

Spurensuche in murmelnden Mythen : Marschhalte am Gotthard

Autor(en): **Odermatt, Jean**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **96 (2001)**

Heft 3

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175953>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Marschhalte am Gotthard

Spurensuche in murmelnden Mythen

Jean Odermatt,
Soziologe und Künstler, Eglisau

Mit dem Gotthard verbinden sich seit alters zahllose Vorstellungen und Mythen. Sie reichen vom höchsten Berg der Welt, dem Inbegriff des Europäischen, dem Wunderwerk der Verkehrstechnik im Herzen des Kontinents bis hin zum wehrhaften Volk, das sich hier seine Festung baute, gleichsam als Identitätsstiftendes Symbol des Widerstandes gegen fremde Einmischung. Der Verfasser des nachstehenden Beitrages beschäftigt sich seit rund 20 Jahren mit dem Gebiet, seiner Geschichte und seinen Mythen.

Der Berg

Die Vorstellung, der Gotthard sei der höchste Berg der Welt, geht auf Julius Cäsar zurück. Er hielt die Lepontischen Alpen (und damit das Gotthardmassiv) für die höchsten Erhebungen in den Alpen. Diese lateinische Vorstellung über den Gotthard blieb während vieler Jahrhunderte unangefochten. Einen Berg namens Gotthard hat es allerdings nie gegeben. Eine Kirche auf der Passhöhe wird gegen Ende des 12. Jahrhunderts zu Ehren des kurz vorher kanonisierten heiligen Godehardus (Bischof von Hildesheim) eingeweiht. Der Gotthard ist damit einer der jüngsten Pässe überhaupt. Er verdankt seine Entstehung der wachsenden Binnenkolonisierung der Alpentäler und dem internationalen Handel im 13. Jahrhundert. Dennoch ist gerade dieser alpine Übergang am meisten von Geheimnissen umwittert geblieben. Weder über die Anfänge des Passverkehrs noch über die verkehrstechnisch heikle Passage der Schöllenen gibt es gesicherte historische Quellen. Dieser Mangel an Fakten hat immer wieder Fantasien und Spekulationen freigesetzt.

Das Wasserschloss

Die Vorstellung von einer Zitadelle oder vom Dach Europas prägte die Wahrnehmung des Gotthards: In felsigem Massiv entspringen Flüsse in vier Himmelsrichtungen, die Luftmassen des Kontinents prallen aufeinander, verschiedene Sprachen und Kulturen begegnen sich. Ein Paradox: Ein Mittelpunkt als Grenzraum. Der Gedanke, dass man hier an einem Scheideweg stehe und der nächste Schritt etwas Bedeutungsvolles wie Unwiderrufliches in sich schliesse, wurde in den vergangenen Jahrhunderten immer wieder aufgegriffen und kolportiert; ebenso die Idee des «unschlüssigen Wassers», das aus Zufall den Weg zur Nordsee oder zum Mittelmeer findet.

