

Gotthard

Eugen Egli, Text und Fotos

Der Gotthard hat in der Geschichte der Eidgenossenschaft in vielerlei Hinsicht eine zentrale Rolle gespielt. Im Zweiten Weltkrieg wurde der stark befestigte Gotthard zum Inbegriff des Verteidigungswillens und zum Symbol für Freiheit und Unabhängigkeit. Heute spielt der Pass seine touristischen Qualitäten geschickt aus. Beispielsweise mit dem neu renovierten Hospiz, welches eine Perle innerhalb dieser einzigartigen Landschaft darstellt und nicht von ungefähr zum Europäischen Kulturerbe wurde.

Die Gründung der Eidgenossenschaft erfolgte am Fusse des Gotthards

Die Gründung der Eidgenossenschaft geht auf den Dreiländerbund am Gotthard im Jahre 1291 zurück. Auslöser dieser Aktivitäten waren die Habsburger unter Graf Rudolf IV., welche ihr Interesse am Gotthard bekundeten und den Versuch unternahmen, im Rahmen ihrer expansionistischen Territorialpolitik die nördlichen Zufahrtswege und den Pass selbst in die Hand zu bekommen, was für die Urkantone eine zunehmende Bedrohung in ihren Bemühungen um Freiheit bedeutete. Unter Rudolf von Habsburg, der 1273 als Rudolf I. zum deutschen König gewählt wurde, gelang es, 1283 das Urserental habsburgischem Einfluss zu unterwerfen. Als im Jahre 1291 auch noch die Stadt Luzern vom elsässischen Kloster Murbach an die Habsburger verkauft wurde, stand die ganze nördliche Zufahrt vom Unteren Hauenstein bis zur Passhöhe des Gotthards – mit Ausnahme des reichsfreien Uri – im Besitz der Habsburger, welche durch die Erhebung der Gotthardzölle beachtenswerte Einnahmen generierten. Weil die Waldstätte sich am Warentransport über den Vierwaldstättersee beteiligten, waren sie zum gemeinsamen Feind gegenüber den Habsburgern geworden. Als König Rudolf I. im Sommer 1291 starb, war es für die Waldstätte die Gelegenheit, das Joch der verhassten Habsburger loszuwerden, was sie mit dem Ewigen Bund vom 1. August 1291 bekundeten.

Der Rütlichwur, der sogenannte Waldstätterbund von Uri, Schwyz und Unterwalden, steht am Anfang der Geschichte der Schweiz. Dieser Verbund weckte bald auch das Interesse anderer Orte. In kurzer Abfolge kamen Luzern, Zürich, Glarus, Zug und Bern dazu. Im Jahre 1481 folgten Freiburg und Solothurn, und zu Beginn des 16. Jahrhunderts waren es dann noch Basel und Schaffhausen (1501) sowie Appenzell (1513). Damit war die dreizehnörtige Eidgenossenschaft geboren. Solche und ähnliche Bünde gab es zu dieser Zeit etliche, sie waren, wie wir heute sagen würden, in Mode gekommen. Der Bund der Urkantone hatte aber doch etwas ganz Einzigartiges an sich und er fand mit dem Gotthard an einer extrem lebenswichtigen Durchgangsstelle statt. Die Waldstätte kamen in die komfortable Lage, nicht nur den lokalen und regionalen, sondern auch den gesamten kontinentalen Nord-Süd-Verkehr zu kontrollieren. Diese kontinentale Verkehrslinie, für welche der Gotthard ein unüberwindbares Nadelöhr war, bildete die wirtschaftliche und politische Grund- und Ausgangslage für die Entstehung eines politischen Gemeinwesens, wie es die eidgenössischen Tal- und Stadtbünde darstellten.

Schon die Römer haben den Gotthard als Übergang genutzt, zumindest weisen Funde römischer Münzen auf dem Bözberg auf diese Annahme hin. Von Airola nach Andermatt war der Weg wohl ohne grosse Probleme zu begehen. Ein wahrer Knackpunkt bildete die Fortsetzung des Weges,

hinunter in die Schöllenen, wo der Felsriegel Bözberg-Chilchberg und eben die Schöllenschlucht einen durchgehenden Verkehr auf dem von der Natur vorgezeichneten Pfad einer Nord-Süd-Verbindung im Herzen der Alpen bis ins Hochmittelalter verhinderte. Hier lag das eigentliche Gotthardproblem. Die Schlucht war zu dieser Zeit nur auf äusserst beschwerlichem Weg zu umgehen. Nur steile und mühsam zu begehende Umgehungswege, wo höchstens ein Trägerverkehr möglich war, führten zum Ziel. Ein Weg führte zweifellos über die Fellilücke (Gurtellen-Oberalp-Andermatt). Übrigens noch heute eine empfehlenswerte Wanderung, die unter anderem interessante Aspekte der Gotthardbahn zeigt. Rompilger, Handelsleute, Kirchenfürsten, Kaiser und Könige benutzten damals als sichere Routen den Pass über den Grossen St. Bernhard sowie den Lukmanier- und den Septimerpass. Erst die Begehbarmachung der Schöllenen durch die «stiebende Brücke» (später Teufelsbrücke genannt) und die um den Chilchbergfelsen herum führende Twärenbrücke erschlossen dem Verkehr den bequemen Durchgang zum Gotthard. Diese bauliche Meisterleistung geht in die Zeit zwischen dem letzten Jahrzehnt des 12. Jahrhunderts und 1230 zurück.

Der Gotthard als Kriegsschauplatz

Zwar waren am Gotthard immer schon friedlich gesinnte Leute unterwegs wie etwa Pilger, Geistliche und Handelsleute. Aber bald erhielt der wichtige Passübergang militärische Bedeutung. Nach der für die Eidgenossen erfolgreichen Schlacht bei Sempach im Jahre 1388 kamen Expansionsgelüste auf. Die Kantone Uri, Schwyz sowie Ob- und Nidwalden waren darauf bedacht, die Südseite des Passes und damit auch das wichtige Bellinzona unter ihre Kontrolle zu bekommen. 1403 kam der Hilferuf der Leute aus der Leventina, man möge sie im Kampf gegen die mailändische Herrschaft unterstützen. Diesem Ruf folgten die Urner und Obwalden. Zusammen vertrieben sie die Mailänder und nahmen die Leventiner bis vor die Tore Bellinzonas «in Schirm und ze Landlütten». Damit nicht genug: 1419 kauften Uri und Obwalden von den Freiherren

von Sax auch noch Bellinzona. Die Freude an diesem Besitz dauerte allerdings nur eine kurze Zeit, denn der Heerführer Carmagnola überfiel mit seinem modern ausgerüsteten Heer Bellinzona und eroberte die Stadt und die Festung zurück. Das Unglück nahm im Jahre 1422 seinen weiteren Lauf, indem Uri und Obwalden, unterstützt von den übrigen Eidgenossen, in die Schlacht von Arbedo zogen, wo sie eine bittere Niederlage erlitten und den Besitz wieder verloren. Mailand beherrschte damit wieder das ganze Gebiet bis zum Gotthard. So kehrte dort vorerst keine Ruhe ein, und ein Freundschaftsvertrag mit den Besitzern des Südens wurde nie eingehalten. Erst nach der erfolgreichen Auseinandersetzung in Giornico im Jahre 1478 anerkannte Mailand den Verlust der Leventina. Doch erst die Mailänder Kriege mit Novara und die schwere Niederlage von Marignano 1515 brachten die «ennetbirgischen» Gebiete in eidgenössischen Besitz. Ruhig wurde es allerdings am Gotthard auch nachher noch lange nicht, denn weitere militärische Auseinandersetzungen blieben dem Gotthard nicht erspart. Auch die Querelen zwischen der Leventina und Uri hatten ihre Fortsetzung und endeten in einer Vereinigung von Uri und der Leventina im Jahre 1801 durch den Helvetischen Vollziehungsrat. Schliesslich wurde 1803 die Leventina einer der acht Bezirke des neugeschaffenen Kantons Tessin.

In die Geschichte eingegangen sind auch die Schweizer Söldner, welche in fremde Kriegsdienste zogen. Dem Soldwesen, das nicht gerne gesehen wurde, hätte man am liebsten den Riegel geschoben. Erfolglos, denn die Eidgenossen waren allenthalben geschätzte Kämpfer, die manchem Herrscher zum Erfolg verhalfen.

Die Gotthard-Post

Schon früh entstand Postverkehr über den Gotthardpass. Im Jahre 1615 bestand bereits eine «Fussbotenlinie» nach Bergamo. 1653 eröffnete Diego Maderno aus Lugano einen wöchentlichen Briefbotenkurs zu Pferd zwischen Mailand und Luzern via Gotthardpass. Es war der Berner Postunternehmer Beat Fischer, der ab dem Jahre 1693 zusammen mit der Zürcher Kaufmannspost eine

reitende Post über den Gotthard betrieb und in Luzern ein eigenes Postamt errichtete. Die reitende Post bestand bis ins Jahr 1832. Mit dem Bau des «ersten Tunnels am Gotthard», dem Urnerloch, im Jahre 1708 wurde das verkehrshemmende Hindernis am Gotthard entfernt, hinzu kam der erste Bau der Fahrstrasse durch die Schöllenen in den Jahren 1828 bis 1830. Im Süden wie im Norden wurden nach und nach in Teilstücken Strassen gebaut, die stets zur Verbesserung des Fahrkomforts führten, womit auch der Verkehr zunahm. Eine wesentliche Steigerung des Verkehrsaufkommens wurde ab 1830 bemerkbar und fiel dadurch auf, dass die Warentransporte, welche bis anhin vornehmlich durch Saumtiertransporte betrieben wurden, nun mehr und mehr von Pferdefuhrwerken abgelöst wurden.

