

Zeitschrift: Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

Band: 53 (1980)

Heft: 10

Artikel: Der Gotthard : Zentralpfeiler der schweizerischen Landesverteidigung

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-518813>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

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

Der Gotthard — Zentralpfeiler der schweizerischen Landesverteidigung

I.

Die Geschichte des Gotthardpasses wird immer wieder bestimmt durch die grossen Etappen der baulichen Erschliessung dieses bedeutendsten Nord-Süd-Übergangs über die schweizerischen Alpen. Die grossen Schritte im technischen Ausbau von Zufahrt, Übergang und Durchquerung des Passes sind die Marksteine seiner Entwicklung. Am Anfang stand die technische Überquerung der wilden Wasser der Schöllenen mit der Teufelsbrücke zu Beginn des 13. Jahrhunderts, 1707 wurde das Urnerloch geöffnet, 1820 – 1830 die Fahrstrasse über den Pass gebaut und 1865 mit der Axenstrasse der Landweg zum Pass errichtet. 1882 wurde der Eisenbahntunnel durch den Gotthard dem Verkehr übergeben und heute setzt der Strassentunnel zum Tor nach Süden den Schlußstrich unter die lange Kette der technischen Erschliessungen, die dem Pass eine beherrschende Stellung der grossen Alpenübergänge unseres Landes verschafft haben.

Bestimmend war zu allen Zeiten die Bedeutung des Passwegs als Bindeglied zwischen Westdeutschland und Italien. Diese Verbindung war vor allem ein wirtschaftlicher Faktor — damit aber auch ein Ausfluss politischer, und schliesslich militärischer Macht. Militärische Machtansprüche werden überall dort geltend gemacht, wo die grossen Kraftlinien der Politik und der Wirtschaft verlaufen. Dies war beim Gotthard, dem König der Alpenpässe von Anfang an der Fall. Seine hohen Vorzüge als direkteste Verbindung zwischen Nord und Süd und seine zentrale Lage machten ihn zum strategisch bedeutsamsten Alpenübergang. Die Geschichte des Gotthard war darum immer auch Militärgeschichte.

II.

Die Geschichte der Erschliessung des Gotthardpasses fällt eng zusammen mit der Gründungsgeschichte der frühen Eidgenossenschaft. Nachdem schon in der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts die Lenzburger und die Staufenkaiser den Weg zwischen der Nordschweiz und Bellinzona in einer Hand vereinigt hatten, waren es die Habsburger, die sich im 13. Jahrhundert an der Nordrampe des Passes festsetzten, mit dem Ziel, den zum gewichtigen Politikum gewordenen Passweg zu beherrschen. Der eidgenössische Bund von 1291, welcher den Bund von 1240 bestätigte, war von den Waldstätten zu einem guten Teil auf den Erwerb des für sie wichtigen Gotthardverkehrs gerichtet. Der Sieg von Morgarten (1315) stärkte ihre Machtposition und mit dem Beitritt Luzerns zum Bund (1332) fiel auch der Schlüssel zur Wasserstrasse zum Gotthard in ihre Hand.

Auf der Südseite des Passes nahmen die Mailänder Visconti zu Beginn des 14. Jahrhunderts das ganze Gebiet in Besitz und verbauten damit den Urnern die einzige Möglichkeit zur territorialen Ausdehnung. Nachdem die Waldstätte mit Hilfe Zürichs schon 1331 kriegerisch über den Gotthard gezogen waren, intensivierten sie nach dem Sieg bei Sempach (1386) ihre Südpolitik. 1403 benützten sie eine politische Schwäche im Herzogtum Mailand, um die Leventina an sich zu reissen und erwarben 1419 die Schlüsselposition Bellinzona durch Kauf. Aber schon drei Jahre später ging dieser bedeutsame Platz auf der Südseite des Passes in der Niederlage von Arbedo (1422)

wieder verloren. Bellinzona blieb trotz aller Anstrengungen, insbesondere dem Sieg von Giornico (1478), in der Hand der Mailänder und wurde von diesen zur starken Bastion gegen Norden ausgebaut. Erst in den Mailänderkriegen (1500) konnte Bellinzona von den Eidgenossen endgültig erworben werden. Damit gewannen sie eine starke Sicherung des Passwegs gegen Süden, der nicht nur eine der bedeutendsten Erwerbsquellen der Gotthardkantone bedeutete, sondern auch als Ausfalltor für alle kriegerischen Aktionen diente, die von den Eidgenossen bis ins 16. Jahrhundert hinein nach Oberitalien geführt wurden.

III.

Grundlegend neue militärische Bedeutung erhielt der Gotthard in den Kriegen der französischen Revolution. 1798 liess das französische Direktorium die Schweiz erobern, wobei — neben zahlreichen andern Gründen — sicher auch strategische Überlegungen mitgespielt haben. Frankreich verfolgte mit der Besitznahme der Schweiz nicht zuletzt auch Macht- und realistische Ziele: in diesem Raum beherrsche es nicht nur die unmittelbaren französischen Operationslinien nach Osten und nach Süden, sondern es dominierte hier auch die Alpenpässe. Damit wurden von Frankreich die im 18. Jahrhundert von der Militärwissenschaft verfochtenen Lehren befolgt, wonach die Schweiz dank ihrer topographisch erhöhten Position der strategische Schlüssel für den Besitz Europas sei. Die Annahme, dass die Schweiz der für die europäische Strategie massgebende Raum sei, führte vor allem in den Kämpfen des zweiten Koalitionskrieges gegen Frankreich (1799) zu blutigen Auseinandersetzungen zwischen den Mächten um den Besitz der Schweiz. Hier ist vor allem an den dramatischen und verlustreichen Übergang Suworows über den Gotthard und anschliessend über den Prugel- und den Panixerpass zu denken.

