

Der Gotthard – Geschichte und Geografie

1. Informationen zum Thema

Die Gotthard-Strecke¹

Die Gotthard-Strecke besteht nicht nur aus dem Alpenübergang, sondern verläuft quer durch die Schweiz. Zu Beginn des Spätmittelalters wurde die Transitroute durch das Gebiet der heutigen Schweiz von Basel bzw. Schaffhausen über den Gotthardpass nach Mailand erschlossen. Es bestanden genügend Interessen, sie verschiedentlich neu anzulegen oder auszubessern, obwohl sie im Hinblick auf das Transportvolumen im europäischen Transitverkehr zu keinem Zeitpunkt etwa mit dem Brenner konkurrieren konnte. Aber auch innerhalb der Schweiz hatte der Gotthardpass starke Konkurrenz. Eine durchgehende Fahrstrasse zwischen Basel und Chiasso existiert erst ab den frühen 1830er-Jahren. Nach der Eröffnung des Eisenbahntunnels 1882 durch den Gotthard waren auch die Bündner Pässe, die noch bis weit ins 19. Jahrhundert hinein mithalten konnten, keine Konkurrenz mehr. Bis heute dominiert der Gotthard den schweizerischen Nord-Süd-Verkehr.

Folgende zwei Routenvarianten wurden für den Transitverkehr durch die Schweiz gebraucht:

- a) Basel – Hauenstein – Olten – Zofingen – Sursee – Luzern –
- b) Schaffhausen – Zürich – Horgen – Zug – Zugersee – Arth – Brunnen –
Flüelen – Andermatt – Gotthardpass – Airolo – Leventina – Bellinzona – Lugano – Como

Beim Vierwaldstättersee treffen sich die beiden Wegvarianten und verlaufen gleichermassen über den Gotthardpass bis nach Como.

Geschichte²

In der Literatur ist man sich nicht einig, wann die Öffnung des Gotthardpasses stattgefunden hat. Die verbreitete Meinung ist, dass die Schöllenschlucht bis ins 12. Jahrhundert als unbezwingbar galt. Um ins Urserental zu gelangen, musste man zuerst einen steilen Aufstieg in Kauf nehmen. Nach Gutersohn gab es dafür von Göschenen aus drei Möglichkeiten: ostwärts durch das Riental zur Oberalp; südwestwärts über Rötiboden gegen Spitzli nach Andermatt; und westwärts ins Göschenental und von dort über die Älpergenlücke ins mittlere Urserental. Für diese drei Varianten diente der Gotthard dann als Fortsetzung. Nach einem ersten Auf- und Abstieg folgte also noch die Überquerung des Gotthards. Ein Nachteil, der für den Grossen St. Bernhard und für den Simplon im Westen oder für die Bündnerpässe im Osten praktisch nicht bestand. Die Wege durch Uri konnten zuerst deshalb nicht mit den anderen konkurrieren. Als um 1200 herum ein Weg durch die Schöllenen eröffnet wurde, änderten sich die Verhältnisse. Zuerst mussten zwei beträchtliche Hindernisse überwunden werden: der Flussübergang in der Schlucht und die ebenso schwierige Enge 200 Meter weiter oben, beim heutigen Urnerloch. Das erste Hindernis wurde mit der Teufelsbrücke, das zweite mit einer direkt über die Reuss gebauten Längsbrücke (die Twärrenbrücke) gemeistert. Wann genau und durch wen die Schöllenschlucht für den durchgehenden Verkehr erschlossen wurde, wird wohl für immer ungeklärt bleiben. Man schätzt, dass jene bautechnischen Meisterleistungen zwischen dem letzten Jahrzehnt des 12. Jahrhunderts und 1230 erfolgt sein müssen. Einige hundert Jahre später ersetzte das Urnerloch die Twärrenbrücke. Argumente, warum eine frühere Öffnung des Passes ausgeschlossen werden könne, sind aber nicht immer überzeugend. Viele Historiker sind der Meinung, dass die Gotthardregion lange geopolitisch belanglos gewesen ist. Dies äussere sich darin, dass sämtliche karolingischen Reichsteilungen diese Region gespalten hätten. Bei einem grossen Pass wäre es doch von Vorteil gewesen, diesen zu beherrschen. Ein weiteres Indiz soll das Fehlen von Städten oberhalb Luzerns sein. Das enge Tal der Reuss mit seinen wenigen Seitentälern hätte aber kein ideales Umland für eine Stadt abgegeben. Und auch die Bündner Pässe wurden wie die Gotthardroute durch die karolingische Reichsteilung aufgeteilt. Die Grenzen orientierten sich nämlich eher an den Flüssen, und davon gibt es im Gotthardmassiv ja viele, als an politischen Überlegungen. Deshalb kann eine regelmässige Begehung des Gotthardpasses vor dem 12. Jahrhundert zumindest nicht ausgeschlossen werden. Diese These wird auch durch den Geländenamen „Schöllenen“ unterstützt, wenn dieser tatsächlich von lat. „scalae“ bzw. it. „scala“ herkommt und sich dieser auf einen Treppenweg entweder über den Bätzberg oder auch in der eigentlichen Schlucht bezieht. Das würde bedeuten, dass dessen Erbauer in der romanischen Bevölkerung zu finden sind. Da um das 12. Jahrhundert herum eine Kolonisation des Urserentales durch die Walser erfolgte, wäre es möglich, dass schon früher eine Begehung des Gotthardpasses mit Saumtieren möglich war. Auch Valance weist darauf hin, dass die Schöllenschlucht