Durch den Bau der Tremola und das Entfernen von Engnissen in der Leventina zwischen 1825 und 1836 wurde am Gotthard der Verkehr mit Pferdekutschen möglich. 1835 verkehrte zwischen Flüelen und Chiasso bereits dreimal wöchentlich eine Postwagenverbindung mit leichten Einspannerwagen, welche neben Postsendungen auch schon Passagiere beförderten. Im Jahre 1842 wurde die Frequenz erhöht, indem nun täglich einmal imposante fünfspännige Kutschen mit zehn Plätzen unterwegs waren. Im selben Jahr schufen die Kantone Luzern, Basel-Stadt, Zürich, Uri, Tessin und Aargau auf Wunsch der Österreicher eine tägliche Eilpostverbindung zwischen Flüelen und Camerlata bei Como. Ein Weg, den die Kutsche in rund 22 Stunden zurücklegte. Die Postkurse verkehrten übrigens schon damals auch den ganzen Winter hindurch, wobei je nach Zustand der Strasse auf der Bergstrecke Schlittenkolonnen zum Einsatz gelangten. Dass die Wege auch wirklich passierbar waren, dafür sorgten auf beiden Seiten des Passes je 100 Wegmacher, welche dadurch ein gutes Einkommen fanden.

Im Jahre 1849 übernahm der Bund die Verantwortung für das Postwesen, so dass die Kantone von der Aufgabe der Gotthardpost erlöst werden konnten. Der Bund reagierte sofort auf die eingetretene Verkehrszunahme mit einem zweiten Kurs pro Tag. Trotz guter Auslastung war jedoch der Pferdekutschenbetrieb defizitär, und die Post

musste die Kosten querfinanzieren. Allerdings konnte im Jahr 1852 mit über 21'000 beförderten Personen ein Gewinn von 24'000 Franken erzielt werden.

Ihren eigentlichen Höhepunkt erreichte die Gotthardpost im Jahre 1875, als sie über 72'000 Passagiere beförderte. Ab 1. Januar 1882, nach Eröffnung des Eisenbahntunnels, wurden die Postsendungen und die Passagiere durch den Tunnel befördert. Dies hatte zur Folge, dass der Pferdepостbetrieb im Juni desselben Jahres unmittelbar nach der offiziellen Eröffnung der Gotthardbahn im Mai endgültig eingestellt werden musste.

Wer dem Kutschenbetrieb über den Gotthardpass nachtrauert und davon träumt, diese besondere Reisestimmung einer vergangenen Zeit einmal selbst zu erleben, dem ist dies heute nicht verwehrt. Die «Historische Reisepost AG» macht dies mit ihren fünfspännig gezogenen, original nachgebauten Gotthardpostwagen möglich. Die Historische Reisepost verkehrt von Juni bis September täglich von Andermatt über den Gotthardpass nach Airolo und macht den Passagieren die Fahrt zu einem einzigartigen Erlebnis. Wer mitfährt, für den wird während der Reise bestens gesorgt, auch was das leibliche Wohl anbelangt. So werden die Passagiere am Mittag in der alten Sust auf dem Gotthardpass zum Mittagessen erwartet, und wer es möchte, kann bei dieser Gelegenheit auch gleich das Nationale Gotthard-Museum besuchen. Die Fahrt endet schliesslich in Airolo bei einer Tessiner «Merenda», so heisst im Tessin ein typisches Zvieri.

Mit den Autos durch den Berg

Im Herbst 1969 wurden die Arbeiten für den Gotthard-Strassentunnel in Göschenen und Airolo gleichzeitig aufgenommen. Der Bau erfolgte als Vollaussbruch im konventionellen Verfahren, das heisst, man bohrte Sprenglöcher an der Tunnelbrust, lud diese mit Sprengstoff, sprengte einen Abschlag, lud das Material auf Fahrzeuge und transportierte es weg. Während man dazu auf der Nordseite Pneufahrzeuge einsetzte, waren es im Süden Gleisfahrzeuge. Im Nordteil wurde der Vortrieb durch eine 160 Meter lange Lockergesteinstrecke behindert, und dort, wo sich der



Das von Vincenzo Vela geschaffene Denkmal am Bahnhof von Airolo erinnert an die 177 Arbeiter, welche während des Tunnelbaus ihr Leben verloren haben. Es wurde aber erst zum 50-Jahre-Jubiläum der Gotthardbahn im Jahre 1932 eingeweiht.

Autobahntunnel und der bestehende Bahntunnel kreuzen und auf nur 5,2 Meter Distanz nähern, musste enorm vorsichtig vorgegangen und der Bahntunnel wegen der Erschütterungen ständig kontrolliert werden. Im Süden ergaben sich im Portalbereich Schwierigkeiten wegen der bautechnisch schlechten Trias-Formationen, wodurch dort im Tagbau gearbeitet werden musste. Hinzu kam, dass man auf einer Länge von 300 Metern auf Teilausbruch umstellen musste, weil die noch nicht verkleideten Tunnelwände trotz umfangreicher Sicherungsmassnahmen wegen des Paragneises deformiert wurden (Paragneise entstehen durch die Umwandlung von Sedimentgesteinen [Sandsteine, Grauwacken, Arkosen und Tonschiefer] und weisen deshalb oft eine grössere Vielfalt von akzessorischen Mineralien auf als die Orthogneise). Das Ausbruchmaterial wurde im Norden als Strassenkörper für das Anschlusswerk Göschenen verwendet. Im Süden wurde es für Dammaufschüttungen des Autobahntrassees eingesetzt. Der Gotthard-Strassentunnel ist mit 16,9 Kilometern der drittlängste Strassentunnel der Welt und der längste in den Alpen. Der Tunnel wurde am 5. September 1980 durch Bundesrat Hans Hürlimann feierlich eröffnet und dem Verkehr übergeben. Der Gotthard-Strassentunnel ist der wichtigste Schweizer Korridor durch die

Alpen. Im Jahr 2009 nutzten ihn rund 6,1 Millionen Fahrzeuge, was durchschnittlich 16'700 Fahrzeugen pro Tag oder ca. 700 pro Stunde entspricht.

Neat

Erneut ist der Gotthard Schauplatz eines Jahrhundertwerks. Zurzeit laufen die Arbeiten an der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) auf Hochtouren, welche zum Ziel hat, eine schnelle und leistungsfähige Bahnverbindung zu schaffen. Herzstücke sind die beiden Basistunnel am Gotthard und am Monte Ceneri. Die Linienführung der neuen Bahnlinie führt mit nur minimen Steigungen und weiten Kurven durch die Alpen. Der höchste Punkt liegt auf bloss 550 Metern über Meer. Die Realisierung der Neat ermöglicht den effizienten Transport von Gütern auf der Schiene und verkürzt die Reisezeiten im nationalen und internationalen Personenverkehr deutlich, denn die Gotthardbahn ist eine Hochgeschwindigkeitsstrecke. Reisezüge können auf etwa 60 Kilometern mit Spitzengeschwindigkeiten bis zu 250 km/h verkehren, dies dank der geraden Linienführung ohne enge Kurven und Strassenübergänge auf den offenen Strecken. Ausserdem hat das Schweizervolk mit der Alpeninitiative verlangt, dass der Gütertransport von der Strasse auf die Schiene verlagert



Oben: Die Gebäudegruppe auf dem Gotthardpass mit von links dem renovierten Hospiz, dem Ristorante San Gottardo und dem Gotthard-Museum, wo auch ein Selbstbedienungs-Restaurant untergebracht ist. Alle Gebäude sind im Besitz der Stiftung Pro Gottardo.

Unten: Das Nationale St.-Gotthard-Museum auf der Passhöhe zeigt in abwechslungsreichen Darstellungen die Geschichte des Passes und beleuchtet dabei alle Themenkreise.



werden soll. Dies ist mit der Neat möglich, wobei allerdings noch Lücken in den Infrastrukturen an den Landesgrenzen bestehen.

Die Neat stellt zudem eines der grössten Umweltschutzprojekte Europas dar. Der Gotthard-Basistunnel geht voraussichtlich Ende 2016 in Betrieb, der Ceneri-Basistunnel Ende 2019.

Der Gotthard spielte bei der Landesverteidigung eine grosse Rolle

Über Jahrzehnte hinweg war der Gotthard untrennbar mit der Armee verbunden, denn die Armee spielte auf und um den Gotthard wohl die wichtigste Rolle, sie war auf dem Pass dominant. Wer Gotthard sagte, der meinte damit nicht nur den wichtigen Passübergang zwischen Nord und Süd, sondern gleichsam auch die Landesverteidigung, welche hier neben St-Maurice im Wallis und Sargans eine der drei grossen Verteidigungsbastionen des Landes gebaut hatte. Lange war

es auch kaum möglich, den Gotthard zu überqueren, ohne irgendwo auf Exponenten unserer Armee zu treffen. Den Anstoss zu dieser grossartigen Geschichte um die Armee am Gotthard gab die in der Wintersession 1879 den eidgenössischen Räten eingereichte Motion Ryniker, welche forderte, «es sei die Landesverteidigung lebhaft an die Hand zu nehmen und jährlich etwa 500'000 Franken dafür aufzuwerfen». Die Folge davon war, dass der Bundesrat am 13. Februar 1885 beschloss, von einer totalen Landesbefestigung abzusehen und sich auf den Schutz der Nord-Süd-Achse Flüelen-Bellinzona zu konzentrieren, worauf er das Militärdepartement mit der Abklärung der Frage beauftragte, «inwiefern die Südfront, insbesondere mit Bezug auf den Kanton Tessin und den Gotthard, fortifikatorisch

zu sichern sei». Eine aus Militärs bestehende Kommission kam zur Empfehlung, den Gotthard als Zentralstellung auszubauen, in Bellinzona ein Bollwerk zu errichten mit einem Zwischenposten in Airolo. Es waren dann rein finanzielle Überlegungen, welche zu einer Konzentration auf dem Gotthard geführt haben. Im Jahre 1882 wurde der Gotthard-Eisenbahntunnel eingeweiht, und die Idee, diese Verbindung militärisch zu sichern, wurde breit gestützt und war praktisch unbestritten. Ausserdem war der Gotthard im Volk zum Freiheitssymbol an sich geworden, so dass es nur eine logische Folge war, dass der Nationalrat in der Wintersession 1885, wie später auch der Ständerat, einen Teilkredit von 500'000 Franken für die Verwirklichung eines Befestigungssystems am Gotthard in der Gesamthöhe von 2,67 Millionen Franken gutthies.

