

Zeitschrift: Unsere Kunstdenkmäler : Mitteilungsblatt für die Mitglieder der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte = Nos monuments d'art et d'histoire : bulletin destiné aux membres de la Société d'Histoire de l'Art en Suisse = I nostri monumenti storici : bollettino per i membri della Società di Storia dell'Arte in Svizzera

Herausgeber: Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte

Band: 34 (1983)

Heft: 3

Artikel: Wege

Autor: Högl, Lukas

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-393506>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

WEGE

von Lukas Högl

Verkehrswege sind Zeugen der Kultur, wer möchte das bezweifeln? Grosser St. Bernhard, Schöllenen–St. Gotthard, Viamala: grosse Namen der Schweizer Geschichte. Die Geschichte der Wege, Strassen, Eisenbahnlinien ist ein zentraler Teil der Geschichte des Passlandes Schweiz, wie wir alle in der Schule gelernt haben. Und doch: Der Abbruch der einst monumentalen Axenstrasse läuft auf vollen Touren; um die kläglichen Reste der eigentlichen (der mittelalterlichen, im Jahr 1888 eingestürzten) Teufelsbrücke scheint sich kein Mensch zu kümmern; die eindrückliche Kunststrasse in der Schlucht des Monte Piottino bricht Stück um Stück ins Felsenbett des kärglich fliessenden Tessin. Das sind nur drei Stationen auf dem Leidensweg des alten Sankt Gotthard. – Und eben in diesem Heft muss ein Architekt feststellen, dass die Sustenstrasse – wer erlebte nicht schon fasziniert ihre Bilderbuchszenerien? – ein Kunstwerk ist, ein Kunstwerk, von dem der offizielle Kulturbetrieb bisher keine Notiz genommen hat. Zur Probe: Der «Kunstführer durch die Schweiz» erwähnt zwischen Wassen und Innertkirchen die Meianschanze und zwei Maillart-Brücken, aber mit keinem Wort die Strasse selbst.



Abb. 1. Ober Gurtellen UR. Umgehungsweg der Reuss-Schluchten zwischen Wiler und Amsteg. Die Trittrillen, die das Ausgleiten von Fuss und Huf verhindern sollen, sind von der Begehung während Jahrhunderten fast wieder ausgelöscht (Koord. 691 37/178 24. Massstab mit 10-cm-Teilung)



Abb. 2. Flims-Fidaz GR. Der Leiteraufstieg zu den Pinutwiesen wird bereits im 18. Jahrhundert erwähnt. Die jetzige Stahlkonstruktion ist zu grossen Teilen von Steinschlag zerstört, seit sie nicht mehr unterhalten wird



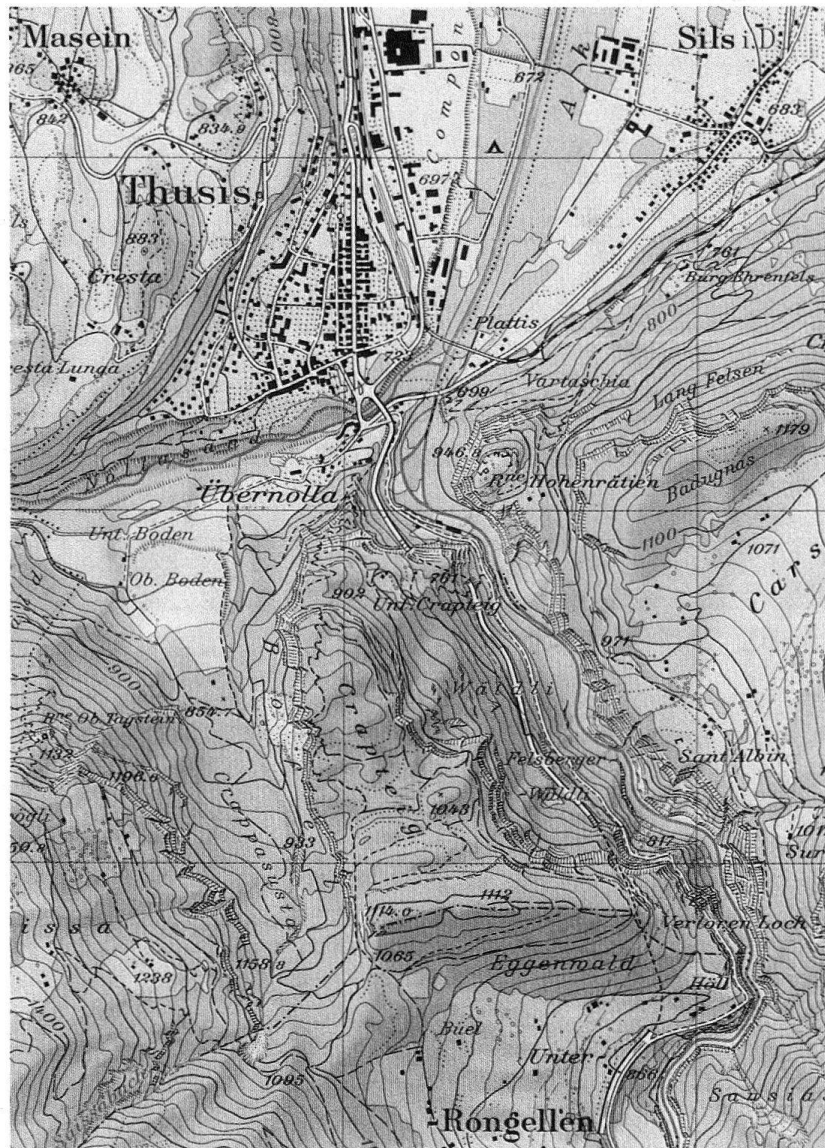
Abb. 3. Die «Alte Kaserne» am Simplonpass. In den Formen überklarer Geometrie der französischen Architektur der Revolutionsjahre ist dieses Schutzhaus errichtet aus dem Gestein und vor der Kulisse der wild-unzugänglichen Gondoschlucht: Spur ferner Ereignisse im Gebirgsland

