Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 67 (1972)
Heft: 1-de

Artikel: St. Gotthard : ein traditionsreicher Begriff eidgenössischer Staats- und Militärpolitik
Autor: Oertle, A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-174267

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: 13.07.2025

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

men mit Rudolf Brun, der Schöpfer des Zürcher Bundes von 1351 geworden. Man könnte sich wohl vorstellen, dass ein Mann solchen Schlages von der Zwinguri aus den Ausblick auf das beherrschte Land geniessen wollte. Er hat die Waldstätte in den Bund mit Zürich geführt und damit jenes innerhalb dreier Jahre ausgebaute Bündnissystem eingeleitet (Zug 1352, Glarus 1352, Bern 1353), das in der sogenannten Achtörtigen Eidgenossenschaft den festen Kern abgab, dem sich alle übrigen Orte des alten eidgenössischen Staatswesens anschlossen.

Doch des Johannes von Attinghausen Stifterfigur ward auf die Dauer nicht geduldet. Die Geschlechter Uris, seit Jahrhunderten immer wieder miteinander verfeindet und den für Handel und Wandel so dringend nötigen Frieden im Tale störend, erhoben sich gegen die allmächtigen Attinghausen und verjagten just unsern Johannes, mit dem diese Familie aus dem Tal verschwindet. Die Burg Attinghausen wurde nachweislich durch Brand zerstört. Andere Geschlechter traten an die Stelle der Attinghausen, die Meier von Erstfeld zum Beispiel, hochgestellte Ministerialen der Abtei Zürich. Um den Zoll von Flüelen bemühten sich abermals die Grafen von Habsburg-Laufenburg. Doch die Urner, diesmal kein einzelnes Geschlecht mehr, liessen sich 1389 durch König Wenzel den Zoll bestätigen. Ein hartes Ringen hatte sich um diese wichtigste Position im Einnahmebudget der Talschaft entwickelt. Den Habsburgern gelang die Wiedergewinnung des Lehens nicht. Die Talschaft blieb Siegerin in ihrem Territorium. Die Bestätigung und die Rücknahme des Reichslehens von den Habsburg-Laufenburgern durch König Ruprecht anno 1401 und 1408 hatte nur noch formale Bedeutung.

Man mag daraus ersehen, dass Uri schon im 14. Jahrhundert nicht mehr blosser Agrarstaat war, sondern auch von Geldeinnahmen lebte. Grund und Boden waren parzelliert, befanden sich in festen Händen, vornehmlich in der Form von Erblehen. Mit der Verleihung von Land und den daraus sich ergebenden Dienstleistungen war nicht mehr viel anzufangen. Die wirtschaftliche Struktur der verkehrsgebundenen Talschaft Uri glich zum Teil mehr der einer städtischen denn einer bäuerlichen Gemeinschaft. Damit wird auch verständlich, dass die Gemeinde der Männer von Uri – die keine Markgenossenschaft war, sondern eher einen aus den «Optimaten» des Landes zusammengesetzten Rat bildete, der wohl ad hoc zu allen wichtigen Geschäften befand – schliesslich danach trachtete, eigener Herr über den Zoll von Flüelen zu werden, um ihn gemeinsam zu verwalten. In der Hand eines einzigen Geschlechtes bedeutete diese Einnahme ein Übergewicht von wenigen, das sich mit einem demokratischen Staatswesen nicht vertrug. Das Verfügungsrecht einer breiteren Schicht über eine sehr beträchtliche Einnahme, die einst kraft des Regalienrechtes ein Reichslehen gewesen war, erbrachte dieser Gemeinschaft einen wertvollen Anteil an öffentlicher Gewalt. Der Zoll zu Flüelen, der selbst nichts anderes war als eine Folge des Gotthardverkehrs, wurde so zu einem Baustein für ein demokratisch verwaltetes Territorium, in dessen Grenzen schliesslich die im Entstehen begriffene einheitliche Landeshoheit der Talgemeinde zufiel.