In den Jahren 1886 bis 1894 wurden daraufhin in der ersten Bauetappe auf der Süd- wie auch auf der Nordseite des Passes verschiedene Bauten und Anlagen erstellt, welche die Nord-Süd-Verbindung sperren, gleichzeitig aber auch eine Beherrschung der Pässe Furka, Gotthard und Oberalp ermöglichen sollten. Im Jahre 1894 waren die Befestigungen am Gotthard in einem Umfange errichtet, dass der Bedrohung von Süden her im Wesentlichen entgegengewirkt werden konnte. Die Kosten liefen allerdings schon damals gehörig aus dem Ruder, so dass aus den ursprünglich vorgesehenen 2,67 Millionen 12,664 Millionen wurden, die aber durch bewilligte Nachtragskredite abgedeckt werden konnten. Die zu diesem Zeitpunkt bereits grosse Anzahl an Bauten führte dann in der Armee dazu, dass im Jahre 1887 die neue Truppengattung der Festungsartillerie geschaffen wurde, worauf man in Andermatt und Airolo Waffenplätze für Rekruten und Kaderschulen der Festungstruppen schuf. Für die Ausenverteidigung der Festungswerke allerdings war die Infanterie zuständig, welche im Jahre 1898 die legendäre Formation der Gotthard-Mitrailleure aufstellte. Wer aber sollte in Zeiten, wenn gerade keine Truppe dort Dienst leistete, die Festungswerke und ihre Einrichtungen beaufsichtigen? Jemand musste für Kontinuität in Unterhaltsfragen sorgen, und so schuf man vorerst

im Jahre 1890 die Fortverwaltung St. Gotthard, welche im Jahre 1942 durch das Festungswachtkorps abgelöst wurde. In der zweiten Bauetappe, die in den Jahren 1895 bis 1910 an die Hand genommen wurde, richtete man das Augenmerk auf die Grimselstrasse (1895), den Simplontunnel (1906) und im Jahre 1917 auf die Schöllenenbahn. Es entstanden erste permanente Infanterieanlagen am Gotthard.

Es steht ausser Zweifel, dass die Gotthardbefestigungen im Ausland die erhoffte dissuasive (abschreckende) Wirkung erzielten und zum Gradmesser des Neutralitäts- und Verteidigungswillens unseres Landes aufstiegen. Im Jahre 1920 folgte schliesslich die dritte Bauetappe, wobei durch einen Bundesbeschluss vom 11. März 1920 4,8 Millionen Franken gesichert wurden. Mit diesem Geld wurden im Sinne einer weiteren Verstärkung der Gesamtanlagen diverse neue Bauten erstellt wie auch Umbauten realisiert. Dann folgte nach dem Ersten Weltkrieg die Zeit, wo man davon überzeugt war, dass es nie wieder zu einem Krieg kommen werde. Mit dieser Einstellung gab es in der Folge eine Zeitspanne (1919–1934), in welcher der weitere Ausbau der Festungsanlagen eine geringe Priorität einnahm. Es war gar zu befürchten, dass die zur Verfügung stehenden Kredite auch für den Unterhalt der Anlagen nur rudimentär ausreichen würden. Mit dem aufkommenden Nationalsozialismus in Deutschland und dem Faschismus in Italien wurde man in der Schweiz hellhörig, und als Mussolini mit dem Bau von Strassen auf den San Giacomo und auf den San Jorio begann, wurde man nun auch in der Schweiz wieder aktiv.

General Guisans Réduit national

Wir kennen die Geschichte. Im Sommer 1940, als die Schweiz von den kriegsführenden Achsenmächten eingekreist war, entschied sich General Henri Guisan dazu, die Armee im Alpenraum zu konzentrieren. Diese Massnahme bedingte den Ausbau der bereits bestehenden Befestigungen, worauf in den Jahren 1940 bis 1944 das Réduit durch den Bau permanenter Befestigungen verstärkt wurde, in dessen Zentrum sich der befestigte Gotthard befand. Damit wurde der Gotthard

Das heutige Museum «Forte Ospizio San Gottardo» war in den Jahren 1894 bis 1947 Teil der Gotthardbefestigung. Die Festungsartillerie-Kompanie war für die Sicherstellung der Nord-Süd-Verbindung, die Unterstützung der Südfront und die Verteidigung des Passes verantwortlich.



Im Forte Ospizio auf dem Gotthardpass waren die legendären Gotthard-Mitrailleure «zu Hause».



zum Inbegriff unseres Verteidigungswillens und zum Symbol für Freiheit und Unabhängigkeit, Widerstand und Kampfbereitschaft. Nicht unverdient, denn die immerwährenden Bemühungen, die Anlagen und Einrichtungen zu perfektionieren, führten zu einem ausgeklügelten Verteidigungssystem unseres Landes. Im Jahre 1938 wurde die 9. Division gebildet, welche für die Verteidigung des Zentralmassivs verantwortlich zeichnete. Im Jahre 1948 ging die Verantwortung an die neu gebildete Reduitbrigade 23 über. Mit der Truppenordnung 51, welche im Jahre 1952 in Kraft gesetzt wurde, wechselte die Reduitbrigade 23 zur Festungsbrigade 23. Ihr fiel die Aufgabe zu, den eigenen Raum während längerer Zeit selbst-

ständig verteidigen zu können. Es folgten die Jahre des Kalten Krieges, wo die Schweiz durch die stehenden Heere der Sowjetunion bedroht wurde, indem die Machthaber im Kreml ihren Anspruch auf die Weltherrschaft offen bekundeten, was beidseits des Eisernen Vorhangs ein Wettrüsten in Gang setzte. Die Schweiz antwortete mit der Aufstellung einer Armee, welche allein durch Abschreckungswirkung (Dissuasion) einen Angriff auf das Land verhindern sollte. Im Jahre 2003, am 1. Oktober, wurde die Festungsbrigade 23 in einer feierlichen Zeremonie in Andermatt aufgelöst. Die noch dienstpflichtigen Wehrmänner wurden auf den 1. Januar 2004 in die Gebirgsbrigaden 9 und 12 umgeteilt.



Die Tremolastrasse wurde in den Jahren 1827 bis 1830 erbaut und war bis in die 60er-Jahre die einzige Fahrstrasse über den Gotthardpass. Die Strasse ist heute eine einzigartige Attraktion für Touristen und stellt das längste Strassenbau-Denkmal der Schweiz dar.

Das Gotthard-Hospiz wurde zum Dreisternehotel

Man muss schon gut hinsehen, wenn man beim renovierten Gotthard-Hospiz die Kapelle aus dem 11. Jahrhundert und das Hospiz auseinanderhalten will. Beide bilden heute eine Einheit unter demselben Dach. Die Kapelle wurde vom Mailänder Erzbischof St. Gladius erbaut und im Jahre 1230 dem heiligen Godehardus, also Gotthard von Hildesheim geweiht. Hier liegt der Ursprung des Namens für den Pass. Es ging dann nicht lange, bis hier für die vielen Durchreisenden, darunter natürlich Rompilger, eine Herberge entstand, welche bereits im Jahre 1237 in Dokumenten Erwähnung gefunden hat. Im Jahre 1685 haben dann Kapuzinermönche die Führung des Gotthard-Hospizes übernommen, die wegen der besonderen Wetterbedingungen auf dem Gotthardpass in Sondergenehmigung Schuhe tragen durften. Die Kapuziner waren für alle da, die über den Pass reisten, vor allem aber für die weniger Bemittelten. Denen gewährten sie Unterkunft, gaben ihnen zur Stärkung ein Stück Brot, Käse und Wein, und am Mittag kochten die



Oben: Das Gotthard-Hospiz wurde in dreijähriger Arbeit für runde fünf Millionen Franken total renoviert und beherbergt heute ein Dreisternehotel.

Unten: Die Zimmer im Gotthard-Hospiz sind rundum in Holz gehalten und wirken allein dadurch warm und gemütlich.

Die aktuelle Kapelle stammt aus dem 16. Jahrhundert und wurde im Zuge der Arbeiten am Hospiz ebenfalls renoviert.



Mönche eine wärmende Suppe. Zudem gewährten sie kranken Reisenden Unterkunft, bis diese wieder reisefähig waren.

Französische Truppen haben das Hospiz im Jahre 1799 dem Erdboden gleichgemacht, worauf es wieder neu aufgebaut wurde und in den Besitz des Kantons Tessin kam. Nun wurde es von Laien geführt, welche zur Aufgabe hatten, Reisenden Gastfreundschaft und Unterkunft zu gewähren. Während arme Leute gratis Unterschlupf fanden, mussten die anderen einen bescheidenen Obolus entrichten, der einzig die Kosten abdecken sollte. Für die Finanzierung sorgten die freiwilligen Spenden, zahlende Gäste, Lagergebühren und die Alpwirtschaft, welche betrieben wurde.

