

Transalpiner Transit und Risikomanagement am Beispiel des Sankt Gotthards, 14.-19. Jahrhundert

Autor(en): **Lorenzetti, Luigi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen**

Band (Jahr): **21 (2016)**

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-630464>

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.

Transalpiner Transit und Risikomanagement am Beispiel des Sankt Gotthards, 14.–19. Jahrhundert

Luigi Lorenzetti

Résumé

Transits transalpins et gestion du risque. L'exemple du St. Gothard, XIV^e–XIX^e siècles

L'ouverture du nouveau tunnel ferroviaire de base du St. Gothard (projet Alp-Transit) inaugure une nouvelle phase dans l'histoire des transits transalpins et, en même temps, modifie de manière radicale le rapport tissé au cours des siècles entre le territoire, son économie et le milieu naturel. À travers un survol historique qui va de la réalisation du premier chemin muletier médiéval jusqu'à l'ouverture de la ligne ferroviaire à la fin du XIX^e siècle, cette contribution illustre le rôle du risque dans la gestion du transit à travers le col. La sécurité était une variable primordiale, qui, avec la rapidité et la régularité des connexions et leur avantage économique, déterminait la compétitivité des divers routes qui traversaient les Alpes.

Der Sankt Gotthard verkörpert die alpine Identität in ihrer tiefsten Bedeutung. Er ist zugleich Hindernis und Brücke zwischen Nord- und Mitteleuropa und symbolisiert das von J.-F. Bergier evozierte Bild der Alpen als «espace traversé».¹ Dieser Aspekt wird unter zwei verschiedenen Gesichtspunkten betrachtet. Auf der einen Seite durch die Diskursanalyse der nationalen Ideologie, welche den Sankt Gotthard als Bollwerk der schweizerischen Unabhängigkeit und zugleich als Knotenpunkt der Kulturen und Völker Europas² wahrnimmt. Auf der anderen Seite durch die vielfältigen wirtschaftlichen Herausforderungen, welche sich im Laufe der Jahrhunderte akkumuliert haben sowie durch politische und soziale Vorfälle in den lokalen Gemeinschaften und Regionen.³ Die dritte Möglichkeit, die Geschichte des Sankt Gotthards (und generell des Alpenraums) zu lesen,

betrifft die Beziehung, die die Region zur natürlichen Umgebung aufgebaut hat, den Umgang mit den damit zusammenhängenden Risiken und die Risikowahrnehmung seitens der lokalen Gemeinschaften und ihrer Bewohner. Der Sankt Gotthard stellt aufgrund seiner Nutzung und Lage ein ideales Beispiel dar, um zu überprüfen auf welche Weise die historischen Anpassungen seiner Definition als «espace traversé» die Beziehungen der lokalen Gemeinschaften und der Reisenden zur Umgebung und den damit einhergehenden Risiken beeinflusst haben, wobei unter Risiken nicht nur Naturgefahren zu verstehen sind, sondern auch das Resultat der dialektischen Beziehungen zwischen den sozialen Vorstellungen und Gebräuchen sind, die sich hier manifestieren.⁴

Der Sankt Gotthard als «espace traversé»

Obwohl die Anfänge seiner Nutzung als Transitraum weniger weit zurückliegen als die anderer Alpentäler (wie z.B. des Simplons, des Brenners und des Grossen Sankt Bernhards), ist die Geschichte der Sankt-Gotthard-Region stark an die des gleichnamigen Passes gebunden. Allgemein gesagt ist der Sankt Gotthard der tragende Eckpfeiler eines Systems von Kommunikationswegen, welches eine Nord-Süd-Achse kontinentaler Bedeutung und eine Ost-West-Achse hauptsächlich regionaler Bedeutung umfasst. Rund um diesen Schnittpunkt entstand im Laufe des Mittelalters ein Gebiet, dessen Identität strikt an die doppelte Herausforderung des transalpinen Transits und menschlich bedingter Veränderungen der Landschaft gebunden ist, die stets mit umweltspezifischen Einschränkungen (klimatischer, meteorologischer, geomorphologischer und geobotanischer Natur) rechnen muss. Der Ausbau des ersten Pfades durch die Schöllenen Schlucht geht auf das 13. Jahrhundert zurück und entspricht der ersten Phase einer Öffnung des Alpenraums, welcher zu jener Zeit im Rahmen der Wirtschaftsbeziehungen zwischen Nord- und Südeuropa⁵ immer mehr an Bedeutung gewann. Verschiedene Akteure waren an der Eröffnung der Sankt-Gotthard-Strasse beteiligt: Mailand mitsamt seiner Händler, für welche der Pass eine Gelegenheit darstellte, ihre Handelsnetze auszubreiten⁶; die Klöster, welche für die menschlich bedingten Veränderungen der Berggebiete der Region und der Nutzung ihrer Ressourcen⁷ hauptverantwortlich waren; und schlussendlich die örtlichen Gemeinschaften, welche die Wichtigkeit des Transits über den Sankt-Gotthard sowohl unter einem wirtschaftlichen als auch politischen Gesichtspunkt betrachteten.⁸

