

Die Entwicklungen der Säumerwege: alpenquerende Urner Verkehrswege

Autor(en): **Hagmann, Alfred / Steifer, Urs**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **110 (1992)**

Heft 17-18

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77894>

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.

ASIC-Artikelreihe: Neuartige Aufgaben

Die Entwicklung der Säumerwege

Alpenquerende Urner Verkehrswege

Uri als Alpenquerung

Genua und Venedig waren bis ins 17. Jahrhundert die wichtigsten Handelshäfen für Norditalien, das Gebiet der Schweiz und den süddeutschen Raum (vgl. Bild 1). Zwischen Mailand, dem Handelszentrum des Piemonts, und

Frankfurt, dem ehemals und auch heute noch bedeutendsten Binnenhandelsplatz Westdeutschlands, stellt die Route über Basel – Luzern, durchs Urnerland nach Locarno – Mailand die kürzeste transalpine Verbindung dar. Die eigentliche Bergstrecke ist etwa gleich lang wie jene des Splügens und des San Bernardinos im Osten oder des Grossen

St. Bernhards im Westen. Die Gottthardroute zeichnet sich allerdings durch besonders kurze Anmarsch- bzw. Zufahrtswege aus. So ist die Strecke von Luzern bis zur Gottthardpasshöhe nur gerade halb so lang wie jene vom Bo-

VON ALFRED HAGMANN,
ZÜRICH, UND URS
STEIGER, HORW

densee auf den Splügen (vgl. Bild 2, oben). Zudem gelangte man bis zum Bau des Strassennetzes mit dem Schiff auf dem Vierwaldstättersee und dem Lago Maggiore auf bequeme Weise weit ins Alpengebiet hinein (vgl. Bild 2, unten).

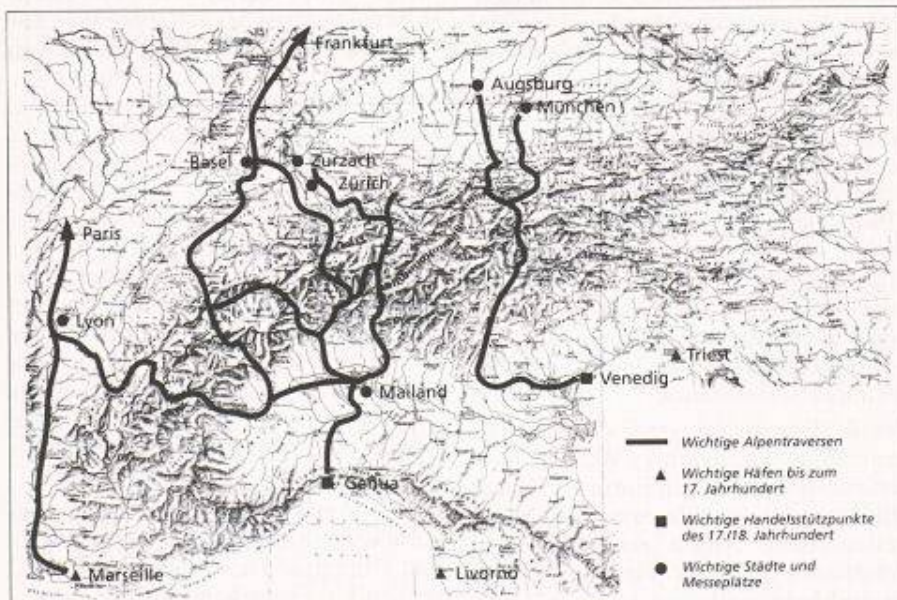


Bild 1. Neben der oberrheinischen Tiefebene gehörte der grösste Teil des schweizerischen Mittellandes in den Bereich der zentralen Alpenroute. Sogar die Route von Paris nach Mailand über Basel und den Gotthard war mit 185 noch um 23 Stunden kürzer als jene über Dijon und den Mt. Cenis