Nach einem Grossbrand im Jahre 1905 wurde die innere Struktur des Hauses erneuert und die Kapelle mit einer massiven Aufstockung überbaut; die ursprüngliche Anlage als Doppelhaus behielt man bei. Anlässlich der Renovierung haben die Architekten nun diese Doppelhausoptik aufgelöst, indem sie beide Funktionen unter einer dominanten, durch kleine Gauben (Dachaufbauten) aufgelockerten Dachkonstruktion zusammengefasst haben. Das Gebäude wurde bis auf das erste Obergeschoss zurückgebaut, und innerhalb der bestehenden Fassaden wurde eine Holzkonstruktion in Ständerbauweise mit Bohlenfüllung errichtet. Die Zimmer sind alle in warmem



Das Frühstück findet im ersten Stock des Gebäudes statt. Das Spezielle daran: Alle Hotelgäste sitzen am selben Tisch, und das hat Noldi Abplanalp so gewollt. Er weiss, dass damit die Gäste untereinander viel besser ins Gespräch kommen, als wenn alle an Einzeltischen sitzen.

Holz gehalten, und unter dem Giebel gibt es für besonders anspruchsvolle Gäste eine Suite. Die doppelverglasten Fenster halten auch starken Winden stand und wirken wie natürliche Landschaftsbilder im Raum, denn Vorhänge sucht man hier vergebens. Die Nasszellen sind elegant schwarz gekachelte. Moderne Wärmepumpen sorgen dafür, dass es im Gebäude behaglich ist und warmes Wasser aus den Duschen und den Hahnen kommt. Die Renovation des alten Hospizes, das hinter den anderen Gebäuden zurückversetzt liegt, war für die Architekten in der Verbindung



Oben: Der alte Ofen, auf welchen sich wohl schon Goethe gesetzt hatte, durfte seinen Platz behalten.



Unten: Das Goethe-Zimmer lädt zum Lesen und Verweilen ein. Besonders gemütlich wird es hier, wenn das Wetter unwirtlich ist und es stürmt und tobt.

von Tradition und Moderne eine grosse Herausforderung. «Wir wollten das Gebäude in seiner Identität stärken, daher haben wir es um eine Etage aufgestockt», meint Quintus Miller. Die Stiftung Pro San Gottardo hat rund fünf Millionen Franken in die Renovierung des alten Hospizes gesteckt.

Die Renovierung des alten Gotthard-Hospizes dauerte insgesamt drei Jahre und wurde dem Basler Architekturbüro Miller & Maranta übertragen. Das Ziel bestand darin, das alte Hospiz vor dem Zerfall zu bewahren und ihm seine jahrhundertalte Rolle als Herberge und Refugium zurückzugeben. Dabei sollte das Haus seinen Charakter als einfache Herberge bewahren, gleichzeitig aber den Bedürfnissen moderner Reisender genügen. All diese Ziele konnten zweifellos erreicht werden.

Das Gotthard-Hospiz – ein besonderes Erlebnis

Der Dichtervater Johann Wolfgang von Goethe war insgesamt dreimal auf dem Gotthard gewe-

sen, ein Ort, der ihm viel bedeutete und wo er nicht nur die Leute und die Landschaft studierte, sondern auch das ganz besondere Gestein dieses «Gebirgs». Goethe war fasziniert von diesen Landschaftseindrücken. Übernachtet hat er dabei jeweils im Hospiz, das damals noch von Mönchen betreut wurde und wo jeweils eine ganz besondere Stimmung geherrscht haben muss. Im Museo San Gottardo kann man sich einen Eindruck von der damaligen Situation im Gotthard-Hospiz machen. Viele Exponate und ein nachgebautes Nachtlager zeugen davon. Das erst kürzlich renovierte und neu eröffnete Hospiz gestattet es, dass man auf den Spuren der früheren Gotthard-Reisenden wandeln und dabei erahnen kann, wie diese Leute damals den Aufenthalt auf dem Gotthard erlebten. Einfach war es jedenfalls, und der Komfort war an einem kleinen Ort. Diese Aussage mag aber relativiert werden, denn man darf nicht ausser Acht lassen, dass man sich im abgelegenen Gebirge auf einer Meereshöhe von 2193 Metern befindet. Da werden schon kleine Dinge bald einmal zum Luxus. Ein gutes Essen beispielsweise gehörte im Hospiz zum Standard. Wir wollen der Sache auf den Grund gehen und uns selbst ein Bild darüber machen, ob man die Spuren von ehemaligen Gästen des alten Gotthard-Hospizes wieder aufnehmen kann. Kann man heute noch erfüllen, was beispielsweise Goethe während seines Aufenthalts auf dem Gotthard so faszinierte? Das war die Frage, welche wir uns selbst beantworten wollten. So reisten wir denn auf den Gotthardpass, den man übrigens auch zu Goethes Zeiten noch als den höchsten Berg der Alpen gehalten hat, nachdem wir mit Mühe und Not und nach Terminverschiebungen ein freies Doppelzimmer reservieren konnten. In Oberwald setzten wir uns in ein Restaurant und nahmen erstmals die Spuren Goethes auf, als er dort in einer Gaststube Routenführer suchte, die ihn und Herzog Karl-August von Sachsen-Wei-

mar über den Furkapass auf den Gotthard führen würden. Wir allerdings wählten den Weg über den Nufenenpass, um dann mit viel Vergnügen den Gotthard über die Tremola zu erreichen. Dort suchten wir sofort einen verschlungenen Weg zum Hospiz, wo wir aber eine verschlossene Türe vorfanden. Eine äusserst interessante Tür allerdings, die zwar vom Stil her bestens, aber vom Alter her nicht mehr so recht zum Gebäude passen wollte, welches in neuem Glanz dasteht. Direkt neben der Türe entdeckt man bereits den Hinweis auf die Anerkennung als Teil des Europäischen Kulturerbes, welche das Haus erworben hatte. Aber trotzdem, diese Türe ist geschlossen, so dass wir das Haus vorerst nicht betreten können. Wohl besser so, denken wir, da ansonsten die um das Haus herum trampelnden Touristen ungehindert in das Haus gelangen könnten, um sich dort in allen Räumlichkeiten unkontrolliert umzusehen. Denn das Internet bringt es mit sich, dass sich jeder in seiner guten Stube zu Hause darüber orientieren kann, was es wo Interessantes zu sehen gibt. Das trifft wahrlich auch auf das Gotthard-Hospiz zu, das durch seine Aufnahme ins Verzeichnis des Europäischen Kulturerbes viele Besucher anzieht. Die Türöffnung ist also nur über die Rezeption des Hotel San Gottardo möglich. Da unsere Reservation geklappt hat, gehören wir innert Minuten zu den Glücklichen, die über einen Schlüssel zur besagten Türe des Gotthard-Hospizes verfügen. Ein ganz spezielles Gefühl überfällt uns augenblicklich: Wir besitzen den Schlüssel zum altherwürdigen Hospiz und sind mächtig, diese Türe zu öffnen. Die Türe, welche so viele Gotthardreisende vor uns durchschritten hatten, stand nun auch uns offen. So machten wir uns auf, dieses wunderbare Gebäude zu betreten und unser Zimmer aufzusuchen. Ein Zimmer, das uns für die nächsten drei Tage beherbergen sollte. So steckten wir den Schlüssel in das Schloss der Eingangstüre, die sich auch unverzüglich öffnen liess und uns den Zugang zum Hospiz gestattete. Welch ein Gefühl, in diesem Haus angekommen zu sein, das so viel gesehen hatte. Der Eingangsbereich wirkt zwar unspektakulär, hier befinden sich einzig die Räume für die Infrastruktur. Aber auch ein Lift fehlt nicht, der

uns mühelos ins dritte Obergeschoss bringt. Dort betreten wir unser Zimmer, das wie jedes der 14 Zimmer den Namen einer berühmten Persönlichkeit trägt, die früher einmal im Hospiz genächtigt hat. Ein warmes Zimmer empfängt uns, das durch das helle Holz einladend und gemütlich wirkt. Die Wände, der Boden, das Bett, die Decke, das Mobiliar, alles ist im gleichen, hellen Holz gehalten und bildet eine angenehme Einheit. Der Gesamteindruck lässt uns eintauchen in die frühere Zeit der Herberge, und wir fühlen uns so richtig wohl und geborgen. Der Ausblick aus den Fenstern wird durch keinen Vorhang verdeckt. Der Blick schweift ungehindert auf die einzigartige Landschaft des Gotthards, die auch Goethe schon zu faszinieren vermochte. Das geniesst man bei Tag, aber auch – insbesondere – bei Nacht. Dann, wenn der Gotthard von allen Touristen befreit ist. Am Morgen früh richtet sich der erste Blick erneut der Gebirgswelt zu, die sich vor den Fenstern ausbreitet. Das Morgenessen findet im ersten Obergeschoss in jenem Raum statt, wo der alte Ofen steht. Ein Ofen, der schon das alte Hospiz wohlig geheizt hat und auf den sich Goethe einmal gesetzt hatte. Diese Szene beschreibt er in einem Brief selbst genau. Wir schreiben also den 13. November 1779, nachdem Goethe und der Herzog auf dem Gotthard angekommen sind und sich im Hospiz bei den Kapuzinern eingefunden hatten: «Es wird immer kälter, man mag gar nicht von dem Ofen weg. Ja, es ist die grösste Lust, sich oben drauf zu setzen, welches in diesen Gegenden, wo die Öfen von steinernen Platten zusammengesetzt sind, gar wohl angeht.» Das Frühstück findet an einem langen Tisch statt, der den alten Hospiz-Gedanken wieder aufnimmt. Alle Hotelgäste sitzen in einer Reihe an einem Tisch und kommen dadurch miteinander ins Gespräch, das ist der Sinn. Interessante, unerwartete Gespräche ergeben sich dadurch und machen den Aufenthalt zu etwas ganz Besonderem. Hat man so etwas Ähnliches schon einmal irgendwo erlebt? Kaum!

