

- Signaturen Geländekarte

Wegformen

Lockermaterial

Fels

Stützmauer

Mauer/Brüstungsmauer

Baumreihe, Hecke

Randstein

Randplatten, steil gestellt

Zaun/Geländer

Wegoberflächen

Fels

Lockermaterial

Schotterung

Pflasterung

Hartbelag

Trittstufen

Kunstabauten

Brücke

Brückenrest/Widerlager

Wasserdurchlass/Tombino

Tunnel

Wegbegleiter

Distanzstein

Anderer Stein

Einzelbaum

Inschrift

Wegkreuz

Bildstock/Wegkapelle

Kapelle

Kirche

Burg/Schloss/Ruine

Profanes Gebäude

Gewerbebetrieb

Steinbruch/Grube

Anlegestelle/Hafen

Brunnen

Signaturen Inventarkarte

Klassifizierung

Nationale Bedeutung

Regionale Bedeutung

Lokale Bedeutung

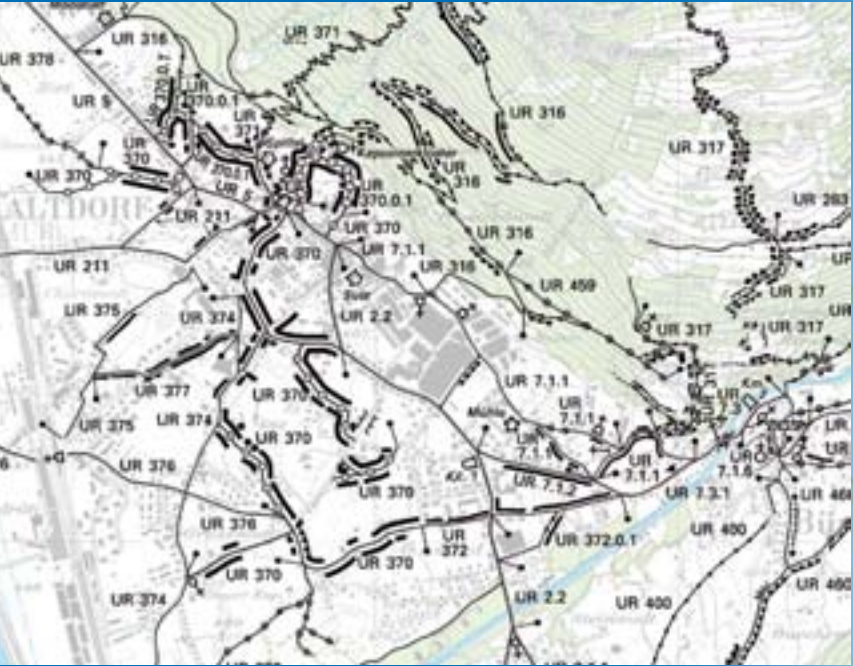
Substanz

Historischer Verlauf

Historischer Verlauf mit Substanz

Historischer Verlauf mit viel Substanz

Geländekarte IVS



Inventarkarte IVS



Historische Verkehrswege im Kanton Uri

UR

Titelseite
Historische Verkehrswege im Kanton Uri: die «Römerbrücke» bei Firt, Hospental, am Furka-Saumweg (UR 15.1.1, links, vgl. S. 34, Nr. 30); die St. Karls-Kapelle in Hospental in der Verzweigung des Gotthard- und des Furka-Saumwegs (UR 1.3.5, Mitte); der Damm der Kommunikationsstrasse über den Sustenpass von 1815 kurz unterhalb der Passhöhe (UR 4.2.7, rechts, vgl. S. 44–46). Unterlegt ist eine Darstellung Altdorfs aus Matthäus Merians «Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae» von 1642.

Rückseite
Ausschnitt aus der Erstausgabe der Topographischen Karte der Schweiz, der so genannten «Dufourkarte» im Massstab 1:100 000, Blätter XIII, 1864, und XIV, 1859.

