

01/2021

Wege und Geschichte Les chemins et l'histoire Strade e storia



TITELBILD

Die Grimsel-Furka-Region gehört in der Schweiz zu den herausragenden Beispielen einer vom Verkehr geprägten Naturlandschaft.

Die Grimselpassstrasse im Bildvordergrund galt nach ihrer Eröffnung 1894 als «Kunstwerk ersten Ranges», das den Reisenden die Wunder der Natur erschliesse (IVS VS 4.4: S. 2). Nach der Öffnung für den Automobilverkehr in den 1920er-Jahren entwickelte sie sich zu einer renommierten Alpenpostlinie und zählte ab 1946 neben Susten und Furka zur Dreipässerumfahrt der Schweizer Postbetriebe PTT. Die als Sommerverbindung erstellte Grimselstrasse durchmisst mit einer grosszügigen Linienführung und nur wenigen Wendeplatten den ganzen Hang hinunter nach Gletsch. In den 1960er- und 1990er-Jahren autogerecht begradigt und hangaufwärts verbreitert, ist sie heute ein landschaftsprägendes Element.

Gleiches gilt für die Furkapassstrasse (IVS VS 3.2), die im Bildhintergrund in engen Kehren an der Muttbachflanke hochsteigt. Ursprünglich vom jungen Schweizer Bundesstaat aus militärischen Erwägungen vorangetrieben, war sie seit ihrer Eröffnung 1865 eine beliebte Touristenstrasse. Der Automobiltouris-

mus machte ab den 1930er-Jahren Verbreiterungen und neue Kunstbauten notwendig. Die ursprüngliche Linienführung der Strasse blieb jedoch bis heute erhalten, ebenso wie die Bergstrecke der 1915 eröffneten Furka-Oberalp-Bahn, die seit 2010 im Sommer-Dampfbahnbetrieb touristisch genutzt wird.

Parallel zum Strassenbau entwickelte sich die touristische Infrastruktur: Seit seiner Eröffnung in den 1860er-Jahren prägt der monumentale Bau des Hotels Glacier du Rhône das Tal zwischen Furka und Grimsel. Von hier und vom 1882 erbauten Hotel Belvédère weiter oben an der Furkastrasse genossen die Gäste einen grandiosen Blick auf den Rhonegletscher, der damals fast bis nach Gletsch reichte. Sein kümmerlicher Rest ist heute ein Mahnmahl des Klimawandels, der die Schweizer Landschaften vermutlich ebenso sehr oder noch weit mehr prägen wird als der Verkehr.

(Foto: Heinz Dieter Finck / ViaStoria, 2006)

IMPRESSUM

Wege und Geschichte

Zeitschrift von ViaStoria – Stiftung für Verkehrsgeschichte

Les chemins et l'histoire

Publication de ViaStoria – Fondation pour l'histoire du trafic

Strade e storia

Rivista di ViaStoria – Fondazione per la storia del traffico

Ausgabe 2021/1 | Juni 2021

Auflage: 3500

Die nächste Ausgabe von «Wege und Geschichte» erscheint im November 2021. Sie ist dem Thema [Frauen in der Verkehrsgeschichte](#) gewidmet.

ISSN 1660-1122

Nachdruck nur mit Bewilligung von ViaStoria

Herausgeber

ViaStoria

Stiftung für Verkehrsgeschichte

Redaktion

Erika Flückiger Strebel

Kontakt: erika.flueckiger@hist.unibe.ch

Verlag

Werd & Weber Verlag AG

Gwattstrasse 144

CH-3645 Thun/Gwatt

Übersetzungen

Giorgio Bellini, Pierre-G. Martin

Adresse

ViaStoria, Stiftung für Verkehrsgeschichte

Hanspeter Schneider

Matten

CH-3472 Wynigen

www.viastoria.ch, stiftung@viastoria.ch

VORWORT

Liebe Leserin, lieber Leser

Was das Wandern betrifft, ist die *Stiftung ViaStoria* meine Lieblingsorganisation. Was gibt es Schöneres, als auf historischen Wegen zu wandeln und die Kulturlandschaft zu erkunden? Doch was wir nicht kennen, können wir nicht schätzen: In diesem Sinne liefert die vorliegende Ausgabe der Fachzeitschrift *Wege und Geschichte* hilfreiche Grundlagen – sei dies zur Kulturgeschichte, zum Landschaftsbegriff oder zu konkreten Objekten. ViaStoria hat als weltweit wohl einzigartige Institution erkannt, welchen Schatz unsere Kulturlandschaften bergen mit ihren alten und auch jüngeren Strassen und Wegen. Mit viel Herzblut setzt sie sich dafür ein, dass uns diese hohen baukulturellen Werte erhalten bleiben, trotz Zersiedlung und ausuferndem Strassenbau. Packen Sie das attraktive Heft in Ihren Rucksack. Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Spurensuche!

Chères lectrices, chers lecteurs,

en matière de randonnée, la Fondation ViaStoria est mon organisation favorite. Qu'y a-t-il de plus beau que de marcher sur un chemin historique et d'explorer ainsi la campagne ? Mais ce que nous ne connaissons pas, nous ne l'apprécions pas à sa juste valeur. La présente livraison de la revue *Les chemins et l'histoire* nous offre à cet égard de précieux renseignements, que ce soit sur le plan historique, sur la notion de paysage ou sur des sujets concrets. ViaStoria a reconnu, comme sans doute aucune autre institution au monde, quel trésor recèlent nos paysages agraires, avec leurs chemins anciens ou moins anciens. Elle s'engage avec passion pour que ce patrimoine de haute valeur nous soit conservé, malgré l'étalement urbain et les constructions routières envahissantes. Prenez cette belle revue dans votre sac à dos et mettez-vous en piste : je vous souhaite beaucoup de plaisir !

Care lettrici, cari lettori,

in tema di escursioni la Fondazione ViaStoria è il mio referente preferito. Cosa c'è di meglio che camminare lungo i sentieri storici e indagare il paesaggio culturale? Ma non possiamo apprezzare ciò che non conosciamo: tenendone conto, questo numero della rivista *Strade e Storia* fornisce elementi utili sia sulla storia culturale, il concetto di paesaggio e oggetti specifici. Come istituzione probabilmente unica al mondo, ViaStoria ha ben capito quale tesoro racchiudono i nostri paesaggi culturali con le loro strade e sentieri antichi o anche più recenti. Con molta passione, mettendoci il cuore, si impegna a garantire che questi alti valori architettonici e culturali ci siano conservati nonostante l'espansione urbana e la costruzione dilagante di strade. Metti questo attraente opuscolo nello zaino. Vi auguro buon divertimento nella vostra ricerca di indizi!

Prof. Dr. Dominik Siegrist

Leiter Institut für Landschaft und Freiraum, OST Ostschweizer Fachhochschule
Directeur de l'Institut du paysage et de l'espace ouvert, Haute école spécialisée de Suisse orientale
Direttore dell'Istituto per il paesaggio e gli spazi liberi, OST Università di Scienze Applicate della Svizzera Orientale

INHALT

- 4 Landschaft und Verkehrswege
Hans-Ulrich Schiedt
- 9 Die Inszenierung von Strasse und alpiner Landschaft an der Landesausstellung 1939
Isabelle Fehlmann
- 14 Lopper – Tribut an die Mobilität
Marion Sauter
- 19 Traverser Lavaux du XVIII^e s. au XX^e s. – Un paysage à l'épreuve des routes
Ariane Devanthery, Alessandra Panigada
- 24 Erhaltung – Homogenität – Integration. Ein Gestaltungskonzept für die historischen Urner Passstrassen
Cornel Doswald
- 30 Schöne Strassen – hässlicher Verkehr?
Raimund Rodewald
- 35 Jeder Kilometer auf Asphalt kostet eine Runde
Ruedi Zuber
- 40 Wegsanierung statt Melioration im Interesse der Kulturlandschaft
Nina von Albertini, Christian Stoffel
- 46 Historische Verkehrswege als ökologische und touristische Infrastruktur. Die Umsetzung des IVS im Landschaftspark Binntal
Cornel Doswald
- 52 Vom Saumweg zum Museum. Ein Jahrzehnt für die Obwaldner Kulturgeschichte
Martin Berweger
- 54 Schweizer Kultur-Wandereisen als Gesamtkunstwerk
ViaStoria Reisen GmbH
- 55 Der Förderverein ViaStoria Vorschau auf das nächste Heft

LANDSCHAFT UND VERKEHRSWEGE

Hans-Ulrich Schiedt

Landschaft und Verkehrswege stehen in wechselseitigen Bezügen zueinander. Die Wege und Strassen führen in und durch die Landschaft und sie sind gleichzeitig ein Teil von dieser. Landschaft ist wahrgenommene Umwelt und subjektiver Eindruck. Starke diesbezügliche Effekte hatte der Chaussee- und Kunststrassenbau der zweiten Hälfte des 18. und des 19. Jahrhunderts.¹

Der Begriff der Landschaft bezieht sich auf unterschiedliche Phänomene: auf die Region, den topographischen Raum, die politisch-territoriale Einheit, die wahrgenommene Umwelt. Letzteres schliesst die Betrachterin, den Betrachter mit ein. Im alltäglichen Sprachgebrauch hat sich die Landschaft auch als Gegenwelt zur Stadt etabliert.² Landschaft resultiert nicht zuletzt aus der bestimmten, unterschiedlichen, kulturell präformierten Wahrnehmung. In der Landschaft vermittelt das Netz der Verkehrswege die tatsächlichen und die empfundenen Raumbegänge. Auf ihnen wird die Landschaft erfahren und manchmal auch erwandert. Sie bieten Aussicht auf die Landschaft und sind gleichzeitig integraler Bestandteil von dieser.

In der spannenden Mehrdeutigkeit kommt die Wahrnehmung der Landschaft einerseits eher als abstraktes Erfassen und andererseits als hauptsächlich auf das Sehen bezogene Praxis zur Sprache: Der panoramatische Blick der Eisenbahnreise (Schievelbusch) oder der nach vorne fokussierte Frontscheibenblick des Automobilausflugs (Zeller). Diese verkehrs- und verkehrsmittelbezogene Präformationen der Landschaftswahrnehmung, die als Phänomene der Moderne interpretiert werden, möchten wir in doppelter Hinsicht erweitern. Wir schlagen vor – wie könnten wir anders mit unserer IVS-Vergangenheit –, auch die Sinneseindrücke der zeitlich weiter zurückreichenden Fuss- oder Kutschenreise auf den Wegen und

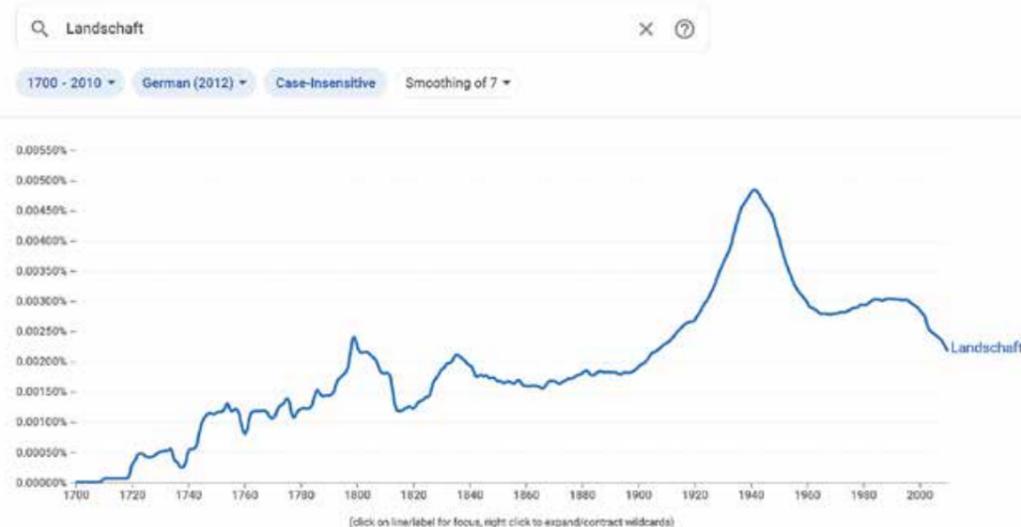
Chausseen des 18. und des 19. Jahrhunderts und dabei nicht nur die Augen, sondern alle Sinne einzubeziehen, also die Landschaft nicht nur als gesehenen oder gedachten Raum, sondern in besonderer Weise auch als Klang- oder Geruchslandschaft vorzustellen (Baratay).

Mozart verbrachte beinahe ein Drittel seines Lebens auf Reisen, in Kutschen auf den Landstrassen und Chausseen. Da werden nicht nur die Augen, sondern auch Sinneseindrücke der Nase und Ohren oder die Erschütterungen der Kutsche zur Entstehung der einen oder anderen Melodien oder Rhythmen beigetragen haben.

Landschaft und Verkehrslandschaft in Texten im Laufe der Zeit

Wer über Landschaft oder gar über Verkehrslandschaft spricht oder schreibt, tut gut daran, sich zu vergegenwärtigen, dass die Begriffe selbst ihre Geschichte und ihre Konjunkturen haben. Die Geschichte des Landschaftsbegriffs ist auch eine Geschichte der Reise zu und in diesen Landschaften. Davon zeugen die vielen gezeichneten und gemalten Landschaftsminiaturen der Reisenden des 18. und 19. Jahrhunderts und davon zeugen auch die unzähligen fotografierten landschaftlichen Reiseeindrücke im Internet.

Google Books Ngram Viewer



Die Häufigkeit der Verwendung des Begriffs Landschaft in den in Google Books erfassten deutschsprachigen Textbeständen. (Google Ngram)³



1 Automobilausflug in die historische Landschaft. Das Lebensgefühl der Zeit der Massenmotorisierung und die Landschaftswahrnehmung waren eng aufeinander bezogen. (Foto: Archiv des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS)



2 Ausflugsverkehr als Landschaftserlebnis und Lebensgefühl. (Foto: Archiv des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS)

Der Begriff der *Landschaft* wurde in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts häufiger, als auch die ersten Chausseen gebaut wurden, und er erlebte einen ersten Rückgang in der Zeit der napoleonischen Kriege, als das frühtouristische Reisen den ersten grossen Einbruch hatte (siehe Diagramm). In besonderer Weise war die Häufigkeit der Verwendung des Landschaftsbegriffs auch mit der touristischen Konjunktur des 19. Jahrhunderts, mit der ab den 1890er-Jahren zunehmend erschwinglicheren Eisenbahnreise und vor allem auch mit dem Aufkommen der Automobile verbunden. Sie hatte ihren Höhepunkt in der Zwischenkriegszeit und in den 1950er- und 1960er-Jahren, den beiden Jahrzehnten der Massenmotorisierung. Und sie war untrennbar mit dem Hype des Ausflugsverkehrs verbunden (Abb. 1, 2). Der Begriff der Verkehrslandschaft kam in diesem Zusammenhang überhaupt erst auf. Man erfuhr im wortwörtlichen Sinne die Landschaft. Und es ist nicht zufällig, dass «die schöne Strasse in der schönen Landschaft» in der Zwischenkriegszeit zu einem Konzept des neuen Strassenbaus wurde – und dann auch in der Zeit verebte, in dem die Anteile des Ausflugsverkehrs ab- und die Anteile des Arbeitsverkehrs mächtig zunahmen (vgl. dazu den Beitrag von Isabelle Fehlmann in diesem Heft).

Wege und Strassen als raumprägende Elemente der Landschaft

Die Landschaft könnte aber kaum nur subjektiver Eindruck und Erlebnis sein, ohne dass sie doch bestimmte formale Qualitäten aufweisen würde. Nicht jede Raumkonstellation wird als Landschaft empfunden. Tatsächlich ist sie vor allem ein überblickbares, lesbares und bemerkenswertes Ensemble von Topografie, Siedlungs- und Wirtschaftsweise. In diesem Ensemble vermitteln die Verkehrswege die notwendigen Bezüge. Der Verkehr und der Verkehrswegbau sind stark raumgestaltende Kräfte,

und dies nicht nur aufgrund der allgemeinen Frequenzen, sondern mindestens so sehr aufgrund der im Gelände notwendigen Kunstbauten. Das führt zum Paradox, dass oftmals Gegenden im Gebirge, aufgrund der vielen dort notwendigen Kunstbauten als eigentliche Verkehrslandschaften hervortraten, während Gegenden mit viel grösserem Verkehrsaufkommen im Flachland keine ähnliche Wahrnehmung als Landschaften fanden.

Dabei waren die Verkehrswege und der auf ihnen zirkulierende Verkehr keineswegs allein prägende Faktoren. Ihre Entwicklung erfolgte parallel und verbunden mit anderen grundlegenden, räumlichen Entwicklungen, etwa der Industrialisierung, der Urbanisierung, allgemein der raumwirtschaftlichen Ausdifferenzierung oder der zweiten und der dritten landwirtschaftlichen Revolution.

Die jeweiligen Möglichkeiten der Verkehrserschliessung in den verschiedenen Zeiträumen haben sich neben- und übereinander in der Landschaft eingepreßt. Sie sind unterschiedlich je nach den Baumaterialien: Holz, Stein, Eisen, Beton oder Bitumen. Sie entstanden nach unterschiedlichen Prinzipien: *Trampelpfade*, die sich durch das Gehen ergaben, *gebahnte Wege* wie Saum-, Winter-, Forst- oder Alpenwege und manchmal auch die alten Landstrassen selbst, *gebaute Wege und Strassen* mit Brücken, Viadukten, Kunstbauten, Tunnels, und schliesslich *Eisenbahnen und Seilbahnen* und im weiteren Sinne auch die *Nachrichten- und Starkstromleitungen*. Hinzu kommen einerseits die erweiterte Verkehrsinfrastruktur wie Hospize, Susten, Häfen, Gasthäuser, Hotels, Tankstellen oder die Bahnstationen und andererseits die erweiterten baulichen Massnahmen entlang der Verkehrswege, etwa Mauern, Hecken, Böschungen, Zäune oder Schutz- und Sicherheitsbauten. Kurz: Die Landschaft ist verkehrs- und mobilitätsgeschichtlich lesbar (Abb. 3).

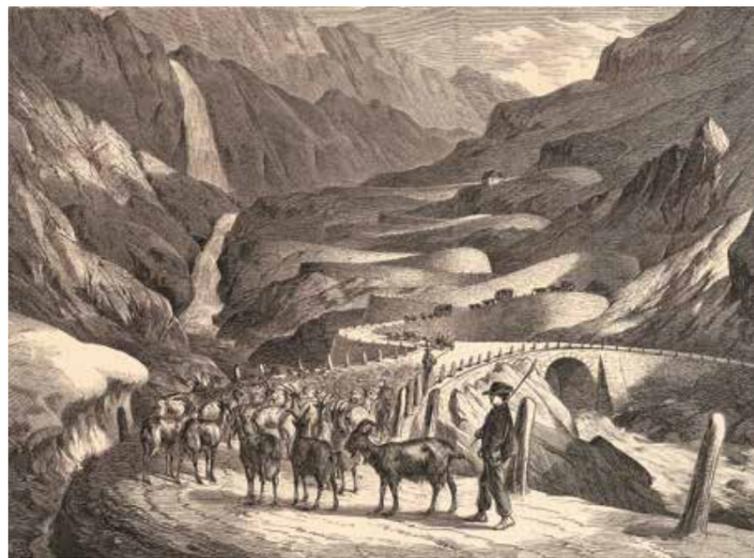


3 Die alte Landstrasse in der Landschaft um 1780, in der Darstellung von M. F. D. Wocher nach Caspar Wolf: Der Verkehrsweg strukturiert sowohl die Landschaft als auch den Blick auf diese. Die Abzweigung nach rechts führt in die Weite der Natur, die Abzweigung nach links zu den Menschen, zur Kultur und in die Geschichte. (Stiftung Familie Fehlmann, Inv. Nr. SFF 1230)

Chausseen und Kunststrassen: die Disziplinierung der Landschaft

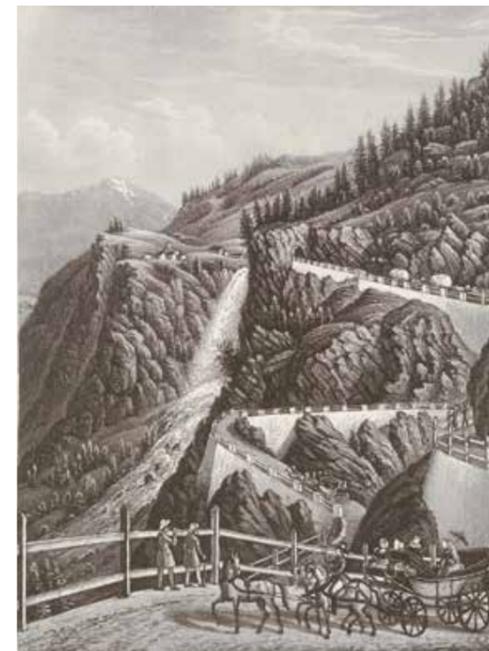
Phasen der besonderen Gestaltung und Prägung der Landschaft durch den Verkehr und durch die Verkehrswege waren der Chausseebau der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, der Kunststrassenbau des 19. Jahrhunderts, der Eisenbahnbau der zweiten Hälfte des 19. und der ersten beiden Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts, der Ausbau der Landstrassen zu Automobilstrassen in der Zwischenkriegszeit und in den 1950er- und 1960er-Jahren sowie der Autobahnbau der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Die neuen Chausseen und Kunststrassen stellten in ihrer Landschaftsprägung eine eigentliche Zäsur dar. Sie lösten die alten vielgestaltigen und kurvenreichen Landstrassen ab, welche die oft sumpfigen Ebenen vermieden und die Steigungen relativ direkt überwandten. Ein wichtiges konstitutives, neues Merkmal der neuen Strassengeneration war die Tatsache, dass man sie auf ihrer ganzen Länge als nach einheitlichen Normen realisierte integrale Bauwerke verstand. Sie waren vom Prinzip der möglichst konsequenten Vermeidung von Steigungen geleitet. Im Gegensatz zu den alten Landstrassen führten sie durch die Ebenen und die Talgründe, was entlang der Strassen ausgedehnte Entsumpfungsmassnahmen sowie Fluss- und Bachverbauungen notwendig machte. Über die Berge und Hügellzüge wurden sie in Serpentina gebaut mit dem Ziel, dass die Kutschen und die schweren Fuhrwerke keinen zusätzlichen Vorspann mehr benötigten (Abb. 4, 5). Dieses Bauprinzip war zu Beginn des 19. Jahrhunderts so neu, dass selbst einem Strasseningenieur wie Johannes Fehr im Jahr 1820 noch die Begriffe und manchmal auch die Worte fehlten, um seinem zürcherischen Fachpublikum die Eindrücke einer

Studienreise zur Simplonstrasse zu vermitteln. Er beschrieb das Prinzip der neuen Gebirgsstrasse wie folgt: «Wenn wir uns einen Kegelförmigen Berg vorstellen auf dessen Spitze von unten auf eine Bergstrasse geführt werden soll, so wäre die Natürlichste Leitung so wohl als die kürzeste ohne allen Zweifel vom Fuß gegen die Spitze nach der geraden Linie, aber so bald diese Richtung mehr als 4 oder 5° Steigt so muß der Weg so lang verlängert werden bis er diese Neigung erhält dieses macht alsdenn die Straße krumm, und sie läuft in einer Art Spirallinie, mit immer gleicher Steigung um den Kegel herum, bis an die Spitze. hat man statt dem Kegel einen Berg dessen Spitzen mit Schluchten und Schuttkegeln oder vorspringenden Gräten versehen sind so muß die Bergstrasse mit immer gleicher Steigung allen diesen irregulären Bergwänden empor steigen und wenn Sie nach dieser Richtung zu Weit



4 «Partie von der Gotthardstrasse im Val Tremola» auf dem Holzstich nach einer Zeichnung von Wilhelm Wegener aus dem Jahr 1872: Gebirgswelt, Wasserfall und Strasse – obwohl nur Ziegen und einige Kutschen und Fuhrwerke auf der Strasse unterwegs sind, evoziert die überhöhte Darstellung den Eindruck einer eigentlichen Verkehrslandschaft. (Graphische Sammlung, Zentralbibliothek Zürich)

5 Die Splügenpassstrasse bei Pianazza um 1840 von J. Siegfried: Die Strasse als Aussichtsort auf die Landschaft und auf die Strasse als Teil dieser Landschaft. Den BetrachterInnen in der Kutsche und am Strassenrand erscheint die Landschaft als durch die Strasse gezähmte wilde Natur. Die überhöhte Darstellung verstärkt den Eindruck einer eigentlichen Verkehrslandschaft. (Graphische Sammlung, Zentralbibliothek Zürich)



rechts oder links von dem Höchsten Punct käme den man erreichen soll, so wird die Richtung ein oder mehrere Male gebrochen oder im Zickzak geführt, bis man nahe an der verlangten Stelle heraus kömmt.»⁴ Fehr überzeugte mit seiner strassenbautechnischen Landschaftsskizze seine Zuhörer: Auch im Kanton Zürich wurden seit den 1820er-Jahren Kunststrassen gebaut, die in Serpentina über die Hügellzüge führten.

Dabei war man sich des komplexen Zusammenhangs zwischen Landschaft und Verkehrswegen durchaus schon damals bewusst. Christine Barraud Wiener und Jürg Simonett beschreiben diesen treffend auch als «Disziplinierung von Landschaft und Bevölkerung».⁵ Dabei beziehen sie sich nicht nur auf die bauliche Veränderung der Landschaft selbst und nicht nur auf die besondere Wahrnehmung der Strassen im Kontrast zur Natur, sondern auch auf den intensiveren Unterhalt und dessen Durchsetzung bei der Bevölkerung.

Die Landschaftsprägung durch die Verkehrswege wurde mit der bewussten bauästhetischen Gestaltung noch akzentuiert, inszeniert und auf Bildern zusätzlich überhöht dargestellt. Sie evozierte über die funktionale Lösung hinaus Landschaftserlebnisse – häufig wurden die Strassen fortschrittsoptimistisch als Verschönerung, als Zähmung oder als Perfektionierung der Natur wahrgenommen – und diente nicht zuletzt der Repräsentation des Staats. So schrieb etwa der Autor des Mitte des 19. Jahrhunderts erschienenen Wegartikels in der ökonomisch-technischen Enzyklopädie von Krünitz: «Die grosse Reform des Strassenbaues im 18ten Jahrhundert fällt zeitlich ziemlich genau zusammen mit den durchgreifenden modernen Reformen der Staatsverwaltung. [...] Die grossen Strassenanlagen aus dem

letzten Viertel des vorigen Jahrhunderts sind das stolze Denkmal der berechtigten Bureaukratie.»⁶

Das Begehen und Befahren der Nation

Spätestens im liberal-radikalen Kunststrassenbau des 19. Jahrhunderts überlagerten sich in der Schweiz die Konzeption der guten Strasse mit der Wahrnehmung des guten Staates (der die Steuern der Bürger zum Infrastrukturbau nutzte) und die schöne Landschaft zu einer unauflösbaren Gemengelage der nationalen Gewissheiten. Die in der zweiten Hälfte des 19. und in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts kanonisch werdenden Landschaften verbanden sich mit der stark national gewendeten Faszination des im Gebirge möglichen Verkehrs. In den Landschaften waren die ingenieurtechnische Leistung des kühnen Bauwerks, die leistungsstarken Fahrzeuge schweizerischer Lokomotiv- und Lastwagenfabriken, die militärische Konzeption des Alpenreduits und der moderne Gebirgstourismus miteinander verbunden – ein Zusammenhang, der zuerst in der Pferdekutsche, dann mit den Gebirgs- und den Bergbahnen und schliesslich im aufkommenden Autotourismus mit dem Postauto oder mit dem neu angeschafften Automobil erfahren werden konnte. Manfred Hettling spricht denn auch vom «Erfahren und buchstäblichen Begehen der eigenen Nation».⁷ Die Landschaften, die Saumpfade, die kühnen Alpenstrassen und die bau- und fahrzeugtechnischen Superlative der Alpenbahnen fanden damit ihren Platz in den patriotischen Beständen direkt neben den Gründungsmythen der Eidgenossenschaft.⁸

Anmerkungen

- 1 Der Artikel basiert auf Hans-Ulrich Schiedt. Entstehung der Verkehrslandschaft, in: Mathieu, Jon; Backhaus, Norman; Hürlimann, Katja; Bürgi, Mathias (Hg.). Geschichte der Landschaft in der Schweiz. Von der Eiszeit bis zur Gegenwart, Zürich 2016, 159–174, sowie auf der Einleitung zu diesem Band: Jon Mathieu. Landschaft als historischer Prozess, 11–23. Wenige Passagen sind wörtlich meinem Artikel entnommen.
- 2 Küster 2014, 300–317.
- 3 Google Ngram <https://books.google.com/ngrams>. Das von Google zur Verfügung gestellte Instrument zählt Wörter, Wortteile und Buchstabenfolgen in den von Google gescannten Büchern (exklusive Zeitschriften). Der deutschsprachige Bestand umfasst zurzeit ca. 40 Mrd. Wörter. Da die Auswahl des Quellenbestands im Detail weder bekannt ist noch beeinflusst werden kann, sind aus einer Ngram-Analyse auch nur Hinweise oder Hypothesen zu gewinnen, die in weiteren Untersuchungen erhärtet werden müssen.
- 4 Zentralbibliothek Zürich: Ms Z VIII 657, Manuskript, S. 6f.
- 5 Barraud Wiener, Simonett 1990, 415–433.
- 6 Johann Georg Krünitz. Oekonomisch-technologische Encyclopädie, oder allgemeines System der Stats- Stadt- Haus- und Land-Wirtschaft, und der Kunst-Geschichte, 242 Bände, 1773–1858, Band 235, 11856.
- 7 Hettling 1998, 11.
- 8 Schiedt 2002, 35.