Das Frühstück, das hier kredenzt wird, bleibt unvergesslich. Die Butter von der Alp, der Käse natürlich auch, ein ganz spezieller Genuss! Alles in allem ein ganz besonderes Erlebnis, welches

wohl kaum irgendwo in dieser Form getoppt werden kann. Ein unvergleichliches Erlebnis besonderer Qualität und Güte präsentiert sich hier. Wer zu geniessen vermag, genieße es und nehme das Erlebnis mit nach Hause und träume davon! Am Abend gibt es kein Fernsehen. Die Zimmer sind fernsehfrei, und man befasst sich mit nichts anderem als den betörenden Landschaftseindrücken. Nur das Goethe-Zimmer ermöglicht noch eine gewisse Ablenkung, wenn sie dann auch gewünscht ist. Es ist ein gemütlicher Raum, der eine interessante Bibliothek beinhaltet und es ermöglicht, den Abend mit Literatur zu verbringen. Bequeme Sitzgelegenheiten eröffnen das Eintauchen in die Tiefen der Gedanken verschiedener Künstler des geschriebenen Wortes.

Europäisches Kulturerbe

Mit dem Label des Europäischen Kulturerbes soll die europäische Dimension von Kulturgütern, Denkmälern, städtischen Ensembles, Naturstätten sowie Gedenkstätten in ihrer Bedeutung als Zeugen der Geschichte und des europäischen Erbes aufgewertet werden. Das Label hat zum Ziel, den Respekt, die Kenntnis und die Verbundenheit der Völker mit ihrem Kulturerbe zu fördern und die Zusammenarbeit zwischen den europäischen Staaten zu festigen.

Interview mit Arnold Abplanalp, Pächter der Hotel- und Restaurationsbetriebe auf der Passhöhe des San Gottardo

Arnold Abplanalp führt die Betriebe auf dem San Gottardo nun bereits im 29. Jahr. Durch seine äusserst sympathische Art macht er den Gästen einen Aufenthalt auf dem San Gottardo zum reinen Vergnügen und Erlebnis. Noldi Abplanalp setzt mit seiner täglichen Arbeit und seinem Team alles daran, die jahrhundertalte Tradition der Gastfreundschaft in dieser einzigartigen Landschaft fortzusetzen. Wer hier Halt gemacht hat, für den soll der Aufenthalt lange als spezielles Erlebnis der Gastronomie nachwirken, dafür setzt er sich tag-



Die Stiftung Pro San Gottardo

Die Stiftung Pro San Gottardo wurde am 15. Februar 1972 gegründet mit dem Ziel, «die Umwelt auf dem Gotthardpass und das Hospiz als Zeugnis unserer nationalen Geschichte und der Schweizer Freiheit und Unabhängigkeit zu schützen» (Art.2 der Statuten) sowie «aus eigener Initiative die Aufwertung des Gotthards, die Veröffentlichung historischer, wissenschaftlicher und künstlerischer Werke und die Sammlung von Mineralien, Dokumenten und Stichen der Region zu fördern» (Artikel 3). Als Stiftungsgründer fungierten die Schweizerische Eidgenossenschaft, die Kantone Tessin und Uri, die Gemeinde Airolo, der Heimatschutz und Pro Natura.

Mit den gesammelten Mitteln konnte die Stiftung sämtliche Gebäude auf dem Pass erwerben und renovieren: das alte Hospiz, das Hotel San Gottardo, die Poststelle, den Kiosk, die Jugendherberge, die Kapelle, die Alte Sust und das Nationale St.-Gotthard-Museum. Ausserdem hat die Stiftung Pro San Gottardo in Zusammenarbeit mit dem Eidgenössischen Militärdepartement den oberen Teil des Forte Ospizio, gemäss einem Konzept von Dr. Hans Rapold, Divisonär z.D., in das «Museo Forte Ospizio» umgewandelt. Das neueste beeindruckende Werk der Stiftung ist die Renovierung des alten Hospizes, des ältesten Gebäudes auf dem Gotthardpass.

täglich ein. Der aktive Wirt ist aber auch ein kompetenter Partner in allen Fragen, die im Zusammenhang mit dem Pass im weitesten Sinne stehen.

Sie führen auf dem San Gottardo sämtliche Hotels und Restaurants, umfassend im Bereich Restaurants die «Alte Sust», das Restaurant Prosa und den Self Service sowie im Hotelbereich das St.-Gotthard-Hospiz, das Hotel und die Gruppenunterkunft. Worin besteht bei dieser Vielfältigkeit die grosse Herausforderung?

Der Job erfordert vor allem eine hohe Flexibilität und Beweglichkeit, da wir äusserst wetterabhängig arbeiten müssen. Ist das Wetter schön, laufen alle Betriebe auf Hochtouren, ist das Wetter schlecht, dann ist hier oben recht schnell nichts mehr los. Als Beispiel dazu: Im Monat Juli konnten wir die Aussenterrasse wegen des anhaltend schlechten

Wetters nur gerade an drei Tagen öffnen. Damit wird klar, dass die angesprochene Flexibilität auch von den Angestellten verlangt wird, das geht hier nicht anders. Die Arbeitseinsätze der Mitarbeiter werden individuell mit einem Zeiterfassungsgerät festgehalten, wobei bei uns das Prinzip herrscht, miteinander fair umzugehen. Natürlich nützen wir Schlechtwetterphasen für die Vorproduktion, soweit dies möglich und sinnvoll ist. Man darf nicht ausser Acht lassen, dass der Gotthard kein Ausflugsort, sondern vor allem die Nord-Süd-Verbindung ist.

Gibt es ausser dem Wetter noch andere Ereignisse, welche den Betrieb bestimmen?

Natürlich finden ab und zu ganz spezielle Events statt, welche viele Besucher auf den San Gottardo locken, wie beispielsweise die 1.-August-Ansprache. Seit dem Jahre 1991 hält der Bischof von Lugano Messen auf dem Gotthardpass, was viel Publikum zu uns hinaufbringt. Dann wiederum fand eine Country-Night statt und schliesslich sind auch immer wieder militärische Anlässe zu verzeichnen.

Wie verhält sich die Situation in Bezug auf die Art der Gäste? Stellen Sie da markante Unterschiede fest?

Während im Frühling und im Herbst rund 70% Schweizer auf dem Gotthard Halt machen, kommen im Juli und August 70% aus den Beneluxländern und aus Italien. Bei der Eröffnung im Frühling spielen die Tourenskifahrer für uns eine wichtige Rolle, welche hier übernachten und in aller Herrgottsfrühe zu beliebten Touren im Gebiet aufbrechen. Im Sommer führen viele Schulreisen auf und über den Gotthard. Weil wir normalerweise der erste Pass sind, der im Frühling die Strasse öffnet, findet jeweils sofort ein intensiver Nord-Süd-Verkehr statt, von welchem wir natürlich profitieren. Dann, wenn alle Pässe wieder offen sind, beginnen die Motorradfahrer mit den Pässefahrten, und die kehren auch sehr gerne bei uns ein. Ein weiterer Markt ist die Postautolinie, welche in den Monaten Juli bis September funktioniert. Immer mittwochs findet in Luino der berühmte Markt statt, der viele Cars anzieht. Diese fahren in der Regel auf der Rückreise über den Gotthard und kehren bei uns noch ein, um mit einer feinen Rösti dem Ausflug den krönenden Abschluss zu geben. Und übrigens: Bei den rund 8000 Übernachtungen auf dem Gotthard handelt es sich zu 50% um Fuss-

gänger, was doch erstaunt, wenn man bedenkt, welchen Stellenwert der Autoverkehr am Gotthard einnimmt.

Erst seit kurzer Zeit gibt es den Vier-Quellen-Weg im Gotthardmassiv, der in fünf Etappen vom Oberalppass zum Furkapass führt und dabei auch den Gotthardpass streift. Merken Sie auch etwas davon?

Ja, es ist unglaublich, was da abgeht! Alle haben mittlerweile begriffen, dass es sich beim Wasser um Ressourcen handelt, zu welchen man Sorge tragen muss.

Nach welchen Kriterien fällt im Frühling jeweils der Entscheid, auf dem San Gottardo die «Tore» zu öffnen? Das stellt man sich doch sehr schwierig vor.

Dieser Entscheid liegt zu 100% bei der Strada nazionale. Das haben wir uns zum Prinzip gemacht: Wenn die Strasse öffnet, eröffnen auch wir, und wenn die Strasse offiziell schliesst, dann schliessen auch wir. In den 29 Jahren, in welchen ich diese Betriebe hier führe, haben wir diese Vorgabe stets eingehalten. Dass diese Daten nicht alle Jahre deckungsgleich sind, damit müssen wir leben und, wie schon gesagt, die notwendige Flexibilität dafür aufbringen, auch die Mitarbeiter. Aber alle wissen das, und es bereitet niemandem Probleme. Natürlich können wir nicht am ersten Tag alle Dienstleistungen anbieten, denn gewisse Räume müssen wir mindestens vierzehn Tage beheizen, damit sie gebrauchsfähig sind. Der Betrieb läuft also reduziert mit etwa sieben Mitarbeitern an, im Hochsommer sind es dann zweiundvierzig.

Wie lösen Sie das mit den Warenvorräten am Ende der Saison?

Wir sorgen dafür, dass wir keine Vorräte haben, indem wir mit Partnerbetrieben vereinbart haben, dass diese uns die restlichen Waren am Ende der Saison abnehmen und umgekehrt.

Die besonderen Umstände, die der San Gottardo bietet, verlangen bestimmt nach einer ausgeklügelten Organisation des Betriebs.

Ja, in der Hochsaison öffnen wir morgens um sechs Uhr und schliessen abends, wenn der letzte Gast das Lokal verlassen hat. Früher hatten wir die ganze Nacht über offen, das ist heute nicht mehr notwendig. Die Arbeit teilt sich dabei in neun verschiedene Schichten, was eine generalstabsmässige Organisation des Betriebes voraussetzt.