Bildnachweis
Alle hier nicht aufgeführten Fotos stammen von Andres Loepfe.
Emil Amacher sen.: 13 unten, 30
Andres Betschart, ViaStoria: Titelseite rechts, 25, 34, 44
Ruedi Bösch: 22, 46 unten
Heinz Dieter Finck: Titelseite Mitte, 5
Arne Hegland, ViaStoria: Titelseite links, 32 zweitunterstes Bild, 37 zweitunterstes Bild, 40, 41, 46 oben
Archiv ViaStoria: 50
Staatsarchiv Uri: 16/17 unten, 38
Universitätsbibliothek Bern, Zentralbibliothek, Sammlung Ryhiner: 11
Zentralbibliothek Zürich, Graphische Sammlung: 12, 13 oben, 15, 16 oben, 17 oben, 18, 19, 21, 52
Friedrich Wilhelm Delkeskamp: Malerisches Relief des klassischen Bodens der Schweiz, Reprint 1978: 9
Reproduktion der Kartenausschnitte mit Bewilligung von Swisstopo \$\$\$

Impressum

Historische Verkehrswege im Kanton Uri

Eine Publikation zum [Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS](#), herausgegeben vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) www.ivs.admin.ch

© ASTRA, Bern 2007

\$\$\$ BBL-Nummer

2., überarbeitete Auflage

Der Inhalt dieser Publikation entspricht dem Stand der Erstausgabe von 1997. Die im Text in Klammern gesetzten Nummern (z. B. UR 2.1) verweisen auf die Strecken im IVS.

Texte

Andres Loepfe, Mitarbeiter am IVS bis 1999

Konzept, Redaktion

Hans Schüpbach, Mitarbeiter am IVS bis 1999

Layout, Kartographie, Produktion

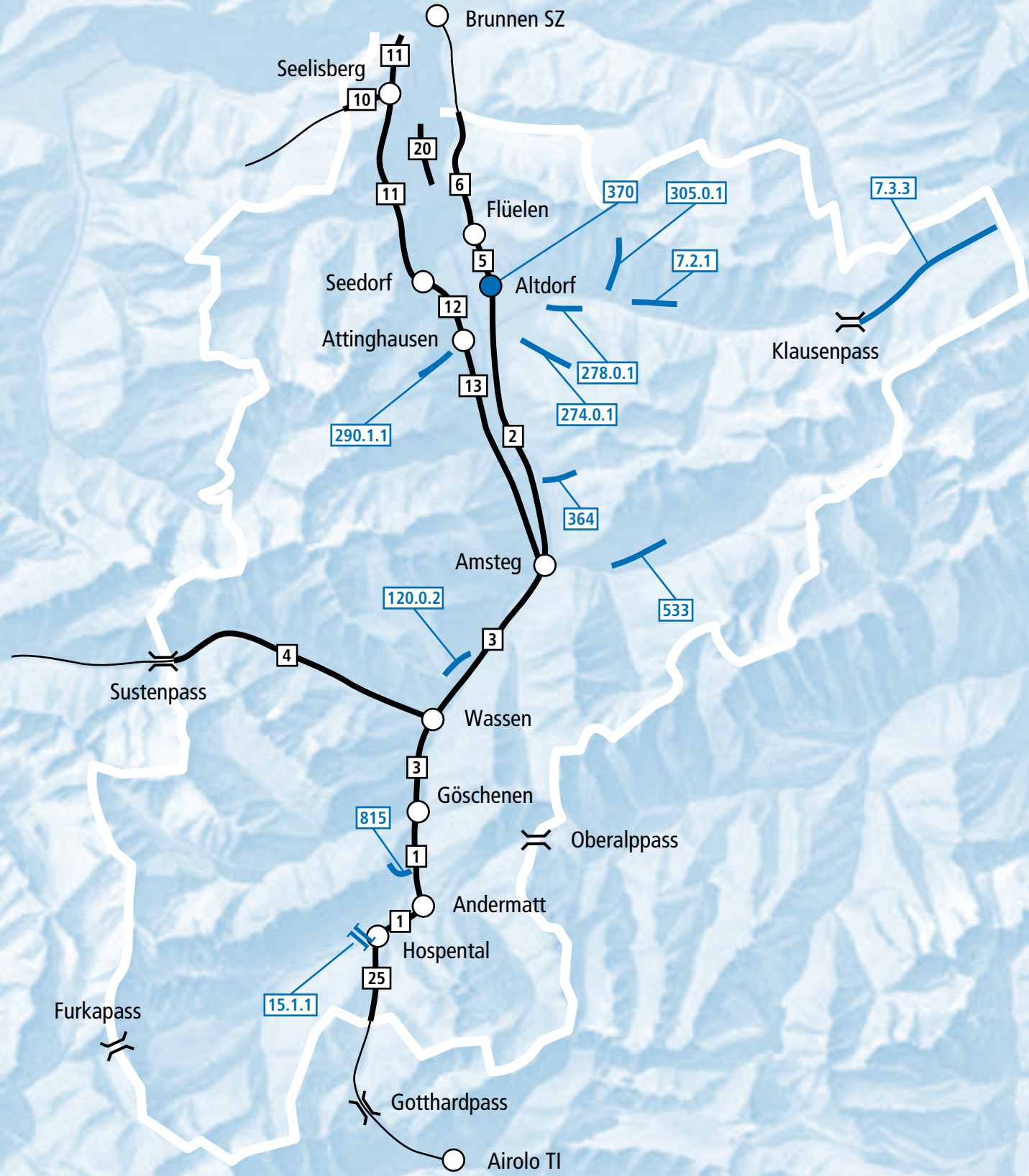
Andres Betschart, ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, Universität Bern

Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung im Kanton Uri

Nummerierung gemäss IVS

- | | |
|---------|---|
| 1 | Göschenen–Andermatt–Hospental |
| 2 | Altdorf–Silenen/Amsteg |
| 3 | Silenen/Amsteg–Göschenen |
| 4 | Wassen–Meiringen; Sustenpass |
| 5 | Altdorf–Flüelen |
| 6 | Flüelen–Brunnen; Axen |
| 7.2.1 | Spiringen–Getschwil |
| 7.3.3 | Klausenpass–Urner Boden/Kantonsgrenze |
| 10 | (Seedorf–/ Treib–) Seelisberg–Stans |
| 11 | Seedorf–Treib |
| 12 | Seedorf–Attinghausen |
| 13 | Attinghausen–Silenen/Amsteg |
| 15.1.1 | Hospental–Firt; «Römerbrücke» |
| 20 | Urner See (–Vierwaldstätter See) |
| 25 | (Andermatt–) Hospental–Airolo; Gotthardpass |
| 120.0.2 | Gurtellen–Stäubenwald |
| 274.0.1 | Schattdorf–Teiftal |
| 278.0.1 | Stalden/Biel |
| 290.1.1 | Attinghausen/Mettlen–Berg |
| 305.0.1 | Talacheren–Biel |
| 364 | Buechholz–Bitzi |
| 370 | Altdorf; die Gassen |
| 533 | Platten–Golzerensee |
| 815 | Schöllenen–Rotmutsch; Militärstrasse von 1891 |

Die Strecken in blauer Farbe sind aufgrund der erhaltenen historischen Substanz national eingestuft.



Geleitwort aus dem Kanton Uri

Von Napoleon Bonaparte stammt die Feststellung, dass die Politik und die Geschichte eines Landes ein Produkt seiner geographischen Lage sei. Diese Behauptung findet am Gotthard eine intensive Bestätigung. Der Gotthardpass ist der wichtigste Kernpunkt für die Entwicklung der Eidgenossenschaft. Die Geschichte des Gotthardpasses und des Kantons Uri ist weit gehend bestimmt durch die Verkehrslage als kürzeste Verbindung zwischen dem Rhein-Main Gebiet und der Poebene.

Im Kanton Uri hat die Geographie die Verkehrspolitik bestimmt und die Verkehrspolitik bestimmt die Geschichte des Kantons massgebend. Uri ist das klassische Beispiel eines Passstaates. Ziel der Verkehrspolitik der Urner war immer wieder, einer möglichst grossen Zahl von Landsleuten eine Verdienstmöglichkeit zu bieten. Dies führte auch dazu, dass man sich an den Transitachsen gegen Neuerungen widersetzte. Allerdings musste man dann mit einer Verspätung von einigen Jahren unter dem Druck der Zentren die Entwicklung übereilt nachvollziehen. Die Auseinandersetzung mit den Konstanten dieser Politik ist ausserordentlich interessant und auch nützlich für die heutige und künftige Politik. Ebenso interessant ist aber die Auseinandersetzung mit der «Hardware», das heisst mit den alten und neuen Verkehrsanlagen. Hier wird die Geschichte sichtbar.

