



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Kaemmel, Otto: Am St. Gotthard

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

sieben Burschen, sieben Trainsfahrer vom Bock, vierzehn Stangenpferde, sieben Fahrzeuge. Das dürfte für die Arbeitsleistung, die unsers Erachtens füglich von Leutnants nebenbei erledigt werden kann, doch wohl ein zu umständlicher und auch zu kostspieliger Apparat sein.

Zum Schluß noch ein kurzes Wort über den Gerichtsherrn, der ja auch sonst besonders solchen Leuten, die von dem Geist der preußischen Armee nicht vollkommen durchdrungen sind, ein Dorn im Auge ist. Wir würden es für einen der Armee äußerst gefährlichen Schritt halten, Kommandogewalt und Gerichtsbarkeit zu trennen. Die Verantwortlichkeit für die Disziplin hängt zu eng mit der Gerichtsbarkeit zusammen. Der Soldat darf auch in Strafsachen keine andre Autorität kennen als die, die sich in seinen Vorgesetzten verkörpert, sonst gerät die Armee auf eine schiefe Ebene. Glauben denn die Gegner wirklich an die Mißstände, die sie ausmalen? Man darf doch voraussetzen, daß in die höhern Stellungen mit Gerichtsbarkeit nur Männer kommen, die wissen, daß Recht und Gesetz sich nicht nur mit Disziplin verträgt, sondern durchaus zusammengehört. Will man andrerseits im Ernst behaupten, daß die Richter, besonders auch die drei bei den Standgerichten, fähig sind, sich durch die ihnen etwa bekannt gewordenen Ansichten des Regimentskommandeurs beeinflussen zu lassen? Das wäre ja jämmerlich! Trotz der kurzen Zeit des Bestehens des neuen Verfahrens lehrt auch die Praxis schon, daß die ange deuteten Befürchtungen unberechtigt sind. Die Spruchgerichte neigen durchaus nicht dazu, sich der Ansicht des Gerichtsherrn oder der vom Vertreter der Anklage vorgetragenen ohne weiteres anzuschließen. Das beweisen schon die häufigen vom Gerichtsherrn sowohl zu Gunsten wie zu Ungunsten des Angeklagten eingelegten Berufungen, die in sehr vielen Fällen verworfen, also gegen den Gerichtsherrn entschieden werden.

Kaum zwei Jahre ist die Militärstrafgerichtsordnung in Kraft. Das ist zu kurz, als daß wir ein endgiltiges Urteil fällen könnten. Soviel aber ist sicher, daß sie einen gewaltigen Fortschritt gegen früher bedeutet, und für uns steht ebenso fest, daß grundsätzliche Änderungen in sogenannter liberaler Richtung eine schwere Schädigung der Armee bedeuten würden.

v. Schwartzkopp. Major J. R. 81



Am St. Gotthard

Von Otto Kaemmel



er heute aus Luzern kurz nach neun Uhr vormittags mit dem treno direttissimo der Gotthardbahn abfährt, der hat kurz nach drei Uhr nachmittags das weiße „Marmorgebirge“ des Doms von Mailand vor sich. In sechs Stunden legt er im bequemen Wagen eine Strecke zurück, für die in frühern Zeiten auch die Gilpost mehrere Tage brauchte. Er sieht dabei die großartige Gebirgslandschaft des obern Neufthals bis Göschenen und das kaum weniger imposante, nur

schon mildere Thal des obern Ticino von Airolo ab, er gelangt von dem dunkelgrünen Gewässer des Vierwaldstätter Sees und den schönen Nußbäumen seiner Ufer in drei Stunden bis zu den Edelkastanien um Bellinzona und sieht kurz danach den blauen Spiegel des Lago Maggiore schimmern, aber von der wilden, starren Öde der Paßstraße über den Gotthard sieht er nichts, denn 300 bis 1000 Meter unter ihr führt ihn die schwarze Röhre des großen Tunnels durch die Granitmasse des Gebirgsstocks. • Das ist im Grunde be-
dauerlich, denn der Gotthard gehört zwar weder zu den ältesten Alpenpässen, noch ist er besonders malerisch, aber seit seiner Eröffnung im spätern Mittel-
alter ist er der wichtigste aller Übergänge von Deutschland nach Italien ge-
blieben.