Das Militär spielte ja auf dem San Gottardo während langer Zeit eine wichtige Rolle. Wie war das früher, und wie hat sich das verändert?

Früher gab es in Airolo eine Infanterie-Rekrutenschule, wobei sich meistens eine Kompanie auf dem Gotthard befand, wobei die Offiziere und höheren Unteroffiziere bei uns untergebracht waren. Die Kompanie hatte mindestens einmal pro Woche Ausgang und vielleicht einmal pro Woche ein fakultatives Nachtessen. Darauf stellten wir uns ein, und die waren bei uns hochwillkommen. Es ergaben sich dabei auch viele Kontakte, denn durch die längere Anwesenheit bestand die Möglichkeit, sich besser kennenzulernen. So fanden sich die Offiziere nach getaner Arbeit auch spät abends noch im Restaurant ein, und da hatte der Noldi oft ein Plättli bereit, und so beschloss man bei einem guten Fläschli den Tag, welcher allerdings vielfach schon lange in einen neuen übergegangen war! Viele dieser Kontakte sind nachhaltig und finden heute noch statt, das ist schön und freut mich immer wieder. Leider ist das vorbei. Wir hoffen, mit dem Projekt «Sasso San Gottardo» die durch den Wegfall des Militärs entstandenen Lücken wieder ausfüllen zu können. (Unter dem Namen «Sasso San Gottardo» entsteht in einem ehemaligen Festungswerk ein Ausstellungsprojekt, welches sich mit den Themen Wasser, Mobilität und Lebensraum, Wetter und Klima, Energie und Sicherheit auseinandersetzt.)

Was bedeutet Ihnen ganz persönlich der San Gottardo?

Alles! Was gibt es sonst noch für ein Wort? Man muss ja wohl ein wenig ein Spinner sein, wenn man das macht. (Er meint damit, Beizer zu sein auf dem San Gottardo und was alles damit zusammenhängt.) Ich komme ja ursprünglich aus der Baubranche und war örtlicher Bauleiter beim Bau des Furkatunnels. Irgendeinmal ist mir der «Bürodeckel» auf den Kopf gefallen, und ich musste etwas anderes tun. Da kam mir das Inserat in der Hotel-Revue gerade recht, worin ein Pächter für den Gotthard gesucht wurde. Rasch fand in Amsteg ein entsprechendes Gespräch mit den Verantwortlichen statt, dann ging ich auf den Gotthard zur Besichtigung, und schon hatte ich den Job!

Dass es mir hier oben so wohl ist, hat einzig mit dem speziellen Ort Gotthard zu tun. Hier Beizer zu

sein, ist doch etwas ganz Besonderes, das nirgends auch nur annähernd getoppt werden könnte. Man spricht immer von der Mystik des San Gottardo. Was ist das? Mancher Soldat hat sich hier auf langen Stunden der Wache die Beine in den Bauch gestanden. Andere haben sich mit dem Fahrrad und der Mobilisierung der letzten Kräfte über den Pass geknorzt, und so gibt es viele andere ähnliche Dinge. Solche Leute haben den Gotthard zu einem Teil von sich selbst gemacht, und hier beginnt der Mythos.

Und wissen Sie, das habe ich schon auf den Baustellen erlebt. Je weiter entfernt vom nächsten Dorf sich eine Baustelle befindet, desto grösser ist der Zusammenhalt unter den Leuten. In solchen Situationen heisst es selten «ich will», vielmehr hört man hier «wir wollen». Und davon profitieren natürlich auch wir hier auf dem Gotthard.

Eben erst wurde das älteste Gebäude auf dem San Gottardo überhaupt, das Gotthard-Hospiz, nach vollständiger Renovation neu eröffnet und steht nun wieder den Gästen als Dreisternehotel zur Verfügung. Wie wurde die neue Unterkunft, die ja Europäisches Kulturerbe ist, angenommen?

Es sind noch nicht alle Dinge top, und wir sind streng am Lernen. Beispielsweise wurde in mehreren Fällen kritisiert, dass an den Fenstern keine Vorhänge vorhanden sind. Und Wanderer vermissen die Möglichkeit, die nass gewordenen Kleider irgendwo aufhängen zu können. Das alles werden wir auf unsere Art korrigieren. Der Umbau wurde in elf Monaten realisiert, aber natürlich über drei Jahre hinweg. Dabei wurden 180 Kubikmeter Holz ins Haus eingebaut, die im Winter vorfabriziert worden sind. Die beiden Einzelzimmer entsprechen den Vorgaben des Klosters Bigorio, die besagen, wie gross die Zelle eines Kapuziner-Mönchs sein darf. Grundsätzlich kann gesagt werden, dass die Akzeptanz unserer Philosophie für dieses Hotel sehr gross ist.

Gibt es spezielle Erlebnisse?

Ganz speziell sind immer wieder die Erlebnisse, wo man ganz konkrete Hilfe leisten kann, wenn es Menschen nicht so gut geht. Wie die beiden Jugendlichen, die eines Abends schon weit nach 22 Uhr mit schwarzen Händen bei uns eintrafen und sich danach erkundigten, was hier das Übernachten koste. Ich erkannte die Situation sofort und wusste,

dass hier Not am Mann war, also liess ich sie natürlich gratis übernachten.

In einem anderen Fall leistete ich ebenfalls in ähnlicher Form Hilfe, wobei sich der Betroffene danach erkundigte, wie er sich später revanchieren solle. Dem sagte ich, er solle, sofern er einmal hei-

rate, mit seinem ersten Kind bei mir vorbeikommen, damit ich sehe, ob dies auch so ein Büffel sei wie er selbst. Es vergingen beinahe 15 Jahre, bis sich eines Tages wirklich einer mit einem Kind im Arm und einer Schachtel Pralinen unter dem Arm meldete und mir sagte, das sei es jetzt, dieses erste Kind!

Interview mit Korpskommandant Simon Küchler, Kommandant des Gebirgsarmeekorps 3 von 1993 bis 1999

Simon Küchler wurde 1937 in Sarnen geboren, wo er die Schulen bis zur Maturität Typus A durchlief. Nach dem Studium war er über 20 Jahre lang Lehrer und Rektor an der Kaufmännischen Berufsschule Schwyz und durchlief



parallel dazu in der Armee eine Milizkarriere bis zum Brigadier. Ab 1989 wurde Küchler als Divisionskommandant Berufsoffizier und beendete seine Laufbahn als Korpskommandant und Kommandant des Gebirgsarmeekorps 3 Ende 1999. Simon Küchler ist der letzte Milizoffizier, der den Rang eines Korpskommandanten bekleidet hat. Nebenberuflich war er in verschiedenen Gremien tätig, so als Vizepräsident der Schweizerischen Offiziersgesellschaft und als Mitglied des Rates für Gesamtverteidigung. Simon Küchler ist verheiratet und Vater von vier erwachsenen Kindern.

Sie waren von 1993 bis 1999 Kommandant des Gebirgsarmeekorps 3, in dessen Zentrum sich der Gotthard befand. Das Korps wurde beim Übergang zur Armee XXI am 31. Dezember 2003 aufgelöst. Welches waren die Aufgaben des ehemaligen Alpenkorps?

Im Zweiten Weltkrieg war der Raum des Gebirgsarmeekorps 3 vom Genfersee bis St. Maria im Münstertal der Raum des Reduits für das Gros der Armee. Hitler sollte zur Einsicht kommen, dass dieser Alpenraum nur unter grössten Verlusten zu erobern wäre, womit man ihn von einem Angriff auf die Schweiz abhalten wollte und konnte.

Nach dem Zweiten Weltkrieg, in der Zeit des Kalten Krieges, hatte das Gebirgsarmeekorps 3 hauptsächlich vier Aufgaben:

- bei Bedrohungen unterhalb der Kriegsschwelle (Sabotage, Anschläge usw.) die Transversalen und die Infrastruktur der Luftwaffe zu schützen
- im Bedrohungsfall die Südgrenze zu schützen
- einen Angriff primär aus Süden zu abzuwehren
- bei einem Angriff auf unser Land die Alpen transversalen zu sperren und für den Angreifer einen verlustreichen und lange dauernden Kampf zu führen.

Es war sicherlich eine interessante Zeit für Sie, diesen Posten zu versehen. Was waren die Höhepunkte Ihrer Kommandojahre im Gebirgsarmeekorps 3?

Es gab eine Unmenge unvergesslicher militärischer und ziviler Ereignisse und Begegnungen. Zwei möchte ich herausheben:

- Das Zusammentreffen Mitte der 1990er-Jahre in Winterthur mit dem amerikanischen General Colin Powell (Vorsitzender des Generalstabs von 1989 bis 1993 und Aussenminister der USA von 2001 bis 2005). Er betonte die Bedeutung der neutralen Schweiz in Europa als Schutzherrin der Alpen transversalen auch nach dem Ende des Kalten Krieges.
- 1999 gedachte man des Alpenzugs von General Suworow vor 200 Jahren. Zu den Gedenkfeiern in Andermatt kam überraschend als Privatmann der frühere russische Ministerpräsident (1992–1998) Victor Stepanovic Tschernomyrdin. Der hohe Gast gewährte im Pfarrhof Andermatt Bundesrat Ogi ein «Vier-Augen-Interview». Ich durfte beiwohnen. Auf Ogis Frage, welche Rolle die Schweiz auf dem europäischen Parkett nach Meinung Tschernomyrdins spielen sollte, sagte dieser kurz und bündig: «Die Schweiz mit ihren wichtigen Nord–Süd-Transversalen leistet Europa den grössten Dienst, wenn sie neutral bleibt und für die Sicherheit dieser Verkehrsträger sorgt.»