RÉSUMÉ

PAISAGE ET VOIES DE COMMUNICATION

En Suisse, c'est au plus tard au XIX^e siècle, lors de la construction des chaussées sous le régime libéral-radical, que se mêla l'idée de bonne route avec celle d'État bien géré (qui affecte le produit des impôts à des investissements d'infrastructure) et avec la prise de conscience de la beauté du paysage. Ces notions devinrent des éléments inaltérables parmi les certitudes nationales. La définition canonique des paysages, telle qu'elle se fixa dans la seconde moitié du XIX^e siècle et dans les premières décennies du XX^e, se lia avec la fascination, fortement marquée par l'esprit national, pour les potentialités du trafic dans les Alpes. Dans les paysages alpins, on put appréhender du même coup – d'abord grâce à la diligence, puis grâce aux chemins de fer de montagne, et bientôt grâce au car postal et à cette invention nouvelle, l'automobile privée – les réalisations audacieuses du génie civil, les performances des véhicules produits par les fabriques suisses de locomotives et de wagons, la conception militaire du réduit national et le tourisme alpin moderne.

RIASSUNTO

PAESAGGIO E VIE DI COMUNICAZIONE

Fin dalla costruzione di strade commerciali moderne nel periodo liberale-radical (XIX secolo), in Svizzera la percezione di buona strada si è sovrapposta a quella di buono Stato (che impiegava le tasse dei cittadini per costruire infrastrutture) e a quella di bel paesaggio. Sono ormai diventati una miscela indissolubile di certezze nazionali. I paesaggi diventati canonici nella seconda metà del XIX e nei primi decenni del XX secolo si sono combinati in un fascino tipicamente nazionale della fattibilità dei trasporti in montagna. Nel paesaggio le prodezze ingegneristiche fatte di ardite costruzioni, i potenti veicoli delle fabbriche svizzere di locomotive e autocarri, il concetto militare di ridotto nazionale nelle Alpi e il moderno turismo di montagna erano connessi: una connessione che ha potuto essere vissuta prima con la carrozza trainata dai cavalli, poi con le ferrovie di montagna e infine nel nascente turismo automobilistico, con l'autopostale o l'automobile.

Bibliografie

Baratay, *Éric*: Bêtes de somme. Des animaux au service des hommes, Paris 2008.

Barraud Wiener, *Christine*; Simonett, *Jürg*: Zum Bau der «Kunststrassen» im 18. und 19. Jahrhundert: Die Disziplinierung von Landschaft und Bevölkerung, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 40, Basel 1990, 415–433.

Hettling, *Manfred*: Einleitung oder: Anleitung, die Schweiz zu bereisen, in: Manfred Hettling et. al. Eine kleine Geschichte der Schweiz. Der Bundesstaat und seine Traditionen, Frankfurt a. M. 1998, 7–20.

Küster, *Hansjörg*: Landschaft, in: Vittorio Magnano Lampugnani, Konstanze Sylva Domhardt, Rainer Schützeichel (Hg.). Enzyklopädie zum gestalteten Raum, Zürich 2014, 300–317.

Mathieu, *Jon*; Backhaus, *Norman*; Hürlimann, *Katja*; Bürgi, *Mathias* (Hg.): Geschichte der Landschaft in der Schweiz. Von der Eiszeit bis zur Gegenwart, Zürich 2016.

Schiedt, *Hans-Ulrich*: Die Alpenstrassenfrage oder «Die prinzipielle Figur des Kreuzes», in: Wege und Geschichte, 2002, 34–39.

Schiedt, *Hans-Ulrich*: Entstehung der Verkehrslandschaft, in: Mathieu et al. (Hg.). Geschichte der Landschaft, Zürich 2016, 159–174.

Schievelbusch, *Wolfgang*: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Frankfurt a. M. 1989 [1977].

Zeller, *Thomas*: Strasse, Bahn, Panorama und Landschaftsveränderungen in Deutschland von 1930 bis 1990, (Deutsches Museum, Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung, 3), Frankfurt a. M. 2002.

Hans-Ulrich Schiedt

Dr., Historiker, Leiter der Abteilung Forschung von ViaStoria, Stiftung für Verkehrsgeschichte und wissenschaftlicher Mitarbeiter am Archiv für Agrargeschichte in Bern; dort Forschungsprojekt zur Geschichte der Arbeitstiere; Senior Scientist an der Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte, Historisches Institut der Universität Bern. hans-ulrich.schiedt@agrarchiv.ch



DIE INSZENIERUNG VON STRASSE UND ALPNER LANDSCHAFT AN DER LANDESAUSSTELLUNG 1939

Isabelle Fehlmann

Die Verbindung von Tradition und Fortschritt zeichnete die Konzeption der Landesausstellung 1939 in Zürich aus. In dem Sinne wurde auch die Einheit von Strasse und alpiner Landschaft im Pavillon «Verkehr» vermittelt. Die Gestaltung des Eingangsbereichs verdichtete dabei exemplarisch konventionelle wie auch neue Erfahrungsebenen zum idealisierten Erlebnis.

Die Besucherinnen und Besucher der Landesausstellung 1939 in Zürich wurden in der Halle für Strassenbau und -verkehr thematisch wie auch sinnlich über eine nachgebaute Strasse in das Thema eingeführt (Abb. 1). Der Bodenbelag aus Pflastersteinen zog sich vom Aussenbereich in den Eingangsbereich hinein. In einem Bogen nach links führte die Strasse unter der Darstellung einer modernen Brücke hindurch in den Ausstellungsraum. Geradeaus verlief sie in perspektivischer Überblendung in eine zweidimensionale Fotomontage an der Wand und führte dort in eine alpine Landschaft hinein. Die Installation präsentierte ein Motiv, dem die Besucher in variabler Ausführung im-

mer wieder begegnen sollten: Strasse und Landschaft als ikonographische Einheit. Der Hintergrund bestand aus einem zusammengesetzten Bergpanorama mit emblematischem Charakter für die Schweiz: Eiger, Mönch und Jungfrau sowie Säntis. Rechts und links der Strasse präsentierte sich die Szenerie je im Sommer und im Winter. Es war eine Gestaltung, in der sich exemplarisch zentrale Aspekte der damaligen Wahrnehmung der alpinen

1 Gestaltung im Eingangsbereich der Ausstellung «Strassenbau und Strassenverkehr» an der Landesausstellung 1939. Fotograf Hans Gross und Grafiker Arnold Bosshard. (Archiv des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS)

Verkehrslandschaft verdichteten, die von Tradition, aber eben auch vom Wandel geprägt war.

Die Wahrnehmung der alpinen Landschaft über die Strasse als Tradition

Im Laufe der Neuzeit gewann die Landschaft als Szenerie an Bedeutung. Sie wurde zu einem ästhetischen Objekt, das als subjektive Sinneserfahrung erlebt und mit Bedeutung aufgeladen werden konnte. Nicht zuletzt durch die aufkommende Reisetätigkeit der bürgerlichen Gesellschaft formte sich im «Auge des Betrachters» der durchreiste Raum entlang der Verkehrswege basierend auf der im jeweiligen kulturellen Kontext entwickelten «Lesart» zu einer Landschaft (vgl. den Beitrag von Hans-Ulrich Schiedt in diesem Heft).

Diese Lesart war wiederum beeinflusst durch zeitgenössische Darstellungsweisen. Die Wechselwirkung von Landschaftsdarstellung und Wahrnehmung lässt sich anhand der Strassengeschichte in den Schweizer Alpen veranschaulichen. Im 18. Jahrhundert etablierten sich die Schweizer Berge vom mühsam zu überwindenden Hindernis zum pittoresken und erhabenen Reiseziel; sie wurden zur Destination im Bildungsprogramm des gehobenen europäischen Bürgertums. Die durch den Bau der Chausseen verbesserte Strasseninfrastruktur eröffnete dabei eine neue Dimension in der Art und Weise, die Berge zu bereisen, und ermöglichte die Rezeptionspraxis eines über die ausgebauten Strassen vermittelten Landschaftserlebnisses. Im Jahr 1811 publizierte der Kartograph Jean-Frédéric d'Ostervald unter dem Titel «Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon» ein Album von aufeinanderfolgenden Veduten der Reise, versehen mit einem beschreibenden Text. Die Schönheit der alpinen Landschaft wird darin im Zusammenhang mit der Simplonstrasse als ingenieurtechnisches Meisterwerk angepriesen: «Il [le voyageur] ne sait ce qu'il doit admirer le plus, ou la beauté des sites qui l'entourent, ou la manière ingénieuse avec laquelle on a surmonté les obstacles qui s'opposent à la construction de la route, ou la perfection de ces immenses travaux.»¹ Die Publikation einer «voyage pittoresque», die vornehmlich für Touristen gefertigt wurde, steht beispielhaft dafür, wie die Darstellung in Wort und Bild gleichzeitig als Spiegel wie auch als Vorlage für das Rezipieren von helvetischen Landschaften über eine Strasse wirkte. Mit dem Bau und der Ausdehnung der Reiseinfrastrukturen wie Eisenbahn und Bergbahn wurde die Verknüpfung von sublimer Bergnatur und technischer Exzellenz im ausgehenden 19. Jahrhundert mehr und mehr zu einem Schweizer Symbol. Diese symbolische Verknüpfung setzte sich im Ausbau der Schweizer Alpenstrassen für den motorisierten Verkehr fort und nahm nicht zuletzt deswegen an der Landesausstellung 1939 einen wichtigen Platz ein. Die Strasse sollte selber zum Ziel werden und den

Automobilisten eine Art Bühne für das Erlebnis der Berge bieten, das sowohl traditionelle Konventionen der alpinen Ikonografie wie auch neue Erfahrungs- und Bedeutungsebenen einschloss.

Die idealisierte Rekonstruktion

Die Inszenierung im Eingangsbereich des Pavillons «Verkehr» an der Landesausstellung hatte mit der grossformatigen Aufnahme und mit ihrer Fortführung in den Raum hinein eine körperliche Dimension. Sie fungierte als eine idealisierte Rekonstruktion der Realität und stand dadurch der Wirkungsin-



tention eines Dioramas nahe. Dioramen mit Bergansichten reihten sich ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in den Städten unter den Sehenswürdigkeiten ein. In dieser Zeit erhielt der Tourismus durch den Ausbau der Reiseinfrastruktur wie auch der Reiseorganisationen zunehmend die Form eines standardisierten Urlaubs. Dazu etablierte sich der bildhafte Blick auf die Alpen und verfestigte sich zu einem Wahrnehmungsmuster. Die Alpen wurden im kollektiven Bildgedächtnis mit gewissen Grundelementen ausgestattet, zu denen auch der Panoramablick gehörte. Mit seinem räumlichen Charakter konnte das Diorama dieses Landschaftserlebnis nachahmen. Berühmtheit erlangte ab den 1850er-Jahren der Betrieb eines Dioramas von Ludwig Meyer und seiner Familie in der damaligen Tourismusmeile beim Löwendenkmal in Luzern. Es zeigte die Panoramarundschau von der Rigi und später auch weitere, wie vom Pilatus und vom Gornergrat. Die beiden Schweizer Maler Ernst Hodel senior und Ernst Hodel junior waren angesehene Meister für grossformatige Alpenbilder. Hodel senior fertigte unter anderem für Meyers Diorama Panoramabilder an und gründete 1895 das heute noch bestehende Alpineum in Luzern, das sein Sohn weiterführte (Abb. 2). Hodel senior wie junior bauten in ihre Darstellungen mitunter auch Reiseinfrastrukturen ein. Das Diorama wurde dabei als Stellvertreter für

2 Diorama der Station «Eismeer» der Jungfrau-
bahn mit dem Panoramabild von Ernst Hodel junior
von 1902.
(ALPINEUM / 3D-Alpenpanorama Diorama, Luzern)

das Erfahren der realen Landschaft angepriesen, bei dem kein schlechtes Wetter die Sicht trüben oder klimatische Verhältnisse das Erlebnis beeinträchtigen könne.

Strasse und Landschaft als identitätsstiftende Einheit

Bis nach dem Zweiten Weltkrieg war der Besitz eines Automobils vermögenden Gruppen vorenthalten und eine Automobilfahrt über und in die Alpen in erster Linie als Ausflug intendiert. Die Umstellung von der Postkutsche auf das Postauto ermöglichte ab 1919 breiteren Bevölkerungsschichten die motorisierte Reise über die Passstrassen. Der Fremdenverkehr war in der Zwischenkriegszeit für die Schweizer Wirtschaft elementar und die Berglandschaft eines seiner wichtigsten Konsumgüter. Dies war ein entscheidendes Argument, mit dem der visionäre Ausbau der Bergstrassen für den motorisierten Verkehr ab 1935 zu einem Traktandum auf Bundesebene angehoben wurde.

3 Auszug aus dem
Magazin «Auto – Offizielles
Organ des Automobil-
Clubs der Schweiz», Nr. 7
1939, S.17.



Parallel dazu entwickelte sich die hohe symbolische Bedeutung der alpinen Landschaft im Zuge des drohenden Zweiten Weltkriegs zu einer bestimmten Projektionsfläche der helvetischen Identität.

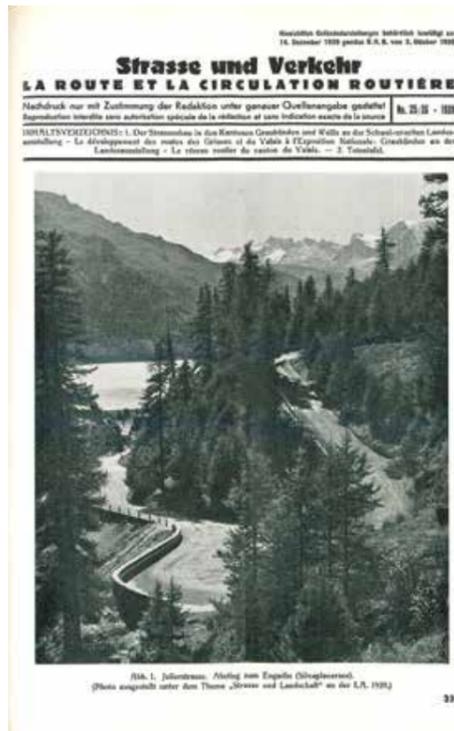
Sie bildete dadurch einen zentralen Bestandteil der «Geistigen Landesverteidigung»², der nationalistisch-defensiven Haltung, die an der Landesausstellung von 1939 ihren exemplarischen Ausdruck fand. Die Ausstellung zelebrierte in ihrer Gesamtheit das helvetische Selbstbewusstsein, Tradition bestimmte die Konzeption im Bereich am rechten Ufer des Zürichsees und Fortschritt war das Leitmotiv am linken Ufer. Die Verbindung der beiden Seiten durch eine Seilbahn hatte neben dem praktischen auch einen hohen sinnbildlichen Gehalt. Das Thema «Verkehr und Transport» wurde auf dem linken Ufer in unmittelbarer Nähe zum Thema «Die Schweiz, das Ferienland der Völker» platziert. Das Ausstellungskonzept der Fachgruppe «Strassenbau» koordinierte der Sekretär der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner (VSS), Dr. Leonhard Derron, zusammen mit dem ETH-Professor für Strassen- und Eisenbahnbau Erwin Thomann.³ Die Ausstellungshalle, vom Architekten Leopold Matthias Boedecker entworfen, hatte als Kernstruktur zwei Strassenkurven, die sich zu einer Acht verbanden und in ihren Ausführungsradien gar den damaligen Normen für Bergstrassen entsprachen. Zum einen vermittelte die Ausstellung objektives Wissen zum Thema Strassenbau und -verkehr. Zum andern kommunizierte sie zwischen Tradition und Fortschritt aufgespannte Werte, die sich in der Darstellung von Bergstrasse und alpiner Landschaft beispielhaft als identitätsstiftende Einheit manifestierten.⁴

Zeichen des Wandels und des Fortschritts

Die Installation im Eingangsbereich kombinierte die wiedererkennbare und tradierte Abbildung von Landschaftselementen mit der kompositorischen Idealisierung, die neue Errungenschaften hervorhob. Der Strassenbelag war darunter ein zentrales Element; 1939 wurde im Rahmen der Landesausstellung zum Jahr der staubfreien Strassen proklamiert (Abb. 3). Die Oberflächenbehandlung der Fahrbahn als Verbesserung für den motorisierten Verkehr war in dieser Zeit ein zentrales Thema. Versuche und Analysen zur Befreiung von der sogenannten Staubplage nahmen im Fachdiskurs um die Modernisierung der Strassen einen hohen Stellenwert ein. Für die Bergstrassen war die Gleitsicherheit ein weiterer wesentlicher Faktor. Der Hartbelag mit Pflasterstein galt dabei als eine aufwändige, aber geeignete Variante und kam vermehrt in Kurven zur Anwendung. Die Strasse auf der Fotomontage wurde zudem in leicht geschwungener Form dargestellt, was den damals geltenden Empfehlungen für den Bau und Ausbau von Bergstrassen entsprach. Dort wo nicht schon die Topografie eine ondulierende Trasse bedingte, sollte sich die Linienführung der Strasse nicht gerade, sondern durch eine leichte Schwingung harmonisch in die Landschaft einfügen.

Ein weiteres augenfälliges Element in der Fotomontage ist das Aufeinandertreffen von Sommer und Winter. Bis in die späten 1920er-Jahre konzentrierte sich der als Ausflugsverkehr betriebene Automobilismus gerade in den Bergen vornehmlich auf die warme Jahreszeit. Als ab den frühen 1930er-Jahren die benachbarten Alpenstaaten begannen, ihre Nord-Süd-Verbindungen über den Winter offenzuhalten, erachteten die Interessenvertreter des motorisierten Fremdenverkehrs die Offenhaltung eines Schweizer Passes im Zeichen der Konkurrenzfähigkeit als immer dringlicher (Abb. 4). Ab 1934 wurde die Julierpassstrasse zum Experimentierfeld in Sachen Schneeräumung über den ganzen Winter.⁵ Diese Strasse galt einerseits als eine wichtige Nord-Süd-Verbindung und andererseits aufgrund der topografischen Verhältnisse als sicher vor Lawinen. Ab 1935 wurde die ganzjährige Öffnung des Juliers institutionalisiert und bei weiteren Bergstrassen an die Hand genommen; das Erfahren der Alpenlandschaft im Winter mit dem Automobil wurde in dem Zusammenhang zu einem vielfältig beworbenen und praktizierten Erlebnis.

Die Blickführung über die Strasse führte in der Fotomontage hinauf ins Gebirge, die Reise lag sinnbildlich vor den Besucherinnen und Besuchern – als Gang durch die Ausstellung. Verschiedene weitere Positionen beinhalteten das Motiv von Bergstrasse und Alpenlandschaft, wie das Relief der im Bau befindlichen, neu angelegten Sustenpassstrasse oder wie einzelne Exponate einer Serie von beleuchteten Bildernischen unter dem Titel «Strasse und Landschaft» mit «25 Grossphotos schöner Strassen in schöner Landschaft aus allen Kantonen unter dem Motto: Für den Kanton werben durch die schöne Strasse»⁶ (Abb. 5). Das Zitat stammt von dem für die Strassenbau-Ausstellung mitverantwortlichen



4 Titelseite des Magazins «Strasse und Verkehr» der Vereinigung Schweizer Strassenfachmänner 25/26 (1939). Das Bild zeigt die ausgebaut und auch im Winter offen gehaltene Julierpassstrasse. Die Fotografie war ebenfalls an der Landesausstellung zu sehen.

VSS-Sekretär Leonhard Derron. Im gleichen Text nimmt er Bezug auf die Strassenschlaufe, auf der in der Halle die verschiedenen Verkehrsmittel ausgestellt waren: «Die beiden Schleifen dieser Modellstrasse sind nach den Bergstrassennormalien der Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner für Wendepfannen ausgeführt, wobei die grössere Kehre kreisförmig, die kleinere [Kehre] parabolisch verbreitet wird. [...] Die Strasse ist derart mit Kulissen umgeben, dass der Eindruck erweckt wird, sie befände sich in freier Natur»⁷.

5 Beleuchtete Bildernischen zum Thema «Strasse und Landschaft». (Archiv des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS)



RÉSUMÉ

LA MISE EN SCÈNE DE LA ROUTE ET DU PAYSAGE ALPESTRE À L'EXPOSITION NATIONALE DE 1939

Dans la section génie civil de l'Exposition nationale de 1939 à Zurich, une installation concrétisait pour le public le thème des constructions routières (ill. 1). Elle présentait de manière scénographique un paysage routier alpestre où se concentraient exemplairement, en une image idéalisée, les traits caractéristiques d'une nature sublime et ceux d'une technique accomplie. Reconstituant en quelque sorte la réalité, elle était proche, par ses intentions et ses effets, d'un diorama ; elle reprenait les conventions traditionnelles du paysage alpestre et transmettait en même temps de nouveaux plans d'expérience et de signification. C'est ainsi que, par exemple, la juxtaposition de l'hiver et de l'été dans le photomontage renvoyait à des facteurs de changement, tel le fait, alors récent, que le Julier fût ouvert toute l'année au trafic automobile. De par sa conception, l'Exposition nationale diffusait des valeurs prises en tension entre tradition et progrès. Cela se manifesta avec une particulière évidence dans l'iconographie de la route et du paysage alpestre.

RIASSUNTO

LA MESSA IN SCENA DELLA STRADA E DEL PAESAGGIO ALPINO ALL'ESPOSIZIONE NAZIONALE DEL 1939

I visitatori dell'esposizione nazionale di Zurigo del 1939 vennero introdotti al tema della costruzione stradale, sia tematicamente che sensualmente, per mezzo di un'installazione (fig. 1). Questa presentava la scenografia di un paesaggio stradale alpino e condensava in modo esemplare le qualità dell'impareggiabile natura montana e dell'eccellenza tecnica in un'esperienza idealizzata. Come una ricostruzione della realtà, perveniva all'effetto di un diorama e trasmetteva gli schemi tradizionali dell'immaginario alpino così come nuovi livelli di esperienza e significato. Nel fotomontaggio la giustapposizione dell'estate e dell'inverno, per esempio, si riferiva a fattori di mutamento, come la nuova strada del Passo del Julier che veniva mantenuta aperta al traffico motorizzato durante tutto l'anno. Il concetto scelto dall'esposizione nazionale comunicava valori di tradizione e di progresso, espressi in modo esemplare nell'iconografia della strada e del paesaggio alpino.

Anmerkungen

- 1 «Tableau Général Du Simplon». In: Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon. Paris: Pierre Didot. 1811, 3.
- 2 Philipp Etter: Geistige Landesverteidigung. Immensee 1937.
- 3 Leonhard Derron: «Ausstellung des Strassenwesens an der Schweizerischen Landesausstellung in Zürich 1939». In: Strasse und Verkehr. La route et la circulation routière 1 (1939), 4–6.
- 4 H.W. Thommen: Der Strassenbau an der Landesausstellung. In: Strasse und Verkehr. La route et la circulation routière 10/11 (1939), 143–148.
- 5 E. Sutter: Die Versuche den Julier auch im Winter offen zu halten. In: Auto. Offizielles Organ des Automobil-Clubs der Schweiz 1 (1934), 7–9.
- 6 Leonhard Derron (vgl. Endnote 3), 5.
- 7 ebd.

Bibliografie

Bucher, Annemarie: Die Alpen auf der Oberfläche. In: Johannes Stoffer et al. (Hg.): Aux Alpes, Citoyens! Alpiner Mythos und Landschaftsarchitektur (Pamphlet 1). Zürich 2005, 42–51.

Bürgi, Andreas: Eine touristische Bilderfabrik. Kommerz, Vergnügen und Belehrung am Luzerner Löwenplatz. 1850-1914. Zürich 2016.

von Matt, Peter: Warum der Gotthard so wichtig ist – Der Einklang von Ursprung und Fortschritt als nationaler Traum. In: Boris Previšić et al. (Hg.): Gotthardfantasien. Eine Blütenlese aus Wissenschaft und Literatur. Baden 2016, 62–66.

Schiedt, Hans-Ulrich; Peter Stirnimann: Die Strassengeschichte des Kantons Graubünden vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart, hg. von Tiefbauamt Graubünden und ViaStoria. Chur 2015.

Schiedt, Hans-Ulrich: Die schöne Strasse in der schönen Landschaft an der «Landi» 1939. In: Strasse und Verkehr (100 Jahre VSS) 9 (2012), 32–35.

Zeller, Thomas: Der automobile Blick. Berg- und Alpenstrassen und die Herstellung von Landschaft in Deutschland und den USA im 20. Jahrhundert. In: Hans-Liudger Diemel und Hans-Ulrich Schiedt (Hg.): Die moderne Strasse: Planung, Bau und Verkehr vom 18. bis zum 20. Jahrhundert (Beiträge zur historischen Verkehrsforschung 11), Frankfurt a.M. 2010, 265–284.

Isabelle Fehlmann

Hat Kunstgeschichte und Geografie studiert und ist Doktorandin am Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur von Professor Christophe Girot an der ETH Zürich. Dort forscht sie über die Verhandlung von Strasse und Landschaft am Beispiel der Schweizer Passstrassen während der Motorisierung.

fehlmann@arch.ethz.ch

LOPPER – TRIBUT AN DIE MOBILITÄT

Marion Sauter

Der Lopper ist eine Felsnase, die den Alpachersee vom Vierwaldstättersee abgrenzt. Jahrtausendlang wurde diese Felsnase überquert; der Saumpfad führte über den Rengpass (885 m ü. M.). Das 19. Jahrhundert brachte eine Erschliessung rund um den Lopper und damit eine komfortablere Anbindung Nidwaldens an Luzern. Seitdem scheinen die Bau-massnahmen jedoch zu explodieren.

Erste Spuren

Der Lopper wird seit prähistorischer Zeit frequentiert. Aussergewöhnlich frühe Zeugnisse der Besiedlung in der Region sind die Pfahlbausiedlung Kehrsiten NW und die Römervilla bei Alpnach OW. Auch wenn der Wasserweg über den Vierwaldstättersee für Waren stets eine wichtige Rolle spielte, gingen die Anwohnerinnen und Anwohner über Jahrtausende zu Fuss über die Passhöhe des Rengg (885 m ü. M.) am westlichen Rand des Loppers. Der Rengpass verbindet Hergiswil NW und Alpnachstad OW und war ein Nadelöhr auf der Gotthardroute, dem Landweg gen Süden. Dennoch hat er überraschend wenig archivalische Zeugnisse hinterlassen. Als die Dufourkarte 1864 erstellt wurde, stand bereits die vier Jahre zuvor eröffnete Lopperstrasse im Fokus. Der beschauliche Saumpfad hatte in der öffentlichen Wahrnehmung offensichtlich ausgedient. Auch der aufwendige Ausbau der Passhöhe im Zweiten Weltkrieg und bis in die 1980er-Jahre mit Kampfstellungen, Kavernen und Infanteriewerken erfolgte weitgehend abseits der Öffentlichkeit.

Ausbau

Warum wurde der Rengpass nicht ähnlich dem Hirzel (678 m ü. M.) oder dem Albis (915 m ü. M.) ausgebaut? Mit der exponierten Lopperstrasse wurde ein Brückenschlag am östlichen Fuss des Loppers, dem Acheregg, möglich und damit der Nidwaldner Hauptort Stans auf direktem Weg mit Luzern verbunden. Allerdings darf die Reisegeschwindigkeit nicht überschätzt werden: Um auch dem Schiffsverkehr gerecht zu werden, wurde 1860 eine Aufziehbrücke und 1914 eine schneller zu öffnende Drehbrücke nach Plänen des späteren ETH-Rektors Arthur Rohn errichtet. Mit der zuneh-



menden Motorisierung geriet der Verkehrsknotenpunkt wegen des regelmässigen Unterbruchs des Strassenverkehrs durch die Drehbrücke im Laufe des 20. Jahrhunderts an seine Grenzen (Abb. 1).

1954 – sechs Jahre vor Inkrafttreten des Schweizerischen Nationalstrassengesetzes – beschloss der Kanton Nidwalden den Bau einer vierspurigen Strasse von Horw LU bis Stansstad NW und damit eine Querung des Achereggs ohne Unterbruch. Die Planung ab 1958 oblag den Basler Ingenieurbüros W. & J. Rapp und E. & A. Schmidt. 1960 wurde das Projekt als Nationalstrasse N2 Teil des Schweizerischen Autobahnprogramms, nicht jedoch der Anschluss gen Westen über den Brünig, die heutige A8. Die umsichtig planenden Ingenieure setzten sich jedoch bereits mit möglichen Szenarien der späteren Kreuzung der Nord-Süd- und der West-Ost-Achse auseinander und schufen damit die Grundlage für den weiteren Ausbau in den 1980er-Jahren.