Von Interesse ist aber nicht nur die Geschichte der «Schweizerstrasse» über den Gotthard. Es gibt auch im regionalen und lokalen Bereich interessante Anhaltspunkte und Hinweise. Neben der Transitachse und den Transitpunkten sind es auch die Transportanlagen der bis ins letzte Jahrhundert weitgehend unveränderten bäuerlichen Lebens- und Wirtschaftsweise mit den teilweise jahreszeitlichen Wanderungen.

Für den Gotthard boten die fjordartigen Seen Vierwaldstättersee und Langensee entscheidende Vorteile für den Gütertransport. Hingegen wurde der Gotthard selten von militärischen Kräften benutzt. Für den Transport von tausenden von Soldaten war dieser Seetransport ungeeignet, und die Wege dem Urnersee entlang hatten eine sehr geringe Kapazität. Der Feldzug der russischen Armee unter General Suworow im Jahr 1799 ist dafür ein eindrückliches Beispiel. Es ist deshalb interessant, sich zu fragen, wo diese Wege verlaufen sind. Wegen Felsen und anderen Hindernissen musste man an der Ostseite bis auf eine Höhe von über 1400 Metern ansteigen, um die Felsen des Axens zu umgehen. Hier sich zu vergegenwärtigen, welche Wege das Vieh aus dem Schächental nehmen musste, um nach Schwyz zu gelangen, wenn der See nicht befahrbar war, ist sehr eindrücklich.

Neue Strassen verändern auch die Zugehörigkeitsgefühle und die Lebensverhältnisse. So waren die Leute in Urigen auch nach der Grenzziehung zwischen Spiringen und Unterschächen noch lange nach Spiringen orientiert,

mindestens so lange die wichtigste Verbindung die Getschwilergasse war. Nach der Eröffnung der Klausenstrasse im Juni 1900 haben sich diese Verhältnisse aber verändert, und die Beziehungen konzentrieren sich gegen Unterschächen. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass im Kanton Uri der Ausbau der Strasse keineswegs immer mit Begeisterung gefördert wurde. So haben die Vertreter des Schächentals vor dem Bau der Klausenstrasse gegen die neue Strasse Opposition gemacht, weil diese neue Einrichtung nur die «Unzufriedenheit und den Müssigang» fördere.

Gerade für den Kanton Uri ist es deshalb hochinteressant, das Inventar der historischen Verkehrswege als Ausdruck von Konstanten der urtherischen Geschichte, aber auch als Grundlage für die Beurteilung der Zukunft übernehmen zu können.

Franz Steinegger

Nationalrat des Kantons Uri 1980–2003



Spuren des historischen Verkehrs am Gotthard:

Oben links: Auf dem Mätteli zwischen Hospental und der Kantongsgrenze ist ein längerer Abschnitt des Gotthardsaumwegs erhalten und freigelegt (UR 25.1.2).

Unten links: Die imposante Gasse zwischen Ober Intschi und Intschi könnte Teil einer Variante des Gotthardsaumpfads sein. Ihre Bauweise und ihre geringe Breite erinnern allerdings eher an einen Viehtriebweg (UR 3.2.3).

Ganz oben rechts: Die Häderlisbrücke oberhalb Göschenen ist im August 1987 durch ein Hochwasser der Reuss zerstört und 1990 im alten Aussehen wieder erbaut worden. (UR 1.2.4; vgl. S. 33 Nr. 25).

Oben rechts: Einzelne Abschnitte der alten Axenstrasse sind im Laufe der Zeit ausgebaut worden, heute aber für den Automobilverkehr gesperrt. Der Uristier auf der Felswand rechts begrüßte während Jahrzehnten die Automobilisten beim Eintritt in den Kanton Uri (UR 6).



