrich. Geographie der Schweiz. Band 2, Alpen.1964. S. 203.

<sup>55</sup> Gutersonn, Heinrich. Geographie der Schweiz. Band 2, Alpen.1964. S. 203.



### 2.3.4 Vegetation:

Die Wälder sind eine wichtige Vorbedingung für eine Besiedlung. Sie regulieren den Abfluss des Wassers und reduzieren die Lawinen. Es fällt auf, dass es im Urserental wenig Wald gibt. Mit der Höhe lässt sich dies nicht begründen, da das benachbarte Tavetsch auf gleicher Meereshöhe beträchtlich mehr Wald aufweisen kann. Die theoretische Waldgrenze liegt bei ca. 2'000 m.ü.M. Sie ist aber keine Konstante. Zur Zeit der ersten Siedler muss das Tal walddreich gewesen sein. Schon der Name Urserental weist darauf hin, denn er soll von lat. *Ursus* (der Bär) abgeleitet sein. Somit ist der Bär auch das Wappentier der Talschaft. Hauptursachen für die Vernichtung des Waldes sind Lawinen, Übernutzung für Hausbau und Brennholz, aber auch der Holzverbrauch durch fremde Truppen bei ihren verschiedenen Zügen durch das Urnerland. Die planmässige Aufforstung setzte viel zu spät ein. Ergebnisse zielbewusster Aufforstungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts sind die kleineren Wälder ob Hospental und Realp. Diese Pflanzungen sind nicht problemlos, wenn man bedenkt, dass hier die Vegetationszeit nur 3 – 4 Monate dauert. Deshalb kann es dauern, bis der junge Bestand gesichert ist. Vor allem Lawinen zerstören oft die Bemühungen. Praktisch der ganze Wald im Urserental ist Schutzwald. Es handelt sich vor allem um Nadelwälder: Namentlich Fichten, Arven, Tannen und Lärchen wurden für die Aufforstungen verwendet. Heute sind ausgedehnte Partien der unteren Hänge lediglich mit Erlenbusch bewachsen. Die Grünerle wird nicht besonders hoch und kann dadurch praktisch unbeschadet einen Lawinnenedergang überstehen.<sup>56</sup>



Abb. 14: Das Urserental ist ein vom Gletscher geformtes U- Tal. Hier gibt es auffallend wenig Wald. Im Winter ist das ganze Tal sehr lawinengefährdet. Im Sommer sind auf dem Weg zwischen Andermatt und Hospental vor allem Kühe anzutreffen.

### 2.3.5 Lawinen und Wildbäche:

Die Zentralschweiz gehört zusammen mit dem Tessin zu den niederschlagsreichsten Regionen der Schweiz. Das niederschlagsreiche Klima der Alpennordseite wird durch die Stauung feuchter Luftmassen an den Alpen hervorgerufen. Die Bewohnbarkeit der Täler südlich des Vierwaldstättersees wird durch das Zusammenwirken von Topografie und Niederschlag stark herabgesetzt. Die grossen Schnee- und Regenmengen führen in den teilweise engen Tälern schon in normalen Jahren zu Abflussproblemen, extreme Werte lösen fast periodisch Katastrophensituationen aus. Im Reusstal sind es die an zahlreichen Stellen regelmässig abfahrenden Lawinen, die den Siedlungsraum einengen. Besonders krass ist die Lage im Urserental, wo es seit der Entwaldung nur noch wenige lawinensichere Stellen gibt. Auch nördlich

<sup>56</sup> Gutersohn, Heinrich. Geographie der Schweiz. Band 2, Alpen. 1964. S. 205.



der Schöllenen gibt es vermehrt Lawinenabgänge. Kaum zufällig, dass in mehreren Fällen eine Kapelle am Rande der Gefahrenzone steht.<sup>57</sup>

Bei starken Regenfällen sind es vor allem die von den Bächen mitgeführten Schlamm- und Schuttmassen, die Schäden anrichten.

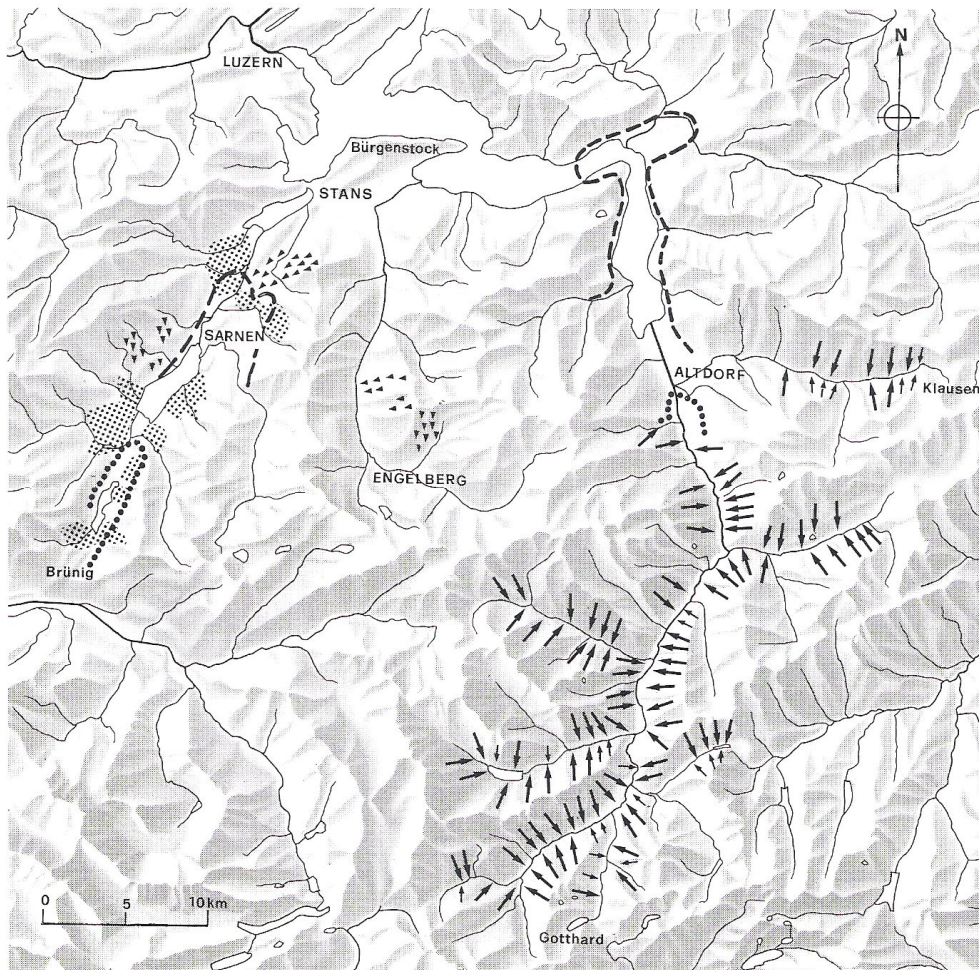


Abb. 15: Spätglaziale Moränenstände (gebrochene Linien: Stadium von Gersau; Punktlinien: Stadium von Attinghausen), Bergsturzzonen (Dreiecksraster), regelmässig abgehende Grundlawinen im Kanton Uri (Pfeile), Schwemmkegel von Wildbächen (Punktraster) im Kanton Obwalden. Auf dieser Abbildung wird sichtbar, wie lawinengefährlich das Reuss- und insbesondere das Urserental ist.

## 2.3.6 Didaktische Hinweise:

### 2.3.6.1 Hinweise zur Exkursion/ zum Unterricht

Das Urserental ist ein schönes Beispiel für ein U-Tal, das vor langer Zeit vom Gletscher ausgeschürft wurde. Wenn sich die SchülerInnen schon mit Gletschern auseinandergesetzt haben, werden sie die Talform schnell erkennen. Sehen sie aber auch die Schliftgrenze, Hängetäler oder Rundhöcker? Im Urserental lässt sich auch die Landwirtschaft thematisieren. Einige neuere, grosse Scheunen weisen darauf hin, dass auch die Berggebiete ihre kleinen Bauernbetriebe verlieren. Über das Urserental gibt es im SchülerInnenanteil verschiedene Lesetexte und Arbeitsblätter. So kann man zum Beispiel nachlesen, wie Goethe zu seiner Zeit das Tal beschrieben hat (LT 8) oder was das Urserental für eine Geschichte hat (LT 9). Ein

<sup>57</sup> Primas, Margarita. Archäologie zwischen Vierwaldstättersee und Gotthard. 1992. S.6

weiterer Lesetext beschreibt, wie Gletscher und Flüsse die Landschaftsformen beeinflussen können. Für das Urserental sicher nicht unwichtig. Das Arbeitsblatt 8 ist eine Atlasübung, bei der die SchülerInnen das Reusstal genauer unter die Lupe nehmen. Bei Arbeitsblatt 9 können sich die Jugendlichen Gedanken über die Entstehung des Urserentals machen.

Für die Strecke von Andermatt nach Hospental beträgt die Wanderzeit ungefähr 45 Minuten. Auf diesem Weg hat man kaum Höhenmeter zu bewältigen. Dieser Streckenabschnitt ist also für sehr ungeübte Wanderer ideal. Andererseits ist es auch ein Abschnitt, den man sich sparen könnte, wenn das Urserental nicht thematisiert werden soll. Es besteht auch die Möglichkeit, das Tal im Schulzimmer oder in Andermatt/Hospental zu behandeln. Dies ist von Vorteil, wenn man auf der Exkursion unter Zeitdruck ist. So kann man mit dem Zug oder mit dem Postauto Richtung Hospental weiterreisen. Wie schon erwähnt, muss man aber die Fahrpläne genau studieren, wenn man mit den öffentlichen Verkehrsmittel reisen möchte, da diese im Urserental nicht besonders häufig fahren. So fährt der Zug zwischen Andermatt und Hospental nur einmal pro Stunde, das Postauto sogar nur dreimal am Tag.

Wenn man zu Fuss geht, wäre die Route durch den St. Annawald mit Abstecher zur Richtstätte empfehlenswert. Hospental gehörte zusammen mit Olten und Ernen zu den letzten Galgen in der Schweiz, die „in Betrieb“ waren.

### **2.3.6.2 Mögliche Lernziele:**

#### Das Urserental:

Die SchülerInnen wissen, wie das Urserental entstanden ist.

Die SchülerInnen erkennen Landschaftsformen und -muster, die der Gletscher erschaffen hat.

Die SchülerInnen sind sich bewusst, wie die Naturkräfte Menschen gefährden und wie sich Menschen gegen die Naturgefahren schützen.

Die SchülerInnen wissen, warum das Urserental durch Lawinen und Unwetter stark gefährdet ist und sehen, wie solche Gefahren den Siedlungsraum beeinflussen.

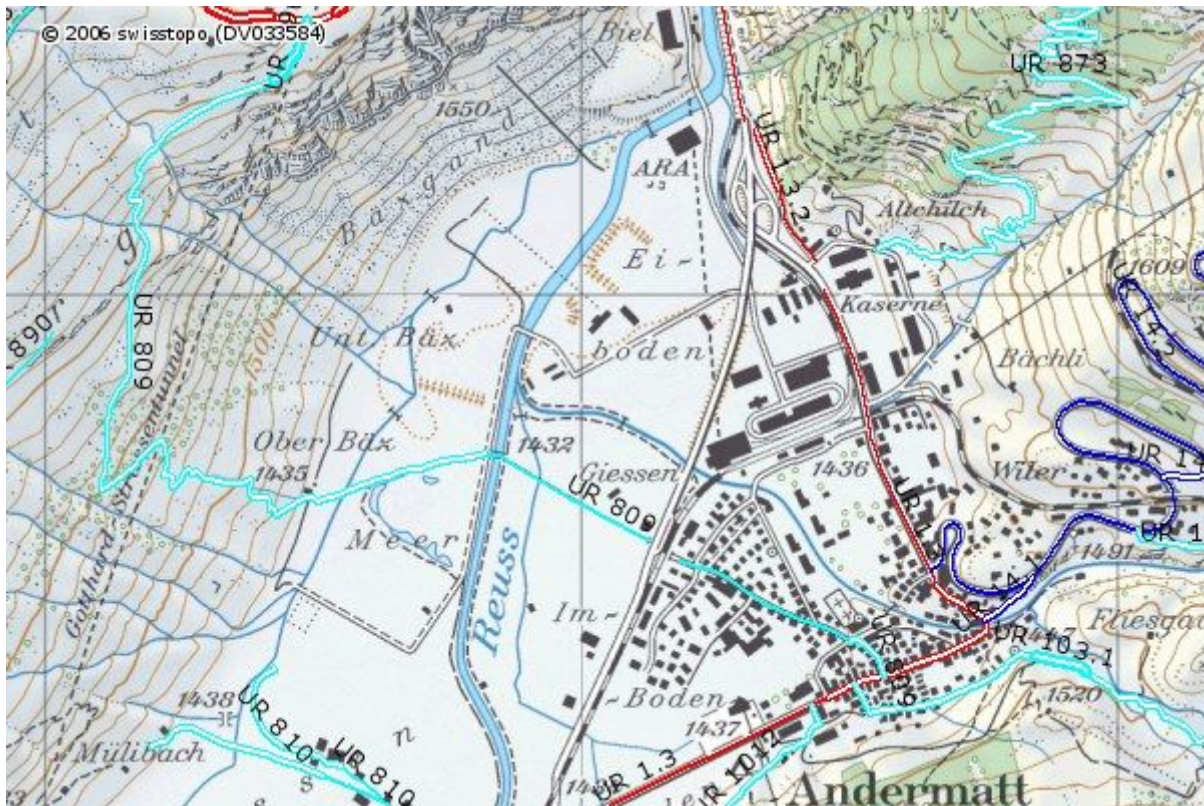
### **2.3.6.3 Dazugehörige Arbeitsblätter:**

- AB 8: Atlasübung Reusstal, S. 70
- LT 4: Landschaftsformen, S. 71
- AB 9: Das Urserental, S. 72
- LT 8: Johann Wolfgang Goethe, S. 83
- LT 9: Die Geschichte des Urserentals, S. 84



## 2.4 Andermatt

### 2.4.1 Kartenausschnitt Urnerloch- Andermatt<sup>58</sup>



### 2.4.2 Andermatt heute

Andermatt ist eine politische Gemeinde der Talschaft Urseren des Kantons Uri. Das Dorf liegt am Fusse des Oberalppasses. Es verfügt über einen Bahnhof der Matterhorn- Gotthard-Bahn, die von dort nach Disentis, Göschenen und Zermatt fährt. Andermatt beherbergt auch den Standort des „Kompetenzzentrum Gebirgsdienst der Armee“ (Komp Zen Geb D A). Hier werden die Gebirgsspezialisten ausgebildet.