¹ vgl. <http://www.kulturwege-schweiz.ch/via-routen/viagottardo.html>

² vgl. Gutersohn, 1964, Bd.2, S.211; Nethig, 1990, S.15; Tanner, 2007; Valance, 2003, S.19.

nicht so gefährlich war, wie viele behaupteten. Als Beispiel kann die Teufelsbrücke dienen. Die Reuss ist an diesem Punkt relativ schmal. Über schmales Wildwasser einen Steg zu schlagen, das haben selbst die primitivsten Völker zu allen Zeiten zustande gebracht. Ein weiterer überzeugender Beweis für die Harmlosigkeit der Teufelsbrücke ist die Tatsache, dass Suworows Truppen einfach ins Wasser sprangen und ans andere Ufer kletterten, als sie die Teufelsbrücke von den Franzosen zerstört vorgefunden hatten. Somit gab es vielleicht andere, politische Gründe, warum der Gotthardpass relativ spät den Durchbruch schaffte. Der Gotthard war praktisch der einzige grosse Alpenpass, an dem die Zollerhoheit seit deren Abtretung durch Friedrich II. nicht durch geistliche Fürsten ausgeübt wurde. Nur beim Abschnitt durch das Urserental hatte der Bischof von Chur seine Hand auf dem Weg. Auf diesem kurzen Abschnitt liess sich der Verkehr durch den Bischof jedoch kaum gewinnbringend bewirtschaften. Dies umso mehr, als sich die Kaiser und Könige sicherlich davor gehütet hätten, durch die Gewährung eines zusätzlichen Zolls den Verkehr über die eigenen Zollstellen zu gefährden. Die Engstelle der Schöllenschlucht bot hingegen eine einmalige Gelegenheit für eine Wegsperre. Dieser bischöflich-klosterliche Sperrriegel musste vielleicht zuerst aus dem Weg geräumt werden, damit der Gotthardpass einen Aufschwung erfahren konnte. Die Öffnung der Schöllenen, wie und wann dieses auch immer stattfand, machte es jedenfalls möglich, die Vorzüge der Gotthardroute voll auszuschöpfen. Die Gebirgsbreite ist an dieser Stelle auffallend reduziert: Im Norden greift das Reusstal und im Süden das Tessental besonders weit ins Herz der Alpen hinein. Zudem verläuft die Route zwischen Basel und Mailand relativ direkt. Der Dienst am Passverkehr wurde für die Urner eine sehr willkommene Verdienstquelle. Zur vorherrschenden Landwirtschaft gesellten sich nun neue haupt- oder nebenberufliche Erwerbsmöglichkeiten im Saumverkehr, nämlich als Säumer, Spediteure, Lageristen oder Fuhrhalter. Die Infrastruktur musste auch angepasst werden. So wurden neben den bestehenden Gebäuden noch Susten, Stallungen und Herbergen gebaut. In den Jahren zwischen 1818 und 1830 wurde der alte Saumweg sukzessive durch eine fahrbare Strasse ersetzt. Zwingender Anlass dazu war der Bau der Strassen über den St. Bernhard und den Splügen, deren Konkurrenz begegnet werden sollte. Vom Norden her diente bis Flüelen immer noch der See als Verkehrsweg. 1848 fielen schliesslich die Zölle und die Weggelder dahin, was für die Wirtschaft Uri bedeutende Folgen hatte. Ein weiterer tief greifender Einschnitt in den Saumverkehr war der Bau des Eisenbahntunnels zwischen Göschenen und Airolo im Jahre 1882. Er brachte den Ansässigen neue Erwerbsmöglichkeiten im Bahnbau und -betriebsdienst, neue Kunstbauten, den Ausbau einiger Orte zu wichtigen Bahnstationen. Die Passstrasse jedoch verödete, Saumkolonnen, Susten und Gaststätten blieben unbenützt. Viele Urner verloren ihre Arbeit und wanderten aus, zuvor blühende Gewerbe erloschen. Der Aufschwung des Bahnverkehrs war dafür umso erstaunlicher. Die Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg brachten dem Urnerland einen Wiederaufschwung des Strassenverkehrs. Insbesondere der Autotourismus machte vermehrt Gebrauch von der Gotthardstrasse. Die Wirtschaft bekam mit den Übernachtungen oder den Rasthalten einen willkommenen Zuschuss. Der einstmalige für die Bevölkerung so wichtige Wirtschaftszweig Verkehr erlebte eine gewisse Renaissance. Im Jahre 1980 wurde dann zwischen Göschenen und Airolo der 17 km lange Strassentunnel eröffnet. Nun konnte man sich den Weg über die Passhöhe sparen. Zudem war die Strasse in den Süden nun ohne grösseren Aufwand auch im Winter befahrbar. Für die Bevölkerung an der Passstrasse des St. Gotthard bedeutete dies aber auch starke wirtschaftliche Einbussen. Als zusätzliche Erwerbsmöglichkeit blieb praktisch nur noch der Tourismus übrig.