Verkehr und Landschaft

Obwohl die 1960er-Jahre von einer grossen Technikeuphorie geprägt waren und Umweltschutz noch kein relevantes Thema war, wurde bei der Planung der N2 darauf geachtet, die Eingriffe in das sensible und weithin sichtbare Terrain am Vierwaldstättersee möglichst gering zu halten. Der Entscheid fiel auf eine Tunnel- und Viadukt-Lösung. Die Alternative, die Fahrbahnen kaskadenartig in den Hang zu schneiden, was die Errichtung einer über

1 Der Lopper schiebt sich quer in den Vierwaldstättersee. Der Rengpass verband im hinteren Teil der Felsnase Hergiswil und Alpnachstad. 1860 erfolgte der Brückenschlag am Acheregg. Foto Werner Mittelholzer, 1919. (ETHZ Bildarchiv: LBS_MH01-000162)

2 Studienvarianten der N2: Forststrasse, Autobahn und Ortsverbindung in einer mehrgeschossigen Betonkaskade oder als Viaduktlösung. Schemazeichnung, um 1960. (Aktuelles Bauen 2–3/1966)

30 Meter hohen Betonstützwand im Bannwald erfordert hätte, wurde verworfen (Abb. 2).

Die neuerliche Umrundung des Loppers besass in vielerlei Hinsicht Pioniercharakter. Das Autobahnviadukt wurde auf die Lopperstrasse gestellt. Wo dies nicht möglich war, wurden die Fahrbahnen in zwei Tunneln von 78 und 753 Metern Länge durch den Berg geführt (Abb. 3 und 4). Die ersten Schweizer Autobahntunneln dienten als Teststrecken: Am Lopper wurden etwa geeignete Wandverkleidungen, Belüftungs- und Belichtungssysteme eruiert. Da die Autobahn nicht allen Krümmungen der Lopperstrasse folgen konnte, musste das Viadukt ständig wechselnde Auskragungen von bis zu 9,05 Metern bewältigen.

Die aufgeständerte Autobahn erreichte das Acheregg deutlich über dem Brückenkopf der historischen Drehbrücke. Für den damit notwendigen Bau einer neuen Achereggbrücke wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben, den das Ingenieurbüro D. J. Bänziger + E. Toscano für sich entscheiden konnte. Die Errichtung der modernen Gelenkträgerbrücke erforderte vorgängig die Erstellung einer Notbrücke, damit der Verkehrsfluss weiterhin gewährleistet war. Hierfür wurde die Drehbrücke abgeschwenkt und ein Damm

aufgeschüttet. Die Verankerung der Stützwände im Uferbereich und die Gründung der Brückenpfeiler im Seegrund erforderte aufwändige Caissongründungen, das heisst der Aushub der Fundamente unter Wasser erfolgte in Druckluftkammern, in welche die Bauarbeiter mit viel Zeitaufwand eingeschleust werden mussten (Abb. 5). Der N2-Anschluss Stansstad NW und die neue Achereggbrücke konnten 1964 eröffnet werden. Die Rampen zur Lopperstrasse wurden in den beiden Folgejahren fertiggestellt. Zwei Dampfschiffe der Vierwaldstätterseeflotte wurden mit einem einziehbaren Kamin ausgestattet, sodass das Acheregg fortan permanent zu Wasser und zu Land passiert werden konnte.

Der Verkehrsknotenpunkt Lopper wurde 1984 mit der Eröffnung der A8 vollendet. Diese Verbindung brachte einen neuerlichen Superlativ: Erstellt wurde der erste Schweizer Tunnel mit Verzweigung, allerdings nur in Richtung Süden. Die kreuzungsfreie Verbindung Richtung Norden brachte erst der Bau des Kirchenwaldtunnels in den Jahren 2006 bis 2008, der von einer Erweiterung der Achereggbrücke begleitet war.

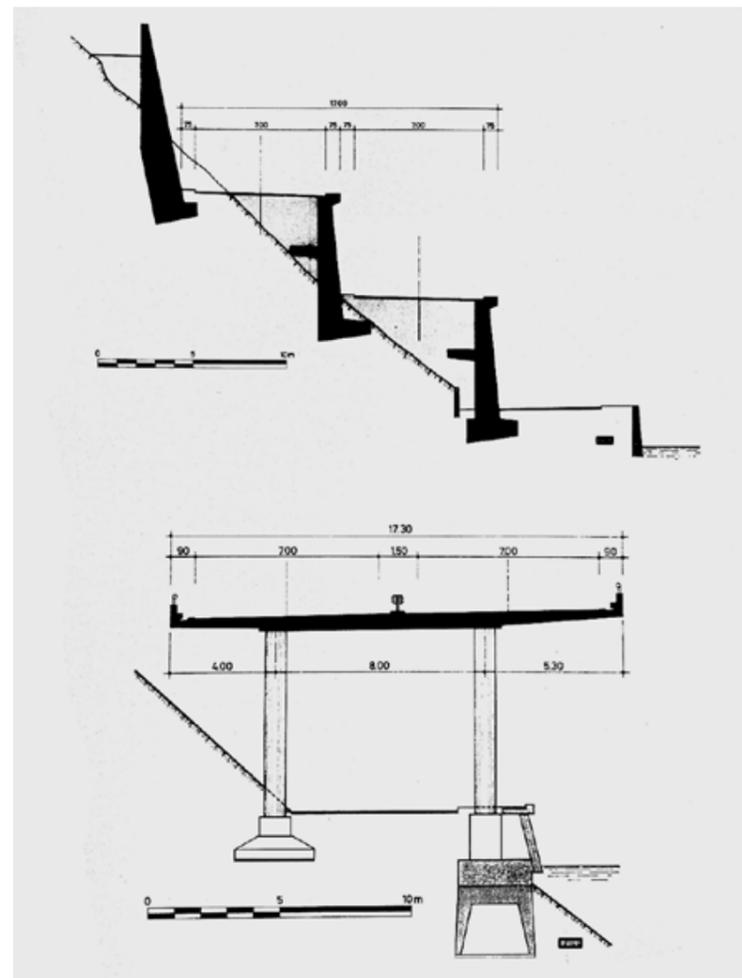
Eisenbahn

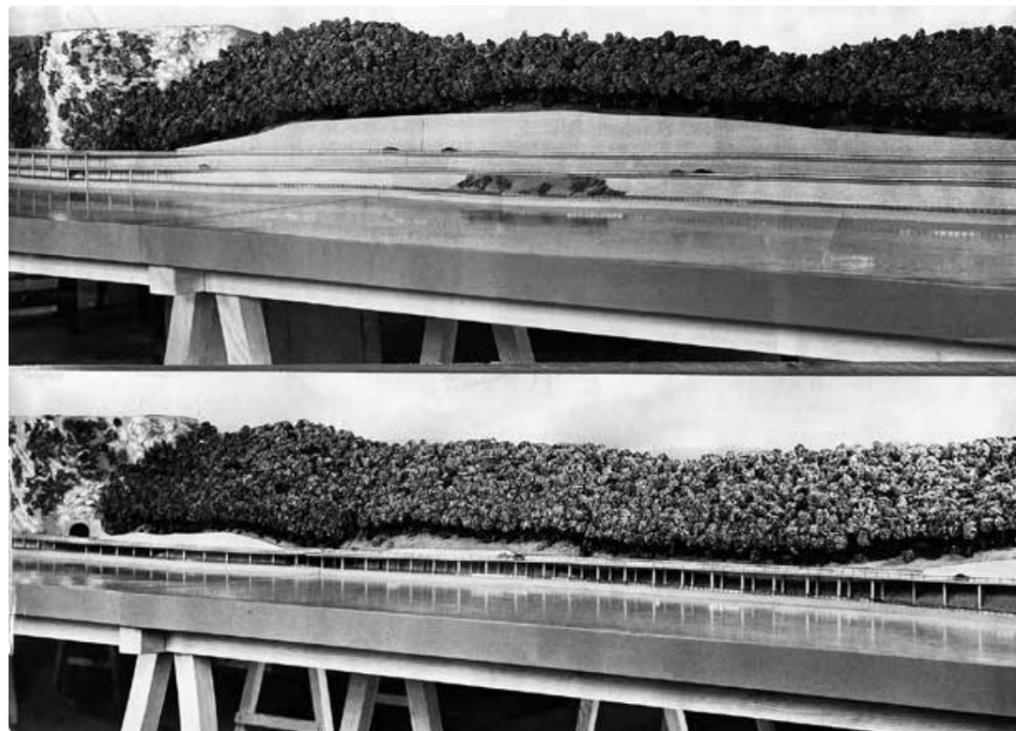
1888/89 war der Streckenabschnitt Luzern–Brienz der Brünigbahn eröffnet worden. Zehn Jahre später folgte die Stansstad–Engelberg-Bahn. In den Pionierjahren der Eisenbahn galten die damals hochmodernen Dampfschiffe als gleichwertige Verkehrsmittel – Wasser und Schienenwege wurden nicht parallel geführt. Der Anschluss von Interlaken an die Brünigbahn, der Bau des Streckenabschnitts Brienz–Interlaken, erfolgte erst im Jahr 1916. Das Kerngebiet Nidwaldens war jedoch weiterhin nicht an das Schweizer Schienennetz angeschlossen.

Der Autobahn-Brückenschlag am Acheregg bot 1964 auch eine Chance für die Verbindung dieser beiden Bahnstrecken. Während der 1185 Meter lange Brünigbahntunnel von 1888 gegen Alpnachstad orientiert ist und den Lopper nur am Rand tangiert, mussten die Gleise der neuen Eisenbahnstrecke nach Stansstad ebenfalls den Brückenkopf am Acheregg erreichen und – eine weitere Herausforderung – sich im Lopper mit den beiden Autobahntunneln kreuzen. Der 1964 eröffnete Eisenbahntunnel übertraf mit 1760 Metern Länge die beiden Autobahnröhren und den historischen Brünigbahntunnel. Die zeitgleiche Erneuerung des Rollmaterials ermöglichte eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit von 40 auf 75 Stundenkilometer, was für das 20. Jahrhundert immer noch recht gemächlich war.

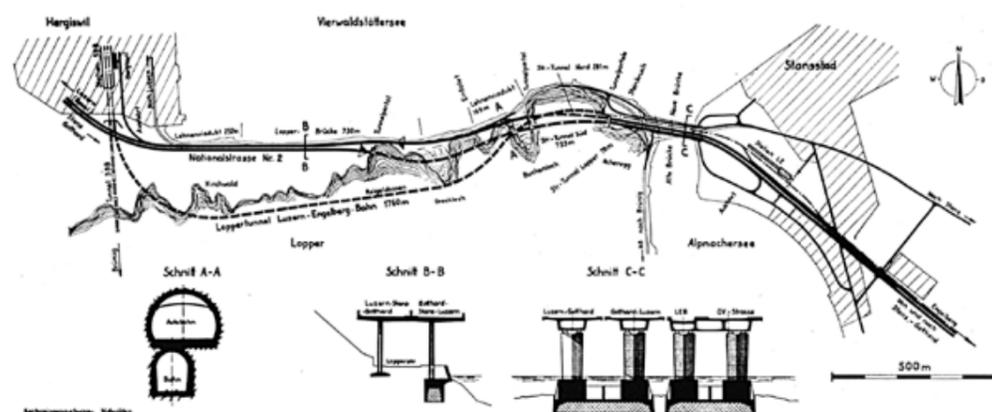
Wandel

In der Regel bedingen sich der Ausbau von Verkehrswegen und die Siedlungsentwicklung gegen-





3 Die Studienvarianten im Modell. Fotos, um 1960. (Staatsarchiv NW: N2 Lopper/ Berichte)



4 Übersicht über die realisierte Streckenführung. Schemazeichnung, um 1960. (Hugo Scherer)

seitig. Der Rengpass erschliesst zahlreiche Hofstätten, und die sanft ansteigenden Hänge am Fusse des Pilatus bieten einer typischen voralpinen Streusiedlung Raum. Die Umrundung des Loppers mit der Kunststrasse von 1860 führte hingegen durch nicht bebaubares Gebiet am Steilufer des Vierwaldstättersees und zog damit keine Siedlungsentwicklung entlang des Streckenabschnitts nach sich. Im Rahmen des Autobahnbaus in den 1960er-Jahren wurde die sumpfige Ebene im südlich gelegenen Stansstad kultiviert und in den folgenden Jahrzehnten bebaut – ein Gewinn für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons Nidwalden. Die nördlich des Loppers gelegene Gemeinde Hergiswil hat aus den neuen Verkehrsverbindungen hingegen wenig Nutzen gezogen. Die Verkehrsachsen durchschneiden den Ortskern und reduzieren die Fläche der Gemeinde. Die Hergiswilerinnen und Hergiswiler sind von den (Lärm-)Emissionen der Autobahn besonders stark betroffen. Dies erklärt den Widerstand,

der den weiteren Ausbau der N2 Richtung Süden quer durch die Nidwaldner Gemeinden begleitete: Nach der Ölkrise hatte sich ein neues Umwelt- und Sicherheitsbewusstsein etabliert. Es ergaben sich aber auch politische Veränderungen, welche die Techniqueuphorie und den Fortschrittsglauben der 1960er-Jahre ablösten. Die Streckenabschnitte rund um den Lopper wurden seither sukzessive eingehaust und mit massiven Schutzgalerien überdeckt. Den Anfang machte 1981 ein grünes Band, das sich jedoch nur aus der Vogelperspektive perfekt in die Landschaft einzubetten scheint (Abb. 7). Die Folge massnahmen konnten zunehmend schlechter in das Landschaftsbild integriert werden. Allmählich scheinen die Eingriffe den Umfang der 1960 verworfenen Kaskaden-Stützwand zu übertreffen und es scheint keine Alternative zu geben: Sicherheit und Lebensqualität gehen vor.

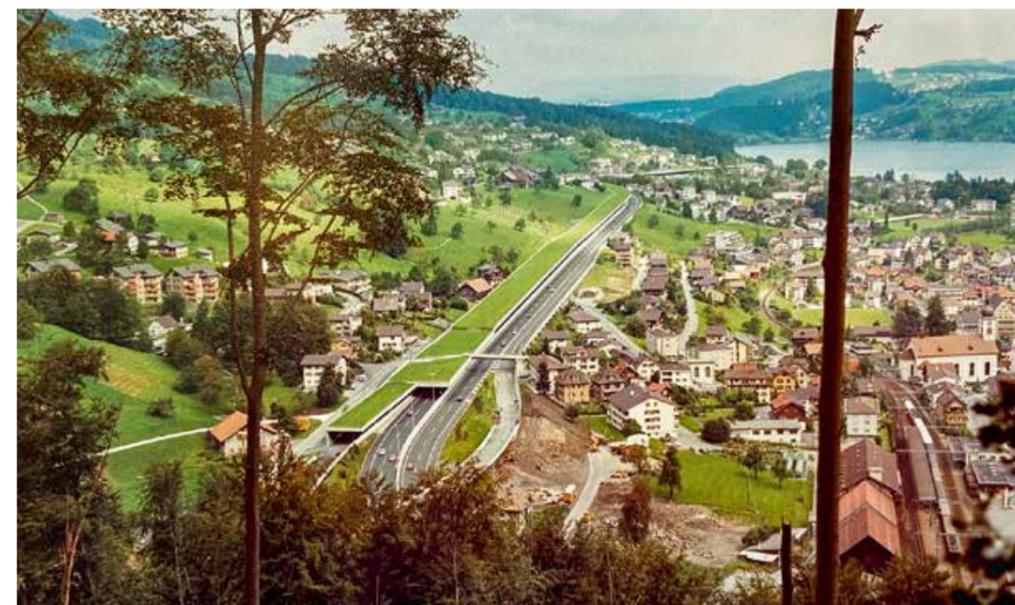
5 Zäsur am Acheregg: Bau der Autobahn und der Achereggbrücke. Foto Comet Photo AG, 1962. (ETHZ Bildarchiv: Com_F62-00059)



6 Die Lopperstrasse und die Autobahn winden sich entlang des Loppers. Ohne Verkehr und Stau wirken die Trassees fast schon skulptural. Foto, um 1964. (StANW N2 Lopper / Berichte)



7 Die Lärmschutzgalerie von 1981 scheint sich perfekt in die Landschaft einzubetten. Bei den nachfolgenden Schutzmassnahmen gelang dies immer weniger. Foto, 1982. (Staatsarchiv NW: N2 Luzern-Hergiswil-Lopper H59)



Fazit

Während der Fussweg über den Rengpass oder der geringe Verkehr auf der Lopperstrasse und der Achereggbrücke von 1860 die Landschaft wenig veränderten, ist seit den 1950er-Jahren eine deutliche Überforderung der Landschaft zu verzeichnen: Der Lopper wird heute von sechs Tunnelröhren durchquert. Anstelle der 4,5 Meter breiten Fahrbahn der Drehbrücke von 1914 überwinden eine sechsspürige Autobahn – vier Hauptachsen und zwei Abzweigspuren –, die Eisenbahn und die zweispürige Ortsverbindungsstrasse das Acheregg. Wurde beim Autobahnbau Anfang der 1960er-Jahre noch ein behutsamer Eingriff in den Fels gewählt und ein Hotel mit Aussicht auf das zukunftsweisende Verkehrsprojekt errichtet, überziehen heute moderne

Sicherheitsvorkehrungen, Lärmschutzmassnahmen und bauliche Erweiterungen die weithin sichtbare Felsnase am Vierwaldstättersee. Es gibt wenig vergleichbare, dermassen dicht gedrängte Verkehrsknotenpunkte in der Schweiz. Dies hat erhebliche Auswirkungen: Die Landschaft am Lopper zollt der individuellen Mobilität einen gewaltigen Tribut.

Der Aufsatz fasst das Ende 2020 erschienene Buch der Autorin zusammen: Sauter, Marion: Lopper: überquert – umrundet – umkämpft. Basel 2020. Das «Lopperbuch» ist bei librum-publishers erschienen.

RÉSUMÉ

LE LOPPER – TRIBUT À LA MOBILITÉ

Le Lopper est un promontoire qui sépare les lacs d'Alpnach et des Quatre-Cantons. Pendant des millénaires, seul un chemin muletier le franchissait, par le Rengpass (885 m). Au XIX^e siècle, on construisit une chaussée qui contournait le Lopper, améliorant ainsi les communications entre Nidwald et Lucerne. Puis vinrent l'N2 en 1964 et l'A8 en 1984. Le vieux passage de l'Acheregg se transforma par étapes en un pont moderne et multifonctionnel. Le chemin de fer est aussi présent au Lopper : la ligne du Brünig entra en service en 1888/1889 et fut rattachée en 1964 au reste du réseau suisse grâce au pont de l'Acheregg. Actuellement, le Lopper voit exploser le nombre et le coût des chantiers, rançon de la mobilité croissante et des prescriptions de sécurité de plus en plus sévères.

RIASSUNTO

LOPPER – OMAGGIO ALLA MOBILITÀ

Il Lopper è uno sperone roccioso che separa il lago di Alpnach dal lago dei Quattro Cantoni. Per diversi secoli, solo una mulattiera attraversava questo affioramento roccioso al passo del Rengg (885 m). Nel XIX secolo venne aperta una strada carrabile a massicciata intorno al Lopper: un collegamento più comodo tra Nidvaldo e Lucerna. La N2 seguì nel 1964 e la A8 nel 1984. Lo storico ponte di Acheregg è stato gradualmente sostituito da un moderno multifunzionale ponte sul lago. Non manca neanche la ferrovia: quella del Brünig è stata messa in esercizio nel 1888/89 e nel 1964 Nidvaldo è stato collegato alla rete ferroviaria svizzera tramite il nuovo ponte di Acheregg. Oggi, il numero di interventi e i costi delle opere di costruzione al Lopper registrano un aumento esponenziale. Rendono omaggio alla crescente mobilità e a norme di sicurezza sempre più severe.

Marion Sauter

Dr.-Ing., Professorin für Kulturtheorie an der Berner Fachhochschule und Herausgeberin des Onlinelexikons www.architekturbibliothek.ch. Ihre Forschung konzentriert sich auf den ländlichen Raum, dessen Verkehrsgeschichte und Siedlungsentwicklung.

marion.sauter@bfh.ch



TRAVERSER LAVAUX DU XVIII^e S. AU XX^e S. UN PAYSAGE À L'ÉPREUVE DES ROUTES

Ariane Devanthery et Alessandra Panigada

La recherche sur le voyage s'est beaucoup intéressée au regard du voyageur. Que voit-il ? L'apprécie-t-il ou non ? Comment les modes esthétiques influencent-elles son œil ? Ce questionnement est fondamental dans l'histoire du voyage et des intérêts touristiques.

Mais le voyageur n'est pas qu'un regard. Il est aussi un corps ; un corps qui endure les douleurs musculaires du cavalier, subit les cahots des routes, se lasse des fatigues

du voyage. Se pencher sur l'histoire de la traversée de Lavaux permet de mesurer l'importance du lien qui unit confort et spectacle esthétique.

1 « Vue de Glerole et de St. Saphorin vers Vevey », gravure en couleurs, par Johann Hürlimann d'après dessin de Johann Jakob Wetzel, 19,2 x 27,6 cm, tirée de : Wetzel Johann Jakob, *Voyage pittoresque au lac de Genève ou Léman*, Zürich : Orell, Füssli et Cie, 1820, feuille 5. (Schweizerische Nationalbibliothek, Graphische Sammlung, Rudolf und Annemarie Gugelmann, Helvetica-Sammlung)

Premier portrait d'un espace

En 1714, *Les Délices de la Suisse* décrivent Lavaux ainsi : « On appelle *la Vaux*, ce quartier de pays qui est entre *Lausanne et Vevey*. C'est un pays raboteux, de trois lieues de long et d'une lieue de large. C'est une chaîne de collines dont la pente est fort rude [...]. Ce n'est pour ainsi dire qu'un seul vignoble, qui porte le vin le plus puissant qui croisse dans tout le canton de *Berne*¹. » Suivent les noms des principaux villages et édifices qui marquent le territoire (tour de Gourze, château de Glérolle). Si les *Délices de la Suisse* ont été pensées comme un guide de voyage, celui-ci évoque rarement les cheminements. Le décor est toutefois planté : vignes, apparence heurtée et accès difficile, composent un premier portrait qui irriguera durablement la perception de la région.

La route ancienne : tour à tour pénible et délicieuse

En 1781, les *Lettres de la Suisse* de l'Anglais William Coxe, récit de voyage utilisé comme guide dès sa publication, offrent non seulement un nouveau regard mais aussi le récit de trajets effectivement réalisés : « La route de Lausanne à Vevey est vraiment délicieuse ; le chemin serpente sur le penchant des montagnes, bordé sans cesse par de superbes vignobles. L'industrie des Suisses n'est nulle part plus remarquable; en vain la montagne décharnée offre souvent à nu les faces escarpées du rocher qui la forme, on a su naturaliser la vigne sur ses pentes arides [...]². » Superbes vignobles, route délicieuse, remarquable travail de construction des terrasses pour rendre le terrain cultivable, le regard est tout autre. Si le passage sur « l'industrie » des Suisses, si efficaces à modeler la nature, va connaître le succès, l'appréciation des délices du chemin est immédiatement contestée par un autre voyageur anglais, Thomas Martyn, en 1788 : « L'étendue de collines depuis Lausanne à Vevey est appelée la *Vaux* – on traverse ce pays en 2h45. C'est une suite non interrompue de vignobles qui produisent d'excellent vin [sic]. Le chemin est situé le long du penchant des montagnes et du lac qui y est contigu. Il est raboteux, très inégal, étroit et fermé de murailles des deux côtés. On y a de belles vues du lac et des montagnes du côté du Valais. Ce serait votre route si vous aviez le dessein de parcourir le Valais, et le voyage à Vevey en voiture ou à cheval est bien pénible si vous revenez à Lausanne³. » Si pénible que Martyn choisit d'épargner aux voyageurs cette route éprouvante et ingrate, et les entraîne vers le nord, à Yverdon.

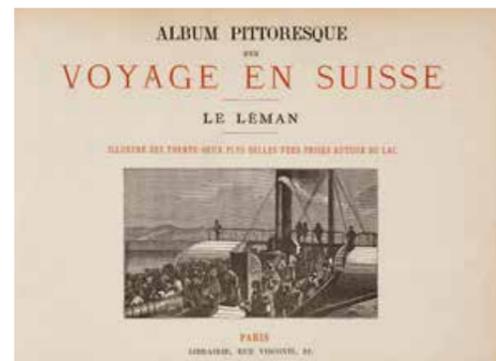
Qu'est-ce qui explique des appréciations si différentes ? L'un a peut-être voyagé par un agréable temps printanier tandis que l'autre a souffert d'une chaleur étouffante. Ou est-ce dû à leur humeur, à un état d'esprit renfrogné ou positif ? Une explication est certainement à chercher du côté de la nouvelle mode esthétique qu'est le romantisme en train de

poindre. Pour William Coxe, traverser Lavaux, c'est se préparer à entrer dans la région mise en lumière par *La Nouvelle Héloïse* de Jean-Jacques Rousseau (1761) et s'apprêter à faire l'un des premiers pèlerinages littéraires du romantisme. Arrivé à Vevey, il ne perçoit en effet plus la région qu'à travers le filtre du roman : « Je me suis procuré à Lausanne son admirable ouvrage et dans la route je n'ai cessé d'observer cette contrée, pour en comparer les aspects aux descriptions de cet écrivain célèbre⁴. » Une ligne de partage se dessinerait ainsi dès les années 1780 entre un regard classique et un œil plus sensible. Johann Gottfried Ebel, auteur du *Manuel du voyageur en Suisse* (1805), qui appartient à ce second groupe, semble confirmer cette interprétation : « On se rend de Lausanne à Vevey en 4-5 heures de marche. Le chemin suit le rivage du lac et passe par *Pully, Paudex, Lutry, Villette, Cully et St-Saphorin*. [...] Tout ce trajet est une suite continue de sites enchanteurs et de vues délicieuses. Pour en jouir dans le jour le plus favorable, je conseille aux amateurs de partir de Lausanne vers les 4 ou 5 heures de l'après-midi et à ceux qui vont de Vevey à Lausanne de se mettre en marche dès le grand matin⁵. » (fig. 1)

Pourtant, quelque 50 ans plus tard, les auteurs des grands guides touristiques que sont l'Anglais John Murray et le Français Adolphe Joanne déconseillent cette route de manière répétée entre 1838 et 1859 : « Le trajet de Lausanne à Vevey ne doit pas être fait à pied. On marche toujours dans la poussière et sans trouver d'ombrage lorsque le temps est beau, entre deux murs qui ne permettent pas de voir le lac. Rien de plus monotone et de plus fatiguant qu'un pareil voyage. C'est par le bateau à vapeur qu'il faut aller de l'une de ces deux villes à l'autre⁶. » Il faut reconnaître que, malgré les travaux routiers des Bernois dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, le chemin entre Lausanne et Villeneuve restera notoirement mauvais jusqu'au milieu du XIX^e siècle.

Le bateau : confort et panorama défilant

Le Léman est le premier lac suisse à profiter de lignes régulières de navigation. Dès 1823, le bateau à vapeur concurrence les diligences entre Genève et Lausanne. Les villages de Lutry et Cully sont



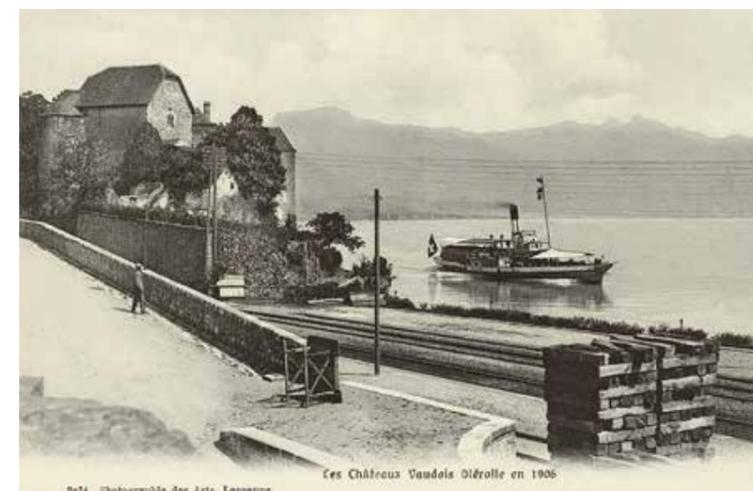
2 *Album pittoresque d'un voyage en Suisse : le Léman*, Paris : s.n., env. 1850, frontispice. (Bibliothèque cantonale et universitaire de Lausanne, AC 259, crédits photographiques Laurent Dubois)



3 Ferdinand Hodler (1853-1918), *Soir au bord du lac Léman*, 1895, huile sur toile, 100x130 cm. (Kunsthau Zürich, Fondation Gottfried Keller, Office fédéral de la culture, Berne, 1965)

desservis dès 1841, St-Saphorin/Rivaz dès 1876 et Pully dès 1882. Que de changement ce mode de transport apporte-t-il ! Sécurité, rapidité, confort, possibilité de se déplacer pour varier les points de vue, mouvement glissé... La perception du paysage de Lavaux se transforme. *L'Album pittoresque d'un voyage en Suisse* s'adresse ainsi aux touristes lémaniques vers 1850 : « Vous allez visiter à l'avance le *Steam-boat* sur lequel vous comptez accomplir ce ravissant voyage de circumnavigation, rêve de tous les amants du pittoresque et des sites poétiques : vous vous êtes assurés que tous les aménagements sont commodes et confortables, que, soit du pont, soit du haut de la passerelle, vous pourrez bien jouir des admirables panoramas qui vont se dérouler devant vos yeux et, pour juger à quel point il vous sera donné de prolonger le vaste horizon, vous avez essayé la lunette indispensable au touriste qui ne veut rien perdre des points de vue si merveilleux et si variés que la Nature a semé comme à plaisir sur les bords de ce lac enchanté⁷. » (fig. 2) Le point de vue depuis le bateau à vapeur se révèle fondamentalement neuf, le transport par voie lacustre étant jusqu'alors essentiellement réservé aux marchand-

4 « *Les Châteaux Vaudois : Glérolles* », carte postale, Lausanne, Photographie des Arts, 9x14 cm, 1906. (ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv: Ans_01827)



ses, et rares étaient les voyageurs qui s'offraient des trajets en bateau à voile ou à rame, hors le temps d'une courte promenade. La nouveauté ne touche cependant pas que le mode de transport. Elle influence aussi le spectacle. Vu depuis le lac, le paysage de Lavaux s'aère et se desserre, même s'il perd probablement un peu de sa verticalité. Observé à distance, saisi dans son ensemble, son étendue et son unité, il se déroule désormais, dans la marche du bateau, avec un effet de travelling avant la lettre, créant une sorte de panorama mobile et naturel dans le siècle des panoramas artificiels. L'utilisation de la longue-vue du steam-boat et les fréquents allers-retours réalisés entre la côte et le lac alternent visions d'ensemble et vues rapprochées. Le paysage se construit ici par morceaux et parties qui s'unissent et se désolidarisent tour à tour : un mode de vision en accord avec le goût du détail qui caractérise aussi la peinture réaliste de l'époque.