Wenn die Urner ihren Wilhelm Tell für den ersten Eidgenossen halten und in der Rütliwiese die «Wiege der Eidgenossenschaft» erblicken, so mag man ihnen dies belassen als Symbol für die im Hinblick auf die eidgenössische Staatswerdung dankenswerte Tatkraft, mit der sie sich für die Gewinne aus dem durch ihr Land fliessenden Gotthardverkehr einsetzten. Eine Zeit, in der Politik vornehmlich Wirtschaft heisst, ist vielleicht in der Lage, in der Geschichtlichkeit der nüchternen Verkehrspolitik am Gotthard einen ihr entsprechenden ideellen Wert zu akzeptieren, für den sich die Erhaltung des Passhospizes lohnt. *Marcel Beck*

St. Gotthard – Ein traditionsreicher Begriff eidgenössischer Staats- und Militärpolitik

Die schweizerischen Alpenübergänge sind als Bindeglieder zwischen nördlichen und südlichen Kulturregionen wie als wirtschaftlich immer wichtiger werdende Verkehrsverbindungen für die Entwicklung und die politische Gestaltung der Schweizerischen Eidgenossenschaft bedeutungsvoll geworden.

Der St. Gotthard im besondern hat in der vielgestaltigen Geschichte unseres Landes, in den für die Entstehung des Bundes und für die Wahrung seiner Unabhängigkeit entscheidenden Epochen eine wichtige Rolle gespielt. Der Gotthardpass ist aus der Gründungsgeschichte des Bundes der Eidgenossen nicht wegzudenken. Als Hüter des direktesten Alpenüberganges von Norden nach Süden haben es die Innerschweizer verstanden, gesicherte Freiheitsrechte zu erlangen und ihren Einflussbereich zu erweitern.

Im Zentrum des Alpenmassivs, tausend Meter unter den schneebedeckten Gifpeln, zieht sich die Gotthardstrasse in vielfachen Windungen zum Hospiz auf die Passhöhe mit den kleinen dunklen Seelein hinauf. Im Gegensatz zu andern Schweizer Pässen wurde die Route erst im späteren Mittelalter allgemein bekannt. Der Gotthardpass wurde zwar bereits von den Römern begangen, aber nur von Süden her bis ins Urserental, galt doch die Schöllenen als unüberwindbares Hindernis. Das entscheidende Ereignis zur Eröffnung des Gotthardweges für den europäischen Handelsverkehr zwischen den oberrheinischen und den lombardischen Regionen bildete der Bau der Reussbrücken in der unheimlichen Schöllenenschlucht. Die Sage von der Teufelsbrücke erinnert noch an die gewaltigen Hindernisse, die eine wilde Natur dem Werk entgegenstellte. Erst im Jahre 1707 konnte nach der Sprengung des Urnerlochs die «Stiebende Brücke», die an Ketten über dem Abgrund hing, aufgegeben werden. Die Strasse war damals etwa drei bis vier Meter breit und mit holperigen Granitplatten belegt. Die Unterhaltskosten wurden durch Wegzölle bestritten.

Mit der Eröffnung des Passverkehrs zu Beginn des 13. Jahrhunderts ging den vormals weit abgelegenen Tälern um den Vierwaldstättersee eine neue Welt gegen Süden auf. Der Gotthard entwickelte sich allmählich zur Haupthandelsstrasse Europas und brachte den Bergbewohnern willkommenen Verdienst. Obwohl der Wegzoll zu Flüelen anfänglich noch durch das Deutsche Reich erhoben wurde, liessen sich die Bewohner der Gotthardregion gerne zum Saumverkehr verpflichten, durch welchen aus den deutschen Landen Leinwand, Wolle und Tuch sowie Vieh nach «Welschland» kamen und von dort her Seide, Wein und Spezereien aller Art zurückgefrachtet wurden. Mit der Zeit stellten sich auch Pilgerscharen ein, welche nach Rom wallfahrteten.