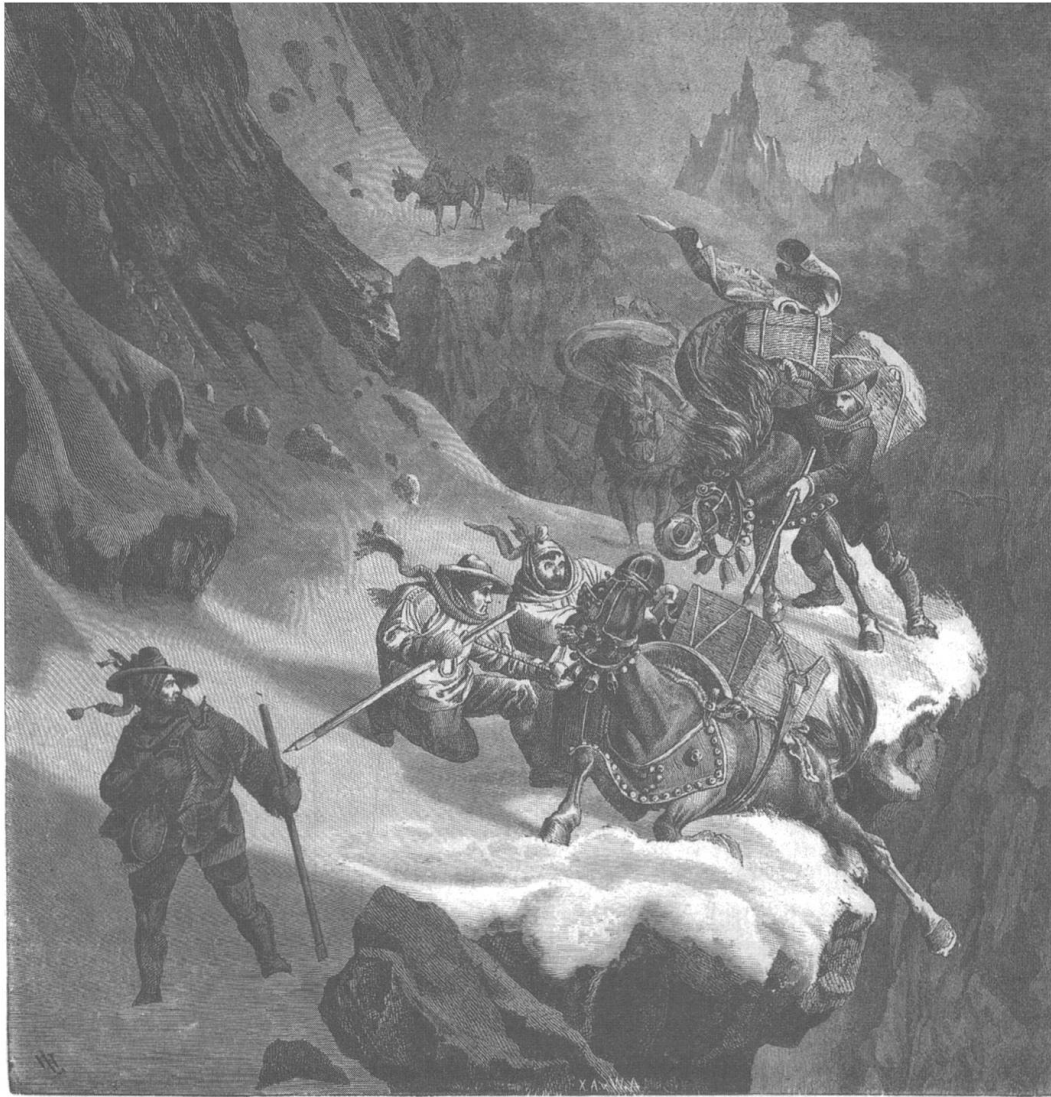


Abb. 1: H. Jenny, «Ein Zug Saumthiere vom Schneesturm überfallen», in: *Die Gartenlaube*, 1862. Quelle: Wikimedia Commons.

Während der Moderne bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts war die demographische Entwicklung der Gotthardregion stark an die Bedeutung des Passes als Transitachse zwischen Nord- und Südeuropa gebunden. Der relativ konstante Anstieg der Dorfbevölkerung entlang der Sankt-Gotthard-Strasse verlief parallel zur kontinuierlichen Zunahme (teilweise durch rückgängige Phasen unterbrochen) des Warenvolumens, welches über den Pass befördert wurde.⁹ In diesem Sinne hat sich seine zweifache Bestimmung als «espace vécu» und als «espace traver-



Abb. 2: Die befahrbare Strasse des Sankt Gotthards auf der Urner Seite mit den Lawinengalerien. Quelle: Postkarte.

sé» wechselseitig gefördert. Mit der Intensivierung dieser Beziehung stieg aber auch die Gefährdung durch Naturkatastrophen. Durch die Zunahme der Transite und der Bevölkerung stieg auch die Wahrscheinlichkeit, mit unvorhersehbaren Naturkatastrophen konfrontiert zu sein.

Die Risiken eines «espace traversé»

Heute wie auch in der Vergangenheit ist die Sicherheit eine entscheidende Komponente der Transportwirtschaft im Alpenraum. In der Schweiz kam es auch deshalb zum neuen Gotthard-Basistunnel AlpTransit, um den Zügen den Anstieg auf 1100 Höhenmeter zu ersparen, auf der sich die zwei Einfahrten des Eisenbahntunnels befinden, und somit die Risiken unkalkulierbarer Naturkatastrophen (Erdrutsche, Bergrutsche, Lawinen, ...) zu vermeiden, welche sich entlang der Strecke ereignen können und welche in den letzten Jahren Grund wiederholter temporärer Schliessungen der Linien waren. Auch die Autobahn ist den Naturereignissen ausgesetzt und bedarf ständiger Sicherheitsmassnah-

men, zum Beispiel in Gurnellen, wo verschiedene Steinschläge mehrmals die temporäre Schliessung der Autobahn zur Folge hatten, welche sich im 2006 über einen Monat hinzog, und somit – neben den unvermeidbaren Unannehmlichkeiten – hohe direkte und indirekte Kosten verursachte.¹⁰ Auch wenn der Klimawandel in den letzten Jahren den Unsicherheitsfaktor des Alpenraums erhöht zu haben scheint, und somit auch die Risiken für jene, die ihn durchqueren, ist das Thema zur Sicherheit des Transitverkehrs nichts Neues. In der Vergangenheit hat ein geringeres Volumen und eine geringere Intensität der Alpentransite zur Minderung des Risikos beigetragen, den Naturgefahren ausgesetzt zu sein. Dies bedeutet aber nicht, dass sie weniger häufig waren, einerseits aufgrund der Bemühungen, die Transite auch während der Wintersaison¹¹ zu ermöglichen, andererseits aufgrund einer Risikoprävention, welche einzig den empirischen Erfahrungen der Bergführer und der Eingeborenen vorbehalten war, welche für den Waretransport über den Pass zuständig waren.