Le train et la route moderne : au cœur du paysage

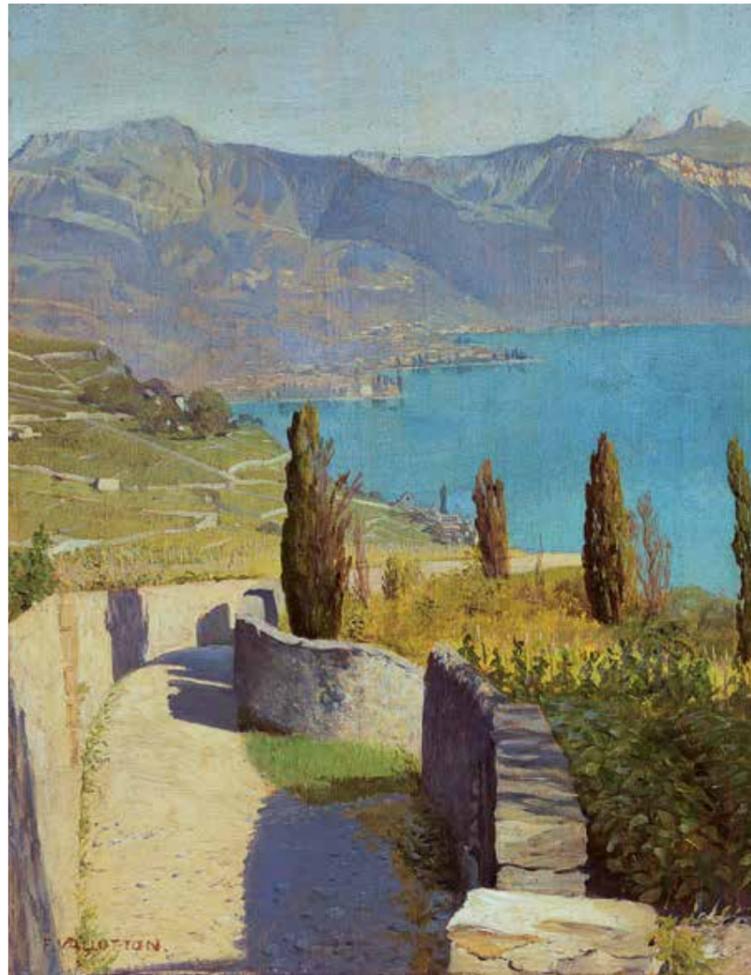
Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, le développement des réseaux ferroviaires et routiers change sensiblement l'aspect de Lavaux. Le long du rivage, doublant plus ou moins la grande route traditionnelle, court dès 1861 la ligne du Simplon, tandis que la ligne Lausanne-Berne passe sur le haut du coteau dès 1862 et qu'en 1904 est inaugurée la ligne Vevey-Chebbres. A mi-coteau, les routes de la Corniche et de la Petite-Corniche sont ouvertes dans les années 1890.

Les guides de voyage proposent immédiatement à leurs lecteurs le confort du train, à l'instar du guide Joanne en 1865 : « Dans tout ce trajet, il faut avoir le soin de se placer à dr. dans les voitures du chemin de fer, pour jouir de la vue. A g. on ne voit le plus souvent que des talus et des murs⁸. » Mais, au-delà des conseils visant à rendre le trajet spectaculaire, les guides utilisent aussi les lignes de train comme structure discursive. Cela est particulièrement évident dans les guides Baedeker, grands amateurs d'innovations techniques et d'ouvrages d'art qui servent désormais de points de repères dans le paysage : « La voie longeant le lac jusqu'à Villeneuve, on se placera à droite (S.) pour la vue. Au sortir de la gare [de Lausanne], la ligne de Fribourg s'embranchera à g. On franchit la *Paudèze* sur un grand viaduc. A g., dans le haut, le viaduc à 9 arches de la ligne de Fribourg. Ensuite un petit tunnel, et on longe la chaîne de collines nommée *la Vaux*. A dr., plus bas, la route, qui traverse les vignes, comme le chemin de fer. Puis encore un tunnel. – 67 kil. *Lutry*. 70 kil. *Cully*. La voie longe le lac. 75 kil. *Rivaz-St-Saphorin*⁹. » L'accès à Lavaux est facilité, mais ouvre-t-il à une meilleure attention au paysage ? A une meilleure compréhension de celui-ci ? La lecture du Baedeker ne permet pas de répondre à ces questions, car la fonction des guides est moins de

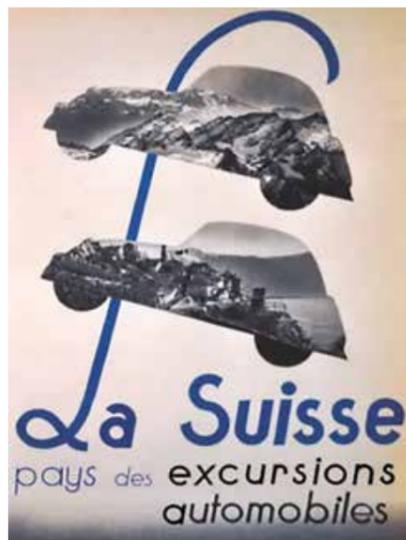
restituer une perception subjective que de permettre aux voyageurs un accès à un espace qu'ils seront libres d'apprécier ou non. Par rapport aux guides précédents, on constate toutefois que le paysage a ici disparu au profit des réalisations techniques et du seul déplacement.

Dans l'espace de Lavaux, on voit émerger à la fin du XIX^e siècle le village de Chexbres. D'abord mentionné comme un simple lieu traversé, il prend peu à peu en consistance, devient un « gros village » avec un « vieux château¹⁰ », un hôtel puis plusieurs établissements ; il devient touristique et gagne le surnom de « balcon du Léman ». Sur la ligne Berne-Lausanne, le tunnel qui porte son nom acquiert sa propre célébrité en offrant une spectaculaire surprise aux voyageurs au moment de déboucher sur Lavaux : « Lorsqu'après avoir parcouru en chemin de fer les vallons moroses et les longs bois et les champs interminables de la Suisse centrale, on débouche du tunnel de la *Cornellaz* peu après la gare de Puidoux-Chexbres, des marques involontaires d'admiration échappent à tous les voyageurs. C'est un coup de théâtre, et l'apparition radieuse du bassin lémanique et de son cadre incomparable, succédant soudainement à l'obscurité du souterrain, est une véritable féerie¹¹. » Le regard semble dès lors se renverser : ce n'est plus le vignoble que l'on regarde prioritairement, mais le lac. (fig. 3) Les peintres qui arpègent les routes et chemins vigneron à la recherche de sites pittoresques se multiplient. Si les photographes aiment présenter les nouvelles infrastructures que sont les ponts, les lignes de chemin de fer ou les trains avec leur imposant panache de fumée, les artistes, eux, semblent s'en détourner, à la recherche de vues rurales et idylliques. (fig. 4 et 5) L'époque des voyages à vapeur connaît un brusque temps d'arrêt en 1914, avec l'éclatement de la Première Guerre mondiale. Quand le tourisme reprendra lentement, à partir des années 1920, la voiture sera de plus en plus présente et dans les guides et sur les routes. Permettant l'accès à de nouveaux espaces, son usage démultipliera les destinations touristiques. Mais surtout les voyages en voiture vont devenir un type de voyage particulier, avec leurs guides dédiés et leurs types de paysages – ceux que l'on admire depuis les parkings-belvédères. (fig. 6)

Au début du XX^e siècle, les trains et bateaux qui ont permis à la fois la circulation en Lavaux et une meilleure appréhension esthétique de cet espace ont fini par entrer à leur tour dans le paysage. Familiers aussi bien aux autochtones qu'aux visiteurs étrangers, ils permettent une immersion dans le paysage, celui-ci ayant comme avalé ses chemins d'accès. En 1914, C. F. Ramuz l'avait senti : « Ici, la voie ferrée est construite sur une digue serrant étroitement le rivage, empiétant même sur le lac, et une grande courbe vient, depuis là-bas, vers nous, avec



son renflement. Qu'ils jettent une machine à vapeur dessus et cent wagons à petites fenêtres, je regarde s'approcher ce ver noir et blanc, qui est, un court instant, un morceau même du rivage, un morceau de rivage, un morceau qui avancerait¹². »



5 Félix Vallotton (1865-1925), *Le lac vu de Chexbres*, 1892, huile sur bois, 35 x 27 cm, Musée cantonal des Beaux-Arts de Lausanne. Acquisition, 1959. Inv. 1959-002. (© Musée cantonal des Beaux-Arts de Lausanne / J.-C. Ducret)

6 *Die Schweiz/La Suisse*, « La Suisse, pays des excursions automobiles », 1936 n. 8, couverture. (© Suisse Tourisme)

ZUSAMMENFASSUNG

REISEN IM LAVAUX VOM 18. BIS ZUM 20. JAHRHUNDERT – WEGE, ROUTEN UND LANDSCHAFT

Die Reiseforschung hat sich stets für die Wahrnehmung der Reisenden interessiert. Was sehen die Reisenden? Was mögen sie und was nicht? Wie sehr beeinflusst das sich verändernde ästhetische Empfinden die Wahrnehmung der Reisenden? Diese Fragestellungen sind grundlegend für die Geschichte des Reisens und der touristischen Interessen. Aber der Reisende nimmt eine Landschaft nicht nur mit seinem Blick, sondern mit seinem ganzen Körper wahr. Der Körper spürt die schmerzenden Muskeln des Reiters, die vom Fahrer erduldeten Unebenheiten der Straßen oder die Müdigkeit und Anstrengung des Reisens. Die Geschichte der Verkehrserschliessung im Lavaux zeigt, wie wichtig die Kombination von Komfort und ästhetischem Erlebnis ist. Ob zu Fuß, zu Pferd, in der Kutsche, mit dem Zug, mit dem Schiff oder im Automobil – so vielfältig wie die Verkehrsmittel waren auch die Wahrnehmungen der Landschaft des Lavaux.

RIASSUNTO

ATTRAVERSARE LAVAUX DAL 18° AL 20° SECOLO – UN PAESAGGIO SPERIMENTATO SU STRADA

La ricerca sul viaggio è sempre stata interessata allo sguardo del viaggiatore. Cosa vede? Lo apprezza o no? In che modo le tendenze estetiche influenzano il suo sguardo? Questa domanda è fondamentale per la storia del viaggio e degli interessi turistici. Ma il viaggiatore non è solo uno sguardo. È anche un corpo; un corpo che sente i dolori muscolari del cavalcare, soffre i sobbalzi dovuti alle strade dissestate, si stanca dei disagi del viaggio. La traversata di Lavaux nel corso della storia ci permette di cogliere l'importanza del legame tra comodità e spettacolo estetico. A piedi, a cavallo, in carrozza, in treno, in barca o in automobile, le traversate sono molteplici e suscitano altrettanti sguardi.

Notes

- 1 Ruchat Abraham, *Les Délices de la Suisse*, Leide : Pierre Vander Aa, 1714, t. 1, p. 202-203. L'orthographe et la ponctuation ont été modernisées.
- 2 William Coxe, *Essai sur l'état présent, naturel, civil et politique de la Suisse*, Lausanne : François Grasset & Comp., 1781, p. 146-148.
- 3 Thomas Martyn, *Guide du voyageur en Suisse*, Lausanne : Jean Mourer, 1788, p. 42-43.
- 4 William Coxe, *Essai sur l'état présent, naturel, civil et politique de la Suisse*, 1781, p. 149.
- 5 Johann Gottfried Ebel, *Manuel du voyageur en Suisse*, Zürich : Orell Fussli et Cie, 1805, t. 3, p. 219.
- 6 Adolphe Joanne, *Itinéraire descriptif et historique de la Suisse*, Paris : Louis Maisson, 1853, 2^e éd., p. 124.
- 7 Barbant Charles, Boetzel Ernest-Philippe (graveurs), *Album pittoresque d'un voyage en Suisse : le Léman*, Paris : s.n., env. 1850, introduction aux « Notices historiques et descriptives », s.p.
- 8 Adolphe Joanne, *Itinéraire descriptif et historique de la Suisse*, Paris : Hachette, 1865, 4^e éd., p. 125.
- 9 Karl Baedeker, *La Suisse et les parties limitrophes de l'Italie, de la Savoie et du Tyrol*, Leipzig : Karl Baedeker éd., 1881, 13^e éd., p. 245.
- 10 Karl Baedeker, *La Suisse et les parties limitrophes de l'Italie, de la Savoie et du Tyrol*, Leipzig : Karl Baedeker éd., 1887, 16^e éd., p. 208.
- 11 Jules-Bernard Bertrand, *Chexbres : guide*, édité par la Société de développement, 1913, p. 3.
- 12 Charles Ferdinand Ramuz, *Raison d'être*, Lausanne : Editions de l'Aire, 1978 [1914], p. 51.

Références

Bruno Corthésy, « Les ingénieurs, dompter le paysage », in Bruno Corthésy (dir.), *Les bâtisseurs de Lavaux*, Lausanne 2019, 119-127.

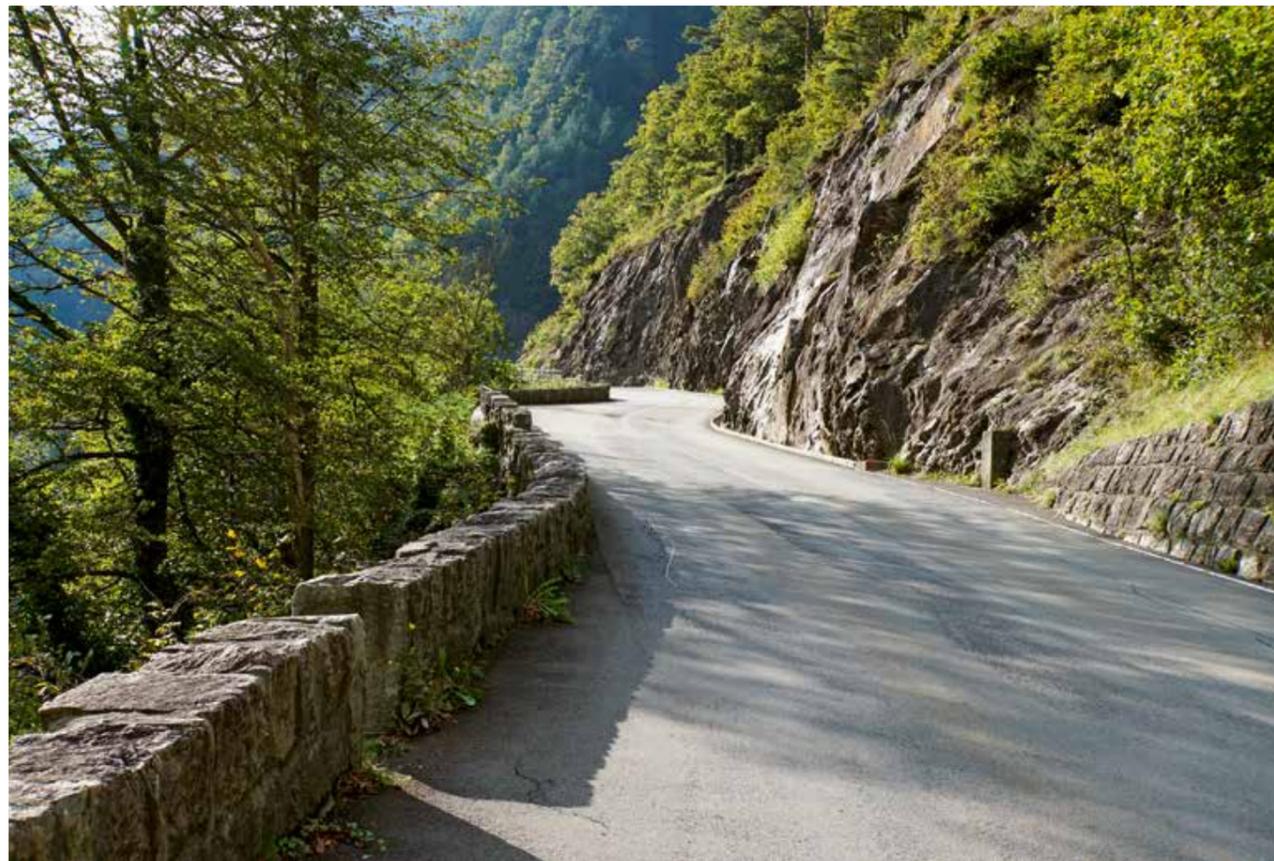
Dave Lüthi, « Lavaux-Palace. L'invention d'une région touristique, 1860-1920 », *Revue historique vaudoise*, 114/2006, 181-193.

Alessandra Panigada

Historienne de l'art et doctorante à l'Université de Lausanne. Dirigée par le Prof. Philippe Kaenel, sa thèse porte sur la construction culturelle et visuelle du vignoble de Lavaux entre le XIX^e et le XX^e siècle. alessandra.panigada@unil.ch

Ariane Devanthery

Docteure ès Lettres et historienne de la culture, elle est spécialisée dans l'histoire des guides de voyage et du tourisme en Suisse. Les regards portés sur l'espace sont un de ses intérêts de longue date. ariane.devanthery@sunrise.ch



ERHALTUNG – HOMOGENITÄT – INTEGRATION

Cornel Doswald

Ein Gestaltungskonzept für die historischen Urner Passstrassen

An vier Passstrassen des Kantons Uri ist heute noch nennenswerte originale Bausubstanz vorhanden. Sie dokumentiert die handwerkliche Ausführung alpiner Kunststrassen im 19. und 20. Jahrhundert. Um dem fortschreitenden Verlust an Denkmalsubstanz entgegenzuwirken, gab der Urner Regierungsrat 2018 die Erarbeitung eines generellen Gestaltungskonzepts in Auftrag.¹

Die Passstrassen des Kantons Uri

Die Gotthardpassstrasse war in den 1820er- und 1830er-Jahren die Antwort auf den Bau der Bündner Kommerzialstrassen über Splügen- und San Bernardinopass (1818–1823), basierend auf dem 1826 abgeschlossenen *Gotthard-Konkordat* der Stände Basel, Solothurn, Luzern, Uri und Tessin. Als einzige Urner Passstrasse gehört sie in die Epoche der grossen Alpen transitstrassen, die mit der Simplonstrasse (1800–1805) begann und mit der Julier–Maloja-Route (1820–1840) ihren Abschluss fand. 1936–1941 wurde die Passstrasse erstmals den Bedürfnissen des privaten Auto- und Lastwagenverkehrs angepasst, wobei der Bund den

Grossteil der Kosten trug. 1955/56 entstand in der Schöllenen-schlucht mit der neuen Teufelsbrücke die erste wichtige Korrektur. Zahlreiche Bauausführungen aus Naturstein stammen von diesen Anpassungen an den Autoverkehr in der Vor- und Nachkriegszeit. Die Furkypassstrasse von Oberwald bis Hospental entstand 1863–1866 in Ausführung des *Alpenstrassenbeschlusses* von 1861. Furka- und Oberalpstrasse sollten die drei grossen Täler der zentralen Hochalpen, das Rhone-, das Reuss- und das Rheintal, verbinden. Die Axenstrasse wurde gebaut, um den Gotthard vom Mittelland her befahrbar zu machen. Der Bund übernahm zwei Drittel der Kosten, da der Bau der Strassen im nationalen Interesse lag.

2 Urtümlich wirkender Abschnitt der Gotthardstrasse mit Felsböschungen und Brüstungsmauern oberhalb der Plattibrücke bei Amsteg. Störend sind die kurzen Geländeerabschnitte, die hier offensichtlich bei Reparaturen anstelle der Brüstungen eingebaut worden sind. (Foto: Lars Hellmüller, 2020)

Die Klausenpassstrasse wurde 1893–1899 als Verbindungsstrasse zwischen Altdorf und Linthal gebaut. Der touristische Verkehr spielte hier von Anfang an eine bedeutende Rolle (Postautokurs der Alpenposten seit 1899), gefördert durch die spektakulären *Klausenrennen* von 1922–1934.

Die Sustenpassstrasse schliesslich entstand 1938–1946 als durchgehend für Motorfahrzeuge konzipierte Gebirgsstrasse. Die Touristenstrasse war das bedeutendste Bauprojekt, das auf dem Bundesbeschluss über den Ausbau der Alpenstrassen von 1935 basierte. Förderung des Tourismus, Arbeitsbeschaffung für das Berggebiet und militärstrategische Überlegungen motivierten das Projekt. Der touristischen Zweckbestimmung gemäss spielten beim Bau nicht rein ingenieurtechnische Kriterien eine Rolle. Angestrebt wurde die Errichtung einer zeitgemässen *Panoramastrasse*, eines *Scenic Highway*, der bis in die Details der Ausführung in die Landschaft eingefügt wurde. «Die Strasse ist eine grossmassstäbliche promenade architecturale durch verschiedene Geländekammern», schreibt der Bündner Bauingenieur Jürg Conzett 2010.² Dies belegen die landschaftsschonende Linienführung, die gleichzeitig bestechende Ausblicke in die hochalpine Bergwelt ermöglicht, und die sorgfältige Durchgestaltung aller Kunstbauten und Ausstellplätze.

Historische Passstrassen und Landschaftsbild

Die vier Urner Passstrassen sind handwerklich sorgfältig ausgeführte Kunststrassen. Auch die Sustenpassstrasse darf hinsichtlich ihrer Bautechnik zu diesen gezählt werden – trotz der meist unsichtbaren Verwendung von Beton (vor allem in den Brückengewölben), und obwohl sie als Autostrasse zu einer Zeit erbaut wurde, als die Bezeichnung Kunststrasse bereits nicht mehr üblich war³.

Als Ingenieurbauwerke unterschieden sich die Passstrassen deutlich von allen älteren Wegen, indem sie sich weit weniger an den Oberflächenformen der alpinen Landschaft orientierten, um durch aufwändige bauliche Massnahmen den erwünschten Steigungsausgleich, geeignete Trassenbreiten und ausreichende Belastbarkeit der Trassen zu erreichen.⁴ Geradlinige, gestreckte Linienführungen und geometrisierte Kunstbauten wie Dämme, Felseinschnitte, Stützmauern, Serpentinaugen und Brücken prägten sich dem gewachsenen Relief ein und machten die Passstrassen als Eingriffe wahrnehmbar. Andererseits erlaubte die durchgängige Verwendung von örtlich abgebautem Naturstein, fein texturierte Mauerwerksoberflächen herzustellen. Sie unterscheiden sich farblich höchstens geringfügig vom Fels der Umgebung und haben dank dem Schattenspiel des Fugennetzes der Mauerwerksverbände keine flächige Wirkung. Auch die bevorzugten Wegbegrenzungen, also behauene Kolonnensteine, niedrige Brüstungsmauern und Holz- oder später Metallzäune, fügten sich unaufdringlich in die Bauwerke ein und entfalteten keine starke lineare Wirkung (Abb. 1 und 2).

Gestalterische Konsequenzen laufender Veränderungen

Erosion und Naturereignisse sowie Abnutzung und erhöhte Verkehrsbelastung machen laufenden baulichen Unterhalt und mehr oder weniger ausgedehnte Erneuerungs- und Ausbauprojekte erforderlich. Dabei kamen im Laufe der Zeit heterogene Bauausführungen zum Einsatz, und es wurden manchmal auch behelfsmässig wirkende, örtliche Reparaturen ausgeführt. Die überlieferte Bausubstanz wurde dabei meist wenig respektiert, und auch die Einbindung der Strasse in das Landschaftsbild

1 Serpentinaugen der Klausenstrasse oberhalb der Jägerbalm östlich der Passhöhe. Textur und Farbe des Mauerwerks aus vor Ort abgebauten Bruchsteinen binden die Strassenanlage ausgezeichnet in das Terrain ein. (Foto: Cornel Doswald, 2019)



war von geringerer Bedeutung als die kostengünstige und normgerechte technische Ausführung. Auch wenn die Massnahmen im Einzelnen begründet werden konnten und vielfach als Einzelmassnahmen in grösserem zeitlichem Abstand ausgeführt wurden, ergibt die fehlende Koordination auf vielen Strecken ein ungünstiges Gesamtbild.

Dieses entsteht hauptsächlich durch die Heterogenität der gewählten Baustoffe, Mauerwerkstypen sowie Leitvorrichtungen oder Absturzsicherungen, die manchmal die Altsubstanz nur punktuell unterbrechen, manchmal aber bereits auf Sichtdistanz mehrfach wechseln. Das Landschaftsbild wird weniger durch diese kleinräumige Heterogenität beeinträchtigt, als vielmehr durch die Fernwirkung von hellen, glatten Sichtbetonflächen, auskragenden, schattenwerfenden Fahrbahnverbreiterungen und optisch schweren Leitplanken. Fahrbahnverbreiterungen und verstärkte Absturzsicherungen führen ausserdem bei Stützmauern und Brücken zu einer ungünstigen visuellen Trennung von Ober- und Unterbau (Abb. 3, 4, 5).

Das Gestaltungskonzept als denkmalpflegerisch orientierte Planungshilfe

Um in Zukunft dem Verlust an denkmalpflegerisch wertvoller Originalsubstanz und der Beeinträchtigung des landschaftswirksamen Erscheinungsbilds entgegenzuwirken, gab der Regierungsrat des Kantons Uri 2018 auf Antrag der damaligen Justizdirektorin Heidi Z'graggen (der heutigen Ständerätin und Präsidentin der ENHK) die «Erarbeitung eines generellen Gestaltungskonzepts für die historisch bedeutenden Urner Passstrassen» in Auftrag. Diese in Zusammenarbeit mit dem Amt für Tiefbau (AfT), dem Amt für den Betrieb Nationalstrassen (AfBN) und dem Amt für Raumentwicklung/Denkmalpflege



erarbeitete fachliche Grundlage soll «als Wegleitung und Planungshilfe für die involvierten kantonalen Amtsstellen beim Ersatz von schadhafte Bauteilen sowie bei Verstärkungsmassnahmen, insbesondere an Stützmauern, Brücken und Absturzsicherungen dienen, die mit dem historischen Bestand und der Schonung des Landschaftsbilds vereinbar sind.»

Gestaltende Eingriffe an den historisch geprägten Abschnitten der Urner Passstrassen sollen sich gemäss dem Gestaltungskonzept grundsätzlich an drei übergeordneten Zielen orientieren:

1. Erhaltung der gemäss IVS relevanten Bausubstanz aus der Ursprungszeit oder aus späteren Ausbaustadien einer Strasse.
2. Herstellung eines abschnittsweise homogenen Strassenbilds.
3. Schonende und zurückhaltende Einfügung in das Landschaftsbild.

