

Schluss

Objektyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Mitteilungen des historischen Vereins des Kantons Schwyz**

Band (Jahr): **34 (1926)**

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

Wallis, wegen ihrer territorialen Geschlossenheit die welschen Untertanengebiete behaupteten.

Schluß.

I. Die Gründung der eidgenössischen Föderation ist wesentlich von der Gotthardzone, der mittleren Gebirgsgruppe der Zentralalpen, ausgegangen. Daher besitzt der schweizerische Staat in hohem Grade die Eigenschaften eines *circummontanen* Gebildes, eines Gemeinwesens, das sich um ein zentrales Gebirge lagert.¹

a) Einem circummontanen Staate eignet in der Regel der Nachteil, daß die *Teillandschaften zentrifugal* (in der Richtung ihrer Flüsse) *auseinanderstreben*.² Meist sind diese Flußzonen in ihren alpinen oder voralpinen Abschnitten nicht bloß durch das Zentralgebirge, sondern noch durch seine Ausläufer von einander getrennt. Die *Kommunikationen* zwischen den einzelnen Landesteilen sind daher beschwerlich und häufig *peripher* gelegen; unmittelbar an der Staatsgrenze sich hinziehend, bilden sie gewissermaßen eine Circumvallationsstraße.³ Selbst das Zeitalter der Eisenbahn hat, trotzdem sie die Gebirgsketten zu untertunneln oder zu überschienen vermag, diesen Mangel nicht ganz behoben.⁴

Auch dem schweizerischen Staat eignen diese Nachteile. Wohl ist z. B. die *Tessinlandschaft* durch eine leistungsfähige Weltbahn rückwärts mit dem Hauptteil des schwei-

¹ Ein circummontaner Staat ist heute u. a. Großrumänien.

² So strömen die *schweizerischen Flüsse* nach allen Himmelsrichtungen: der Rhein nach Norden, der Inn nach Osten, der Tessin (und die schweizerischen Zuflüsse der Toce, Adda und Etsch) nach Süden, die Rhone und der Doubs nach Westen bzw. Südwesten.

³ Am schlimmsten liegen die Dinge, wenn der circummontane Staat nicht sämtliche vom Zentralgebirge ausmündenden Talschaften beherrscht; in diesem Fall ist nicht einmal eine Circumvallationsverbindung möglich. Man denke an unsere Südfront, wo Italien sich im Tocetal bis ins Gotthardgebiet vorschiebt und so die beste Kommunikation zwischen den Kantonen Wallis und Tessin unterbindet.

⁴ Manche technische Möglichkeit ist unrentabel.

zerischen Staatskörpers (der Rhein- bzw. Aarezone) verbunden, aber ihre Täler öffnen sich doch nach der Lombardei; vollends fehlt der Tessinzone ein Zusammenhang mit dem Inngebiet und eine brauchbare (seitliche) Verbindung mit dem Rhonetal. Unbefriedigend ist auch die Kommunikation *Graubündens* — von Hochgebirgsübergängen abgesehen¹ — mit dem Kern der Schweiz; sie führt über die hart an der Landesgrenze gelegene Brücke von Maienfeld.² Das mag erträglich sein, solange das vorgelagerte Land Vorarlberg nicht einem expansiven Staate angehört³; sonst müßte durch eine Untertunnelung der Glarner Alpen eine interne Verbindung hergestellt werden.⁴ Selbst die verhältnismäßig günstige Verbindungslinie zwischen der *West- und Ostschweiz*, die Aare-Limmatlinie (Olten-Brugg-Baden), liegt bei der großen Tragweite moderner Geschütze zu exzentrisch, trotz einer gewissen Deckung durch Jura, Rhein und das vorgelagerte Annäherungshindernis des Schwarzwaldes. Eine das ganze Jahr offene zentrale Kommunikation mit dem *Wallis* hat erst der Lötschbergtunnel geschaffen; die andere Jahresverbindung, die Genferseestraße bzw. -Bahn (Vevey-Martigny), liegt zu sehr an der Staatsgrenze; die Aufhebung der nordsavoyischen Neutralität gefährdet diesen Weg noch mehr.⁵

¹ Heute kommen vorab die Straße und Bahn (mit Sommerbetrieb) über die Oberalp in Betracht.

