Sechs Wege durch die Schlucht

Autor(en): **Steiner, Hans U. / Scheidegger, Hannes**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **130 (2004)**

Heft 35: **Strasse als Denkmal**

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-108434

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Hans U. Steiner und Hannes Scheidegger

Sechs Wege durch die Schlucht

Sechs Generationen von Strassen zwängen sich heute durch die Piottinoschlucht. Die Talenge bei Rodi-Fiesso, das Nadelör der Gotthard-Südrampe, forderte die Wegbauer zu immer grösseren und leistungsfähigeren Kunstbauten heraus. Nun hat ein Verein Abschnitte des Saumwegs und der ältesten Strassen restauriert. Entstanden ist ein begehbares Museum der Strassenbaugeschichte.

Anfänglich wurde die Schlucht auf der Strada alta, dem Höhenweg auf der Nordseite der Leventina, grossräumig umgangen. Waren es zuerst Träger aus den umliegenden Dörfern und Weilern, welche die Waren um die Piottinoschlucht trugen, so folgten später Saumtierkolonnen. Eine kürzere Verbindung brachte die gepflästerte Strada romana. Trotz ihres Namens wurde diese Strasse wohl erst nach der Öffnung der Schöllenen im 14. Jahrhundert gebaut. Die Strada romana führt an der Flanke des Monte Piottino ins Tal, vorbei am Dazio vecchio. Um 1560 gelang den Urnern, die damals im Tessin die Landeshoheit innehatten, der Bau eines neuen Saumwegs direkt durch die Schlucht. An der Westseite der Schlucht erstellten die Urner ein mächtiges Zollhaus, den «Dazio grande». Neben seiner Funktion als Urner Zollposten für Menschen und Waren war der Dazio auch Herberge, Pferde-Wechselstelle und Warensust[1]. Diese Funktionen erfüllte der Dazio von der Mitte des 16. Jahrhunderts bis zur Gründung des neuen Kantons Tessin, kurz nach 1800. Um 1820 liess der junge Kanton Tessin den Saumweg durchgehend für Fuhrwerke und Postkutschen fahrbar machen, womit die Säumerei ein Ende fand und die bis heute anhaltende Abwanderung aus dem Tal begann. 1882 stellten sich die Ingenieure der Gotthardbahn der Herausforderung der Piottinoschlucht. In zwei Kehrtunnels überwindet die Bahn einen Höhenunterschied von 200 Metern. 1935 wurde auch der Automobilverkehr aus der engen Schlucht herausgenommen und durch einen kurzen Tunnel geführt. Fünfzig Jahre später erfolgte mit dem Bau der Autobahn A 2 der bis heute letzte Strassenbau zur Bezwingung der geschichtsträchtigen Talstufe.

Herausforderung für die Kulturgüter-Erhaltung

An der Piottinoschlucht einzigartig ist die auf kleinstem Raum so ausserordentlich hohe Dichte an Verkehrswegen. Diese Konzentration von Bauwerken, welche von der Verkehrsentwicklung einer der wichtigsten Transitachsen unseres Landes zeugen, stellt natürlich auch

Ingenieuraufgaben in der Piottinoschlucht

Vier Absolventen der ETH Zürich, zwei Deutschschweizer und zwei Tessiner, fanden sich vor zehn Jahren zusammen, um die zerfallenden Bauwerke der ehemaligen Gotthardstrasse in der Piottinoschlucht, über die sich bis 1934 der gesamte Gotthard-Strassenverkehr zwängte, wieder begehbar (nicht befahrbar!) zu machen und ins Wanderwegnetz der Leventina einzubinden. Dazu bildeten sie eine private Bauherrschaft, den Verein Pro Media Leventina, legten im März 1993 ein Gesamtprojekt vor und stellten auch die örtliche Bauleitung. In der Region ansässige Baufachleute kamen hauptsächlich bei anspruchsvollen Arbeiten zum Zug, etwa beim Wiederaufbau und der Sicherung von Tonnengewölben und Trockenmauern mit Betonhinterfüllungen.

