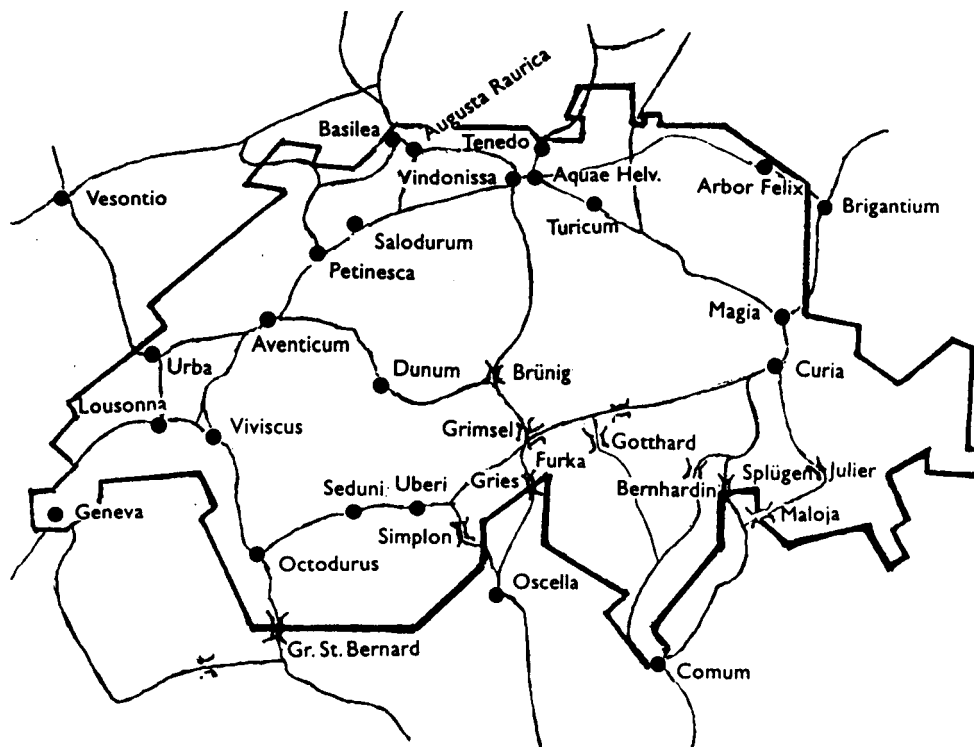


Ein Beitrag zum 700jährigen Bestehen der Eidgenossenschaft:

## Vom Gotthardweg zur Gotthardstrasse

Das heutige Gebiet der Schweiz war schon zur Römerzeit ein Grenzland mit wichtigen Alpenübergängen. Römische Münzfunde am Gotthard lassen vermuten, dass gelegentlich römische Läuferboten über den Gotthard oder benachbarte Pässe zogen.

Nach neueren Forschungen wird der Linie Windisch (Vindonissa) – Luzern – Brünig - Grimsel - Griesspass - Domodossola, als Nord-Süd Schnellverbindung der römischen Laufboten, erhöhte Bedeutung zugemessen. Im Mittelalter, nach Öffnung der Schöllenen, wurde der kürzere Weg über den Gotthard, mit der bequemen Seefahrt über den Vierwaldstättersee und nur einer Übersteigung eines Passes von den Läuferboten bevorzugt. Es waren vorerst Kloster- und Kaufmannsboten, später Standesläufer der alten Orte. Der noch anfänglich wenig ausgebaute Saumweg über den Gotthard diente vorerst dem lokalen Warenverkehr. Nach und nach entdeckten und benützten auch Zürcher und Basler Handelsleute diesen kürzesten Weg in den Süden.



## Vom Gotthardweg zur Gotthardstrasse

Die Freiheitsbriefe der Urner von 1231 und 1274 waren Ausdruck der jahrhundertalten Selbständigkeit. Das Handeln in eigener Verantwortung und das genossenschaftliche Denken ermöglichte es diesem aufgeweckten Volk u.a. den Gotthardweg auszubauen und zu nutzen.

Auf der Südseite bauten die Gemeinden der Riviera und der Leventina ihrerseits die Gemeindewege zum Gotthardsaumweg aus. Es bildeten sich, sowohl nordseits wie südseits Säumergenossenschaften mit streng gehandhabten

Satzungen.

Der Gotthardweg wurde auf drei Meter verbreitert, so dass beladene Saumtiere ohne Gefahr kreuzen konnten. Kiesschichten, Granit- oder Gneisbeläge, Unterstände und Brüstungen ermöglichten den gesicherten Fussgänger-, Reiter- und Saumverkehr. Befahrbar war jedoch dieser Saumweg nirgends.

Im Laufe der Zeit wurden gefährliche Wegstellen verbessert, so am Monte Piottino um 1550 und in der Biaschina um 1560.

