Zeitschrift: NIKE-Bulletin
Herausgeber: Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung
Band: 19 (2004)
Heft: 1: Bulletin

Artikel: Vom Trampelpfad zur Autobahn
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-726823

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: 07.08.2025

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

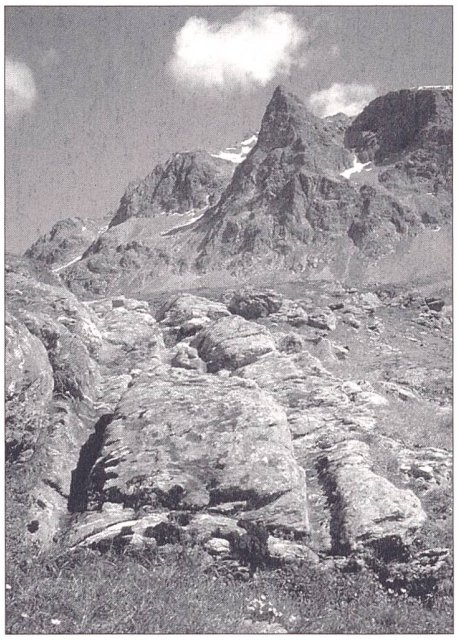
Vom Trampelpfad zur Autobahn

von Andres Betschart

Am Anfang gingen die Menschen zu Fuss. Heute fahren sie mit dem Automobil. Oder mit der Eisenbahn. Dazwischen liegt eine Entwicklung, die vor Jahrtausenden begann und in den letzten 250 Jahren rasant in Fahrt gekommen ist. Der Weg zu unserem modernen Verkehrssystem ist allerdings gewunden, und die Vorstellungen vom Verkehr in vergangenen Zeiten sind stark von der Perspektive der Betrachtung bestimmt. Projektion und historische Fakten lassen sich zuweilen kaum auseinander halten.

Autobahnanschluss Aarau Ost

Die Geleisespuren am Julierpass sind vermutlich römischen Ursprungs. Sie deuten darauf hin, dass dieser Pass in der Antike zumindest teilweise mit Wagen befahren wurde.



Der «Ponte di Lavertezzo» im Verzascatal ist ein typischer Vertreter der sogenannten «Römerbrücken» – stammt aber grösstenteils aus dem 20. Jahrhundert.

Römerstrassen

«Römerbrüggli» gibt es Dutzende in der Schweiz. Zählte man sie alle zusammen, so wären es wohl mehr Übergänge, als heute im Gebiet des einstigen römischen Reichs bezeugt sind. In archaischen Formen überwinden sie schwungvoll Bäche und Schluchten, und die Kühnheit ihrer Konstruktionen mag uns immer wieder beeindrucken. Allerdings: Keine einzige dieser Brücken geht auf römische Zeiten zurück. Die vielleicht populärste, der zweibogige «Ponte Romano» von Lavertezzo im Valle Verzasca, ist in seiner heutigen Form noch keine fünfzig Jahre alt; andere lassen sich bis frühestens ins 17. Jahrhundert zurückverfolgen.

Nicht viel anders ist es mit den «Römerstrassen», die uns landauf, landab begegnen. Auch sie zeugen eher von der Faszination für die römische Kultur als von archäologischen Befunden. Und diese Faszination ist nicht neu: Schon die Strassenbauer des 18. Jahrhunderts waren ihr erlegen; sie sahen sich als die geistigen Söhne der römischen Baumeister, deren Werke sie in Rom und in den Abhandlungen der Renaissancegelehrten kennen gelernt hatten. Abram-Henri Exchaquets 1787 in Lausanne und Paris erschienener «Dictionnaire des ponts et chaussées», das erste Buch zum modernen Strassenbau in der Schweiz, enthält bezeichnenderweise ein «Tableau des chaussées que les Romains ont construites dans l'Helvétie», und es bezieht sich auf «les autorités & les preuves, tirées des monuments de l'antiquité».

Was hat es nun aber mit den Römerstrassen wirklich auf sich? Gesichert ist aufgrund von schriftlichen Quellen und von Befunden im Gelände, dass in den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung nur wenige Hauptverbindungen durch das Gebiet der heutigen Schweiz führten: die Routen von Italien über die Alpen in die Rhein- und Donauprovinzen sowie eine West-Ost-Achse von Frankreich über Augst, Windisch und Bregenz ins Donaugebiet. Von diesen ausgehend kann ein dichteres Netz von regionalen und lokalen Verbindungen angenommen werden. Prachtstrassen im Stile der römischen Via Appia waren diese alle aber nicht. Wie Grabungen im Mittelland ergeben haben, handelte es sich um einfache, zweckmässige Bauten: Auf einem groben Kiesbett brachte man Lagen von feinerem Kies ein, die bei Bedarf geflickt oder erneuert wurden. Ein seitlicher Gehweg diente den Fussgängern und dem Vieh; Spitzgräben entwässerten das Strassenbett.

