

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 117/118 (1941)
Heft: 5

Artikel: St. Gotthard, Eidgenossenschaft
Autor: Liver, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83495>

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: 21.02.2026

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

Willen der Nachbarn ist eine Fülle des Hasses und des Misstrauens getreten, die die Schwierigkeiten eines Wiederaufbaus der internationalen Beziehungen ins Unermessliche zu steigern droht. Die materielle Behebung der Zerstörungen wird, dank den heutigen technischen Mitteln, noch eine relativ einfache Aufgabe sein gegenüber der viel schwereren, der *Neuschaffung einer internationalen Atmosphäre*, in der ein Zusammenleben und ein Zusammenarbeiten wieder möglich sein wird.

Hier erblicke ich die grosse kommende *Aufgabe der Schweiz*, falls es ihr vergönnt sein wird, unangetastet, wenn auch verarmt und hungrig, aus dem heutigen Völkerringen herauszukommen. Sie hat im Kleinen gezeigt, dass es möglich ist, dass rassen- und sprachenmässig verschiedene Menschen zusammen leben und arbeiten können, und was noch mehr ist, wir haben bewiesen, dass das gefürchtete Minderheitenproblem, das an der Wurzel so vieler Konflikte der Weltgeschichte liegt, mit gutem Willen gelöst werden kann. Wir haben eine konfessionelle und drei sprachliche Minderheiten, aber keine hat Anlass, darunter zu leiden und den so gefährlichen «Minoritätenkomplex» zu entwickeln. Das Rezept, das wir andern Völkern gerne preisgeben, ist sehr einfach. Es heisst: die Mehrheit muss der Minderheit *mehr Einfluss auf die Staatsgeschäfte zugestehen*, als ihr rein zahlenmässig zukäme, und sie muss vor der Eigenart und der Kultur der andern Achtung haben und beweisen. Der Weg ist nicht heroisch; er bedingt Verzichte und Nachgeben. Er ist aber *christlich* und deckt sich mit der Auffassung der «Menschenrechte» der Philosophen des 18. Jahrhunderts. Unser Kontinent wird nicht zur Ruhe kommen können, bis dieser Geist von Allen verstanden und angenommen sein wird. Auch die Schweiz hat sich nur allmäthlich und nur mühsam und oft mit Widerstreben dazu bekannt. Auch unsere Geschichte ist mit Blut und Tränen geschrieben worden und oft haben wir vergeblich versucht, unsere Probleme anders zu lösen, das letzte Mal im Sonderbundskrieg. Damals hat General Dufour durch Wort und Vorbild der schweizerischen Lösung die, wir hoffen ewige Gestalt gegeben. — Ist es vermesssen, zu hoffen, dass aus diesem Krieg endlich die Saat zu einem *neuen Europa*, dem auch wir gerne und rückhaltlos angehören werden, sprissien wird? Wir müssen diese Hoffnung pflegen, denn nur dann sind wir fähig und berechtigt, selbst an ihrer Verwirklichung mitzuarbeiten.

St. Gotthard, Eidgenossenschaft

Von Prof. Dr. PETER LIVER, E. T. H., Zürich

Zwischen den mächtigen Wällen des Gebirges, in den Tälern der Alpen, haben sich im Mittelalter Gemeinden der Bauern gebildet und miteinander verbunden zur Verteidigung ihrer Freiheiten und Rechte, zur Erhaltung und zum Ausbau ihrer Selbstverwaltung. Durch den Schutz der Berge, durch urwüchsige kriegerische Kraft und nie gebrochenen Unabhängigkeitswillen haben sie sich in Kampf und Not behauptet, am Vierwaldstättersee, in Rätien und im Wallis. Am Vierwaldstättersee ist der Gegensatz zwischen dem grossräumigen Fürstenstaat mit seiner einheitlichen Herrschaftsorganisation und den zur Selbständigkeit emporstrebenden städtischen und ländlichen, sich selbst verwaltenden Gemeinwesen zu dem für unser Land entscheidenden Austrag gekommen. Hier hat sich der Freiheitswillen am kräftigsten entfaltet und hier, in den Talgemeinden an der Gotthardroute, sahen die habsburgischen Fürsten, König Rudolf und seine Söhne, den notwendigen Schlussstein in der Zusammenfügung ihres Territoriums in der heutigen Schweiz.