Die nachnapoleonische Literatur ist mit der Fehleinschätzung der angeblich beherrschenden Bedeutung der Schweiz hart ins Gericht gegangen und hat sie als eine unzulässige Übertragung des taktischen Prinzips des Überhöhens in den Bereich der Strategie gebrandmarkt. Die Kämpfe um die Schweiz haben den Krieg nicht entschieden, sondern haben einzig zu sinnlosen Opfern geführt; der missglückte Zug Suworows ist dafür ein sprechendes Beispiel. Jomini bezeichnet den Angriff Frankreichs auf die Schweiz als fatalen Irrtum und groben Fehler und Clausewitz stellt fest, «nichts wäre törichter, als der Schweiz, weil sie das höchste Land Europas ist, einen überwiegenden geographischen Einfluss auf die Kriegsbegebenheiten einräumen zu wollen»; und Erzherzog Karl spottet über die «Modeauffassung», wonach der Besitz der höchsten Höhen strategisch entscheidend sein soll.

Diese Erkenntnisse gelten für die grosse Strategie, in welcher die Schweiz nicht das «direkte» Ziel der Operationen war, sondern nur «indirekt» den strategischen Absichten der Grossen zu dienen hatte. Sie gelten jedoch nicht für «direkte Angriffe», die der unmittelbaren Eroberung der Schweiz zu dienen haben.

Auch zeigen die Kriegereignisse, insbesondere von 1799, dass wir nie eine Gewähr für ein vernunftgemässes Handeln der Kriegführenden haben, sondern auf jede Gefahr gefasst sein müssen, und wäre sie noch so unklug. Gerade der scheinbar erfolgversprechende Marsch über den Gotthard hat auf die Kriegführenden eine eigenartige Faszination ausgeübt und ihnen schliesslich schwere Opfer abverlangt.

IV.

Als die Schweiz nach 1815 die Arbeiten zum Neuaufbau ihres Wehrwesens aufnahm, fanden auch die strategischen Probleme der schweizerischen Landesverteidigung volle Beachtung. In dieser Zeit tauchen immer wieder Pläne und Ideen auf, welche eine Verteidigung des Landes in einem grossen verschanzten und ringsherum verteidigten «Zentralwaffenplatz» vorsahen. Als solches «Reduit» wird nach 1815 immer wieder der Gotthardraum genannt, in welchem von der Armee ein lang dauernder Widerstand geleistet werden könne. Diese Überlegungen sind von höchstem Interesse für die im Zweiten Weltkrieg erstmals praktisch verwirklichte Reduitkonzeption.

Von der Reduitfrage schwenkte die öffentliche Diskussion hinüber auf die Fragen der Landesbefestigung, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in unserem Land breiten Raum einnahm. Einen Vorläufer bildete der in der Jahrhundertmitte auf Veranlassung der Tessiner Regierung vorgenommene Ausbau der Talbefestigung von Bellinzona. Dann waren es die Lehren der Kriege von 1866 und 1870/71, welche die grundsätzliche Festungsfrage in den Vordergrund schoben. Das Festungsproblem wurde in unserer Öffentlichkeit mit einer geradezu leidenschaftlichen Anteilnahme erörtert, wobei sich insbesondere der Gedanke eines befestigten Zentralwaffenplatzes im Landesinnern und die Idee einer rings um die Landesgrenzen verlaufenden Kordon-Befestigung gegenüberstanden. Die allzu aufwendigen Ideen, die von den Kommissionen vorgeschlagen wurden, lagen jedoch ausserhalb der praktischen Möglichkeiten. Im Jahr 1885 beschloss der Bundesrat eine Beschränkung der Festungspläne auf ein Minimum, indem er sich für die fortifikatorische Sicherung einiger strategisch wichtiger Punkte, insbesondere die Errichtung einer Zentralbefestigung im Gotthardgebiet entschloss. Massgebend für den Entscheid der Beschränkung auf einen fortifikatorischen Ausbau des Gotthards waren insbesondere folgende Gründe

- die Sicherung der Weltverkehrsstrasse Nord-Süd über den Gotthard als Hüterin des strategisch bedeutsamen Tors nach Süden,
- die Eröffnung der Gotthardbahn im Jahr 1882,
- der Beitritt Italiens zum Dreibund und die nach 1884 erwogenen Absichten Italiens, an der deutschen Westfront gegen Frankreich eingesetzt zu werden, wofür der Weg durch die Schweiz — über den Gotthard! — benützt werden sollte,
- die sehr aktive italienische Irredenta, die sich die Rückgewinnung der italienisch sprechenden Teile der Schweiz zum Ziel setzte.

Fortsetzung im nächsten «Fourier»

Mosaiksteine aus der Geschichte des Gotthardpasses

27. Juli 1775. Dieses Datum gilt offiziell als Tag der ersten Gotthardüberquerung in einer Kutsche — von einem Ende zum andern, das heisst von Altdorf nach Magadino am Langensee. Es ist ein Engländer — wie könnte es anders sein? — der die Fahrt wagt. Kosten: 450 Franken. Eine Bauernfamilie verdient diese Summe in einem ganzen Jahr Arbeit nicht!

An der südlichen Zahlstelle ausgangs Airolo vermerkt ein Schreiber im Jahr 1831 folgende Warentransporte: Baumwolle, Seide, Stoffe (4300 Fuhren), Ziegen- und Kalbshäute (42), Früchte (34), Reis, Oel, Hirse und Eisen (4500), Getreide (800), Käse (8550) und Wein (3100). Total 21 326 von Maultieren transportierte Lasten. Das ergibt rund 42 600 Doppelzentner.

Aus: Geschichte und Geschichten über Alpenpässe, Mondo-Verlag