

Zeitschrift: Aarburger Neujahrsblatt
Band: - (1987)

Artikel: Zur Eröffnungsgeschichte des Gotthardpasses und der Route Mailand-Basel-Rheinland
Autor: Müller, Hugo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-787623>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.02.2026

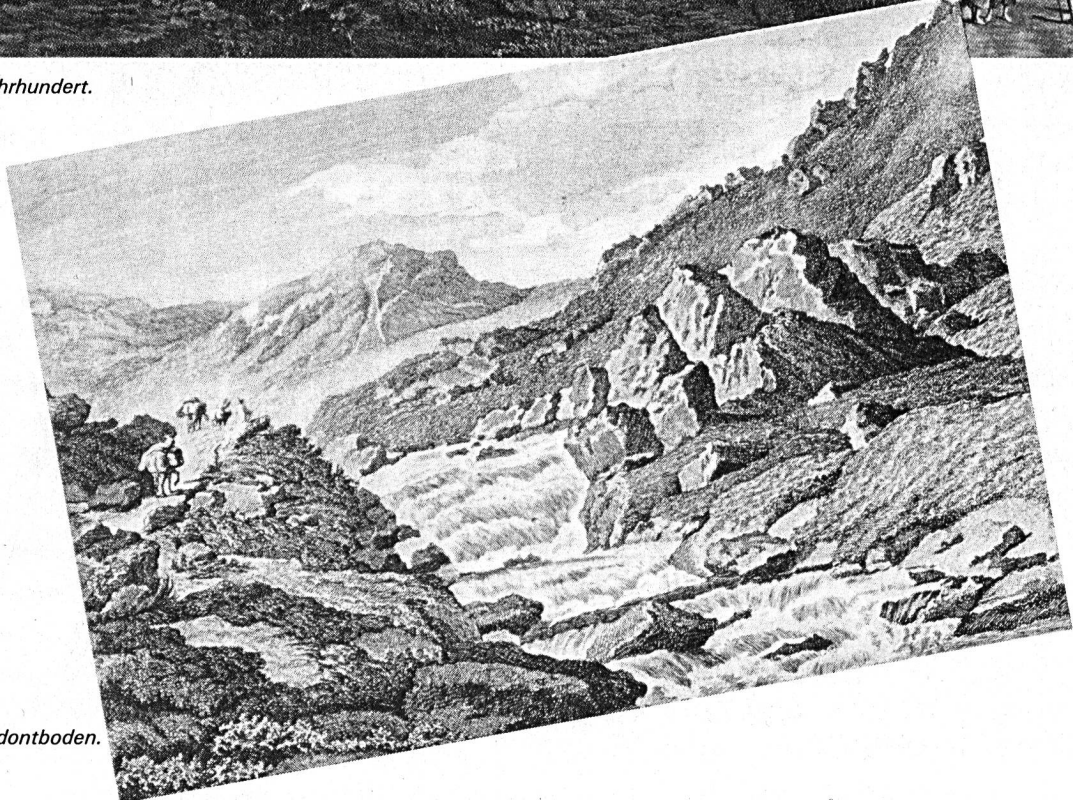
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Zur Eröffnungsgeschichte des Gotthardpasses und der Route Mailand — Basel — Rheinland

Hugo Müller, Olten

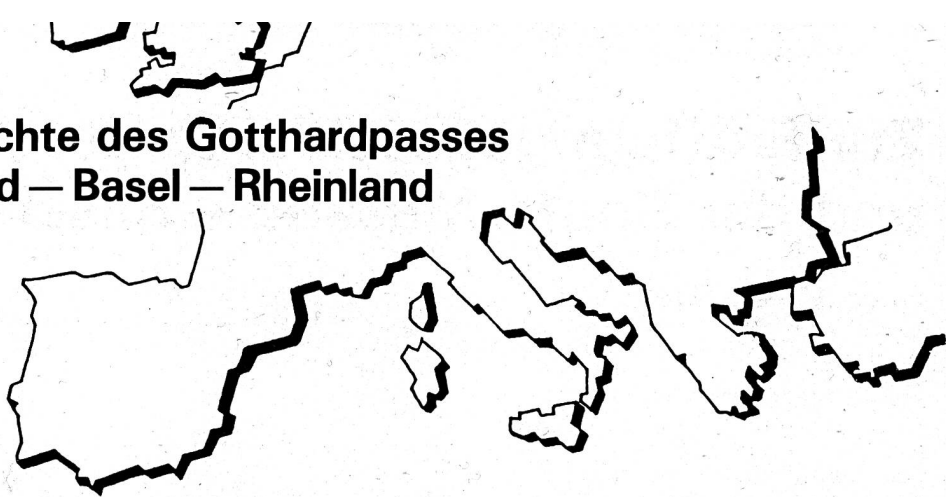


Gotthardhospiz im 17. Jahrhundert.



Der alte Saumweg im Rodontboden.

Zur Eröffnungsgeschichte des Gotthardpasses und der Route Mailand – Basel – Rheinland



Aus alten Berichten wissen wir, dass der heute Gotthard genannte Alpenübergang schon in frühesten Zeiten bekannt war und auch benützt wurde. Mit nur 2114 m Höhe stellte er einen verhältnismässig günstigen Übergang dar. Leider war aber das oberste Reusstal zwischen Göschenen und Andermatt ohne aufwendige Kunstbauten nicht begehbar. Die beidseitig der Schlucht vorhandenen Umgehungswege waren für Menschen, Pferde und Vieh nur mühsam benutzbar. (Im Rahmen des Neujahrsblattes müssen wir uns hier mit einer Kurzfassung begnügen.) Von Göschenen nach Hospenthal waren drei Pfade begangen. Von Amsteg und Gurtellen (Krüzlipass und Fellital) war je ein Weg Richtung Sedrun und Oberalp bekannt, von wo nach Andermatt, aber auch direkt nach Disentis gewandert werden konnte. Vom Urserental ins Tessin stellte der Passübergang keine besonderen Schwierigkeiten. Via Tremola erreichte man Airolo, und von hier ging es an der linken Flanke des Tales über Altanca, Osco nach Biasca.

Wichtig ist zu Beginn unserer Betrachtung auch zu erfahren, *woher der Name St. Gotthard kommt*, und seit wann diese

Benennung für den Pass geläufig wurde. Seit dem 13. Jahrhundert finden wir für das Gotthardmassiv die Bezeichnungen: Elvel, Mons Tremulus, Evelinus und Urserenberg. 1240 erscheint der «Berg Evelinus, den die Lombarden Ursare nennen». Kein Wunder also, wenn gewisse Geschichtsforscher lange vergebens nach dem Gotthardpass und seiner Benützung forschten. Und der Name geht auf das Hospiz auf der Passhöhe zurück, welches nach der Erschliessung der Schöllenen ebenfalls einem Bedürfnis entsprach, und welches, gleich wie das errichtete Gotteshaus dem heiligen St. Gotthard zum Schutze anempfohlen wurde. Mit dem zunehmenden Verkehr wurde dieser Name zu einem geläufigen Begriff und wurde auch für die Benennung des Passes allgemein verwendet.