Für den Warenverkehr waren die Gewässer die bevorzugten Transportwege. Die Voralpenseen und die Mittellandflüsse ermöglichten im Vergleich zum Landweg einfache Transporte – bis zur Ablösung durch die Eisenbahn in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts sollten sie ihre Funktion beibehalten.

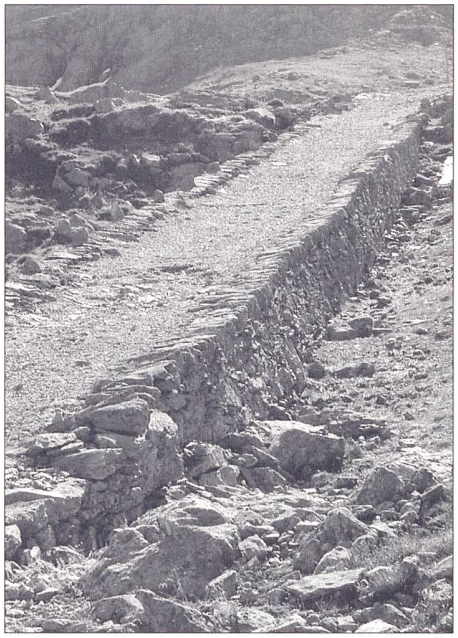
Hohle Gassen

Die römischen Trassees mögen zuweilen noch während Jahrhunderten benutzt worden sein, ansonsten bestand das Verkehrsnetz im Mittelland und in den voralpinen Zonen bis weit in die Neuzeit hinein zur Mehrheit aus Wegen, die durch Gebrauch geworden sind, also keinen festen Unterbau aufwiesen und daher bei schlechtem Wetter kaum begeh-, geschweige denn befahrbar waren. Ihr Verlauf folgte der direktesten Linie und nahm dafür grosse Steigungen in Kauf, sumpfigen Talsohlen musste aber ausgewichen werden. In steilen Zonen haben sich diese Wege im Laufe der Zeit in den weichen Untergrund eingetieft. So entstanden Hohlwege von mehreren Metern Tiefe, zuweilen sogar ganze Hohlwegbündel.

Der berühmteste Hohlweg ist zweifellos die «Hohle Gasse» bei Küssnacht am Rigi, gemäss der Sage der Ort, wo sich Wilhelm Tell am Landvogt Gessler gerächt hat (siehe Titelbild). In Friedrich Schillers Drama «Wilhelm Tell» zusätzlich verankert, ist dieser Weg zum mythischen Ort der Schweizergeschichte geworden, in einer Reihe mit dem Rütli und der Tellsplatte. Als solcher

Die «Leuenhohle» bei Burgdorf, ein mächtiger Hohlweg im Sandstein, ist Teil einer historischen Verbindung zwischen Bern und Luzern. Einer der seltenen gebauten Hohlwege.

Ab 1811 bauten Bern und Uri eine Kunststrasse über den Sustenpass. Das anspruchsvolle Werk wurde nie vollendet und gibt heute einen Eindruck einer frühen Gebirgsstrasse.



verkörpert er mehr eine Idee als eine historische Form: Als in den 1930er-Jahren der Weg, inzwischen ein vier Meter breites Strässchen, zur Autostrasse ausgebaut werden sollte, stiftete die Schweizer Schuljugend das Geld für den Bau einer Umfahrungsstrasse. Damit konnte das bestehende Strässchen zur «historischen» Hohlen Gasse zurückgebaut werden. Mit ihrer seitlichen Einkleidung mit schweren Steinblöcken und ihrer Pflästerung prägt sie seit Generationen unser Bild eines historischen Verkehrsweges – ohne in dieser Form ein solcher zu sein.

Alpenquerender Verkehr

Anders als im Mittelland bestand im alpinen Raum schon seit Jahrhunderten eine Tradition des Wegbaus, da hier die Steilheit und Ausgesetztheit des Geländes keine einfacheren Erschliessungsmöglichkeiten als mit gebauten Wegen zuliess. Nicht nur die alpenquerenden Passverbindungen, sondern auch die lokalen Alpwege sind mit tal- und hangseitigen Stützmauern aus Trockenmauerwerk und Pflästerungen gestaltet; viele von ihnen sind so dauerhaft konstruiert, dass sie trotz vernachlässigter Wartung im 20. Jahrhundert noch heute weitgehend erhalten sind.