Der Sieg am Morgarten sicherte den Bestand der jungen Eidgenossenschaft, ermöglichte ihre Verbindung mit Luzern,

Zürich und Bern, Glarus und Zug und gab den Gemeinden in Rätien und im Wallis Mut und Zuversicht und den machtpolitischen Rückhalt, ohne den sie sich nach aussen nicht hätten behaupten können.

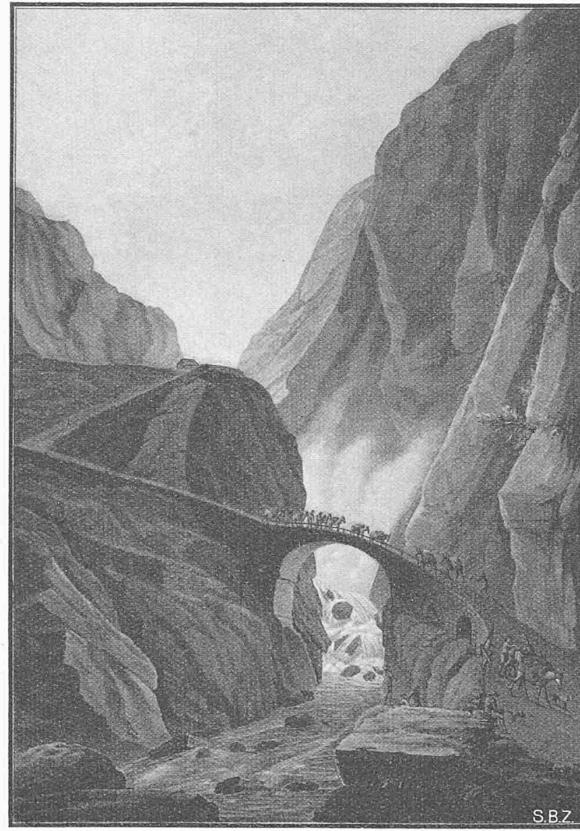
Für die Entstehung und für die Ausdehnung der Eidgenossenschaft nach Norden und Süden hatte der Gotthardverkehr schicksalbestimmende Bedeutung.

Seit den frühesten Zeiten dienten der grosse St. Bernhard und die Bündnerpässe Septimer und Julier der Verbindung zwischen Italien und den Gebieten nördlich der Alpen. Der Gotthard aber erhält seine Verkehrsbedeutung erst im 13., frühestens im 12. Jahrhundert. Bis dahin riegelte die Schöllenenenschlucht das Tal Uri vom Urserental fest ab und liess einen Durchgangsverkehr nicht aufkommen. Erst mit dem Aufblühen des Städtewesens nördlich und südlich der Alpen, dem stark einsetzenden Warenaustausch zwischen Stadt und Land, von Stadt zu Stadt und mit der Verkehrs ausweitung, die die Kreuzzüge brachten, setzte sich das Bedürfnis nach der Oeffnung der kürzesten Verbindungsstrecke zwischen Basel und Como durch und sprengte den Riegel der Schöllenen. Von da an nahm der Verkehr über den Gotthard rasch zu, begünstigt durch den Wasserweg nicht nur über die oberitalienischen Seen im Süden, sondern auch über den Vierwaldstättersee im Norden des Passes.

Die Täler am See und Luzern, insbesondere aber Uri erhielten dadurch eine ganz neue Bedeutung, die sich sehr bald auch politisch auszuwirken begann.