Eine strenge Abgrenzung zwischen historischer und zeitgenössischer Bausubstanz lässt sich wegen des

3 Das Entfernen der talseitigen Kolonnensteine an der Gotthardstrasse nördlich der Meitschli-Brücke bei Intschi gab den unmittelbaren Anstoss für die Erarbeitung des Gestaltungskonzepts. Dem Strassenraum fehlt jetzt die kräftige, talseitige visuelle Begrenzung, die das historische Gegenstück bildet zu den bergseitigen Stützmauern aus den 1820er-Jahren (vorne) und aus der Mitte des 20. Jahrhunderts (hinten). (Foto: Cornel Doswald, 2020)

4 Ein Beispiel für die wahllos wirkende Verwendung technischer Gestaltungselemente an der historischen Furkaspasstrasse oberhalb von Realp: Die Strassenbegrenzung bilden abwechselnd Kolonnensteine, Leitpfosten und Geländer unterschiedlicher Machart. Auch die Betonkordons und Sichtbetonflächen sind nicht einheitlich ausgeführt. Es ergibt sich ein inhomogener Anblick, obwohl es sich um eine exponierte, vielbefahrene Touristenstrasse in einer eindrucksvollen Landschaft handelt. (Foto: Cornel Doswald, 2020)



5 Die helle Fläche einer Betonstützmauer sticht aus den Fels- und Mauerwerksflächen der Sustenstrasse in der Meienwang hervor und demonstriert die Fernwirkung dieser Bauweise. (Foto: Lars Hellmüller, 2019)

Ineinandergreifens älterer und neuerer Bauteile nicht vornehmen. Dies ist das Resultat der individuellen, unter Umständen bewegten Baugeschichte der Strassen. Und da es sich um ein Gestaltungshandbuch handelt, werden auch Neugestaltungen der letzten Jahrzehnte behandelt, bei denen die historische Bausubstanz ganz oder teilweise beseitigt worden ist, wenn sie als taugliche Lösungen für eine Neugestaltung angesehen werden können (Abb. 6). Das Gestaltungskonzept konzentriert sich dabei auf IVS-Abschnitte mit viel Substanz oder mit Substanz, d. h. auf nicht vollständig überprägte Strassenabschnitte. Hier wird bei Veränderungen im baulichen Unterhalt oder vorgängig zur Erarbeitung eines Sanierungs- oder Ausbauprojekts zwingend die kantonale Denkmalpflege als IVS-Fachstelle von den für den Strassenbau im Kanton Uri zuständigen Ämtern für Tiefbau (AfT bzw. AfBN) konsultiert und in die Arbeiten einbezogen. Bei teilweise überprägten Abschnitten kann die Homogenisierung höher gewichtet werden als die Erhaltung der gesamten Altsubstanz. Bei Abschnitten mit viel Substanz ist die grösstmögliche Schonung anzustreben. Dies entspricht den Schutzziele der Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS, Art. 6), wonach Objekte mit der Klassierung «historischer Verlauf mit viel Substanz» mit ihrer ganzen Substanz ungeschmälert erhalten werden sollen, und Objekte mit der Klassierung «historischer Verlauf mit Substanz» mit ihren wesentlichen Substanzelementen.

Das Gestaltungskonzept gliedert sich in einen allgemeinen Teil und in ein Gestaltungshandbuch. Im Mittelpunkt des allgemeinen Teils steht neben praktischen Ausführungen eine ausführliche Erläuterung der Grundsätze für die Erhaltung historischer Verkehrswege, die in der Vollzugshilfe des Bundes formuliert worden sind; beigezogen wird auch die Richtlinie des ASTRA zur Erhaltungswürdigkeit von Kunstbauten. Ausserdem werden an typischen Beispielen die homogene historische Bausubstanz, die homogen neu durchgestaltete Bausubstanz und die inhomogen veränderte historische Bausubstanz sowie ihre landschaftliche Einbindung und Fernwirkung diskutiert. Das Gestaltungshandbuch, das sich im Aufbau stark an den Massnahmenblättern des Richtplans Sustenpassstrasse des Kantons Bern orientiert, diskutiert den gestalterischen Umgang mit den verschiedenen Typen von Kunstbauten, Leit- und Rückhaltesystemen sowie weiteren historischen Bauelementen. Den Anhang bilden Objektkataloge mit beispielhaften Abbildungen sowie fotografische Befahrungsprotokolle der vier Strassenzüge.

Was soll das Konzept bewirken?

Das Gestaltungskonzept soll im Rahmen einer strukturierten Zusammenarbeit der verantwortlichen Stellen zu einer Sensibilisierung für die Anliegen von Denkmalpflege und Landschaftsschutz im Strassenbau beitragen. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit müssen einheitliche Gestaltungsvorgaben für die einzelnen Strecken, die sich an der historischen Substanz und den aktuellen Anforderungen an die



Strassen orientieren, erst entwickelt werden. Aus der Anwendung der dem Konzept zugrunde liegenden Grundsätze ergeben sich unvermeidlich gewisse Zielkonflikte.

Dabei muss immer mit den strategischen Rahmenbedingungen für den Strassenbau im Kanton Uri gerechnet werden. Dessen «Strategie Strasse 2019» hat zum Ziel, die knappen Mittel für den Strassenbereich möglichst zielgerichtet einzusetzen, so dass für die Urner Bevölkerung und Wirtschaft ein Maximum an Nutzen entsteht. Um dieses Ziel zu erreichen, werden für die Kantonsstrassen Erschliessungsqualitäten festgelegt. Diese Erschliessungsqualitäten widerspiegeln die Bedeutung, die eine Strasse für die Erschliessung der Urner Bevölkerung

und Wirtschaft hat. Mit den Erschliessungsqualitäten werden Vorgaben für Bau, Betrieb und Unterhalt verknüpft. Der Einsatz der verfügbaren Mittel für baulichen und betrieblichen Unterhalt der bestehenden Strassen sowie der Bau neuer Strassen werden konsequent auf die Erfüllung dieser Vorgaben ausgerichtet.»⁵

Die Umsetzung des Gestaltungskonzepts kann zwangsläufig nur im Zug der entsprechenden Baumaßnahmen erfolgen. Es wird daher erst mittel- bis langfristig eine Wirkung erzielen.

6 Erneuerung der Intschialpbachbrücke an der Gotthardstrasse mit einer vorbildlichen Integration neuer Bauelemente in das gelblich patinierte historische Mauerwerk und die Felsausbruchflächen. Die Pfostenstellungen der hier zwingend erforderlichen Leitplanken sind grösser als normkonform gewählt, um sie leichter wirken zu lassen, und die auskragenden Konsolen sind unten gefast, was sie schlanker erscheinen lässt. (Foto: Cornel Doswald, 2020)

ZIELKONFLIKTE ZWISCHEN INGENIEURBAU UND DENKMALPFLEGE

Tragsicherheit Gebrauchsfähigkeit Betriebssicherheit Rückhaltesysteme Winterdienst	vs.	Denkmalpflegerisch korrekte Erhaltung Verträglichkeit mit dem Landschaftsbild
Baulich-betrieblicher Unterhalt (lokale Eingriffe, Flickwerk)	vs.	Historische Bausubstanz Homogenität
Anwendung von Normen	vs.	Angemessenheit Verhältnismässigkeit Tragbarkeit des Restrisikos
Verfügbare technische und finanzielle Mittel	vs.	Denkmalpflegerische Zielsetzung

RÉSUMÉ

CONSERVATION – HOMOGENÉITÉ – INTÉGRATION UN CONCEPT D'AMÉNAGEMENT POUR LES ROUTES HISTORIQUES DES COLS URNAIS

Quatre routes de col du canton d'Uri présentent aujourd'hui encore des éléments originaux, qui illustrent les méthodes artisanales de construction de routes alpines à différentes époques ; il s'agit des routes du Gothard (années 1820-1830), de la Furka (1863-1866), du Klausen (1893-1899) et du Susten (1938-1946). Face à l'érosion, aux dommages dus aux événements naturels, à l'usure et à l'augmentation de la charge de trafic, il a fallu entretenir et rénover. Le recours à des méthodes hétérogènes et les réparations à caractère provisoire font concurrence à la substance conservée et nuisent à la bonne intégration de la route dans le paysage. Pour pallier la perte de substance et les atteintes esthétiques consécutives, le Conseil d'État du canton d'Uri a demandé l'élaboration d'un concept général d'aménagement des routes de col d'importance historique sur sol uronais. Ainsi, les interventions importantes sur les routes de col doivent respecter trois principes :

1. Conservation de la substance significative, selon l'IVS.
2. Homogénéité d'aspect de chaque tronçon.
3. Intégration prudente et respectueuse au paysage.

Anmerkungen

- 1 Der Verfasser bedankt sich herzlich bei Ing. ETH Lars Hellmüller, Kost & Partner AG, Luzern, für seine unschätzbare Unterstützung bei den Feld- und Dokumentationsarbeiten.
- 2 Conzett 2010: 243.
- 3 Zu den Kunststrassen als Bauwerke vgl. ASTRA, EKD, ENHK (Hg.) 2008: 44-47.
- 4 Doswald 2019: 214f.
- 5 Kanton Uri – Strategie Strasse 2019; Genehmigung: <https://www.ur.ch/politbusiness/53401> Dokument LA.2019-0220 II. Beilage 3 zu Bericht und Antrag des Regierungsrats, Seite 1 (letzter Zugriff am 7.4.2021).

Bibliografie

ASTRA, EKD, ENHK (Hg.): Technische Vollzugshilfe Erhaltung historischer Verkehrswege. Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 8. Bern 2008.

Bundesamt für Strassen (ASTRA): Richtlinie Erhaltungswürdigkeit von Kunstbauten. Bern 1998.

Conzett, Jürg: Landschaft und Kunstbauten. Ein persönliches Inventar. Zürich 2010.

Doswald, Cornel: Flussläufe und Verkehrswege. Die Bedeutung von Flussübergängen für die Verkehrserschließung der Alpentäler. In: Muhar, Susanna et al. (Hg.): Flüsse der Alpen. Bern 2019, 214-225.

RIASSUNTO

CONSERVAZIONE – OMOGENEITÀ – INTEGRAZIONE. UN CONCETTO GUIDA PER LA SISTEMAZIONE DELLE STRADE DI VALICO DEL CANTON URI

Su quattro strade di valico del Canton Uri si è mantenuta fino a oggi parte della sostanza edile originale. Documenta la capacità artigianale espressa sulle prime strade carrozzabili di montagna in diverse epoche: al San Gottardo (1820-1830), sulla Furka (1863-66), al Klausen (1893-99) e al Susten (1938-46). Erosione ed eventi naturali, oltre all'usura dovuta a crescenti carichi di traffico, hanno richiesto continui interventi di manutenzione e rifacimento. Metodi di costruzione eterogenei e riparazioni frettolose pregiudicano il tessuto edilizio tradizionale e la buona integrazione della strada nel paesaggio. Per contrastare la perdita di sostanza del bene culturale e il deterioramento del suo aspetto, il governo cantonale Urano ha commissionato nel 2018 uno studio per lo «sviluppo di un concetto generale di sistemazione delle strade del Canton Uri di importanza storica». Secondo tale concetto, gli interventi di progettazione sui passi di montagna devono rispettare tre criteri principali:

1. conservazione della sostanza edile rilevante secondo l'IVS.
2. omogeneità nella sistemazione dei diversi segmenti stradali.
3. integrazione confacente e rispettosa nel paesaggio.

Raststätte-Gesellschaft N2 Uri AG (Hg.): Der Furkapass. Verkehrswege in Uri, 2. Altdorf 1994.

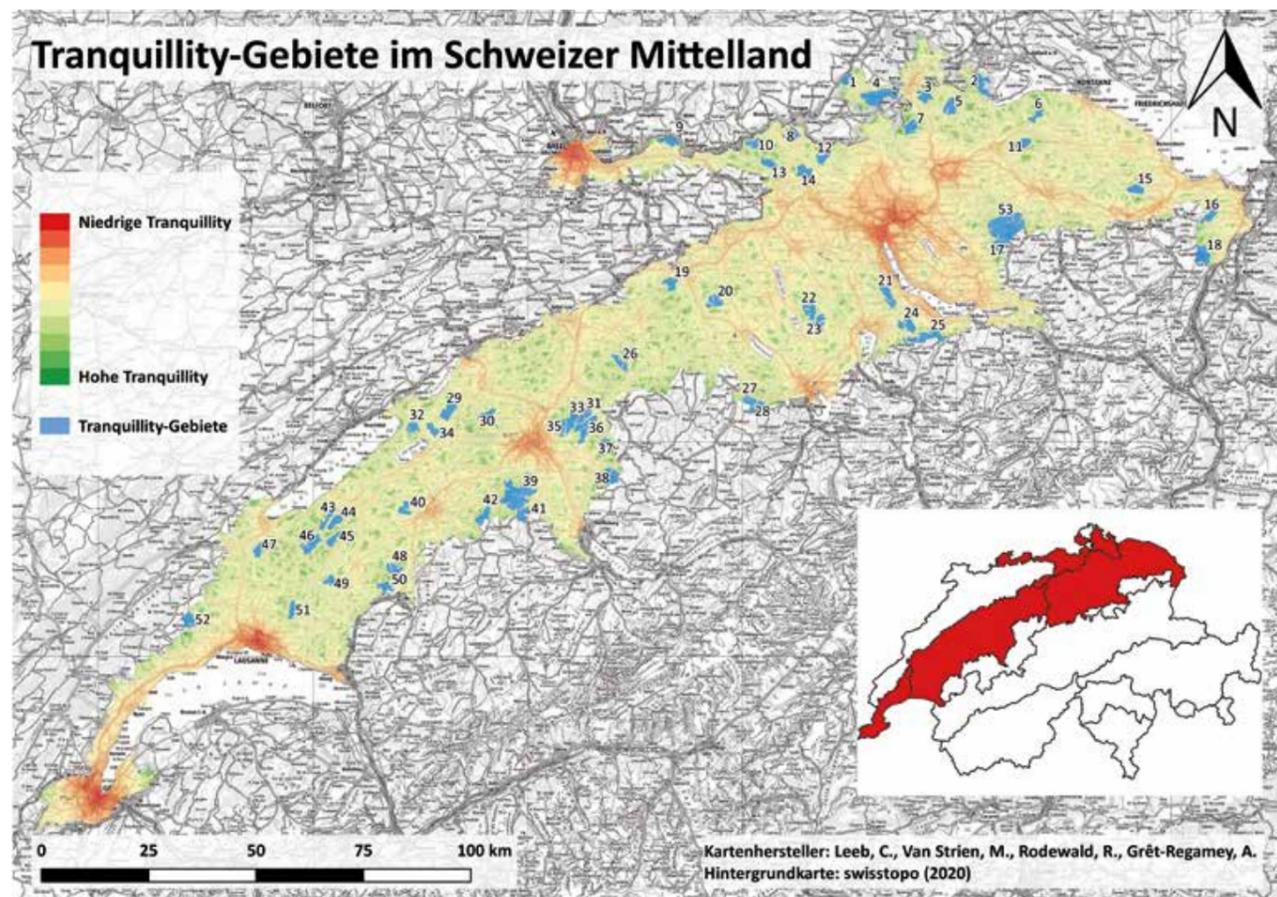
Raststätte-Gesellschaft N2 Uri AG (Hg.): Der Klausenpass. Verkehrswege in Uri, 3. Altdorf 1995.

Raststätte-Gesellschaft N2 Uri AG (Hg.): Der Sustenpass. Verkehrswege in Uri, 4. Altdorf 1996.

Raststätte-Gesellschaft N2 Uri AG (Hg.): Der Gotthardpass Teil 2: Von der Fahrstrasse zur Autobahn. Verkehrswege in Uri, 10. Altdorf 2002.

Cornel Doswald

Historiker und Archäologe, ist selbständiger Experte für historische Verkehrswege und Kulturwege und war langjähriger Leiter der Abteilung Beratung von ViaStoria. Er ist Projektleiter und Verfasser des vorliegenden Gestaltungskonzepts. cornel.doswald@hispeed.ch



SCHÖNE STRASSEN – HÄSSLICHER VERKEHR?

Raimund Rodewald

Die Schönheit des Schweizer Verkehrsnetzes wurde in Reiseberichten immer wieder hervorgehoben. Doch die Beschleunigung unseres Lebenstempos erlaubte diesen Blick nicht mehr. Hässlich begann dafür der Verkehr zu werden. Führt uns der Langsamverkehr wieder zur ästhetischen Wertschätzung zurück?

In unserem Land, das europaweit wohl den höchsten Anteil an asphaltierten Strassen und Plätzen aufweist, gehört es zum guten Ton, sich über die Folgen des Verkehrs für Klima und Umwelt betroffen zu zeigen. Wege und Strassen waren immer schon Mittel zum Zweck und die Spur für die eigene Fortbewegung. Der frühe Savannenbewohner war ein evolutives Laufwunder. Sein Erfolg wurzelte in der Geschicklichkeit seines Fortbewegens. Paradoxerweise entstand der Strassenbau aber erst mit der Sesshaftigkeit und der Städtebildung. Handel und militärische Machtentfaltung schufen Fernverbindungen, die das alte System der Fusswege zwischen Hof und Flur, Tal- und Alpbetrieb, Wohnhaus und Kirche und zwischen den Familien aufbrachen. Zu Beginn der Fernreisen in der Renaissance stand das Erlebnis des Rei-

sens im Zentrum der Berichte, während das Erlebnis der Fahrt als solche oft unerwähnt blieb. So beschrieb Leonardo da Vinci seine Reiseerlebnisse ins Val Chiavenna in allen Einzelheiten, die landschaftlichen Besonderheiten und die Lebensweise der Bewohnerinnen und Bewohner. Nur über die Strassen verlor er kein Wort.¹ Erst später, mit den Entdeckungsreisen in die Alpen im 18. Jahrhundert, standen die Schilderungen über ausgesetzte Höhenpfade, verwegene Passüberquerungen und Brücken über Schluchten wie die Schöllenen und die Viamala im Zentrum der Reiseberichte ganz im Stile des angenehmen Erschauerns vor den erhabenen Naturgewalten. Um das Reisen so angenehm wie möglich zu gestalten, wurden die Hauptreiserouten mit allerlei Kunstbauten und Herbergen ausgestattet. Immer bessere Karten halfen bei der

1 Die Tranquillity Map des Schweizer Mittellandes zeigt die verbliebenen mindestens fünf km² grossen Ruhegebiete abseits grosser Verkehrsachsen und Siedlungen. © SL/ETHZ

Routenwahl. Der Durst nach Entdeckungs-, Bildungs- und Pilgerreisen führte zum Ausbau des alten überregionalen Strassennetzes, unter Napoleon zusätzlich aus militärisch-politischen Beweggründen angefeuert. Goethe lobte die Infrastruktur und die guten und «wohlgemachten Chausseen» in der Schweiz.² Otto Julius Bierbaum beendete seinen ersten Beschrieb einer Automobilreise von 1902 über den Gotthard – damals der «einzige Schweizer Gebirgspass, dessen Überschreitung mit Motorwagen gestattet sei» – mit dem euphorischen Satz «Alles andere Reisen ist Dilettantismus!»³ 120 Jahre später ist die Euphorie verschwunden. Rund zwei Drittel aller Verkehrsflächen liegen heute ausserhalb der Bauzonen. Dieser hohe Anteil überrascht auf den ersten Blick, doch decken die Bauzonen gemäss den Zahlen des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) von 2019 *nur* rund 5.6 Prozent der Landesfläche ab. Dazu kommt, dass Auto- und Eisenbahnen, Überlandstrassen und das in der Schweiz feinmaschige Netz von landwirtschaftlichen Erschliessungsstrassen ausserhalb der Bauzonen viel Fläche beanspruchen.

Die hässliche Seite des Verkehrs

Die Schweiz ist ein Verkehrsland. Dies fällt insbesondere im Mittelland und in den grossen Alpentälern auf. Das Image des Mittellandes ist geprägt von der Hässlichkeit der Agglomeration, der Verkehrsachsen und von ausgeräumten Landschaften. Aus meiner Lockdown-Erfahrung drängte sich die Frage auf, ob es auch hier eigentlich noch ruhige Gebiete gebe. Meine lang gehegte Idee einer «Tranquillity Map des Schweizer Mittellandes» war geboren. In England hatte die Countryside Commission bereits 1995 eine erste Tranquillity Map erarbeitet, basierend auf Daten, welche seit den 1960er-Jahren die Lärmentwicklung nachzeichneten. Damit konnte auf den Verlust von Ruhegebieten aufmerksam gemacht werden. Ziel war die Identifikation und der Schutz von Landschaftsqualitäten, die ein Gefühl von Ruhe ermöglichen. Landschaft wurde als eine Art Auditorium betrachtet, und die Ruhe als Qualitätsmerkmal ist seither Teil der englischen Landschaftsplanung. Mit umfangreichen Bevölkerungsumfragen wurden Kriterien zur Identifikation von Ruhegebieten eruiert. Ein wichtiges Ergebnis daraus war, dass es in der Landschaft nicht nur eine akustische, sondern auch eine visuelle Ruhe gibt. Es zeigte sich, dass es nicht nur um die Abwesenheit von visuellen und akustischen Störungsquellen wie Strassen, Flugplätzen, Zuglinien, Siedlungsgebieten und Schiessplätzen geht, sondern auch um die Anwesenheit positiver Klangumwelten wie Wälder, Gewässer oder naturnahe, unzerschnittene und unzersiedelte Landschaften. In den Landschaftsplannungen in England ist heute die «tranquillity» – der schwierig in die deutsche Sprache zu übersetzende

Begriff bedeutet Ruhe, Gelassenheit, Stille – ein bedeutender Faktor bei der Siedlungsentwicklung, dem Infrastrukturausbau und der Lenkung des Tourismus. Erstaunlich, dass die Klangumwelt im Schweizer Umweltrecht einzig auf eine Lärmschutzfrage reduziert wird!

Seltene Ruhegebiete im Mittelland

Gibt es also im Schweizer Mittelland überhaupt noch «tranquil areas», ruhige, naturgeprägte und von Strassen und Siedlungen wenig belastete Räume? Wie könnten deren Klangqualitäten sichtbar gemacht werden? Die in Zusammenarbeit von der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL-FP) und dem Institut PLUS der ETH Zürich von Mai bis Juli 2020 erarbeitete Tranquillity Map des Schweizer Mittellandes erfasst auf der Basis der erwähnten englischen Kriterien insgesamt 53 Gebiete mit einer Mindestgrösse von fünf Quadratkilometern. Die Karte (Abb. 1) zeigt, dass es auch im Mittelland in der Nähe der grossen Siedlungen grössere naturnahe und wenig lärmbelastete Gebiete gibt. Allein die Orts- und Flurnamen deuten auf ihre Abgeschiedenheit hin: Les Grands Bois, Hintermoos, Finstersee, Waldhausen, Wildensbuch, Vogelsang, Himmelrich, Wolfsbüel. Spitzenreiter mit 15 Ruhegebieten ist der Kanton Bern, was den grossen Kontrast zwischen den ländlichen Gebieten und der Hauptstadtregion Bern belegt. Praktisch alle Ruhegebiete sind mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen.

Die betroffenen Gemeinwesen solcher *ruhigen Naherholungsgebiete* haben mittels der Karte die Möglichkeit, die kontemplative, sanfte, nicht-motorisierte Erholung zu fördern, das ÖV-Angebot gezielt zu stärken (beispielsweise mit Rufbussen) und die Gebiete, sofern sie nicht schon unter Schutz stehen, planerisch stärker vor Störungen zu bewahren. Die Tranquillity Map belegt aber auch, wie stark das Schweizer Mittelland bereits zu einem Unruheort geworden ist. Rund um die grossen städtischen Agglomerationen wie Basel, Genf und Zürich ist der Fluglärm omnipräsent. Dies beeinträchtigt besonders die grösseren, sonst wenig gestörten Waldgebiete im Norden und Westen von Zürich.

Langsamverkehr überholt den Schnellverkehr

Ist die Schweiz also gefangen in ihrem Image als Land der hoch entwickelten Verkehrsinfrastruktur? Wohin könnte die Reise gehen, auch im Zuge der Corona-Pandemie? Ich versuche dies mit sechs Thesen auszuführen.

These 1: Die Faszination der Hochleistungsstrassen ist zu Ende.

Die Verkehrsflächen ausserhalb der Bauzonen umfassen aktuell etwa 64000 Hektaren. Die Tendenz ist mässig wachsend. Der Zuwachs hat sich seit 1980 um die Hälfte reduziert und liegt bei rund



2 In Schmiten GR wurde ein Umfahrungsstrassenprojekt 2019 vom Bundesgericht als nicht naturverträglich abgelehnt. (© Archiv SL)

3 In Seedorf BE wurden Asphaltierungen von Flurwegen, teilweise auch von IVS-Wegabschnitten und Wanderwegen, ohne Baubewilligung vorgenommen. (© Archiv SL)

150 ha/Jahr, während das Gebäudeareal deutlich stärker wuchs und nun bei rund 300 ha/Jahr liegt. Der Ausbau des Nationalstrassennetzes ist weitgehend abgeschlossen und stösst auf massiven Widerstand von Seiten der Landwirte und der Bevölkerung. Von guten und wohlgemachten Chausseen spricht heute niemand mehr. Die Unsichtbarkeit mittels Einhausungen wird gefordert.

These 2: Die Ausbauprojekte bei den kantonalen Hauptstrassennetzen bleiben zahlreich.

Geplante Umfahrungsstrassen, sei es in Schmiten GR (Abb. 2), Sta. Maria Müstair GR, zwischen Locarno und Bellinzona oder in Aarwangen BE, bringen einen erheblichen Flächenverbrauch mit sich. Sie stossen aber auf wachsenden juristischen Widerstand. Gemäss der neuen bundesgerichtlichen Praxis sind bei entsprechenden Vorhaben nicht nur Alternativen zu prüfen, sondern auch Gesamtverkehrskonzepte, die Verkehrslenkungsmaßnahmen beinhalten.

These 3: Die Versiegelung von landwirtschaftlichen Naturstrassen nimmt massiv zu.

Der Bau neuer Strassen der 5. Klasse, also von Wald-, Flur- und Velowegen fällt regional, etwa im Berggebiet, flächenmässig stark ins Gewicht.⁴ Damit verknüpft sind häufig Forderungen nach Belagsinbauten mit Asphalt oder Beton. Auch erfolgen immer wieder Asphaltierungen bestehender Wege mit dem Argument des kostengünstigen Unterhalts, obwohl es eine Finanzierungsmöglichkeit für nicht-asphaltierte Strassen unter dem Titel «Periodische Wiederinstandstellung» gibt. An einigen Orten sind Asphaltierungen gar von kilometerlangen Wegab-



4 Die neu restaurierte Via delle Vose von Loco nach Intragna im Valle Onsernone lädt zum Wandererlebnis ein. (© Archiv SL)

5 Der überaus attraktive Wanderweg zwischen Maloja und Sils soll mit einem Bikeweg am Seeufer ergänzt werden. (© Archiv SL)



schnitten (teilweise mit giftigem Asphaltgranulat) auch ohne Baubewilligung erfolgt (Abb. 3).

These 4: Die Attraktivierung des überregionalen Velowegnetzes führt zu Konflikten.

Mit dem Ausbau des regionalen und kantonalen Velowegnetzes führen bauliche Sicherheits- und Qualitätsstandards auch ausserorts zu tempogerechten Trassen und Wegbefestigungen. Veloschnellrouten bedeuten oft Ausbaustandards, die dem Prinzip der Beschleunigung ebenso huldigen wie einst die Schnellstrassen.

These 5: Die Nutzungskonflikte auf Wander- und Bikewegen führen zu Neubauten.

Der Bikeboom hinterlässt in den stadtnahen Wäldern und in Tourismusgebieten zahlreiche neue Pisten. Die offizielle Signalisierung von Biketrails hinkt hinter den neu geschaffenen Wegen hoffnungslos hinterher. An besonders konfliktreichen Orten, wie am Silsersee GR (Abb. 4) kommt es zum Ruf nach Entflechtung, was Neubauten von getrennten Velo- und Wanderwegen nach sich zieht. Solche Projekte muss der Landschaftsschutz oftmals ablehnen.

These 6: Die neu gestärkte Wanderlust öffnet den Blick auf die Wege.

Alte Wege und verschlungene Pfade statt begradigter Pisten entfalten dank dem Wandern wieder ihren eigenen Reiz. Ihre Pflege und Erhaltung erfahren eine Wertschätzung durch jede Wanderin und jeden Wanderer in der Wahrnehmung der eigenen Fortbewegung (Abb. 5).

Fazit

Die Verkehrsdebatte in unserem Land ist seit den sogenannten Kleeblatt-Initiativen von 1990 vom Feindbild des Schnellstrassenausbaus geprägt. In ihrem Schatten hat sich die Mobilität in Richtung Langsamverkehr entwickelt. Fast drei Viertel der Schweizer Bevölkerung nahmen 2018 den sogenannten «Veloartikel» in der Bundesverfassung an und votierten somit für den Ausbau des Langsamverkehrsnetzes. Mit der Pandemie-Erfahrung hat die «Beschleunigung unseres Lebenstempos»⁵ nochmals einen jähen Dämpfer erhalten. Wandern ist zum

Freizeitvergnügen Nummer eins geworden. Alle anderen Reiseformen werden damit nach Bierbaum tatsächlich zum «Dilettantismus», wenn man die Augen wieder öffnet für die Schönheiten so mancher baukultureller Ingenieurleistungen wie Brücken, Tunnels, Pflasterungen und Trockenmauern, mit der Topografie mitschwingende Trassen und für überraschende Panoramen. Der Langsamverkehr ist im Begriff, den Schnellverkehr an Attraktivität zu überholen, doch für die Landschaft ist dies nicht überall ein Gewinn.

RÉSUMÉ

BEAUTÉ DES ROUTES – LAIDEUR DU TRAFIC ?

Les voyageurs d'autrefois admiraient dans les Alpes le tracé audacieux des routes de col et la hardiesse des ponts. Cette attitude prépara les esprits au développement d'un réseau routier supra-régional très dense. Mais aujourd'hui, à la joie du voyage se mêle une dose de mauvaise conscience. Les dégâts écologiques et sociaux dus à nos pratiques en matière de trafic sont trop évidents. L'ivresse des voies rapides fait place maintenant à une euphorie de la mobilité lente. Cela crée certes de nouveaux problèmes, mais donne aussi des possibilités de redécouvrir la beauté des routes et des chemins.