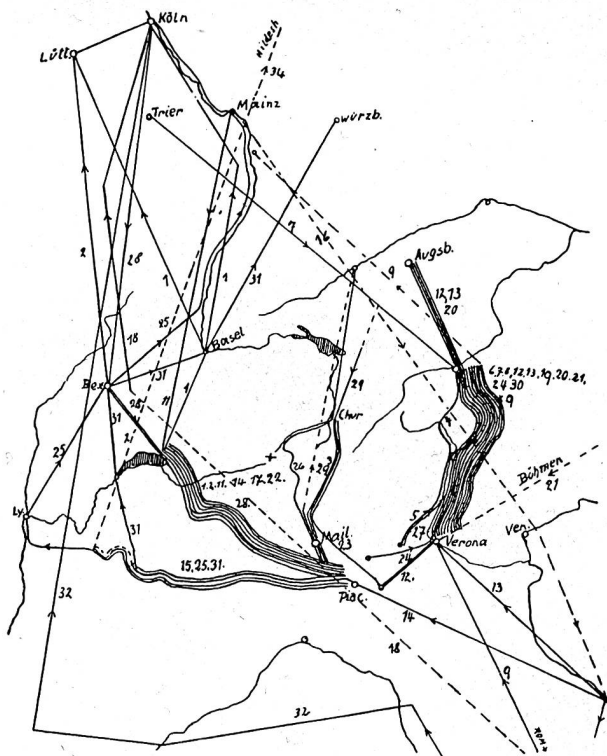
Für unsere Betrachtung ist es von Bedeutung zu wissen, *wie die Besiedelung dieses zentralen Alpenraumes aussah*. Andres Furger belegt in seinem 1984 erschienenen Werk «Die Helvetier», dass die Kelten schon im 4. Jahrhundert v. Chr. den Raum zwischen Genfer- und Bódensee bewohn-

ten, und dass ihre Siedlungen auch bis Bürglen, Altdorf und Erstfeld reichten. Sie betrieben Ackerbau und züchteten Auerochsen. Von letzteren soll der spätere Name Uri und das Wappen stammen.

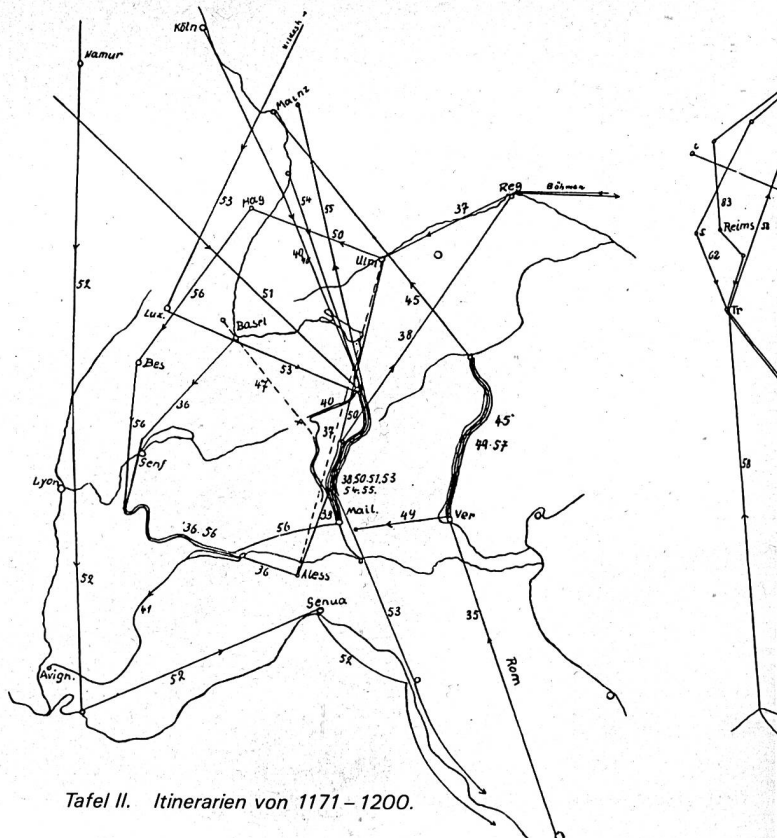
Die durchschnittliche Jahrestemperatur liegt in Altdorf etwas höher als in Zürich! Die Kelten waren hochbegabte Handwerker und Künstler, und die gemachten Funde versetzen uns in Staunen und Entzücken. Der Goldschatz von Erstfeld aus der Zeit um 400 v. Chr. ist ein sprechendes Beispiel. Der Fundort liegt über dem Dorf in einem Rüfental. Andres Furger sieht in den 4 Ringen eine Opfergabe an die Götter, um vor Lawinen und Rufenen verschont zu werden.

Warenhandel mit dem Süden dürfte noch kaum bestanden haben. Dagegen fehlte im Winter für die Jungmannschaft schon damals eine geeignete Beschäftigung. So zogen die jungen Männer unter Anführung eines Hauptmannes vor dem Einschneien über die Alpenpfade in den Mittelmeerraum, wo sie von den Fürsten für militärische Aufgaben sehr gesucht waren. Der Kontakt mit der Mittelmeerkultur brachte

Strassenverzeichnis in alter Zeit



Tafel I. Itinerarien von 1125 – 1170.



Tafel II. Itinerarien von 1171 – 1200.

automatisch eine Befruchtung der eigenen Kultur mit sich. Dass die in der Inner-schweiz angesiedelten Kelten für ihre Züge in den Süden die kürzesten Wege über den «Gotthard» kannten, darf als sicher angenommen werden. Da nördlich der Alpen die Wirtschaft noch ausschliesslich aus Selbstversorgung bestand, brauchte man keine Wege für Warenhandel.

Im 1. Jahrhundert n. Chr. vermischten sich die Kelten mit den Römern in Helvetien, und Letztere übernahmen die Führung. Die Römer brauchten dann für die Eroberung und Beherrschung der Gebiete nördlich der Alpen gut ausgebaute Übergänge über die Alpen. Diese waren hauptsächlich nach den militärischen Bedürfnissen ausgerichtet, das heisst, sie mussten möglichst ganz zu Fuss begehbar sein, und für die Verpflegung mussten in regelmässigen Abständen Stützpunkte vorhanden sein. In unsern Alpen hatten die Römer besonders zwei Pässe, die ihren Anforderungen gut entsprachen. Im Osten der Septimerpass und im Westen der Grosse St. Bernhard. Das Gotthardgebiet war ihnen offenbar bekannt, und die Übergänge Oberalp, Furka und Airolo-Urserental wurden von ihnen auch benützt. Technisch wäre es ihnen wohl auch möglich gewesen, die Schöllenen oder den Bözberg benutzbar auszubauen. Den Grund, warum die Römer auf diesen Ausbau verzichteten, sehen Fachleute darin, dass der Vierwaldstättersee für Truppenverschiebungen zu zeitraubend und zu aufwendig war. Auch mit den Verpflegungsmöglichkeiten war dieses schwach besiedelte Gebiet ein Hemmschuh. Überreste von Siedlungsspuren, z.B. in Schattdorf und Flurnamen, belegen die Anwesenheit der Römer auch im Urnerland.