Als die Zähringer 1218 ausstarben, fiel die Reichsvogtei Zürich, zu der Uri gehörte, an das Reich zurück. Von Kaiser Friedrich II. erlangte Graf Rudolf der Alte von Habsburg, der Inhaber der aargauischen Zollstätten an der Gotthardroute, die Vogtei über Uri zu Pfand. Für die Talgemeinde Uri war damit die Gefahr verbunden, die Reichsunmittelbarkeit zu verlieren. Das Bestreben der Urner, sich von der habsburgischen Vogtei zu befreien, kam dem Wunsch des deutschen Königs Heinrich (des Sohnes Kaiser Friedrichs II.), den Gotthardpass als Zugang nach der Lombardei fest in seine Hand zu bekommen, entgegen. Er willfahrt dem Begehr der Urner und bestätigt am 26. Mai 1231 durch Brief und Siegel, dass er seine Getreuen, die sämtlichen Leute im Tale Uri, aus dem Besitz des Grafen Rudolf von Habsburg losgekauft habe und verspricht ihnen, sie niemals durch Verleihung oder Verpfändung dem Reiche zu entfremden.

So übernahmen die Urner von Rechts und Rechtes wegen die Wacht am Gotthard und den Schutz des Passverkehrs. Der König konnte den Pass in guten Händen wissen. Die Urner waren kraftvolle, kriegstüchtige Leute. Als eine Markgenossenschaft, die das ganze Tal umfasste, waren sie organisiert und in der Verwaltung ihrer gemeinsamen Angelegenheiten erfahren und geschult. Die Organisation des Transportes und der Bau und Unterhalt von Weg und Steg war eine neue wichtige Aufgabe, deren Erfüllung die genossenschaftliche Bindung stärkte und die Selbstverwaltung erweiterte. Noch bedeutsamer war der Passverkehr für die wirtschaftliche Lage des Tales. Der Weg über den Gotthard erleichterte den Absatz der Produkte der Viehzucht und der Milchwirtschaft auf dem stets aufnahmefähigen oberitalienischen Märkten; der rege Verkehr durch das Tal und die aktive Teilnahme der Talleute am Warentransport als Säumer und Inhaber von Susten hob den Ertrag der gesamten Wirtschaft und schuf den für die Ernährung der rasch zunehmenden Bevölkerung nötigen zusätzlichen Verdienst. Die Einnahmen aus dem Passverkehr haben der Gemeinde die Möglichkeit verschafft, die Geldsumme, mit der König Heinrich das Pfandrecht des Grafen von Habsburg ablöste, selber aufzubringen. Noch eines kommt hinzu. Der Kontakt mit den freien ländlichen und städtischen



Der alte Gotthardweg: Teufelsbrücke in der Schöllenen
Nach einem farbigen Stich von Descourtis um 1780

S.B.Z.

Kommunen jenseits des Gotthard und mit den reichsunmittelbaren städtischen Gemeinwesen im Norden, wie Zürich, die Begegnung mit den Kaufleuten aus den deutschen und flandrischen Städten weite den Blick der Bergler, schärfe ihre politische Einsicht und war dazu angetan ihnen die Rechtsstellung, die jene Gemeinwesen hatten, noch erstrebenswerter zu machen.

Aber die Lage im Brennpunkt weitreichender Verkehrsinteressen hat auch immer die schwersten Gefahren für die Selbständigkeit der kleinen Passtaaten in den Alpen in sich getragen. Die Verkehrsbedeutung des Grossen St. Bernhard führte zur Abtrennung des Unterwallis, auf das die Grafen von Savoyen auf Jahrhunderte ihre Hand legten; die Herrschaft der Bündner über das Veltlin als Verbindungsglied zwischen den habsburgischen Staaten Österreich und Mailand war der Grund für die verhängnisvollen Bündner Wirren während des dreissigjährigen Krieges.