Der Bannwald oberhalb von Andermatt schützt das Dorf vor Lawinen.<sup>59</sup> Andermatt ist hauptsächlich auf den Tourismus ausgerichtet. Die Winter sind relativ schneesicher und so finden sich in der Umgebung des Dorfes viele Loipen, Skipisten und Schlittelwege. Im Sommer lockt das Dorf mit Biken, Wandern, Nordic Walking, Klettern/ Bergsteigen, Fischen, Golf und Tennis die Touristen an. Auch in der Nebensaison ist Andermatt eine pulsierende Ortschaft mit sehr vielen Vereinen.<sup>60</sup>

Heute zählt Andermatt 1'340 Einwohner (Stand 31. Dezember 2006). Das Gemeindegebiet umfasst 6'142 ha. Davon werden nur noch 7% landwirtschaftlich genutzt; in der Land- und Forstwirtschaft sind nur noch 18 Personen vollamtlich beschäftigt. Der grösste Teil der Beschäftigten ist natürlich im Sektor der Dienstleistung tätig. Wegen den Sparmassnahmen des Bundes sind in den letzten Jahren einige Arbeitsplätze bei den Militärbetrieben verloren gegangen.

<sup>58</sup> Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz

<sup>59</sup> Wikipedia Andermatt

<sup>60</sup> Offizielle Website der Gemeinde Andermatt

## Bevölkerungsentwicklung:<sup>61</sup>

Jahr	Bevölkerung	Jahr	Bevölkerung
1900	818	1980	1'545
1930	1'088	1990	1'404
1950	1'231	2000	1'395
1960	1'523	2003	1'372
1970	1'589	2006	1'340

### **2.4.3 Andermatt früher**

Andermatt wurde im Jahre 1203 erstmals urkundlich erwähnt. Die Walser (Germanen) gründeten im Urserental verschiedene Kolonien, darunter auch Andermatt (An der Matte). Im Jahre 1649 wurden dann schliesslich die seit dem Jahre 800 bestehenden Grundrechte des Benediktinerklosters Disentis abgelöst.<sup>62</sup>

Die Eröffnung der Gotthardbahn brachte für das Urserental nicht den erwarteten entscheidenden wirtschaftlichen Rückschlag. 30 Jahre nach der Gotthardstrasse waren 1866 auch die Oberalp- und die Furkastrasse gebaut worden. Diese lockten noch einigen Zusatzverkehr an, hatten jedoch nie einen wesentlichen Transit zu bewältigen. Für das Urserental waren der Fremdenverkehr und die militärischen Anlagen von Bedeutung. Die zentrale Lage und die Verkehrswege des Gotthards unterstrichen seine militärische Wichtigkeit. Andermatt wurde 1890 zum Waffenplatz mit Kaserne, Zeughaus und Übungsgelände.

Seit 1917 verbindet die Schöllenenbahn Göschenen mit Andermatt, 1926 wurde die Furka-Oberalpbahn in Betrieb genommen. Andermatt lag damit nicht nur im Zentrum des zentralalpiner Strassenkreuzes, sondern es war auch zum Bahnknoten geworden. Dies war wiederum förderlich für das Militär und den Fremdenverkehr. Dank der Entfaltung in diesen beiden Bereichen wuchs die Einwohnerzahl Andermatts von 712 im Jahre 1888 (nach der Bahneröffnung) auf 1'523 im Jahre 1960, also auf mehr als das Doppelte. Die Einwohnerzahl der Gemeinde Hospental nahm jedoch in der gleichen Zeitspanne um 12,4 Prozent ab.<sup>63</sup>

Um 1945 entstand ein Projekt, das einen Stausee im Urserental vorsah. Das Tal sollte bei der Schöllenen abgedämmt werden und das Dorf Andermatt wäre unter Wasser gesetzt worden. Die Ursener wehrten sich aber erfolgreich gegen den Bau, indem sie sich weigerten, Andermatt aufzugeben und ein höher gelegenes Neu- Andermatt zu beziehen.<sup>64</sup>

### **2.4.4 Sehenswürdigkeiten**

Eingangs des Tourismusdorfes Andermatt steht die uralte **Kolumbankirche**. Sie soll bereits seit dem 9. Jahrhundert da stehen und ein Hinweis darauf sein, wo das frühere Andermatt stand. Nach dem Verschwinden des schützenden Waldes musste es an seinem heutigen Standort neu aufgebaut werden.<sup>65</sup> Das Kloster Disentis erbaute an dieser Stelle eine Kapelle, die den heutigen Chor und einen hölzernen Vorbau umfasste. Zwischen dem 11. und dem 13. Jahrhundert wurde die Kirche ständig vergrössert und 1508 umgebaut. Erhalten hat sich das eingemauerte Sakramentshäuschen im Chor, ein Zeugnis gotischer Steinmetzkunst. 1579 erhielt der Turm den Spitzhelm und den hölzernen Aufbau.<sup>66</sup> Bis 1602 war die Kolumbankirche Talkirche von Urseren. Ihre letzte Restaurierung erhielt sie zwischen 1940- 42.<sup>67</sup>

<sup>61</sup> Offizielle Website der Gemeinde Andermatt

<sup>62</sup> Offizielle Website der Gemeinde Andermatt

<sup>63</sup> Gutersonn, Heinrich. Geographie der Schweiz. Band 2, Alpen. 1964. S. 208.

<sup>64</sup> Gutersonn, Heinrich. Geographie der Schweiz. Band 2, Alpen. 1964. S. 208.

<sup>65</sup> Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege. Gotthardroute. 1980. S. 65.

<sup>66</sup> Naturfreunde Schweiz. Kulturwege Alpen. 2000. S. 183

<sup>67</sup> Offizielle Website der Gemeinde Andermatt

Andermatt war, nachdem sich das Siedlungszentrum im späten Mittelalter von Althilch zum heutigen Standort verschoben hatte, einer der wichtigsten Etappenorte der Reisenden über den Gotthard. Im Zentrum des Handelsverkehrs standen die **Sust** und die Gaststätten.



Abb. 16: Die Kolumbankirche steht da, wo das frühere Andermatt stand. Wegen den Lawinen wurde das Dorf um einige hundert Meter verlegt und neu aufgebaut.

Die Sust wird 1583 erstmals erwähnt, 1767 musste das Gebäude nach dem Dorfbrand unter Verwendung von Bauteilen aus dem 16. Jahrhundert wieder aufgebaut werden. Die ehemalige Sust ist heute das Rathaus. 1910 wurde der südwestliche Eckturm angebaut. Der deutlichste äussere Hinweis auf die frühere Funktion des Hauses gibt der Laubengang auf der Strassenseite. Gegenüber der ehemaligen Sust liegt der **Rossbrunnen**. Hier tranken die Saumpferde, während ihre „Ledi“ (Last) sorgfältig im Warenlager im Erdgeschoss deponiert wurde. Der Brunnen steht auf dem gleichnamigen Platz. Auf dem Fontänenurm posiert mit dem Bären auch gleich das Wappentier des Urserentales. Ein wichtiger Hinweis im Zusammenhang mit dem früheren Passverkehr sind die immer noch sehr zahlreich betriebenen Gasthäuser. Ein weniger bekanntes Zeugnis des Passverkehrs ist der **Spittel**. Das Gebäude stammt aus dem Spätmittelalter und wurde noch bis Mitte des 20. Jahrhunderts von mittellosen Reisenden aufgesucht. Der ehemalige Spittel wurde renoviert und beherbergt heute das **Orts- oder Talmuseum** des Urserentales.<sup>68</sup> Das Haus zählt zu den schönsten Wohnbauten des Urserentales. In der kulturell und geschichtlich reichen Sammlung gibt es auch eine Säumerordnung aus dem Jahr 1363, die über die exakte Entlohnung der Fuhrleute orientiert.<sup>69</sup> Auch das Militär spielt für Andermatt eine wichtige Rolle. 1889 war der Baubeginn der militärischen Festungswerke. Durch die Armereform gingen im Kanton Uri seit 1990 über 400 Arbeitsplätze verloren. Der traditionsreiche Waffenplatz von Andermatt wurde 1998 zum ersten Armeesportzentrum der Schweiz und das ehemalige Militärspital zur modernen Unterkunft.<sup>70</sup>

<sup>68</sup> IVS- Dokumentation. Kanton Uri. UR 1.2.10. S.1.

<sup>69</sup> Naturfreunde Schweiz. Kulturwege Alpen. 2000. S. 183.

<sup>70</sup> Naturfreunde Schweiz. Kulturwege Alpen. 2000. S. 183.





Abb. 17: Dorfkern mit Blick aufs Rathaus



Abb. 18: Die katholische Dorfkirche St. Peter und Paul ist die bedeutendste Kirche des Urserentals.

### **2.4.5 Das Projekt Tourismusresort in Andermatt**

Der Ägyptische Milliardär Samih Sawiris und seine Hotelgruppe Orascom Hotels & Development (OHD) planen in Andermatt den Bau eines Tourismusresort. Dieser soll aus Hotels, Ferienwohnungen, Ferienhäusern, einem 18-Loch-Golfplatz sowie verschiedenen Sport- und Wellnessanlagen bestehen. In Andermatt wird die Gastbettzahl somit von 1'300 auf 4'300 erhöht (im Vergleich mit Engelberg: 8'500 Gastbette).<sup>71</sup>

Der Teilzonenplan hat natürlich den Anforderungen der eidgenössischen Raumplanungsgesetze (RPG) sowie dem Baugesetz des Kantons Uri zu entsprechen. Im Weiteren sind die gesetzlichen Grundlagen des Bundes (zum Beispiel Umweltschutzgesetz, Lärmschutzverordnung,...) sowie die gesetzlichen Grundlagen des Kantons zu berücksichtigen.

Das Problem bei der Realisierung des Tourismusprojekts ist der Flächenbedarf. Dieser übersteigt nämlich die bestehenden Baukapazitäten. So befinden sich die benötigten Flächen teilweise in der Bauzone, teilweise aber auch in der Landwirtschaftszone (zum Beispiel der Golfplatz). Für eine mittel- und langfristige Siedlungserweiterung wird das Entwicklungsgebiet „Giessen/Im Boden“ vorgesehen. Doch für dieses Problem scheint es eine Lösung zu geben. Die Armee hat sich in den letzten Jahren stark aus Andermatt zurückgezogen. Durch das Tourismusprojekt könnten die Militärzonen anderweitig genutzt werden.<sup>72</sup>

In der Änderung des kantonalen Richtplans im November 2006 legte die Urner Regierung die übergeordneten raumplanerischen Ziele und Massnahmen zur Unterstützung des Projekts fest. Im Januar 2007 hat der Bundesrat die Anpassungen des Urner Richtplans genehmigt. Er verlangte aber eine besondere Rücksicht auf Landschaft und Natur. Eine Berücksichtigung der Ziele und Grundsätze der Raumplanung befindet sich im Anhang ab S. 90.

Die wenigen Einsprachen aus der Bevölkerung zeigen, dass das Projekt für Andermatt viele Vorteile bringt. Die Urner Regierung und die Zürcher Hochschule Winterthur (ZHAW) sagen für das Urserental eine düstere Zukunft voraus, wenn das Projekt nicht realisiert wird. Das Tourismusresort soll zum Beispiel direkt oder indirekt 2'000 neue Arbeitsplätze bringen. So könnte auch das „Ausbluten“ von Andermatt verhindert werden. Beim Betrachten der letzten Zahlen der Bevölkerungsentwicklung zeigt sich, dass die Bevölkerung kontinuierlich abgenommen hat. Das Projekt könnte Andermatt wieder zu einem blühenden Ort machen.

<sup>71</sup> Offizielle Website der Gemeinde Andermatt

<sup>72</sup> Offizielle Website der Gemeinde Andermatt

Wieso ist die Raumplanung überhaupt so wichtig? Die Bevölkerung konzentriert sich zunehmend in der Stadt. Da immer mehr an Fläche in Aussenquartieren und nahen Gemeinden überbaut wird, geht Kulturland verloren, was sich sowohl für die Landwirtschaft als auch für die Menschen, die Erholung suchen, als nachteilig erwies. Durch die Entkoppelung von Arbeitsplatz und Wohnort wird Pendlerverkehr erzeugt, der ein gut ausgebautes Verkehrsnetz benötigt. Dieser belastet aber durch Lärm und Schadstoffe die Umwelt. Während ausgedehnte Landstriche verstädtert werden, leiden besonders abgelegene Bergtäler unter der Abwanderung. Besserung erhofft man sich durch die Tourismusförderung, die aber auch den Nachteil mit sich bringt, dass bisher landwirtschaftlich genutzte Flächen durch Zweitwohnungen planlos überbaut werden.