² Auch die schweizerischen Zugänge nach Maienfeld (die Walenseeroute und die Rheintalstraße) werden leicht durch Naturkatastrophen unterbrochen.

³ Ein Übergang *Vorarlbergs* an Deutschland könnte, gar bei einem deutsch-italienischen Zusammenstoß, Graubünden in eine ähnlich schwierige Lage bringen wie im Dreißigjährigen Krieg. Vollends gefährlich wäre eine italienische Besetzung Nordtirols und Vorarlbergs. Der Zollanschluß *Liechtensteins* (1919) hat die Grenzlage der Maienfelder Brücke freilich etwas gemildert (vgl. Kap. Vb Schluß).

⁴ Sie wäre ein Gegenstück zum Lötschbergtunnel; dieser hat ja das Wallis unmittelbar mit dem Mittelland (Bern) verknüpft.

⁵ Sie erleichtert einen Überfall des Wallis bei einem französisch-italienischen Krieg.

b) Der circummontane Staat beherrscht seine Flußgebiete selten in vollem Umfang, von den Quellen bis zur Meeresmündung. Ihm gehören in der Regel die Oberläufe. So besteht die Gefahr, daß seine Talschaften von dem ausländischen Mittel- und Mündungsgebiet der Gewässer *abhängig* werden, denn dieses ist bevölkerter und reicher als die gebirgige Quellzone.

Immerhin hat unser Staat diese Gefahr verhältnismäßig gut überwunden. Wenn auch manche Grenzerweiterungen infolge der Glaubensspaltung unterblieben¹, so haben die Eidgenossen es doch verstanden, wichtige Städte des Vorlandes sich anzuschließen und sie aus möglichen Bollwerken ausländischen Einflusses in politische und kulturelle Grenzbastionen des Schweizertums umzubilden. Das gilt vor allem von *Genf* und *Basel*²; die Aufnahme dieser Kommunal-

¹ So wie einst der Gegensatz zwischen Städten und Ländern hemmend auf die Erweiterung der Eidgenossenschaft eingewirkt hatte, so befürchtete seit der Reformation jede der beiden *Konfessionsgruppen* von der Bundesaufnahme eines andersgläubigen Gebiets eine Schwächung ihrer Position. Die konfessionelle Einstellung paarte sich dabei mit einer wahrhaft tragischen Konstellation der geschichtlichen und geopolitischen Verhältnisse: Im Zeitalter der *katholischen Hegemonie* (1531—1712) bot sich der Eidgenossenschaft wiederholt Gelegenheit, neue Orte aufzunehmen; aber es waren vorwiegend protestantische Gebiete (Konstanz, Genf, Mülhausen), Kommunen, die sich von katholischen Nachbarmächten der Schweiz (Habsburg, Savoyen, auch Frankreich) politisch und konfessionell bedroht fühlten; die katholische Mehrheit wollte aber kein Bündnis mit ihnen, ja sie erschwerte auch die Behauptung des von den Bernern eroberten und reformierten Hochsavoyen (umgekehrt lagen die Verhältnisse natürlich bei der katholischen Nekkarstadt Rottweil, hier verhielten sich die Reformierten ablehnend). In der Epoche *reformierter Vorherrschaft* (seit 1712) gestalteten die Dinge sich tragischerweise so, daß die Schweiz sich nur ausdehnen konnte, wenn sie zur Aufnahme katholischer (z. T. in der Gegenreformation durch Habsburg und Savoyen rekatholisierter) Nachbargebiete bereit war. Das wollten nun aber die Reformierten nicht, aus Besorgnis, die Katholiken zu stärken. Nicht zuletzt wegen solcher konfessioneller Bedenken ging 1815 die letzte Möglichkeit einer Grenzverbesserung (die ev. Wiederangliederung des Veltlins und Hochsavoyens) unbenutzt vorbei.