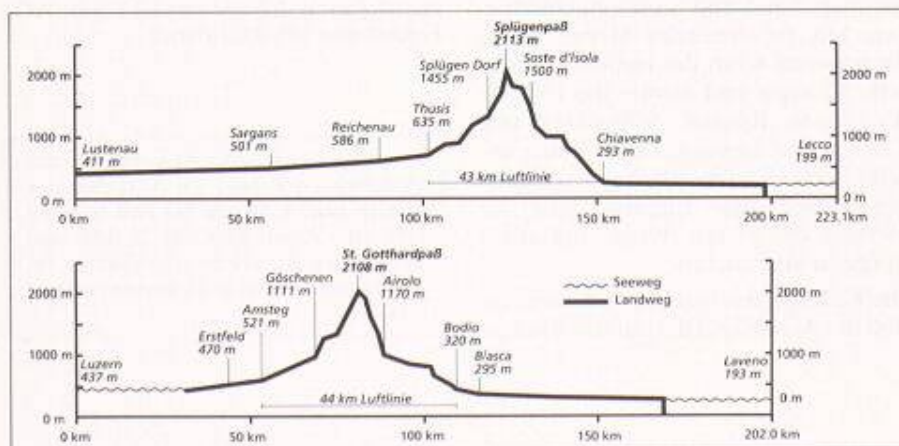


Bild 2. Splügen und Gotthard, die beiden härtesten Konkurrenten im Vergleich. Dank der Möglichkeit, auf dem Wasserweg weit in die Alpen zu gelangen, verkürzt sich die Reisezeit durch die Zentralalpen markant



Bild 3. So sah David Herrliberger die La-winengefahr im Jahre 1754



Bild 4. Schon zur Zeit Goethes suchte man in diesen Unterständen Schutz vor der gefürchteten Bristlavi oberhalb von Amsteg

Hindernisse und Gefahren für die Verkehrswege

Die Route durch die Zentralalpen wies aber auch stets bedeutende Nachteile auf. In den engen Abschnitten des Reusstales und in der oberen Leventina war sie stärker durch Steinschlag und Lawinen bedroht als andere Transitrouten (vgl. Bild 3 und 4). Im Winter waren nicht selten tage- oder wochenlang Verkehrsunterbrüche zu gewärtigen (vgl. Bild 5). Das Reusstal wurde zudem immer wieder von grossen Überschwemmungen heimgesucht. Gefürchtet waren auch die Föhnstürme, welche den Schiffsverkehr entweder lahmlegten oder zumindest zu beträchtlichen Verspätungen führten. So galt denn die Losung: bei schönem Wetter über den Gotthard, bei schlechtem über den Splügen.

Alte Transitwege (vor 1200)

Auch vor der Öffnung der Schöllenen war der zentrale Alpenraum ein bekannter Transitweg (vgl. Bild 6). Das untere Reusstal diente dabei als Zugang zum Chrüzlipass, der nach Disentis und weiter über den Lukmanier führt. Römische Münzen aus dem 2. und 4. Jahrhundert wurden auf dem Bözberg, hoch über der Schöllenen, sowie auf der Fellilücke und in Hospental gefunden. Sie belegen Routen aus dem Reusstal ins Urserental. Diese Übergänge dürften als Zugang zum Gotthardpass im 12. Jahrhundert schon einige Bedeutung erlangt haben, denn der Mailänder Bischof hielt es für nötig, eine Kapelle auf der Gotthardpasshöhe zu errichten. Trotz dieser Verbindungen wirkte die Schöllenen als Riegel. Für das Urserental waren die West-Ost-Beziehungen massgebend. Ursern, das «Bärental», gehörte seit dem 8. Jahrhundert zum Kloster Disentis. Ab Mitte des 12. Jahrhunderts wanderten Walser über die Furka ins Urserental ein und gründeten Kolonien, beispielsweise Andermatt (an der Matte).

