

Wie viele polnische Internierte halfen beim Bau der Sattelleggstrasse ?

Autor(en): **Kälin, Kari**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungen des historischen Vereins des Kantons Schwyz**

Band (Jahr): **100 (2008)**

PDF erstellt am: **14.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-169354>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Wie viele polnische Internierte halfen beim Bau der Sattelleggstrasse?

Kari Kälin



Beim Strassenbau war Muskelkraft gefragt.

Die Schweiz internierte während des Zweiten Weltkrieges mehr als 100'000 Soldaten aus verschiedenen Ländern. Darunter befanden sich etwa 16'000 polnische Wehrmänner. Die meisten, rund 13'000, überschritten die Schweizer Grenze in der Nacht vom 19. auf den 20. Juni 1940 als Angehörige des 45. französischen Armeekorps. General Henri Guisan überwachte die Ankunft der Truppen in Saignelégier. Innert weniger Tage avancierte die Schweiz für gegen 30'000 französische und rund 13'000 polnische Soldaten zu einem sicheren Refugium. Während die französischen Soldaten Anfang 1941 repatriiert wurden, blieben die Polen bis zum Kriegende in der Schweiz.

Die internierten Polen wurden auf etwa 500 Lager in der ganzen Schweiz verteilt. Im Auftrag des Eidgenössischen Militärdepartements leitete das Eidgenössische Kommissariat für Internierung und Hospitalisation das Internierungswesen. Polnische Verbindungsoffiziere sorgten für einen ordentlichen Lagerbetrieb, indem sie sich für gute Beziehungen unter den Polen selbst sowie zwischen den Polen und den Schweizer Kommandanten und Behörden einsetzten. Zunächst sperrten die Behörden die Internierten hinter Stacheldraht ein; bewacht wurden sie von Schweizer Soldaten und Wachhunden. Im Mai 1941 wurde die Lage der polnischen Internierten erträglicher, als General Bronislaw Prugar-Ketling den Kontakt zu den Schweizer Behörden verbesserte, die Bildung und die kulturellen Tätigkeiten förderte. Die grossen Internierungslager wurden aufgehoben. Ab diesem Zeitpunkt konnten die Internierten in der ganzen Schweiz ihre Arbeitskraft dort zur Verfügung stellen, wo sie von der einheimischen Industrie und der Armee am dringendsten benötigt wurde. Insgesamt leisteten die polnischen Internierten zwischen sieben und acht Millionen Arbeitstage. Dabei bauten sie unter anderem 450 Kilometer Strassen, 63 Brücken, rodeten 1353 Hektaren Wald, machten 1000 Hektaren Brachland urbar und förderten 70'000 Tonnen Eisenerz. Rund 1000 Polen wurden in einem Hochschullager einquartiert und durften studieren, unter anderem an der katholischen Universität Freiburg. Die Mehrheit der Schweizer Bevölkerung schätzte die entwaffneten Soldaten aus dem Osten. Obwohl die Zivilbevölkerung laut dem (verhassten) Befehl vom 1. November 1941 praktisch keine Beziehungen zu den Internierten hätte aufbauen dürfen, wurden in den Jahren 1945 und 1946 rund 350 helvetisch-polnische Ehen geschlossen.

Im Kanton Schwyz existierten laut Jerzy Rucki (*Die Schweiz im Licht – Die Schweiz im Schatten*) in Küssnacht am Rigi, Reichenburg, Schwyz (Ibergeregg), Seewen

und Tuggen Internierten-Hauptlager, in denen mehrere hundert Polen untergebracht waren. Diese beteiligten sich unter anderem am Bau folgender Strassen: Sattelegg, Ibergeregg, Alosentobel–Hasenweg, Rinderweidhorn–Pfiffegg, Oberarth–Rigi. 1940 halfen gemäss «Bote der Urschweiz» rund 200 Polen beim Ausbau der Ibergereggstrasse. Die Männer aus dem Osten zeichneten sich laut Augenzeugen durch gute Disziplin und Einsatzfreudigkeit aus.

Die Quellenlage präsentiert sich schwierig, denn über die Lebenswelt, das Fühlen und Denken der internierten Strassenbauer ist nichts bekannt. Zudem drangen wegen der Militärzensur praktisch keine Informationen an die Öffentlichkeit. Wie haben die Polen die schweren Arbeiten verrichtet? Wie kamen sie mit den Arbeitsbedingungen und dem Lagerleben zurecht? War Letzteres erträglich? Pflügten die Polen trotz behördlichen Einschränkungen Kontakt zur Zivilbevölkerung? Diese Fragen bleiben weitgehend in eine dicke Nebelschicht gehüllt.