Nach der Gründung des Bundes der Eidgenossen in den ihm unmittelbar vorgelagerten nördlichen Landen wurde der Gotthard als militärisch bedeutsamer Alpenübergang ein Faktor der Machtentfaltung im Sinne einer Ausdehnung unserer Interessen nach den südlich gelegenen Regionen. Nicht nur Säumerkolonnen mit vollbepackten Maultieren überquerten den Gotthardpass, auch Kuriere der Kaiser und Päpste, der Fürsten und Städte wählten diese Route. Auf diesem Weg zogen die alten Eidgenossen nach dem Süden, die ennetbirgischen Vogteien zu erobern und als Söldner Kriegsdienste zu leisten, und über diesen Pass zogen sie nach der Niederlage von Marignano in ihre Heimat zurück.

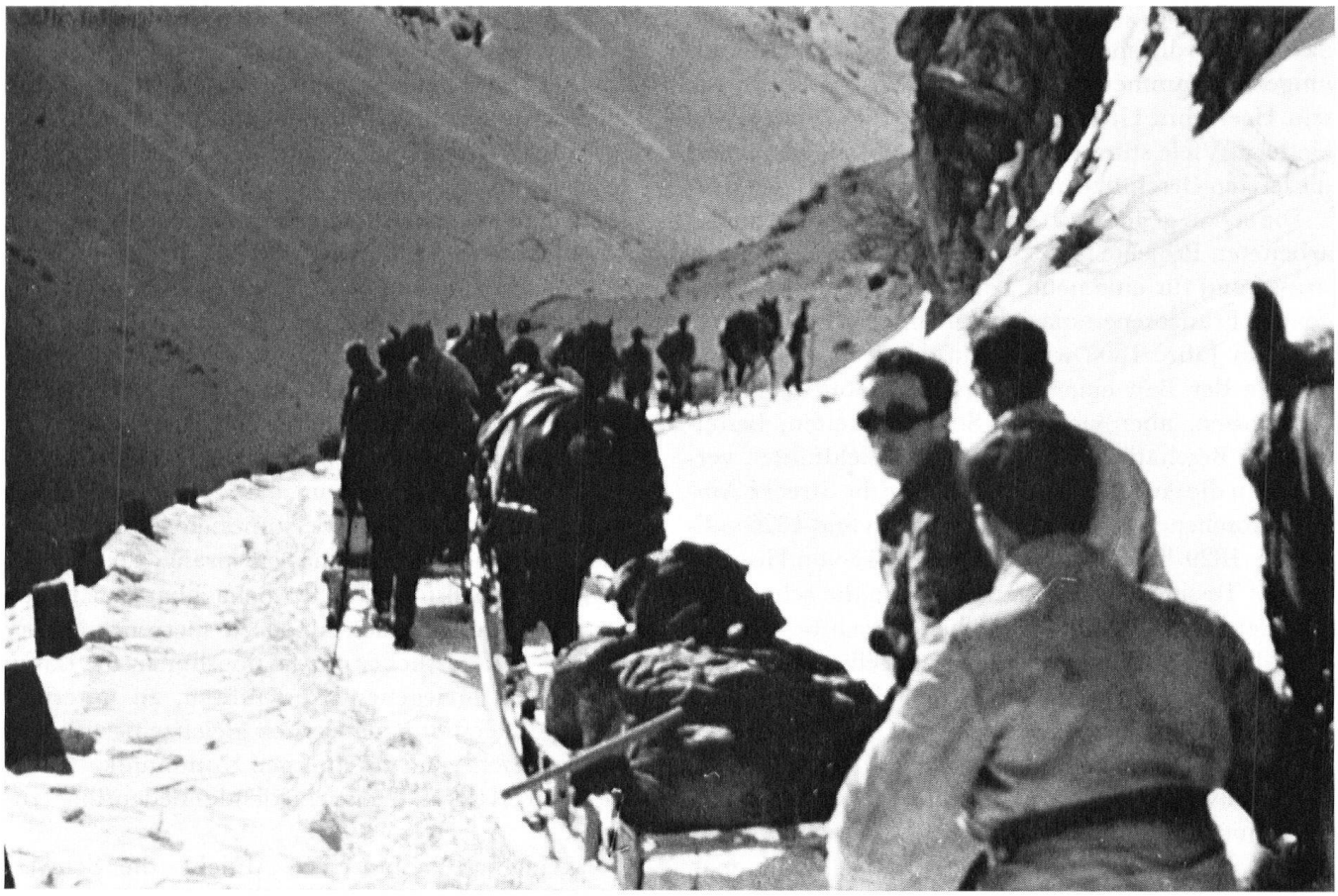
Da der anbaubare Boden im Tal der oberen Reuss recht beschränkt war, hatten die Urner schon früh über die Wasserscheiden hinausgegriffen. Auch der Gotthardpass wurde zum militärischen Sprungbrett nach Süden. Vorerst galt es jedoch, den freien Handelsverkehr aufrechtzuerhalten. Als sich die Raubüberfälle in der Leventina – welche den Herzögen von Mailand unterstand – mehrten, zog im Jahre 1331 kurzerhand ein Harst aus Urnern, Schwyzern und Unterwaldnern mit einem Zürchertrupp als Verstärkung über den Berg und erzwang einen Vertrag, der inskünftig den freien Gotthardverkehr sichern sollte. Im Jahre 1408 wurde dann das ganze obere Tessintal bis kurz vor Biasca die erste «gemeine Herrschaft» der Eidgenossenschaft.