Zwei ehemalige «kalte Krieger» kamen zum gleichen Schluss. Und bei uns liebäugelten manche mit einem NATO- und/oder einem EU-Beitritt.

Welche Rolle spielte der Gotthard innerhalb des Gebirgsarmeekorps 3?

Der Gotthard ist in mehrfacher Hinsicht ein geografischer Zentralraum unseres Landes. Im «Wasserschloss Gotthard» entspringen europäische Flüsse. Der Gotthard ist Carrefour der Nord-Süd- und West-Ost-Transversalen. Der Gotthardpass ist die bequemste Nord-Süd-Verbindung, weil nur eine Alpenpassage zu überwinden ist. Im Westen sind es deren zwei durch die Berner Alpen (Lötschberg) und durch die Walliser Alpen (Simplon). Im Osten wären es die Glarner und die Bündner Alpen. Auf Grund dieser geografischen Sonderlage hatte der Gotthard auch operativ für das Gebirgsarmeekorps zentrale Bedeutung, ohne dass dabei das Wallis oder Graubünden vernachlässigt worden wären. In beiden Kantonen war eine Gebirgsdivision eingesetzt, und es gab die Festungsbrigaden Sargans und St-Maurice.

Bei den Verteidigungsvorbereitungen im Gotthardraum standen ja wohl diejenigen der Festungstruppen im Vordergrund. Die Öffentlichkeit wusste wenig bis nichts darüber, weil ja alles geheim war. Welchen Stellenwert hatten die Festungstruppen im Raume Gotthard innerhalb des Gebirgsarmeekorps 3?

Die Festungsbrigaden sowie die Grenz- und Reduitbrigaden mit ihren Festungsanlagen und den zahlreichen Sperrstellen mit Hindernissen und Sprengobjekten, mit denen man Strassen und Bahnen notfalls hätte unterbrechen können, bildeten ein äusserst starkes Gerippe für die Verteidigung des an sich schon schwierigen Geländes, in dem auch ein moderner Gegner seine Mittel kaum hätte voll zur Wirkung bringen können. Die Anlagen hatten zudem einen hohen Schutzgrad für die Soldaten, die darin hätten kämpfen müssen. Die Festungs- und Sperranlagen wären in der Tat eine Art Rückgrat gewesen für den Kampf im Gebirge.

Im Zuge grösserer Veränderungen innerhalb unserer Armee wurden im Jahre 2011 nun auch die modernen Bison-Geschütze und die Festungsminenwerfer als veraltet und nicht mehr zeitgemäss ausser Betrieb gestellt. Diese Massnahme bedeutet ja wohl

eine Schwächung unserer Verteidigungsvorbereitungen im Alpenraum. Was halten Sie davon?

Ich kann die Beurteilung des VBS (Medienmitteilung), es handle sich bei der angekündigten Stilllegung um «veraltete Festungsanlagen» nicht teilen. Dazu nur ein Beispiel: Modernste Munition, die erst 2003 ausgeliefert wurde, kann 2011 nicht wirklich veraltet sein. Natürlich haben wir heute und morgen keine absehbare kriegerische Bedrohung. Aber unsere Verfassung verpflichtet uns nach wie vor, unser Land notfalls zu verteidigen. In zwei Weltkriegen waren wir dafür nicht vorbetroffen. Wer weiss, wie sich die Lage im Nahen und Mittleren Osten entwickelt und wohin Europa steuert? Mit der Ausmusterung noch effizienter Systeme laufen wir Gefahr, bei erhöhter Bedrohung ein weiteres Mal nicht verteidigungsbereit zu sein, wie die Verfassung das verlangt. Man könnte die Systeme zumindest «einmotten», um sie wieder zu reaktivieren, wenn die Lage es erfordern sollte. Mich ärgert die reine Gegenwartsbezogenheit mancher Verantwortungsträger, die das Morgen und das Übermorgen nicht sehen wollen oder es verdrängen.

Wie beurteilen Sie die heutige Bedeutung des Gotthards im Zusammenhang mit der Landesverteidigung?

Der Wichtigkeit der zentralen Nord-Süd-Verbindung durch und über den Gotthard wird nach meinem Empfinden zu wenig Bedeutung beigemessen. Heute geht es darum, bei wachsender Bedrohung unterhalb der Kriegsschwelle die Nord-Süd-Transversalen zu schützen. Sie könnten bedroht werden durch Anschläge auf wichtige Anlagen von Bahn und Strasse. Dieser Schutz ist sehr personalintensiv, wie wir 1989/99 in mehreren Stabsübungen in Zusammenarbeit mit den kantonalen Polizeikörpern erkannt haben. Wenn neben dem Schutz der Nord-Süd-Achsen auch noch die landeswichtigen Verkehrsachsen und die Infrastruktur zwischen Bodensee und Genfersee geschützt werden sollen, sind sehr rasch Tausende von Soldaten im Einsatz. Diese Tatsache und die damaligen Erkenntnisse scheint man bei der aktuellen Diskussion um die Armeebestände kaum zur Kenntnis zu nehmen. Da geht es offenbar nur noch um die Finanzen. Die wirtschaftlichen Schäden bei Anschlägen und der Wiederaufbau zerstörter Infrastrukturen könnten letztlich weit mehr Milliarden verschlingen.

Was bedeutet Ihnen ganz persönlich der Gotthard?
Für mich hat er Symbolcharakter für eine freie und neutrale Schweiz, die dafür sorgt, dass alle Menschen, die unser Land in friedlicher Absicht durchqueren wollen, dies auch ungefährdet tun können. Er ist aber auch Symbol für eine freie und neutrale Schweiz, die verhindert, dass die Transversalen durch die Alpen für kriegerische Zwecke von Dritten missbraucht werden.

Haben Sie besondere Erlebnisse, die im Zusammenhang mit dem Gotthard stehen?

Es gibt eine Unmenge. Daraus eine ganz persönliche Episode: Der Gotthard hat mir das Rauchen

abgewöhnt. In einem taktischen Kurs keuchte ich als Bataillonskommandant neben meinem Adjutanten hinter unseren Kompaniekommandanten den Berg hinauf. Dem «Adj» erging es nicht besser als mir. Wir waren beide starke Raucher. Oben angelangt, sagte ich zu meinem Adjutanten: «Wir haben beim Aufstieg beide etwas «alt» ausgesehen. Am Schluss dieses Kurses ist auch Schluss mit Rauchen.» Wir haben es uns geschworen – und tatsächlich, das letzte Päckchen Zigaretten habe ich damals am Samstag vor der Entlassung in der Offizierskantine in Andermatt gekauft. Dem Gotthard sei Dank.

Interview mit Michael Egedermeier, Führer der fünfspännigen Gotthard-Postkutsche

Der aus Stuttgart stammende Michael Egedermeier führt den von fünf Pferden gezogenen Gotthardpostwagen gekonnt durch die engen Kurven der Tremola. Gekleidet in der Originalmontur spielt er dabei die Rolle des Postillons, den wir doch alle aus dem Film «Der Postillon vom Gotthard» bestens kennen. Wer die Fahrt von Andermatt über den Gotthardpass nach Airolo bucht, der taucht ein in die vergangene Reise-Romantik und gibt sich einem Erlebnis der gewollten Langsamkeit hin. Diese Fahrt mit dem original nachgebauten Landau-Coupé bringt den Gästen plötzlich Bilder einer Landschaft hervor, die sie so erstmals zu Gesicht bekommen, denn mit dem Auto flitzt alles so schnell an einem vorbei, dass man die Schönheiten gar nicht richtig sieht. Mit von der Partie ist übrigens auch der Kondukteur; bei unserem Besuch war es eine Kondukteuse, die es beim Originalgespann wohl kaum gegeben hat, aber die Rolle geradeso glaubhaft und einfühlsam gespielt hat. Beim Beobachten der Postkutsche auf ihrer Fahrt kommt einem dann unweigerlich das von Rudolf Koller gemalte Bild in den Sinn, welches das Gespann in rasanter Fahrt zeigt, so dass gar ein Kalb in Bedrängnis gerät und sich eilends vor dem Postwagen in Sicherheit bringen muss. Das Gespann wird übrigens dezent mit einem Fahrzeug



begleitet, in welchem die Pferdepfleger für die Betreuung der Tiere mitfahren und das Material der Gäste mitführen.

Herr Egedermeier, wie kommen Sie dazu, die Gotthard-Postkutsche über den Gotthardpass zu fahren?

Es ist die Freude und die Faszination an der Gotthardpost ganz grundsätzlich. Bekannte haben mich auf das Angebot der «Historischen Reisepost» am Gotthardpass hingewiesen, und ich habe mich sofort um diesen Job interessiert und meine Dienste dann auch angeboten.

Haben Sie eine Beziehung zu Pferden?

Ich hatte schon immer mit Pferden zu tun, sie sind meine Leidenschaft. Natürlich kamen meine früheren Tätigkeiten nie auch nur in die Nähe des jetzigen Abenteuers an der Tremola. Aber mit Pferd gespannen war ich tatsächlich stets beschäftigt, auch wettkampfmässig. So absolvierte ich mit Norikern, also österreichischen Kaltblutpferden, Fahrwettkämpfe.

Haben Sie eine eigentliche Ausbildung im Pferdewesen?

Ich habe erfolgreich verschiedene Prüfungen absolviert, so beispielsweise im Fahren.

Wie lange sind Sie jetzt schon am Gotthard als «Postillon» tätig?

Ich mache diese Arbeit nun schon drei Jahre lang, und sie fasziniert mich noch immer wie am ersten Tag. Deshalb hoffe ich, auch im nächsten Jahr wieder die Gotthard-Postkutsche über den Pass zu führen.



Reisen wie vor 150 Jahren. Auch heute kann man sich das Erlebnis einer Postkutschenfahrt über den Gotthardpass

gönnen. Von Juni bis September verkehrt täglich ein Kurs von Andermatt über den Gotthardpass nach Airolo.