Einen Einblick über die Zusammensetzung der Belegschaft geben die Dokumente von Ingenieur Max Keller, dem Bauleiter der Satteleggstrasse. Fridolin Mächler-Mazener, der früher an der Satteleggstrasse in Vorderthal wohnte und heute in Wangen lebt, konnte Kellers Quellenmaterial erwerben. Er hat es freundlicherweise zur Verfügung gestellt. In der intensivsten Bauphase, in den beiden letzten Septemberwochen 1940, standen über 1000 Arbeiter im Einsatz. Zunächst gilt es festzuhalten, dass sich der weitaus grösste Teil der Belegschaft zu jedem Zeitpunkt aus Einheimischen rekrutierte, aus Arbeitern von Schweizer Baufirmen. Die Aussage, die Satteleggstrasse sei von polnischen Internierten gebaut worden, verzerrt also die Realität. Zudem steht es in den Sternen, ob die Mehrheit der internierten Soldaten überhaupt aus Polen stammte. Denn über die Nationalitäten der eingesetzten Internierten gibt Kellers Belegschaftsplan keine Auskunft. Wir können diesem lediglich entnehmen, dass zwischen der letzten Augustwoche 1940 und Ende der zweiten Dezemberwoche minimal 80 (August) und maximal 388 (Ende September) Internierte zum Hilfsdienst aufgeboden wurden. Ab Mitte Dezember 1940 bis zur Vollendung der Satteleggstrasse tauchen sie im Belegschaftsplan nicht mehr auf. Zwischen Juni und November 1940 halfen in jeder Woche zudem zwischen 12 und 108 Emigranten mit. Emigranten waren Flüchtlinge, denen die Behörden – in den meisten Fällen vor Kriegsausbruch – eine kurzfristige Aufenthalts- oder Toleranzbewilligung zur Organisation der Weiterreise



Blick in den karg möblierten Unterkunftsraum. Für schwerere Arbeiten wurden Pferde eingesetzt.



gewährt hatten. Konnten diese Personen die Schweiz nach Kriegsausbruch nicht verlassen, unterstanden sie den Kantonen. Über die Nationalität der Emigranten ist nichts bekannt.

Rosa Schuler-Schwendeler hat in ihrem Buch «Zwüsched Aubrig und Etzel» die Dokumente Kellers und jene Zeitungsberichte verwendet, die 1995 anlässlich des 80. Geburtstags Kellers in der Lokalpresse erschienen sind. Dem «March-Anzeiger» sagte Max Keller, die beinahe 300 Internierten hätten hauptsächlich aus Frankreich gestammt. Im «Einsiedler Anzeiger» (27. Oktober 1995) hiess es: «Um den Bau massiv zu beschleunigen, verfügte der Generalstab die Verschiebung von gut 300 Internierten der französischen Armee. Nebst den Franzosen waren auch viele Polen und Juden, die vor dem Nazi-Regime in die Schweiz flüchteten, am Bau der Sattelleggstrasse beteiligt.» Die Bevölkerung nahm die ausländischen Arbeitskräfte positiv auf. Die französischen Internierten durften in der Pfarrkirche Willierzell die Sonntagspflicht erfüllen.

Erwin Fux ist 1919 im Kanton Wallis geboren und erstellte auf der Vorderthalerseite die Bruchsteinmauern. Seine Darstellung stellt jene Kellers in Frage. Es scheint wahrscheinlich, dass zumindest auf Vorderthaler Gemeindegebiet vornehmlich polnische Internierte arbeiteten. Laut Fux wurden «die Arbeiten vorwiegend mit internierten Polen verrichtet, die zu 90 Prozent keine Erfahrung im Strassen- und Tiefbau hatten». Fux stand ein persönlicher Handlanger polnischen Ursprungs zur Verfügung. Laut Fux waren die Polen hauptsächlich in zwei Baracken untergebracht (Chrottenbödeli und Alp Eschenau). Sie erhielten Kost, Lo-

gis und ein wenig Sackgeld, «das nirgends hinreichte». Mit den Vorderthalern seien sie wenig in Kontakt gekommen. Ab und zu hätten sie den Sonntagsgottesdienst besucht. Viele Vorderthaler kauften den Internierten das Arbeitsgewand ab. Nach dem Krieg liessen sich keine Polen in Vorderthal nieder.