Doch der Verkehr mit dem Urserental dürfte fast ausschliesslich lokale Bedeutung gehabt haben.

Mit der *Unterwerfung des Alemannen-Herzogs durch die Franken-Könige* Mitte des 8. Jahrhunderts beginnt sich dann ein wirtschaftlicher und kultureller Aufschwung abzuzeichnen. Das grosse Fränkische Reich wird in Gaue aufgeteilt, welche von Herzogen und Grafen verwaltet werden. Die von den Römern noch eingeleitete Christianisierung war von den nachfolgenden Alemannen vor ca. 600 n. Chr. bis auf einige Überreste wieder unterbunden worden. Einige Klöster waren nun mit Hilfe des fränkischen Adels für die Verbreitung des Christentums besorgt. Für das von uns betrachtende Gebiet waren hier besonders Konstanz, Chur und Disentis wichtig. Als ersten Abt von Disentis finden wir einen Adalbero von Metz, welcher aus dem lothringischen Hochadel stammen dürfte. Disentis war als Stützpunkt für die Benützung des Lukmaniers sowie des Oberalps von entscheidender Bedeutung. Das Urserental gehörte denn auch zum Kloster Disentis.

Da Italien auch zum Fränkischen Reich gehörte, waren die jeweiligen Herrscher an der guten Benützbarkeit der Alpenübergänge interessiert. Die Hauptübergänge waren: Brenner, Septimer, Grosse St. Bernhard und Mt. Cenis. Auch der Lukmanier dürfte eine gewisse Bedeutung gehabt haben. Bevorzugt waren also Routen, bei denen nur ein Pass zu überwinden war und bei denen die Sicherheit und die Unterkunftsorte gegeben waren.

Die Rolle des Fraumünsters Zürich für den Gotthardpass

Ausgangspunkt für die Fragen der Grundherrschaft in Uri ist die Stiftungsurkunde Ludwigs des Deutschen für die Fraumünsterabtei in Zürich vom 21. Juli 853. Von Regensburg aus schenkte er ihr seinen Hof in Zürich, den Albisforst und den «Pagellus Uroniae» mit Kirchen, Häusern, Leibeigenen, bebautem Gut, Wäldern, Wiesen usw. Das noch nicht urbarisierte Land war wohl nicht eingeschlossen, denn wie wir später sehen, gehörte alles neu erschlossene und bewirtschaftete Land demjenigen, der die mühsame Arbeit des Rodens und Anpflanzens auf sich genommen hatte. Das neu erschlossene Land war reichsfrei, d.h. es unterstand nur dem deutschen Kaiser und war sonst niemandem zu Abgaben verpflichtet.

Der Anreiz zu Sonderleistungen war damit vorhanden. Dass sich diese Politik langfristig für die Entwicklung des Landes Uri sehr vorteilhaft auswirkte, erleben wir besonders in der Zeit nach 1173.

Die Fraumünsterabtei Zürich dürfte aus der Schenkung im Jahre 853 nicht besonders bedeutende Einnahmen erzielt haben. Die örtliche Entfernung und Probleme mit den Verwaltern führten oft zu Spannungen. Eine bessere Lösung drängte sich auf und wurde von Kaiser Friedrich I., genannt Barbarossa, im Jahre 1173 getroffen.

Kaiser Friedrich Barbarossa

(Kaiser von 1152 – 1191)

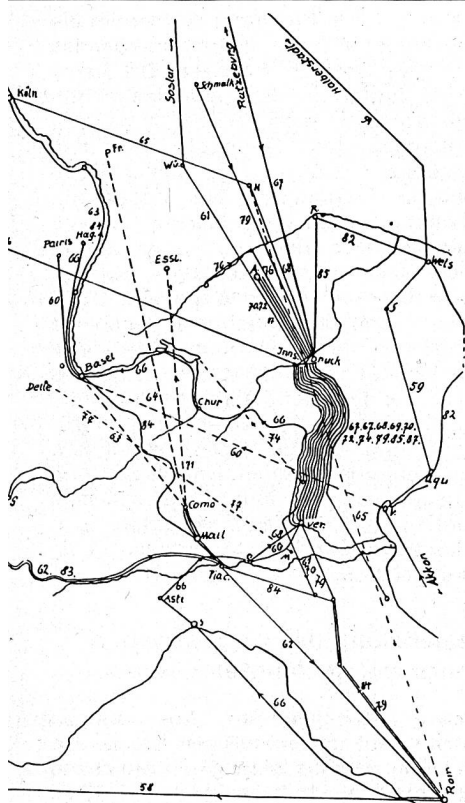
Friedrich Barbarossa war der Nachfolger Konrads III.

Otto von Freising, der grösste Geschichtsschreiber des deutschen Hochmittelalters,

sah in den letzten Jahren Konrads III. die Endzeit des Reiches vor der Tür. Bei der Schilderung der ersten Regierungszeit Friedrichs I. kommt er zu einer neuen, hoffnungsfrohen Sicht der Dinge. «Denn nach den Stürmen der Vergangenheit strahlt wieder der unerhört heitere Himmel des Friedens und ist das Ansehen des römischen Reiches dank der Tugenden des siegreichen Kaisers so mächtig, dass diese Generation unter seiner Herrschaft in Demut und Ruhe verharrt.» Barbarossa knüpfte bewusst an die salischen Traditionen an. Recht und Ehre des Reiches – das wurde zum Kernbegriff seiner politischen Werbung – die Wiederherstellung seiner vollen Würde, der vielfältigen Hohheitsrechte diesseits und jenseits der Alpen. Das Kaiserreich galt als eine von Gott eingesetzte Institution und verstand sich gleichberechtigt neben der universalen römischen Kirche, durch einen gemeinsamen geistlichen Auftrag mit ihr verbunden.

Im Süden ging es Barbarossa um die Erringung imperialer Oberherrschaft in Mittel- und Oberitalien, uneingeschränkt durch die geistliche Grossmacht in Rom, uneingeschränkt durch das Unabhängigkeitsstreben der aufblühenden Stadtkommunen der Lombardei. Die unbeugsame Gestalt Papst Alexanders III. (1159–81) und die Hegemonialpolitik Mailands leisteten Barbarossa gemeinsamen Widerstand. Nachdem verschiedene kriegerische Aktionen (z.B. Zerstörung von Mailand 1162, Einsetzung eines Gegenpapstes) auf die Dauer keinen Erfolg brachten, führte Barbarossas Verhandlungskunst zum Ziel. Im Juli 1177 kam es in Venedig mit Alexander III. zu einer Verständigung, und es wurde der Vertrag von Venedig geschlossen.