Auch die Täler am Vierwaldstättersee hatten nicht nur die Vorteile des Gotthardverkehrs. Auch für sie steigerte sich durch ihn die Gefahr der Eingliederung in den das Passvorland beherrschenden Territorialstaat; die Sperre des Warenverkehrs durch diesen Staat wurde zu einer Waffe, die sie äusserst hart traf. Aber sie haben dem Hunger getrotzt und durch kluge Politik, zähe Beharrlichkeit in der Verfolgung ihrer Ziele und schliesslich durch die ungestüme Gewalt der Waffen die Unabhängigkeit von Habsburg errungen.

Die Eidgenossenschaft hat nach einer kurzen Zeit weit ausgreifender Grossmachtspolitik und nach Ueberwindung schwerer Krisen die Mahnung des Bruders Niklaus von Flüe, ihres Retters aus tiefstem innerem Zerwürfnis, «mischt euch nicht in fremde Händel» befolgt und seit 400 Jahren die Neutralität zum Grundsatz ihrer aussenpolitischen Haltung gemacht. Die Neutralität hat sie nicht aus der Gemeinschaft der von den grossen Nachbarstaaten getragenen Kulturen gelöst. Sie hat an ihnen teil, verbindet sie und befruchtet sie. Als Hüterin der Alpenpässe dient sie dem Austausch der Güter zwischen Süd und Nord. In der Erfüllung dieser Aufgabe ist die zentrale Stellung des Gotthard durch den Bau der Bahn noch zu erhöhter Bedeutung für unser Land gelangt. Nicht im Widerstreit, sondern im Einklang der Interessen der Schweiz, Deutschlands und Italiens. Durch das Zusammenwirken aller drei Staaten auf Grund des Staatsvertrages vom 28. Oktober 1871 ist der Bau der Gotthardbahn möglich geworden. Bei der Behandlung dieses Vertrages im Reichstag hat Bismarck am 25. Mai 1870 erklärt, ein direkter Schienennetz durch die Alpen, der einzig von einer neutralen Macht wie der Schweiz abhängt und nicht in den Händen einer Grossmacht liege, sei für Deutschland eine politische Notwendigkeit.

«Die Schweiz ist das Land der Pässe und der Quellen. Die Berge trennen und scheiden, die Pässe verbinden und vermitteln, die Quellen befruchten. Uns ward die Aufgabe, im Herzen des Abendlandes Wache zu stehen an den Pässen und an den Quellen. Die Berge, an denen die Völker Europas sich scheiden, die Pässe, die jene Völker verbinden, die Quellen der Ströme, die das wirtschaftliche und geistige Leben Europas befruchten, sollen frei bleiben, sollen in der Obhut eines freien Volkes stehen» (Bundespräsident Philipp Etter, Reden an das Schweizervolk).

Gedanken zum transhelvetischen Wasserweg

Der Rückblick Prof. Livers auf die politische Bedeutung des Gotthard für Entstehung und Bestand unseres Staates als völkerverbindendes Pass- und Durchgangsland schliesst mit einem schönen und wahren Wort von Bundesrat Etter. Als Vierstromland, dem die Quellen von Rhein und Rhone, von Tessin-Po und Inn-Donau entspringen, sendet es in der Tat seine Wasser nach allen vier Himmelsrichtungen unseres Kontinents, was ja schon vielfach symbolisch besungen worden ist.