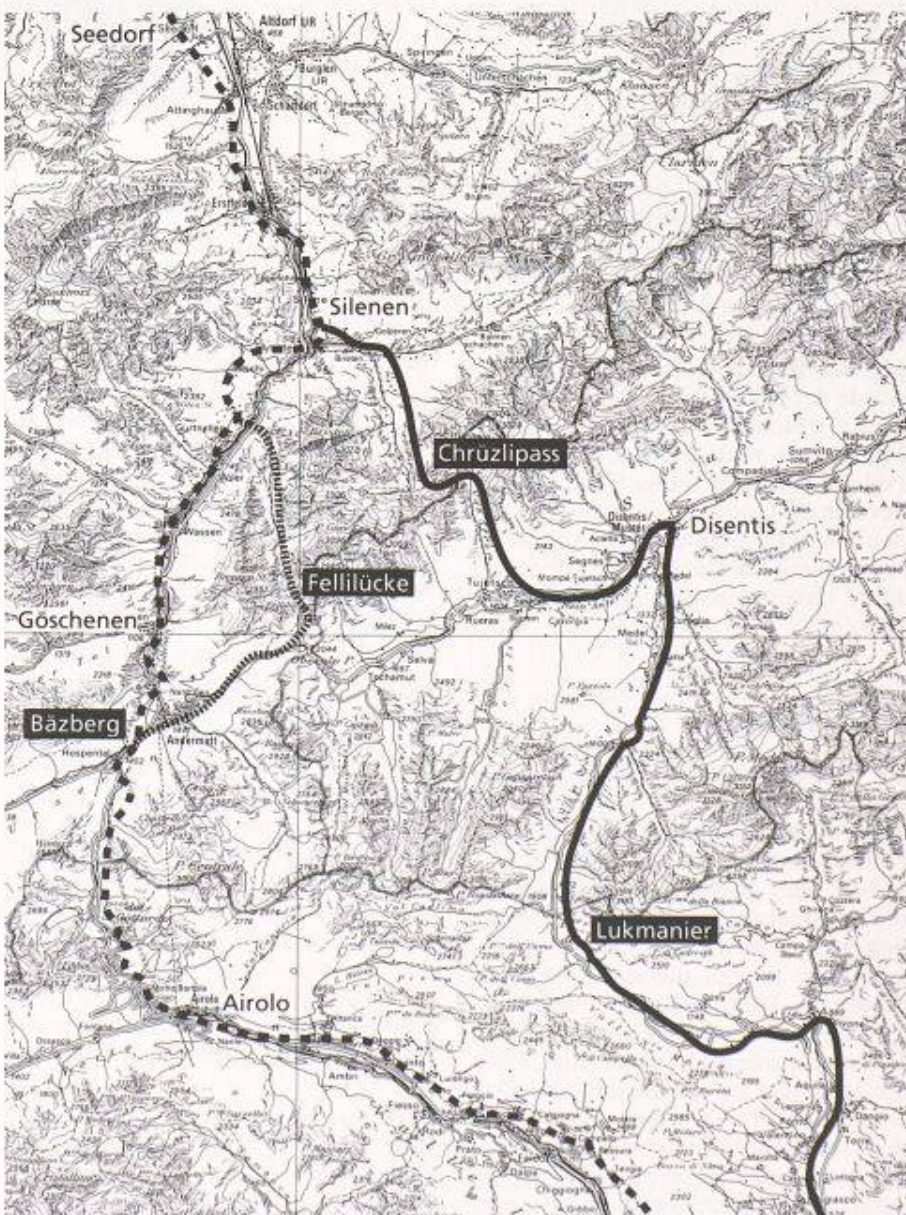
Der Weg durch die Schöllenen (ab etwa 1200)

Wahrscheinlich waren es die im Urserental ansässigen Walser, welche mit der Twärenbrücke und der Teufelsbrücke die Schöllenschlucht von oben her begehbar machten. Man nimmt an, dass sie dabei jenes System anwandten, welches sie in ihrer ehemaligen Heimat für den Bau von Wasserleitungen benutzt hatten. Es lässt sich kaum mehr feststellen, wann die Twä-