Dieser Vertrag lockerte auch das Bündnis zwischen Papsttum und den lombardischen Städten. Mit diesen Städten schloss Friedrich einen sechsjährigen Waffenstillstand. Am Ende dieser Periode, gestärkt durch die Überwindung Heinrichs des Löwen in Deutschland (1180), ersetzte er diesen Waffenstillstand im Vertrag von Konstanz durch einen grundsätzlichen Ausgleich. Die Selbstverwaltung der Städte und die politische Existenz ihres Bundes wurden vom Kaiser anerkannt. Ihm blieb nur die Investitur der städtischen Konsuln, der Treueid der Kommunen, das Fodrum (die Unterhaltsleistungen an sein Heer auf dem Durchzug) und die Oberhoheit seines Gerichts. An Stelle einer uneingeschränkten Herrschaft trat eine überlegte und überlegene Gleichgewichtspolitik. Einer Vorherrschaft der grossen Städte wirkte Barbarossa entgegen, indem er den Hochadel wie die Markgrafen d'Este und Malaspina, die kleinen Gemeinden und die Bischöfe von Belluno und Feltre begünstigte. In Sonderregelungen wie dem Vertrag von Mailand 1185 wurden der Gebrauch der Regalien und die Hilfspflicht der Städte im einzelnen festgelegt. Von da an spielte sogar eine enge Verbindung mit Mailand in seiner Politik des Kräfteausgleichs zwischen den oberitalienischen Mächten eine besondere Rolle. – Durch den Vertrag von Konstanz waren die Kommunen auch zu Unterstützung des Gebietes ausserhalb ihrer Liga festgelegt. —



Tafel III. Itinerarien von 1201 – 1237.



Zollbrücke in Alt-Göschenen

So hatte Friedrich eine Stärkung der Reichsrechte und die Festigung des Reichsbesitzes am Alpenrand, im Piemont und in der Mark Verona erreicht, und damit waren auch die Alpenübergänge nach Norden, nach Deutschland gesichert!

Kaiser Friedrich I. hatte seiner Zeit Beatrix von Burgund geheiratet, und damit die Beziehungen nach Westen gefestigt. Am 27. Januar 1186 wurde nun sein Sohn Heinrich IV. mit Konstanze von Sizilien, der Tochter Rogers II., getraut. (Die Festlichkeiten fanden in Mailand statt!) Diese Verbindung bedeutete eine Absicherung gegen eine mögliche Koalition von Papst und Normannen gegen den Kaiser. Oberitalien erlebte nun einen aussergewöhnlichen wirtschaftlichen Aufschwung, und die lombardischen Einkünfte brachten dem Kaiser mehr als alle Gerechtsame und alles Krongut in Deutschland. Barbarossa hatte aber auch in den Ländereien nördlich der Alpen für die wirtschaftliche Entwicklung gesorgt. Auf Konferenzen besonders in Mainz war besprochen worden, wie die Rückstände in der Siedlungspolitik aufgeholt, und wie das Handwerk auf den Stand im Süden der Alpen gebracht werden konnte. Barbarossa zeichnete sich auch hier als Genie im Planen und Verwirklichen aus, und seiner Weitsicht und Grosszügigkeit ist es zuzuschreiben, dass sein ganzes Reich einen kulturellen und wirtschaftlichen Aufschwung erlebte.

Wirtschaftliche Erschliessung des Gotthardpasses

Es sei kurz festgehalten: Bei der Regierungsübernahme durch Friedrich I. bestanden in Italien bereits blühende Städte, und Handwerk und Handel waren gut entwickelt. In den Ländern nördlich der Alpen herrschte noch in den meisten Gegenden die Landwirtschaft mit Selbstversorgung vor. Immerhin blühten schon in der 2. Hälfte des 12. Jh. die Messen der Champagne, und an der Nordsee hatte sich ein von zahlreichen Städten geprägter Wirtschaftsraum entwickelt. In der Schweiz kannten wir als erste Stadt Rheinfelden (1120). Weitere Städtebauten folgten dann um 1190 (z.B. Bern 1191), angeregt und realisiert durch die Herzoge von Zähringen. Barbarossa kannte von seinen verschiedenen Reisen und Kriegszügen bis nach Rom die Verhältnisse in Italien sehr gut, und seine rasch getroffenen Massnahmen brachten auch in Deutschland eine wirtschaftliche Entwicklung. Der Gütertausch nahm zu, und es galt geeignete Säumerwege über die Alpen auszubauen, und nach Möglichkeit neue, und vor allem kürzere, zu erschliessen. In dieser Zeit treten nun *die Herzoge von Zähringen* ins Rampenlicht, die die Entwicklungsmöglichkeiten unserer Zentralalpen richtig erkannten. Als Rektoren von Burgund kannten sie die Funktionen der Westalpenpässe genau. Der bedeutend-

ste davon war der Grosse St. Bernhard. Dieser, wie im Osten der Brenner und Septimer, waren aber für den Verkehr von Mailand ins Rheinland nicht die ideale Linie. Diese hätte durch das Gebiet der Grafen von Lenzburg geführt. Die Lenzburger gehörten damals zu den bedeutendsten Adelsfamilien, und besaßen neben dem grossen Aargau die Klöster Säkingen, Schänis, Glarus, Disentis und das Fraumünster Zürich mit Albis und dem Urnerland. Ferner verwalteten sie das Bleniotal und die Leventina, und dies, in Anbetracht der Bedeutung, durch eigene Söhne.

Mit dem Tod des Grafen Ulrich starben 1173 die Lenzburger aus. Der Erbteilung kam sehr grosse Bedeutung zu, und Kaiser Barbarossa kam zur Verteilung des Erbes selbst für drei Monate nach Lenzburg. Für unsere Betrachtung sind folgende zwei Nutzniesser von Bedeutung. *Graf Adalbero von Frohburg*, der mit Sofia von Lenzburg verheiratet war, erhielt das bereits als Morgengabe verwaltete Gebiet rechts der Aare von Schönenwerd über Safenwil, Wikon bis Murgenthal. In diesem Gebiet lagen die spätern Städte Zofingen und Aarburg, über welche nach 1280 die Gotthard-Route führte. Die Grafen von Frohburg gründeten in dieser Zeit 8 Städte und trugen im Sinne Kaiser Barbarossas in ihrem Bereich zur wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung bei. Wie wir noch sehen werden, waren sie für die Juraübergänge besorgt.