In der Absicht, die südlichen Gebiete abzusichern, gelang es Uri und Obwalden, um 1419 Stadt und Feste Bellinzona von den Grafen Sax-Misox zu erwerben. Nach der blutigen Schlacht bei Arbedo im Jahre 1422, in welcher die weit überlegenen Mailänder Sieger blieben, gingen alle Besitzungen südlich des Gotthardpasses wieder verloren. Die Talschaft der Leventina wurde jedoch im Jahre 1440 durch den Mailänder Herzog Philipp erneut an die Urner verpfändet und verblieb bei diesem Stande bis zum Untergang der Alten Eidgenossenschaft.

Die massgebenden Realpolitiker der im Alpenraum gelegenen Staatswesen entwickelten schon frühzeitig eine weitsichtige Politik der Machtentfaltung, die dem militärischen Begriff der Glacispolitik entspricht. Ausgehend von der Notwendigkeit einer zuverlässigen Sicherung der Lebensräume, sollte nicht nur die Passhöhe, sondern möglichst auch die Anmarschroute auf der andern Seite des Alpenüberganges bis hinunter in die Ebene unter die eigene politische, militärische und Zollhoheit gebracht werden. Dieser Staatspolitik ist es zu verdanken, dass beispielsweise das Puschlav, das Bergell, das Münstertal, die Südseite des Simplonpasses bis Gondo und als grösstes Glacis das Tessin heute zur Schweiz gehören. Der St.-Gotthard-Pass hat damit das eidgenössische Schicksal massgeblich mitgeformt.

Militärgeschichtlich hervorgetreten ist der Gotthardpass gegen Ende des 18. Jahrhunderts während der Kriegführung Napoleons in der Schweiz. 1799 erfolgte der Zug des russischen Generals Suworow mit 22000 Soldaten über den Gotthard. Von Oberitalien kommend, begann er Ende September 1799 gegen

Bilder, wie sie während des Zweiten Weltkrieges am Gotthard alltäglich waren und die Tausenden von Wehrmännern ihre Zeit des Aktivdienstes in Erinnerung rufen: der Train säumt Nachschub über die eingeschneite Strasse zur Gotthard-Passhöhe, Patrouillen kehren zu ihrem Standplatz im Hospiz zurück.



heftigen französischen Widerstand den Aufstieg gegen das Gotthardhospiz, das während der Kampfhandlungen in Flammen aufging. In der Schöllenen musste sein Heer vom Urserental aus über die Teufelswand klettern. Viele stürzten in die Schlucht zu Tode, und die letzten Geschütze mussten zurückgelassen werden.