Der Durchbruch

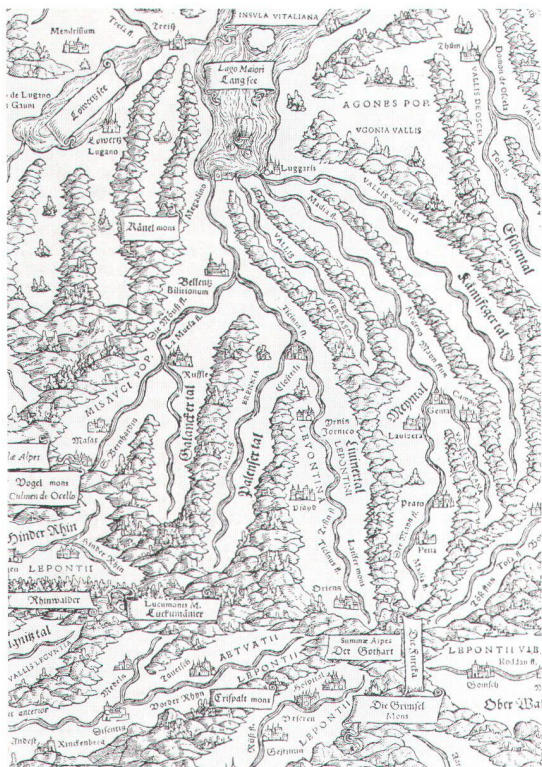
Als die Meere schon längst alle befahren wurden, waren die Alpen immer noch weitgehend Terra incognita. Die Grenzen der Täler blieben gleichbedeutend mit den Grenzen der Welt. Erst die Begeharmachung der Anhöhen mittels Pässen eröffnete die Möglichkeit, diese Grenzen zu überschreiten. Der Gotthard und seine eigentliche Charakteristik als kürzester Alpenpass wird erst dank der technologischen Entwicklung bedeutsam. Der «Steibende Steg», eine rund 60 Meter lange, mit Querhölzern versehene und an Ketten aufgehängte Brücke über der Schlucht in der Schöllenen bei Andermatt war noch eine behelfsmässige und materialaufwändige Konstruktion, teuer im Unterhalt und für Pferde wenig geeignet. Einen ersten Durchbruch – den ersten Tunneldurchstich in den Alpen überhaupt – bildet das Urnerloch vor Andermatt zu Beginn des 18. Jahrhunderts. Damit wird der Postverkehr mit Pferden möglich. Später erlaubt der Eisenbahntunnel eine wachsende Kapazität: er kann Güter wie Personen gleichmässig und während aller Jahreszeiten befördern. Wieder 100 Jahre später macht der Strassentunnel den Individualverkehr unabhängig von Jahreszeiten und Fahrplänen, und zu Beginn des dritten Jahrtausends meistert die Neue Eisenbahn-Alpentransversale als Flachbahn den Berg dann vollends.

Die Eroberung

Mit der schrittweisen Eroberung der Berge beginnt in Europa die Neuzeit. Die Menschen nehmen von den heiligen Bergen Abschied, von den Sitzen der Götter, den Orten von Geistern und mythischen Ereignissen. Stattdessen finden sie Erze, Silber, Gold, schnellere und sichere Verkehrswege. Im Laufe des Zivilisationsprozesses werden die Vorstellungen über die Natur zunehmend enteelt, entmythologisiert, entsakralisiert – zu entsprechendem Preis: Dem Gewinn an technikvermittelter Autonomie steht der Verlust der Bedeutsamkeit

«Der Gotthard ist zwar nicht das höchste Gebirge der Schweiz, und in Savoyen übertrifft ihn der Montblanc an Höhe um sehr vieles; doch behauptet er den Rang eines königlichen Gebirges über alle andere, weil die grössten Gebirgsketten bei ihm zusammenlaufen und sich an ihn lehnen. (...) So befindet man sich hier auf einem Kreuzpunkte, von dem aus Gebirge und Flüsse in alle vier Himmelsgegenden auslaufen.»

*(Johann Wolfgang von Goethe
in einem Brief vom 13.11.1779)*



Links: Eine Landkarte in der Sumpfschen Chronik von 1548 zeigt den Gotthard in der Mitte von sieben Gewässern, die nach allen Richtungen davonfliessen. Rechts: Während Jahrhunderten bildete die Schöllenschlucht das grösste Hindernis in der Entwicklung des Gotthardverkehrs.

Une carte nationale publiée dans la chronique de Sumpf de 1548 présente le Saint-Gothard entouré de sept cours d'eau partant dans toutes les directions. A droite: pendant des siècles, la gorge des Schöllenen constituait le plus gros obstacle pour permettre à la circulation de passer le Gotthard.

der Natur gegenüber. Ganz am Rande, sozusagen als Erinnerung an die alten Sitze der Götter, finden sich noch vereinzelt Orte des Traumes und der Imagination. Sie leben fort in den Fantasien der Menschen, tauchen in der Kunst wieder auf.

