

Gotthardpass | Aus dem Staatsarchiv Uri

Mit Handarbeit im Kampf gegen den Winter

Dr. Rolf Gisler-Jauch

Als 1830 die Passstrasse zum und über den Gotthard vom Saumweg zur Fahrstrasse ausgebaut war, versuchte man, diese auch durch den Winter fahrbar zu halten. Das Rad wurde in der Schneelandschaft durch die Kufen ersetzt und das Pferd vor einen Schlitten gespannt. Wenn allerdings der Schnee zu hoch lag, konnte auch dieses Fahrzeug seinem Namen nicht mehr gerecht werden, und es gab kein Durchkommen!

Nun kamen am Gotthard die «Bruchochsen» und die «Ruttner» zum Einsatz. Die Ochsen hatten auf dem Gotthard ihre Ställe in dem 1834 erbauten Zollgebäude (Alte Sust). Man bediente sich im Winter der kräftigen Tiere zum Schlittenziehen, aber auch zum Wegemachen. In den leichteren Fällen liess man sie ein schlittenartig geformtes Stück Holz ziehen, welches den Schnee auf beide Seiten schob. Bei hohem Neuschnee ging eine erste Abteilung, die sogenannte «Fürleite», voraus. Zwei einheimische Wegknechte («Ruttner») sondierten mit ihren Geländekenntnissen sowie langen Stangen und bestimmten das Trasse. Eine Anzahl Ochsen (oder Pferde), von denen ein Tier geritten wurde, «brach» den Schnee. Die «Bruchochsen» wurden hin- und hergetrieben, bis der Neuschnee festgestampft war. Eine zweite Abteilung von «Ruttner» mit Schaufeln und Spaten füllte dann in der «gebrochenen» Spur die Trittlöcher der Tiere aus und weitete und ebnete den Weg. Der Verkehr wurde durch diese Technik, welche bis ins frühe 20. Jahrhundert angewendet wurde, auf einem ständig in die Höhe wachsenden, festen Schneedamm abgewickelt. Die Schneeoberfläche der Strasse konnte dabei die granitnen Randsteine um ein Beträchtliches übersteigen.

Die Eisenbahn trotzte dem Winter

1882 wurde die Gotthardbahn eröffnet. Mit technischen Kunstwerken wie Tunnels, Galerien und Brücken ging die Eisenbahn auf ihrer Fahrt zum Gotthard den Lawinen aus dem Weg. Die dunkle Fahrt «unten durch» liess die Beschwerden «oben drüber» vergessen. Der moderne Verkehr brachte in seinem ersten Akt das moderne System der Wintersperre. Um die Strassen über die Pässe wintersicher zu machen, wurden sie rigoros abgesperrt und aus dem Verkehr gezogen. Der Gotthardpass wurde einsamer, die Strasse

nur mehr aus strategischen Gründen für das Militär bis zum Hospiz offen gehalten. Die Eisenbahn verstand es hingegen, auch auf den offenen Strecken dem Winter zu trotzen. Seit 1896 kam auf der Gotthardstrecke eine Dampfschneeschleuder zum Einsatz. 1923 erhielt die Schöllenenbahn die Konzession für den ganzjährigen Betrieb. Nachdem die notwendigen Galerien erstellt worden waren, fuhr die Furka-Oberalp-Bahn im Kriegsjahr 1942 erstmals auch im Winter über die Oberalp, während die Bahn über die Furka bis zur Eröffnung des Basistunnels 1982 ihren Betrieb jeweils im Winter einstellen musste. Dann ging es auch das ganze Jahr «unten durch»!

Das Automobil musste zuerst rechtliche Hindernisse abbauen

Den zweiten Akt des Kampfes der modernen Verkehrsmittel gegen die Macht des Winters schrieb das Automobil. Dieses musste jedoch die jahreszeitlich günstige Fahrt über die Alpenpässe zuerst rechtlich erkämpfen, denn den ersten Automobilisten war die Fahrt über die Pässe verwehrt. 1907 wurde der Gotthardpass und 1917 auch der Klausen und die Furka für das neue Verkehrsmittel freigegeben. Bei der Oberalp bestand weiterhin das Problem, dass das Fahrverbot für Automobile auf der Bündner Seite noch bis 1925 bestehen blieb. Wer sich mit seinem Vehikel auch dort fortbewegen wollte, hatte ab der Passhöhe seiner «Stinkdrosche» ein Pferd oder Maultier vorzuspannen. So galt das Fahrzeug als Fuhrwerk! Die freie Fahrt dauerte jedoch vorerst nur bis in die Winterzeit.

Das Rad war (noch) nicht wintertauglich

Das Rad wurde bisher von Zugtieren ins Rollen versetzt, beim Automobil bekamen die Räder nun selbst die Aufgabe des Antriebs, der jedoch auf weichem oder glattem Untergrund schnell versagte. Die Möglichkeit des Schlittenverkehrs und vor allem die Eisenbahn machten eine Schneeräumung der Gotthardstrasse ab Amsteg noch nicht notwendig. Im Winter lag somit oft bereits auf den Zufahrtsstrassen zu den Pässen so viel Schnee, dass das Automobil seinem Namen als selbstfahrendes Objekt nicht mehr nachkommen konnte. Von der Industrie gab es durchaus Versuche, dies zu ändern, so wurden in Andermatt und Umgebung im Jahre 1927 von Ford Versuche mit einem Automobilschlitten durchgeführt. Dass das



Schneebrucharbeiten zur Öffnung der Gotthardpassstrasse im Frühling 1936. Der Schnee liegt übermannshoch und wird in Stufen abgetragen. Trotzdem spricht der Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung des Kantons Uri «von mildem Winterwetter und kleineren Schneemengen auf den Alpenpässen».