² Der Anschluß von *Konstanz* gelang freilich nicht (vgl. oben Kap. Vb 3). Aber die alte Bischofs- und Reichsstadt am Bodensee hat, seit-

staaten wurde von unabsehbarer politischer Tragweite für die Eidgenossenschaft.¹ Im Süden freilich ist es nicht zum Anschluß eines ähnlichen geistigen Mittelpunktes gekommen, obwohl die Eidgenossen, auch hier einer großen Verkehrsstraße (der Gotthardroute) folgend, bis an den Rand der Ebene vorgestoßen sind. Eine auffallend ungünstige Oberflächengestaltung hat hier unserer Expansion eine Grenze gesetzt² und die Erwerbung des nächsten kirchlichen, politischen und kulturellen Zentrums, der Stadt Como, verunmöglicht; in eidgenössischer Hand hätte die historische Rivalin Mailands diesem gegenüber vielleicht eine ähnliche kulturelle Selbständigkeit behauptet und eine verwandte Bedeutung gewonnen, wie sie den beiden Schweizerstädten Basel (gegenüber den anderen oberrheinischen Städten: Mülhausen, Straßburg, Freiburg i. Br.) oder Genf (gegenüber Lyon) eigen ist.³ Keiner der schweizerischen Landesteile öffnet sich so unmittelbar ins Ausland wie der italienische⁴;

dem der Thurgau, ihr natürliches Hinterland (und ihr nächster städtischer Siedlungsraum), in schweizerischer Hand ist, ihre besten Entwicklungs- und Einflußmöglichkeiten eingebüßt. Ein Großteil ihrer Bedeutung ist auf die Städte der Nordostschweiz (Zürich, Schaffhausen, St. Gallen, Frauenfeld, auch Romanshorn und Rorschach) übergegangen.

¹ Trotzdem diese beiden Städte *militärisch* sehr exponiert sind, erfüllen sie eine für die Eidgenossenschaft hochwichtige *politische* Aufgabe; ein französisches Genf und ein deutsches (oder französisches) Basel würden die kulturelle (und auch politische) Sonderart der Schweiz aufs höchste gefährden.

² Über den Kompromißcharakter unserer Südgrenze vgl. oben Kap V c. Eine für die Schweiz ideale Grenze auf dieser Front wäre ohne eine Provokation des Südnachbars, ohne Verletzung seines Sicherheitsgefühls, nicht wohl erreichbar. Auch in der Festlegung der Staatsgrenzen ist der Kompromiß nicht selten die dauerhafteste Lösung.

³ Der Anschluß des ganzen *Comer Stadtstaates* (zu ihm gehörte außer dem Tessin und dem Veltlin noch ein Hauptteil des Comerseegbietes) hätte auch durch den Raum- und Bevölkerungszuwachs die kulturelle Selbständigkeit der italienischen Schweiz erhöht. Auch eine konfessionelle Scheidung gegenüber der Lombardei (ähnlich wie jene in der Westschweiz gegenüber Savoyen und Frankreich) würde zur Stärkung beigetragen haben.

⁴ Der Kt. *Tessin* ist der einzige Schweizerkanton, der sich nicht irgendwie in die schweizerische Hochebene (oder in ihr Flußsystem)

vor keiner Schweizer Front liegt ein so nahes und mächtiges ausländisches Kulturzentrum, wie Mailand, die wirtschaftliche Hauptstadt Italiens, es ist; keinem andern Volksteil so sehr wie unserem lombardischen erschweren Kleinheit und geringe Bevölkerungszahl die Ausbildung kultureller Sonderart. All diese ungünstigen geographischen Verhältnisse bedingen die besondere kulturpolitische Stellung der italienischen Schweiz.