Eine sonst in der ganzen Ausdehnung der Alpen nirgends vorhandne Günst der Bodengestaltung und der Lage hat den Gotthard zu dem gemacht, was er seit etwa sieben Jahrhunderten geworden ist. Die Alpen werden be-
kanntlich nach Osten hin immer niedriger, dehnen sich aber auch immer breiter
aus in Parallelfetten und Längsthälern; die Paßhöhen sind also verhältnis-
mäßig gering — sogar im Brenner nur 1362 Meter —, aber der Gesamtweg
durch das Gebirge wird durch seine große nord-südliche Breite je weiter nach
Osten um so mehr verlängert. Am schmalsten ist das Hochgebirge im Westen
zwischen Montblanc und Mittelmeer, denn hier besteht es nur aus einer einzigen
Kette, aber die Paßhöhe ist viel beträchtlicher als im Osten; sie beträgt auf
dem Mont Genèvre 1865 Meter, auf dem Mont Cenis 2064 Meter, auf dem
Kleinen St. Bernhard 2192 Meter. Am höchsten und mächtigsten türmen sich
die Gebirgsketten in der Mitte, in der heutigen Schweiz auf, wo der riesige
Monte Rosa bis 4638 Meter, das trogige Matterhorn bis 4505 Meter auf-
steigt. Aber diese kolossalen eisgepanzerten Felsmassen gliedern sich durch die
beiden großen Längsthäler der Rhone (Wallis) und des Vorderrheins (Grau-
bünden) derart, daß in nord-südlicher Richtung auf beiden Seiten immer nur
eine Kette zu überschreiten ist, denn das Wallis öffnet sich nach dem Genfer
See, das Rheinthal nach dem Bodensee. Deshalb sind hier mehrere Pässe
seit uralter Zeit begangen worden, nachdem die ältesten Verkehrsrichtungen
vom Süden nach dem Norden, auf denen ursprünglich im Westen die Griechen
von Massilia die Rhone herauf, die Etrusker im Osten von den Pomündungen
aus das Hochgebirge umgangen hatten, in den Hintergrund getreten waren
und direktern Wegen Platz gemacht hatten. Diese Pässe fanden die Römer
vor, als sie im Jahre 15 v. Chr., die Zentralalpen im Westen vom Genfer
See, im Osten durch das Vintschgau und über den Arlberg nach dem Bodensee
hin umfassend, bis zur obern Donau vordrangen und die neue Grenzprovinz
Rätien gründeten, zu dieser das Oberrheinthal und das Wallis, zu Gallien die
menschendarme schweizerische Hochebene bis gegen die Berner und Urner Alpen
hin schlugen. *)

*) Das Hauptwerk über diese Paßstraßen und ihren Verkehr ist jetzt das Buch von Moys
Schulte, dem Direktor des historischen Instituts in Rom: Geschichte des mittelalterlichen Handels
und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig, zwei Bände,
Leipzig 1900, von dessen erstem Bande schon eine zweite Auflage vorbereitet wird. Vgl. dazu