2. Didaktische Hinweise

Hinweise zur Exkursion / zum Unterricht

Der Gotthard ist heute der wichtigste Alpenpass der Schweiz – sowohl für den Personen- als auch für den Warenverkehr. Im Kerngebiet der Gotthardroute zwischen Göschenen und Airolo kann man die Geschichte des Passverkehrs anhand zahlreicher Relikte aus früheren Zeiten nachvollziehen und hautnah erleben. Insbesondere die Zeit vor der Eröffnung der Passstrasse im Jahr 1830, als die Waren noch von Säumern über den Pass befördert wurden, ist in Form von Gebäuden (Susten, Kapellen, etc.) und wegebaulichen Denkmalen (Brücken, Saumpfad, etc.) noch sehr präsent. Der Saumverkehr war während Jahrhunderten für die Wirtschaft der Gotthardregion von grösster Bedeutung. Angesichts der heutzutage über bzw. durch den Pass beförderten Waren- und Personenmengen ist aus heutiger Perspektive kaum mehr vorstellbar, dass der Pass noch bis 1830 nur zu Fuss überquert werden konnte.

Die beiden Arbeitsblätter (vgl. [AB Der Gotthard – Mittelpunkt der Schweiz](#) und [AB Die Gotthardregion](#)) sind für den Unterricht in der Vorbereitungsphase der Wanderung gedacht. Sie helfen den Schülerinnen und Schülern zunächst einmal, die geografische Orientierung in Bezug auf die bevorstehende Wanderung zu gewinnen. Gleichzeitig können erste Erkenntnisse gewonnen werden über die Ver-

kehrsgeschichte der Schweiz im Allgemeinen und am Gotthardpass im Besonderen. Dabei kann je nach Unterrichtsgestaltung zum Beispiel auf die besondere geografische Lage der Schweiz mitten in Europa, beim Alpenübergang zwischen dem Norden und dem Süden des Kontinents, und deren Konsequenzen eingegangen werden.