Die Gefahren, welchen die Reisenden der Vergangenheit ausgesetzt waren, werden durch viele Zeugenaussagen dokumentiert: Lawinen und Erdbeben (sowie auch Kälte und Nebel) weisen auf eine schwierig zu bezwingende Natur hin und waren die Ursache wahrlicher Tragödien.¹² Josias Simler berichtete zum Beispiel, dass im 16. Jahrhundert die Reisenden auf dem Sankt Gotthard den Fluss Ticino oft auf Schneebrücken überqueren mussten. Da die Eisdecke aber nicht immer genug dick war, fielen viele in den Fluss und starben.¹³ Die Gefahren waren vor allem im Winter zahlreich. Ascanio Marso, ein Botschafter Karls V., welcher mit diplomatischen Missionen bei den Eidgenossen beauftragt war, beschrieb die Risiken der Passüberquerung auf folgende Weise: «Avenga che tall'ora il verno per la molta neve portatavi da rabiosi venti faccia difficile et pericoloso il passar il monte di San Gottardo et l'Artodono, impero ché spesse volte con gran rovina et d'improvviso cadano dalle cime de monti grossissime falde de neve chiamate levine accompagnate da grandissimi sassi che affogano chi sotto se le ritrova, et similmente è malagevole et spaventoso il passar il Ponte, il quale chiamano dell'Inferno, quando i spruzzi della Russa che in profunda et oscura valle sopra i sassi traboccando, d'horrevole strepito empie di sì fatta maniera gli orecchi che ci toglie l'udire da freddi venti agghiacciati tutto lo ricoprano che non vi si può sicuramente condurre sopra i cavalli, ne camminarvi a piede senza grappelle, se non si rumpe il ghiaccio, et tal'ora per il furor de venti conviene passarlo carpone».¹⁴

Die Gefahren lauerten jedoch nicht nur im Winter. Sebastian Münster stellte zum Beispiel fest, dass sowohl im Herbst als auch im Frühling der Schnee

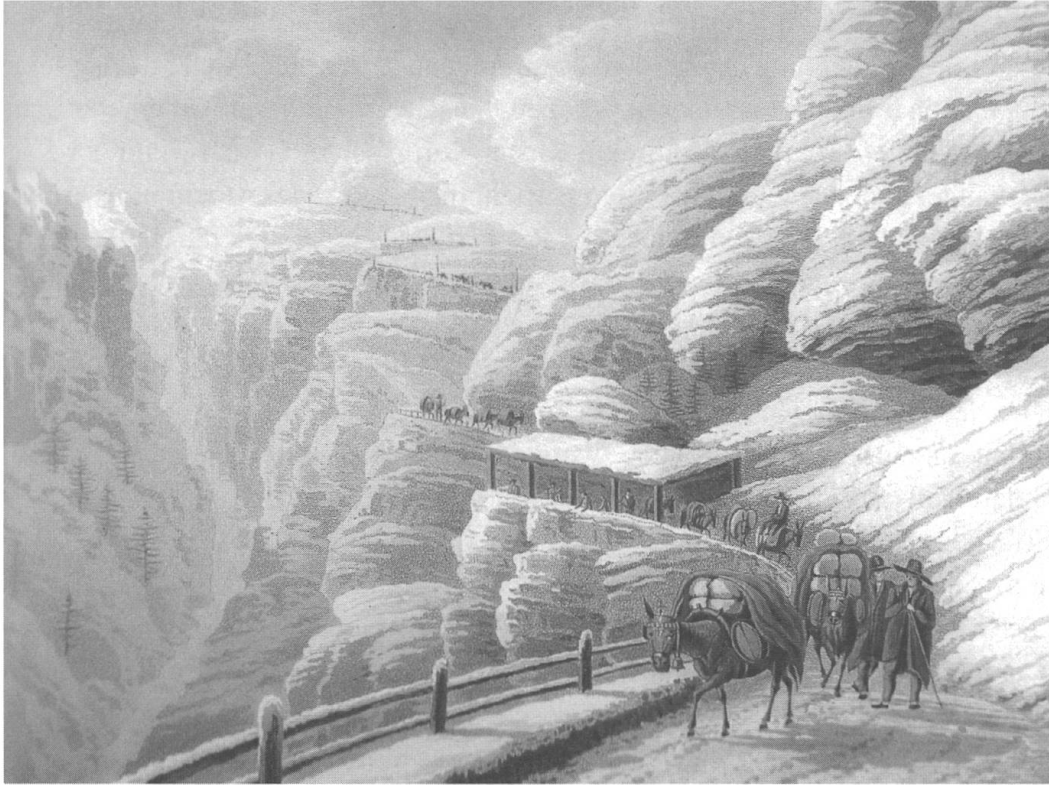


Abb. 3: Johann Jakob Meyer, *Alter Weg durch die Cardinell (Splügenpass)*.
Quelle: Zürich, Zentralbibliothek.

schmolz, an den Berghängen grosse Klumpen bildete und von oben herunterfiel und alles zerdrückte und zerstörte, was ihm auf seinem Weg begegnete. Er fügte hinzu, dass der Aufstieg sogar im Hochsommer mühsam war und dass es am 4. August auf dem Gipfel so kalt war, dass er von Kopf bis Fuss zitterte und gezwungen war, sein Pferd über drei oder vier Schneemassen zu führen und grosser Gefahr ausgesetzt war.¹⁵ Drei Jahrhunderte später, in der Mitte des 19. Jahrhunderts, ähneln sich die Zeugenaussagen. Der Tessiner Politiker Stefano Franscini, welcher den Sankt Gotthard oft überquerte, um sich in die Deutschschweiz zu begeben, riet seiner Tochter von der Passstrasse zwischen Mai und Juni ab, da die Wärme die Lawinengefahr auf den Hängen entlang der Strasse erhöhte.¹⁶ Im Winter verschärften sich die Risiken und Schwierigkeiten des Transits aufgrund von Kälte und Unwetter. Johann Gottfried Ebel berichtete: «Tous ceux qui veulent voyager ici en hiver ou au printemps doivent écouter les conseils des habitants de ces montagnes qui savent quand le danger des

avalanches est passé et quand doit-on se soucier des tempêtes de neige [...]; ne pas l'avoir fait a mené des voyageurs à la mort.¹⁷» Diese Vorsichtsmassnahme rettete 1811 möglicherweise das Leben der Mitglieder einer Schlittenkarawane, welche infolge eines Schneesturms beschlossen, nach Airolo zurückzukehren.¹⁸ Anders sah es im Januar 1817 für mehrere *cavalanti* (Transporteure) aus, die samt Waren von einer Lawine erfasst wurden. Die Urner Behörden meldeten die Katastrophe bei den Tessiner Behörden, damit das Nötige veranlasst wurde, um die Waren aufzufinden (ca. dreissig Frachtstücke), welche wahrscheinlich von den jeweiligen Inhabern eingefordert wurden.¹⁹