In einer ersten Phase wurde der Strassenkörper in der Schlucht von Baumbewuchs und Wurzeln gesäubert, zerfallene Teile der historischen Strasse mussten gesichert und ein Anschlussweg zur Strada alta erstellt werden. In der zweiten Phase wurde ausserhalb der eigentlichen Schlucht talaufwärts und talabwärts ein an die Staatsstrasse angelehnter Fussweg gebaut. Gleichzeitig erneuerte das kantonale Strassenbauamt die Staatsstrasse. Deshalb übernahm der Kanton für diese Phase die Bauherrschaft und Bauleitung unter Beizug eines Vertreters von Pro Media Leventina.

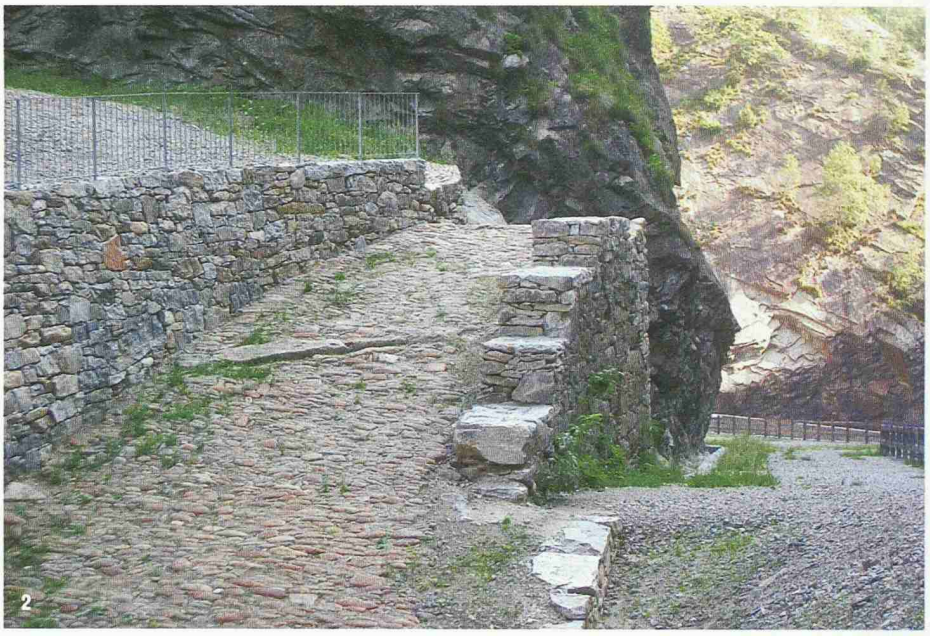
In der dritten Phase wurde der Ponte di Mezzo, die Brücke von 1820, restauriert, und in Absprache mit der kantonalen Denkmalpflege wurden archäologische Grabungen bei der Wegkapelle durchgeführt sowie am ganzen Weg Fertigstellungsarbeiten wie Wasserableitungen, Geländer, Beschilderung usw. ausgeführt.