RIASSUNTO

BELLE STRADE – BRUTTO TRAFFICO?

I primi viaggiatori che attraversavano le Alpi si compiacevano per le strade di valico arditamente costruite e per i ponti mozzafiato. Hanno aperto la strada alla massiccia espansione della rete stradale sovraregionale. Negli ultimi tempi però, un problema di coscienza è venuto a mescolarsi al piacere del viaggiare. Il danno ecologico e sociale causato dal nostro comportamento nei trasporti è più che evidente. Ora la frenesia per le autostrade si intercala a un'euforia per il traffico lento. Questo pone nuove problematiche e dà nel contempo l'opportunità di riscoprire la bellezza delle strade e dei sentieri.

Anmerkungen

- 1 Giorgetta und Jacomella 2000: 14.
- 2 Goethe 1881: 112.
- 3 Bierbaum 1903: 202; 209.
- 4 ARE 2019: 9f.
- 5 Rosa 2013: 26ff.

Bibliografie

Bierbaum, Otto Julius: Eine empfindsame Reise im Automobil. Berlin 1903.

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Monitoring Bauen ausserhalb der Bauzonen. Standbericht. Bern 2019.

Giorgetta, Giovanni; Jacomella, Enrico: Valchiavenna. Itinerari Storici. Historische Wanderwege. Sondrio 2000.

Goethes Sämtliche Werke. Siebenter Band. Stuttgart 1881.

Leeb, Christoph; van Strien, Maarten; Rodewald, Raimund; Grêt-Regamey, Adrienne: Eine «Tranquillity-Map» für das Schweizer Mittelland. ETHZ, Res. Collection working paper 2020. <https://doi.org/10.3929/ethz-b-000430857>.

Rosa, Hartmut: Beschleunigung und Entfremdung. Berlin 2013.

Raimund Rodewald

Dr. phil., Biologe, Dr. hc. iur., Geschäftsleiter Stiftung Landschaftsschutz Schweiz



JEDER KILOMETER AUF ASPHALT KOSTET EINE RUNDE

Ruedi Zuber

Zweckentfremdete Wanderwege mit Hartbelag bieten Konfliktpotential zwischen Wandernden und der Agrar- und Forstwirtschaft. Gefragt ist ein Überdenken der Subventionspolitik, auch im Interesse der Förderung des Sommertourismus. Wanderleiterinnen und Wanderleiter stehen vor einer Herausforderung.

Wandern ist in der Schweiz mit Abstand die beliebteste Sport- und Freizeitaktivität. Im Rahmen einer Umfrage im Auftrag des Verbandes Schweizer Wanderwege im Jahre 2013 bezeichnen 44 Prozent der Wohnbevölkerung im Alter von 15 bis 75 Jahren das Wandern oder Bergwandern als eine von ihnen ausgeübte Sport- und Bewegungsaktivität. Das entspricht 2,7 Millionen Schweizer Wanderinnen und Wanderern. Hinzu kommen jährlich rund 300 000 ausländische Gäste, die in der Schweiz wandern. Heute dürften diese Zahlen noch etwas höher liegen. Einen zusätzlichen Wanderboom gab es im Jahre 2020, als Auslandsreisen wegen der Corona-Pandemie nicht möglich waren. Draussen in der Natur aktiv zu sein, die eigene Gesundheit zu för-

dern, die Freude an der Bewegung sowie Spass zu haben, nennen fast alle befragten Wandernden als wichtige oder sehr wichtige Gründe für ihre sportlichen Aktivitäten. Oft werden die Wanderschuhe auch geschnürt, um fit und trainiert zu bleiben, abschalten zu können, oder weil das Zusammensein mit guten Kolleginnen und Kollegen geschätzt wird und einmalige Erlebnisse auf Wanderinnen und Wanderer warten.

Landschaften im Wandel

Neben unzähligen Pfaden, Wegen und Strassen stehen den Wandernden in der Schweiz rund 65 000 Kilometer signalisierte und markierte Wanderwege zur Verfügung. Davon sind 64 Prozent

1 und 2 Die beiden Aufnahmen zeigen die Veränderung einer nicht inventarisierten historischen Route durch ihren Ausbau im Rahmen einer Gesamtmelioration. Der Weg erschliesst wenige Hektaren Acker- und Wiesenflächen und ist heute mit Betonspuren und Grünstreifen ausgestattet. Das Landschaftsbild ist stark verändert, ökologische Feinstrukturen sind eliminiert worden. (Foto: Ruedi Zuber, 2014 und 2021)

gelb signalisierte Wanderwege, 35 Prozent Bergwanderwege mit weiss-rot-weisser Signalisation und ein Prozent weiss-blau-weiss markierte Alpinwanderwege.

Für Wandernde ist oft nicht nachvollziehbar, weshalb ein Wanderweg zu einem für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge befahrbaren Weg ausgebaut werden soll. Dabei gehen neben der Ausgestaltung des Weges oft auch ökologische Strukturen wie Hecken, Feldgehölze, Trockenmauern, Feuchtbiotope, Trockenwiesen etc. verloren. Weniger augenfällig ist der Verlust von Elementen historischer Routen und Verkehrswege, doch verändert sich auch das Landschaftserlebnis.

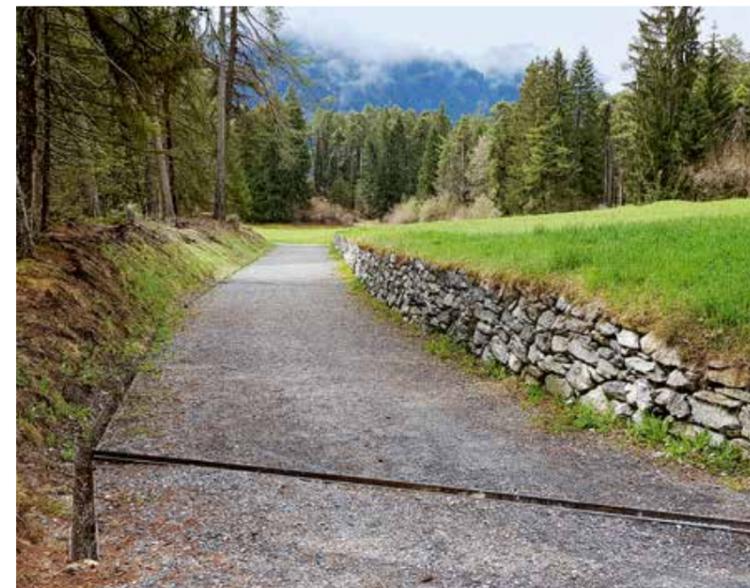
Die Problematik zweckentfremdeter Wanderwege ist hinreichend bekannt. Eine Studie aus dem Jahre 2007 belegt, dass von 1972 bis 2003 über 1700 Kilometer Wegstrecke der Klassen 4 und 5 (bekieste Fahrwege, Feldwege) zu Strassen der Klasse 3 (in der Regel asphaltiert) ausgebaut wurden. Zudem wurden von 1972 bis 1995 ausserhalb der Bauzone über 74000 neue Gebäude erstellt, die in der Regel über eine Zufahrt verfügen. Das Wanderwegnetz ist von beiden Entwicklungen in erheblichem Ausmass betroffen (Abb. 1, 2).

Die Zunahme der asphaltierten Oberflächen und des motorisierten Verkehrs auf Wanderwegen konnte, trotz dem deutlichen Auftrag von Gesetz und Verfassung, bis heute nicht aufgehalten werden. Ausserhalb des Siedlungsgebietes sind vor allem Wanderwege, die auf Güterwegen oder auf Zufahrten zu Wohn- und Ökonomiegebäuden verlaufen, von Belagseinbauten und Verkehrszunahmen betroffen. Wandernde stören sich aber auch an teilweise unbefriedigend kommunizierten Wegsperrungen, ungenügenden Signalisationen und Zeitangaben, motorisiertem Verkehr auf Wanderwegen, rücksichtslosen Mountain- und E-Bikern oder herumliegenden Abfällen.

Auswirkungen auf den Tourismus

95 Prozent der wandernden Gäste in der Region Arosa bewerteten 2015 in einer Befragung die Benutzung von Wegen als wichtig oder sehr wichtig. Dies zeigt nachdrücklich die touristische Bedeutung der Wege in der Region. Die Befragten bevorzugten Landschaftsbilder mit naturnahen Wegen, Kleinstrukturen und abwechslungsreicher Natur. Als naturnahes Idealbild wird ein Weg mit Kiesbelag eingestuft. Ein ausgebauter Weg mit Betonspuren

3 Dieser Weg ist mit Betonspuren und Grünstreifen ausgebaut worden. Gemäss Art.6 FWV ist dieser Belag für Wandernde ungeeignet, der Eingriff deshalb ersatzpflichtig. (Foto: Ruedi Zuber, 2014)



4 und 5 Die beiden Fotos zeigen den Ausbau eines Wanderweges im Rahmen einer Gesamtmelioration und den Ersatz einer Trockenmauer, jedoch mit ungenügender Berücksichtigung als eigenständiges Biotop. (Fotos: Ruedi Zuber, 2014 und 2021)

und Grünstreifen sowie damit einhergehenden Veränderungen im Landschaftsbild wird neutral bis negativ, ein Weg mit Hartbelag und ohne Mittelstreifen von 87 Prozent der Befragten klar negativ bewertet.

Eine Mehrheit von 62 Prozent empfiehlt den zuständigen Behörden, keine Wege auszubauen. Beim Ausbau eines Drittels der Wege würden 12 Prozent, bei zwei Dritteln 32 Prozent und beim Ausbau aller Wege gar 50 Prozent aller Befragten die Region Arosa nicht mehr besuchen. Dies ergäbe eine Reduktion der touristischen Wertschöpfung von drei Mio. Schweizer Franken beim Ausbau eines Drittels der Wege, von 7.5 Mio. bei zwei Dritteln und von elf Mio. beim Ausbau aller Wege.

Die Ergebnisse dieser Fallstudie sind ein Hinweis darauf, dass die Gemeinden mit der zunehmenden Trivialisierung der Landschaft am Ast sägen, auf dem sie sitzen. Denn mit der zunehmenden Zweckentfremdung von Fuss- und Wanderwegen zerstören wir einen Teil des Potentials, auf das wir im

Sommertourismus so dringend angewiesen sind.

Lösungsansätze

Zweckentfremdung und Ausbau von Wanderwegen stehen in direktem Zusammenhang mit der demografischen Entwicklung, der Art der Bewirtschaftung und der Subventionspraxis. Fragen des Befahrens können gesetzlich gelöst werden. Art und Umfang der Signalisation betreffen Grundeigentümer (Gemeinden) und Wanderweg-Fachstellen. Im Übrigen geht es vor allem um Kommunikation und Sensibilisierung sowie um gegenseitige Rücksichtnahme.

Ersatzpflicht

Mit dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege FWG von 1985 und der entsprechenden Verordnung FWV von 1986 können wesentliche Verbesserungen zugunsten von Wanderwegen und Wandernden erreicht werden. Oberstes Ziel ist die Erhaltung eines attraktiven, sicheren und zusammenhängenden Wanderwegnetzes mit geeigneten Wegoberflächen.

Ein besonderer Stellenwert wird der Ersatzpflicht bei der Aufhebung von Fuss- und Wanderwegen beigegeben. So sind beispielsweise bitumen-, teer- oder zementgebundene Deckbeläge für Wanderwege ungeeignet und ihre offensichtlich negativen Auswirkungen auf Psyche und Körper der Wandernden sowohl bei der Ausgestaltung wie beim Ersatz von Wanderwegen zu berücksichtigen. Die Vollzugshilfe «Ersatzpflicht für Wanderwege» soll Unsicherheiten bei der Anwendung der rechtlichen Vorschriften beseitigen. Sie enthält praxisnahe Empfehlungen und Beispiele für die Behandlung der zentralen Fragen zur Ersatzpflicht sowie zur Zusammenarbeit der Akteure und bezweckt den gesamtschweizerisch einheitlichen Vollzug der gesetzlichen Vorgaben. Mitberücksichtigt sind Anliegen des Natur- und Heimatschutzes sowie die Erhaltung inventarisierter historischer Verkehrswege (Abb. 3).

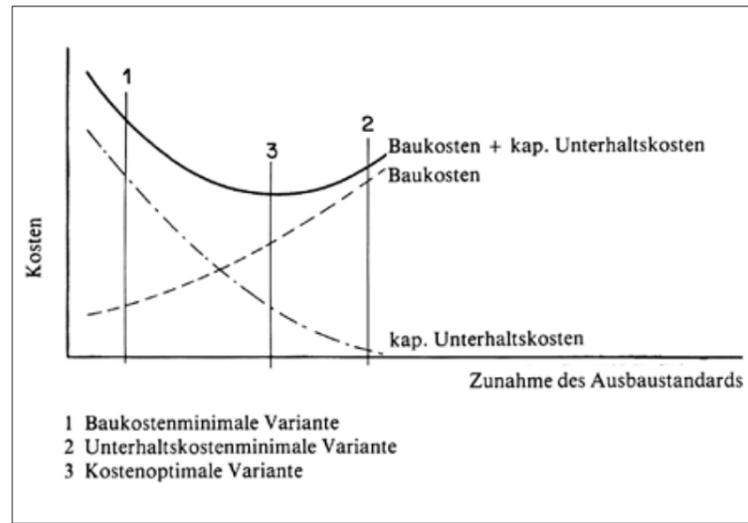
Die Ersatzpflicht gilt auch für nicht bewilligungspflichtige Vorhaben, wenn diese zur Beeinträchtigung eines Wanderweges im Sinne von Art. 7 Abs. 2 FWG führen. Der Projektverantwortliche muss die Wanderweg-Fachstelle des Kantons konsultieren um abzuklären, ob der Eingriff ersatzpflichtig ist. Konfliktfälle bei nicht bewilligungspflichtigen Vorhaben werden in der Regel durch die kantonale Baupolizeibehörde beurteilt. Die Vollzugshilfe richtet sich sowohl an Wanderwegbeauftragte in den Kantonen und Gemeinden als auch an Bauherren, Planungsbüros, Behörden und weitere Akteure auf kommunaler, kantonaler und nationaler Ebene, die sich mit der Planung und Finanzierung raumwirksamer Vorhaben beschäftigen. Angesprochen sind insbesondere auch kantonale Landwirtschafts- und Forstämter sowie kommunale Baubewilligungsbehörden. Die Ersatzpflicht wird oft durch den Ausbau der Weginfrastruktur ausgelöst (Abb. 4, 5).

Optimierung der Bau- und Unterhaltskosten von Wald- und Güterstrassen

Geltende Wald- und Landwirtschafts-Gesetzgebungen berechtigen bei Erschliessungen mit Wegen, die von Motorfahrzeugen zur Pflege von Schutzwäldern oder zur verbesserten Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Flächen befahren werden können, zum Bezug von Subventionen durch Bund und Kantone. Beiträge werden grundsätzlich an den Bau, nicht aber an den Unterhalt solcher Werke gewährt. Wird der Unterhalt offensichtlich vernachlässigt, so kann der Bund ihre Instandstellung oder die Rückzahlung von Subventionen und Investitionskrediten verlangen. Dabei wird zwischen dem laufenden Unterhalt (Aufrechterhaltung der Befahrbarkeit und der Verkehrssicherheit der Strasse) und dem periodischen Unterhalt (Substanzerhaltung des Strassenkörpers) unterschieden. Bautechnische Mängel, extreme Neigungs- und Expositionsverhältnisse sowie übermässige mechanische Beanspruchungen können das Ausmass von Schäden erheblich beeinflussen und erhöhte Unterhaltskosten verursachen. Nicht unter den Begriff Unterhalt fällt die Behebung von nicht vorhersehbaren Schäden durch Elementarereignisse wie etwa Murgänge, Steinschläge, Lawenniedergänge, ausserordentliche Hochwasser oder grossflächige Geländerutschungen. Sie gilt als Wiederherstellungsarbeit, die im Gegensatz zum Unterhalt beitragsberechtigt ist.

Mit zunehmendem Ausbaustandard nehmen die Baukosten zu. Im Gegensatz dazu ergibt ein einfacher Ausbaustandard kleinere Baukosten, verlangt aber einen wesentlich höheren Unterhaltsaufwand. Rein wirtschaftlich betrachtet, sollte die Summe aus den Baukosten und den kapitalisierten Unterhaltskosten minimal sein (Abb. 6).

Die Landwirte sind sich nicht einig über den Ausbaustandard der Güterwege. Entscheidend ist die dauernde Benützbarkeit für den vorgesehenen Zweck. Da genügt meist eine fachgerecht eingebaute Kies-Sand-Tragschicht mit einer ton-wassergebundenen Verschleisschicht, wenn der Weg richtig unterhalten wird. Das setzt allerdings eine nicht zu überschreitende maximale Steigung und die korrekte Wasserableitung oder Entwässerung der Fahrbahn voraus. Die Bauherrschaften ihrerseits sind in aller Regel bemüht, die Unterhaltskosten minimal zu halten, und lassen sich deshalb gerne zu einem etwas höheren Ausbaustandard verleiten. Dadurch entstehen häufig Bauwerke, die sowohl für Natur und Landschaft als auch für Wandernde nachteilig sind. Die baukostenminimale Variante wird bei all denjenigen Fällen angestrebt, bei denen nur beschränkte Geldmittel für die dringliche und unaufschiebbare Erschliessung eines Gebietes vorhanden sind. Offenbar trifft dies, vor allem im Meliorationswesen, nicht immer zu. Denn anders kann man sich einige realisierte Luxus-Werke nicht erklären.



Mitspracherecht

Als Einwohnerin oder Einwohner einer Gemeinde hat man in der Regel das Recht, bei Bauvorhaben im Rahmen von Regional-, Orts- und Erschliessungsplanungen sowie bei Projektgenehmigungen, welche die eigene Wohngemeinde betreffen, detaillierte Auskunft über Konsequenzen und Kosten zu erhalten. Stimmberechtigte können über Abstimmungen Einfluss nehmen. Im Weiteren gibt es das Instrument der Bürgerinitiative.

Herausforderungen für Wanderleiterinnen und Wanderleiter

Wanderleiter, wie auch Exkursions- und Tourenleiter, sind mehrheitlich mit Gästen in Gruppen unterwegs. Diese Gäste wünschen von ausgebildeten Personen Informationen zu Natur, Landschaft, Kultur und Geschichte sowie ein sicheres gemeinsames Wandererlebnis in der Natur.

Gemäss der zu Beginn erwähnten Umfrage von 2013 sind etwa 135 000 Personen regelmässig in Gruppen von mindestens sechs Personen unterwegs. Berücksichtigt man, dass Schweizer Wanderinnen und Wanderer jährlich im Durchschnitt 20 Wanderungen von jeweils etwa drei Stunden machen, ergibt sich ein beachtliches Potential für Exkursions- und Touren- resp. Wanderleiterinnen und -leiter.

Entwicklung, Ausschreibung und Durchführung eines spannenden Angebotes sind anspruchsvoll, bedingen etwas Erfahrung und die Berücksichtigung der Gästewünsche. Sicherheitsaspekte stehen aufgrund der Gesetzgebung im Vordergrund. Zum erfolgreichen Gelingen gehören neben dem thematischen Inhalt der Wanderung die Auswahl des Ortes, die Natur und die Landschaft. Die zu Beginn erwähnten Kritikpunkte sind ebenfalls zu berücksichtigen. So sagte mir einst ein Gast, dass jeder Kilometer, den die Gruppe auf Asphalt laufe, vom Wanderleiter durch eine *Runde* im Restaurant kompensiert werden müsse. Manchmal, und leider immer öfter, lässt sich ein Stück Hartbelag nicht

6 Bau- und kapitalisierte Unterhaltskosten in Funktion des Ausbaustandards. (aus: V. Kuonen 1983, S. 624)

vermeiden, wenn man umweltbewusst mit dem öffentlichen Verkehrsmittel unterwegs sein möchte. Wanderleiterinnen und -leiter sind also in verschiedener Hinsicht gefordert. Das Vermeiden von Hartbelag-Strecken auf Wanderungen durch das Ausweichen auf andere, nicht signalisierte Wege ist nur eine von vielen Herausforderungen, zu denen auch das Aufzeigen von Phänomenen und Zusammen-

hängen in Natur und Landschaft zählt. Leider gehört auch zu unseren Führungen, bei unseren Gästen Verständnis zu schaffen für *negativ* bewertete Entwicklungen wie Veränderungen von Natur- und Kulturlandschaften, Auswüchse des Massentourismus, Verlust von Biodiversität und Kulturelementen oder Klimaveränderungen.

RÉSUMÉ

CHAQUE KILOMÈTRE SUR ASPHALTE COÛTE UNE TOURNÉE

L'essor du tourisme pédestre reflète l'aspiration à retrouver la nature, l'attrait des paysages intacts et le goût des loisirs sans entrave. Des structures écologiques sont consciemment perçues en tant qu'esthétique du paysage. Malgré de bonnes normes légales, il arrive que des chemins pédestres soient détournés de leur affectation première, notamment lors de la construction ou de la réfection de routes d'améliorations foncières, et remplacés de manière en partie insatisfaisante. Il faudrait que les maîtres d'œuvre et les autorités aient une réflexion encore plus globale sur le plan économique et une gestion plus prudente des deniers publics. Les promeneurs en profitent, mais aussi la nature et le paysage, ainsi que la biodiversité, et en fin de compte le secteur touristique tout entier. Les guides sont là pour communiquer aux touristes leur expérience et pour expliquer les liens entre nature, paysage, histoire et culture. On leur demande de plus en plus de montrer aussi les changements et les évolutions.

RIASSUNTO

OGNI CHILOMETRO SU ASFALTO COSTA UN GIRO

Il turismo escursionistico, in piena espansione, rivela voglia di natura, di paesaggio intatto e di piacere rilassato. Le configurazioni ecologiche sono consciamente percepite come estetica del paesaggio. Nonostante buone disposizioni legislative, i sentieri vengono spesso trattati in modo improprio, in particolare nel proliferare di costruzioni di strade di miglioria, in alcuni casi con interventi sostitutivi inadeguati. Sarebbe auspicabile che gli operatori sul terreno e le autorità che sovvenzionano le opere riflettessero di più in termini di economia generale, impiegando i fondi pubblici con parsimonia. Gli escursionisti ne beneficerebbero, così come la natura, il paesaggio e la biodiversità; non da ultimo anche il turismo nel suo insieme. Le guide escursionistiche sono chiamate a trasmettere esperienze agli ospiti, illustrando le connessioni tra natura, paesaggio, storia e cultura. Sono sempre più sollecitate a segnalare anche mutamenti e sviluppi.

Bibliografie

Fischer, Adrian; Lamprecht, Markus; Stamm, Hanspeter: Wandern in der Schweiz 2014. Materialien Langsamverkehr Nr. 131. Hrsg. Bundesamt für Strassen und Schweizer Wanderwege, Bern 2015.

Kuonen, Viktor: Wald- und Güterstrassen. Planung – Projektierung – Bau. Eigenverlag 1983.

Schweizer Wanderwege: www.suisse-rando.ch

Trottmann, Niklaus: Ersatzpflicht für Wanderwege. Vollzugshilfe zu Artikel 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG). Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr.11. Hrsg. Bundesamt für Strassen (ASTRA) und Schweizer Wanderwege. Bern 2012.

Voll, Frieder; Mosedale, Jan; Baur, Patrick: Naturnahe Wege als touristische Infrastruktur: Wahrnehmung und Wertschöpfung. Bericht Nr. 0040416 der ITF Forschungsberichte / ITF Working Papers. HTW Chur, Institut für Tourismus und Freizeit (Hg.) Chur 2016.

Ruedi Zuber

dipl. Forstingenieur ETH, Dr. sc. techn., Wanderleiter mit eidg. FA, Zertifikat Interpret Europe, GeoGuide Sardona. ruedi.zuber@spin.ch

WEGSANIERUNG STATT MELIORATION IM INTERESSE DER KULTURLANDSCHAFT

Nina von Albertini und Christian Stoffel

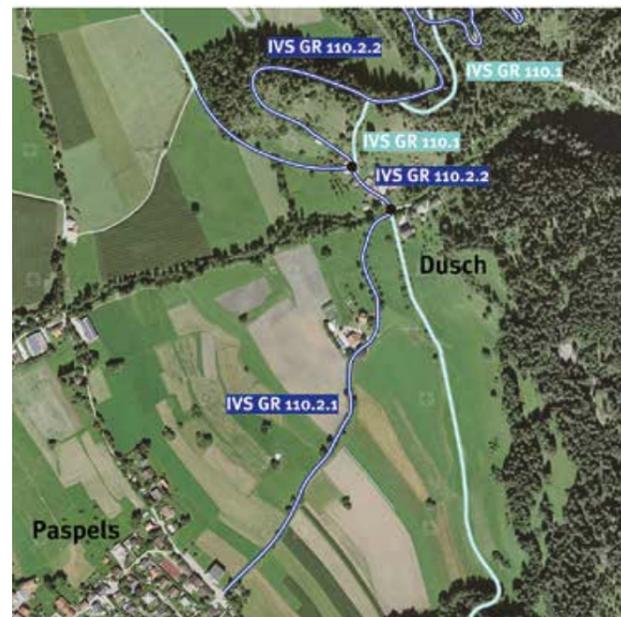
Die Naturstrasse nach Dusch im Domleschg ist Teil einer intakten Kulturlandschaft und von grösster Bedeutung für das Erscheinungsbild des historischen Weilers. Ihr Beispiel zeigt, dass Sanierungen historischer Wege auf einer Abwägung der Werte, auf Verhältnismässigkeit und auf kooperativ erarbeiteten Lösungen anstatt allein auf Normen beruhen sollten.

Dusch, ein wohl erhaltener Weiler im mittleren Domleschg (GR), liegt aufs Schönste eingebettet in einer vielfältigen Kulturlandschaft mit Ackerterrassen, Obstgärten, Trockenwiesen, Trockenmaueranlagen, artenreichen Hecken sowie geschwungenen Waldsäumen. Grösste Bedeutung für das intakte Erscheinungsbild des Weilers und der umgebenden Kulturlandschaft hat die vom Dorf Paspels hochführende Naturstrasse, die bereichsweise als Hohlweg ausgebildet ist und von Trockenmauern, Hecken, Obst- und Nussbäumen gesäumt wird. Dieser Wegabschnitt wird im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS als Verkehrsweg von regionaler Bedeutung mit «viel Substanz» eingestuft (IVS GR 110.2.1). Auch der weiterführende Fahrweg nach der am Berg gelegenen Ortschaft Trans ist im IVS als Weg von regionaler Bedeutung mit viel Substanz verzeichnet. Ein weitgehend intakt gebliebener Pfad zur oberhalb des Weilers gelegenen mittelalterlichen Kapelle St. Magdalena mit ihren Fresken des sog. «Waltensburger Meisters» wird im IVS als Weg von lokaler Bedeutung mit Substanz erwähnt. Die intakte Situation des Weilers und seiner Umgebung würdigt denn auch das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS als Ortsbild von nationaler Bedeutung (Abb. 1).

Bedauerlicherweise war der einspurige Fahrweg von Paspels nach Dusch im letzten Jahrzehnt durch die damalige Gemeinde Paspels nur mehr schlecht unterhalten worden. Eine Sanierung war seit langem ausstehend. Die Gemeinde wollte in Aussicht gestellte Beiträge von Bund und Kanton in Anspruch nehmen und beabsichtigte daher eine Erneuerung der Duscherstrasse als Einzel-Meliorationsprojekt. Vorgesehen waren die Verbreiterung und die Asphaltierung des historischen Verkehrsweges. Trotz eindeutigen Status als Schutzobjekt und ungeachtet der klaren Opposition der EinwohnerInnen von Dusch wollte die Gemeinde mit der Unterstützung des Amtes für Landwirtschaft und Geoinformation Graubünden ALG nicht vom geplanten Projekt abweichen. Im Folgenden wird aufgezeigt, welche Vorgehensstrategie gegen dieses, den historischen Weg und damit auch das bemerkenswerte Ensemble des Weilers Dusch stark beeinträchtigende Projekt erfolgreich war. Erfreulicherweise konnte damit im Dialog mit der inzwischen fusionierten Gemeinde Domleschg eine werterhaltende und landschaftsschonende Lösung gefunden werden.

Der im 12. Jahrhundert erstmals erwähnte Hofweiler Dusch und die mittelalterliche Kapelle Sta. Maria Magdalena gehörten im 13. Jahrhundert den Freiherren von Vaz und wurden dem Kloster Churwalden gestiftet. Als Folge des Übertritts der BewohnerInnen von Dusch zum reformierten Glauben wurden die ehemaligen Kloster Güter veräussert. In diesem Zusammenhang könnte auch die Übersiedlung Ulrich von Buol's (1569–1631) nach Dusch stehen, dessen Enkel 1664 das stattliche Herrschaftshaus errichten liess, welches mit seinen umliegenden Ökonomiebauten das Erscheinungsbild des Weilers prägt. Bedeutend ist auch die bis heute wertgeschätzte und funktionierende, gepflegte Kulturlandschaft (Abb. 4, 5).