In jüngster Zeit ist dieser Gedanke der völkerverbindenden Ströme und Wasserstrassen besonders lebhaft im Welschland zum Ausdruck gebracht worden; er hat dort mit Bezug auf den «transhelvetischen Wasserweg» Rhone-Rhein, bezw. Genfersee-Bodensee und beidseitig darüber hinaus ein kräftiges Echo gefunden, zuerst in einer Lausanner Tagung am 15. Februar d. J. (vgl. Bd. 117, S. 89), wo unsere Kollegen Prof. A. Paris und Ing. Ch. Borel mit ihren Reden lauten Beifall erweckt hatten. Dann hat die «Gazette de Lausanne» der Propaganda für raschste Verwirklichung des transhelvetischen Kanals vier Sondernummern (vom 30. Juni, 1., 2. und 3. Juli) gewidmet, deren schwungvolle Artikel die Verbindung der deutschen Wasserstrassen über die Schweiz und die Rhone nach dem Mittelmeer als notwendiges Bindeglied und direkt lebenswichtig für unser Land darstellen und fordern. So sagt z. B. Prof. Paris u. a.: la Suisse ne songeant pas à rester en dehors de l'ordre à créer pour l'avenir des relations internationales de l'Europe, elle doit, dans son intérêt élémentaire, préparer et coordonner les projets de ces ouvrages de navigation, leur exécution pouvant devenir, suivant les

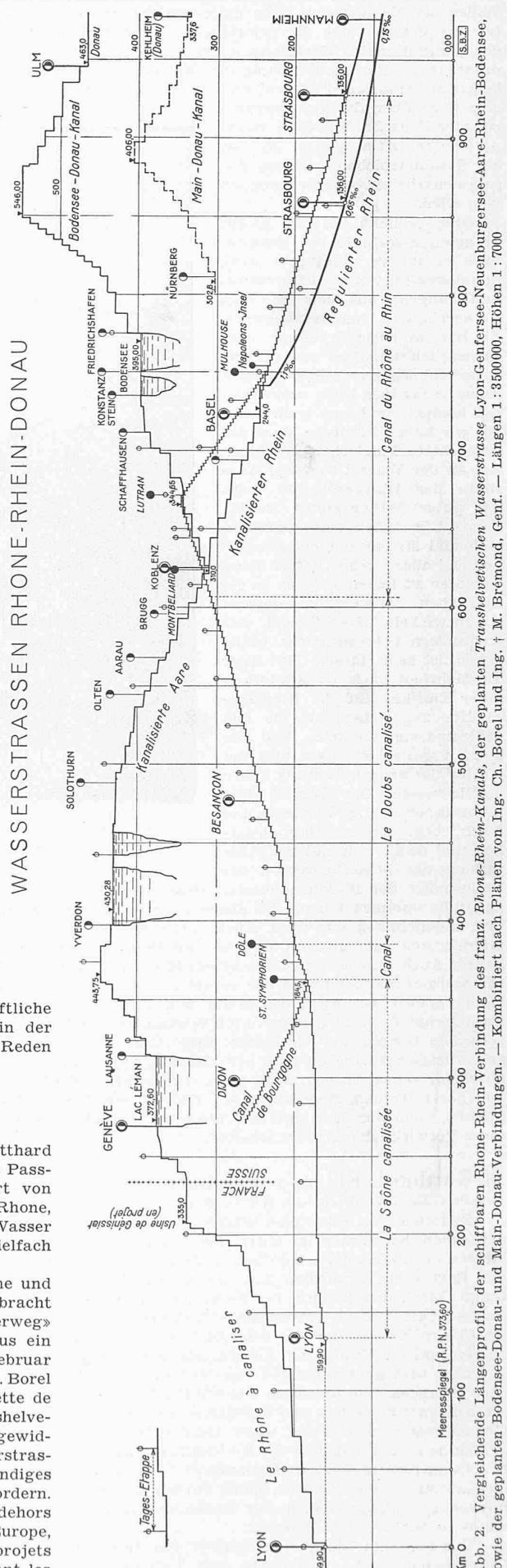


Abb. 2. Vergleichende Längenprofile der schiffbaren Rhone-Rhein-Verbindung des franz. Rhone-Rhein-Kanals, der geplanten Transhelvetischen Wasserstrasse Lyon-Genfersee-Neuenburgsee-Aare-Rhein-Bodensee, sowie der geplanten Bodensee-Donaubahn. — Kombiniert nach Plänen von Ing. Ch. Borel und Ing. † M. Brémond, Genf. — Längen 1:3500000, Höhen 1:7000