Die Überlagerung

In dem, was in vielfältigen Dokumenten über den Gotthard gesagt worden ist, kommen die Menschen praktisch nicht vor, höchstens in untergeordneter Stellung, als Attribute des Berges. Zahlreich sind jedoch die Dokumente, in denen von der Bewegung der Natur die Rede ist, von der fortwährenden Auseinandersetzung mit den Kräften der Gebirge und Schluchten, starr und schroff, verwandelt einst unter hohen Temperaturen und hohem Druck: erst Meeresboden, dann von Gletschern poliert. Doch die Gegensätze der Elemente tragen für jene, die in ihnen leben, nichts Verlockendes in sich. Ihre Macht ist eher erdrückend. Der überhöhte Blick kommt von aussen – erst die Sprache der Flachlandbewohner bricht das Schweigen der Menschen im alpinen Raum; sie dringen in die einsamen Klüfte ein, bewegen sich, so wie die Erde selbst Platten gegeneinanderschleibt, die sich zu Türmen aufschichten. Durch solche Überlagerungen aus weit entfernten Tiefen haben die Alpen Gestalt angenommen.

Die Verdrängung

Eine Dynamisierung von Arbeitsethik und Technik und damit der Beginn der Neuzeit geht keineswegs erst vom Protestantismus bzw. Calvinismus aus, sondern bereits vom Mönchtum, insbesondere von einzelnen Klöstern. Benediktiner und Zisterzienser befreiten die Arbeit von ihrem jahrhundertealten Makel, Folge des Sündenfalls und also Zwang zu sein. Arbeit wird zur Fortsetzung des göttlichen Schöpfungshandelns. Die Benediktiner kolonialisieren die Bergtäler, wie sie auch Wegbereiter der Berg- und Wasserbautechnik sind. Walser bewirtschafteten das vom (Benediktiner-)Kloster Disentis zu Lehen gegebene Urserental. Offensichtlich gingen von hier auch Impulse aus, die traditionelle Ost-West-Achse (Oberalp-Furka) durch einen Vorstoss nach Norden zu ergänzen. Dabei wird die von ihnen für die Bewässerung verwendete Kanalbautechnik auch für die Begehbarmachung der Schöllenen eingesetzt: im «Stiebenden Steg». Damit wird nicht nur ein Verkehrsweg erschlossen, sondern auch ein epochaler Wandel eingeleitet.

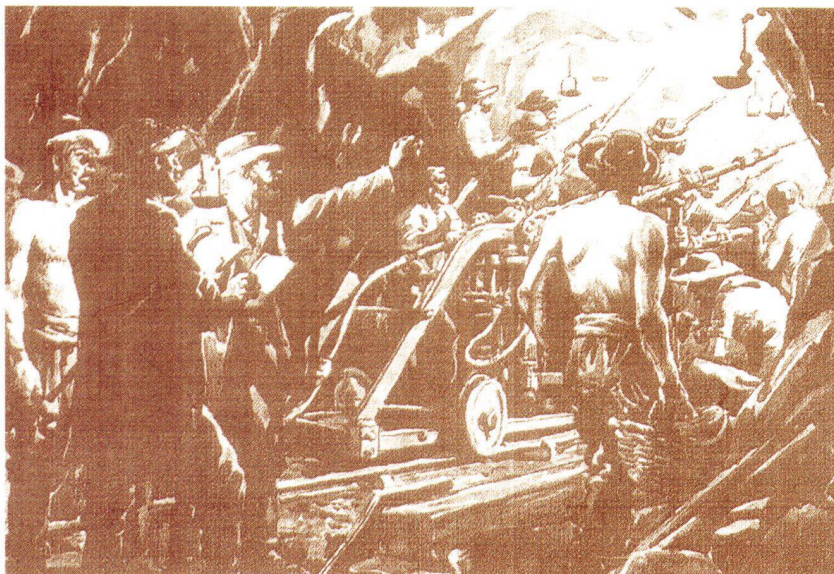
Die Begehbarmachung der bis ins 19. Jahrhundert unpassierbaren Stelle ist ein kulturgeschichtlicher Ausdruck des gewandelten Verhältnisses im Umgang mit der Natur. Natur wird von den Dämonen befreit und inskünftig ohne moralische Bedenken als Objekt der Vernunft und der Beherrschung zugeführt. In diesem Wandel, der in dieser Epoche beobachtbar ist,