Bild 5. Schnee und Kälte stellen nicht nur an die Erbauer, sondern auch an die Benutzer der Verkehrswege hohe Anforderungen



Bild 6. Transitwege durchs zentrale Alpengebiet vor der Öffnung der Schöllenen: Über den Bözberg (gestrichelte Linie), über die Fellilücke (verdeckte Linie) sowie über den Chrüzlipass und den Lukmanier (ausgezogene Linie)



Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 24.7.90

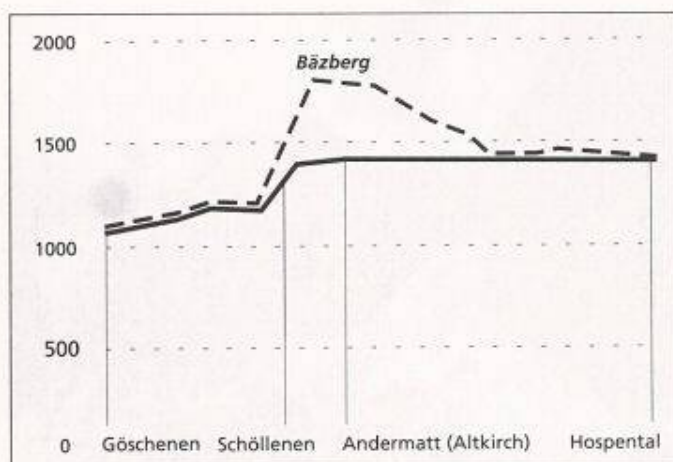


Bild 7. Mit dem Weg durch die Schöllenen konnte der beschwerliche Weg über den Bözberg erheblich verkürzt werden



Bild 8. Seit dem 16. Jahrhundert überspannen Steinbrücken die Schöllenschlucht

renbrücke erstmals den Weg um den Chilchberg zur Teufelsbrücke, welche auch stiebender Steg genannt wurde, ermöglichte. Nach heutiger Erkenntnis dürfte dies in der 2. Hälfte des 12. Jahrhunderts gewesen sein.

Mit der Erschliessung der Schöllenen wurde der Höhenunterschied des Passweges wesentlich verringert und der Marsch um rund 3 Stunden verkürzt (vgl. Bild 7). Dank dieser Erleichterung gewann die Gotthardroute rasch an Bedeutung. Die Öffnung der Schöllenen stand damit am Beginn einer über 600 Jahre dauernden Zeit des Saumwegverkehrs.

Die Steinbrücken

Im gebirgigen Urnerland bedeuteten die Brücken wichtige Fixpunkte des Saumweges. Anfänglich waren diese in einfachster Weise aus Holz gebaut. Unterhalt und periodische Erneuerung dieser Brücken verursachten beträchtliche Kosten für die Talschaften Urserns und Uri; das zu diesem Zweck geschlagene Holz hinterliess sichtbare Lücken in den umliegenden Wäldern. Dadurch wurde die Lawinen- und Steinschlaggefahr zusehends erhöht. Das wachsende Verkehrsaufkommen auf der Gotthardroute und der damit verbundene Zollertrag ermöglichten aber zusätzliche Investitionen. Nach und nach wurden ab dem 16. Jahrhundert im

oberen Reusstal die Holzbrücken durch Steinbrücken ersetzt (vgl. Bild 8). Neben der Teufelsbrücke existierten bald sieben weitere Steinbrücken. Diese wurden im allgemeinen als Kreis- oder Korbbogenbrücken in Trockenmauerkonstruktion, das heisst ohne Verwendung von Kalkmörtel, ausgeführt. Um den starken horizontalen Druckkräften standzuhalten, wurde meist der anstehende Fels als Widerlager gewählt. Die nutzbare Breite dieser Brücken lag zwischen 2,5 und 3 Metern, gerade ausreichend für das Kreuzen zweier beladener Saumtiere (rund 2 x 1,5 Meter).