Auf die Saumpfade über die Alpenpässe Graubündens, der Zentralschweiz und des Wallis liessen sich die modernen Vorstellungen des grossräumigen Alpentransits bestens projizieren, und so war auch für das Mittelalter das Bild der Schweiz als Transitland bis weit in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts unangefochten. Neuere Untersuchungen relativieren aber die Bedeutung des alpenquerenden Transitverkehrs im Mittelalter und legen dafür viel mehr Gewicht auf den lokalen Verkehr, der in der Forschung zuvor kaum beachtet worden ist. Sie führen als Begründung einerseits das traditionelle Transportsystem an, das in Etappen organisiert war und häufiges Umladen erforderte, was über lange Distanzen äusserst aufwändig war. Andererseits hätte das bescheidene Transportvolumen des Transitverkehrs selbst am aufstrebenden Gotthardpass um 1500 niemals die Ausgestaltung eines eigentlichen Verkehrsgewerbes ermöglicht. Und ganz allgemein weisen sie auf den hohen Preis sowie die Schwerfälligkeit und Unberechenbarkeit der Transporte über lange Distanzen in der Zeit vor den Fahrstrassen hin. Eine starke Zunahme des Transitverkehrs stellen die Studien erst in der Zeit zwischen 1750 und 1850 fest, als zuerst im Flachland und später auch in den Alpen die Verkehrswege ausgebaut wurden.

Kunst-Strassen 1

Im Strassenbau begann die Neuzeit in der Mitte des 18. Jahrhunderts. Die gegen 1700 in Frankreich entwickelte – und sich auf römische Vorbilder berufende – Technik des ingenieurmässigen Strassenbaus fand ab 1742 auch in der Schweiz ihre Verfechter. Innerhalb der folgenden hundert Jahre entstand ein dichtes Netz neuer Strassen. Diese so genannten Kunststrassen wiesen ein festes Steinbett und eine effiziente Entwässerung auf, so dass sie bei jedem Wetter befahren werden konnten. Sumpfige Ebenen wurden auf Dämmen überquert, Geländeerhebungen in Einschnitten durchfahren oder mit gleichmässiger Steigung überwunden. Neue Unterhaltsorganisationen hatten den guten Zustand der Strassen zu gewährleisten.

Die Kunststrassen veränderten das Verkehrswesen grundlegend: Sie machten das Reisen zur planbaren Angelegenheit, den Warentransport zur kalkulierbaren Arbeit. Auf den Alpenpässen vermochten die Händler das Monopol der traditionellen Säumergemeinschaften zugunsten durchgehender Transporte zu brechen, und Postkutschenverbindungen nach einem festen Fahrplan überzogen bald das ganze Land. Die meisten Kunststrassen des 18. und frühen 19. Jahrhunderts sind im heutigen Hauptstrassennetz integriert. Bis in die 1950er-Jahre ha-

Eine einzigartige Steintreppe überwindet die Felspassagen am Prasignolapass zwischen dem Val Madris und Soglio im Bergell (GR). Der Weg diente dem Viehtrieb und besass nur lokale Verkehrsbedeutung.

ben sie im Grossen und Ganzen auch dem Automobilverkehr zu genügen vermocht. Das technische Wissen und die Erfahrungen, die bei ihrem Bau gewonnen wurden, boten erst die Grundlage für den Bau der Eisenbahnen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Für Güter die Bahn

Die Anfänge der Eisenbahn in der Schweiz waren bei weitem nicht so dynamisch, wie dies unser dichtes heutiges Eisenbahnnetz vermuten lassen würde. Bis in der Mitte des 19. Jahrhunderts erreichten ausländische Bahnlinien von allen Seiten her die Grenzen der Schweiz, während hierzulande erst die 1847 eröffnete Rumpflinie zwischen Zürich und Baden in Betrieb stand. Die Regierung des jungen Bundesstaats liess 1850 zwei englische Experten, Robert Stephenson und Henry Swinburne, das Netz einer Bundesbahn entwerfen. Nach ihrem Plan hätte die Eisenbahn zahlreiche Regionen links liegen gelassen und selbst die Bundesstadt nur mit einer Stichlinie erschlossen, weshalb er auf erbitterten Widerstand stiess. Erst als die Bundesversammlung 1852 den Eisenbahnbau zur Sache der Kantone erklärte und sich damit auch Private daran beteiligen konnten, kam das neue Verkehrsmittel in Fahrt.