Seitdem begannen sie einerseits die Pässe nach dem Wallis (Wallis Poenina), andererseits die Übergänge nach dem Oberrheinthale (Raetia) in ihrer Weise mit Militärstraßen auszubauen. Zuerst kam der Große St. Bernhard, der Mons Jovis an die Reihe, weil er trotz seiner Höhe (2491 Meter) und dem überaus rauhen Klima, das ihn nur zwei Monate lang (Juli und August) schneefrei läßt, die kürzeste Verbindung vom Längsthal der Dora baltea nach dem Wallis war und ist. Schon Cäsar hatte im Jahre 57 v. Chr. den nördlichen Ausgangspunkt des längst von Händlern vielbenutzten Weges, Octodurus, das heutige Martigny, militärisch besetzen lassen; Augustus gründete am südlichen Endpunkte im Jahre 25 v. Chr. nach der Vernichtung der keltischen Salasser die Prätorianerkolonie Augusta Praetoria Salassorum, das jetzige Aosta, das noch heute die Mauern und Türme der römischen Sperrfestung bewahrt, und begann wohl auch den Ausbau der Militärstraße. Auf der Paßhöhe, in Summo Poenino, erhob sich der Tempel des wohl einheimischen Jupiter Poeninus, und zahlreiche Weihgeschenke, Münzen und votivtafeln aus Bronze, die der kleine, acht Monate lang zugefrorene See daneben aufnahm, bezeugen ebenso den regen Verkehr wie die Gefährlichkeit des Übergangs. Jedenfalls blieb dieser Paß im Altertum weitaus der wichtigste nach dem nördlichen Gallien und dem Rheinlande, sodaß die ganze Kette von ihm die Alpes Poeninae hieß. Denn der Kamm ist bis an den Gotthard vergletschert, nur der Simplon (2009 Meter) gewährt einen eisfreien Übergang, ist auch, wie eine Inschrift vom Jahre 194 oder 225 n. Chr. bei Vogogna oberhalb Domo d'Osola zeigt, benutzt worden, aber nur für den Ortsverkehr, da das obere Wallis von den wichtigsten römischen Verbindungslinien viel zu weit ablag und von den Römern offenbar wenig berührt worden ist; es fehlen hier römische Inschriften überhaupt. Von den vergletscherten Übergängen weiter ostwärts ist der Theodulpaß (Matterjoch, 3322 Meter) zwischen dem Matterhorn und dem Monte Rosa von einzelnen Reisenden gelegentlich begangen worden, wie denn einer von ihnen, der dabei umgekommen sein wird, seine Barschaft (22 Kaiser Münzen aus der Zeit um 350 n. Chr.) im Gletschereis zurückgelassen hat, und noch heute bewacht ein schweizerisches Zollamt in Zermatt diese vermutlich auch von Schmugglern oft benutzten hohen, vereisten Pässe, die hier zusammenlaufen. Wenn nun aber auch das obere Wallis von römischer Kultur wenig berührt wurde, so muß doch eine westöstliche Verbindung über die Furka, das Urserenthal und den Oberalppaß bestanden haben, denn das ganze Wallis gehörte zur Provinz Rätien, muß also von ihr aus erreichbar gewesen sein. Auch sind sämtliche Ortsnamen an der ganzen Linie romanischen Ursprungs.

Im Osten wurden die Übergänge nach dem Rheinthale dadurch erleichtert, daß von Süden her die langen Quertäler des Lago Maggiore und des Comersees mit ihren Fortsetzungen tief in die Gebirgsmasse einschneiden. Von jenem führt der Lukmanier (Lucomagno, 1917 Meter) nach dem Norderrhein-

Belows Kritik im Juliheft der Historischen Zeitschrift von 1902 und Dechsl, Die Anfänge der schweizerischen Eidgenossenschaft, sowie H. Rissen, Italice Landeskunde I (1883) und II, 1 (1902). Schultes Buch ist von einem andern Standpunkt aus schon in Nr. 3 und 4 der Grenzboten von 1901 besprochen und benutzt worden.

thal, der Bernhardin (Bogelberg, 2063 Meter) nach dem Hinterrhein, vom Comersee gehn ebenfalls nach dem Hinterrhein hinüber der Splügen (2117 Meter), der Septimer (2311 Meter) und der Julier (2287 Meter), der freilich erst über einen andern Paß, die Maloja (1811 Meter), vom Bergell her durch das obere Engadin zu erreichen ist, aber vor den Übergängen gleicher Höhe den großen Vorzug hat, daß er zeitiger als sie schneefrei wird und keinen Lawinen ausgesetzt ist.

Alle diese Straßen konvergieren im Norden nach Chur (Curia), im Süden nach Mailand. Von ihnen sind unzweifelhaft die meisten schon in römischer Zeit benutzt worden. Die römische Straße über den Bernhardin wird noch jetzt gern begangen, am Splügen ist der alte Fahrweg auf der Nordseite streckenweise noch gut erhalten, auch die Straßenreste am Septimer scheinen römisch zu sein, und der Julier trägt noch zwei antike Meilen Säulen aus Glimmerschiefer sowie deutliche Wagen Spuren auf der Straße; überdies sind die Namen beider Pässe römischen Ursprungs, so gut wie der des Lukmaniers.