Die schon gegen Mitte des 18. Jahrhunderts ausgearbeiteten Projekte für den Bau einer richtigen Fahrstrasse und für eine neue Teufelsbrücke konnten wegen des Franzoseneinmarsches nicht verwirklicht werden. Im Jahre 1808 wurde auf der Urner Landsgemeinde der Bau einer befahrbaren Gotthardstrasse beschlossen, aber vielfache Schwierigkeiten, besonders die Beschaffung der gewaltigen Geldmittel, verzögerten die Ausführung. 1819 wurde die Strecke Amsteg–Göschenen in Angriff genommen und 1826 vollendet; 1829 bis 1830 wurde die Strecke von Hospental zur Tessiner Grenze gebaut sowie die schwierige Schöllenenpassage, in der die heute noch bestehende Reussbrücke errichtet wurde. Das Teilstück auf der Tessiner Seite war schon 1828 vollendet. 1830 konnte die neue Gotthardstrasse dem Verkehr übergeben werden. Es folgte die Zeit, da man im hochbepackten Reisepostwagen über den Pass fuhr, wie Rudolf Koller es in seinem prachtvollen Bild der «Gotthardpost» der Nachwelt überliefert hat.

Als der Verkehr jedoch immer mehr zunahm und das neue Schienenverkehrsmittel die Welt eroberte, genügte die Strasse nicht mehr. 1869 wurde zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien der sogenannte Gotthardvertrag abgeschlossen und mit vereinigter Hilfe der interessierten Staaten der Bau der Gotthardbahn in die Wege geleitet. 1872 wurde mit dem Durchbruch des Tunnels begonnen, und 1882 fuhr die erste Lokomotive von Göschenen nach Airolo. Der mächtige Granitberg war bezwungen und ein gewaltiges Werk der Technik vollendet. Seine Ausführung heischte zweihundert Menschenleben, unter ihnen dasjenige seines genialen Schöpfers, des Genfers Louis Favre, der noch heute im Gedächtnis des Schweizervolkes als eine der nachahmenswertesten Gestalten treuer Pflichterfüllung fortlebt.

Militärpolitische Bedeutung im Sinne der Wahrung schweizerischer Unabhängigkeit erlangte der Gotthard durch seine Befestigungen, die schon bald nach der Gründung des Bundesstaates im Jahre 1848 geplant wurden. 1882 – im gleichen Jahre, in dem die Gotthardbahn eröffnet wurde – schloss sich Italien dem Bündnis zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn an. 1893 führte die Freundschaft zwischen Frankreich und dem russischen Zarenreich zu einem Beistandspakt. Unser Land befand sich zwischen diesen Mächten, und das eidgenössische Parlament bewilligte deshalb wiederholt Kredite für die Erstellung permanenter Verteidigungsanlagen im Gotthardgebiet. Die Befestigungsarbeiten begannen im Jahre 1886 am Südausgang des Eisenbahntunnels und wurden später auf der Nordseite des Gotthards fortgesetzt.

Ein neutraler Kleinstaat, dessen Entfaltung nur in der Freiheit möglich ist, muss alles unternehmen, seine Unabhängigkeit sicherzustellen. Dazu braucht es nicht nur ein zweckmässiges Konzept einer umfassenden Landesverteidigung, sondern auch den festen Willen, seine Eigenstaatlichkeit zu behaupten.