Den grössten Anteil an der Lenzburger Erbschaft hatten wohl *die Herzoge von Zähringen*. Als Rektoren von Burgund hatten sie sich als tüchtige Planer und Verwalter ausgezeichnet, und dürfen als massgebende Mitarbeiter Barbarossas gesehen werden. Der Kaiser verstand es auch hier, die besondern Fähigkeiten der Zähringer für das Reich zum Einsatz zu bringen. Auf den Feldzügen über die verschiedenen Alpenpässe hatten wohl Friedrich I. wie Berchtold IV. bereits die möglichen Vorteile eines Überganges über den Gotthard erkannt. Die Lenzburger hatten in der Leventina schon gute Vorarbeit geleistet. Wenn deshalb Barbarossa den Zähringern aus dem Lenzburgerbesitz u.a. die Schirmvogtei über die Fraumünsterabtei Zürich mit Albisforst und Land Uri übertrug, so wird wahrscheinlich die Überlegung mitgespielt haben, dass die Zähringer, bekannt als Erschliesser neuer Wege und Übergänge, auch den Durchgang durch die Schöllenen meistern würden. Dass diese Überlegungen richtig waren zeigt das kluge Handeln der Zähringer, die auch ihrerseits tüchtige Mitarbeiter einzusetzen und zu beteiligen verstanden. Aus den vorhandenen Unterlagen und Gegebenheiten kann geschlossen werden, dass die Zähringer sofort nach 1173 die notwendigen Vorarbeiten an die Hand nahmen.

Besiedelung der vorgesehenen Route mit geeigneten Leuten

Unsere nachstehenden Ausführungen basieren auf der gründlichen Studie von Paul Kläui über die Bildung und Auflösung der Grundherrschaft im Lande Uri. Kläui belegt hier glaubwürdig den planenden Einsatz der Zähringer, der zur Erschlies-

sung der Schöllenen, und damit des durchgehenden Gotthardpasses führte. Für die vorliegende Darstellung müssen wir uns auf die Wiedergabe der wesentlichsten Fakten beschränken.

Der wichtigste Anstoss für den Ausbau der Schöllenen wird die Überzeugung der erfahrenen Zähringer gewesen sein, dass der sich öffnende Durchgang für den Warenaustausch zwischen Lombardei und Rheinland besonders eignen werde, und dass die daraus zu erwartenden Einnahmen die notwendigen Investitionen mehr als nur rechtfertigten.

Mit dem Hinweis auf die wirtschaftlichen Möglichkeiten fiel es den Zähringern auch nicht schwer, aus dem Kreis ihrer Gefolgsleute junge Leute für die Ansiedlung entlang der neuen Verkehrsrouten im Lande Uri zu finden. Von Flüelen bis Göschenen konnten die noch bestehenden Siedlungslücken geschlossen werden. Kläui belegt auf engstem Raum eine ganze Reihe zähringische Ministerialen, die in Uri mit Aufgaben betraut worden sind und Güter bekamen. Über den kleinburgundischen Adel mit Besitz in Uri gibt die Karte Aufschluss. Die von den Zähringern im Reusstal angesiedelten Leute begnügten sich sicherlich nicht mit der Zuweisung kleinerer Güter, sondern sahen die Ausbaumöglichkeiten und nutzten diese dann auch.

Die bedeutendsten zähringischen Gefolgsleute, die bei der Entwicklung der Gotthardroute eine gewisse Aufgabe erfüllten, seien hier noch namentlich aufgeführt: Die Eschenbach als Gründer der Stadt Luzern; die Rapperswil; die Schweinsberg als spätere Herren von Attinghausen; im weiteren die Utzingen, Wiler, Seedorf, Schüpfer, Grünberg, Hasenburg u.a.

Unter den zähringischen Familien, die in Uri verpflichtet wurden, nehmen *die Herren von Rapperswil* in verschiedener Hinsicht eine Sonderstellung ein. Einmal ist ihr Grundbesitz bedeutender als der aller andern Herren. Sie hatten zu seiner Verwaltung einen eigenen Ammann und übten auch die niedergerichtliche Rechtsprechung im Maien- und Herbstding aus. Zum andern hatten sie die wichtigen Punkte am Anfang und Ende des Zugangs zum Gotthardpass, in Schattdorf und Göschenen, durch Türme gesichert. Die Übernahme der Vogtei in Urseren fällt wahrscheinlich auch in die Zeit der Gangbarmachung der Schöllenen und der Entwicklung des Gotthardverkehrs.

Urseren wurde von der Vogtei Disentis abgetrennt. Das Kloster Disentis war vorher verschiedentlich von fremden Kriegshorden, die über Furka—Oberalp kamen, überfallen und ausgeraubt worden. Soweit möglich, war man vor solchen Überfällen mit den beweglichen Gütern nach Chur geflüchtet, einmal sogar bis nach Zürich. Von der Seite des Blenio—Lukmanier her hatte man nichts zu befürchten, denn dieses Gebiet wurde schon seit frühen Zeiten durch lenzburgische Familien verwaltet und nach Süden abgesichert. Die Übertragung des Urserentales an die Zähringer, resp. Rapperswiler, brachte nun der Abtei Disentis auch Schutz von dieser Seite. Ziehen wir in Betracht, dass nach dem Aussterben der Zähringer 1218 die Eschenbacher, Kyburger und Regens-

berger ihre Reichsvogteiteile direkt verwalteten und dann mit ihren Herrschaftsgebieten verschmolzen wird man auch für die Rapperswiler in Uri eine direkte Ausübung der Reichsvogteirechte annehmen dürfen. Rudolf III. von Rapperswil erscheint auch nach 1218 in Begleitung Friedrichs II. Bei dem völligen Zerfall der zürcherischen Reichsvogtei in jenen Jahren kommen als Nachfolger in Uri nur die Rapperswiler in Frage. Ihre Verwaltung wird bis zum Tode Rudolf III. nach 1223 gedauert haben. Dessen Ausscheiden mag den Zeitpunkt angeben, dass das Land, d.h. die Reichsvogtei, an Rudolf von Habsburg verpfändet wurde, von dem es 1231 König Heinrich löste. So wurde das Land zum Nachfolger in den Zähringer—und Rapperswiler-Rechten. Das notwendige Geld für die Auslösung soll dem König von den Urnern bezahlt worden sein. Die finanziellen Mittel stammten aus dem Verkehr über den Gotthardpass der rasch eine grosse Bedeutung erlangt hatte. Über den Zoll in Flüelen sind aus späterer Zeit aufschlussreiche Angaben vorhanden.

Route Flüelen—Luzern—Basel—Rheinland

Nach der Erschliessung der Schöllenen, über die wir im abschliessenden Teil noch näher berichten werden, scheint der Gotthardpass bald einen regen Verkehr aufgewiesen zu haben. Seine zentrale Lage brachte eine Verkürzung der Reisezeit von drei bis fünf Tagen. Bis zur Erstellung des Urnerloches im Jahre 1708 wurde der ganze Verkehr über den Gotthardpass durch Säumer besorgt.