Inhalt

7 DIE VERKEHRSWEGE

8 Historische Verkehrswege im Kanton Uri

Kurzer Einblick in die Verkehrsgeschichte

26 Form und Funktion

Typologie der historischen Wege im Kanton Uri

30 Uri – auch ein Brückenland

Brückenstellen im Kanton

35 Der Gornerenweg

Wegbauhandwerk im Jahre 1956

36 Wegbegleitende Objekte

Vielfältige Verkehrsinfrastruktur

38 Altdorfs Gassen

Italienischer Charme im Kanton Uri

40 Der Chinzigpass

Vom Alltag ins Rampenlicht der Weltgeschichte

42 Der Reistweg im Dräierwald

Lange Schäfte, kurze Kehren

44 Strassen am Sustenpass

Spionage, Kommerz und ein touristisches Gesamtkunstwerk

47 Von Treib nach Seelisberg

Eine Verbindung mit vielen Funktionen

48 Die Militärstrasse am Bözberg

Festung und Mobilität

50 Die Mettlengasse

Ein einzigartiger Landwirtschaftsweg in Attinghausen

52 Vom Hafen- zum Tourismusort

Flüelens Wandel im 19. Jahrhundert

53 DAS INVENTAR

54 Das IVS im Kanton Uri

Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

Die Verkehrswege

Seit es Menschen gibt, die miteinander kommunizieren, gibt es Verkehrswege. Sie lassen sich nicht bis in die Anfänge, aber im Kanton Uri immerhin mehrere Jahrhunderte zurückverfolgen.

Im Wechselspiel gebauter und gewordener, nicht mit baulichen Massnahmen errichteter Strassen und Wege ist im Laufe der Jahrhunderte eine reichhaltige Verkehrslandschaft entstanden, die ein zentrales Element unserer Kulturlandschaft bildet und die es neu zu entdecken gilt.

Das vorliegende Heft wirft Streiflichter auf die Thematik und hebt vom Wegrand einige Trouvaillen auf. Es beruht weitgehend auf den Arbeiten an der IVS Dokumentation für den Kanton Uri, deren provisorische Fassung im Jahr 1999 abgeschlossen worden ist.



Historische Verkehrswege im Kanton Uri

Die ältere Geschichtsschreibung sah die Gotthardroute als die eigentliche «Wiege der Schweiz» an – heute wird ihre historische Bedeutung im nationalen Rahmen aber eher relativiert. In der Verkehrsgeschichte des Kantons Uri ist der Gotthard so oder so von zentraler Bedeutung – neben ihm nehmen die alpinen Querverbindungen Susten, Furka und Oberalp sowie die lokalen Erschliessungen eine untergeordnete Rolle ein.

Uri liegt an der nördlichen Abdachung des Gotthard-Aare-Massivs in den Zentralalpen und umfasst das Einzugsgebiet der Urner Reuss und die Täler und Trogschultern am Urnersee, am Südende des Vierwaldstättersees. Die Grenzen des 1076 Quadratkilometer grossen Kantons verlaufen weitenteils auf natürlichen Wasserscheiden. Aufgrund seiner zentralalpinen Lage wurde das Gotthardmassiv am Kreuzungspunkt der nord-südlichen (Reusstal-Leventina) und der ost-westlichen Alpenfurche (Vorderrheintal-Rhone) lange als das Höchste der Alpen angesehen – ein Irrtum, den erst Johann Jakob Scheuchzer 1716 berichtete.

Geographische Gegebenheiten des Kantons Uri

Vermitteln die Gebiete der Seegemeinden, das untere Reusstal und das Schächental den Eindruck von voralpinen und alpinen Verhältnissen – es handelt sich hier um Berge der innern und äussern Kalkzone mit eingeschlossenem Flyschgebiet –, so machen die Berge im südlich anschliessenden Gneis und Granit mit einer Höhe von weit über 3000 Metern einen hochalpinen Eindruck. Umso überraschender wirkt am Südausgang der von steilen Felswänden eingefassten Schöllenschlucht die relativ offene Mulde von Ursern. Die übrigen Quertäler der Reuss und des Urnersees sind bis auf das Schächental eng und kurz und bezeichnenderweise bis heute nur schwach besiedelt geblieben.