### **Die römischen Heerstrassen**

In den Jahren um 260 n. Chr. wurde die Nordgrenze des römischen Reiches in ihrer ganzen Länge, am Rhein durch die Alemannen, an der Donau durch Markomannen, bestürmt und durchlöchert. Entlang der römischen Heerstrassen und -wege drangen die Alemannen tief in das Land der Helvetier. Aventicum fiel trotz der 5,7km langen Stadtmauer. Auch die offene Stadt Augusta raurica wurde weitgehend verwüstet.

Das Castrum rauracense, das Kastell von Kaiseraugst wurde nach den ersten Alemanneneinfällen, um 300 n.Chr., aus den Trümmern der Stadt als Brückenschutz erbaut. Hinter die Kastellmauern flüchteten in der unruhigen Zeit um 400 n. Chr. die überlebende Stadtbevölkerung und romanisierte Helvetier aus der näheren Umgebung. Kaiseraugst war schon früh ein Bischofsitz. Bischof Justinianus hatte bereits 346 an einer Kirchensynode in Köln teilgenommen. Im 7. Jh. übersiedelte der Bischof von Kaiseraugst nach Basel. Nach dem Sieg Chlodwigs über die Alemannen im süddeutschen Raum, um 496 n.Chr., wurde den Alemannen in Helvetien der Siedlungsraum östlich der Aare zugewiesen, da die Burgunder sich schon südwestlich angesiedelt hatten und die Franken nordwestlich der Aare den Raum beanspruchten. Der Rhein wurde bei Zurzach (Tenedo) überquert. Die direkte südliche Verbindung führte über Vindonissa, dem Haliwiler- und Baldeggersee entlang in die Pilatusgegend, von da an dem Sarnersee entlang über den Brünig ins Haslital. Über den Grimselpass gelangte man ins Oberwallis. Von da gab es verschiedene Möglichkeiten in den Süden zu gelangen: über die Furka, das Urserental zum Gotthard, über den Simplon und am direktesten über den Griespass. Das Haslital spielte damals eine wichtige Rolle als Durchgangstal zu wichtigen Alpenpässen.

Der „Stiebende Steg“ (später mit Teufelsbrücke bezeichnet) war noch 1587, nach der Beschreibung des Basler Handelsherrn Andreas Ryff, ein 5 Fuss schmaler Holzsteg ohne Geländer; um die Langholztransporte zu ermöglichen. Im Jahre 1595 wird erstmals eine Steinbrücke erwähnt. Die Sprängibrücke oberhalb Göschenen wurde 1650 erbaut. Im September 1707 begann Ingenieur P. Morettini mit dem Durchschlag des Urnerlochs. Dieser Durchgang wurde Mitte August 1708 beendet. Der Holzsteg um den Kirchberg, die „Twärrenbrücke“ zerfiel in kurzer Zeit durch die Witterungseinflüsse.

So entwickelte sich der alte Gotthardweg, neben den Walliser- und Bündnerpässen zu einer wichtigen Verkehrsader. Um 1500 passierten rund 170 Tonnen Transitgüter die Zollstelle Luzern. 1550 waren es bereits etwa 750 Tonnen und um 1750 zählte man 2600 Tonnen, welche in beiden Richtungen über den Gotthard gesäumt wurden. Im Nord-Süd-Verkehr wurden verarbeitete Textilwaren, Käse, Leder, Felle und im Gegenverkehr Rohseide, Rohbaumwolle, Reis, Gewürze und Öle transportiert. Aus der Innerschweiz bildete der Viehexport nach Italien eine wichtige Einnahmequelle.

### **Die Postverbindung über den Gotthard**

Zur Postverbindung, die von jedermann benützt werden konnte, wurde der Gotthardpass erst, als ein regelmässiger Kurierdienst mit Zeitplan eingerichtet wurde.

Der Genueserpostmeister Giovanni da l'Herba gab 1564 in Rom ein Reisehandbuch heraus. Darin erwähnte er u.a. eine Reiselinie über den Gotthard mit Etappenorten und Nachtlagerstationen. Die Reiseroute führte von Mailand über Como, Bellinzona, Gotthard, Luzern, Olten, Basel. Die Läuferdienste und der Warenverkehr der Basler Kaufleute dürfte als Grundlage zu dieser Reisebeschreibung gedient haben.

Im Oktober 1615 eröffneten die Gebrüder Hess, im Auftrag der Zürcher-Kaufleute, einen Läuferdienst über den Gotthard. Je ein wöchentlicher Botengang in beiden Richtungen sorgte für einen regelmässigen Briefverkehr. Konfessionelle Querelen und der Wettstreit zwischen Basel und Zürich über die Post-Hegemonie der Gotthardroute beeinträchtigten zeitweise den geregelten Postverkehr.