Von den modernen Alpenstraßen, die eine möglichst geringe Steigung erstreben und zwar viel schmaler, als Straßen in der Ebne, aber immerhin doch so breit sind, daß zwei Wagen einander ausweichen können, sind die Römerstraßen wesentlich verschieden. Sie sind zunächst meist viel steiler, nehmen also auf die Bequemlichkeit sehr wenig Rücksicht. Die Straße über den Großen St. Bernhard erklimmt die Paßhöhe, etwa 1900 Meter über Aosta (598 Meter), auf einer Strecke von nur 25 römischen Meilen (37,5 Kilometer), steigt demnach durchschnittlich schon etwas über 50 Meter auf den Kilometer, nach der Paßhöhe hin viel stärker. Sodann betrug die Breite der Straßen nur 1,60 bis 2,50 Meter, reichte also streckenweise nur für Saumtiere, nicht für Wagen aus. Gleichwohl ist der Verkehr auch im Winter weiter gegangen. Den Großen St. Bernhard überschritten sogar die niederrheinischen Legionen des M. Taccina im Kriege gegen Galba mit allem Troß zu Anfang des Jahres 69 n. Chr., also mitten im Winter, ohne daß von dieser erstaunlichen Marschleistung viel Aufhebens gemacht wurde (Tacit. Hist. I, 70).

Mit dem Zusammenbruche des weströmischen Reichs verfiel auch sein großartiges Straßennetz, dessen gleichen die Alpen erst seit dem Anfange des neunzehnten Jahrhunderts wieder erhalten haben. Denn mit der Ablösung der Glieder verschwand das Bedürfnis einer schnellen und sichern Verbindung der Provinzen untereinander und mit der Welthauptstadt am Tiber, und den bedürfnisarmen Germanen, die jetzt hier herrschten, waren die zahlreichen Produkte des Südens entbehrlich; auch der Verkehr also schloß zwar nicht ganz ein, aber er ermattete. Wenn er sich einigermaßen erhielt, so verdankte er dies meist den kirchlichen Instituten. Das altrömische Bistum Chur, das zuerst 452 auftaucht, dann wieder im sechsten Jahrhundert vorkommt, 613 auf der Pariser Synode vertreten ist und sich seitdem ununterbrochen erhalten hat, stand lange mit Mailand in Verbindung. Dazu kamen einzelne Klöster in den Thälern der Zentralalpen. St. Maurice im untern Wallis soll schon im vierten Jahrhundert gegründet worden sein, an der Stelle, wo nach der Legende 320 Mauritius mit den Leuten seiner thebanischen Legion den Märtyrertod starb,

und im öden Thal des Vorderrheins entstand um 614 Disentis (Disiert, in desertis) durch den heiligen Sigisbert, einen Schüler des Iren Columba. Beide Stiftungen waren Mittelpunkte höherer Kultur für ihre Kreise und nicht denkbar ohne eine gewisse Verbindung mit Italien. Disentis erwarb und christianisierte das damals noch romanische Urserenthal, dessen älteste Kirche dem heiligen Columbanus geweiht ist und schon 766 erwähnt wird. Aber die Sorge für die Erhaltung der alten Straßen blieb den Anwohnern oder den einzelnen Staaten überlassen, und da sie aus diesen Gründen nur höchst unvollkommen ausgeübt wurde, so fielen die Straßen einer Verwahrlosung anheim, die sie auf lange Strecken unwegsam machen mußte. Erst allmählich trat die Kirche, die in so manchen Stücken die Erbschaft des römischen Reichs übernahm, einigermaßen in die Lücke ein, in je weitem Kreisen nämlich die Vorstanderschaft des Papsttums Anerkennung fand. Denn sie hatte schon ein geschäftliches Interesse an der sichern Verbindung ihrer Diözesen mit Rom und bedurfte namentlich für ihren Kultus der Zufuhr südländischer Waren. Freilich wurde eine Oberleitung in dieser Beziehung nicht hergestellt; es wurde vielmehr den einzelnen Klöstern und Bistümern überlassen, für den Verkehr auf den Strecken, die für sie wichtig waren, zu sorgen, und so blieb es während des größten Teils des Mittelalters. Auch als zunächst aus den Bedürfnissen des römischen Papsttums heraus eine feste politische Verbindung mit dem Frankenreiche geknüpft und die Wiederherstellung des weströmischen Reichs unter den Karolingern gelungen war, also seit den letzten Jahrzehnten des achten Jahrhunderts, erhielten die Alpenstraßen einen Teil ihrer alten politischen Bedeutung als militärischer Verbindungslinien zwischen dem Norden und Italien zurück, und mehr als fünf Jahrhunderte lang haben Karolinger, Sachsen, Salier, Hohenstaufen, Welfen ihre „Römerzüge“ über die Alpen geführt, aber für die Straßen selbst nichts gethan, weil sie über eine wirkliche Zentralverwaltung gar nicht verfügten. Zugleich wuchs der Handelsverkehr, seitdem die Kreuzzüge auch die nordeuropäische Laienschaft zu höhern Bedürfnissen erzogen hatten.