II. Wenn die Eidgenossenschaft trotz den Schwierigkeiten, die einer circummontanen Staatsbildung dauernd im Wege stehen, sich durchgesetzt und behauptet hat, so dankt sie dies u. a. der Gunst einer *verkehrsgeographischen* Lage von internationalem Ausmasse. Gerade der Anschluß so exponierter Punkte wie Basel und Genf, auch von Schaffhausen und der keilartig nach Süden vorspringenden Tessinlandschaften offenbart die staatsbildende Kraft unserer Verkehrswege, des *schweizerischen Straßenkreuzes*. Alle vier Balken dieses Verkehrskreuzes ragen bezeichnenderweise ins Ausland vor. Der eine Balken, der Querbalken Nord-Süd¹, ist die schweizerische *Gotthardroute*². Sie reicht im Süden bis an den Rand der Poebene und erfaßt im Norden die oberste Stadt der rheinischen Ebene, Basel. Die vorkragende Eigenart dieses Querbalkens trat in der alten Eidgenossen-

öffnet. Das *Wallis* ist über die Genferseezone mit dem Mittelland verknüpft. Die *Bündner* Rheinlandschaft steht über den Walensee mit der ost- und mittelschweizerischen Hochebene in Verbindung. Sogar das Hochtal des Inn (das *Engadin*) steht, obwohl weit im Südosten des Schweizerlandes gelegen und durch einen mächtigen Alpenkamm vom übrigen Graubünden getrennt, doch dem mittleren und unteren Inngebiet (dem Tirol, dem Einfluß Innsbrucks) selbständiger gegenüber; die Schlucht von Finstermünz hat die geopolitische, sprachliche und konfessionelle Trennung erleichtert; auch der nordsüdliche Charakter des internationalen Verkehrs (Julierpaß) weist das Engadin auf Chur, weiterhin — namentlich seit der Reformation — auf Zürich; diese Verknüpfungen sind durch die rätische Bahn (Albula-Tunnel) — ein territorialpolitisches Gegenstück zur Gotthardbahn — mächtig gefördert worden.

¹ Genauer: NNW-SSO.

² Näheres über die Gotthardroute oben Kap. IV c.

schaft noch stärker zutage als heute¹: So wie die Südrampe des Tessins (namentlich mit dem Sottoceneri bezw. Mendri-siotto) sich keilartig ins Nachbarland vorschiebt, so war bis 1801 bezw. 1815 die Nordrampe, *Basel*, nur durch einen schmalen Hals (Pratteln) mit dem eidgenössischen Staatsgebiet verknüpft²; ja die eidgenössische Nordfortsetzung umfaßte jahrhundertlang sogar noch die oberste Illstadt, Mülhausen i. E.! Der Längsbalken des geographischen Schweizerkreuzes ist die *Westoststraße*³, von der oberen Rhone zur oberen Donau⁴. Dieser schweizerische Längsweg kragt im Südwesten, in dem Vorsprung von Genf, stark ins Ausland vor, im Nordosten überschreitet er an den drei Übergängen — bei Eglisau, Schaffhausen⁵, Stein — den Grenzfluß Rhein und reicht bis an die östlichen Uferstationen des Bodensees⁶. Die heutige Grenzkonfiguration der Schweiz offenbart somit auf den ersten Blick, wie sehr die verkehrspolitischen Verhältnisse die Bildung des schweizerischen Territoriums beeinflußt haben⁷. Sie haben mitgeholfen, Landschaften wie Basel oder den Tessin aus ihrem geographischen Raum zu lösen⁸. So darf auch künftighin die Eigen-

¹ Auch staatsrechtlich trat die Gotthardroute als Kern der Eidgenossenschaft deutlicher hervor: sie lag in ihrer ganzen Ausdehnung (Basel-Chiasso) im Gebiet der XIII eidgenössischen Orte, auch in ihrer Südhälfte, die sonst beiderseits von Zugewandten (Wallis und Graubünden) flankiert ist. (Vgl. etwa G. Droysens Historischer Handatlas, Blatt 42).