In bezug auf die Bauweise stellte die 1649 errichtete und 1987 vollständig zerstörte Häderlisbrücke (vgl. Bild 9) eine Ausnahme dar. Nachdem eine Vorgängerbrücke aus Stein durch die Fluten der Reuss zerstört worden war, beschloss der Talrat von Ursern die Verwendung von Kalkmörtel: «Vnd diweil man an der alten Brugkh fürnemlich disen mangel erspürt, das Sy allein mit drucknem gemeur, mit händ vnd Steinen untereinanderen zwüschen deme gewölben vssgefüllt, das das ganze werkh mit Kalch vnd guten Steinen vssen und innen gemauert vnd gemacht werden solle».

Der Name der Häderlisbrücke, welche auch Sprengi-, Langen- oder St. Niklausenbrücke genannt wurde, leitet sich von Hader her. Der Stein, auf welchem der Hauptpfeiler der Brücke fun-

dierte, stellte nämlich zugleich die Grenze zwischen dem Land Uri und der Talschaft Ursern dar. Diese waren für den Unterhalt je eines Teils der Brücke verantwortlich. Beispielsweise auch als im Jahre 1700 der grosse Bogen auf der Urserner Seite während eines Hochwassers einstürzte. Das Hochwasser von 1987 riss schliesslich die ganze Brücke mit sich fort. In sorgfältiger Detailarbeit wurde dieses Werk aus dem 17. Jahrhundert wieder errichtet und am 21. September 1991 feierlich eingeweiht.

Das Urnerloch (1708)

Trotz Teufelsbrücke und der 70 Meter langen Twärrenbrücke blieben die Schöllenen und der Chilchberg das Nadelöhr der Gotthardroute. Besonders die Holzbrücke um den Chilchberg wurde immer wieder von den Fluten der Reuss mitgerissen und erforderte aufwendige und gefährliche Unterhaltsarbeiten. Als 1707 die Reuss einmal mehr ihr Zerstörungswerk vollbracht hatte, wurde beschlossen, die Twärrenbrücke zum allerletzten Mal zu erneuern. Der Tessiner Festungsbaumeister Pietro Morettini wurde beauftragt, ein Loch durch die Chilchbergnase zu sprengen.

Bereits 1708 konnte das 64 Meter lange «Urnerloch», der erste Tunnel im Alpenraum, begangen werden (vgl. Bild 10). Ohne Kunstlicht und gerade hoch genug, dass die Saumtiere ohne Reiter

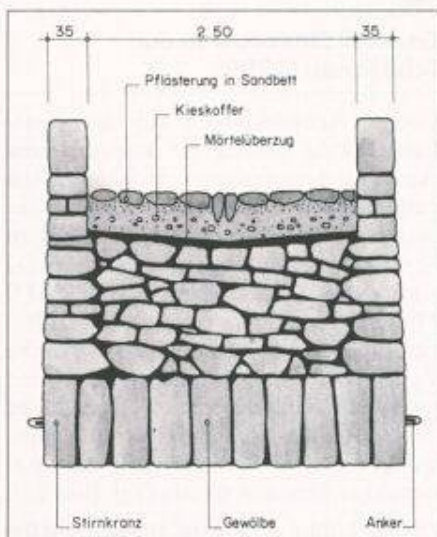


Bild 9. Planquerschnitt für die Rekonstruktion der Häderlisbrücke

einen Durchgang fanden, bedeutete dieser Felsengang eine wesentliche Erleichterung des Gebirgsweges. Erst mit dem Bau der Gotthardstrasse wurde das Urnerloch für den Kutschenverkehr passierbar gemacht. Die einstige Schlüsselstelle, die Twärrenbrücke, ging schnell in Vergessenheit, und erst später rankte sich so manche Legende um den waghalsigen Steg.