Umgang mit Naturgefahren und wirtschaftlichen Herausforderungen

Angesichts dieser Bedingungen spielt der Faktor Sicherheit eine wichtige Rolle bei der Entscheidung zu welcher Jahreszeit man eine Alpenreise vornehmen kann. Die Twärrenbrücke über die Schöllenen Schlucht auf dem Sankt Gotthard im 13. Jahrhundert wurde gebaut, um die schwer begehbbare Schlucht zu erschliessen. Im Laufe der darauffolgenden Jahrhunderte führten zuerst die Mailänder und daraufhin die Schweizer verschiedene Ausbauarbeiten aus, um den Transit zu verbessern und die Gefahren zu reduzieren, worunter auch im Jahr 1707 der Bau des Urnerlochs gehört, ein sechzig Meter langer Tunnel, welcher es erlaubte, die gefährliche Schöllenen Schlucht zu umgehen. Die lokalen Gemeinschaften trafen Massnahmen, um die Überquerung auch im Winter zu ermöglichen. W. Goethe, zum Beispiel, begegnete während seiner Passüberquerung im Jahr 1779 verschiedenen Strassenarbeitern, welche damit beschäftigt waren, die Eisdecke am Boden mit Erde zu decken, damit die Strasse begehbar blieb.²⁰ Zu jener Zeit wurden in Airolo mit Hilfe von Ochsen Schneepfade erstellt, um den Schlitten den Durchgang zu ermöglichen.²¹ Später, nach der Gründung des Kantons Tessin im 1803, wurde Airolo mit der Schneeräumung auf dem Pass beauftragt; in einigen Jahren wurden hunderte Personen des Tals mobilisiert. Im Februar 1851 zum Beispiel setzte man 72 Arbeiter an 227 Arbeitstagen ein, um die Strecke zwischen Rodi-Fiesso und Airolo zu räumen.²² Nach der Eröffnung der befahrbaren Strasse wurde diese Aufgabe vom Kanton übernommen, welcher daraufhin die Arbeit örtlichen Unternehmern in Auftrag gab.²³ Um die Risiken zu reduzieren, in eine Lawine zu geraten, wich die Winterroute an einigen Stellen von der befahrbaren Strasse ab und nahm wieder die

Wegführung des alten Saumpfads auf, welcher von der lokalen Bevölkerung für sicherer gehalten wurde. Dasselbe ereignete sich auf dem gegenüberliegenden Hang, in der Nähe des Wasserlochs, gleich nach dem Passgipfel. Die Urner baten die kantonalen Behörden, einen Weg zu befestigen, welcher im Winter begehbar war, um so die befahrbare Strasse zu umgehen, wo sich ausserordentlich viel Schnee ansammelte.²⁴ Die Bemühungen, den Pass offen zu halten, waren sicherlich darauf zurückzuführen, dass man die Kommunikation zwischen der Alpennord- und Alpensüdseite nicht mehrere Monate unterbrechen wollte. Handkehrum vereinfachte der Schnee den Warentransport und ermöglichte den Transit grösserer Warenvolumen dank der Verwendung von Schlitten.²⁵ Diese Bemühungen gingen auch mit der Sicherstellung der Strasse einher. Im Jahr 1820 beantragte zum Beispiel die Tessiner Regierung beim kantonalen Parlament die Bereitstellung von Fonds für die Sicherungsarbeiten gegen die Lawinen entlang der Sankt-Gotthard-Strasse: «Il flagello delle valanghe sulla montagna del S. Gottardo è così notorio, che ormai non si pensa senza fremere all'evidente pericolo della vita, a cui si espongono i viandanti che devono passarla nell'inverno. E pur troppo tutti gli anni vi periscono or più, or meno persone, senza che siavi mezzo né di prevedere, né di evitare la caduta di quelle masse di neve, che improvvisamente le raggiunge e le seppellisce. Infatti virimangono vittima non solo gli stranieri, che si potrebbero talora accagionare di troppa arditezza o d'imperizia, ma gli abitanti stessi di Ajrolo, che vi sono abituati dall'infanzia, e quelli fra gli altri che fanno il mestiere di conduttori e di guide...»²⁶

Der Antrag wurde angenommen und die Arbeiten genehmigt, «per rendere la strada più comoda e sicura».²⁷ Die Ressourcen für den Unterhalt mussten jedoch sehr gering bleiben. Aus wirtschaftlichen Gründen war die Qualität der fertiggestellten Teile der Strassen oft mittelmässig und die beträchtlichen Belastungen, denen sie vor allem aufgrund des Transits von schweren Karren ausgesetzt waren, beschleunigten die Abnutzung. Im Oktober 1822 zum Beispiel brach die alte *Brücke der Mitte* an der Piottinoschlucht aufgrund der übermässigen Belastung zusammen. Die kantonalen Behörden waren somit gezwungen, die maximale Last der Karren, die sie überquerten, einzuschränken.²⁸ Auch wenn über Jahrhunderte die Konkurrenz zwischen den transalpinen Routen vor allem Steuerangelegenheiten (Gebühren und Zoll für Reisende und Waren) zu betreffen schien²⁹, kam zur Zeit der befahrbaren Strassen die Frage der Sicherheit hinzu. Für die Tessiner Behörden, für welche die Strassen und Kommunikationswege in den Jahren 1820-30 den Mittelpunkt ihrer Strategien zur Wirtschaftsentwicklung des Kantons darstellten, waren Sicherheit und Pünktlichkeit der Öffnung des Sankt-

Gotthardpasses ein zentraler Faktor für Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit im Vergleich zu anderen transalpinen Strassen. Transitgebühren sollten die hohen Baukosten der befahrbaren Strasse des Sankt Gotthards (und die Auswirkungen auf die kantonalen Finanzen) ausgleichen und die Investitionen rentabel machen. Als Lawinen immer wieder Todesfälle und Warenverluste verursachten, äusserte sich 1834 eine Regierungskommission unter Berücksichtigung der merkantilen Interessen folgendermassen: «... devesi da noi mettere ogni opera perché aumenti e continui il credito che va acquistando [la strada del San Gottardo] per favorire ogni genere di esportazione, e questa si ottiene con renderla agevole e sicura; poiché il commerciante fa sommo conto sulla speditezza e sicurezza della sua merce. In tal modo le finanze dello Stato avvantaggiano per il continuo e numeroso passaggio delle mercanzie; ne risente utile tutta la popolazione Ticinese per la facilitazione della concorrenza».³⁰