«Die Endsumme des Ortswechsels setzt sich aus einer Unzahl von Wiederholungen zusammen; jeder neue Augenblick scheint den andern zu erzeugen, dass man niemals ankommen werde... Vielleicht sind Ewigkeit und Hölle naive Ausdrücke für irgendeine unvermeidliche Reise?»

(Paul Valéry,
La soirée avec M. Teste, 1896)

«Die Lokomotive hat sich durch Fels und Schrund einen Weg gebrochen in die entlegendsten Thalschaften und trägt schon der Güter reiche Menge zwischen den gemächlich weidenden Kuhherden hindurch über stille Alpen. Schon steht der spekulative Ingenieur auf den Zinnen der drohendsten Gletscherberge und berechnet das wahrscheinliche Wachstum der luxuriösesten Bedürfnisse des Volkes.»
(Rudolf von Tavel, 1891)

Rechts: Befestigungsanlage bei Airolo als Teil des in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts verwirklichten Landesverteidigungssystems (Bild Stähli).
Unten: Ingenieure und Arbeiter beim Tunnelbau im 19. Jahrhunderts.
A droite: un dispositif de fortification faisant partie du système de défense nationale réalisé dans la première partie du 20e siècle (photo Stähli).
Ci-dessous: ingénieurs et ouvriers travaillant à la construction du tunnel au 19e siècle.



nimmt der Bergbau eine Pionierrolle ein. Auch im Kanton Uri wurde zwischen dem 14. und 18. Jahrhundert Bergbau betrieben: Alaun, Eisenerz, Kupfer, Bleierz und Silber. Vor allem der Eisenabbau war nicht unbedeutend: Eine Konzessionsurkunde aus dem Jahre 1576 verpflichtete beispielsweise Hans Jakob Madran und Caspar Romanus Bässler, nicht mehr als 25 fremde Bergknechte zu beschäftigen.

Die Ingenieure

Im 19. Jahrhundert versuchte man mit unzähligen Konzepten, die Naturgewalten in ordnende Bahnen zu lenken. Ein neuer Menschentyp, der Ingenieur, formulierte kühne Projekte und veränderte innerhalb kurzer Zeit die Verkehrssysteme, die zuvor während Jahrhunderten stets gleich geblieben waren. Strassen- und Bahnsysteme wurden entworfen und gebaut. Spektakulärstes Projekt war ein Alpen-Schifffahrtskanal vom Lago Maggiore durch das Bleniotal über Disentis, den Krüzlipass und das Madranertal zum Vierwaldstättersee – eine Anlage mit unzähligen Schleusen, Tunnels und Röhrenkanälen, die dann nicht gebaut wurde.

Die Sage von der Teufelsbrücke berichtet, der Teufel habe die Brücke innerhalb von kürzester Zeit erstellt und als Entgelt die Seele des ersten Benützers gefordert. Die schlaun Bergler hätten ihm daraufhin einen Ziegenbock hinübergejagt, was der erboste Teufel mit dem Wurf eines riesigen Felsbrockens beantwortet haben soll. Historisch betrachtet schlummerte der Pass während Jahrhunderten dahin. Erst seit dem 18. Jahrhundert entwickelte sich diese Verkehrsachse in markanter Weise und wurde zu einem Prototyp des technischen Fortschritts: vom ersten Tunneldurchstich in den Alpen bis vielleicht zum längsten Eisenbahntunnel der Welt.