² Vgl. oben Kap. Vb 4 Schluß.

³ Richtiger: SWW-NOO.

⁴ Näheres über diese Route oben Kap. II c. Sie was bis 1798 ein Rückgrat des alten Bern (vgl. Kap. V d, Schluß).

⁵ Die neuere schweizerische Eisenbahnpolitik benützt den vorspringenden Kt. Schaffhausen auch als ein Nordtor der Gotthardbahn.

⁶ Die Übergangsstellen nach Buchhorn (Friedrichshafen) und Lindau.

⁷ Auch in der Zugehörigkeit *Graubündens* und des *Wallis* tritt die politische Wirkung des Nordsüdverkehrs zutage, der Routen Basel—oberer Hauenstein—Gr. St. Bernhard bezw. Basel—Zürich—Septimer—Bergell.

⁸ Das primäre Moment war gewiß der *politische Selbstverwaltungswille* der Basler und der Tessinlandschaft (Livinen): durch die Verbindung mit der Eidgenossenschaft hofften sie ihn besser durchzusetzen; aber ohne den verkehrsgeographischen Zusammenhang wäre der An-

tendenz verkehrswirtschaftlicher Faktoren nicht unterschätzt werden.¹

III. Entstehung und Behauptung eines staatlichen Territoriums sind freilich immer in die großen geopolitischen Wandlungen der *Umwelt* eingebettet. Die Geschichte der Eidgenossenschaft zeigt dies besonders deutlich. Ein Produkt des politischen Auflockerungsprozesses der mitteleuropäischen Staatenwelt, wie er im Spätmittelalter sich abspielte, ist die Schweiz durch die neuzeitlichen Verschiebungen, durch die Entstehung großer, nationalstaatlicher Nachbarmächte, den Untergang anstoßender Puffergebilde² und Kleinstaaten immer stärker eingeengt worden³. Veränderungen im machtpolitischen Gleichgewicht dieser Anstößer, ausländische Gebietsverschiebungen an unserer Staatsgrenze, ja sogar bloße Verkehrsmaßnahmen der Nachbarstaaten sind häufig auch schweizergeschichtlich von größerer Tragweite als unsere internen Geschehnisse.

schluß der lombardischen Alpentäler und der obersten Landschaft der rheinischen Tiefebene kaum erfolgt.

¹ Eine kluge Verkehrspolitik wird neben den wirtschaftlichen immer auch die territorial- und machtpolitischen (übrigens auch die strategischen) Folgen eines neuen Verkehrsmittels erwägen. So wie die Straßenzüge des Mittelalters den Zusammenschluß der schweizerischen Territorien erleichtert haben, so könnten spätere Verkehrsverschiebungen ihn unbewußt wieder lockern. Ohnehin schließt der relativ *große schweizerische Längsanteil an den Alpen* (die Entfernung von Chancy, unterhalb Genf, bis Martinsbruck entspricht der Luftdistanz Basel—Genua!) die Gefahr in sich, daß unsere westlichen und östlichen Außenposten verkehrspolitisch von ihrem (ausländischen) Vorland abhängig werden und aus regionalen Motiven in einen gewissen Gegensatz zur gesamtschweizerischen Verkehrspolitik hineinwachsen; man vergegenwärtige sich gewisse Möglichkeiten einer Splügenbahn oder gar einer Linie Paris—Faucille—Genf—Montblanc—Mailand!

² Während es den Niederlanden namentlich mit englischer Unterstützung gelang, die spanische Exklave und Barrière *Belgien* als Puffer gegenüber Frankreich zu erhalten, ist es der Schweiz nicht geglückt, das ganz analoge spanische Zwischenland der *burgundischen Freigrafschaft* vor dem Zugriff Ludwigs XIV. zu retten.

³ Die spätmittelalterlichen Südnachbarn Savoyen, Mailand und Venedig sind im modernen italienischen Nationalstaat, die süddeutschen Klein- und Mittelstaaten im Deutschen Reiche aufgegangen.