Die Empfehlungen der Kommission wurden nur teilweise vom kantonalen Parlament berücksichtigt, welches eine reduzierte Version des Projekts zum Strassenunterhalt³¹ annahm. Einige Jahre später, im Jahr 1839, zerstörte eine Überschwemmung in der Nähe von Airolo einen drei Kilometer langen Strassenabschnitt und elf Brücken. Die Behörden schickten einen Ingenieur vor Ort, welcher die Schäden abwägen und die schnelle Wiederherstellung der Strasse organisieren sollte, da man «den Pass für die Kutschen, Güter aller Art, hauptsächlich für Seide und die Reisenden, welche sich im Herbst zahlreich von der Schweiz in Richtung Italien begeben, öffnen und sicher gestalten muss».³² Zur gleichen Zeit war auch die Simplonstrasse aufgrund von Unterhaltsarbeiten teilweise geschlossen. Für die Leventiner war eine schnelle Wiedereröffnung der Strasse eine gute Gelegenheit zur Bekämpfung des Steuerwettbewerbs des Passes zwischen Italien und dem Wallis.³³

Das Problem tauchte erneut einige Jahre später auf, im Jahr 1842, als der Vorstand des *Dipartimento delle pubbliche costruzioni* des Kantons Tessins seine Besorgnis über die Konkurrenzfähigkeit zu anderen transalpinen Routen ausdrückte. So schien es als habe man auf der Simplonseite «... wenig zu befürchten, da die Regierung von Piemont eine Vorliebe für den Moncenisio hatte», auf der anderen Seite «erweckt der Splügen mehr Besorgnis, da Österreich an diesem wichtigen Bergpass interessiert ist und sich die Graubündner Regierung und Churer Versandhäuser stark dafür engagieren, ihn und den Transit das ganze Jahr über komfortabel und sicher zu gestalten».³⁴ Was die Vorteile des Splügens im Vergleich zum Sankt Gotthard betraf, unterstrichen die Tessiner Behörden «... die Sicherheit der künstlichen Tunnels, den effizienten Service der Schlitten

im Winter und der kürzlich getroffene Beschluss der Mailänder Regierung, die vor Lawinen geschützten Tunnellinien zu verlängern».³⁵ Diese Massnahmen wurden «im Zusammenhang mit dem Schutz der Handelsinteressen, welche an den Gütertransport gebunden sind, als intelligent und punktuell» definiert, und man wollte sie auch für die Sankt-Gotthard-Strasse anwenden, indem man den Bau eines Tunnels entlang der Tremolastrasse zu finanzieren gedachte, um die Risiken für den Transit zu reduzieren.³⁶ Das Projekt kam jedoch nicht zustande und die Massnahmen zur Gefahrenreduzierung für den Gotthardtransit wurden erst einmal ad acta gelegt.³⁷

Als die Arbeiten für die neue Eisenbahnlinie begannen, gewann die Frage nach Sicherheit wieder an Bedeutung. Die Wahl des Sankt Gotthards anstelle anderer Pässe (im Besonderen die des Lucomagno und des Splügens) hatte hauptsächlich handelswirtschaftliche und finanzielle Gründe, zu welchen Motive technischer Natur hinzukamen.³⁸ Die Probleme im Zusammenhang mit den Naturrisiken waren jedoch für die Befürworter der Linie nebensächlich, auch wenn bei der Präsentation der Eisenbahnlinie Befürchtungen nicht fehlten. Im Mai 1865 zum Beispiel stellte die Gemeinde Biasca dem Staatsrat einen Brief zu, in welchem sie ihre Sorgen offenbarte, dass die Eisenbahnlinie «sich in einer sehr unvorteilhaften Position befindet, weil sie den Bergrutschen ausgesetzt ist [...]».³⁹ Die Eisenbahn brachte eine wesentliche Änderung des Risikomanagements mit sich, welches von diesem Moment an auf eidgenössischer Ebene behandelt wurde. Anhand des Regiebetriebs SBB und des Bundesamtes für Forstwesen, organisierte der Bund die Massnahmen für die Risikoprävention. Administrative und gesetzliche Bestimmungen setzten die Aufteilung der Verantwortlichkeiten und Einsatzgebiete der zwei Ämter fest. Ab 1880 registrierte man eine Erhöhung der Unterhaltsarbeiten an den Schutzbauten der Eisenbahnlinie (genauer gesagt ging es um Wiederaufforstung, sowie um Staumauern und Schutzbauten), vor allem nach Krisenzeiten, welche auf Naturkatastrophen zurückzuführen waren. Im Jahr 1888 zum Beispiel entstanden aufgrund von zahlreichen auf die Leventina niedergegangenen Lawinen verschiedene Schutzwerke der Eisenbahnlinie und der Ortschaften. Im Jahr 1917, als zahlreiche Lawinen mehrmals die Eisenbahnlinie lahm legten, beantragte man beim Tessiner Parlament die Anwendung von Präventions- und Schutzmassnahmen. Es ging darum, das Leben der Einwohner zu schützen und die Probleme der Eisenbahnlinie und der Reisenden⁴⁰ zu bewältigen, sowie auch die Schneeräumungskosten zu Lasten der Talgemeinden⁴¹ zu dämpfen. Die Bundesbahn unterstützte die Einführung von Präventionsmassnahmen der Naturgefahren, um den Risiken für den Transit entgegenzuwirken. Einige