### **Von der Fischer'schen Post zur Schweiz. Bundespost**

Im Jahr 1675 erhielt der Berner Ratsherr Beat von Fischer das Privileg den Postbetrieb in der Republik Bern einzurichten. Fischer als dynamischer Unternehmer errichtete schnelle Kurslinien nach Freiburg, Neuenburg, Solothurn, Luzern, Genf, dem Wallis, über den Grosse St. Bernhard und den Simplonpass. Für die Gotthardpost verständigte sich Fischer mit Zürich. Es gelang ihm, durch Verträge mit Preussen, den Niederlanden und mit Frankreich, der Gotthardpost mehr Transitverkehr zuzuführen. Nach dem Tod von Beat Fischer (1698) und einer vertragslosen Zeit von zehn Jahren, erneuerte die Berner Regierung den Postvertrag mit seinen drei Söhnen. Nach dem erfolglosen Versuch der Helvetischen Republik (1798-1803) die Schweizerpost zu vereinheitlichen, erhielten die Kantone ihre Posthoheit zurück. Kantonalpostbetriebe wurden eingerichtet, während in Bern die bewährte Fischer-Post weiter wirkte. Sie schloss u.a. Pachtverträge mit Obwalden, Nidwalden und Uri ab.

1830 gewannen im Kanton Bern die Liberalen die Oberhand. Die Fischer'schen Postpächter verweigerten den von den Patriziern geforderten Eid auf die neue Verfassung von 1832. Die Regierung verfügte kurzerhand, dass auf den 1. August 1832 ein kantonaler Postdienst einzurichten sei. Damit endete die seit 1675 bewährte und international tätige Fischer'sche Post in abrupter Weise.

Nach Annahme der Bundesverfassung im Spätherbst 1848 arbeiteten die Kantonalpostbetriebe bereits ab Anfang Januar 1849 im Auftrag und auf Rechnung der Bundespost, welche aufgrund der inzwischen erarbeiteten gesetzlichen Grundlagen die kantonalen Postbetriebe im Herbst 1849 übernehmen und vereinheitlichen konnten. Damit unterstand auch die Gotthardpost von Basel bis Chiasso einer einzigen Oberleitung, die auch die internationalen Beziehungen gerammt, im Interesse des Landes führen konnte.

### **Der Bau der Gotthardstrasse um 1830**

Seit 1772 führte bereits eine gut ausgebaute Fahrstrasse über den Brenner. Napoleon liess zwischen 1800 und 1805 den Simplonpass grosszügig ausbauen. Auf diesen neuen Strassen übernahm der wirtschaftlichere Fahrverkehr

den Warentransit. Durch die allgemeine Zunahme des Handelsvolumens sah sich Uri lange Zeit nicht genötigt, an den Bau einer Fahrstrasse über den Gotthard zu denken. Für den Regionalverkehr wurde lediglich das relativ flache Stück zwischen Flüelen und Amsteg als Fahrstrasse ausgebaut.

Der Kanton Tessin verhielt sich weitsichtiger. Von 1805 bis 1818 bauten die Tessiner neue Fahrstrassen von Chiasso bis Giornico. Nach jahrelangen erfolglosen Bemühungen, beiden Regierungen in der Innerschweiz das Verständnis für die Notwendigkeit einer Gotthardstrasse zu wecken, vereinbarte die Tessiner Behörde 1817 mit Graubünden den Bau einer Fahrstrasse über den San Bernardino. Gleichzeitig wurde der Ausbau des Splügenpasses in Angriff genommen. Die Arbeiten wurden mit unerhörtem Elan vorangetrieben. Bereits 1823 konnten beide neuen Pass-Strassen für den Waren- und Reiseverkehr freigegeben werden.

Der Beschluss zum Ausbau des San Bernardino weckte die Urner. Die Landsgemeinde beschloss 1818 den Bau der Fahrstrasse zwischen Amsteg und Göschenen. Dieses Teilstück war 1824 befahrbar. 1826 kam auf Initiative Basels und des Tessins ein Konkordat zustande, womit sich die Kantone Basel, Solothurn, Luzern, Uri und Tessin zum gleichzeitigen Ausbau der ganzen Gotthardstrasse und ihrer Zufahrten, wie auch zur anteilmässigen Übernahme der Kosten verpflichteten.

Basel und Solothurn bauten die Strasse über den unteren Hauenstein. Luzern verbesserte die Strecke von Aarburg bis zum Vierwaldstättersee. Zwischen 1828 und 1830 wurde das schwierige Teilstück Göschenen-Hospental-Kantonsgränze und auf der Tessinerseite das Teilstück zwischen Giornico und der Kantonsgränze fertig gestellt.

1830 konnte die durchgehende Gotthardstrasse dem Verkehr übergeben werden.

1844-1847 erfolgte der Bau des Dammes Melide-Bissone und der Bau der Axenstrasse Brunne-Flüelen von 1860-1865 öffnete die Landverbindung durch eine Fahrstrasse mit den nördlichen Zubringerrouten. Was in den nachfolgenden Jahren bis nach dem zweiten Weltkrieg noch folgte, waren Verbesserungen, Verbreiterungen und, verursacht durch den wachsenden Autoverkehr, das Einbringen von Hartbelägen.

Andreas Steudler

#### Benützte Literatur

Wyss Arthur: Sankt Gotthard, Via Helvetic, 1979.

Treichler Hans Peter: Abenteuer Schweiz, 1991

Generaldirektion PTT: Postverbindungen von 1811-1834

Meyer Werner: Die Anfänge der Eidgenossenschaft, 1991.

bern-südwest, Nr. 12, 1991