Ausgehend von der Erkenntnis, dass militärisch wirksame Abwehrmassnahmen auf die topographischen Eigenarten eines Landes abzustimmen sind, gelangte man zur Überzeugung, dass dem Alpenwall ein hoher strategischer Wert beizumessen sei. Die systematische Landesbefestigung entsprang der Forderung, die Einfallstore aus den benachbarten Staaten im starken Gelände der Alpen zu sperren und hier auch die mutmasslichen Operationslinien, die durch unser zentral gelegenes Land führen, zu unterbrechen. Die Befestigung entsprach gleichzeitig der notwendigen Sicherung der internen Kommunikationen, denen im Kriegsfall entscheidende Bedeutung zukommt.

Ursprünglich bestand die Absicht, die Schweiz nach ausländischem Rezept durch ein vollständiges Netz von Befestigungen abzuschirmen. Mit den Finanzen eines Kleinstaates waren diese Bestrebungen aber aus naheliegenden Gründen nicht vereinbar. Man musste sich aufgrund des notwendigen Prioritätsdenkens auf die Befestigung der wichtigsten strategischen Punkte der Schweiz beschränken, wobei dem Gotthard erste Bedeutung zugesprochen wurde.

So erlangte man am Gotthard im Laufe der Jahre ein verschanztes Lager, das die Verbindungen der grossen Alpenstrassen Gotthard, Oberalp und Furka abschloss und gleichzeitig eine kräftige Schranke an der Südfront bildete. Eine Festungsanlage ist nie vollendet. Sie wird ständig den neuesten Erkenntnissen der militärischen Landesverteidigung angepasst (Waffen, Schutz gegen atomare oder chemische Angriffe usw.), damit sie ihren strategischen Zweck jederzeit erfüllen kann.

In der ersten Zeit hatten unsere Befestigungsanlagen (Gotthard, St-Maurice, Sargans usw.) als geschlossene Verteidigungssysteme eher einen Einzelwert. Besonders im Zweiten Weltkrieg trat aber der integrale strategische Wert unserer Festungswerke in den Vordergrund, wobei der Gotthard die eigentliche Kernfestung darstellte. Bei der Schaffung des Réduit spielten sie als Angelpunkte militärpolitisch und auch wehrpsychologisch eine zentrale Rolle. Im Kampf um

unsere Unabhängigkeit während des Zweiten Weltkrieges befand sich unser Land nach dem Abschluss des deutsch-französischen Waffenstillstandes am 25. Juni 1940 in einer politischen, militärischen und psychologischen Krise. Eine allgemeine Bangigkeit lastete auf unserer Bevölkerung, hatte sie doch das Schauspiel einer fremden Besatzung aus nächster Nähe miterlebt. In dieser äusserst ernsten Lage entschloss sich der General, der Verteidigung eine neue Leitidee zu geben. Dies war auch der Inhalt des berühmten Rütli-Rapportes vom 25. Juli 1940.

In den Alpen sollte die Armee durch einen starken Festungskern, das sogenannte «Réduit», im entschlossenen Besitz der Alpenlinien Gotthard und Simplon bleiben. Die beiden wichtigsten Transitlinien sollten nur so lange offenbleiben, als sie im Besitz der freien Schweiz waren. Bei einem Kampf würden sie nur total zerstört an den Gegner fallen. Es war anzunehmen, dass die beiden Achsenmächte Deutschland und Italien unter dieser Drohung auf einen Angriff auf unser Land verzichten würden.

Die drei grossen Festungen Gotthard, St-Maurice und Sargans waren damit zu den wichtigsten Pfeilern unseres Verteidigungskonzeptes geworden. Der Gotthard wurde die Zitadelle, der Kern des stärksten und letzten Widerstandes und gleichzeitig zum zentralen Kommandoposten über die Alpenübergänge, über die wir die Kontrolle behalten wollten. Unsere Festungswerke und vorab der Gotthard waren also im Zweiten Weltkrieg eines unserer stärksten Mittel, um unsere Unversehrtheit und Unabhängigkeit zu bewahren.