Nicht alle Pässe der Zentralalpen haben in dieser ganzen Periode dieselbe Bedeutung gehabt, und nicht alle haben sie gleichmäßig bewahrt. Diese war vielmehr vielfach von der Veränderung der politischen Verhältnisse und von der Verschiebung des politischen Schwerpunkts im Deutschen Reiche abhängig. Lag dieser unter den Karolingern in Nordfrankreich und im Rheinlande, so verschob er sich später erst nach Sachsen, dann nach Franken, endlich nach Schwaben. Deshalb war der Große St. Bernhard der politisch wichtigste Paß nur bis zur Begründung des burgundischen Reichs 888 und erhielt diese alte Bedeutung auch nicht ganz wieder zurück, als dieses 1032 mit dem Deutschen Reiche vereinigt wurde, ohne daß der Handels- und Reisendenverkehr in dieser Zeit zurückgegangen wäre. Im achten und im neunten Jahrhundert diente er häufig den Märschen der Karolinger: 773 Bernhard, dem Oheim Karls des Großen, 776 und 801 diesem selbst auf der Rückkehr, 875 und 877 Karl dem Kahlen, 879 Karl dem Dicken, 894 dem letzten Kaiser des Hauses, Arnulf von Kärnten. Seit 1032 überschritten ihn auch wieder deutsche und italienische Heereszüge: schon 1034 die Scharen des Erzbischofs Aribert von Mailand, 1110 Heinrich V., 1133 ein Teil des zurückkehrenden

deutschen Reichsheeres, 1158 Herzog Berthold von Zähringen, 1162 Friedrich Barbarossa, 1166 Erzbischof Rainald von Köln, 1196 Heinrich VI., und für den ganzen Nordwesten Europas bis nach Island blieb diese Alpenstraße weit- aus die wichtigste. Auch der Simplon wurde begangen, kam aber für den Fernverkehr wenig in Betracht, da er zu sehr abseits lag. Für die deutschen Kaiser traten neben dem Brenner, der eigentlichen Kaiserstraße nach Italien, auf die von den 144 Alpenübergängen der Kaiser 66 fallen, die Graubündner Pässe in den Vordergrund, da sie von Schwaben her am bequemsten zu erreichen waren; die sächsischen Kaiser haben sie nachweislich achtmal überschritten. Dabei spielte der Septimer, den unter andern Heinrich VI. 1191 und 1194, Otto IV. 1212 benutzte, die Hauptrolle; nur selten dienten der Splügen und der Lukmanier deutschen Heereszügen, der Lukmanier 965 Otto dem Großen. Den für solche unbequemen Umstand, daß diese Straßen auf der italienischen Seite in zwei Seen ausmündeten, scheute man dabei selten, wenn nur der Weg militärisch sicher war, und für den Handelsverkehr bot der Wassertransport geradezu Vorteile.