Es ist nun die Aufgabe der Raumplanung, solchen Problemen entgegen zu wirken und sicher zu stellen, dass der Boden haushälterisch genutzt wird. Mit den Zielsetzungen wie „Siedlungsentwicklung nach innen“ und „Siedlungsbegrenzung“ wird angedeutet, dass in Zukunft das Überbauen von weiterem Kulturland möglichst gebremst werden soll. Siedlungen sollen sich nicht mehr strukturlos ausdehnen, sondern auf geeignete Standorte im Siedlungsinne umgelenkt werden.<sup>73</sup>

## **2.4.6 Didaktische Hinweise**

### **2.4.6.1 Hinweise zur Exkursion/ zum Unterricht**

Andermatt ist ein typischer Tourismusort. Je nach dem wie viel Gewicht dieses Thema erhalten soll, wäre es sinnvoll, das Dorf mit einem Industrieort zu vergleichen. Für Andermatt als Beispiel spricht auch, dass es im Moment wegen dem neuen Tourismusprojekt sehr häufig in den Medien anzutreffen ist. Mit diesem lässt sich auch gleich die Thematik der Raumplanung abdecken. Bei Arbeitsblatt 7 (Der Tourismus in Andermatt) überlegen sich die SchülerInnen, welche Vorteile und Nachteile das Tourismusprojekt hat.

Auch für diesen Ort war der Verkehr über den Gotthard ein wichtiger Erwerbszweig. So war Andermatt ein wichtiges Etappenziel für den Saumverkehr. Deshalb sind hier immer noch zahlreiche Relikte aus dieser Zeit erhalten. Mit Arbeitsblatt 6 (Reliktsuche in Andermatt) werden die SchülerInnen für solche Hinweise sensibilisiert. Es wäre auch denkbar, die Klasse zu teilen und eine Hälfte auf die Reliktsuche zu schicken, während sich die andere auf den Tourismus konzentriert. Woran erkennt man, dass für Andermatt der Tourismus eine wichtige Rolle spielt? Fallen den Jugendlichen die zahlreichen Hotels, die Gasthäuser, die Touristeninformation, die Bergbahnen usw. auf? Bei einer Besprechung können die Ideen und Vorschläge der beiden Gruppen zusammengetragen werden. Die Reliktsuche ist ein Arbeitsblatt, das nur vor Ort gelöst werden kann. Der Tourismus kann vor der Exkursion, aber auch nachher behandelt werden. Wird in Andermatt, wie vorhin vorgeschlagen, zuerst nach Hinweisen auf den Tourismus gesucht, so könnte dies als Einstieg dienen. So kann später im Schulzimmer Andermatt als Tourismusort vorgestellt werden, mit einem Industrieort verglichen und das Tourismusprojekt der OHD beurteilt werden. Zudem könnte man näher auf die Raumplanung eingehen. Eine Möglichkeit wäre, in der Klasse zuerst eine Umfrage zu machen, was sie vermuten, wieso dass Raumplanung wichtig ist. Anschliessend könnten die SchülerInnen den Text (LT 3) lesen.

Die Gemeinde Andermatt ist auch für seinen Bannwald sehr bekannt. Wichtig ist, den SchülerInnen zu zeigen, wieso der Wald so wichtig ist und welche Funktionen er erfüllt. So ist es auch hilfreich ihnen zu zeigen, dass das frühere Andermatt bei der Kolumbankirche stand. An diesem Gotteshaus kommt man vorbei, wenn man die Strecke Göschenen- Andermatt zu Fuss durch die Schöllenen geht.

In Andermatt befindet sich auch das Orts- oder Talmuseum des Urserentals. Das Museum hat von Mittwoch bis Samstag (im Winter auch am Sonntag) von 16.00 bis 18.00 offen. Gruppen sollten sich vorher anmelden. Eine Anfrage lohnt sich, um das Museum auch aus-

---

<sup>73</sup> Burri, Klaus. Schweiz. Geografische Betrachtungen. 1995. S.97.

serhalb der Öffnungszeiten besuchen zu können. Informationen findet man unter [www.andermatt.ch/de/sommer/sehenswuerdigkeiten](http://www.andermatt.ch/de/sommer/sehenswuerdigkeiten). Hier findet man Auskünfte über Führungen und Benützung der Räumlichkeiten. Für die Schule könnte die Säumerordnung aus dem Jahr 1363 sehr interessant sein.

#### **2.4.6.2 Internetseiten als Informationsquelle:**

- [www.andermatt.ch](http://www.andermatt.ch) (Dies ist eine Website, die voll auf den Tourismus ausgerichtet ist. Hier erfährt man alles über die Öffnungszeiten vom Museum oder Übernachtungsmöglichkeiten. Zudem findet man auch Informationen zu den umliegenden Orten wie Hospental oder Realp. Wer sich aber über die Gemeinde Andermatt informieren möchte, der findet hier nicht viel Brauchbares.)
- [www.gemeinde-andermatt.ch](http://www.gemeinde-andermatt.ch) (Hier erfährt man alles über die Gemeinde. Ob über die Geschichte, Klima, Geologie oder das neue Tourismusprojekt: auf der offiziellen Website der Gemeinde Andermatt kann man praktisch alles nachlesen.)
- [de.wikipedia.org/wiki/Andermatt](http://de.wikipedia.org/wiki/Andermatt) (Die wichtigsten Daten sind hier in einer Tabelle aufgelistet. Zudem enthält die Website Informationen über die Geschichte der Gemeinde.)

#### **2.4.6.3 Mögliche Lernziele:**

##### Andermatt als Tourismusdorf:

Die SchülerInnen kennen die wirtschaftlichen Merkmale der Wohnregion Urserental, insbesondere diejenigen von Andermatt.

Den SchülerInnen sind die Unterschiede von Industrieort und Tourismusort bewusst.

##### Andermatt und sein Tourismusprojekt (Raumplanung):

Die SchülerInnen wissen, warum Raumplanung nötig ist.

Die SchülerInnen können sich eine Meinung über das Tourismusprojekt bilden und kennen die Vor- und Nachteile des Projekts für Andermatt.

Die SchülerInnen lernen die Entwicklung Andermatts kennen und erkennen auch die Nutzungskonflikte, die entstehen könnten. (Bsp. Andermatt als Erholungslandschaft. Wie lange noch?)

##### Andermatt als Etappenziel des Saumverkehrs:

Die SchülerInnen erkennen Relikte aus der Säumerzeit und können diese in der Saumorganisation einordnen.

Die SchülerInnen lernen die wichtigsten Bestandteile des Saumverkehrs kennen. (Bsp. Sust, Genossenschaftsgrenzen, usw.)

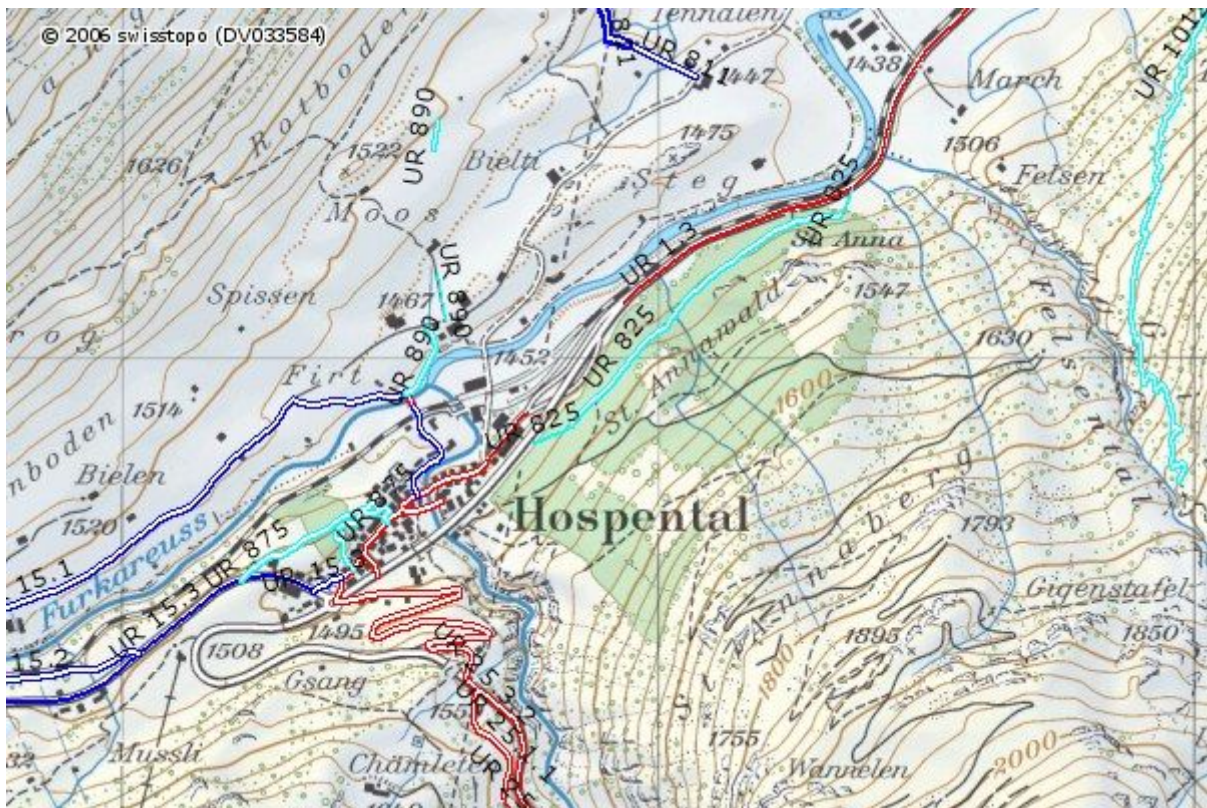
#### **2.4.6.4 Dazugehörige Arbeitsblätter:**

- AB 6: Reliktsuche in Andermatt, S. 67
- AB 7: Der Tourismus in Andermatt, S. 68
- LT 3: Raumplanung, S. 69



## 2.5 Hospental

### 2.5.1 Kartenausschnitt Hospental<sup>74</sup>



### 2.5.2 Hospental heute

Hospental liegt auf einer Höhe von 1'452 m. ü. M. und ist eine politische Gemeinde des Kantons Uri. Die Gemeinde liegt im Urserental zwischen Andermatt und Realp. Sie verfügt über eine Fläche von 34.97 km<sup>2</sup>. Die Gemeinde Hospental besteht ausschliesslich aus dem gleichnamigen Strassendorf sowie dem Weiler Zumdorf, das wegen der Lawinengefahr im Winter nicht mehr bewohnt wird. Sie zählte Ende Dezember 2005 220 Einwohner, wobei auch hier die Probleme identisch sind mit denjenigen in Andermatt (sinkende Einwohnerzahl).<sup>75</sup> Für Hospental spielt auch der Tourismus eine wichtige Rolle. Das Dorf liegt am Fusse des Skigebietes Winterhorn, das relativ schneesicher ist. Neben dem Skifahren gibt es aber noch zahlreiche andere Wintersportmöglichkeiten. Es besitzt zudem die einzige Jugendherberge im Urserental.<sup>76</sup> Traditionen werden beibehalten. Wie früher findet die Talgemeinde (eine Art Bürgerversammlung) immer am dritten Sonntag im Mai vor der Dorfkirche statt.<sup>77</sup> Das Dorf ist sehr gut erschlossen. In Hospental halten die Regionalzüge der Matternhorn-Gotthard-Bahn sowie Postautos. Ausserdem verlaufen die Hauptstrassen Nummer 2 (Gotthardpassstrasse) und 19 (Furkapassstrasse) neben dem Dorf vorbei.<sup>78</sup>

<sup>74</sup> Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz

<sup>75</sup> Wikipedia Hospental

<sup>76</sup> Andermatt Tourismus, Hospental

<sup>77</sup> Andermatt Tourismus, Hospental

<sup>78</sup> Wikipedia Hospental

### 2.5.3 Hospental früher

Den Beginn des Strassendorfes Hospental bildete eine im 9. oder 10. Jahrhundert vom Kloster Disentis gegründeten Herberge. Zumdorf wurde von den eingewanderten Walsern gegründet. Säumerei, Gastgewerbe, Solddienst und Kristallhandel ergänzten die verbreitete Landwirtschaft. 1669 brannte das Dorf nieder. Aufgrund der ausgebauten Alpenpässe blühten auch die Kutscherei und die Hotellerie auf, wobei diese unter der Fertigstellung der Gotthardbahn 1882 empfindlich litten. Bis 1886 gehörte Hospental der Pfarrei Andermatt an, bevor eine eigenständige Pfarrei geschaffen wurde. 1888 emanzipierte sich Hospental weiter und ging als eigenständige Gemeinde aus der Talgemeinde Urseren hervor. Im 20. Jahrhundert setzte die Gemeinde immer mehr auf den Tourismus. So erhielt das Dorf 1926 eine Station der Furka-Oberalp-Bahn (heute Matterhorn-Gotthardbahn) sowie 1960 den ersten Skilift. Eine Umgehungsstrasse entlastet seit 1383 den architektonisch bedeutsamen Dorfkern.<sup>79</sup>

### 2.5.4 Sehenswürdigkeiten

Der Weg von Andermatt nach Hospental führt am (je nach Route auch durch den) St. Annawald vorbei. Die Bedeutung dieses zentralen Teils der Strasse durch das Urserental wird durch den Standort der **Richtstätte** oberhalb von St. Anna unterstrichen. Sie besteht aus zwei steinernen, keilförmigen Pfeilern. Ob diese allerdings von Anfang an aus Stein gemauert waren, ist fraglich. Der Zeitpunkt der Errichtung des Galgens dürfte mit der Hohen Gerichtsbarkeit zusammenfallen, die seit 1382 im Besitze der Talschaft war. Beim St. Annawald handelt es sich übrigens um eine Aufforstung aus der Zeit nach 1874, die den Ost-Dorfteil von Hospental und die Strasse schützen soll.<sup>80</sup> Der Ortsname Ospital oder Hospital kommt vom lateinischen *hospitaculum*: Herberge, Spital. Das schon 1285 unter diesem Namen erwähnte Dorf besitzt mit dem so genannten **Langobardenturm** ein auffälliges Wahrzeichen. Der Wehrturm wurde im 13. Jahrhundert als Sitz der Edlen von Hospental, Dienstleute des Klosters Disentis, erbaut.<sup>81</sup> Der Turm gilt heute als mittelalterliches Verwaltungszentrum der im Urserental liegenden Güter des Klosters. Sogar ein eigener Adel ist seit dem frühen 13.