In dieser Situation kann es gar nicht hoch genug geschätzt werden, dass der Bund aktiv geworden ist, indem er, wie unlängst der Presse zu entnehmen war, ein «Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz» in Auftrag gegeben hat, das dereinst die Grundlage für Schutzmassnahmen (und weitere Forschungen) bilden soll¹. Auch andere Ansätze sollen nicht verschwiegen werden: So bleibt die imposante Landwasserstrasse, wo der Fahrverkehr jetzt im Tunnel verläuft, als Wanderweg erhalten; so sind im kantonal ernerischen «Verzeichnis der Schutzobjekte» die meisten Strecken des Gotthardweges aufgeführt; so betrat fast unbemerkt die Serie «Schweizerische Kunstführer» neues Terrain mit dem Heft «Der St. Gotthard und seine Hospize»²: In der Einleitung stellt P. A. Donati die Verbindung zwischen den Hospizgebäuden, von denen der Führer in interessanter Weise handelt, und dem St.-Gotthard-Passweg her, deutet dessen vielfältige Abhängigkeiten und Einflüsse an und hebt den Weg damit in den Rang des sogar kunstgeschichtlich Relevanten.

Dass Ähnliches bisher so selten geschah, liegt nicht an einem geringen kulturgeschichtlichen Wert der alten Verkehrseinrichtungen, sondern wohl an ihrem komplexen Charakter, dem weder mit reiner Feldarchäologie noch mit nur papierener Geschichtsforschung und schon gar nicht mit kunstgeschichtlichem Werkzeug wirklich beizukommen ist.

Zunächst geht es bei den Verkehrswegen gewiss um das eigentliche Verkehrsbauwerk, um den Artefakt (Abb. 1). Die paar Trittrillen bei Gurtneilen sind an sich aber ziemlich belanglos. Erst im Blick auf die Entwicklung, an deren Anfang sie stehen, erhalten sie ihre Bedeutung. Sobald die Anforderungen steigen, und damit auch die notwendigen Mittel vorhanden sind, wird ein Bauwerk geschaffen, das in waghalsig-kunstvoller Anlage undurchsteigbar scheinende Felsabstürze bezwingt, wie in der Daubenwand ob Leukerbad, oder es überspringt als kühn gespannte Teufelsbrücke schaurige Abgründe und durchbricht als Tunnel den harten Granit. Der Strassenbau hat ein wichtiges Kapitel der Technikgeschichte geschrieben, das noch auf sein eingehendes

Abb. 4. Thusis GR. Zwei Ausbautappen der Viamalastrasse formten die Anlage des Fleckens Thusis: Das Oberdorf folgt dem alten Weg zur südwestlich von Thusis gelegenen Nollabrücke. Das Neudorf ist schnurgerade auf die neue Nollabrücke ausgerichtet, die mit der Bezwingung des «Verloren Loch» in den Jahren um 1820 errichtet wurde. Ausschnitt aus Blatt 1215, Thusis. Landeskarte der Schweiz 1:25 000. Eidgenössische Landestopographie Wabern-Bern 1973. (Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 14. 6. 1983)



Studium wartet. Und seine Bauten warten in vielen Fällen noch auf gebührende Beachtung und Schutz.