Das Réduit

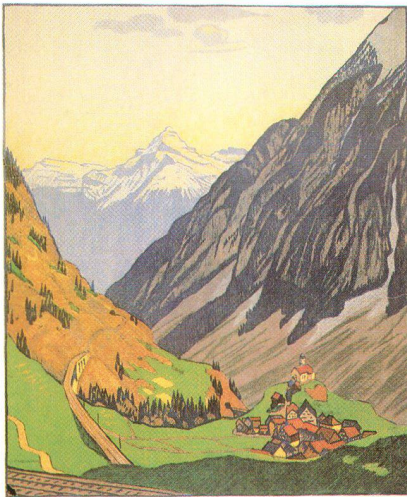
Dem neuen Bundesstaat fehlten vorerst die Konzepte wie der politische Wille für eine Gesamtverteidigung. Obwohl es nie an Plänen fehlte, wird erst die neue Gotthardbahn zum Auslöser für Befestigungsanlagen. 1885, drei Jahre nach der Tunnelöffnung, wurde ein Kredit von 2,67 Millionen Franken bewilligt, um eine ursprünglich geplante totale Landesbefestigung an der Südfront, am Gotthard, in Angriff zu nehmen. Mangelnde Erfahrung, Koordinationsprobleme der Bauunternehmen, technischer Wandel, unzählige Planänderungen und schlechte Witterung führten schon damals zu einer beträchtlichen Fehleinschätzung der Kosten: Die Schlussabrechnung der Gotthardbefestigungen im Jahre 1894 lautete auf 12,66 Millionen Franken. Gesamtschweizerisch gesehen blieben die Anlagen ein partielles Befestigungswerk, und erst 1944 sollte ein umfassendes Landesverteidigungssystem verwirklicht sein.



Im Gefolge wachsender verkehrsstrategischer Bedeutung des Territoriums wächst auch die militärstrategische; sie dient in erster Linie immer der Sicherung der Verkehrswege. Die Befestigung des Gotthard blieb umstritten, und erst während des Zweiten Weltkrieges prägte sich das Réduit dann als Symbol des Widerstandes gegen jede Form fremder Einmischung ein. Die Vorstellung eines unterirdischen Rückzugsterritoriums blieb als einprägsames, geradezu mythisches Bild weit bedeutsamer als die Zahl der vorhandenen Befestigungsanlagen und die Feuerkraft der Kanonen. Im Übrigen passierte ein wesentlicher Teil des zwischen den Achsenmächten Deutschland und Italien jenen Durchgang, dessen Schutz sich das Militär besonders angenommen hatte: den 16 Kilometer langen Eisenbahntunnel.

Die Erinnerung

Die Vorstellung «Gotthard» wandelt sich stets. Dieser «Berg» umreisst in seiner Geschichte zahlreiche Facetten eines Landes, welches letztlich über keine natürliche Basis nationaler Identität verfügt: «Gotthard» als Inbegriff des



GOTTHARD
S.B.B. SCHWEIZ
HOCHSCHULEN-VEREINIGUNG

Europäischen, als Ausdruck der vermittelnden und heilenden Schweiz, einer modernen, industrialisierten Schweiz, einer wehrhaften Schweiz. Die Ideologisierung dieses Territoriums im 19. Jahrhundert zwecks Aufbaus der staatspolitischen Identität des neuen Bundesstaates hat diese vielfältigen und historisch oftmals älteren Erinnerungen teilweise vergessen lassen. Selbst der Fels hat von Menschenhand Geschaffenes kommentarlos einverleibt: etwa die paar hundert Quadratmeter russisches Territorium, die das Suworow-Denkmal beherbergen, in friedlicher Nachbarschaft zur 200 Meter weiter westlich gelegenen Festung namens Teufelswand, sie ist im Besitz der Schweizer Armee.