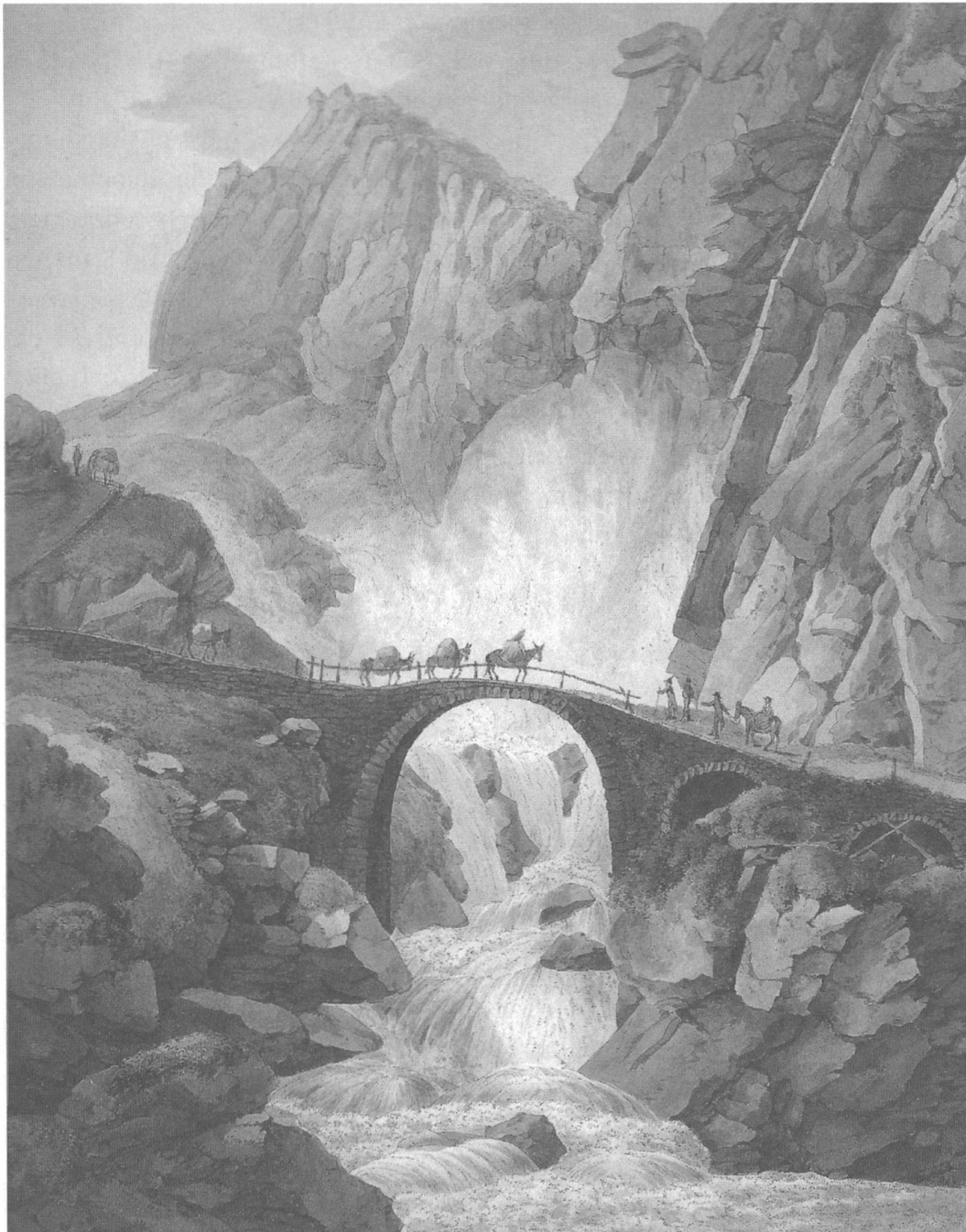


Abb. 4: C. Pestalozzi, *Die Teufelsbrücke*. Quelle: Bern, Museum für Kommunikation.

dieser Massnahmen führten zu Enteignungsverfahren privaten und kommunalen Grundes, der der Wiederaufforstung oder zur Erstellung von Schutzbauten diene. Nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie bestand (vorläufig) nicht mehr das Bedürfnis, die Strassenfahrbarkeit des Passes das ganze Jahr zu garantieren. Dies erlaubte es, die finanziellen Verpflichtungen zu Gunsten der Sicherheit zu reduzieren, welche sich somit auf die Strassenunterhaltsarbeiten beschränkten. Im Oktober 1930 zum Beispiel forderte der Tessiner Grosse Rat die Kantonsregierung auf, für die Reparatur einiger Mauern entlang der Passstrasse einen Kredit von Fr. 56 000 anzunehmen. Die parlamentarische Botschaft unterstrich, dass es sich um dringende Arbeiten handelte, aufgrund der «offensichtlichen Gefahr für den Verkehr» und welche folglich die umgehende Genehmigung der Regierung erforderten, da eine Verspätung die Hinauszögerung der Arbeiten mit sich bringen würde. Diese Arbeiten mussten in der Sommersaison ausgeführt werden, nämlich wenn die Strasse offen war.⁴²

Schlussfolgerung

Wie andere alpine Regionen, welche von grossen Kommunikationsachsen zwischen Nord- und Südeuropa durchquert werden, widerspiegelt die Sankt-Gotthard-Region als «espace traversé» die historische Entwicklung zweier sich alternierender Phasen: die Phase der Integration in die kontinentale Wirtschaft – was die Rolle des Gotthards als Knotenpunkt des transalpinen Transits betont. Nimmt diese Integration ab, tritt hingegen seine Rolle als Schnittpunkt und somit Stärkung der regionalen Wirtschaft in den Vordergrund.⁴³ In den Phasen verstärkter Integration in die politischen und wirtschaftlichen kontinentalen Systeme fällt auch eine vermehrte Tätigkeit zur Sicherung der transalpinen Transite. Die Eröffnung des AlpTransit im Jahr 2016 ist im Grunde der letzte Schritt dieses Prozesses. Der 57 Kilometer lange Eisenbahntunnel, welcher Bodio von Erstfeld trennt, steht für die wachsende wirtschaftliche und politische Integration, welche Europa im Laufe der letzten Jahrzehnte erfahren hat. Gleichzeitig blendet der Tunnel die Realität der Alpen und ihrer Risikofaktoren aus. In diesem Sinne modifiziert er die Beziehung des Menschen zur Umwelt, indem er eine Trennlinie zwischen Gesellschaft und Natur zieht.⁴⁴ Im Laufe der Zeit hat sich in den Berggebieten ein eigenständiger Ansatz und eine intensive Beschäftigung zur Prävention von Naturrisiken entwickelt. In den letzten Jahren wurde man sich immer mehr bewusst, dass das Risikomanagement durchaus einen

kulturellen und landschaftlichen Wert besitzt. So schlug das Amt für Kulturgüter des Kantons Tessins (*Ufficio dei beni culturali del Canton Ticino*) kürzlich vor, die ehemaligen Schutzmauern von Bedretto als Kulturgut von grossem Interesse für die Öffentlichkeit unter Schutz zu stellen.⁴⁵ Gleichermassen hat auf der Urner Seite im Jahr 2007 zum 50. Jahrestag der Errichtung der Lawinenschutzmauern von Geissberg die Gemeinde und die mit dem Bau beauftragte Kommission einen thematischen Parcours in den Bergen sowie die Veröffentlichung eines Führers⁴⁶ gefördert, der die historischen und technischen Eigenschaften dieser Lawinenschutzbauten beschreibt und sie als Bestandteil des Landschaftsbilds präsentiert. In diesem Sinne setzt sich diese Initiative auf originelle Weise mit dem Schutz vor den Naturgefahren auseinander, indem sie ein neues Bild der Beziehung zwischen Schutzmassnahmen und Landschaft zeichnet.