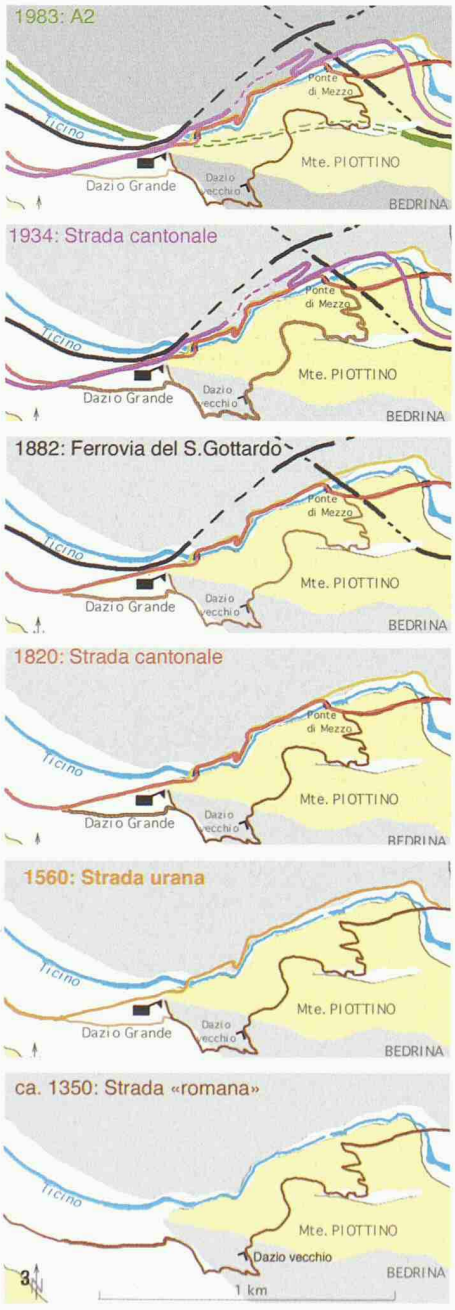
Die Wiederherstellung der historischen Strasse hatte dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die in der Schlucht vorhandenen Bauwerke drei «Generationen» angehören, dass es also mehrere überlagerte historische Strassen gibt. Am sichtbarsten ist die vom jungen Kanton Tessin um 1820 durch Ingenieur Meschini erstellte erste Fahrstrasse, die so genannte *Strada cantonale* vom Gotthardpass bis Chiasso (Bild 3 auf der nächsten Seite). Sie wurde bis in die Zeit der Motorisierung des Strassenverkehrs hinein den steigenden Ansprüchen angepasst. In ihrem Strassenkörper verborgen liegt der Saumweg von 1560, die *Strada urana* (Urner Strasse). Die erwähnten Grabungen förderten unerwarteterweise ein eindrückliches Stück davon zutage (Bild 2). Der Fund rechtfertigt die nachträglich beschlossene Grabung. Beim 1934 erfolgten Ausbau zur heutigen *Strada statale* wurde der Aushub des Strassentunnels grossenteils hinter neuen Stützmauern auf der bestehenden Strada cantonale abgelagert. Nur einige vorspringende Abschnitte der alten Strada cantonale blieben sichtbar (Bild 4). Über diese Abschnitte schlängelt sich nun der Wanderweg; dabei werden die Zwischenräume durch neue Stege überbrückt.

Hans U. Steiner

Piottinoschlucht am Tag des Denkmals

Am Europäischen Tag des Denkmals am 11. und 12. September (vgl. «Diese Woche» auf Seite 5) bietet Pro Media Leventina Führungen durch die Piottinoschlucht an. Treffpunkt beim «Dazio grande» in Rodi.




1983: A2
Ponte di Mezzo
Ticino
Mte. PIOTTINO
Dazio Grande
Dazio vecchio
BEDRINA
1934: Strada cantonale
Ponte di Mezzo
Ticino
Mte. PIOTTINO
Dazio Grande
Dazio vecchio
BEDRINA
1882: Ferrovia del S.Gottardo
Ponte di Mezzo
Ticino
Mte. PIOTTINO
Dazio Grande
Dazio vecchio
BEDRINA
1820: Strada cantonale
Ponte di Mezzo
Ticino
Mte. PIOTTINO
Dazio Grande
Dazio vecchio
BEDRINA
1560: Strada urana
Ticino
Mte. PIOTTINO
Dazio Grande
Dazio vecchio
BEDRINA
ca. 1350: Strada «romana»
Ticino
Mte. PIOTTINO
Dazio vecchio
BEDRINA
1 km

JCB

eine Herausforderung bei der Erhaltung der Kunstbauten dar. Noch heute sind innerhalb eines Umkreises von wenigen hundert Metern sämtliche sechs Wege durch die Piottinoschlucht deutlich erkennbar. Am Monte Piottino sind vom mittelalterlichen Saumpfad noch Teile erhalten, auch zeugen die Ruinen des Dazio Vecchio vom einst regen Verkehr durch die heute verlassene Gegend. Von der ersten Strasse durch die Schlucht, der Strada urana sind nur wenige bauliche Reste erhalten geblieben. Sie wurde um 1820 fast gänzlich durch die neue Hauptstrasse überdeckt. Neben der eng am Fels anliegenden und nahe am Fluss entlangführenden, mit Steinmauern gestützten Strasse ist vor allem der Ponte di Mezzo beeindruckend, welcher in hohem Bogen den Fluss am Ausgang der Schlucht überspannt. Die alte Hauptstrasse wurde nach dem Bau des Tunnels dem Zerfall überlassen. Rund sechzig Jahre genügten den Kräften des Wassers, des Frostes und der Baumwurzeln, um die Stützmauern und Gewölbe teilweise bis auf den Grund zu Fall zu bringen. Der Verein Pro Media Leventina hat in den vergangenen Jahren mit grossem Einsatz die Sanierung der alten Hauptstrasse an die Hand genommen. Im Herbst 2003 konnte das rund achthundert Meter lange Wegstück durch die Schlucht wieder eingeweiht werden. In den letzten Jahren wurde ebenfalls der 1561 erbaute Dazio Grande restauriert, er ist heute als Gasthaus und lebendes Kulturgut der Öffentlichkeit zugänglich.