1 Der Weg von Paspels nach Dusch (dunkelblau) ist ein IVS-Objekt von regionaler Bedeutung mit viel Substanz (IVS GR 110.2.1) und Teil der Kulturlandschaft. Der alte Transerweg (hellblau, IVS GR 110.1) ist von lokaler Bedeutung mit Substanz. (© swisstopo)



2 Der Weiler Dusch mit dem Herrschaftshaus Buol im Vordergrund und dem Dorf Paspels in der Bildmitte rechts. (Foto: Nina von Albertini)

3 Blick auf den Weiler Dusch und die zum Pächterhaus hinunterführende, sanierte Naturstrasse, im Bild links. (Foto: Nina von Albertini)

4 Haus Buol. (Foto: Nina von Albertini).



Die Verbindung nach Churwalden und Parpan widerspiegelt sich in der Anlage des Wegnetzes über den heute nur mehr sporadisch begangenen Sattel beim Fulaberg oder über den Raschilpass. Mit den benachbarten Ortschaften Paspels, Tomils und Almens war Dusch über einfache Fuss- und Reitwege verbunden. Noch heute hat sich ein umfangreicher Bestand historischer Wege im Umland des Weilers erhalten, wobei der alte Fusspfad zur mittelalterlichen Kapelle St. Magdalena noch heute einen guten Eindruck der ursprünglichen Wegverhältnisse vermittelt.

Die einstige Verbindungsstrasse zum Bergdorf Trans dient seit dem Bau einer neuen, den Weiler umfahrenden Strasse heute den 20 EinwohnerInnen von Dusch, dem Landwirtschaftsbetrieb und der Forstwirtschaft. Die Bevölkerung nutzt und schätzt die Naturstrasse als Wanderweg und nimmt die intakte Kulturlandschaft als bedeutenden Erholungsraum wahr.

Projektiertes Ausbau der Duscherstrasse

Indem die Gemeinde Paspels ab 2013 in Absprache mit dem ALG eine normierte, asphaltierte Meliorationsstrasse gemäss der Richtlinie für Hauptgüter-

strassen plante, sollten grosszügige Subventionen von Bund und Kanton gesprochen werden. So wären die geschätzten Kosten von 720000 Franken etwa zu 80 Prozent vom Bundesamt für Landwirtschaft BLW und vom ALG mitfinanziert worden. Das vermeintliche Geschenk hätte jedoch negative Konsequenzen für die Kulturlandschaft, den historisch gewachsenen Weiler, den in Dusch ansässigen Landwirtschaftsbetrieb und für die Bevölkerung gehabt. Ein Ingenieurbüro plante das Meliorationsprojekt ohne den seit 1989 biologisch geführten Landwirtschaftsbetrieb Dusch und die Duscher Bevölkerung miteinzubeziehen und ohne die verschiedenen Schutzauflagen wie ISOS, IVS und das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz NHG zu berücksichtigen.

Die erste Variante sah eine normierte, vier Meter (!) breite, geteerte Meliorationsstrasse mit zwei grossdimensionierten Ausweibuchten vor. Solche Normstrassen haben leider in den letzten Jahrzehnten viele historische Wege im Kanton Graubünden unwiederbringlich zerstört und die Natur- und Kulturlandschaften ganzer Talschaften durch unsensible Eingriffe verändert. In Dusch wären nicht nur die Wegoberfläche durch den Teerbelag ersetzt, sondern auch die geschützten Trockenmauern bereichsweise zerstört worden. Dies gab Anlass zur Opposition. Nicht nur die EinwohnerInnen von Dusch waren geschlossen gegen einen Ausbau der Strasse. Auch der biologisch geführte Landwirtschaftsbetrieb stellte sich gegen diese vermeintliche, vom ALG portierte *Strukturverbesserung*. Für eine alternative Lösung, d.h. für den Erhalt der Naturstrasse mit Verschleisschicht und der Trockensteinmauern, stellten sowohl das ALG wie das BLW keine Gelder aus dem Meliorationsfond in Aussicht.

Unterstützung und erfolgreiche Problemlösung

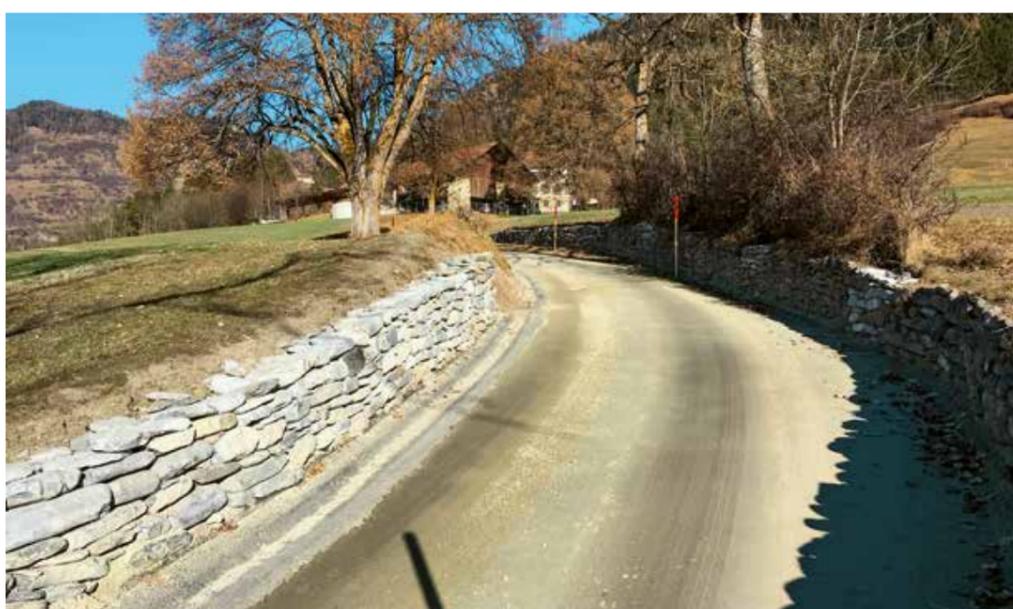
Die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz SL war für das Voranbringen des sorgfältigen Instandsetzungsprojektes ein wichtiger Partner. Ihre Fachleute kennen das Problem der Asphaltierung von Feld- und



5 Der in historischer Struktur erneuerte Stall beim Pächterhaus und die Naturstrasse vor der Sanierung. Aufnahme von 2013.
(Foto: Nina von Albertini)



6 Die Duscherstrasse vor ihrer Sanierung. Aufnahme von 2013.
(Foto: Nina von Albertini)



7 Die sanierte Duscherstrasse mit Trockenmauer. Aufnahme von 2016.
(Foto: Nina von Albertini)

Wanderwegen und deren zerschneidende, massive Wirkung in der Landschaft. Für den Erhalt der Naturstrasse mit ihren begleitenden, nach NHG geschützten Hecken und Trockenmauern wurde das Projekt auch vom kantonalen Amt für Natur und Umwelt ANU sowie von Pro Natura und WWF unterstützt. Rückhalt boten zudem die kantonale Denkmalpflege und die Abteilung für Langsamverkehr und Historische Verkehrswege des Bundesamtes für Strassen ASTRA. Die Unterstützung durch andere Ämter und durch Umweltorganisationen sowie die Tragweite des Eingriffs auf den von der Bevölkerung geschätzten Erholungsraum bewog schliesslich eine Mehrheit der Gemeindemitglieder, für eine Aufschubung des Projektes zugunsten einer Neubeurteilung nach erfolgter Gemeindefusion zu stimmen.

Tatsächlich sprach sich der Vorstand der 2015 fusionierten Gemeinde Domleschg nach sorgfältigen Abwägungen und Gesprächen zugunsten der Naturstrasse aus und konnte nach neuen Kostenberechnungen sogar auf den Meliorations-Beitrag von ALG und BLW verzichten. Die Naturstrasse mit neuer, bindender Verschleisschicht konnte inklusive Erneuerung der gesamten Strassenentwässerung mit 163 000 Franken weitaus günstiger realisiert werden als von den Befürwortern der Asphaltstrasse im Vorfeld der Gemeindeversammlung mit 500 000 Franken prognostiziert! Die Gemeinde Domleschg finanzierte die Kosten teilweise mit einem Fusionsbeitrag des Kantons. Die etwas höheren Kosten für den regelmässigen Unterhalt der Strasse durch die Gemeinde sind angesichts der relativ günstigen Instandstellungskosten vertretbar.

Mit der Strassensanierung wurde auch die Instandsetzung der Trockenmauern fällig. Zusammen mit der Gemeinde Domleschg konnte ein separates Projekt zur Reparatur, Ergänzung und Neuerstellung einzelner Mauerbereiche ausgearbeitet werden. Da Trockensteinmauern einen wichtigen Beitrag zum Erhalt wertvoller Ökosysteme leisten, beteiligten sich ANU, ASTRA (IVS), SL und Pro Natura mit insgesamt 85 000 Franken an den Instandsetzungskosten (Abb. 6, 7).

Der Einsatz lohnt sich

Die Duscherstrasse illustriert als erfolgreiches Beispiel den kostengünstigen Erhalt eines historischen Verkehrsweges, seiner Substanz und der angrenzenden Ökosysteme und den damit erzielten Mehrwert für die Bevölkerung. Die konstruktive, werterhaltende Lösung liess sich jedoch erst unter Einbezug aller Direktbeteiligten und der Gemeindebehörden sowie dank der Unterstützung zweier Ämter und der Umweltschutzorganisationen finden. Es wäre sicher einfacher gewesen, einen solchen Ansatz bereits zu

Anfang anzustreben. Die bewusste Ausgrenzung der Direktbetroffenen war für die Behörden schlussendlich kein Gewinn. Unverständlich war zudem, dass ein Ingenieurbüro geltende Schutzinventare in seiner Planung nicht berücksichtigt hatte. Schwierige Entscheidungen zwischen Normen und Bedürfnissen sollten auf einer Abwägung der Werte, auf der Qualität des Ortes, auf Verhältnismässigkeit und auf kooperativer Erarbeitung beruhen und nicht auf übergestülpten Ausbauplänen und Normen. Es ist wünschenswert, dass auch Projekte, die Kulturgut, Landschaft und ortsbauliche Qualität berücksichtigen, mit Beiträgen aus dem Meliorationsfonds unterstützt werden.

Die Sanierung der Duscherstrasse kann auch als Beispiel des Dialogs und der positiven Zusammenarbeit verschiedener Trägerschaften für die künftige Entscheidungsfindung von Bewilligungsbehörden auf verschiedenen Ebenen dienen. Die Projektgeschichte zeigt, dass sich ein gemeinschaftliches, beharrliches und mit der nötigen Energie verfolgtes Engagement für eine landschaftlich angepasste Lösung lohnt.

Angepasste Lösungen sind gefragt

Der Bau von Meliorationsstrassen hat im Kanton Graubünden innert weniger Jahrzehnte zum schleichenden Verschwinden historischer Wege geführt und einschneidende Eingriffe in die umgebenden Kultur- und Naturlandschaften bewirkt. Diese Tatsache mag verwundern, zumal immer wieder auch Objekte betroffen sind, die in den Bundesinventaren (IVS, ISOS, BLN) aufgeführt werden. Da es sich bei der Subventionierung der Meliorationsstrassen um die «Erfüllung einer Bundesaufgabe» handelt, sind gemäss Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz NHG im Planungs- und Bewilligungsverfahren die Bundesinventare zu berücksichtigen und die darin enthaltenen Objekte weitestgehend zu schonen. Bei den historischen Verkehrswegen regelt zudem die Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) die Erhaltungsziele: Objekte mit der Klassierung «historischer Verlauf mit viel Substanz» sind mit ihrer ganzen Substanz und Objekte mit Klassierung «historischer Verlauf mit Substanz» mit ihren wesentlichen Substanzelementen ungeschmälert zu erhalten. Schliesslich ist auch im Meliorationsgesetz des Kantons Graubünden (Art. 3) die angemessene Berücksichtigung von allgemeinen Interessen wie der Umwelt, dem Schutz der Natur und der Wahrung des Orts- und Landschaftsbildes im Grundsatz festgelegt.

Trotz der klaren gesetzlichen Bestimmungen ist festzustellen, dass den landwirtschaftlichen Interessen und den damit verbundenen Sachzwängen in den



Bewilligungsverfahren vielfach grosses Gewicht beigemessen wird. Anliegen des Heimat- und Naturschutzes dagegen geraten stark unter Druck. In den meist langwierigen und komplexen Meliorationsprojekten fällt es bisweilen schwer, den Überblick zu behalten und Fehlentscheidungen wieder rückgängig zu machen, sobald Bewilligungs- und Subventionsverfahren einmal angelaufen sind.

Welch zerstörerische Wirkung Meliorationen entfalten können, lässt sich am kürzlich begonnenen Ausbau der Wegstrecke zwischen Disla und Madernal in der Gemeinde Disentis (GR) besonders eindrücklich aufzeigen. Die wohl erhaltene historische Wegstrecke, die mit den höchsten Klassierungen als nationales Objekt mit viel Substanz bzw. mit Substanz ins IVS aufgenommen wurde (GR 73.1.9), war Teil des alten Verbindungsweges von Reichenau nach Disentis. Dieser Fuss- und Karrweg diente jahrhundertlang als Zugang zum Lukmanierpass und wurde erst 1858 von der Oberländerstrasse abgelöst. Durch die neue Linienführung der Oberländerstrasse blieb der ältere Weg in seiner Substanz erhalten. Er diente fortan als lokale Verbindung zwischen den beiden Ortschaften und hatte vor dem Meliorationsprojekt bereits eine befahrbare Breite. Im Zuge der gegenwärtig laufenden Melioration wird dieser Weg nun zu einem normierten Bewirtschaftungsweg von vier Meter Breite ausgebaut und somit seiner historischen

Substanz vollständig beraubt. An die Stelle der wegbegleitenden Trockensteinmauern aus kleinteiligen Bruch- und Lesesteinen treten wüste Zyklopenmauern (Abb. 8, 9).

Obwohl der Wegausbau auch die schützenswerte Ortschaft Disla – und somit ein Ortsbild von nationaler Bedeutung – beeinträchtigt, wurde das Bundesamt für Kultur BAK nicht in das Bewilligungsverfahren einbezogen. Trotz vorübergehendem Baustopp und Intervention des Bündner Heimatschutzes, der mit Verweis auf ein vorliegendes Gutachten der Eidgenössischen Kommission für Natur- und Heimatschutz ENHK einen Revisionsantrag beim zuständigen Departement einreichte, wurde keine Neubeurteilung des Falles vorgenommen. Der Kanton nahm damit die weitere Zerstörung des historischen Weges in Kauf.

Das breite mediale Echo, welches das Vorhaben im vergangenen Jahr ausgelöst hat, sowie das steigende Bewusstsein der Bevölkerung für Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes lassen hoffen, dass gerade im Passland Graubünden mit seinem herausragenden Bestand an historischen Wegen ein Umdenken stattfindet und dass künftig schonender mit den nicht erneuerbaren, wertvollen Ressourcen umgegangen wird.

8 Der historische Verkehrsweg zwischen Disla und Madernal (IVS GR 73.1.9) genügte bis 2020 den Ansprüchen zur Bewirtschaftung der umliegenden landwirtschaftlichen Güter und Waldparzellen. (Foto: Leo Tuor)

9 Anstatt punktuelle Verbesserungen vorzunehmen, musste der historische Verkehrsweg einer vier Meter breiten Normstrasse mit Zyklopendstützmauern weichen. Aufnahme von 2020. (Foto: Leo Tuor)

RÉSUMÉ

ASSAINISSEMENT PLUTÔT QU'AMÉLIORATION, DANS L'INTÉRÊT DU PAYSAGE AGRAIRE

Un chemin naturel, bordé de murs en pierres sèches, de haies et d'arbres fruitiers, mène de Paspels au hameau de Dusch dans le Domleschg ; il joue un grand rôle dans l'aspect préservé de cette dernière localité. Bien qu'il soit protégé (IVS, ISOS et LPN) et malgré l'opposition de la population, ce chemin historique s'est vu soumis à un projet d'assainissement normalisé visant à le transformer en route d'amélioration foncière asphaltée. Heureusement, la commune du Domleschg fut en mesure d'opter pour une réfection plus respectueuse, sans subventions, grâce à l'appui d'organisations et d'offices conscients des enjeux. L'exemple de la route de Dusch montre que les assainissements devraient reposer sur une pesée des valeurs, sur la proportionnalité de solutions élaborées dans un esprit coopératif, et non pas sur la seule normalisation. Les améliorations foncières peuvent avoir un effet dévastateur, comme le prouvent les débuts d'un chantier sur un tronçon historique près de Disentis. L'écho médiatique et l'intérêt croissant de la population pour la protection de la nature et du paysage laissent toutefois espérer qu'il se produira un changement d'état d'esprit et qu'à l'avenir on traitera avec plus de ménagements le patrimoine éminent des voies historiques dans les Grisons.

RIASSUNTO

NELL'INTERESSE DEL PAESAGGIO CULTURALE: RISTRUTTURAZIONE DI STRADE TRADIZIONALI INVECE DI STRADE DI MIGLIORIA

La strada con fondo naturale che si diparte da Paspels – fiancheggiata da muri a secco, siepi e alberi da frutta – è di grande importanza nel restituire un aspetto incorrotto della frazione di Dusch a Domleschg. Nonostante le esigenze di protezione (IVS, ISOS e LPN) e l'opposizione della popolazione locale, in un primo tempo fu pianificato il rifacimento della strada storico secondo le normative di una strada asfaltata di miglioria. Fortunatamente – grazie al sostegno di organizzazioni e uffici capaci di riconoscere il valore del tracciato tradizionale – il comune di Domleschg ha optato per un appropriato restauro della strada storica senza chiedere sovvenzioni. L'esempio della Duscherstrasse mostra che la rivitalizzazione stradale andrebbe sempre impostata su un'attenta considerazione dei valori, sulla proporzionalità e sullo sviluppo di soluzioni partecipative piuttosto che su standard codificati. L'avviato rifacimento di un tracciato tradizionale presso Disentis mostra quanto possano essere nefaste le migliorie imposte secondo normative predefinite. L'attenzione dei media e la crescente consapevolezza della popolazione nell'ambito di conservazione della natura e del paesaggio lasciano sperare che si sia di fronte a un ripensamento e che l'eccezionale patrimonio delle vie di comunicazione storiche nei Grigioni potrà essere considerato con maggiore attenzione in futuro.

Nina von Albertini

Präsidentin Domus Antiqua Helvetica (DAH) Sektion RAETIA. Dipl. Ing. Agr. ETH, seit 2001 mit eigenem Umweltbüro. Arbeitet und lebt mit Familie in Dusch, Paspels.

nina.v.albertini@bluewin.ch

Christian Stoffel

Kunsthistoriker und Bauberater der kantonalen Denkmalpflege Graubünden. Vorstandsmitglied Domus Antiqua Helvetica (DAH) und der Sektion RAETIA.

christian.stoffel@dpg.gr.ch



HISTORISCHE VERKEHRSWEGE ALS ÖKOLOGISCHE UND TOURISTISCHE INFRASTRUKTUR

Cornel Doswald

Die Umsetzung des IVS im Landschaftspark Binntal

Landschaftswandel bedeutete für das Verkehrsnetz des Binntals den Bau neuer Strassen für den motorisierten Transport und das Absinken der alten Wege zu Wanderwegen mit stark reduziertem Wegunterhalt. Ihrem allmählichen Zerfall versucht ein beispielhaftes Instandstellungsprogramm zu begegnen (Abb. 1).

Bis zur Eröffnung der 1930–38 gebauten Binntalstrasse zwischen Ernen und Schmidgehischere, dem Talhauptort, verfügte das Binntal über keine fahrbare Erschliessungsstrasse, wenn man von dem 1884 zum zwei Meter breiten Karrweg ausgebauten Saumweg durch die Twingischlucht absieht. Dieser Ausbau wurde bezeichnenderweise hauptsächlich vom Wirt des 1883 eröffneten Hotels «Ofenhorn» betrieben, während die Transportkultur der Einheimischen noch auf dem Gehen und Tragen beruhte. Nach dem Bau der höher im Hang liegenden Fahrstrasse

zerfiel dieser exponierte Weg bis auf einige unzusammenhängende Reste. Erst 1964 erhielt das Tal aber eine wintersichere Verbindung, als die Passage durch die stark den Lawinen ausgesetzte Twingischlucht mit einem 1,9 Kilometer langen Strassentunnel abgekürzt wurde.

In den 1960er-Jahren folgte die Erschliessungsstrasse des Lengtals für den Bau der Kraftwerkszentralen Saflisch und Heiligkreuz und des Stausees Chummibort der Gommerkraftwerke GKW. In der Folge wurde der alte Pilgerweg von der Twingischlucht zum

1 Instandgestellte Alpgasse am linksseitigen Weg zum Albrunpass in der Figgerscha. Niedrige Lesesteinwälle grenzen sie von den Heuwiesen ab, auf denen heute teilweise wieder Wald stockt. Die gegenüberliegende Wieslandfläche wurde in einem Schülereinsatz entbuscht. Die Pflasterung des zuvor stark erodierten Wegstücks stellten Mitarbeiter von Forst Goms wieder her. (Foto: Cornel Doswald, 2020)

Oberwalliser Wallfahrtsort Heiligkreuz aufgelassen und teilweise zerstört. Lediglich der höher im Hang liegende Fussweg von Binn nach Heiligkreuz hatte Bestand.

1972/73 wurde der links der Binna verlaufende alte Talweg von Schmidgehischere nach Fäld zur Fahrstrasse ausgebaut. Dies machte den Bau einer neuen Binnabrücke unterhalb von Schmidgehischere erforderlich, wo bisher die 1564 erbaute Saumwegbrücke als wichtigste Brücke im Tal gedient hatte. Hier blieb der rechtsufrige Fussweg bestehen.

An den Bau der Fahrstrassen anschliessend, entstand in den 1970er- bis 1990er-Jahren ein verzweigtes Netz von Wald- und Alperschliessungsstrassen, das heute alle grossen Alpgebiete erreicht. Im Zug des landwirtschaftlichen Strukturwandels büsste das herkömmliche Wegnetz des Tals stark an Bedeutung ein. Nicht nur die ehemaligen Haupteerschliessungswege, sondern die meisten Fuss- und Saumwege im Talgrund und zu den Alpen verloren ihre ursprüngliche Funktion, die sie in der traditionellen Landwirtschaft besessen hatten. Die in der Höhe gestaffelten Alpwirtschafts- und Viehzuchtbetriebe liessen sich ohne Transhumanz betreiben, und der Feldbau, der auf kleinparzellierten Äckern in der Nähe der Siedlungen betrieben worden war, wurde bis in die 1980er-Jahre praktisch vollständig aufgegeben.

Historische Verkehrswege im Landschaftspark Binntal

Der Ausbau der historischen Wege war lokal unterschiedlich, aber meist bescheiden. Es finden sich viele gewundene oder gebahnte Wege ohne Ausbau. Die Wegbreite war unterschiedlich. Die wichtigsten Saumwege waren gegen zwei Meter breit, Fusswege dagegen unter einem Meter (Abb. 2).

Steile Wegstücke waren zumindest an den wichtigsten Wegen bis zur Alpstufe hinauf mit Stellsteinpflaster («Bicki») gepflastert. Diese Pflasterungen sind heute fast immer dem Zerfall ausgesetzt. Bei Fusswegen, die nachweislich während oder nach dem Zweiten Weltkrieg neu angelegt wurden, um zerfallende historische Wege zu umgehen, verzichtete man auf diese Pflasterung, was sich heute in einer zunehmenden Kerberosion niederschlägt. In Partien mit feuchtem Grund findet sich dagegen häufig ein Plattenpflaster, das im Rahmen des Wanderwegunterhalts zwingend instandgehalten werden muss. Im Bereich der Mähwiesen und Äcker im Talgrund und auf der Alpstufe (wo auf geeigneten Flächen das Notheu für Wintereinbrüche gewonnen wurde) waren die Wege in aller Regel abgezäunt, um das vorbei geführte Vieh am überweiden zu hindern. Gelegentlich traten an die Stelle der Zäune auch Lesesteinwälle oder freistehende Trockenmauern, deren Baumaterial bei der Säuberung der Flächen anfiel. Die Zäune sind heute praktisch vollständig abgegangen und durch mobile Elektrozaune ersetzt worden. Der Park betreibt aber seit 2019 ein laufendes Erneuerungsprojekt für die Wiedereinführung von ortsfesten Holzzäunen.

Im Unterschied zu grossen Teilen des Oberwallis, wo das IVS nur die Talstrassen und Hauptpässe, aber nicht das Erschliessungsnetz kartierte, bietet es im Landschaftspark Binntal günstige Voraussetzungen für ein substanzenorientiertes Instandstellungsprogramm. Hier sind alle überörtlichen Verbindungen im Inventar enthalten, d.h. nicht nur die Talrouten des Rhonetals, sondern alle Passrouten mit den durch sie erschlossenen Dauersiedlungen, unabhängig von ihrer historischen Kommunikationsbedeutung gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG).

2 Die Längerschliessung des Binntals beim Weiler Giessen im Jahr 1928, Blickrichtung talauswärts gegen das Breithorn. Der linksufrige, hauptsächliche Talweg ist ein breiter, gekiester Saumweg, der dem Rand der Aue der Binna folgt. Er wird durch einen Schrakzaun von den Heuwiesen abgegrenzt. Im gegenüberliegenden Hang verlaufen zwei schmale, unbefestigte Fusswege. Der untere entspricht dem heutigen Wanderweg Schmidgehischere–Fäld. (Photo Klopfenstein, Adelsboden)





3 Die Twingstrasse wurde als spektakulärer Schlussabschnitt der Ersterschliessungsstrasse Ernen–Binn in den Jahren 1936–38 in die Felshänge der Ostseite der Twingischlucht gebaut. Seit 1964 dient die einstige Bergpoststrasse hauptsächlich dem touristischen Langsamverkehr. (Foto: Cornel Doswald, 2016)

4 Restaurierung einer Trockenmauer oberhalb der Wallfahrtskirche Heiligkreuz in einem Lehrlingseinsatz der Bildungswerkstatt Bergwald. Der Fussweg von Binn (IVS VS 191.2) durchquert dort die Flur und trennt die unterhalb liegenden Mähwiesen vom oberhalb angrenzenden Weideland. Hangseitig begrenzt ihn eine trocken gemauerte Stützmauer, talseitig liegt ein Bewässerungsgraben. Zwischen Graben und Weg muss ein Zaun bestanden haben, der aber verschwunden ist. (Foto: Cornel Doswald, 2019)

Mit der IVS-Geländekarte steht daher zumindest ein summarischer Überblick über die Substanz des überlokalen Wegnetzes zur Verfügung, der die Identifikation substanzreicher Objekte unterstützt. Dies betrifft neben dem nachweislich seit der jüngeren Eisenzeit regelmässig begangenen Albrunpass auch die lokalen Verbindungswege über Saflischpass, Chriegalppass, Geisspfad und Grampielpass – mit Ausnahme des Saflischpasses übrigens alles grenzüberschreitende Verbindungen nach Italien, auf

denen bis nach dem Zweiten Weltkrieg ein reger Schmuggel blühte.