Von ihrem Konzept her war die Eisenbahn in ihren Anfangsjahren nicht das revolutionäre neue Transportmittel, als das es in der Rückschau erscheint. Noch im erwähnten Expertenbericht von 1850 wurde sie in erster Linie als wirtschaftlich vorteilhafter Ersatz für den Strassentransport von Gütern und Personen im flachen Gelände verstanden. Der traditionelle Umlad der Güter von einer Transportetappe zur nächsten erfuhr zunächst keine Änderung. Die Rolle des Wasserverkehrs blieb bis in die 1860er-Jahre unangefochten, und zwar nicht nur auf den Seen, sondern etwa auch auf der Aare zwischen Solothurn und Bern: «Es kann wahrlich nicht genug hervorgehoben werden, wie ungeeignet und unnütz es ist, die öffentlichen Hülfsquellen für Eisenbahnen zu verschleudern, wo treffliche Wasserstrassen, mit denen die Schweiz von der Natur so reichlich begabt ist, benützt werden können», mahnen die Autoren in ihrem Bericht. Und der Gedanke an eine alpenquerende Bahnlinie (über den Lukmanierpass) erschien ihnen so gewagt, «dass für jetzt wenigstens über dieses Projekt nicht viel Positives gesagt werden kann». In den Bergen war der Strassentransport noch unangefochten.

Vor diesem Hintergrund erscheint es umso erstaunlicher, dass nur gut dreissig Jahre später die Gotthardlinie eröffnet werden konnte, die ein ganz neues Transportkonzept verkörperte: Sie erlaubte direkte Eisenbahnverbindungen quer durch ganz Europa ohne Umsteigen oder Umlad der Waren und bedeutete den endgültigen Abschied vom kombinierten Verkehr auf Bahn, Schiff und Strasse.

Kunst-Strassen 2

Die unbestrittene Vorherrschaft der Eisenbahn währte bekanntlich nur wenige Jahrzehnte. Mit dem Aufkommen des Automobils im 20. Jahrhundert, spätestens nach dem Zweiten Weltkrieg gewann der Strassenverkehr wieder die Oberhand. Geprägt von den negativen Auswirkungen der grenzenlosen Automobilität auf Umwelt und Lebensqualität, fällt es uns heute schwer, die kulturelle Komponente des stark auf die Bedürfnisse des Individuums ausgerichteten Automobilverkehrs zu erkennen. Und doch gibt es diese: In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts erhält die automobilgerechte Strasse ihre funktionale Ausgestaltung mit Randbegrenzungen, Signalen und Wegbegleitern wie Tankstellen, Servicestationen und Restaurants. Und bedingt durch die neuen Anforderungen des Automobilverkehrs entstehen wegweisende Bauten aus dem Werkstoff Beton, welche die Ästhetik des 20. Jahrhunderts massgeblich beeinflussen.

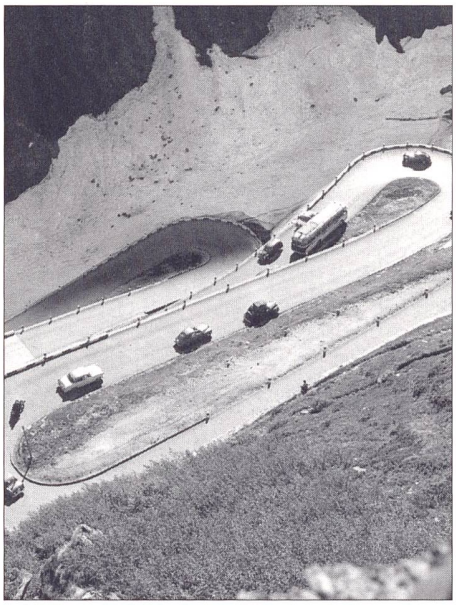
Die Verkehrsprobleme der Gegenwart vernebeln den vorurteilslosen Blick auf diese Errungenschaften. Ihre Bewertung ist späteren Generationen vorbehalten.

Résumé

Autrefois de simples chemins et sentiers muletiers, aujourd'hui un réseau dense de voies ferrées et de routes: l'histoire du trafic et de la circulation et donc de la mobilité est longue et remonte à des milliers d'années mais l'évolution au cours des 250 dernières années a été particulièrement rapide.

Le chemin qui mène jusqu'à notre réseau moderne de circulation est sinueux et en aucun cas direct et droit. Certains progrès n'ont jamais abouti, d'autres, comme la construction du chemin de fer en Suisse, n'ont démarré qu'avec un certain retard.

Les représentations que nous avons de la circulation autrefois sont très influencées par la perspective de notre manière de considérer les choses. Les projections et les faits historiques sont parfois difficiles à dissocier. Récemment les chercheurs en histoire de la circulation ont corrigé certaines images familières: pas un seul petit pont romain remonte par exemple à l'Antiquité. L'importance du trafic de transit à travers les Alpes au moyen âge a été également entre-temps relativisée. D'autres images et représentations attendent d'être remises en question et démystifiées.



Die Fahrstrasse auf den Gotthardpass wurde vom Kanton Tessin um 1830 erbaut und im 20. Jahrhundert für den Automobilverkehr erweitert.