Heute sind die Erfahrungen musealisiert und in Vitrinen zugänglich gemacht (siehe separaten Kasten). Das Geheimnis der Berge scheint dem Menschen zwar unergründlich, ist aber dennoch immer wieder Teil seiner Erinnerungen geblieben. Erinnerungen haben immer auch den Sinn, das Vergangene im Gegenwärtigen sichtbar zu machen. Auch wenn der in der Historie vielfach beschworene Mythos heute eher verblasst erscheint, bleibt seine eigentümliche Faszination. Diese gehört letztlich in den Bereich der kollektiven Mythologien. Der aufgeklärte Mensch gibt sich zwar als von den Mythen befreit. Dennoch – worauf etwa Karl Jaspers verweist – denkt der Mensch neben seiner naturwissenschaftlich geprägten Logik weiterhin auch mythisch. Aber klar erkennbare Riten und Plätze für Mythen fehlen; sie sind schwer erkennbar, gerade dann, wenn sie Teil eines rational orientierten Denkens sind. So murmeln die Mythen heute vor sich hin.

Unterstützen Sie Pro San Gottardo!

ti. «Der Gotthard dem Schweizervolk!» Unter diesem Motto konnte 1972 die Stiftung Pro St. Gotthard die Hospizgebäude auf der Passhöhe erwerben und damit verhindern, dass diese nationale Gedenkstätte unserer Geschichte in unerwünschte Hände geriet. An der Aktion beteiligte sich neben der Eidgenossenschaft, den Kantonen Tessin und Uri, der Gemeinde Airolo und Pro Natura auch der Schweizer Heimatschutz als Stifter und Geldgeber. Daneben schuf eine landesweite Spendensammlung den Grundstock, um die Gebäude zu erwerben und etappenweise zu restaurieren. 1978 schloss sich dem Kreis auch die Bundesfeierspende an. Die erste Sorge der Stiftung galt der Erneuerung des alten Hospizes und der Schaffung zeitgemässer Unterkünfte. Dann wurden das Hotel St. Gotthard, die Poststelle, die Kioske und öffentlichen Toiletten saniert. In einem weiteren Schritt wurde von 1983–1985 das bedeutendste Bauwerk auf der Passhöhe, die 1833 als Zollstation, Lagerhaus mit Stallungen und Hotel erstellte «Alte Sust» erneuert und in sie das «Nationale Gotthard-Museum» integriert. Sie umfasst eine Dauerausstellung über die Geschichte und Bedeutung des Gotthards und Sonderschauen mit wechselnden Themen und wird jedes Jahr von zahllosen Gästen aus dem In- und Ausland besucht. Um ihre Schulden abtragen zu können, ist die Stiftung dringend auf weitere Unterstützung von Privaten und öffentlich-rechtlichen Körperschaften angewiesen. Hier ihre Adresse: **Fondazione Pro San Gottardo, 6780 Airolo, Postcheckkonto 65-65.**

«Unser System von Alpenstrassen, das vom Lande so grosse Opfer verlangt hat, liegt jetzt dem Feinde ebenso offen zur Benutzung da wie uns selbst. Nur geeignete Befestigungen sind imstande, fremde Truppen davon auszuschliessen und ausschliesslich uns den Durchgang zu gewähren.»

(Oberst Hermann Siegfried, 1873)

Links: Der Gotthard – auch ein Werbeträger, hier der SBB in einem Plakat von Emile Cardinaux von 1914. Unten: Die 1833 entstandene "Alte Sust" auf dem Hospiz beherbergt heute das Gotthard-Museum.

A gauche: le Gothard, support publicitaire, utilisé par les CFF pour une affiche dessinée par Emile Cardinaux en 1914. En bas: l'ancien relais construit en 1833 abrite aujourd'hui le Musée du Saint-Gothard.



Le Saint-Gothard hier et aujourd'hui

A la recherche de mythes endormis

Jean Odermatt,
sociologue et artiste, Eglistau

Légitime depuis des siècles, le Saint-Gothard symbolise aussi bien la plus haute montagne du monde, le carrefour de l'Europe, un passage difficile à travers les Alpes aménagé grâce aux plus grandes prouesses techniques, la clef de voûte d'un système de défense fortifié que la résistance d'un peuple contre l'ennemi. Jean Odermatt étudie depuis quelque 20 ans cette région, son histoire et ses mythes.