Abb. 19: Die Gotthardreussbrücke



Abb. 20: Der Langobardenturm- das Wahrzeichen von Hospental.

<sup>79</sup> Wikipedia Hospental

<sup>80</sup> IVS- Dokumentation. Kanton Uri. UR 1.2. S.1.

<sup>81</sup> Naturfreunde Schweiz. Kulturwege Alpen. 2000. S. 196.



Jahrhundert verbürgt. Der Langobardenturm wurde früher in den Zusammenhang mit der ihn passierenden Nord-Süd-Alpenüberquerung gebracht und sogar als Glied einer Kette langobardischer Kastelle entlang des Weges über den Gotthard angesehen.<sup>82</sup>

Eingangs des Dorfes steht das 1703 erbaute **Gasthaus St. Gotthard**, das General Suworow als Quartier diente. Das Gebäude wurde als Privathaus gebaut und erst 1906 als Privathaus umgebaut. Die **Gotthardreussbrücke** neben dem Gasthaus gehört zu den ältesten Brücken im Tal. Der heutige Bau wurde von Säckelmeister Johann Jakob Müller 1681 erstellt. Die Aufgaben des Säckelmeisters in Ursern waren es, die Wege, Brücken und Stege zu beaufsichtigen. Er hatte dafür zu sorgen, dass nötige Reparaturen rechtzeitig vorgenommen und neue Wege angelegt wurden. Die Kosten von 5 Gulden durften jedoch nicht überschritten werden.<sup>83</sup> Sehr sehenswert ist die 1719 im oberen Dorfteil am Saumweg erbaute **St. Karlskapelle**. Hier kennzeichnet ein sinnreicher Wandspruch von Johann Wolfgang Goethe den „Scheidepunkt Europas“.<sup>84</sup> In Hospental treffen nämlich die Passstrassen über Gotthard, Oberalp und Furka zusammen. Die Bedeutung dieser Wegscheide zwischen Sprach- und Kulturräumen würdigte Goethe mit folgenden Worten:

„Hier trennt der Weg, o Freund, wo willst du hin? Willst du zum ew'gen Rom hinunterziehn? Hinab zum heil'gen Köln, zum deutschen Rhein? Nach Westen weit ins Frankenland hinein?“<sup>85</sup>



Abb. 21: Der Galgen im St. Annawald



Abb. 22: Die St. Karlskapelle mit ihrem Wandspruch

## 2.5.5 Didaktische Hinweise:

### 2.5.5.1 Hinweise zur Exkursion/ zum Unterricht

Hospental hat einige Sehenswürdigkeiten zu bieten. Vor allem die St. Karlskapelle mit ihrem Wandspruch von Goethe ist sicher sehenswert. Es wäre interessant, die SchülerInnen über den Vers diskutieren zu lassen. Verstehen sie den Sinn des Wandspruchs und sind sie sich der Bedeutung des Urserentals als Wegscheide bewusst? Vielleicht könnte mit einer Schweizer Karte nachgeholfen werden, damit die „Weg- Möglichkeiten“ besser nachvollzogen werden können. An Arbeitsblatt 10 (Reliktsuche in Hospental) sollte nur gearbeitet werden, wenn das Arbeitsblatt zu den Relikten in Andermatt nicht gemacht wurde, oder wenn genügend Zeit vorhanden ist. Hier sollte man aber weniger Zeit zur Verfügung stellen. Es wäre auch denkbar, wenn das Arbeitsblatt bereits in Andermatt gelöst wurde, die Lernziele

<sup>82</sup> IVS- Dokumentation. Kanton Uri. UR 25. S.1.

<sup>83</sup> IVS- Dokumentation. Kanton Uri. UR 1.2.9. S.1.

<sup>84</sup> Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege. Gotthardroute. 1980. S. 65.

<sup>85</sup> Naturfreunde Schweiz. Kulturwege Alpen. 2000. S. 197.

hier zu überprüfen: Erkennen die SchülerInnen hier die Relikte? So merkt die Lehrperson schnell, ob die Schüler schon dazugelernt haben oder nicht. Dies lässt sich natürlich auch ohne Arbeitsblatt bei einem kleinem Marsch durch Hospental (Bsp. Besuch der St. Karlskapelle) überprüfen. Als Entspannung dient das Wappenrätsel. Die SchülerInnen sollten wissen, dass der Bär das Wappentier des Urserentals ist. So braucht man etwas Glück, um Andermatt und Hospental dem richtigen „Bärenwappen“ zuzuordnen, die sich ja nicht besonders gross unterscheiden. Klar sollte hingegen Göschenen sein, wenn die Zollbrücke und das Posthorn erkannt werden. Airolo ist dasjenige Wappen, das dann übrig bleibt. Die SchülerInnen lernen so, Wappen genauer anzuschauen und werden sich so bewusst, dass diese manchmal mehr aussagen, als der erste Blick vermuten lässt. Bei einer mehrtägigen Exkursion eignet sich Hospental gut als Etappenziel. Das Dorf verfügt über die einzige Jugendherberge im Tal. Es gibt aber auch andere Übernachtungsmöglichkeiten. Informationen findet man auf folgenden Internetadressen:

### **2.5.5.2 Internetseiten als Informationsquelle:**

- [www.andermatt.ch](http://www.andermatt.ch) (Hier findet man unter dem Link zu Hospental eine Liste von Übernachtungsmöglichkeiten für Gruppen, unter anderem auch für die Jugendherberge. Über die Gemeinde oder das Dorf findet man hier nicht besonders viel. Da empfiehlt sich schon eher die Seite von Wikipedia.)
- [de.wikipedia.org/wiki/Hospental](http://de.wikipedia.org/wiki/Hospental) (Diese Website enthält die wichtigsten Daten über die Gemeinde und ein wenig über die Geschichte.)

### **2.5.5.3 Mögliche Lernziele:**

#### Hospental als Etappenziel des Saumverkehrs:

Die SchülerInnen erkennen Relikte aus der Säumerzeit und können diese in der Saumorganisation einordnen.

Die SchülerInnen lernen die wichtigsten Bestandteile des Saumverkehrs kennen. (Bsp. Sust, Genossenschaftsgrenzen, usw.)

Die SchülerInnen wissen, welche Faktoren den Passverkehr über den Gotthard beeinflussen (und diesen schliesslich auch ruinierten).

#### Hospental als Wegscheide:

Die SchülerInnen sind sich bewusst, welche Bedeutung das Urserental, vor allem Hospental, während der Säumerzeit für den Transitverkehr hatte.

### **2.5.5.4 Dazugehörige Arbeitsblätter:**

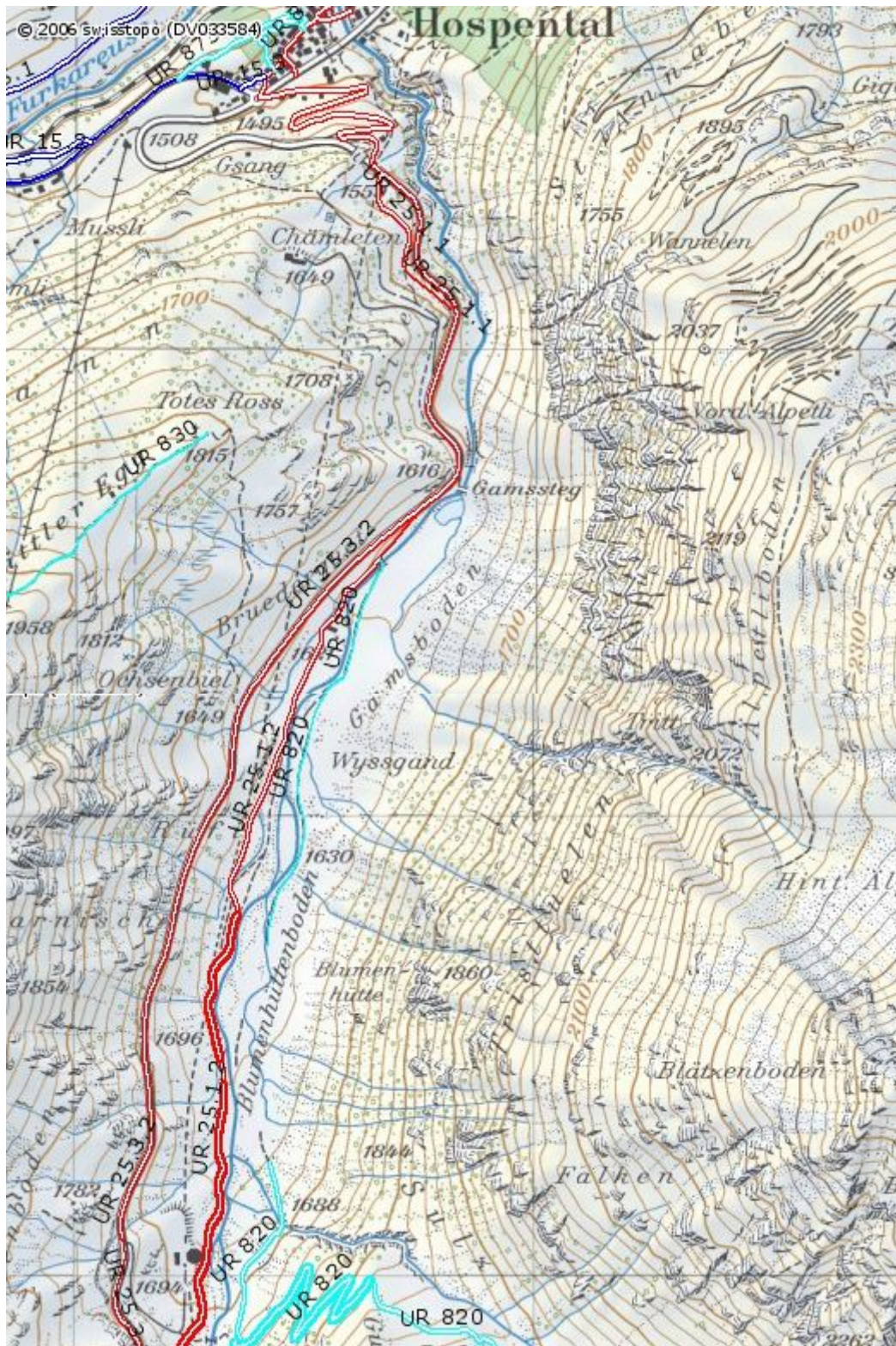
- AB 10: Reliktsuche in Hospental, S. 73



## 2.6. Mätteli, Brüggloch

### 2.6.1 Kartenausschnitte Hospental- Gotthard- Hospiz

#### 2.6.1.1 Kartenausschnitt Hospental- Blumenhüttenboden<sup>86</sup>



<sup>86</sup> Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz







## 2.6.2 Der Saumpfad

Oberhalb von Hospental ist der Saumpfad nach Eröffnung der Kunststrasse entweder eingewachsen oder der Pflasterung beraubt worden. Er ist somit nur noch anhand einer schwachen, selten begangenen Trassierung sichtbar. Zwischen Chämleten und Gamssteg ist der heutige Pfad kaum mit dem historischen identisch. Man findet hingegen einen Hangweg als mögliches Relikt des Saumweges. Ab Gamsboden schliesslich ist der mit Bollensteinen gepflasterte Saumweg über weite Distanzen gut sichtbar.<sup>88</sup> In St. Antoni zwischen Hospental und Chämleten stand früher sehr wahrscheinlich eine Kapelle am Weg. Sie ist auf den Karten von 1872 zwar nicht eingezeichnet, doch deutet der Flurname darauf hin.<sup>89</sup> Im Anhang (S.94 und 95) befinden sich zwei Karten vom Streckenabschnitt Gamsboden- Mätteli und Mätteli- Brüggloch.



Abb. 23: Das Gotthardreusstal unterhalb von Brüggloch. Unterhalb der Kunststrasse ist der zum Teil renovierte Saumpfad sichtbar.