Von Flüelen nach Luzern wurden Schiffe benützt, die mit Rudern und Segeln ausgerüstet waren, und für diese Strecke, je nach Wetterlage, gegen acht Stunden benötigt haben sollen. Die Funktion als Umschlagsplatz brachte Luzern bald einen gewissen Wohlstand. Ab hier erfolgte in der Frühzeit der Weitertransport der Güter teils durch die Flussschiffahrt, die sog. Niederwässerei, teils wieder durch Säumer. Wann der Ausbau der Verkehrsstrassen erfolgte, die dann den Einsatz von Wagen ermöglichte, ist nicht genau bekannt. Das Ausmass der zu transportierenden Güter dürfte hier ausschlaggebend sein.

Ab Luzern waren verschiedene Wege im Gebrauch, so über Rotenburg-Sempach-Sursee. Richtung Basel wurde aber der Weg von Luzern über Werthenstein, Geiss, Willisau, Zell, St. Urban, Städtchen Fridau mit Aarebrücke, und von hier nach Balsthal eingeschlagen, wo auf der alten Römerroute über Langenbruck, Waldenburg die Stadt Liestal erreicht wurde. In Basel wechselte man auf die Schiffe, da sich der Rhein als nahezu müheloser Transporteur anbot.— Auch die Reuss dürfte ab Luzern für gewisse Transporte benutzt worden sein. In vermehrtem Masse dürfte dies dann mit der Entstehung der Messe in Zurzach der Fall gewesen sein.—

Wie stand es mit der Sicherheit der Gotthardroute? Den durchgehenden Verkehr dürfen wir kurz nach 1180 sehen. In der Lombardei hatte Barbarossa, wie wir gesehen haben, durch Verträge die Grundlage für eine erspriessliche Zusammenarbeit der Wirtschaft südlich und nördlich der Alpen geschaffen. In Ober-

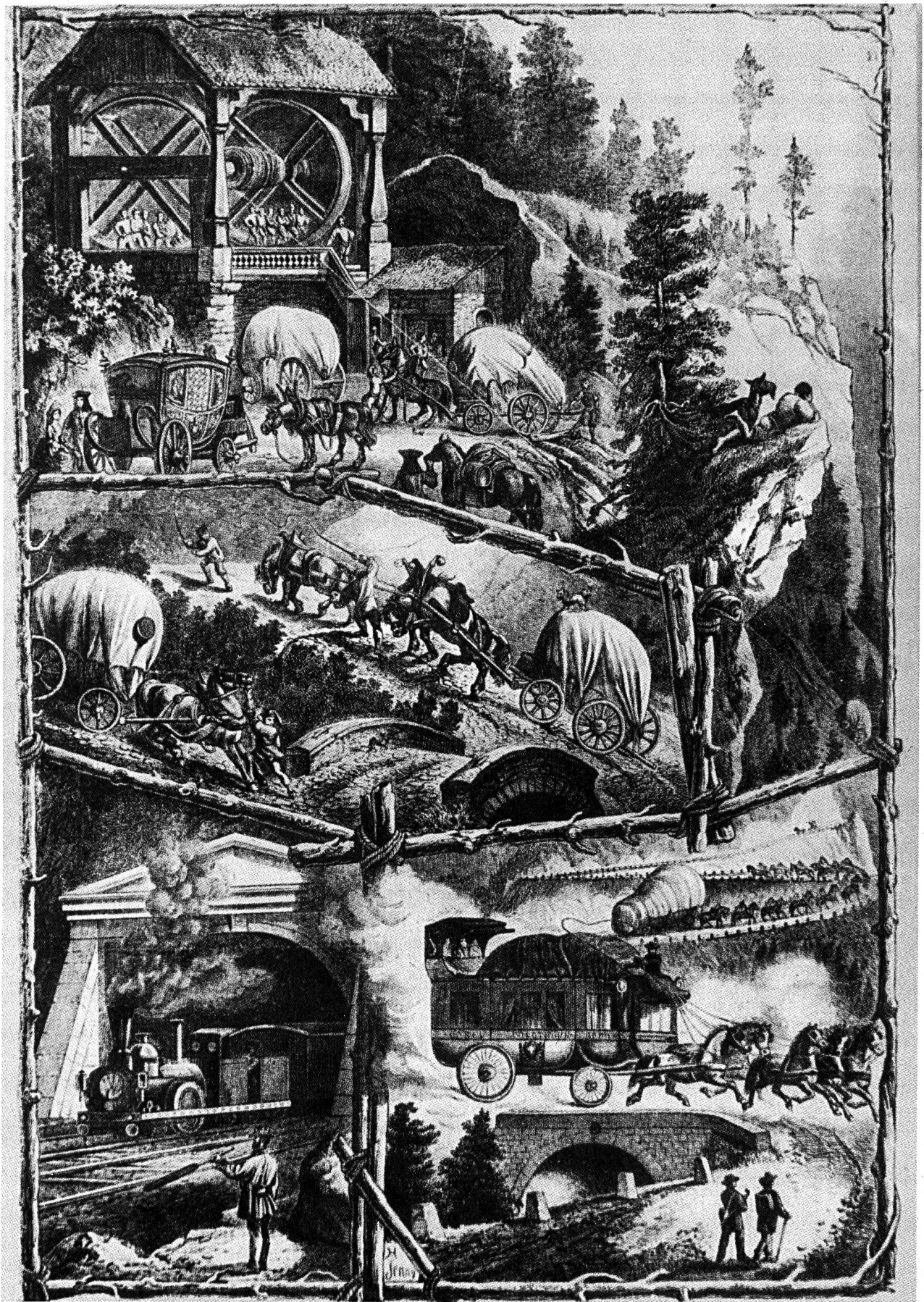
italien sorgten die Städte für die Sicherheit auf den Verkehrswegen. Die Leventina, und die nördliche Route von hier bis St. Urban, wurde von zähringischen Gefolgsleuten gesichert. Hier wechselte die Strasse auf frohburgisches Gebiet, und dies bis nach Basel. Die Grafen von Frohburg waren mit den Herzogen von Zähringen verschwägert, und zählten wie diese zu den «Pionieren» der damaligen Zeit. Acht Städtegründungen belegen u.a. ihren grossen Einsatz. Der Sicherung der Route Gotthard—Basel dienten besonders die Städte Fridau mit einer Aarebrücke, dann das Städtlein Falkenstein in der Klus bei Balsthal und auf der Nordseite des Oberen Hauensteins Waldenburg und Liestal. Die Stadt Wiedlisbach kann als westliche Sicherung gesehen werden. In der Frühzeit bis 1280, als die Säumerei noch vorherrschte, wurden auch noch folgende zwei Jura-Übergänge im Buchsgau benutzt:

- a) von Oberbuchsiten nach Holderbank;
- b) von Hägendorf über Schlössli, Kambersberg, Kall und von hier über Eptingen nach Liestal.

Beide Varianten bedeuten eine gewisse Abkürzung gegenüber der Balsthaler-Linie.