Fazit: Die Quellenlage lässt keine schlüssige Aussage darüber zu, aus welchen Ländern die Internierten zur Hauptsache stammten. Die Schwierigkeiten der Erinnerung der Beteiligten nach 30 oder 40 Jahren sind aus der «Oral-History-Forschung» bekannt.

Allerdings steht fest, dass die Sattelleggstrasse durch die Armee als Rückzugsmöglichkeit aus der Linthebene in die Innerschweiz konzipiert wurde. Auf der Vorderthaler Seite wurde eine Minenkammer angelegt, damit die Strasse im Falle eines Einmarsches fremder Truppen hätte gesprengt und unpassierbar gemacht werden können. Die Oberaufsicht hielt das vierte Armeekorps inne. Die 10.7 Kilometer lange (Bezirk Einsiedeln 5 km, Bezirk March 5.7 km) und 4.5 Meter breite Strasse wurden in vier Baulose unterteilt (Los 1 Willierzell–Steinboden, Los 2 Steinboden–Sattellegg, Los 3 Sattellegg–Güspi, Los 4 Güspi–Vorderthal). Der Arbeitbeginn fiel auf den 1. Mai 1940, vor Wintereinbruch 1941 war die Strasse durchgehend befahrbar. Bauleiter Keller beendete seine Tätigkeit auf der Sattellegg am 10. Juni 1942. Die Passstrasse – sie kostete die Eidgenossenschaft mehr als vier Millionen Franken – blieb für den Zivilverkehr vorerst geschlossen. Zähe Verhandlungen über die Eigentums- und Unterhaltsverhältnisse verzögerten die Öffnung. Die Enteignung der Grundeigentümer (Genoss-

samen, Korporationen, Private) konnte erst 1944 abgeschlossen werden. Am 15. Juni 1948 wurde die Passstrasse für den Zivilverkehr freigegeben.

Beim Bau der Sattelleggstrasse schuf das Militär Fakten, ohne die Grundeigentümer über das Vorhaben zu informieren. Als sich das vierte Armeekorps (Oberst Kobelt und Oberst Sigrist) am 8. August 1940 erstmals zu Gesprächen mit Vertretern der Schwyzer Regierung, der Bezirke March und Einsiedeln, der Gemeinden Vorderthal und Innerthal sowie diversen Genossamen, Korporationen und privaten Eigentümern traf, rügte Kantonsrat Urban Hensler (Genossame Dorf Binzen, Einsiedeln), dass die Armee zuerst mit dem Bau begonnen hatte und erst danach zum Verhandlungstisch bat. Oberst Kobelt schrieb der Strasse schon beim ersten Treffen eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung zu. August Bettschart, Baudirektor des Kantons Schwyz, betonte, dass bei einer allfälligen zivilen Nutzung die Bezirke Einsiedeln und March in touristischer Hinsicht profitieren könnten. Diese zeigten aber nie Interesse an einer Übernahme der Passstrasse. Sie sei von der Armee ohne ihr Zutun gebaut worden. Ausserdem hätten sie den Fahrweg nicht durch Rutschgebiete angelegt.

Nach einem langjährigen Seilziehen – Knackpunkt war das Geld – übernahm der Kanton Schwyz die Sattelleggstrasse 1959 in sein ziviles Strassennetz. Der Bund überwies eine Auskaufsumme von 670'000 Franken nach Schwyz. Dieser Betrag wurde für den Unterhalt und vor allem fürs Asphaltieren (staubfrei machen) verwendet. Die Bezirke Einsiedeln und March leisteten einen einmaligen Beitrag an den Ausbau der Sattelleggstrasse. 1961 wurden die letzten «Entstaubungsarbeiten» abgeschlossen.

Literatur

- Emery Laurent/Jungo Christian/Sygnarski Jacek, *Aufnahmeland... Hoffnungen und tägliches Leben der polnischen Internierten in der Schweiz 1940–1946*, in Bildern, Fribourg 2000.
- Privatarchiv Fridolin Mächler.
- Rucki Jerzy, *Die Schweiz im Licht – Die Schweiz im Schatten*, Kriens 1997.
- Schuler-Schwendeler Rosa, *Zwüsched Aubrig und Ertzel, Nimoull ä Würsch wouri Gschichtä us äm Wägital i dä Märchler Mundart*, Altendorf 2006.