Der Saumweg ist vor allem beim Aufstieg zum Brüggloch besonders gut erhalten. Der alte Pfad wurde teilweise restauriert und gepflastert. Das Brüggloch markiert die Grenze zwischen den Kantonen Tessin und Uri, zwischen dem Deutschen und dem Italienischen.<sup>90</sup> Die Strecke von Hospental an die Kantongrenze ist das alpine Kernstück des alten Gotthardpassweges auf der Urner Seite. Sie folgt der hier entspringenden Gotthardreuss in einem Tal, das allein in Brüggloch eine Verengung aufweist. Zwischen St. Annawald und Mätteli wäre eine direkte Linienführung auf der Ostseite der Reuss denkbar, aber aus topographischen Gründen hat sich der westliche Aufstieg als sichere Variante durchgesetzt. Zwischen Hospental und der Kantongrenze ist der Gotthardsaumweg über weite Strecken mit seiner charakteristischen Bollenpflasterung erhalten. Daneben findet man vor allem vor Brüggloch unbefestigte Spuren im Gelände, die durchaus noch älter sein können.<sup>91</sup>

<sup>88</sup> IVS- Dokumentation. Kanton Uri. UR 25.1. S.1

<sup>89</sup> IVS- Dokumentation. Kanton Uri. UR 25.1.1. S.1

<sup>90</sup> Naturfreunde Schweiz. Kulturwege Alpen. 2000. S. 197.

<sup>91</sup> IVS- Dokumentation. Kanton Uri. UR 25. S.2



Abb. 24: Der Saumpfad unterhalb von Brüggloch



Abb. 25: Die charakteristische Bollenpflasterung in Nahaufnahme

Am Mätelistutz sind Spuren von älteren Linienführungen zu erkennen (Hohlweg, Randplatten, Mauer, Grasspur). Die Hohlwegrelikte dürfen mit einiger Sicherheit als Spuren der Passbegehung vor dem Saumweg interpretiert werden.<sup>92</sup> Nach dem Aufstieg über den Brüggstutz muss der Saumpfad die Schlucht des Brügglochs überwinden. Man erkennt hier verschiedene Wegvarianten und –generationen. Der Saumweg nahm zwei verschiedene Verläufe:<sup>93</sup>

- Der erste Wegast (als „untere Variante“ bezeichnet) führt unter der heutigen Brücke hindurch und ist hier an den anstehenden Felsen gelehnt. Das Hochwasser vom August 1987 zerstörte den Weg über eine Länge von 30 m.
- Der zweite Wegast („obere Variante“) biegt nach Westen ab und führt zum Niveau der heutigen Strasse hinauf.
- Aufgrund des Feldbefundes kann noch eine dritte, möglicherweise eine ältere Fuss- oder Saumwegvariante postuliert werden. Sie zweigt bereits weiter unten ab und führt auch zum Niveau der heutigen Strasse hinauf.

### **2.6.3 Die Kunststrasse**

Um dem drohenden Zerfall des Transithandels über den Gotthard zu begegnen, schlossen 1826 die Stände Uri, Luzern, Basel, Solothurn und Tessin in Altdorf ein Konkordat mit dem Ziel, den Gotthardsaumpfad und seine Zufahrten auszubauen. Die verschiedenen Teilstücke wurden von unterschiedlichen Architekten und Ingenieuren gebaut. So konstruierte zum Beispiel den Weg durch die Schöllenen Karl Emanuel Müller aus Altdorf, während Carlo Columbara das Teilstück zwischen Hospental und der Kantonsgrenze erstellte. Die neue Strasse war im Durchschnitt sechs Meter breit und hatte in den oberen Teilen eine Steigung von 7-8%, im Maximum 10%. Der Tessiner Abschnitt zwischen der Kantonsgrenze und Airolo wurde nach den neusten Erkenntnissen erstellt. Der Unterhalt der neuen Kunststrasse wurde von beiden Kantonen aber vernachlässigt, was sich besonders im weniger professionell gebauten Urner Teil nachhaltig auswirkte. Eine Verbesserung brachte am 17. Mai 1837 die erlassene Verordnung zur „Öffnung, Unterhaltung und Sicherung der Strasse von Flüelen bis

<sup>92</sup> IVS- Dokumentation. Kanton Uri. UR 25.1.2. S.1

<sup>93</sup> IVS- Dokumentation. Kanton Uri. UR 25.1.2. S.7



an die Grenze des Kantons Tessin“, an welcher natürlich auch der südliche Kantonsnachbar Anteil hatte.<sup>94</sup>



Abb. 26: Die Gotthardreuss beim Brüggloch

Das grösste Problem technischer und organisatorischer Art stellte sich bei der Offenhaltung des Passes im Winter. Für die Schneeräumungsarbeiten vorteilhaft waren die Schirmhäuser, die aufgrund des Altdorfer Konkordates in der Mitte der 1830er Jahre gebaut wurden. Diese Schirmhäuser gab es im Mätteli, auf dem Hospiz und in S. Giuseppe in der Tremolaschlucht. Neben Fuhrleuten und Reisenden fanden nun auch Schneebrucharbeiter und ihre Tiere Unterkunft und Schutz. Auch die Anlage von so genannten „Winterwegen“, die von den Säumern seit jeher benutzt werden, erleichterte den Schneebruch, da sie gefährliche Lawinenzüge und Wechten nach Möglichkeit umgingen.<sup>95</sup>

Auf der Kunststrasse finden sich mehrere Relikte aus der „Alten Zeit“, als der gesamte Gotthardverkehr noch über den Pass rollte. So zum Beispiel die Distanzsteine. An der Kantonsgrenze steht ein grösserer Stein, der darauf hinweist, dass man sich „44,78 Kil. Von Altdorf“ weg befindet. Nebst den Kilometersteinen ist das Schutzhaus im Mätteli ein weiterer Wegbegleiter. Dieses „Wegerhaus“ ist ein solides Gebäude, das heute als Restaurant dient.<sup>96</sup>

#### **2.6.4 Landschaft**

Das Gotthardreusstal wurde von Gletscher und der Gotthardreuss gestaltet. Die Gotthardreuss hat in diesem Tal mehrere Fließrinnen, die sich ähnlich wie ein geflochtener Haarzopf verzweigen und wieder zusammenfliessen. Diese verflochtenen (verwilderten) Flüsse findet man in vielen topografischen Positionen wie zum Beispiel in weiten Tälern in der unmittelbaren Nachbarschaft von Bergzügen oder in breiten Tälern der Tiefebene. Gewöhnlich bilden sich Verflechtungen dort, wo die Wasserführung der Flüsse grossen Schwankungen unter-

<sup>94</sup> IVS- Dokumentation. Kanton Uri. UR 25.3. S.1

<sup>95</sup> IVS- Dokumentation. Kanton Uri. UR 25.3. S.1

<sup>96</sup> IVS- Dokumentation. Kanton Uri. UR 25.3.2. S.3



liegt. Auch wichtig ist die hohe Sedimentfracht und leicht erodierbare Ufer. Sehr typisch ist die Ausbildung in den mit Sedimentfracht überladenen Flüssen an den Rändern abschmelzender Gletschern.<sup>97</sup>

Wie schon erwähnt sind im Reusstal Lawinenabgänge sehr häufig. Wenn auch nicht so schlimm wie das Urserental ist das Gotthardreusstal auch durch Lawinen gefährdet. Dies lässt sich unter anderem auch durch die spärliche Vegetation schliessen. Vor allem die Grünerle konnte sich an den Lawinhängen durchsetzen. Die Scheunen sind meistens mit einem Lawinenschutzwall gesichert. Auch Steinschläge sind hier häufig.

## **2.6.5 Didaktische Hinweise:**

### **2.6.5.1 Hinweise zur Exkursion/ zum Unterricht**

Ab Hospental (1'452 m.ü.M) beginnt nun das alpine Kernstück des Gotthardpassweges. Bis zum Mätteli (1'753 m.ü.M) sind ziemlich genau dreihundert Höhenmeter zu bewältigen. Der Aufstieg ist also über weite Strecken sehr steil und geht an die Substanz. Nach dem „Grossen Buch vom Gotthard“ von Karl Lüönd wird für diesen Abschnitt 1 Stunde und 10 Minuten einberechnet. Man muss jedoch sicher genügend Zeit für Pausen einkalkulieren. Trotz der Anstrengung ist die Wanderung durch das Gotthardreusstal sehr schön und abwechslungsreich. Wer unter Zeitdruck ist oder die Zeit anders einsetzen will, der kann aber diese Wanderung abkürzen. Dafür gibt es leider nicht viele Möglichkeiten. Entweder man wandert bis ins Mätteli und setzt die Reise auf den Pass mit dem Postauto fort, oder man macht es gerade umgekehrt: Man nimmt das Postauto bis zum Mätteli und wandert von dort an bis zum Hospiz. Die zweite Variante ist vielleicht etwas sicherer, da die Wanderzeit bei so steilen Abschnitten schwierig zu berechnen ist. Da nur dreimal pro Tag ein Postauto fährt, wäre es ärgerlich, eins zu verpassen. Der zweiten Streckenabschnitt Mätteli- Gotthard-Hospiz (2'091m.ü.M) ist etwas weiter, da er im Durchschnitt etwas weniger steil ist, wird mit 1 Stunde 30 Minuten nur unwesentlich mehr Zeit eingerechnet. Bei beiden Abschnitten ist der alte, zum Teil auch renovierte, Gotthardsaumweg erkennbar. Besonders das Stück bei Brüggloch ist sehr eindrücklich.

Die Wanderung kann genutzt werden, um das Thema Talformen oder Naturkräfte (Lawinen, Steinschläge usw.) zu behandeln. Dafür braucht es nicht unbedingt viel Zeit, da mit Beobachtungsaufträgen und kurzen Besprechungen gearbeitet werden kann. Die Beobachtungsaufträge sollten sicherstellen, dass die SchülerInnen die Umgebung bewusst wahrnehmen. So fallen ihnen die vielen Geröllhaufen auf, die von Steinschlägen übrig geblieben sind. Hinweise auf Lawinen sind auch im Sommer zu beobachten. So sind zum Beispiel an den Scheunen Lawinenschutz angebracht, oder vielleicht achtet sich auch jemand auf die spärliche Vegetation? Man könnte auch von Anfang an mit der Frage die Diskussion starten, warum es in dieser Gegend keine Wohnhäuser hat. Auf dem Arbeitsblatt 11 (Beobachtungen Mätteli/ Brüggloch) können die Ergebnisse festgehalten werden.

### **2.6.5.2 Mögliche Lernziele:**

#### Das Gotthardreusstal:

Die SchülerInnen wissen, welche Faktoren für die Talform des Gotthardreusstals verantwortlich sind.

Die SchülerInnen erkennen, dass dieses Tal den Naturkräften (wie Steinschlag und Lawinen) stark ausgesetzt ist. Sie sehen damit auch den Zusammenhang, warum das Tal kaum (resp. nur im Sommer) bewohnt ist.

Die SchülerInnen haben eine Vorstellung davon, wie der Saumweg zur Zeit des Saumverkehrs ausgesehen hat. Sie erfahren auch, wie anstrengend das Leben als Säumer sein

---

<sup>97</sup> Siever, Raymond/Press, Frank. Allgemeine Geologie. 2001. S.340.

konnte (Dies wäre vielleicht ein Argument dafür, die Strecke von Hospental bis zum Hospiz an einem Stück zu bewältigen)

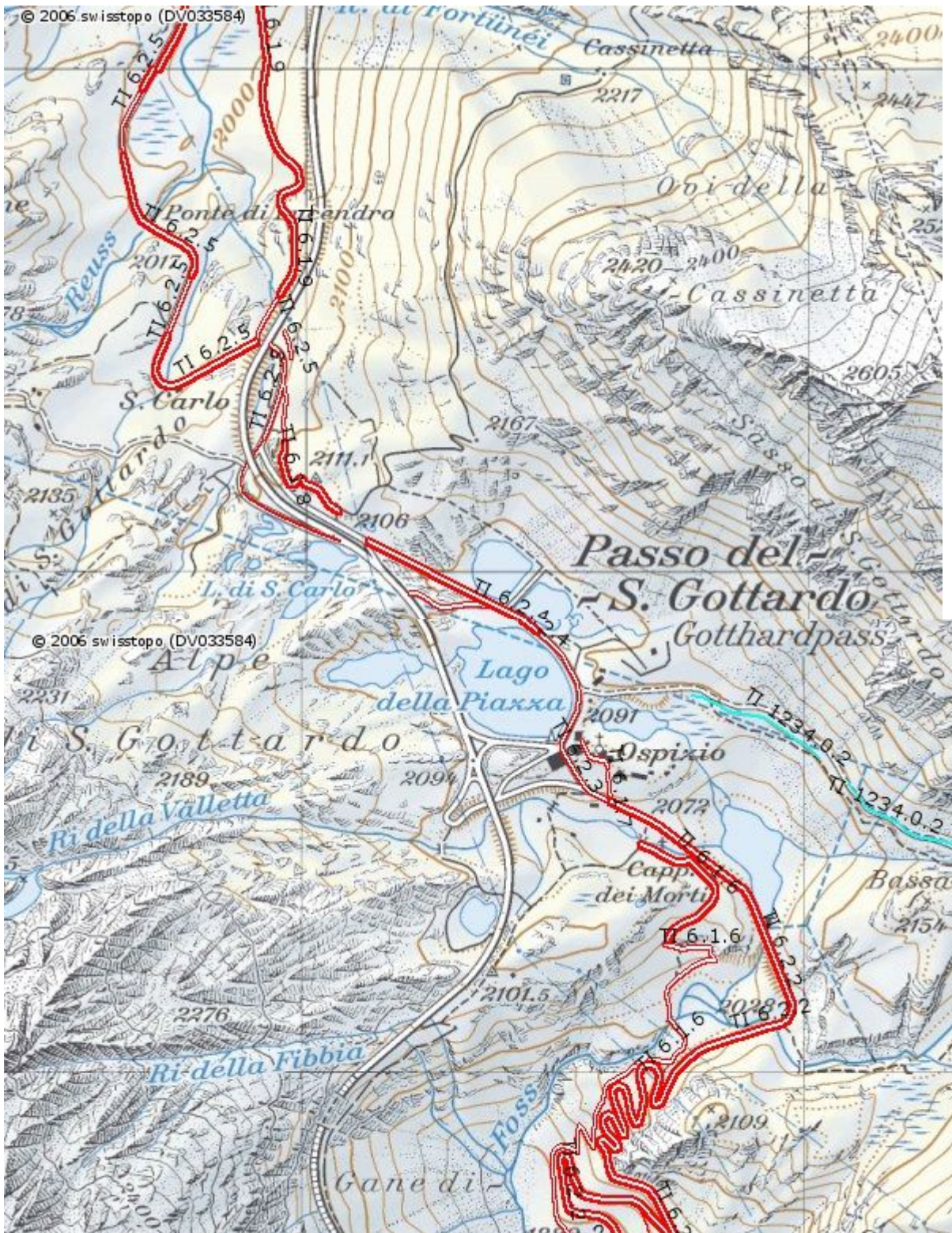
### **2.6.5.3 Dazugehörige Arbeitsblätter:**