Mit Hilfe weiterer didaktischer Materialien (vgl. hierzu u.a. [LP-Info Göschenen](#) und [LP-Info Die Entwicklung von Airolo](#)) können die Auswirkungen der historischen Entwicklung des Gotthardverkehrs auf die Bevölkerung in der Passregion diskutiert werden. Dabei können die Schülerinnen und Schüler auch aktuellen Phänomenen wie der Abwanderung von peripheren Regionen in zentraler gelegene auf die Spur kommen, die weit grössere Auswirkungen haben als nur die sinkende Einwohnerzahl in einer Gemeinde wie Göschenen...

Lernziele

1. Die Schülerinnen und Schüler haben die notwendige geografische Orientierung bezüglich der Wanderung in der Gotthardregion.
2. Die Schülerinnen und Schüler können erklären, warum der Gotthard im Nord-Süd-Verkehr über die Alpen lange Zeit nur eine untergeordnete Rolle spielte.
3. Die Schülerinnen und Schüler wissen um die heutige Bedeutung des Gotthardpasses für die Schweiz.

Dazugehörige Arbeitsblätter

[AB Der Gotthard – Mittelpunkt der Schweiz](#)

[AB Die Gotthardregion](#)

3. Quellenangaben

Internet

<http://www.kulturwege-schweiz.ch/via-routen/viagottardo.html>

Literatur

Gutersohn, Heinrich: Geographie der Schweiz. In drei Bänden, Bd.2, Alpen, 2. Teil. Bern 1964.

Nethig, Hans Peter: Der Gotthard. Eine Pass- und Verkehrsgeschichte, Thun ⁴1990.

Tanner, Rolf: Geopolitische Dynamik und Verkehr im ehemaligen Fürstbistum Basel von der Antike bis zum Eisenbahnbau, Bern 2007.

Valance, Marc [et. al.]: Gotthard. Das Hindernis verbindet, Zürich 2003.

Autorin/Autor: Kathrin Moser, Raffael von Niederhäusern

4. Lösungen zu den Arbeitsblättern

AB Der Gotthard – Mittelpunkt der Schweiz

1. Der Gotthard liegt ziemlich genau auf dieser Strecke.
2. Der Pass konnte lange nicht auf dem direkten Weg überquert werden, da vor allem die Schöllenen ein Hindernis bildete. Wer den Gotthardpass benutzen wollte musste deshalb mehrere Aufstiege in Kauf nehmen. Somit war er für andere Pässe, wie zum Beispiel die Bündner Übergänge keine Konkurrenz.
3. Das hat verschiedene Gründe. Erstens ist er eine wichtige Nord-Südverbindung. Wer die Ferien in Italien verbringen möchte, kommt kaum um diesen Alpenpass herum. Das gilt nicht nur für die Schweizer, sondern auch für die ausländischen Touristen. Für viele umliegende Ortschaften ist dieser Tourismus beinahe überlebenswichtig. Viele sehen im Gotthard aber auch ein Stück Schweizer Identität, da er für die Gründung der Eidgenossenschaft mitverantwortlich sein soll. Der Pass soll nämlich bei den Bündnissystemen der Urkantone eine Rolle gespielt haben. Nicht zuletzt ist er für die Schweizer (Export-)Wirtschaft von zentraler Bedeutung.

AB Die Gotthardregion

- | | |
|-------------------|----------------|
| 1. Luzern | A. Klausenpass |
| 2. Sarnen | B. Sustenpass |
| 3. Stans | C. Oberalp |
| 4. Schwyz | D. Lukmanier |
| 5. Altdorf | E. Gotthard |
| 6. Erstfeld | F. Furka |
| 7. Amsteg | G. Grimsel |
| 8. Wassen | |
| 9. Göschenen | |
| 10. Andermatt | |
| 11. Hospental | |
| 12. Realp | |
| 13. Airolo | |
| 14. Disentis | |
| 15. Innertkirchen | |