Übersetzung aus dem Italienischen von Marisa Furci Macchione

Anmerkungen

- 1 J.-F. Bergier, «Des Alpes traversées aux Alpes vécues. Pour un projet de coopération internationale et interdisciplinaire en histoire des Alpes», *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, 1, 1996, S. 11–21.
- 2 In diesem Zusammenhang siehe G. P. Marchal, «La naissance du mythe du Saint-Gothard ou la longue découverte de l'«homo alpinus helveticus» und «Helvetia mater fluviorum» (15. Jh.–1940)», *Itinera (La découverte des Alpes)*, 12, 1992, S. 35–53; U. Jost, «Politique suisse et mythes du Gothard au XX^e siècle», in: F. Panzera, R. Romano (Hrsg.), *Il San Gottardo: dalla galleria di Favre all'AlpTransit*, Bellinzona 2009, S. 119–132; F. Walter, «La montagne des Suisses. Invention et usage d'une représentation paysagère (XVII^e–XX^e siècle)», *Études rurales*, Januar–Dezember 1991, S. 91–107.
- 3 Siehe zum Beispiel J.-F. Bergier, *Les Alpes centrales et le trafic européen au Moyen âge*, in: Id., *Hermes et Clio. Essais d'histoire économique*, Lausanne 1984, S. 41–52; P. Caroni, «Sull'importanza della sovrapposizione nell'economia alpina preindustriale», *Archivio Storico Ticinese*, 84, 1980, S. 510–523; E. Rizzi, «Relazioni tra la Val Formazza e il San Gottardo attraverso la «Montagna di Valdolgia»», in: M. Körner, F. Walter (Hrsg.), *Quand la Montagne aussi a une Histoire*, Bern 1996, S. 319–328; A. Zurfluh, «L'influence du passage sur les populations indigènes. Le cas du canton d'Uri à l'époque moderne», in: P. Dubuis, *Ceux qui passent et ceux qui restent. Études sur les trafics transalpins et leur impact local*, Orsières 1989, S. 205–218.
- 4 Diesbezüglich siehe F. Walter, *Catastrophes. Une histoire culturelle*, Paris 2008, S. 235ff.
- 5 J.-F. Bergier, «Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du haut Moyen âge au XVII^e siècle», *Le Alpi e l'Europa 3. Economia e transiti*, Bari 1975, S. 1–72; Id., «Le cycle médiéval: des sociétés féodales aux États territoriaux», in: P. Guichonnet, *Storia e civiltà delle Alpi, 1. Destins humains*, Toulouse-Lausanne 1980, S. 163–264.
- 6 G. Chiesi, «Passare il San Gottardo nel Medioevo», in: Panzera/Romano (wie Anm. 2), S. 43–50.
- 7 E. Rizzi, «Relazioni tra la Val Formazza e il San Gottardo attraverso la «Montagna di Valdolgia»»,

- in: Körner/Walter (wie Anm. 3), S. 319–328. Am Ende des 12. Jahrhunderts erstreckte sich der Einfluss des Klosters Disentis von Surselva bis zum Urserental bis hin zum Furkapass. Auf einem Gebiet, das hauptsächlich aus den den Walsergemeinschaften verpachteten Weiden bestand.
- 8 Bergier (wie Anm. 5).
- 9 Siehe die von R. Furter vorgeschlagenen Schätzungen, «Traffico di transito nell'area alpina tra XIV e XIX secolo», in: J.-F. Bergier, G. Coppola (Hrsg.), *Vie di terra e d'acqua. Infrastrutture viarie e sistemi di relazione in area alpina (secoli XIII–XVI)*, Bologna 2007, S. 83–122.
- 10 Der Erdrutsch verursachte damals zwei Opfer.
- 11 Siehe die Bemerkungen in: Caroni (wie Anm. 3), S. 518. Man muss foglich die Vorsätze stets relativieren wonach «... la saison hivernale a toujours été le temps mort de la traversée des Alpes». B. Debarbieux, «La traversée des Alpes: une histoire d'échelles et d'intérêts, d'épousailles et de divorces», *Revue de géographie alpine*, 3, 2002, S. 11–24.
- 12 J.-F. Bergier, «La grande peur dans la montagne: sur quelques aspects historiques des défis de la nature», in: F. Glatz (Hrsg.), *Economy, Society, Historiography*, Budapest 1989, S. 343–350.
- 13 J. Simler, *Vallesiae descriptio. Libro duo: de alpinis commentarius*, Zürich 1574, S. 101.
- 14 L. Haas (Hrsg.), *Der Discorso de i Sguizzeri des Ascanio Marso von 1558*, Basel 1956, S. 33.
- 15 C. Reichler, R. Ruffieux, *Le voyage en Suisse. Anthologie des voyageurs français et européens de la Renaissance au XX^e siècle*, Paris 1998, S. 58.
- 16 R. Ceschi, *Nel labirinto delle valli. Uomini e terre di una regione alpina: la Svizzera italiana*, Bellinzona 1999, S. 118.
- 17 R. Martinoni, *Viaggiatori del Settecento nella Svizzera italiana*, Locarno 1989, S. 339. Es sei auch auf den Bericht der Lawine hingewiesen, die gemäss der Zeugenaussage von J.-M. Roland de la Platière verschiedene Handwerker tötete, «punis comme ils le méritoient», weil sie «volurent tenter Dieu». Siehe J.-M. Roland de la Platière, *Lettres écrites de Suisse, d'Italie, de Sicilie et de Malthe*, Amsterdam 1780, S. 211.
- 18 Ceschi (wie Anm. 16), S. 118.
- 19 Archivio di Stato del Canton Ticino [ASTi], Diversi, sc. 334, int. 1263, Altdorf, 26. Januar 1817. Ein Dutzend Frachtstücke wurden zwei Monate später, im März 1817, gefunden.
- 20 Reichler/Ruffieux (wie Anm. 15), S. 443.
- 21 R. Ceschi, «L'arteria», in: L. Patocchi (Hrsg.), *Il San Gottardo*, Lugano 1997, S. 134–136 (hier S. 134). Die Schneeräumung wird auch von Roland de la Platière beschrieben: «quand il a beaucoup tombé de neige sur les montagnes, on envoie nombre d'ouvriers avec des pelles, pour rendre la route praticable pendant l'hiver, & la raffermir aux endroits où l'on craint qu'il y a du danger. À cet effet on charrie dessus, avec des bœufs, des espèces de traîneaux qui l'abattent, l'aplanissent & tracent le chemin». Cf. de la Platière (wie Anm. 17), S. 220–221.
- 22 ASTi, Diversi, sc. 334, int. 1268, Nota delle giornate impiegate per lo sgombramento della neve dal Dazio a Airolo, Febbraio 1851. Insgesamt beliefen sich die Kosten für diese Arbeit auf 727 Lire.
- 23 G. Bellini, *La strada cantonale del San Gottardo. Storia e storie della Tremola dall'Ottocento ai giorni nostri*, Prosito (Lodrino) 1999, S. 134.
- 24 Bellini (wie Anm. 23), S. 140.
- 25 In einem deutschen Reiseführer steht: «Der Waaren-Transport war im Winter am stärksten, weil dann auf Schlitten mit geringer Bespannung mehr fortgeschafft werden konnte, als auf dem Rücken der Rosse im Sommer». Siehe H. A. Berlepsch (Hrsg.), *Schweizerische Fremden-Führer. VII. Der St. Gotthard und die italienischen Seen*, Leipzig 1859, S. 19.
- 26 *Atti del Gran Consiglio del Cantone Ticino* [AGCT], 1820, Messaggi del Consiglio di Stato del Cantone Ticino al Gran Consiglio, n. 20, 14. Juni 1820, S. 237.
- 27 *Ibid.*, Séance XXIV, 4.7.1820, S. 104.
- 28 Bellini (wie Anm. 23), S. 122.
- 29 An dieser Stelle sei auf zwei Fälle hingewiesen, welche sich auf das 17. Jahrhundert beziehen und von J.-F. Bergier beschrieben wurden, «Simplon ou Mont-Cenis? Deux mémoires sur la concur-