- AB 11: Beobachtungen Mätteli/ Brüggloch, S. 74

## 2.7 Gotthardpass, Hospiz

### 2.7.1 Kartenausschnitte

#### 2.7.1.1 Kartenausschnitt Rodont- Tremolaschlucht<sup>98</sup>



<sup>98</sup> Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz



### 2.7.1.2 Kartenausschnitt Tremolaschlucht- Motto Bartola<sup>99</sup>



### 2.7.2 Geschichte und Sehenswürdigkeiten

Auffällig ist die charakteristische, glazial geformte und geschliffene Rundhöckerlandschaft. Diese rührt von einer Zeit her, als sich der zentrale Alpenkamm weiter nördlich befand und der eiszeitliche Gletscher über den Gotthardpass hinweg nach Süden vorstieß. Die eigentliche Passhöhe liegt auf einer Höhe von 2'108 m und senkt sich zum Bergsee und zu dem in 2'091 m Höhe auf der „Wasserscheide Europas“ gelegene **Gotthard Hospiz**.<sup>100</sup>



Die eigentliche Passhöhe liegt auf einer Höhe von 2'108 m und senkt sich zum Bergsee und zu dem in 2'091 m Höhe auf der „Wasserscheide Europas“ gelegene **Gotthard Hospiz**.<sup>100</sup>

Abb. 27: Der Gletscher hat auf dem Gotthardpass seine Spuren hinterlassen: Rundhöckerlandschaft

<sup>99</sup> Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz

<sup>100</sup> Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege. Gotthardroute. 1980. S. 66.



Um 1230 liess das Kloster Disentis auf der damals Mons Elvelinus oder Urserenberg genannten Passhöhe ein Gotteshaus erbauen, welches der Mailänder Bischof dem Heiligen Godehardus weihte. Es gab dem Pass den späteren Namen. Als 1685 im Hospiz ein Kloster entstand, betreuten Kapuziner Mönche die Reisenden, die beim Hospiz um Obdach nachsuchten. Die Tradition wurde auch von der Familie Lombardi aus Airolo weitergeführt, die ab 1848 die Leitung des Hospizes übernahm. So fanden noch 1879 über 18'000 Reisende unentgeltlich Aufnahme und wurden verköstigt.<sup>101</sup> Die Cappella di San Gottardo ist das älteste Gebäude des Passes. In dem Oekumenischen Bau werden auch Hochzeiten und Taufen abgehalten.<sup>102</sup>

Das heutige Gasthaus Monte Prosa wurde 1866 erbaut und 1972 wurde das Hospiz durch die Stiftung Pro St. Gotthard angekauft.<sup>103</sup>

Im Jahr 1838 baute der Kanton Tessin Zollgebäude mit Stall- und Lagerräumen. Seit 1986 ist das **Nationale Gotthard Museum** darin untergebracht. Es bietet mit verschiedenen Dokumenten und Bildern Einblicke in die Verkehrs- Wirtschafts- und Kulturgeschichte des Gotthardpasses. 1998 wurde zudem das **Festungsmuseum** eröffnet. Das Hospizwerk bot einst Platz für 460 Soldaten, wurde nach dem zweiten Weltkrieg für Verteidigungszwecke jedoch unbrauchbar. Es diente jedoch noch lange als Truppenunterkunft. Durch Zusammenarbeit des Militärdepartements und der Stiftung Pro St. Gotthard wurde das Hospizwerk zum Museum umfunktioniert.<sup>104</sup> Beim Gotthard-Hospiz finden sich auch zwei weitere Denkmäler: Das **Reiterstandbild** von General Suworow und das **Fliegerdenkmal** für den Waadtländer Flieger Adrien Guex von 1928. Die Skulptur wurde von Fausto Agnelli gefertigt.<sup>105</sup>



Abb. 28: Das ehemalige Zollgebäude wurde 1838 vom Kanton Tessin gebaut. Seit 1986 ist darin das Nationale Gotthard Museum untergebracht.



Abb. 29: Das Fliegerdenkmal soll an den Flieger Adrien Guex erinnern.

Steigt man die alte Strasse hinunter, gelangt man zur **Totenkapelle**. Sie soll über einer Grube stehen, die zur letzten Ruhestätte für manchen in der Lawine verunglückten Reisenden unbekannter Religion wurde. Der Verputz im Innern trägt russische Inschriften aus dem Jahre 1799, als sich die französischen und die österreichisch-russischen Truppen am Gotthard erbittert bekämpften.<sup>106</sup>

### Wer war eigentlich der Heilige Gotthard?

Der im Jahre 961 geborene Benediktinerabt war Bischof von Hildesheim. Er veranlasste den Bau des Doms und der Kirche Sankt Michael in Hildesheim. Der Heilige Gotthard starb im

<sup>101</sup> Naturfreunde Schweiz. Kulturwege Alpen. 2000. S. 197.

<sup>102</sup> Die offizielle Website des Gotthard Hospizes. Kapelle.

<sup>103</sup> Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege. Gotthardroute. 1980. S. 67.

<sup>104</sup> Naturfreunde Schweiz. Kulturwege Alpen. 2000. S. 197.

<sup>105</sup> Die offizielle Website des Gotthard Hospizes. Sehenswürdigkeiten.

<sup>106</sup> AAT. Tessiner Verein für Archäologie. Valle Leventina. Wege der Vergangenheit..

Jahre 1038 und wurde fast genau 100 Jahre später (1131) heilig gesprochen. Als Schutzheiliger gegen Gicht, Rheuma und Pocken wurde er zum Beispiel auch in Österreich verehrt. In der klassischen Ikonographie wird er in Erinnerung an seine Fähigkeiten als Baumeister mit einer kleinen Kirche in der Hand dargestellt.<sup>107</sup>

### **2.7.3 Die Festung Gotthard**

Wie erwähnt wurde die strategische Bedeutung des Gotthardpasses schon früh erkannt. Noch bis Ende des 17. Jahrhunderts stand auf der Passhöhe ähnlich wie in Hospental ein so genannter Lombardenturm. 1618 berieten die Eidgenossen erstmals die Frage, den Pass zu befestigen. Es blieb aber damals bloss bei der Idee. Die Kämpfe zwischen den Russen und den Franzosen im Jahre 1799 unterstrichen wieder die militärische Bedeutung des Gotthards. Zwei wichtige Tatsachen wurden klar:

1. Für eine gut geführte Truppe, sogar mit schwerem Tross und Geschütz, bilden unwegsame Alpenpässe kein unüberwindbares Hindernis.  
(Angriff durch General Suworow)
2. Ein Verteidiger, der das schwierige Berggelände geschickt auszunützen weiss, kann auch mit zahlenmässig weit unterlegenen Kräften den Angreifer unter Kontrolle halten und zur Umkehr zwingen.  
(Abwehr durch General Lecourbe)

Mit dem Bau des Eisenbahntunnels wurde die Befestigung des Gotthardpassgebietes zu einer dringenden militärischen und nicht zuletzt auch neutralitätspolitischen Notwendigkeit. Die Schweiz musste gegenüber ihrer benachbarten Grossmächte ihren festen Willen glaubhaft bekunden, ihren wichtigen Alpenübergang bis aufs Letzte zu verteidigen.

1886 hatte der Bau der Befestigungswerke begonnen und wurde 1901 weitgehend abgeschlossen. Die Bauwerke wurden in den späteren Jahrzehnten immer wieder angepasst und erweitert, so zum Beispiel ab 1912 durch Anlagen bei Bellinzona und am Monte Ceneri.

Viel ausgeprägter als im Ersten Weltkrieg trat die zentrale Bedeutung des Gotthards im Schweizer Verteidigungsdispositiv während des Zweiten Weltkrieges zutage. Neben den grossen Flügelstellungen St. Maurice im Westen und Sargans im Osten bildete das Festungssystem am Gotthard das eigentliche Kernstück des „Réduit National“ von General Henri Guisan. Zudem war die intakte Gotthardlinie eine gute Trumpfkarte. Sie war zusammen mit der Lötschberg- und der Simplonbahn wichtig für die zivilen Transporte zwischen Deutschland und Italien. Bei einem Angriff gegen die Eidgenossen hätte die schweizerische Armee die Bahnlinie zerstört und für Monate, wenn nicht Jahre unbrauchbar gemacht.<sup>108</sup>

### **2.7.4 Der Gotthard als Wasserscheide**

Weil mit Rhone, Reuss, Rhein und Tessin so wichtige Flüsse dem Gotthard nach allen vier Himmelsrichtungen entspringen, nahm man lange Zeit auch an, der Gotthard sei der geographische Mittelpunkt der Alpen und zugleich auch der höchste Berg Europas. Dies ist natürlich etwas übertrieben, aber sicher ist, dass unter anderem der zentrale schweizerische Alpenraum die kontinentale Wasserscheide bildet.<sup>109</sup> Die Schweiz wird oft auch als Wasserschloss Mitteleuropas bezeichnet, da das Wasser aus der Schweiz in alle Himmelsrichtungen weg fliesst. So fliesst die Rhône ins Mittelmeer, der Rhein in die Nordsee und der Tessin, der in den Po einmündet, später in die Adria. Die Schweiz wird zum grössten Teil durch den Rhein entwässert. Dieser Anteil beträgt 68%, während mit der Rhône 18% und mit dem Po 9,3% das Mittelmeer erreichen.<sup>110</sup>

---

<sup>107</sup> AAT. Tessiner Verein für Archäologie. Valle Leventina. Wege der Vergangenheit.

<sup>108</sup> Wyss- Niederer, Arthur. Sankt Gotthard. Via Helvetica. 1979. S. 176.

<sup>109</sup> Nethig, H.P. Der Gotthard. Thun, 1990. S. 11.

<sup>110</sup> Burri, Klaus. Schweiz. Geografische Betrachtungen. 1995. S.35.

Als Wasserschloss Mitteleuropas hat die Schweiz eine grosse Verantwortung, was den Umgang mit dem Wasser anbelangt. Das Wasser der Flüsse wird in der Schweiz mehrmals als Trink-, Bewässerungs- und Industrierwasser verwendet. Zum Teil müssen unsere Nachbarn das Wasser zuerst reinigen, bevor sie es brauchen können. Mit diesen reichen Wasservorkommen vergessen wir manchmal, wie wertvoll sauberes Wasser eigentlich ist.<sup>111</sup>

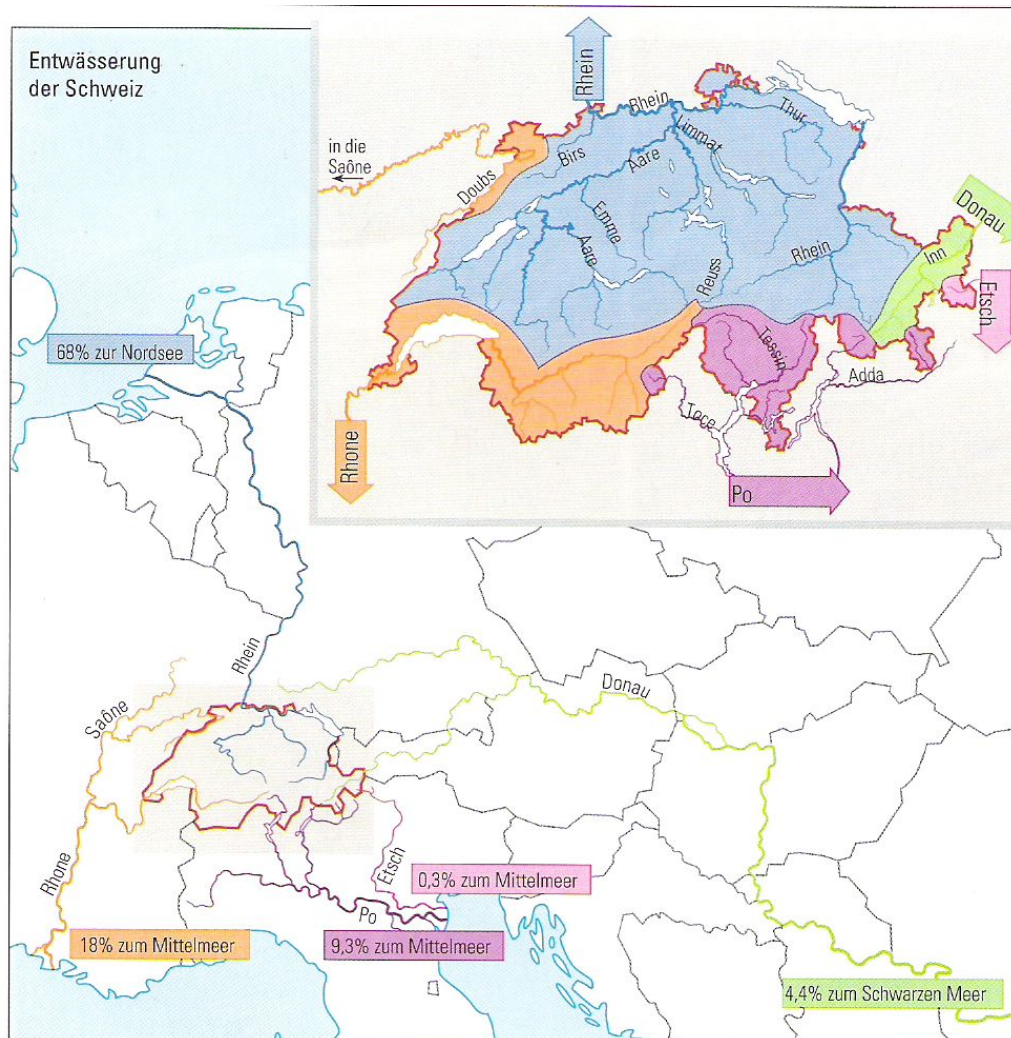


Abb. 30: Die Schweiz wird zum grössten Teil durch den Rhein entwässert. 68% des Schweizer Wassers fliessen zur Nordsee.