Le massif montagneux

Jules César s'imaginait déjà que le Gothard était la plus haute montagne du monde...et cette idée a résisté pendant de nombreux siècles. Le passage doit son nom à une chapelle érigée vers 1300 en l'honneur de saint Gothard, évêque d'Hildesheim. Il ne devint une voie stratégique que vers le XIII^e siècle, lorsque les échanges commerciaux prirent un grand essor. Il fallut surmonter des obstacles naturels considérables et sa réalisation est toujours restée quelque peu mystérieuse, laissant libre cours aux légendes les plus folles.

Le château d'eau

Château d'eau de l'Europe, le massif cristallin du Gothard est à la fois un centre de dispersion fluviale vers l'Adriatique, la Méditerranée et la mer du Nord et le carrefour de diverses langues et cultures. Les mers avaient été conquises depuis longtemps, mais les vallées alpines restaient très isolées. Un chemin muletier fut audacieusement aménagé dans les profondeurs du défilé diabolique des Schöllenen. Son entretien restait difficile.

Le percement

Ce fut le percement du tunnel ferroviaire au prix d'énormes difficultés qui, à partir de 1882, permit le passage des personnes et des marchandises toute l'année. Cet ouvrage célèbre constitue l'une des réalisations techniques les plus colossales du XIX^e siècle. Le tunnel routier construit 100 ans plus tard a permis le développement de la circulation automobile à travers les Alpes et, en ce début

de troisième millénaire, le projet de nouvelle transversale ferroviaire mettra un terme à la conquête de ce massif.

La désacralisation

La conquête de la montagne grâce aux progrès techniques a fait peu à peu disparaître les peurs ancestrales, désacralisant les rapports de l'être humain à la nature. La légende veut que le pont du Diable, construit dans le défilé des Schöllenen grâce à l'intervention du diable, fut payé en monnaie de bouc par les malicieux Uranais alors que le marché exigeait en tribut l'âme du premier passant. Aujourd'hui, ce lieu nourrit encore l'imagination et le rêve, inspirant les artistes.

La maîtrise

Massif montagneux ayant longtemps écrasé l'être humain par la puissance de ses forces naturelles, le Saint-Gothard a fini par être maîtrisé. Ce sont en premier lieu les moines qui ont perfectionné les techniques de construction sur l'eau et dans les montagnes. Les Walser ont pris le relais. Ensuite, d'autres impulsions sont venues de l'est, de l'ouest, puis du nord. La réalisation du passage par le pont du Diable symbolise la victoire sur les démons. La montagne fournit en outre des minerais (fer, cuivre, argent et plomb).

Les ingénieurs et le réduit

Au XIX^e siècle, les premiers ingénieurs dessinent des passages au tracé audacieux. Trois ans après la mise en service du tunnel ferroviaire, on investit dans la construction d'un système de défense fortifié: le fameux « réduit » qui devint, durant la seconde guerre mondiale, un refuge souterrain protégeant la population contre l'ennemi.

Le mythe

Ayant traversé les âges pour devenir, au XIX^e siècle, l'épine dorsale de la construction de la Confédération helvétique, le Gothard continue de fasciner. Notre civilisation a certes adopté un mode de penser rationnel et scientifique, mais ne peut se passer de ce mythe endormi, mais encore bien vivant.

Sur le col du Gothard, le bronze réalisé par le sculpteur moscovite Dmitri Tuganov célèbre le passage des Russes conduits par le Général Suvorov il y a deux cents ans (photo Stähli).

Die 1999 vom Moskauer Bildhauer Dmitri Tuganow geschaffene Säumerbronze am Gothardpass erinnert an den Durchzug der Russen unter General Suvorow vor zweihundert Jahren (Bild Stähli).