Wie sehr die Kaiser die Bedeutung der Kirche, ihrer Bistümer und Klöster für die Alpenpässe zu schätzen wußten, zeigt ihre Politik seit Otto I. Durch dessen Verfügungen von 951, 952 und 960 erwarb das Bistum Chur die Herrschaft über die Hinterrheinpässe bis Chiavenna, dem Knotenpunkte der Straßen vom Splügen und aus dem Bergell. Chiavenna selbst wurde unter Friedrich Barbarossa eine schwäbische Grafschaft. Auch schwäbische Klöster, wie St. Gallen, Reichenau, Pfäfers, Disentis, hatten seit dem neunten und zehnten Jahrhundert Besitzungen im Süden der Alpen, Disentis beherrschte mit dem Urserenthal auch die westöstliche Verbindungslinie zwischen dem Rhein- und dem Rhonethal. Allmählich entstanden kirchliche Herbergen (Hospize) an diesen Straßen, namentlich auf den Paßhöhen zur Aufnahme der Reisenden, vor allem der Pilger. Das älteste Hospiz am Großen St. Bernhard, das jetzige Bourg St. Pierre (abbatia montis Jovis Sancti Petri) auf der Walliser Seite, wird schon 859 erwähnt; das Hospiz auf der seitdem nach ihm genannten Paßhöhe gründete der heilige Bernhard von Menthon († 1086), und bald wurde es durch eine Kette von Herbergen an den Straßen im Norden und im Süden der Alpen ergänzt. Auf dem Septimer erneuerte Bischof Wido von Chur (1095 bis 1122) eine viel ältere Stiftung, und sein Bistum unterhielt Herbergen längs der ganzen Septimerstraße; auf dem Simplon bestand 1235 ein Hospiz des Johanniterordens. Auch Hospenthal in Urseren ist wohl aus einem hospitaclum des Klosters Disentis hervorgegangen. Das Vordringen deutscher Ansiedler in die ursprünglich und zum Teil ja noch heute rätisch-romanischen Hochthäler trug wesentlich dazu bei, den Paßverkehr für die nordischen Reisenden und Kriegerscharen zu sichern. In den ersten Jahrzehnten des dreizehnten Jahrhunderts wurden das obere Wallis (wohl über die Gemmi vom Berner Oberland her) und von hier aus das Urserenthal deutsch besiedelt, nach 1270 die Thäler des Rheinwalds (nach dem Splügen und Bernhardin hin) und von Avers (nach dem Septimer und Julier zu). Die Paßhöhen selbst aber sind bis heute alle romanisch geblieben.

Trotz solcher Erleichterungen blieb der Verkehr doch mühsam genug. Denn

die Straßen waren zu schlecht unterhaltenen Saumpfadern geworden, die den Wagenverkehr ausschlossen, sie führten oft genug an schwindelnden Abgründen vorüber und waren von Lawinen und Schneeverwehungen bedroht. Deshalb nahmen diese Übergänge auch verhältnismäßig viel Zeit in Anspruch, die Strecke von Martigny bis auf die Paßhöhe des Großen St. Bernhard z. B., die man heute zu Fuß in zwölf Stunden zurücklegt, zwei Tage. Aber der Verkehr ging während des ganzen Jahres fort, und es gehört sicher zu den erstaunlichsten Leistungen der Kriegsgeschichte, daß die schweren Geschwader der deutschen Ritterschaft diese rauhen Pässe zuweilen auch im Winter überschritten haben. Wenn die mittelalterlichen Menschen für die wilde Schönheit des Hochgebirgs keinen Sinn hatten, so war das nicht nur in ihrem ganz anders gearteten Naturempfinden, sondern ebenso gut in den sie bei ihren Alpenmärschen beständig bedrohenden Gefahren begründet; ihnen konnten die Alpen nur als furchtbar und schrecklich erscheinen.

Bei der raschen Steigerung des Verkehrs im Mittelalter muß es auffallen, daß die kürzeste nord-südliche Verbindung in den Zentralalpen, der Gotthard, ebenso unbenutzt blieb wie in der Römerzeit, die doch den Bergstock kannte und ihn Mons Adula nannte. Ein Blick auf die Karte lehrt doch, daß sich hier zwei tiefeinschneidende Querthäler bis auf wenig Stunden nähern, vom Norden her der Vierwaldstätter See mit dem Thal der Reuß, von Süden der Lago Maggiore mit dem Thal des Ticino (Val Leventina und Val Tremola). Nur das Gotthardmassiv schiebt sich dazwischen, das in der Luftlinie von Göschenen bis Airolo nur 15 Kilometer breit ist, und die Paßhöhe selbst bleibt mit 2114 Metern wesentlich unter dem Großen St. Bernhard. Es ist die schmalste Stelle der Zentralalpen, und nur diese eine Kette muß hier überschritten werden, wenn man auf einer geraden Linie ohne alle Umwege von deutschem auf italienischen Boden gelangen will. Erst vom Gotthardstock verzweigen sich die Alpenketten gabelförmig von Osten nach Westen; die nördlichen hängen hier mit ihm durch den Rücken der Furka, dort durch den ähnlichen Rücken der Oberalp zusammen. Besonders großartig und auffällig tritt das hervor, wenn man auf der Paßhöhe der Furka über dem Rhonegletscher stehend, der in wildzerrissenen Eismassen zu Thale stürzt und dorthin die junge Rhone als einen raschen grauweißen Bach nach dem Mittelmeer entläßt, auf der einen Seite die furchtbaren Zacken des Galenstocks und die erhabnen eisbedeckten Felshörner des Berner Oberlands mit dem riesigen Finsteraarhorn in der Mitte, auf der andern die fernern breiten Schneegipfel der Walliser Alpen und dazwischen tief eingesenkt das Rhonethal sieht. Diese zentrale Lage des Gotthards, eines „königlichen Gebirges,“ schildert schon Goethe in seinen Briefen von 1779 höchst anschaulich. In der deutschen Kaiserzeit hätte er, sollte man meinen, besonders anlocken müssen, denn er bot die kürzeste Verbindung zwischen Mailand und Basel, zwischen dem Zentrum des Potieslandes und der ober-rheinischen Tiefebene, den höchst kultivierten Gebieten des deutsch-römischen Reichs im Mittelalter. Für Heerzüge war freilich der Vierwaldstätter See oder vielmehr sein südlichster Teil, der Urnersee, mit seinen pfadlosen Felswänden ein ernsthafteres Hindernis als an der Südseite der zahmere Lago