Nach drei Jahren kennen Sie den Gotthard nun sehr gut. Was ist die Faszination Gotthard?

Dass sich jeder Tag vom anderen unterscheidet, sei es das Wetter oder auch die Gäste. Ich habe den Pass in den verschiedensten Variationen erlebt, er zeigt immer wieder ein anderes Gesicht. Die Sonne hat etwas für sich, der Regen hat etwas für sich, ich liebe diese Vielfältigkeit und Abwechslung bezüglich des Wetters ganz besonders.

Kennen Sie den Film «Der letzte Postillon vom Gotthard»?

Ja, diesen Film habe ich gesehen.

Sehen Sie sich auch ein wenig in dieser Rolle?

Ja, schon ein wenig, obschon ich mich nicht so berühmt und gross fühle wie dieser legendäre Postillon. Jedenfalls kann ich mich tatsächlich in die Rolle und die Situation dieser Figur hineinversetzen.

War das damals ein harter Job?

Ja, auf jeden Fall, und er ist es auch heute nicht minder, denn heute ist natürlich durch den intensiven Verkehr auf den Strassen viel Konzentration angesagt.

Interview mit Lydia Britschgi, die als Fahrgast bei einer Kutschenfahrt über den Gotthard mit dabei war

Weshalb haben Sie diese Fahrt mit der Gotthardpost gebucht?

Wir haben diese Fahrt einem hübschen Paar (zeigt auf die Glücklichen) zum Geburtstag geschenkt und uns gleich auch selber mitbeschenkt.



Haben die Beschenkten dies gewünscht?

Nein, wir haben sie damit überrascht, und sie sind jetzt hell begeistert davon. So haben wir uns vorgenommen, nochmals jemanden mit einer Gotthardpostfahrt zu beschenken.

Was war das Highlight dieser Fahrt?

Es ist ein einmaliges Erlebnis und mit nichts vergleichbar. Die Stimmung auf der ganzen Fahrt ist sensationell und kaum mit etwas anderem zu toppen, auch die Begleitung durch die Hilfsmannschaft ist sehr speziell. Es macht sehr viel Spass.

Interview mit Elena Ramelli, Inhaberin eines Bratwurst-Grillstandes auf der Gotthard-Passhöhe

Wenn man mit dem Auto auf dem Gotthardpass eintrifft, fällt einem neben der einzigartigen Landschaft sofort die Valse-Musette-Musik auf, die den Äther beherrscht. Sie kommt vom Grill-Bratwurst-Stand, den alle längstens kennen, die schon mehrere Male auf dem Gotthard waren, denn dieser Stand war schon immer da. Der Eindruck täuscht tatsächlich nicht, denn Elena Ramelli aus Airola betreibt den Stand bereits im 55. Sommer.



Weshalb betreiben Sie hier auf der Gotthard-Passhöhe einen Bratwurststand?

(Elena Ramelli lacht.) Da frage ich zurück: Warum arbeiten Sie in einem Beruf, in welchem Sie die Menschen etwas fragen? Jeder macht eine Arbeit, damit er leben kann. Ich mache eben das! Glauben Sie, ich mache das zum Spass?

Könnte ja sein! Nicht?

Nein, das wäre nicht gut!

Wieso nicht? Macht die Arbeit nicht Spass?
Nein, man muss dabei zu viel Geduld haben.

Mit der Kundschaft?

Mit sehr spezieller Kundschaft!

Warum?

Wenn die Leute zum Beispiel unten auf der Autobahn längere Zeit im Stau gestanden haben, dann kommen sie nervös und aggressiv hier hinauf und laden das alles bei uns ab.

Aber genau diese Leute kaufen doch dann trotzdem gegrillte Würste, und das ist doch wieder gut für Sie?
Ja, das stimmt.

Sind Sie mit den Geschäften zufrieden?

Sicher, sonst wäre ich wohl nicht 55 Jahre hier geblieben, oder?

Sagen Sie mir das Highlight Ihres Jobs hier.

Nein, wenn ich es mir so richtig überlege, dann bin eigentlich ganz glücklich mit diesem Job. Wenn es mir nicht gefallen würde, dann hätte ich sicher eine andere Arbeit gesucht. Toll ist es hier bei schönem Wetter, wenn die Leute Lust haben, aus dem Auto auszusteigen und eine Bratwurst zu essen. Bei schlechtem Wetter läuft hier gar nichts, so dass der Stand dann auch mal geschlossen bleibt.

Vier-Quellen-Weg

Wasser ist nicht nur Ursache, sondern auch Bedingung für das Leben auf der Erde. Ob als Eis, Dampf oder flüssig: Wasser ist der wichtigste Rohstoff unseres Planeten. Es beeinflusst Wetter, Klima, Landschaft, Fauna, Flora, Gesundheit, Wirtschaft, Politik und Kultur. Die Schweiz ist mit ihren unzähligen Quellen das Wasserschloss Europas. Allein im Gotthardmassiv entspringen die vier europäisch bedeutsamen Flüsse Rhein, Reuss, Ticino und Rhone. Zu deren Quellen führt der 90 Kilometer lange Vier-Quellen-Weg, den man in Tagesetappen oder in einer zusammenhängenden, fünftägigen Wanderung zurücklegen kann. Der Gotthardpass ist das Ziel der zweiten Tagesetappe auf dem Weg vom Oberalppass zum Furkapass.

Nationales St.-Gotthard-Museum

Im Nationalen St.-Gotthard-Museum ist der lange, beschwerliche Weg der Menschen nachgezeichnet, welchen sie gehen mussten, um diesen ungemein wichtigen Handels- und Verkehrsweg ständig zu verbessern und auszubauen. Das Museum zeigt die positiven wie auch negativen Aspekte der Strasse über den Pass. Aber auch die vielen grausamen Kämpfe, die an den Hängen des Gotthards stattfanden, werden eindrücklich thematisiert, aber auch die aufopfernde Hilfsbereitschaft der Hospizbewohner, das Leben der Säumer und der Postboten sind attraktiv dargestellt. Weitere Themen sind der Mut der Reisenden im Winter, die Organisation des Transportwesens, die Zeit der Postkutschen, die Untertunnelung des Berges für Bahn und Strasse, aber auch die Ausstrahlung der Ideen und Künste. Eine packende und äusserst eindrückliche Diashow beleuchtet die wichtigsten Themen, die



Die Themenwelt «Sasso San Gottardo» wurde im Sommer 2012 in der ehemaligen Festungsanlage «Sasso da Pigna» eröffnet und bietet eine Welt zum Entdecken, Staunen, Erleben und Nachdenken. (Bild: Sasso San Gottardo)



Ausstellung Kristalle, korrigiertes von Fred folgt, 2 Zeilen Legende auch

im Zusammenhang mit dem Pass stehen, und zeigt wunderschöne Bilder des Passes und seiner Umgebung.

Museo Forte Ospizio San Gottardo

Das Museum «Forte Ospizio San Gottardo» war Teil der Gotthardbefestigung. Zwischen 1894 und 1947 wurde es durch eine gemischte und verstärkte Festungsartillerie-Kompanie bemannt. Ihre Aufgabe war die Sicherstellung der Nord-Süd-

Verbindung, die Unterstützung der Südfront und die Verteidigung des Passes.

Schon von aussen ist das alte Werk gut erkennbar und macht richtig Lust darauf, auch das Innenleben dieser Befestigung anzusehen. Dort können 12-cm-Panzerhaubitzen, 5,3-cm-Kanonen, Maxim-Maschinengewehre, 4,7-cm-Infanteriekanonen, Minenwerfer und vieles mehr bestaunt werden. Videofilme zeigen Szenen der täglichen Arbeit und des Krieges 1914–1918. Der Rundgang durch



Oben links: Eine der 15 cm B Kanonen 42 L 42 im Artilleriewerk Sasso da Pigna, welche gegen Süden gerichtet ist und sicher einem Angreifer grosse Probleme bereitet hätte. Die Kanone kann nach einem Marsch durch ein langes Stollensystem besichtigt werden.

Unten links: Die Geschützstellung der 15 cm Festungsartilleriekanone 42 von aussen gesehen.

Oben rechts: Blick in den Mannschaftsschlafraum des Festungswerks Sasso da Pigna. Gemütlichkeit sieht doch etwas anders aus!

Unten rechts: Blick in den Maschinenraum der Festung, wo die notwendige Energie erzeugt wurde.

das alte Fort ist ein tolles Vergnügen. Mit viel Geschick und Liebe zum Detail wurden Szenen aus dem damaligen Festungsleben nachgebaut und zeigen dem staunenden Publikum, unter welchen Entbehrungen die Wehrmänner damals ihren Dienst absolvieren mussten. Lange Gänge und steil in die Höhe führende Treppen bringen die Besucher zu allen Einrichtungen der Festung. Auch hier gilt: Es ist nicht ein Museum, sondern das wahrhaftige Leben von damals, das man hier vorgeführt erhält. Eindrücklich auch der Schlafraum, wo man gewahr wird, wie eng die Soldaten damals beieinander leben mussten. Dann erhält man einen Einblick in die Küche der Festung, welche den Beweis erbringt, dass schon damals

gut gekocht werden konnte, sofern die Mittel dazu vorhanden waren. Am Schluss aber steht die Erkenntnis, dass auch aus diesem relativ einfachen Festungswerk grosse Wirkung erzielt werden konnte, sofern man aus den Geschützen herausholte, was möglich war.

Literatur:

- H. P. Nething: *Der Gotthard – eine Pass- und Verkehrsgeschichte*
- Auf hoher Bastion – Geschichte und Geschichten der Gotthardbrigade*
- Schweizerische Eidgenossenschaft / Gotthard Strassentunnel / AfBN
- AlpTransit Gotthard AG