- rence des voies transalpines vers 1600», in: J.-F. Bergier, *Pour une histoire des Alpes. Moyen âge et temps modernes*, Adershot 1997, S. 39-49.
- 30 AGCT, 1834, Tornata XXXI, 14. Juni 1834, Valanghe del Gottardo, S. 620–632 (hier S. 622).
- 31 Das darauffolgende Jahr, aufgrund fehlender effizienterer Lösungen, unterzeichnete die kantonale Regierung mit zwei Hoteliers von Flüelen ein Abkommen, wonach sich letztere verpflichteten, den Transport der Reisenden durch den Sankt Gotthard vom Urserental nach der Ortschaft am Vierwaldstättersee zu garantieren; dies mit dem Ziel, den Transit durch den Sankt-Gotthard zu vermehren und zu vereinfachen, indem den Reisenden das ganze Jahr über ein komfortabler und preisgünstiger Service zur Verfügung gestellt wurde. «Convenzione per il trasporto die viaggiatori da Orsera a Fiora (18. August 1835)», *Bollettino storico della Svizzera italiana*, 29, 1954, S. 180–181. Der Preis für diese Reise betrug 8 Französische Franken pro Reisender.
- 32 Zitiert aus Ceschi (wie Anm. 21).
- 33 Der mit den Arbeiten beauftragte Ingenieur notierte: «Man sagt, dass die Simplonstrasse zerstört ist und der Schaden wird auf eine Million geschätzt! *Mors tua vita mea* so die Gegner der Sankt-Gotthardlinie». Zitiert aus Ceschi (wie Anm. 21).
- 34 *Rendiconto del Consiglio di Stato del Canton Ticino*, Bellinzona 1842, S. 42.
- 35 *Ibid.*
- 36 *Ibid.*, S. 39.
- 37 Bereits im darauffolgenden Jahr, im Rahmen der Botschaft der Regierung bezüglich der Erneuerung des interkantonalen Konkordats zu den Tarifen für den Transit durch den Sankt Gotthard, beharrt das neue Konkordat auf der Notwendigkeit «vielfältige und bemerkenswerte Verbesserungen des Strassennetzes durchzuführen, sowohl im Sommer als auch im Winter, und zugleich eine höhere Pünktlichkeit und Regelmässigkeit der Transporte zu garantieren», ohne jedoch auf das Problem der Sicherheit einzugehen. Siehe AGCTI, 1843, Botschaft Nr. 18 des Staatsrats zum Thema des Transits durch den Sankt Gotthard, Tornata VIII, 30.11.1843, S. 206–208.
- 38 Zum Thema siehe C. G. Lacaita, «La ferrovia e il traforo del Gottardo nel dibattito degli ingegneri», in: *Il San Gottardo e l'Europa. Genesi di una ferrovia alpina, 1882–1982*, Atti del convegno di studi (Bellinzona) (14.–16. Mai 1982), Bellinzona 1983, S. 65–95; C. Moos, «Problemi intorno alla costruzione della ferrovia del Gottardo», in: R. Ceschi, G. Vigo (Hrsg.), *Tra Lombardia e Ticino. Studi in memoria di Bruno Caizzi*, Bellinzona 1995, S. 248–262; A. Gobba, «Le ferrovie e il superamento delle Alpi in dibattiti degli ingegneri dell'Ottocento», in: Panzera/Romano (wie Anm. 2), S. 77–87.
- 39 Siehe O. Rodoni, S. de Antoni (Hrsg.), *La ferrovia*. Spezialausgabe von *Quaderni Biaschesi*, Prosito 1984, S. 22.
- 40 Der Parlamentarier beschreibt den Fall einer Lawine, welche sich einige Meter oberhalb von Piotta niederschlug und die Geleise blockierte. Die Passagiere waren somit gezwungen, umzusteigen. AGCT, 1917, Sitzung I, 16. April 1917, S. 11-13.
- 41 In Quinto erreichten die Kosten im 1916 1200 Franken. AGCT, 1917, Sitzung I, 16. April 1917, S. 13.
- 42 AGCT, 1930, Sitzung III, 21.10.1930, Botschaft Nr. 147, Botschaft zur Erstellung der Mauern der Sankt-Gotthard-Strasse, Bellinzona, S. 43.
- 43 G. Sergi, *Alpi e strade nel Medioevo*, in: D. Jalla (Hrsg.), *Gli uomini e le Alpi*, Torino 1991, S. 43–52.
- 44 Walter (wie Anm. 4), S. 164–166.
- 45 Das Verfahren zur Unterschutzstellung ist noch im Gange.
- 46 AAVV, *Ein Berg schreibt Geschichte. 50 Jahre Lawinenverbauung am Geissberg Gurntellen*, Altdorf/Gisler 2007.