Maggiore, aber für den friedlichen Verkehr erleichterten diese schönen, tief ins Gebirge eindringenden Wasserstraßen in der erwünschtesten Weise den Transport auf ziemlich lange Strecken. Wie kommt es also, daß Jahrhunderte diese Vorzüge nicht ausbeuteten, obwohl das Urserenthal seit der Römerzeit bekannt war, daß niemals ein deutscher Kaiser über den Gotthard geritten ist, daß dieser Paß unter allen großen Alpenübergängen am spätesten eröffnet worden ist?

Die Erklärung liegt in einem rein örtlichen Hindernis, das Stein und Holz, die einzigen Baumaterialien des frühern Mittelalters, nicht zu überwinden vermochten. Unterhalb des Urserenthals füllt die Reuß den schmalen Spalt, den sie zwischen den Felswänden des Bägberges und des Teufelsberges durchgenagt hat, so völlig aus, daß nicht der schmalste Rand für den Menschenfuß übrig bleibt, und ebensowenig war die Stelle zu umgehen, es sei denn auf Jägerpfaden, die keinen Warentransport zuließen. An dieser über 60 Meter langen Felswand hat nun um 1220 ein erfinderischer Kopf, vielleicht der Schmied von Urseren, an eisernen Ketten eine Holzgalerie aufgehängt, die, vom Wasserstaube der Reuß beständig eingehüllt, den Namen der „stäubenden Brücke“ erhielt. Zugleich muß unterhalb über die gähnende Schlucht, in der die Reuß donnert und schäumt, die erste „Teufelsbrücke“ gelegt worden sein, ein kühnes Werk, das nicht von Menschenhand geschaffen zu sein schien und also später, als der Erbauer längst vergessen war, dem Teufel zugeschrieben wurde. So war die Verbindung durch die Schöllenschlucht zwischen Urseren und Uri eröffnet, und weiter haben die Männer, die sie herstellten, kaum gedacht. Aber sie hatten unbewußt den bequemsten Alpenweg und damit eine neue Welt Handelsstraße eröffnet, die rasch alle übrigen Pässe der Zentralalpen überflügelte. Im Jahre 1236 war sie schon so bekannt, daß der Abt Albert von Stade auf der Rückreise von Rom über den Berg Elvelinus, den Gotthard, ging, und sofort griff auch das Kaisertum zu, sich dieses PASSES zu versichern. Wenigstens kaufte König Heinrich (VII.), der Sohn und Stellvertreter Kaiser Friedrichs II., 1231 die Vogtei über Uri vom Grafen Rudolf I. von Habsburg, der sie für das große Frauenmünster in Zürich (die Grundherrschaft des pagellum Uroniae seit 852) ausübte, für das Reich zurück. Friedrich II. zog 1240 mit dem Mailändischen Kirchengut auch das Livinenthal ein und bestätigte der Landschaft Uri (zugleich mit Schwyz) ihre unmittelbare Stellung zum Reich, d. h. er entzog sie der Amtsgewalt des Grafen im Zürichgau (der Habsburger) und stellte sie unter einen Reichsvogt. Als solcher galt seit 1273 der von den Thalleuten freigewählte Landammann. Ebenso trennte wohl Friedrich II. die Vogtei Urseren von der Reichsvogtei über das Kloster Disentis, zu dem das Thal von jeher gehörte, und gab sie an die Grafen von Rapperswil (am Züricher See).