Unterer Hauenstein 1280

Der kürzeste Weg von Luzern nach Basel hätte nicht über den Oberrn sondern über den Untern Hauenstein geführt. Der Abschluss der Hauensteiner Mulde, die 150 Meter tief abfallende Steilwand, die durch einen ebenso tiefen Graben gegen Ifenthal hin gestört ist, war ein wirksames Hindernis für den Verkehr. Die Römer hatten das etwas östlicher gelegene Erlimoos als Übergang benützt.— Mit der Zunahme des Verkehrs auf der Gotthardroute entschlossen sich die Frohburger zu einer grosszügigen Verbesserung des Jura-Überganges in ihrem Bereich. Unterhalb des Dorfes Horben, heute Hauenstein, durchbrach man den Felsen beim Rüteli (s. Bild). Der jähe Abstieg, der für Wagen besondere Massnahmen erforderte, wurde dadurch gefahrlos gemeistert, indem man im Felseinschnitt eine grosse Haspel einbaute, an deren Seil die Wagen bei der Talfahrt Richtung Trimbach gesichert und gebremst wurden. Für die Bergfahrt von Trimbach nach Hauenstein wurden zusätzliche Pferde vorgespannt. In Trimbach siedelte sich sofort das für den Verkehr notwendige Gewerbe und Handwerk an. Über «das Leben und Treiben am Untern Hauenstein» gibt ein Holzschnitt von Heinrich Jenny (1860) eine grobe Vorstellung. (Bild) An der Erschliessung des Untern Hauensteins sollen auch Knechte des Klosters St. Urban mitgewirkt haben. Als Entgelt soll letzterem abgabenfreie Benützung zugesagt worden sein. Die Erschliessung des Untern Hauensteins brachte eine Verlagerung der Strasse von Willisau über Reiden, Zofingen, Aarburg, Olten nach Trimbach. Über den neuen Pass wurde durch das Hombergerthal Sissach und Liestal erreicht. Hier vereinigte sich der neue mit dem alten Weg, der nach Basel und dem Rheinland führte. Damit wurde wiederum eine Wegverkürzung erreicht. Der nun durch Zofingen führende Verkehr brachte dieser Stadt



*Unterer Hauenstein um 1860
Leben und Treiben*

ganz besondere Vorteile und löste einen wirtschaftlichen Aufschwung aus. Als einzige Frohburger-Stadt wurde sie nach 1280 rund um einen Drittel vergrössert. Eine baugeschichtliche Untersuchung der mittelalterlichen Stadtbefestigung durch Markus Gerber (Zofinger Neujahrsblatt 1986) ergab, dass die *Ringmauer um 1280* erstellt worden ist. Es kann somit angenommen werden, dass die Befestigung im Zusammenhang mit der neuen Gotthard-Route erfolgte. Nutzniesser des einsetzenden Verkehrs dürften aber auch die Städte Aarburg und Olten gewesen sein. Der Aareübergang durch die Brücke in Olten ersetzte denjenigen beim Städtchen Fridau. Im Gegensatz zu Zofingen wurde Fridau ein Opfer der neuen Routenführung. Da Fridau nicht genügend Trinkwasser hatte, wurde es von den Bewohnern nach und nach aufgegeben. 1412 wird es von den Bernern noch aus einer Pfandschaft ausgelöst. Nach der Eroberung des Aargaus durch die Berner im Jahre 1415 verlor Fridau wohl seine letzte Bedeutung.

Anhang: Stiebende Brücke und Teufelsbrücke

Wie wir gesehen haben, übertrug Friedrich I. (Barbarossa) bei der Aufteilung der Erbschaft der Grafen von Lenzburg im Jahre 1173 die Schirmvogtei über das Fraumünster in Zürich, und damit auch des Landes Uri, den Herzogen von Zähringen, die damals auch Rektoren von Burgund waren. Aus allen Vorgängen in jener Zeit ist zu sehen, dass zwischen Friedrich I. und dem Hause Zähringen ein sehr gutes Einvernehmen bestanden hat. Bis es Barbarossa gelungen war, mit dem Papst und den oberitalienischen Städten ein erspriessliches Verhältnis zu schaffen, hatte er die West- und Ostalpenpässe mehrere Male überqueren müssen. Als enge Mitarbeiter waren die Zähringer und Lenzburger wohl meistens dabei. Dass bei diesen Gelegenheiten auch nach einer kürzeren Route Ausschau gehalten wurde, kann mit Sicherheit angenommen werden. Die Lenzburger kannten das Reusstal und die Leventina aus der eige-



Die Twärenbrücke. Vermittelt wegen der Ketten ein falsches Bild. Leider fehlt ein Original-Bild.



Felsdurchbruch unterer Hauenstein

nen Verwaltung. Nach dem Ausscheiden der Lenzburger scheint nun Barbarossa die Zähringer mit der Erschliessung des zentralen Alpenüberganges betraut zu haben. Diese hatten bereits im Wallis und im Berner Oberland verschiedene Bergübergänge ausgebaut, und verfügten deshalb über eine bedeutende Erfahrung. Das oberste Reusstal hatten die Zähringer bereits besichtigt und die Erschliessung als möglich erachtet. Im Urserental waren damals Walser ansässig, die mit dem Bau von Bissen (= französisch, Deutsch = Suonen oder Wasserleitungen entlang von Felsen) und Steinbrücken vertraut waren, so dass auch die erforderlichen Fachleute in nächster Nähe vorhanden waren. Im Urner Reusstal war, wie wir erfahren haben, mit der Ansiedelung zähringischer Gefolgsleute aus dem Burgundischen sofort begonnen worden.

Weil man die grosse Zukunft des neuen Passes und die daraus erzielbaren Einnahmen entsprechend einschätzte, fand man die notwendigen Investitionen lohnend.

Wie sah nun die technische Lösung in der Schöllenen aus? Neben dem eigentlichen Weg waren 2 Brücken notwendig. Die untere überquerte die Reuss, während die obere rund 60 Meter längs der Felswand führte. Der Name Teufelsbrücke ist beim Neubau von 1595 noch nicht erwähnt. Laur-Belart hat 1923 die Frage der Namensgebung untersucht, und kam zu folgendem Schluss: Stiebende Brücke und Teufelsbrücke sind identisch. Der alte und noch im 14. Jahrhundert allgemeine Name war Stiebende Brücke. Für den bergvertrauten Einwohner hatte weder die Schlucht der Schöllenen noch die aus eigener Kraft erbaute Brücke etwas teuflisches. Wohl aber trat der Reisende aus der Ebene mit Beklemmung und Gruseln in den ihm toddrohenden Felskessel. Ihm war die Schöllenen ein Vallis infernalis. Laur-Belart ist überzeugt, dass der Name Teufelsbrücke ein literarischer Name ist, der von Gelehrten der Brücke gegeben worden und ins Volk gedrungen ist.