## 2.7.5 Das Tremola- Tal

Tremola wird auf das italienische Wort *tremare* (zittern) zurückgeführt: Val Tremola wird also zum „Tal des Zitterns“ und drückt somit aus, was dieses Wegstück für die Säumer war: gefährlich, ob Sommer oder Winter.

Die Alte **Tremolastrasse** wurde 1828/30 gebaut, ist 4,5 Kilometer lang und hat stolze 24 Kehren. Die imposante Strasse gilt unter Radfahrer als Delikatesse. 1967 wurde dann die moderne Tremola- Autostrasse eröffnet.<sup>112</sup>

Ein wenig unter der Totenkapelle befindet sich die **Bogenbrücke „Ponte di Cima“** und eine **Felsinschrift „1806 SUVOROWII VICTORIIS“**, die auch wieder an die Schlacht zwischen den Russen und den Franzosen zur Zeit der Helvetik erinnern soll.<sup>113</sup>

<sup>111</sup> Burri, Klaus. Schweiz. Geografische Betrachtungen. 1995. S.35.

<sup>112</sup> Naturfreunde Schweiz. Kulturwege Alpen. 2000. S. 198.

<sup>113</sup> AAT. Tessiner Verein für Archäologie. Valle Leventina. Wege der Vergangenheit.



Auf dem Weg nach Airolo trifft man einmal mehr auf eine Militäranlage. Die Kaserne bei Motto Bartola ist eine bekannte und grössere Festung, die im Notfall die Verteidigung des Gott-hards sicherstellen sollte.



Abb. 31: Bogenbrücke „Ponte di Cima“

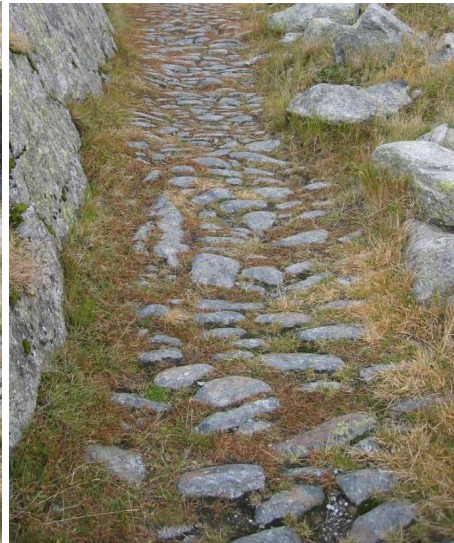


Abb. 32: Auch im Tremola- Tal ist der Saumpfad zum Teil erhalten.

### **2.7.6 Landschaftsformen des Tremola- Tals**

Auch hier sind, wie es der Name des Tals schon vermuten lässt, Anzeichen erkennbar, dass Lawinen und Steinschläge nicht gerade selten sind. Ganze Hänge sind mit Grünerle und kleineren Büschen bewachsen. Bäume sind kaum zu sehen. Oft sind auch kleinere Schwemmkegel und abgerutschte Hänge erkennbar.



Abb. 33: Die Tremola- Schlucht



Abb. 34: Die Militäranlage Motto Bartola



## 2.7.7 Didaktische Hinweise

### 2.7.7.1 Hinweise zur Exkursion/ zum Unterricht

Auf dem Gotthard-Pass fällt die schöne Gletscherschliff-Landschaft auf. Es wäre interessant zu erfahren, ob die SchülerInnen wissen, wie diese entstanden ist. Beim Gotthard-Hospiz gibt es zwei Museen: das Nationale Gotthard Museum und das Festungsmuseum. Ersteres zeigt eine umfangreiche Sammlung über den Gotthardpass und ist während der Passöffnung (Juni- Oktober) täglich von 09.00–18.00 geöffnet. Der Schwerpunkt liegt auf dem Saumverkehr. Die Ausstellung ist liebevoll hergerichtet und nicht besonders gross. Im obersten Stock kann man sich noch eine deutsch-italienische Multimediashow zu Gemüte führen, bei der sich Gut und Böse um den Gotthardpass zanken. Diese dient eher der Unterhaltung als dass sie einen Lerneffekt erzielen könnte.

Das Festungsmuseum wurde im alten Hospizwerk eingerichtet. Es zeigt sehr eindrücklich, wie die Soldaten um den Ersten Weltkrieg herum hier gelebt haben. Die Ausstellung ist nicht unbedingt aufwändig gestaltet, aber dennoch sehr interessant. Die Ausstellungsräume sind in der Festung verteilt. So bewegt man sich frei im Hospizwerk. Für ein Schmunzeln werden die Masselager der Festung sorgen, denn anstatt Matratzen gab es zu dieser Zeit nur Stroh und eine Wolldecke fürs Nachtlager. Ein anderes Ausstellungszimmer zeigt die Krankenstation und deren Instrumente. Dieses Museum ist sicher empfehlenswert, vor allem wenn das Thema Erster (oder auch Zweiter) Weltkrieg behandelt wurde. So erhalten die SchülerInnen eine Vorstellung davon, wie das Leben der Soldaten in einer Festung ausgesehen haben könnte. Auch das Festungsmuseum ist während der Passöffnung täglich von 09.00-12.00, sowie von 13.00-18.00 geöffnet. Informationen zu beiden Museen findet man auf der Website des Gotthard-Hospizes.



Abb. 35: Die Krankenstation im Hospizwerk



Abb. 36: Das Nachtlager: Stroh und Wolldecke mussten genügen

Das Hospiz bietet auch Übernachtungsmöglichkeiten für Gruppen. Informationen dazu findet man auch auf der Website des Gotthard-Hospizes.

Die Arbeitsblätter und Lesetexte zum Gotthardpass (LT 5 oder AB 12 und 14) sorgen dafür, dass die SchülerInnen die Gebäude und Sehenswürdigkeiten des Gotthard-Hospizes kennen lernen. Auch hier kann der Saumverkehr über den Pass illustriert werden (Bsp. Der ehemalige Stall, das Zollgebäude mit Lagerräumen, usw.). Mit dem Arbeitsblatt 12 (Rundgang auf dem Gotthard-Hospiz) kann auch gleich das Arbeiten mit der Karte ein wenig geübt werden. Das Gotthardmassiv ist eine der bekanntesten Wasserscheiden in der Schweiz und eignet sich auch deshalb sehr gut, um dieses Thema zu erarbeiten. Man könnte hier noch weiter anknüpfen und Wasserverbrauch, -aufarbeitung und/oder Gewässerschutz einbeziehen. Mit Arbeitsblatt 13 lernen die SchülerInnen, was eine Wasserscheide überhaupt ist und warum die Schweiz oft als Wasserschloss Europas bezeichnet wird. Bei Arbeitsblatt 16 (Vorteile-Nachteile) überlegen sich die Jugendlichen, was die Veränderungen im Gotthardverkehr,

Kutsche- Auto oder Passstrasse- Strassentunnel, gebracht haben. Auf Lesetext 6 ist nachzulesen, wie lange die Reise von Basel nach Italien früher gedauert hat.

Zum Tremola- Tal selber gibt es kein Arbeitsblatt. Aber auch hier könnte über die Talform oder die Naturkräfte diskutiert werden. Das Tremola- Tal ist steiler und steiniger als etwa die Schöllenen. Man findet Gneise und wenige Granite. Wer also die Gesteinsbildung behandelt hat, kann auch hier eine Unterrichtseinheit einbauen. Der Gotthard wird oft auch als „Granit“ bezeichnet. Dies stimmt aber nicht ganz. Durch eine geologische Überschiebung liegt der Gneis im Gotthardmassiv über jüngere Schichten und ist somit die vorherrschende Gesteinsart. Der Name des Tals und die Totenkapelle weisen darauf hin, wie gefährlich es hier vor allem im Winter für die Reisenden war. Eventuell findet man einen Reisebericht aus früherer Zeit über das Tremola- Tal? Dieser könnte während einer Pause gelesen werden. Die Wanderzeit vom Hospiz bis Airolo (1'175 m.ü.M.) wird ungefähr auf 2 Stunden 20 Minuten geschätzt, wobei die Wanderung nur abwärts geht.

### **2.7.7.2 Internetseiten als Informationsquelle:**

- [www.gotthard-hospiz.ch](http://www.gotthard-hospiz.ch) (Diese Website enthält Informationen über Übernachtungsmöglichkeiten, die beiden Museen und die Sehenswürdigkeiten. Über Geschichtliches wird mit Ausnahme über General Suworow wenig berichtet.)
- [de.wikipedia.org/wiki/Gotthard](http://de.wikipedia.org/wiki/Gotthard) (Hier erfährt man viel über das Gotthardmassiv oder den Gotthardpass. Sehr umfangreich wird über die Geschichte des Passes, aber auch über den Bau der beiden Gotthardtunnel berichtet.)

### **2.7.7.3 Mögliche Lernziele:**

#### Das Gotthard-Hospiz:

Die SchülerInnen kennen die wichtigsten Räumlichkeiten und Sehenswürdigkeiten des Gotthard-Hospizes.

Die SchülerInnen verbessern ihre Fähigkeiten, mit einer Karte zu arbeiten.

Bei Besuch der beiden Museen:

Die SchülerInnen erhalten eine Vorstellung davon, wie der Alltag der Soldaten während dem Ersten Weltkrieg ausgesehen haben könnte und wie die Schweizer Landesverteidigung zu dieser Zeit in etwa organisiert war.

#### Das Tremola- Tal:

Die SchülerInnen wissen, wie das Tal entstanden ist und kennen die vorherrschende Gesteinsart.

Den SchülerInnen wird bewusst, wie gefährlich dieses Tal für die Säumer zur Zeit des Saumverkehrs war.

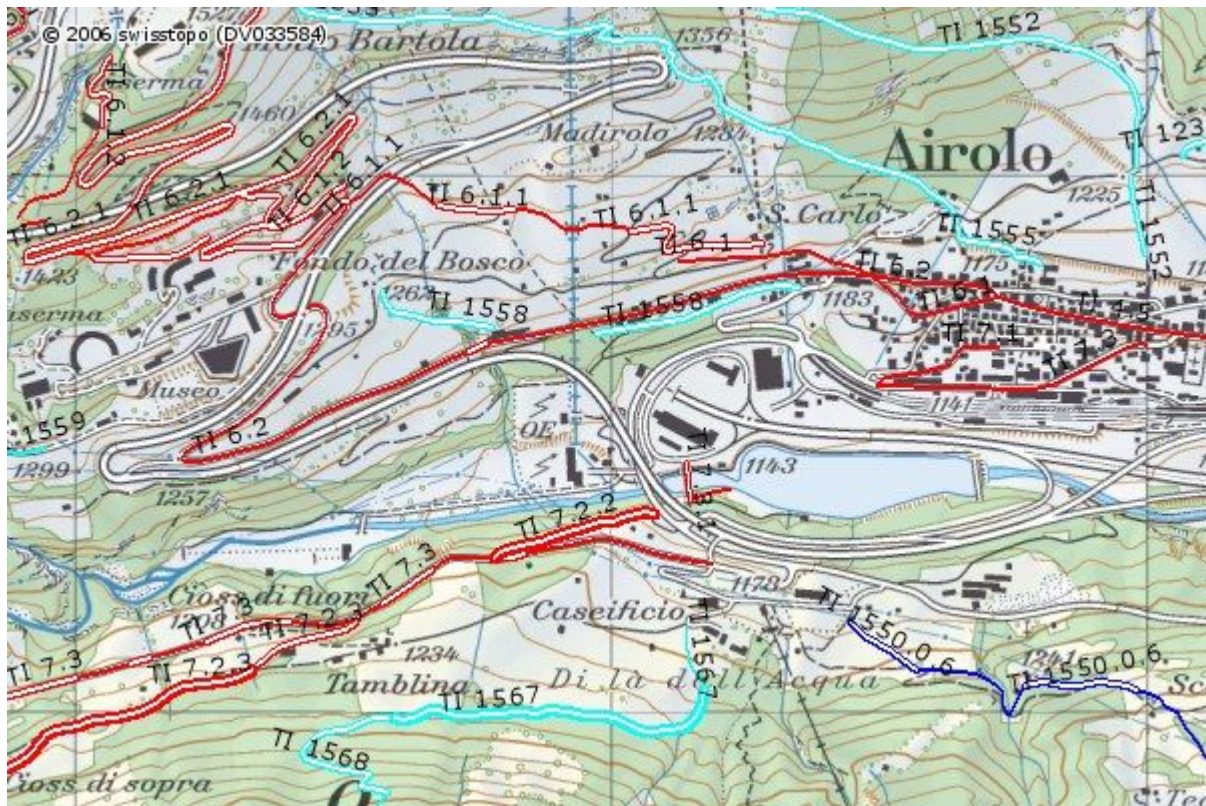
### **2.7.7.4 Dazugehörige Arbeitsblätter:**