FOTOS: STAATSARCHIV URI, PROVENIENZ KANTONALES BAUAMT URI

Auto nun auch in die schneeweisse Winterpracht eindringen könnte, löste in der «Gotthard-Post» keine Begeisterung aus: «Wohl würde ein solcher Automobilschlitten auf dem Gebiet der Technik eine Verbesserung des Winterverkehrs bedeuten, aber er würde unsere würdige Winterluft durch seinen Benzingeruch verpesten und unserem Wintersport ein unpassendes, neuzeitiges Gepräge verleihen, auf das man gerne verzichtet.» Andere Zeitungseinsendungen deckten dem Wintersportplatz bereits Anfang der 1930er-Jahre Möglichkeiten für den Tagestourismus auf: «Das hätte den Vorteil, dass man sonntagvormittags von Zürich her mit auf dem Autodache aufgeschnallten Ski nach Andermatt fahren könnte, um sein Sportkostüm zu zeigen und am Abend wieder beizeiten im Corso zu sein und die Nacht dort zu vertanzen.»

Die Schneeräumung war noch nicht vordringlich

Das moderne Wirtschaftsleben verlangte bald eine ganzjährig geöffnete Strasse. Es wollten aber auch die rund 220 einheimischen Motorwagenbesitzer (1936) ihre Automobile das ganze Jahr benutzen können. Vor allem war man in diesen Kreisen der Ansicht, dass sich die Kosten der Offenhaltung bei einer Einnahme von nahezu 300 000 Franken aus den Strassengebühren rechtfertigen liesse. Im zweiten Akt des Einzugs der modernen Verkehrsmittel wurde nun

die erheblichen Kosten» zu zahlen. Die «Automobil-Revue» war dafür besorgt, dass der Forderung nach einer frühen Passöffnung ständig Nachdruck verliehen wurde.

Mit Wind und Asche gegen den Schnee

Es fehlte in der Presse auch nicht an Vorschlägen, wie der Pass früher geöffnet werden könnte: «Statt eine Strasse ganz mühsam auszugraben, genügt es bei günstigen Windverhältnissen, durch die Schneemassen einen tiefen Einschnitt der Länge nach zu ziehen, um dann das Ausweiten dem Winde zu überlassen.» Ein anderer Vorschlag besagte, dass die Fläche, die man frei zu machen wünsche, durch Russ oder Asche einzuschwärzen sei, da bekanntlich Schwarz die Wärme besser aufnehme und an die Unterlage weitergebe. In den Urner Zeitungen wurde an diesen «Theoretikern» jedoch bemängelt, dass sie nicht erwähnt hätten, wo die grosse Menge der Asche aufzutreiben wäre. Die frühere Öffnung und die Wintersicherheit waren vor allem eine Kostenfrage.

Es wird nun schwarz geräumt

Mit Bundesgeldern konnte die Gotthardstrasse in den 1950er-Jahren ausgebaut und die notwendigen Schutzbauten erstellt werden. Die Motorisierung machte die Schneeräumung mit dem Strassenpflug vor dem Lastwagen und vor allem mit der Schneeschleuder effizienter. Die Strasse war nun asphaltiert. Die sogenannte Schwarzräumung wurde zum Ideal der Strassenmeister, Schnee und Eis wurden bis auf den Strassenbelag hinunter entfernt. Auf der geräumten Strasse wurde für die Verkehrssicherheit Sand sowie später Salz eingesetzt. Mit dem Autoverlad bot sich dem Automobilisten die Möglichkeit, den Winter zu umgehen und das Automobil mit der Bahn in den warmen Süden transportieren zu lassen. Je nach Schneehöhe gab es Verlademöglichkeiten in Göschenen, Erstfeld und Flüelen. Die Eröffnung der Nationalstrasse und des Gotthard-Strassentunnels 1980 machten die ganzzeitige Öffnung und Befahrbarkeit dann zur Regel – jedoch auch bis in die jüngste Zeit nicht ohne Ausnahmen.

Quellen- und Literaturverzeichnis: Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung des Kantons Uri, 1930/31 ff.; Amtsblatt des Kantons Uri, Altdorf 1930 ff.; Scharfe Martin, Nachwort, in: Volken Marco, Wintersperre, Zürich 2020; Gisler-Jauch Rolf, Uri und das Automobil – des Teufels späte Rache, Altdorf 1994.



Die Fotografie von Jean Haemisegger, Andermatt, in den frühen 1930er-Jahren zeigt die freigeschaufelte Strasse auf dem Gotthardpass. Die Strasse trug noch nicht das Schwarz des Asphalts, sondern das Grau von Kies und Schotter. Der Asphalt machte die schwarz geräumte, schneefreie Strasse vor allem für den Sommer staubfrei. FOTO: STAATSARCHIV URI, SLG BILDDOKUMENTE 250.02-BI-34372.



Rund 30 Wegknechte stehen zur Öffnung der Passstrasse zum Gotthard im Einsatz. Mit dem Ausschaufeln der Passstrasse war die Arbeit nicht getan; es musste auch Platz für den ausgehauenen Schnee geschaffen werden. Über die Anzahl Arbeiter, die Dauer der Arbeiten sowie das Datum der Öffnung gibt der Rechenschaftsbericht leider keine Auskunft.