Die alte Teufelsbrücke

Die obere Brücke, die längs der Felswand führte, hiess Twärrenbrücke. Wie war diese konstruiert? Dass sie längs der Felswand führte, steht nach der Ortsbeschaffenheit und den Lokalquellen fest. Man nahm nun oft an, dass sie in Ketten gehangen hatte. Nach vielen Hinweisen in der Literatur und von Nachforschungen durch Laur an Ort und Stelle war dem aber nicht so. Laur machte vor 63 Jahren die nachstehenden Beobachtungen: (Heute ist davon nichts mehr zu sehen wegen der FOB, Stausee, usw.) «Wenn man die kleine Brücke der «Elektrischen» bei dem fraglichen Felsen betritt, so bemerkt man bald in der glatten Wand unterhalb der Schienenhöhe etwa 3 cm breite Löcher in regelmässigen Abständen und zwar in zwei Reihen. Drei bis vier Meter über dem mittleren Wasserstand ist die erste Reihe. Der Abstand zwischen je zwei Löchern beträgt ungefähr 1 ½ Meter. Einen Meter höher befindet sich die zweite Reihe, etwas nach rechts zur untern verschoben.» Die weiteren Feststellungen von Laur tragen nichts zur Klärung der Konstruktion der Twärrenbrücke bei. Wie die Brücke genau konstruiert war, weiss man nicht, denn ein zuverlässiger Beschrieb oder genaue Bilder fehlen. Wie wir bereits erwähnt haben, dürften die Herzoge von Zähringen die damals im Urserental ansässigen Wal-

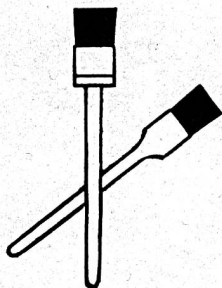
ser für den Bau der Brücken, insbesondere der Twärrenbrücke, eingesetzt haben. Die Walser waren mit dem Bau von Wasserleitungen entlang von Felsen vertraut. Diese wurden auf Konsolen verlegt. Bei der hier notwendigen Brücke kam es darauf an, dass die Stützen entsprechend breiter gehalten wurden. Die Lauffläche musste mindestens so breit sein, dass ein beidseitig bepacktes Saumpferd den Steg passieren konnte. Die Lauffläche und die Geländer waren aus Holz, und mussten alle paar Jahre ersetzt werden. Nachdem sich die technischen Möglichkeiten verbessert hatten, war es das einzig Richtige, den Felsen zu durchbrechen. Mit dem 1708 erschlossenen «Urnerloch» wurde dies geschafft. 1820–1830 wurde die ganze Gotthard-Route ausgebaut, so dass seither auch Wagen die Schöllenen und den ganzen Gotthardpass passieren konnten. Damit brachen neue, noch glanzvollere Zeiten für diesen zentralen Alpenübergang an, die erst durch die Eisenbahn eine Umstellung erfuhren.

Nachwort: Diese Darstellung wurde vor der Drucklegung von Herrn Dr. Hans Stadler, Staatsarchivar in Altdorf, eingesehen. Verschiedene Korrekturen und Ergänzungen trugen zur Aufwertung der Arbeit bei, und ich möchte Hr. Dr. Stadler auch an dieser Stelle für seine spontane Unterstützung bestens danken.

Literatur-Verzeichnis:

- Kläui Paul:
Bildung und Auflösung der Grundherrschaft im Lande Uri. Historisches Neujahrsblatt Uri 1957/58
- Laur-Belart R.:
Studien zur Eröffnungsgeschichte des Gotthardpasses. 1924
- Reber Werner:
Zur Verkehrsgeographie & Geschichte der Pässe im östlichen Jura. 1970
- Furger-Gunti Andres:
Die Helvetier. 1984
- Gerber Markus:
Bedeutende Reste der mittelalterlichen Stadtbefestigung an der Pfistergasse Zofingen. Zofinger Neujahrsblatt 1986
- Eickhoff Ekkehard:
Friedrich Barbarossa im Orient. 1977
- Müller Hugo:
Die verschwundene Stadt Fridau im Rahmen der Frohbürger Städte. 1969
- Nething Hans-Peter:
Der Gotthard. 1977
- Vögtli Beat:
Trimbach ein Passdorf. 1975
- Ammann Hektor:
Die Frohbürger und ihre Städtegründungen. 1934
- Budmiger Georg:
Die Walser. 1982

*Ihr Malergeschäft
zu vernünftigen Preisen*



Fassadenrenovationen
Isolationen
Tapezierarbeiten
Spritzarbeiten
Umbauten
Neubauten
Kleinrenovationen

M. Trapp-Weissenbach

Baumalerei
4663 Aarburg
Oltnerstrasse 19
Telefon 062 - 41 56 75
oder 062 - 41 31 61

Blyb gsund und fit, fahr mit em BIRI-Velo mit!

Für Erholung, Freizeit, Sport und Fitness.

Über 500 Fahrzeuge am Lager.

Kaufen Sie ein Zweirad mit dem Service-Garantie-Zeichen!

Seit 35 Jahren Biri-Velo!



Wir verkaufen nicht nur,
wir bieten Ihnen einen
fachgerechten Service.
Wir holen Ihr Fahrzeug ab!

• Testen Sie uns •



Aarburg

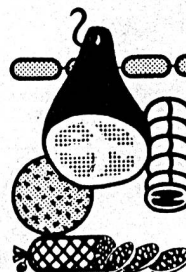
Tel. 41 10 90

Elektrizitäts- und Wasserversorgung Aarburg

Beratung
Planung
Verkauf
Installationen
Reparaturen

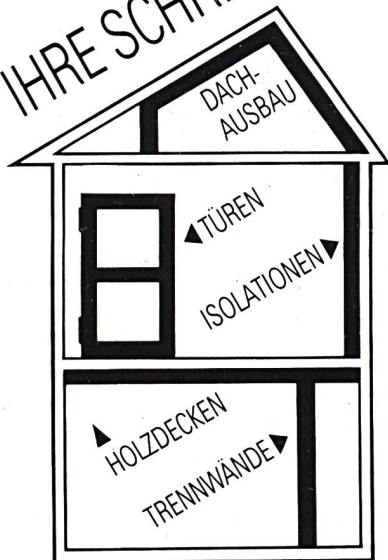
Telefon 062 - 41 30 51
Pikettdienst 41 30 55

Fleisch- und Wurstwaren in bester Qualität empfehlen die Metzgereien



H. Ruch, Städtli
Gebr. Mühle, Bahnhofplatz

GUGELMANN
AARBURG
IHRE SCHREINEREI



062/41 64 41

bruno
dragone



Hi Fi
TV
Video

4663 Aarburg
Telefon 062 - 41 32 01

**SBG – für uns schon lange
 die erste Bank.**

4665 Oftringen
4800 Zofingen



Helvetia Feuer

**Kompetente und zuverlässige
 Beratungen in allen Versicherungsfragen**

Silvio Blum
Org.-Inspektor
 4663 Aarburg
 Tel. P 062 41 23 77
 Tel. G 062 51 20 03

ROMY'S

HAIR-SHOP

Der gemütliche Coiffeursalon
 Rosemarie Iseli
 Wartburgstrasse 4 4663 Aarburg
 Telefon 062 - 41 55 23