Der frühe Gotthardhandel

Bald nach der Öffnung der Schöllenen begannen Säumergenossenschaften das Transportwesen (vgl. Bild 11) kollektiv zu regeln. In Säumer- und Teilerbriefen wurden Zuständigkeiten und Rechte für den Gütertransport festgelegt. Auf der Urnerseite oblag das Monopol für den Transport bis zur Passhöhe vier Genossenschaften. Sie erhoben von jeder Saumlast den Fuhrlohn. An den Grenzen der Säumerbezirke wurden die Güter in Susten abgeladen und nach einer bestimmten «Kehrordnung» von den Säumern der benachbarten Genossenschaft weitergeführt. Gegen Entrichtung einer «Fürleite» durfte ein Transport auch durch das Gebiet einer anderen Genossenschaft gesäumt werden.

Wirtschaftliche Auswirkungen des Gotthardweges für Uri

Schon die Habsburger hatten in der Frühzeit des Gotthardtransits ihren Haushalt massgeblich durch die Zölle im Urnerland finanziert. Die Urner taten es ihnen gleich. Von den Weggeldern und Zöllen, angeblich zum Unterhalt der Saumwege eingezogen, wurde kaum ein Viertel für diesen Zweck auf-

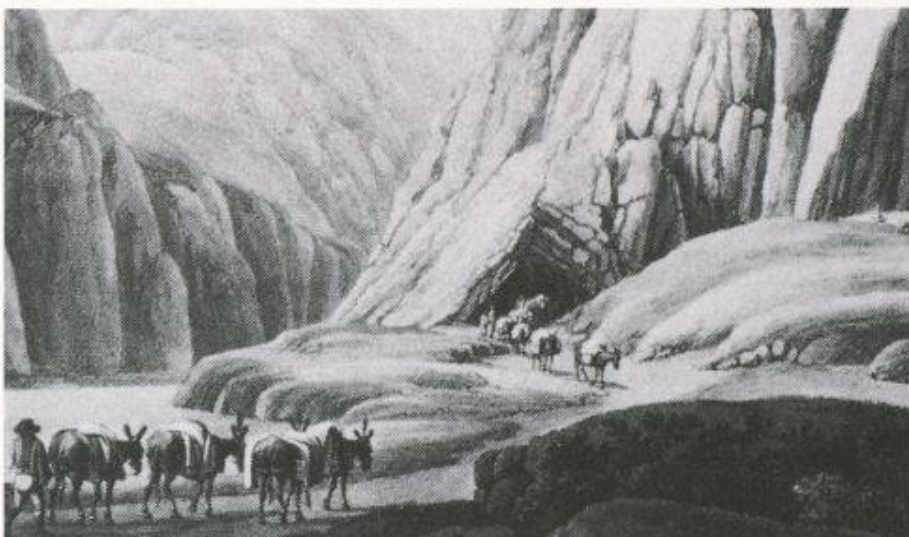


Bild 10. Der Durchgang durch den Chilchberg erleichterte den Säumern den Zugang zur Schöllenen



Bild 11. Säumerkolonnen, beladen mit Collis, Weinfässern und Spalenkäse, unterwegs auf dem mit Granitplatten belegten Gotthardweg bei der Teufelsbrücke

Zolleinnahmen und Staatsausgaben des Staates Uri 1805-1850 (in 1000 Fr.)



Bild 12. Die Zolleinnahmen Uris lagen auch im Vergleich zu anderen Orten sehr hoch. Sie deckten zeitweise bis zwei Drittel aller Staatsausgaben

gewendet. Der Rest füllte die Kasse der Talgenossenschaft, später jene des Staates Uri (vgl. Bild 12). Die hohen Urner Zölle machten den Gotthard aber zeitweise auch unattraktiv.