Der alpenquerende Verkehr hat sich in den letzten Jahrhunderten stetig gewandelt und seine Spuren in der Landschaft hinterlassen. Als bisher letztes Glied der Reihe von Verkehrswegen wird gegenwärtig tief unter der Piottinoschlucht der Neat-Tunnel gebaut. Seine Inbetriebnahme in zehn Jahren wirft bereits heute die Frage der Erhaltung der Gotthard-Bergstrecke auf. In der Piottinoschlucht wird erneut ein Kapitel Verkehrsgeschichte anbrechen.

Hans U. Steiner, Verein Pro Media Leventina,
hansstei@bluewin.ch
Hannes Scheidegger, Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung (Nike),
hannes.scheidegger@nike-kultur.ch
Dieser Artikel erschien zuerst im Nike-Bulletin 1/04.

Anmerkung

1 Mehrere Säumergenossenschaften teilten sich die Gotthardroute. Die Ware musste am Ende der entsprechenden Abschnitte auf die Lasttiere der nächsten Genossenschaft umgeladen werden. Das geschah in «Susten», oft stattlichen Gebäuden mit Lagerräumen, Stallungen, Verpflegungs- und Übernachtungsmöglichkeiten. Ein Beispiel ist der «Dazio grande» in der Piottinoschlucht, der heute als Restaurant und Kulturzentrum dient. (Red)

Literatur

«Valle Leventina – Wege der Vergangenheit, Streifzüge durch Geschichte und Archäologie des Kantons Tessin» beschreibt neun Wanderrouten zwischen Airolo und Biasca, darunter die Piottinoschlucht. Hrsg. vom Tessiner Verein für Archäologie, der Tessiner Denkmalpflege und Viastoria. Bestellen bei: Viastoria, Finkenhubelweg 11, 3012 Bern, 031 631 35 35.

1–4

Wegmuseum Piottinoschlucht. Die sanierte und wieder begehbare Strada cantonale von 1820 und ein ausgegrabenes Stück der Strada urana (Urnerweg) von 1560 (1–2). Die Strasse von 1934 liegt auf jener von 1820; deren Reste werden zu einem Wanderweg verbunden (4; Bilder: H. U. Steiner / Viastoria)

fermacell

Besuchen Sie uns auf der Bauen und Modernisieren 2004 in Zürich
2.–6. September 2004
in Halle 2, Stand B30

Verhängnisvolle Affäre

Bund fürs Leben

Nur Qualität sichert langfristig die Rendite!

Denn wer heute mit 08/15 Billig-Lösungen baut, hat vielleicht schon morgen viel Geld bei Nachbesserungen und Reparaturen verloren. Also, lieber gleich auf Qualität setzen! Die FERMACELL Gipsfaser-Estrich-Elemente erfüllen sowohl im Trockenbau als auch im Holzbau allerhöchste Ansprüche. Sie sind nicht nur einfach zu verarbeiten, sondern auch ständigen Qualitäts- und Gütekontrollen durch amtliche Materialprüfungsanstalten unterworfen. Ökologisch werden die FERMACELL Estrich-Elemente als empfehlenswert eingestuft.

FERMACELL. Einfach eine gute Lösung.

FERMACELL, YTONG, HEBEL, SILKA, und MULTIPOR sind Marken der Xella Baustoffe GmbH.

Xella Trockenbau-Systeme GmbH
Verkaufsbüro Schweiz
Südstrasse 4
3110 Münsingen
Tel. 031 – 7242020, Fax 031 –7242029,
www.fermacell.ch

Xella
Neues Bauen