

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 110 (1992)
Heft: 17-18

Artikel: Alpenquerende Urner Verkehrswege: Entwicklungen und Auswirkungen des Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse
Autor: Basler, Konrad
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-77893>

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: 13.12.2025

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

ASIC-Artikelreihe: Neuartige Aufgaben

Alpenquerende Urner Verkehrswege

Entwicklungen und Auswirkungen des Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse

Ein Wesenszug des Menschen ist die Fähigkeit zur Kommunikation. Über weite Distanzen befriedigte er dieses

VON KONRAD BASLER,
ESSLINGEN

Bedürfnis erst zu Fuss, dann aber auch über das Wasser und lange Zeit aus eigener Kraft. Allmählich lernte er «Fremdenergie» dafür einzusetzen, nämlich die Muskelkraft seiner Haustiere. Die Pferdestärke (PS) ist noch immer ein Mass der Leistung.

Über Land brauchte es zum Reiten oder Fahren Wege. So primitiv sie auch sein mochten, waren sie ihrer Ausdehnung wegen stets gewaltige Bauwerke. Sie konnten nur in gemeinsamer Arbeit errichtet, unterhalten und erneuert werden; dazu mussten sich die Menschen untereinander absprechen und organisieren, was schon früh eine Art Staatswesen bedingte. Daher sind Verkehrswege jene Werke, die uns die besten Hinweise auf den kulturellen Stand einer Epoche und die Organisation der Gesellschaft geben.

Eine andere Energiequelle des Menschen war stets auch das Feuer. Wie vielseitig er die freiwerdende Wärme – eine Form der Energie – nutzte, wäre auch eine Möglichkeit, die Kulturgeschichte des Menschen zu schreiben. Denn Energie hat die Fähigkeit, Arbeit zu leisten. Arbeit ist eine Erscheinungsform der Energie. Auch wenn diese Arbeit ursprünglich nur über die Muskelkraft gelang, so brauchte es doch Energie-spenden: die Sklaven benötigten ihre tägliche Nahrung, die Zug- oder Tragtiere mussten gefüttert werden.

Eine Wende in der Geschichte des Menschen im Umgang mit der Energie bedeutete eine Erfindung, die erlaubte,

chemisch gebundene Energie plötzlich, also schlagartig freizusetzen. Magisches, schwarzes Pulver konnte er einsetzen, um Wege dort freizusprennen, wo Gestein oder Felsen eine Stelle unpassierbar machten, wo Bausteine zu gewinnen waren.

Die schicksalhafte Zäsur in der langen Entwicklungsgeschichte der Menschheit brachte James Watts Dampfmaschine. Seither liefert Wärmeenergie die begehrte Arbeit. Es dauerte nicht lange, bis Stevenson diese Kraftquelle fahrbar zu machen wusste, indem er ihr den Weg mit Eisenschienen ebnete. Der «Eisen-Bahn» folgte die «selbst-bewegliche», «auto-mobile» Kutsche auf der Strasse; auch sie, wie die Lokomotive, angetrieben von «fossilem Kapital», von Energievorräten also, die sich während Jahrtausenden in der Erdkruste angereichert hatten.

Fossile Energie ist gespeicherte Sonnenenergie. Spuren ihres Wirkens hinterliess sie nicht nur in Form von Kohleflözen oder Erdöllagern; sie leistete gestalterische Arbeit geographischen Ausmasses. Sie treibt Wind und Wetter an und hebt wolkenweise Wasser aus den Meeren. Diese Last ergiesst sich seit Jahrtausenden über Stein und Felsen und fliesst wiederum dem Meer zu, nicht ohne zuvor ihre potentielle Energie, die Energie der Höhenlage (Gravität), abzugeben, Sand und Steine mitzuschleppen. Mit zunehmender Menge wuchs die nagende Kraft des rinnenden Wassers. So sägte und formte die Energie der Sonne Runsen, Schluchten und Täler in den unwegsamsten Teilen unserer harten Erdoberfläche, den Gebirgen. Durch diese Engnisse fand der Mensch die ersten Wege, um diese Berge zu überqueren.

Das Gebirge, das hier angesprochen ist, sind die Alpen, und die mit der Energie

der Sonne eingeschnittene Furche ist das Reusstal. Die Naturkräfte sind dort noch immer zu beobachten und zu hören; der Begriff «Energie» wird uns dort anschaulich, verständlich. Diese Energie, hier die Fluten der Reuss, hat – wir haben es einleitend festgehalten – die Fähigkeit, Arbeit zu leisten, gestalterische, aber auch zerstörerische (Hochwasserkatastrophe Sommer 1987).

Im Tal gibt es Spuren noch älterer Strässchen, für den heutigen Verkehr unnütze Wege aus dem Zeitalter der Säumer und der Postkutsche. Diese jahrhundertealten Bauwerke sind den Talschultern entlang gezogen. Dadurch waren sie vor den zerstörerischen Kräften des Wassers geschützt. Mit Ausnahmen. Wo die wegefreundlichere Talseite wechselte, wo der gangbare Weg nur auf der anderen Talseite zu finden war, musste ein Steg oder eine Brücke die Säumer über die wilden Wasser führen. Einige dieser empfindlichen Wegstücke wurden Opfer der letzten Hochwasserkatastrophe von 1987. Wohl die markanteste der alten Steinbrücken war die 1647 erbaute Häderlisbrücke in der Schöllenen. Dieser Zeuge alter Baukunst stellte mit seiner harmonischen Eingliederung in die Felslandschaft der Schöllenen eine Bereicherung des Ortes dar. Deshalb entstand nach der Zerstörung spontan der Wunsch, die Brücke originalgetreu wiederaufzubauen.

Dieser Anlass führte schliesslich zum vorliegenden Beitrag des Büros Basler und Hofmann: Das mit den alpenquerenden Urner Verkehrswegen verbundene Kulturgut aufzuspüren und im Jubiläumsjahr 1991 im Kanton Uri auszustellen.

Adresse des Verfassers: Dr. K. Basler, Basler und Hofmann, Ingenieure und Planer AG, Forchstrasse 395, 8029 Zürich.

Unter dem Titel «Alpenquerende Urner Verkehrswege» fand im Verkehrshaus Luzern vom 9. Januar bis zum 8. März 1992 eine Ausstellung auf 32 Bild- und Texttafeln statt, welche vom Zürcher Ingenieurbüro Basler & Hofmann erarbeitet wurde.