Seit dem 16. Jahrhundert blühte der sogenannte «Welschland-Handel», d.h. der Exporthandel von innerschweizerischem Käse und Vieh nach Italien. Die Urner exportierten vor allem Käse und



Bild 13. 1799, 25. September: Die dramatisch dargestellte Schlacht bei der Teufelsbrücke zwischen den Russen (links) und den Franzosen (rechts)

Bildnachweis: PTT-Museum, Bern: Bilder 5, 10 und 11, Schweizerische Bundesbahnen, Archiv der Kreisdirektion II: Bild 8; Schweizerisches Landesmuseum, Zürich: Bild 13

vernachlässigten dabei sowohl die Viehzucht als auch die Produktion von Grundnahrungsmitteln. Das eigene Heu verkauften sie lieber an die mit ihren Viehherden durchziehenden Viehhändler oder an Säumer und Fuhrleute. Dies führte manchmal so weit, dass sie ihr eigenes Vieh im Winter in andere Kantone ans Futter stellen mussten.

Durch die vernachlässigte Produktion von Grundnahrungsmitteln wurden die Urner extrem krisenanfällig. Solange

der Gotthardhandel normal ablief, konnten sie sich die notwendigen Güter laufend beschaffen. Stiegen aber die Preise aufgrund von Missernten an, kam es im Urnerland regelmässig zu Hungersnöten. In diesen Fällen suchten sie Hilfe bei ihren eidgenössischen Verbündeten in Luzern. Nicht immer wurde ihnen diese gewährt. Andererseits fanden eine Anzahl von Spezialhandwerkern wie Steinspalter, Maurer, Wagner, Schmiede, Sattler und Seiler, aber auch Sustleute und Säumer, stets ein gutes Auskommen.

General Suworow in der Schöllenen (1799)

Grosse Auswirkungen auf den Gotthardverkehr hatten die kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen den russischen Truppen unter General Suworow und den Truppen Napoleons im September 1799. General Suworow versuchte mit seiner Armee von 26 000 Mann, zahlreichen Pferden und Artillerie von Süden über den Gotthard in die Zentralschweiz einzudringen. Das grösste Gefecht fand am 25. September in der Region der Teufelsbrücke statt, wobei diese schwer beschädigt und unbegehrbar gemacht wurde (vgl. Bild 13).

Dieser kühne Alpenzug hatte die Russen 7000 Tote gekostet. Zurück blieb eine völlig ausgeplünderte Talschaft, deren Viehbestand weitgehend geschlachtet, deren Heuvorräte zum grössten Teil aufgezehrt oder verdorben waren. Infolge Holz mangels waren Dutzende von Scheunen niedergerissen und verbrannt worden. Das Land Uri lag nach dem Kriegsjahr in tiefem Elend und war nicht in der Lage, den Passweg wieder instand zu stellen. So brach der Transitverkehr über den Gotthard für Jahre zusammen und suchte sich seinen Weg über die ohnehin billigeren Bündner Pässe.

Adresse der Verfasser: Dr. A. Hagmann, dipl. Bauing. ETH/SIA/ASIC, Basler und Hofmann, Ingenieure AG, Forchstrasse 395, 8029 Zürich, und Urs Steiger, dipl. Natw. ETH, Wissenschaftsjournalist, 6048 Horw (vormals Basler & Hofmann).

ASIC-Artikelreihe: Neuartige Aufgaben

Von der Kutsche zur neuen Alpentransversalen

Alpenquerende Urner Verkehrswege

Die Fahrstrasse

Die Fahrbarmachung der Gotthardstrasse hatten die Regierungen der Kantone Tessin, Uri, Schwyz und Luzern schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts diskutiert. Der Tessin hatte bereits Schritte in dieser Richtung unternommen, während die Urner unter Hinweis auf ihren Geldmangel sich immer wieder dagegen wehrten. Die Konkurrenz

durch den Bau der Splügenstrasse war es schliesslich, die die Urner zum Handeln antrieb. Zwei Jahre nach dem Be-

VON NUTAL BISCHOFF, ZÜRICH,
UND URS STEIGER, HORW

schluss der Landsgemeinde konnte 1820 mit dem Bau begonnen werden. Der Auftrag ging an den billigsten Be-



Bild 1. Passstrasse am Gotthard