- LT 5: Lesetext Gotthard- Hospiz, S. 75
- AB 12: Rundgang auf dem Gotthard- Hospiz, S. 76
- AB 13: Der Gotthard als Wasserscheide, S. 77
- AB 14: Silbenrätsel Gotthard- Hospiz, S. 78
- AB 16: Vorteile- Nachteile, S. 80
- LT 6: Reisen früher und heute, S. 81



## 2.8 Airolo

### 2.8.1 Kartenausschnitt Motto Bartola- Airolo<sup>114</sup>



### 2.8.2 Airolo heute

Airolo ist eine politische Gemeinde im Bezirk Leventina des Kantons Tessin. Zur Gemeinde gehören zudem die Dörfer Brugnasco, Madrano, Fontana, Valle und Nante. Früher gehörten auch noch die Weiler Albinasca und Bedrina hinzu, welche heute jedoch unbewohnt sind. Airolo liegt auf einer Höhe von 1'175 m.ü.M. Die Fläche der Gemeinde beträgt 94,5 km<sup>2</sup>. Im Jahre 2005 betrug die Zahl der Einwohner 1'628.<sup>115</sup>

Bevölkerungsentwicklung:<sup>116</sup>

Jahr	Einwohner	Jahr	Einwohner
1574	597	1900	1'628
1682	1'000	1970	2'140
1785	1'237	1990	1'734
1850	1'624	2005	1'628
1880	3'678		

Die Landwirtschaft spielt im Gegensatz zu früher heute nur noch eine bescheidene Rolle. Der Bau der Schaukäserei (Caseificio dimostrativo del Gottardo) verhalf den einheimischen Landwirtschaftsprodukten zu einer besseren Vermarktung. Im Industriesektor ist das Baugewerbe führend. Die wichtigste Fabrik in Airolo ist eine Metallverarbeitungsfirma. Wie in Andermatt ist das Militär hier auch eine wichtige Einkommensquelle. Aber auch Airolo leidet

<sup>114</sup> Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz

<sup>115</sup> Wikipedia Airolo

<sup>116</sup> Historisches Lexikon der Schweiz, Airolo

unter den Sparmassnahmen von Militär und zusätzlich bei den Bahnbetrieben. Die verlorenen Arbeitsplätze führten zu einer sinkenden Bevölkerungszahl.<sup>117</sup>



Abb. 37: Airolo, von Motto Bartola aus.

Der Verkehr spielt für Airolo seit jeher eine wichtige Rolle. Als südliches Pendant von Göschenen liegt der Ort an den Südportalen der beiden Gotthardtunnels. Zudem ist Airolo eine wichtige Bahnstation an der Gotthardbahn-Linie.

Trotz der Belastungen durch den Transitverkehr ist das Dorf ein bekannter Ferienort. Airolo war der erste Skisportort im Kanton und blieb mit dem Bau der Anlage von Pescium der bedeutendste im Tessin. Im Sommer ziehen die vielen Wanderwege die Touristen an. Airolo ist zum Beispiel Ausgangspunkt für beliebte Wanderungen wie Strada Alta oder Sentiero degli Alpi.<sup>118</sup>

### **2.8.3 Airolo früher**

Die Geschichte Airolos reicht bis ins 2./3. Jahrhundert n. Chr. zurück. Wie römische Gräber in Madrano belegen, hielten sich zu dieser Zeit bereits Menschen in Airolo auf. Wahrscheinlich sammelten die Leute damals in der Umgebung Kristall, um diesen in Locarno zu Glas verarbeiten zu lassen.<sup>119</sup>

Durch den Verkehr über den Gotthard erlangten das Gastgewerbe und die Säumerei grosse wirtschaftliche Bedeutung. Davon zeugten zum Beispiel die vier Hospize (zwei davon auf der Passhöhe) und die Saumtierzucht. Die Nachbarschaft Airolos, die politisch stets das Schicksal der Leventina teilte, war in die vier Degagne Madrano, Oro, Solario und Valle unterteilt. So galt zum Beispiel im 13. und 14. Jahrhundert das Getreidemass von Airolo, der seit jeher bevölkerungsreichsten Gemeinde in der Leventina, für das ganze Tal.<sup>120</sup>

Die katholische Pfarrkirche Santi Nazario e Celso wurde im 12. Jahrhundert errichtet und erstmals 1224 erwähnt. Der mit Zwillingsarkaden bekrönte Kirchturm stammt aus der römischen Zeit.<sup>121</sup>

---

<sup>117</sup> Wikipedia Airolo

<sup>118</sup> Wikipedia Airolo

<sup>119</sup> Historisches Lexikon der Schweiz, Airolo

<sup>120</sup> Historisches Lexikon der Schweiz, Airolo

<sup>121</sup> Wikipedia Airolo

Airolo profitierte immer wieder von der Gotthardbahn. So erhielt das Dorf bereits 1890 eine elektrische Strassenbeleuchtung. Zudem war Airolo die erste Gemeinde des Kantons Tessin, die eine Kläranlage baute (1969).<sup>122</sup>

Airolos Geschichte wurde neben dem Gotthardtransitverkehr auch durch Naturkatastrophen geprägt. Das Dorf wurde im Laufe der Geschichte mehrmals eingeäschert oder durch Lawinen zerstört: So blieb zum Beispiel bei der Feuersbrunst von 1877 kaum ein Haus verschont. Fast zehn Jahre später, am 28. Dezember 1898, zerstörte der Bergsturz vom Sasso Rosso einen Teil des Dorfes und forderte drei Tote. Im Lawinenwinter von 1951 gab es Zerstörungen und zehn Tote. Im Laufe des 20. Jahrhunderts wurden zahlreiche Lawinenverbauungen errichtet.<sup>123</sup>

## 2.8.4 Sehenswürdigkeiten

Beim SBB- Bahnhof steht ein **Denkmal des Tessiner Bildhauers Vincenzo Vela** (1820-1891). Es soll an die 177 beim Tunnelbau durch den Gotthard umgekommenen Arbeiter erinnern. Das bronzenes Flachrelief wurde 1882 entworfen, aber erst 1932 eingeweiht.

Das Militär ist zahlreich in Airolo vertreten. So fällt das **Forte Airolo** besonders auf: Das imposante Mauerwerk mit Granitüberdeckung hat die Form eines Schildkrötenpanzers und ist von einem tiefen Graben umgeben. Das Forte entstand zwischen 1886 und 1890 und hatte insbesondere den Eingang des 1882 eröffneten Gotthardtunnels zu schützen. Das Forte Airolo galt bis zum Ersten Weltkrieg als modernste Festung Europas. Seit 1989 ist die Anlage als Museum auch für die Öffentlichkeit zugänglich.<sup>124</sup>

Am linken Talhang bei der Stalvedro-Schlucht liegt die **Grabstätte von Madrano**, eine Nekropole aus der Römerzeit. Die Funde sind zum Teil im Museum von Montebello in Bellinzona ausgestellt. Im Mittelalter thronten zwei Befestigungsanlagen über der Schlucht: Am linken Talhang erinnert der Ortsname „Motto Caslascio“ an die eine, während auf der gegenüberliegenden Seite noch die Trümmer der Burg „Casa die pagani“ stehen. Diese soll nach Überlieferungen zufolge von König Desiderius erbaut worden sein.<sup>125</sup>

Die **Nazarius- und Celsuskirche** (Santi Nazario e Celso) birgt kostbares Wissen über das Dorf Airolo, obwohl sie sehr fleissig umgebaut wurde. Das Gebäude von heute stammt aus dem Jahre 1879, als es nach etlichen Feuerbrünsten wieder aufgebaut wurde. Die jüngsten Ausgrabungen haben die ursprüngliche Kultstätte aus dem 7./8. Jahrhundert zum Vorschein gebracht, die in der Folge erweitert wurde, bevor Mitte des 12. Jahrhunderts die romanische Kirche erbaut wurde.<sup>126</sup>

## 2.8.5 Didaktische Hinweise:

### 2.8.5.1 Hinweise zur Exkursion/ zum Unterricht

Die Entwicklung von Airolo (Arbeitsblatt 15) ist ähnlich wie diejenige von Göschenen. Beide profitierten sehr vom Gotthardpass-Verkehr und erreichten während dem Bau des Eisenbahntunnels ihren „Bevölkerungshöchststand“. Der Bevölkerungsschwund in Airolo war verglichen mit Göschenen weniger gravierend, da das Dorf mehr Einwohner hat, sowie mehr andere Erwerbsmöglichkeiten. Ein Vergleich wäre sicher sehr interessant. Die Schüler könnten genau abklären, welche Erwerbsmöglichkeiten es in beiden Ortschaften gibt, um die Unterschiede zu erarbeiten. Wieso hat Airolo mehr Einwohner und warum ist das Dorf von grösseren Abwanderungen verschont geblieben?

---

<sup>122</sup> Wikipedia Airolo

<sup>123</sup> Naturfreunde Schweiz. Kulturwege Alpen. 2000. S. 198.

<sup>124</sup> Naturfreunde Schweiz. Kulturwege Alpen. 2000. S. 198.

<sup>125</sup> AAT. Tessiner Verein für Archäologie. Valle Leventina. Wege der Vergangenheit.

<sup>126</sup> AAT. Tessiner Verein für Archäologie. Valle Leventina. Wege der Vergangenheit.



In Airolo sind nicht mehr besonders viele Relikte zum Saumverkehr auffindbar. Ein Grund dafür sind auch die Naturkatastrophen, die viele Gebäude aus der Säumerzeit zerstört haben. So bleibt hier relativ wenig zu entdecken.

### **2.8.5.2 Internetseiten als Informationsquelle:**

- [www.airolo.ch](http://www.airolo.ch) (Diese Internetseite ist leider nur für Italienischsprechende. Sie ist die offizielle Website von Airolo. So findet man vieles über die Gemeinde, aber auch „Touristeninformationen“.)
- [de.wikipedia.org/wiki/Airolo](http://de.wikipedia.org/wiki/Airolo) (Hier findet man Informationen über die Geschichte Airolos, die wichtigsten Erwerbszweige und Daten über die Gemeinde wie Flächengrösse oder Bevölkerungszahlen.)

### **2.8.5.3 Mögliche Lernziele:**

#### Die Entwicklung Airolos:

Die SchülerInnen kennen die Entwicklung Airolos.

Die SchülerInnen erkennen die Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Entwicklungen von Göschenen und Airolo.

Die SchülerInnen können abschätzen, wie ungefähr die Zukunft von Airolo aussieht.

### **2.8.5.4 Dazugehörige Arbeitsblätter:**

- AB 15: Die Entwicklung von Airolo, S. 79

### **2.8.6 Abschluss und weiterführende Ideen:**

Am Ende stellt sich nun die Frage, wie man die Exkursion verarbeiten kann. Am sinnvollsten wäre es, schon bei den Vorbereitungen ein Heft zu führen. Dort werden die wichtigen Arbeitsblätter eingeklebt oder Aufträge hinein gelöst. Eventuell könnten auch Themen Gruppen zugeteilt werden, die dann Informationen dazu beschaffen müssen (Bsp. Schöllenen-schlucht, Andermatt, Gotthardmassiv, usw.). Die bearbeiteten Informationen werden dann schriftlich oder mündlich präsentiert.

Zur Auswertung der Exkursion könnte ein Aufsatz ins Heft geschrieben werden, indem die SchülerInnen ihre Eindrücke verarbeiten. Auf diese Weise können sie festhalten, was sie am meisten beeindruckt und was ihnen am wenigsten gefallen hat. So hat die Lehrperson auch gleich ein Feedback, was bei den Jugendlichen gut angekommen ist. Es wäre auch möglich, die Exkursionsstrecke in Teilstücke aufzuteilen und je eine Gruppe protokollieren zu lassen. Am Schluss werden alle Protokolle zusammengefügt und man erhält einen ausführlichen Exkursionsbericht. Wenn am Anfang der Beobachtungsauftrag gegeben wurde, sich auf der Exkursion die Landschaft zu merken, die am meisten beeindruckte, dann würde sich auch die Auswertung als Abschluss eignen. Die Diskussion könnte sich weiterentwickeln: Welche Landschaften sind im Allgemeinen schön? Sandstrand, Wüste, Wald...

Es gibt viele Möglichkeiten, die Exkursion abzuschliessen. Das Wichtigste dabei ist, dass man wirklich einen Abschluss in Form eines Aufsatzes oder einer Diskussion macht. Auf dem Ausflug gibt es schliesslich genügend Themen, die angeschnitten werden, aber nicht vollständig diskutiert werden konnten. Hier kann man jetzt anknüpfen und weiter arbeiten. Bsp. Wasserscheide, NEAT oder Tourismusortschaften (Wirtschaftsräume).