Aber mit dem Ende der Hohenstaufen und dem Zerfalle der Reichsgewalt seit der Mitte des dreizehnten Jahrhunderts fiel die Herrschaft über die Gotthardstraße dem reichsfreien Uri zu, und je mehr sich der Verkehr hier entwickelte, desto mehr verwandelten sich die Bauern und Hirten, bis dahin Hinterwälder in einem abgeschlossenen Gebirgswinkel, aber von alters zu-

fammengehalten durch die Markgenossenschaft, aus der die politische *Communitas Uroniae* noch vor 1286 erwuchs, in kühne, weitsehende Unternehmer und ausgreifende Politiker: an der Gotthardstraße und ihrer nördlichen Fortsetzung über Luzern nach Basel bildete sich der Kern der Eidgenossenschaft, als ein „Paßstaat,“ natürlich nicht in dem Sinne, daß sie durch den Paß ins Leben gerufen worden wäre (sie entstand vielmehr aus dem Streben der um den Vierwaldstätter See liegenden Bauernlandschaften nach möglichster Freiheit), wohl aber in dem Sinne, daß die neue Straße sie noch reger verband und sie auch für die Nachbarn wichtig machte. Deshalb stand sie im Kampfe mit den Habsburgern, die die Erbschaft der Hohenstaufen anzutreten versuchten, auf der einen, mit dem mächtig aufstrebenden Mailand auf der andern Seite. In noch nicht einem Jahrhundert, zwischen 1291, dem ersten Bündnis der drei Waldstätte, und 1388, dem Jahre des Sieges von Näfels, war die Eidgenossenschaft durch den Beitritt von Luzern 1334, Zürich 1351, Glarus und Zug 1352, Bern 1353 (den acht alten Orten) fertig und eine Macht geworden, deren Bedeutung nicht zum wenigsten auf der Beherrschung der Gotthardstraße beruhte. Bald griff sie — oder zunächst Uri —, von diesem Interesse geleitet, nach Süden hinüber. Das Urferenthal, sicher von Anfang an eine Markgenossenschaft und wie ein geographisches, so auch ein politisches Ganze, erhielt 1382 vom König Wenzel das Recht, seinen Landammann selbst zu wählen, und schloß 1419 ein „Burgrecht“ mit Uri, woraus allmählich die Verschmelzung beider Landschaften erwuchs. Das Livinenthal war etwa 1356 mailändisch geworden, aber 1403 nahm Uri es in Besitz, eroberte 1419 sogar Bellinzona, den Schlüssel des Ticinohals, verlor es zwar wieder 1422 nach der Schlacht bei Arbedo, eroberte es aber, von den übrigen Urkantonen unterstützt, 1500 zum zweitenmal und unterwarf 1512 auch das übrige Tessin als Unterthanenlandschaft, in demselben Jahre, wo die Bündner, ebenso über die Paßhöhen südwärts hinausgreifend, Bormio, das Veltlin und Chiavenna besetzten. Fortan also lag die Gotthardstraße in ihrer ganzen Ausdehnung von Flüelen bis Bellinzona in einer Hand; und so ist es bis heute geblieben. Aber die nationalen und kirchlichen Verhältnisse wurden dadurch nicht berührt. Die Paßhöhe blieb italienisch, wie sie auch noch heute zum Kanton Tessin gehört, und von Mailand aus ging dort die Errichtung einer Kapelle des heiligen Gotthard, des Bischofs von Hildesheim († 1038), der 1131 heilig gesprochen worden war und wie anderwärts so auch in Mailand verehrt wurde, deshalb hier eine Kirche und einen bürgerlich begangnen Festtag (4. Mai) hatte; daneben entstand ein Hospiz, das zuerst 1331 erwähnt wird. Seit dieser Zeit verdrängte der Name des deutschen Bischofs die alte Benennung des Passes; er gilt schon um das Jahr 1303.

(Fortsetzung folgt)