Die Entwicklung des Instandstellungsprogramms

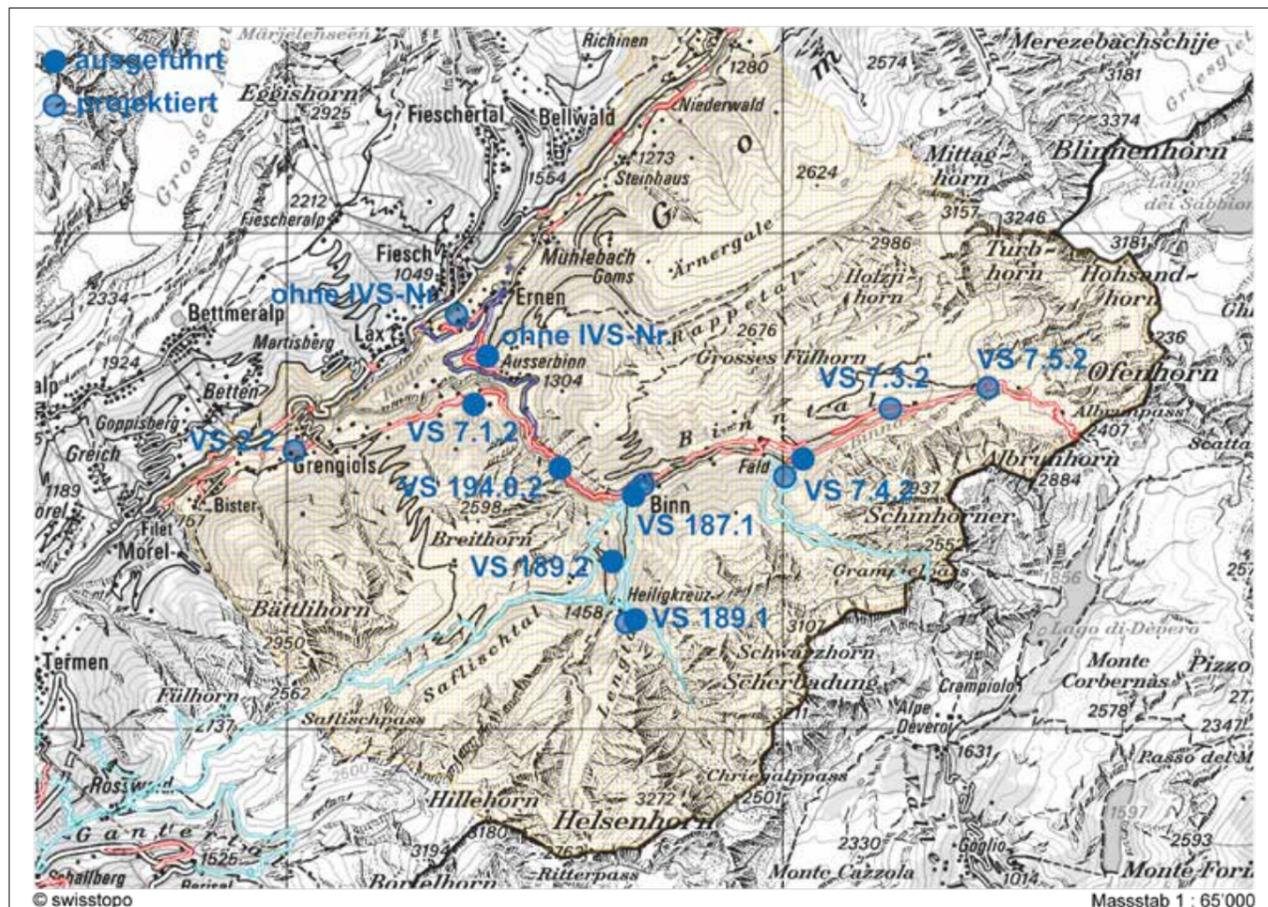
Das Hauptproblem für die Erhaltung der historischen Verkehrswege stellt im Binntal – wie überall, wo der Landschaftswandel von einer grundlegenden Erneuerung des Verkehrsnetzes begleitet war – der reduzierte Unterhalt der funktionell abgewerteten Wege dar. Aus wirtschaftlichen Gründen wird er



5 Erneuerung eines Prügelwegs im Hangmoor Mossli unterhalb Wilere im Zug der Instandstellung des Saumwegs Binn–Ze Binne (IVS VS 187.1). Schüler einer 7. Klasse aus Steffisburg arbeiten zusammen mit Mitarbeitenden des Werkhofs Binn und Freiwilligen. (Foto: Larissa Spycher, 2019)

oft nicht mehr in einem Umfang geleistet, der für die Substanzerhaltung ausreichend wäre. Die Folgen sind ein schleichender Zerfall und oft auch ein Überhandnehmen der Verbuschung. Ihnen kann nur mit mehr oder weniger aufwändigen Wiederherstellungsmassnahmen begegnet werden, sobald ein Ausmass erreicht ist, das die Benutzung der Wege beeinträchtigt. Mit den Kunstbauten, namentlich den Trockenmauern und Lesesteinwällen, leidet dadurch aber auch die ökologische Ausstattung der Wege, ganz abgesehen vom nachteiligen Einfluss ruiniert Wegbauten auf das Landschaftsbild. Das Problem des mangelnden Unterhalts stellte sich zuerst bei der Twingischluchtstrasse (IVS VS 194.0.2). Sie ist die Haupteerschliessung des Binntals für den Langsamverkehr aus Richtung Ernen und Grengiols, also zwischen den inneren und äusseren Teillandschaften des Parks, und aus denkmalpflegerischer Sicht sein bedeutendstes IVS-Objekt. Nach der Eröffnung des Umfahrungstunnels wurde sie nur noch ungenügend unterhalten, was zu vielfachen Schäden führte. Unter anderem war das Fahrbahnniveau durch nicht weggeräumten Schutt stark angehoben, weshalb die bergseitige Wassersammelrinne völlig eingedeckt und zahlreiche Durchlässe verstopft waren, so dass die an sich gut konzipierte Entwässerung nicht mehr funktionierte. Kolonnensteine, Brüstungen und Geländer waren

an vielen Stellen durch Frostsprengung und Stein Schlag beschädigt oder erfüllten ihre Funktion als Absturzsicherungen wegen der erhöhten Fahrbahn nicht mehr befriedigend. Die Strasse wurde 2011–2012 mit einem Budget von rund 650000 Franken wiederhergestellt, mit namhaften Beiträgen des Fonds Landschaft Schweiz, des Kantons und des Bundesamts für Strassen ASTRA sowie weiterer Geldgeber (Abb. 3). Nach der Restaurierung der Twingistrasse wurden 2017–2020 fünf weitere substanzreiche Wegabschnitte instand gestellt und ein Programm mit sieben möglichen Objekten für die Jahre 2021–2024 ausgearbeitet. Diese Arbeiten gehören grossenteils zur Pflege der ökologischen Infrastruktur, d.h. sie umfassen vielfach auch Trockenmauern und Lesesteinwälle sowie Entbuschungsarbeiten und sollen eine Wirkung auf das gesamte Landschaftsbild der betreffenden Landschaftskammer ausüben (Abb. 4). Neben der Vergabe der meisten Arbeiten an professionelle Betriebe der Region konnten drei Objekte mit Arbeitseinsätzen von Schulkindern und Lehrlingen saniert werden. Es hat sich gezeigt, dass diese Einsätze pädagogisch sehr wertvoll sind. Wenn die Aufgaben allerdings über einfache Rodungs-, Entbuschungs- und Räumungsarbeiten hinausgehen, wird der Aufwand der Betreuungspersonen für die Anleitung der Ausführenden erheblich. Andererseits



können motivierte Schülerinnen und Schüler mit aufmerksamer Anleitung selbst kleinere Trockenmauerreparaturen zufriedenstellend ausführen (Abb. 5). Auf Initiative einer privaten Interessengemeinschaft Lengtalweg/Pilgerweg erfolgte ausserdem 2018/19 die Reaktivierung des historischen Talwegs von Ze Binne nach Heiligkreuz mit Unterstützung des Parks und der Gemeinde. Es zeigte sich, dass der Weg auf zwei Dritteln seiner Länge leicht wiederherstellbar war und nur in einigen exponierten Passagen aufwendige Wiederherstellungsarbeiten benötigte. Damit konnte nicht nur eine störende Lücke im Wanderwegnetz geschlossen, sondern auch der alte Pilgerweg durchs Lengtal wiederhergestellt werden. Zudem führt der Weg an den Überresten eines historischen Eisenschmelzofens aus dem 17./18. Jahrhundert vorbei, einem wichtigen Zeugen einstiger Bergbautätigkeit im Binntal.

Selektionskriterien

Bei der Definition der Instandstellungsobjekte musste aus verschiedenen Gründen selektiv vorgegangen werden. Ein pragmatisches Vorgehen mit Konzentration auf dringliche Instandstellungen hatte Priorität. Trotzdem lassen sich konsistente Selektionskriterien für die Auswahl der Objekte angeben, von denen möglichst alle erfüllt sein sollten:

- Das Objekt benötigt die Instandstellung traditioneller Wegsubstanz in einem Umfang, der über

den ordentlichen Wegunterhalt hinausgeht und eine spezielle Investition legitimiert. Dabei ist es unerheblich, ob das Objekt im IVS enthalten ist oder nicht, sofern die vorhandene historische Wegsubstanz den Aufwand legitimiert.

- Das Objekt ist mit einem Wanderweg belegt. Dadurch wird gewährleistet, dass es mit einem öffentlichen Wegrecht ausgestattet ist, im Rahmen der touristischen Infrastruktur genutzt wird und einen gewissen Unterhalt erhält.
- Die Instandstellung bildet möglichst eine grössere zusammenhängende Massnahme und beschränkt sich nicht auf punktuelle Eingriffe.
- Die Instandstellung ist landschaftswirksam und fällt als Element der traditionellen Kulturlandschaft ins Auge. Sie entfaltet möglichst auch eine Fernwirkung im Landschaftsbild.
- Die Objekte sind möglichst über die gesamte Fläche des Parks verteilt und liegen in verschiedenen Gemeinden (Abb. 6).

Durch die Anwendung dieser Selektionskriterien im gesamten Parkgebiet leistet das Instandstellungsprogramm mittels Substanzerhaltung historischer Wege einen wertvollen Beitrag zum Schutz seiner ökologisch und touristisch wertvollen Landschaften.

6 Übersicht über das Instandstellungsprogramm. Der Parkperimeter ist schattiert, die IVS-Routen sind ebenfalls dargestellt. (Grundlage: Bundesamt für Landestopografie swisstopo / Projektbezogene Angaben: Cornel Doswald, 2021)

RÉSUMÉ

LA MISE ŒUVRE DE L'IVS DANS LE PARC NATUREL DE LA VALLÉE DE BINN

Dans la vallée de Binn, après la construction de la route Ernen-Binn (1930-1938), de la route pour la centrale électrique de Heiligkreuz (années 1960) et de plusieurs chemins de desserte d'alpage (liés aux mutations structurelles de l'agriculture), le réseau traditionnel des voies de communication vit son rôle fortement régresser. Privés d'entretien régulier, les chemins devinrent de simples sentiers pédestres, quand ils ne disparurent pas complètement. A la suite de la restauration de la route de Twingi (2011-2013), six autres tronçons de riche substance furent réparés entre 2017 et 2020, et l'on a élaboré pour les années 2021-2024 un programme touchant six objets. Ces travaux se sont largement appuyés sur l'IVS, qui dans la vallée de Binn recense pratiquement la totalité des grandes liaisons historiques, centrées sur les anciennes routes de col. Cependant, il a fallu procéder sélectivement, pour diverses raisons, notamment parce que les anciennes routes, à l'époque déjà, avaient été construites avec plus ou moins de soin, en fonction de la topographie et de l'exploitation agricole.

RIASSUNTO

L'APPLICAZIONE DELL'IVS NEL PARCO PAESAGGISTICO DELLA VALLE DI BINN

Dopo la costruzione della strada della Valle di Binn (Ernen-Binn 1930-38), poi della strada per gli impianti idroelettrici di Heiligkreuz negli anni '60, nonché di varie strade d'accesso agli alpeggi nel corso del cambiamento strutturale dell'agricoltura, la rete tradizionale di sentieri della valle ha perso molta della sua importanza. Non più regolarmente mantenuti, i sentieri decadde al ruolo di percorsi escursionistici oppure totalmente abbandonati. Dopo il restauro della strada di Twingi (2011-13), altri sei segmenti ricchi di sostanza storica sono stati convenientemente sistemati nel 2017-20 e un programma di ulteriori sei interventi è stato formulato per il 2021-24. Questi lavori si sono potuti avvalere delle conoscenze apportate dall'IVS, che ha inventariato e mappato quasi tutta la rete dei principali collegamenti storici nella valle di Binn, in particolare le tradizionali vie di valico. Per varie ragioni, è stato necessario adottare un approccio selettivo, anche perché i vecchi tracciati – in rapporto alla topografia e all'uso agricolo – avevano subito alterazioni di diversa intensità.

Bibliografie

- Aerni, Klaus:* Zur Nutzung der Flur im Binntal (Wallis). In: Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft von Bern 55 (1983-1985), 211-234.
- Aerni, Klaus:* IVS-Dokumentation Kanton Wallis. Strecken VS 7, VS 194.
- Anderegg, Klaus:* Sanierung der historischen Twingistrasse abgeschlossen. In: Landschaftspark Binntal. Park-Infos Nr. 16. Mai 2013.
- Das Binntal und sein Regionalmuseum 1982-2012. Archäologie, Volkskunde, Schul- und Volksmedizin. Binn 2013.
- Koller, Gerold:* Das Binntal. Exkursionen durch die Zeit. Bern 2008.
- www.landschaftspark-binntal.ch

Cornel Doswald

Historiker und Archäologe, ist selbständiger Experte für historische Verkehrswege und Kulturwege und war langjähriger Leiter der Abteilung Beratung von ViaStoria. Er befasst sich seit zehn Jahren mit der Umsetzung des IVS im Landschaftspark Binntal. cornel.doswald@hispeed.ch

VOM SAUMWEG ZUM MUSEUM – EIN JAHRZEHT FÜR DIE OBWALDNER KULTURGESCHICHTE

Martin Berweger

Von einem vergessenen Saumweg-Teilstück, einer lehrreichen Themenweg-Wanderung und wie ein weisser Fleck auf der archäologischen Landkarte der Schweiz farbig wird. Welches Potential archäologische Forschungen haben, zeigt ein besonderes Projekt am Brünig.¹

In den Jahren 2012–2017 führten die Arbeitsgemeinschaft Prospektion Schweiz (AGP) und die Vindonissa-Professur (Universität Basel) am Brünig archäologische Prospektionen durch. Ihre Resultate haben das Wissen zum Brünig als historischen Passübergang deutlich erweitert. Der aus dem Projekt entstandene Verein Pro Historia Brünig (PHB) setzte sich ab 2017 dafür ein, die Ergebnisse der Prospektionen einem breiteren Publikum zugänglich zu machen, woraus die Erlebnisausstellung Fundort Brünig (siehe Kasten) entstand. Die Idee zur Instandsetzung des Saumweges im Gebiet Cholhüttliwald ergab sich mit der Erstellung des Konzeptes für die Ausstellung und mit der Suche nach Publikumsmagneten.

Der Brünig-Saumweg

Der Brünig-Saumweg von Obsee, Lungern (696 m ü. M.) bis kurz unterhalb der Passhöhe (1008 m ü. M.) ist der letzte Abschnitt der im IVS mit nationaler Bedeutung ausgewiesenen Verkehrsachse im Kanton Obwalden (IVS OW 3.1.10). Er geht möglicherweise auf die römische Zeit zurück und diente dem regionalen Warenaustausch zwischen Obwalden, dem Berner Oberland und dem Wallis. Der Pass scheint bereits in vorrömischer Zeit begangen worden zu sein. Dies belegen die archäologischen Funde aus dem Neolithikum, aus der Bronze- und der Römerzeit. Ab dem Spätmittelalter gehörte die Wegstrecke über den Brünig zur sogenannten Sbrinz-Route durch das Haslital zum Grimsel- und Griespass und weiter nach Oberitalien.

Der 3,7 km lange Saumweg am Nordhang des Brünigs besticht durch seine Schönheit, denn die meisten Abschnitte sind naturbelassene Hohlwege, die im Schatten des Waldes auch gut im Sommer begangen werden können. Bis anhin war der Weg hauptsächlich regional bekannt und wurde von Einheimischen und Pilgern benutzt. Am bekanntesten ist die eindrucksvolle Steintreppe als Zugang zur ersten Geländestufe bei der Hagsflue, wo Reste der alten Wegpflasterung zu entdecken sind. Bis zur zweiten Geländestufe bei der Balmiflue folgen zwei aufgelassene und fast unberührte, historische Wegabschnitte. Nach der Balmiflue, wo ein Flachbeil aus Kupfer und damit schweizweit einer der ältesten Metallgegenstände gefunden wurde, verläuft der Weg in erhöhter Lage am rechten Talhang der Brünig-Ebene entlang. Beim Sager's Chäppeli, wo sich die Talsohle verjüngt, führt der neu erstellte Wanderweg in Richtung Cholhüttliwald. Am Fundort eines 2013



entdeckten Silbermünzschatzes und den Überresten der alten Köhlerhütte vorbei erreicht man die alte, bis anhin unbekannte Wegscheide unterhalb der Brünig-Passhöhe. An diesem Ort trennten sich die Wege Richtung Hasliberg und Bern.

Die Instandsetzung im Gebiet des Cholhüttliwaldes

Obwohl bereits bei der archäologischen Prospektion alte Wegspuren gefunden wurden, endet der im IVS ausgewiesene Weg am rechten Hangbereich etwa 600 Meter unterhalb der Passhöhe. Auch der offizielle Wanderweg folgt nicht mehr dem logischen Verlauf im Talgrund, sondern führt auf einer jüngeren Bewirtschaftungsstrasse Richtung Passhöhe. Die Lösung des Rätsels fand sich im Staatsarchiv Obwalden in einer bisher unbekanntem Geländeaufnahme im topografischen Plan, den Ingenieur Caspar Diethelm 1855 für den Bau der Brünig-Strasse angefertigt hatte (Abb. 2). Dieser Plan zeigt den Verlauf des Saumweges vor dem Bau der Strasse und der Bahn. Es ist ersichtlich, dass sich die Wege Richtung Bern und Hasliberg nicht wie bis anhin angenommen auf der Passhöhe trennten, sondern rund 400 Meter nordöstlich davon in der Nähe der heutigen Brünig-Schwing-Arena.

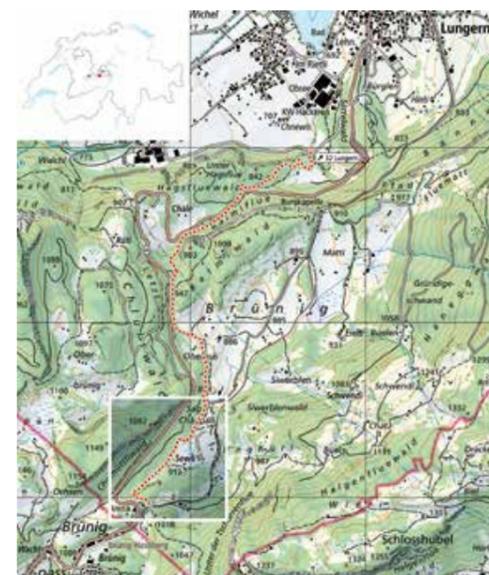
Im Gegensatz zur Karte von Diethelm zeigen die Siegfried-Karte und die Landeskarte bis 1965 keine Wegscheide, sondern nur den Weg nach Bern. Ab 1966 ist auch dieser nicht mehr kartiert. Wir gehen davon aus, dass der Weg zur Passhöhe nur bis zu diesem Zeitpunkt begangen wurde.

1 Das erhaltene Wegstück nach der Wegscheide Richtung Hasliberg. (Foto: Martin Berweger)



2 Neben dem alten Saumweg zeigt die Diethelm-Karte Varianten zum geplanten Bau der Brünig-Strasse. 1: Brünig-Passhöhe; 2: Alte Wegscheide; 3: Weg Richtung Hasliberg; Rot gepunktet: Abschnitt der Instandsetzung. (Quelle: Staatsarchiv Obwalden)

Erster Schritt der Instandsetzung war die genauere Untersuchung des Geländes, um die aus der Diethelm-Karte entnommenen Informationen zu bestätigen. Und siehe da: Neben den Grundmauern der Köhlerhütte, die dem Wald seinen Namen gab, ist am Nordhang Richtung Hasliberg ein circa acht Meter langes historisches Wegstück erhalten geblieben (Abb. 1). Hufnagel-Funde und Lesesteinhaufen stützen Diethelms Angaben. Interessant ist, dass der instand gestellte Weg im Gebiet Bärschwendi nahtlos in den Weg nach Gallenblatten (IVS: OW 706) übergeht.



3 Der neue Wanderweg (Kasten) als Teil des rot gepunkteten alten Brünig-Saumwegs. (Grundlage: swisstopo)

Nach dem Studium der technischen Vollzugshilfe «Erhaltung historischer Verkehrswege» der IVS-Fachstelle des Bundes und nach weiteren Abklärungen zu Arbeitsaufwand, Kosten und zukünftigem Unterhalt betrat der Verein PHB mit dem Instandsetzungsprojekt Neuland. Dabei gilt festzuhalten,

dass eine Realisierung wohl nicht möglich gewesen wäre, wenn wir für die Instandsetzung nicht ideale Voraussetzungen angetroffen hätten: Alle Arbeiten konnten mit einem geringen Einsatz maschineller Kräfte und ohne Planung durch ein Ingenieurbüro ausgeführt werden. Dazu zählten das Entfernen von Pflanzenbewuchs, das Abtragen einer bis zu 30 cm dicken Schicht des durchwurzelten Oberbodens mit einem Kleinbagger und die Neugestaltung eines Abschnitts am Nordhang des Weges Richtung Hasliberg. Eine grosse Unterstützung war dabei der Einsatz von Lernenden der Firma Felstechnik Gasser und von Zivildienstleistenden. Übrige Arbeiten wie das Freilegen der Lesesteinhaufen am Wegrand, die Erstellung eines 80 Meter langen Trennzauns zu einem Privatgrundstück, das Setzen zweier Drehkreuze sowie die Begleitung des Bewilligungsverfahrens wurden von Freiwilligen des Vereins PHB ausgeführt. Als Glücksfall erwies sich, dass zeitgleich eine Neubeschilderung der Obwaldner Wanderwege stattfand. So konnte ein rund 900 Meter langer Abschnitt des alten Saumwegs mitsamt Beschilderung neu in das offizielle Wanderwegnetz integriert werden. Der über eine Länge von 480 Metern instand gestellte Abschnitt (Abb. 3) fügt sich perfekt in das Erscheinungsbild der anderen Teilstücke des alten Brünig-Saumweges ein und hat dessen Attraktivität nochmals gesteigert.

Höhepunkt des zehnjährigen Projekts ist die unkonventionelle und unterhaltsame Ausstellung der archäologischen Funde im Historischen Museum in Sarnen und der Themenweg Archäologie auf dem Brünig. Wir freuen uns, Ihnen einen abenteuerlichen Ausflug in den wunderschönen Kanton Obwalden anbieten zu dürfen.

Fundort Brünig:

15. April bis 28. November 2021
Mi-So jeweils 14–17 Uhr
Historisches Museum Obwalden
Brünigstrasse 127, 6061 Sarnen
Themenweg Archäologie: Wanderweg-Signalisation «alter Brünig-Saumweg» beachten.
www.museum-obwalden.ch
www.saumweg.ch

Anmerkungen

1 Der Beitrag erscheint als Nachtrag zum letzten Heft von «Wege und Geschichte», das sich im Dezember 2020 ausführlich der Erhaltung historischer Verkehrswege widmete.

Martin Berweger

Präsident des Vereins Pro Historia Brünig, Projektleiter der Ausstellung und der Weginstandsetzung.
berweger@biotopo.ch

VIASTORIA KULTUR-WANDERREISEN

Schweizer Kultur-Wanderreisen als Gesamtkunstwerk

Während einer Woche auf spektakulären historischen Pfaden durch grandiose Landschaften wandern und Kulturperlen am Wegesrand auf amüsante Art erleben – das sind ViaStoria Kultur-Wanderreisen. Bis vier Stunden pro Tag mit leichtem Rucksack auf den schönsten Abschnitten wandern – für die restlichen Strecken werden Bahn, Bus, Taxi, Schiff, Seilbahn oder Sesselbahn benutzt. Regionale Picknick-Buffets in freier Natur und Übernachten in guten Hotels unterstreichen die Philosophie: Genuss pur!

Rheinwanderung als Bestseller

Vom Konstanzer Konzil zu den bunten Häuserzeilen in Stein am Rhein reisen, auf den Munot und über den Rheinfall zur Klosterinsel Rheinau wandern, durch das Naturschutzgebiet Thurauen ans Grab der Heiligen Verena oder ins Zurzacher Thermalwasser; nach der Rhein-Salinen-Führung den Salzgeschmack mit einem Bier im Feld-Schlösschen herunterspülen und sich zum Abschluss mit dem Schiff nach Basel schleusen lassen: So sehen die Highlights der geführten ViaRhenana-Kultur-Wander-Woche aus. Und sie wurde – zur Überraschung der Organisierenden – gleich zum Verkaufsschlager.

Wer ist ViaStoria Reisen GmbH?

Hinter der ViaStoria Reisen GmbH stehen die ehemalige ViaStoria-Mitarbeiterin Pia Kugler und der frühere Tourismuskonzeptionsleiter Peter Salzmann, beide engagierte Wander- und Kulturführer. Nach Beendigung der Reiseangebote durch ViaStoria AG haben die beiden drei Touren und die Marke übernehmen dürfen und weiterentwickelt. Die historische Schatztruhe ist heute mit neun Juwelen bestückt, die alle ein Stück einzigartige Schweizer Geschichte erzählen: ViaSalina, ViaCook, ViaValtellina, ViaStockalper, ViaSpluga, ViaSbrinz, LaJouxrassienne, ViaRhenana und neu ViaFrancigena.



ViaStoria Reisen GmbH
Pia Kugler & Peter Salzmann
Hofmeisterstrasse 23
3006 Bern
piak@bluemail.ch
076 504 20 17

Peter Salzmann (Thomas Cook) und Pia Kugler (Jemima Morrell) führen und organisieren erfolgreich neun verschiedene ViaStoria Kultur-Wanderreisen in der Schweiz. (Foto: Arnold Steiner)

Angebote ViaStoria Reisen 2021



Prall gefüllter ViaValtellina-Tag mit dem Besuch von San Romerio (Bild) und abschliessender Degustation von Veltliner Weinen in Tirano. (Foto: Peter Salzmann)

DER FÖRDERVEREIN VIASTORIA

Der Förderverein ViaStoria

- fördert die Forschung zu historischen Verkehrswegen
- unterstützt die Herausgabe von «Wege und Geschichte»

Das Vereinsjahr 2021 steht aus Anlass des 50-Jahr-Jubiläums des Frauenstimmrechts in der Schweiz unter dem Motto **Frauen in der Verkehrsgeschichte**.

Die gewohnten Veranstaltungen des ersten Halbjahres – Neujahrsapéro und Generalversammlung – mussten abgesagt werden. Auch der zweitägige Herbstanlass wird nicht stattfinden. Kürzere Ersatzveranstaltungen sind für die zweite Jahreshälfte in Planung.

Angesichts der unsicheren Pandemielage entscheiden wir kurzfristig, was auf welche Weise stattfinden kann. Die Einladungen werden mit ausreichendem Vorlauf verschickt. Aktuelle Informationen finden sich wie immer auf unserem **Internetauftritt**: www.viastoria-foerderverein.ch.

Aktuell:

Exkursionen und Präsentationen

Mitgliederbereich

Vereinsinterna, vom Förderverein mitfinanzierte Studien und Referate, vergünstigte Kulturwege-Publikationen der Verlage AT und Weber. Achtung: neues Passwort!

VORSCHAU WEGE UND GESCHICHTE 02/2021: FRAUEN UNTERWEGS

50 Jahre Frauenstimmrecht in der Schweiz ist der Anlass, um das nächste Heft von «Wege und Geschichte» den Frauen in der Verkehrsgeschichte zu widmen. Obwohl die Genderforschung in den historischen Wissenschaften mittlerweile etabliert ist, wurde die Frage nach dem weiblichen Anteil an der Verkehrsgeschichte bisher nur ansatzweise und lückenhaft erforscht. Das heutige Wissen zu Frauen unterwegs auf Strassen und Wegen, zu Fuss oder mit Velo, Eisenbahn oder Auto beschränkt sich primär auf Biografien über herausragende Reispionierinnen, Rennfahrerinnen, Pilotinnen und andere besondere Frauen. Es sind Ausnahmestellen, die sich von ihren Zeitgenossinnen abhoben und deren Leistungen und Werke historisch dokumentiert und damit fassbar sind. Wie bewegte sich jedoch die stille und unbekanntere Mehrheit der Frauen im öffentlichen Raum und auf der Strasse? Mit welchen spezifischen Herausforderungen und Einschränkungen waren sie konfrontiert? Und wie erkämpften sie sich den Zugang zu Berufen im Verkehrswesen, aber auch im Strassenbau oder in der Verkehrs- und Raumplanung? Die Auseinandersetzung mit diesen Fragen ist bis heute ein

blinder Fleck in der Verkehrsgeschichtsforschung geblieben – ganz besonders in der Schweiz. «Wege und Geschichte» will deshalb nicht nur herausragende Frauen porträtieren, die in der Schweizer Verkehrs-, Transport-, Handels- oder Strassenbaugeschichte Spuren hinterlassen haben. Die Spurensuche soll darüber hinausgehen und die vielen bisher unbekannteren Frauen ins Blickfeld rücken, die in diversen historischen Epochen als Marktfahrerin, Pilgerin, Migrantin, Arbeitssuchende, Vergnügungs- und Bildungsreisende wie auch als Velo- und Autofahrerin im öffentlichen Raum unterwegs waren. Gleichermassen möchte das Heft der Frage nachgehen, wie die Bahnwärterin, Tram- oder Lokführerin, Stewardess oder Pilotin, Strassenplanerin oder Ingenieurin in Theorie und Praxis ihren Beitrag zur Weiterentwicklung des Verkehrswesens leisteten.

Vorschläge für Heftbeiträge sind sehr willkommen. Bitte richten Sie diese bis am 15. August an die Redaktorin der Zeitschrift: erika.flueckiger@hist.unibe.ch.

«Il [le voyageur] ne sait ce qu'il doit admirer le plus, ou la beauté des sites qui l'entourent, ou la manière ingénieuse avec laquelle on a surmonté les obstacles qui s'opposent à la construction de la route, ou la perfection de ces immenses travaux.»

«Er [der Reisende] weiss nicht, was er mehr bewundern soll, die Schönheit der ihn umgebenden Landschaft, die Art und Weise wie die Ingenieurkunst die Hindernisse überwand, die sich dem Bau der Strasse entgegenstellten oder die Perfektion dieser immensen Arbeiten.»

«Egli [il viaggiatore] non sa cosa dovrebbe ammirare di più; la bellezza dei luoghi che lo circondano, il modo ingegnoso in cui sono stati superati gli ostacoli che si opponevano alla costruzione della strada, o la perfezione di queste straordinarie opere.»

(«Tableau Général Du Simplon». In: Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon. Paris: Pierre Didot. 1811, 3)