Jeder bedeutendere Verkehrsweg bildet ein komplexes System mit den Bauwerken, die entlang der Richtschnur des Weges angeordnet sind. Dieses System kann gewachsen sein, Stück um Stück ankristallisiert die Marktflecken, Kapellen, Herbergen, Erinnerungskreuze, Hufschmieden, Susten, Unterstände, heute Tankstellen, Raststätten, Werkhöfe, oder als grosser Wurf geplant und verwirklicht wie Napoleons Simplonstrasse mit ihren Festungsbauten, Zollstellen und nicht weniger als elf Schutzhäusern (Abb. 3). Der Weg ist zudem eine geschichtliche Erscheinung, er passt sich den Erfordernissen an und wandelt sich mit seinem ganzen Tross von «Wegbegleitern» in der Zeit. Er formt wesentlich auch die Siedlungsbilder, und in ihrem Spiegel bleiben umgekehrt oft frühere, sonst kaum mehr fassbare Wegverläufe über Jahrhunderte hinweg sichtbar (Abb. 4).

Die Beschäftigung mit Verkehrswegen ist deshalb zwangsläufig Auseinandersetzung mit dem ganzen System, und zwar in all seinen zeitlichen Wandlungen. Der Weg erklärt also einerseits die einzelnen Bauten, Einrichtungen, Siedlungsbilder, stellt sie in ihren Zusammenhang, gibt ihnen – was für den Denkmalpfleger äusserst wichtig ist – eine Stellung und Bedeutung, die ihnen isoliert nie zukommen würde. Andererseits zwingt sein zeitbedingter Charakter zum Blick in die ganze historische Tiefe, von den frühesten auffindbaren Spuren bis zum Autobahnabschnitt, von dessen gestriger Eröffnung die Zeitung heute berichtet. Gerade im Zusammenhang mit dem erwähnten Bundesinventar wird für einen genügenden Einbezug der neueren Werke zu kämpfen sein. Der Qualität einer Sustenstrasse etwa ist Rechnung zu tragen in einer Weise, wie es das «Schwesterinventar» ISOS³ für die Ortsbilder beispielhaft versucht.

Besonders als Fernverbindung ist der Weg stark von aussen bestimmt und prägt damit eine Landschaft und die in ihr lebenden Menschen auf ganz besondere Weise. Der Urner Landarzt Eduard Renner schreibt davon in seinem «Goldenen Ring über Uri» folgendermassen: «Der dritte grosse Lebensraum dieses Volkes ist die Strasse, der Passweg.» Und weiter: «Der neue Pass trug nun Gewaltiges zur Schaffung jener Wirtschaftsform bei, die für den Bergler jahrhundertlang bestimmend war. Vorerst wurde er vielen Bauerngeschlechtern der eigentliche Lebensraum: Als Fergen und Schiffer, als Säumer, Fuhrleute und später als vielbewunderte Postillone, dann als Händler und Viehhändler, von adeliger Haltung, vermittelten sie den Verkehr über den See und das trotzig Gebirge. Der Pass trug in die Welt der Hirten das neue Moment der Weite hinein, die Verbindung mit dem Unendlichen, Imaginären, welches eine Vorbedingung für alles Magische zu sein scheint⁴.»

Umgekehrt ist der Weg das Werk von Menschen, die sich in ihrem Lebensraum behaupten müssen. So ist der halsbrecherische Aufstieg von Fidaz zu den Pinutwiesen nicht nur eine eindruckliche technische Leistung des 18. Jahrhunderts, sondern vor allem auch ein ergreifendes Zeugnis des Kampfes einer Gemeinde um nutzbares Land (Abb. 2). In beiden Fällen ist aber der Weg im tiefsten Sinne Teil der Kulturlandschaft, auf ihm überschneiden sich ihre vielfältigen Teilaspekte.

Die Beschäftigung mit Verkehrswegen ist deshalb immer Auseinandersetzung mit der von Menschen über Zeitalter hinweg geschaffenen Kulturlandschaft. Nur der ganze, weite Gesichtswinkel der Betrachtung von Kulturlandschaft ist dem Studium der Verkehrswege angemessen. Und umgekehrt trägt jeder, der sich mit Kulturlandschaft abgibt, Ingenieur und Planer, Geograph und Kunsthistoriker, Denkmalpfleger und Landschaftsschützer mit an der Verantwortung für die Kulturdenkmäler des Verkehrs.

Anmerkungen

¹ Die erste Publikation der Arbeitsgruppe: BARRAUD, CRISTINE, MARKUS HÄCHLER, GUSTI POLLAK, Herausgeber: K. Aerni und H. Herzig, Universität Bern. Bibliographie IVS 1982. Bern 1983.

² FRANSIOLI, MARIO. «Der St. Gotthard und seine Hospize». Bern 1982. (*Schweizerische Kunstführer* Nr. 317–318).

³ *Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder der Schweiz.*

⁴ RENNER, EDUARD. *Goldener Ring über Uri*. 3. Auflage, Zürich 1976.