All denen, die den Aktivdienst noch miterlebt haben, bleibt der Geist des Widerstandes im Gedächtnis eingeprägt: Widerstand am Gotthard als Bekräftigung des Selbstbehauptungswillens einer der eidgenössischen Staatsidee verpflichteten Gemeinschaft.

Der Gotthard ist somit ein nationales Symbol geworden, das mit Ehrfurcht zu würdigen ist. Das Gotthardhospiz, als zentrale Stelle des Passüberganges, sollte deshalb den nachfolgenden Generationen als gesichertes schweizerisches Grundeigentum unbedingt erhalten bleiben.

Die traditionelle Aufgabe der Schweiz als im Herzen Europas gelegener Alpennation erhält zur Zeit den Impuls tatkräftigen Einsatzes für einen weitsichtigen und grosszügigen Ausbau leistungsfähiger Nord–Süd-Verkehrsverbindungn und der dem Tourismus dienenden Gastbetriebe.

Das zukünftige Schicksal unseres Landes in dem im Neuaufbau begriffenen Europa ist noch ungewiss. Unserer Zeit bleibt es vorbehalten, einen sinnvollen Ausgleich zu finden zwischen europäischer Verpflichtung und Wahrung schweizerischer Eigenart.

Im Bestreben, bewährte Gotthardtradition lebendig zu erhalten, haben sich die Gründungsmitglieder der am 15. Februar 1972 konstituierten Stiftung entschlossen, das Gotthardhospiz zu erwerben und es im Namen des Schweizervolkes treuhänderisch zu verwalten.

A. Oertle

Die Bedeutung des Gotthardhospizes aus der Sicht des Denkmalpflegers

Von Gebäulichkeiten auf der Gotthardpasshöhe ist nicht ein Hospiz das erste, welches Erwähnung findet, sondern das Kirchlein, das schon 1230 erstmals genannt wird. Sein Patron, der heilige Godehard, einst Bischof von Hildesheim (gest. 1038), hat schliesslich auch dem Bergmassiv des Urserenberges seinen Namen gegeben. Wir gehen sicher nicht fehl, wenn wir annehmen, dass bei dem von einem Bruder versehenen Kirchlein auch eine Herberge bestand. 1431 wurden hier die zum Konzil von Basel reisenden italienischen Bischöfe verpflegt. Im zweiten Viertel des 17. Jahrhunderts baute Erzbischof Friedrich Borromeo von Mailand das Hospiz aus und ergänzte es durch eine Priesterwohnung. Von 1685 an versahen zwei Kapuziner die Reisenden. Nachdem 1777 eine Lawine den Neubau von Kapelle und Hospiz nötig gemacht hatte, wurden sie in grösseren Formen wiedererrichtet. Ein Stich von J. B. Bullinger zeigt neben dem stattlichen Hospizgebäude, hinter dem das Zwiebeltürmchen der (angebauten?) Kapelle hervorlugt, zwei langgestreckte, spärlich befensterte Gebäude, in denen man wohl Remisen und Ställe für die Saumtiere vermuten darf. Denn mit dem Wagen war der Gotthard erst nach 1830 zu passieren. Im Winter 1799 fiel das Hospiz den Kämpfen zwischen Franzosen, Österreichern und Russen zum Opfer, wurde aber wiederaufgebaut. 1838 erstellte der Kanton Tessin ein neues Zoll- und Hotelgebäude: das breit unter seinem mächtigen Walmdach hingelagerte Gebäude, das heute als Dependance des Hotels Monte Prosa dient. Dieses selbst entstand 1866. Das alte Hospiz war offenbar, nach seiner heutigen Gestalt zu schliessen, weder von den Franzosen noch 1905 durch einen Brand ganz zerstört worden. Abgesehen davon, dass es heute noch annähernd dieselbe Gestalt hat wie auf dem erwähnten Stich Bullingers, enthält es in seinem rückwärtigen