Rund 47 Prozent der Fläche des Kantons liegt im unproduktiven Gebirgsareal – damit ist Uri sicher eines der unwirtlichsten Gebiete der Alpen, obwohl der breite Talboden und der Schuttkegel zwischen Silenen, Seedorf, Bürglen und Schattdorf mit dem Zentrum Altdorf sowie

die vielen Alpweiden in ihrer Fruchtbarkeit nicht unterschätzt werden dürfen.

Das Gebiet des Kantons Uri ist gegen aussen weitgehend abgeschlossen. Am nördlichen Ausgang liegt der Vierwaldstättersee. Ein «Notausgang» war der Chinzigpass im Nordosten. Lange Zeit bildete die Schöllenschlucht die Südgrenze Uris; nach der Eingemeindung von Ursern im Jahre 1410 verlagerte sich der Ausgang nach Süden zum Gotthard hin, zum 3 Kilometer nördlich der Passhöhe gelegenen Brüggloch. Nach Osten und Westen bestanden je drei Ausgänge: die Pässe Klausen, Chrüzli und Oberalp bzw. Surenen, Susten und Furka.

Klima

Die Höhe reicht von 440 Meter ü. M. im untersten Reusstalboden bis 3630 Meter auf dem Dammastock. Das Wetter im gegen Norden offenen Haupttal ist durch viele Nordstaulagen und die entsprechenden Sommerniederschläge geprägt. Dagegen wirkt vor allem im Winter der starke Föhn als Fallwind aus dem Süden mit trockener und warmer Luft mildernd. Die der Sonne ausgesetzten Seiten der Nebentäler sind im Frühjahr rasch schneefrei, so dass hier auch anspruchsvollere Pflanzen gedeihen.

Siedlungsfreundliche Zonen und verkehrsfeindliche Gebiete

Im Gebiet von Uri lassen sich vereinfacht vier Zonen unterscheiden, in denen die Siedlungskerne liegen:

- das Stammland von Uri; Randzonen des unteren Reusslaufes mit breiterem Talboden und grossen Schuttkegeln: Altdorf, Bürglen, Schattdorf, Attinghausen, Seedorf, Silenen



- die schmalen, recht steilen, dafür aber klimabegünstigten Gebiete der Seegemeinden Bauen und Siskon; sowie Treib und Volligen zählen
- die Terrassen unter 1000 Meter ü. M.: Zingel-Seelisberg, im Schächental und im oberen Reusstal
- die Hochtäler von Göschenen und Ursern.

Das begehbare Gelände zwischen diesen einzelnen Zonen ist – abgesehen von der Vegetation mit ihrer unterschiedlichen Dichte – durch verschiedene Faktoren eingeschränkt. Das ist in den vielerorts engen, von steilen Hängen, Felsen und Schuttfeldern begrenzten Bergtälern nur zu augenfällig. Weniger deutlich ist dagegen heute, dass auch die Zonen in den Niederungen oft nur schwierig zu passieren waren, weil sie versumpft waren oder oft unter Wasser standen; ausserdem wurden sie immer wieder von Bächen oder von der Reuss verschüttet. Wer würde heute etwa ahnen, dass in Wiler südlich von Taubach ein kleiner See lag, wie uns heute noch der Flurname «Seewadi» verrät? Oder dass sich am Ausgang des Urserntals zeitweise ein See anstaute, der den ganzen unteren Talboden unbegehrbar machte? Zudem bedrohten (und bedrohen noch immer) Murgänge, Steinschläge und vor allem Lawinen die Talwege. Die Wilerlaui

Friedrich Wilhelm Delkeskamps «Malerisches Relief des klassischen Bodens der Schweiz», 1830–1835 als Radierung erschienen, hält das Urner Wegnetz in den 1820er-Jahren fest.

unweit des erwähnten Seewadi kann beispielsweise bis zum Talgrund (500 m ü. M.) vorstossen. Berüchtigt waren am Gotthardsaumweg in Ried die Lawinen, die sich am Bristen lösen konnten.

Neben diesen unmittelbaren Gefährdungen bestanden in Berggebieten vielerorts Zonen, die für die Anlage eines dauerhaften, guten Weges und vor allem für den Bau einer guten Strasse ungünstig waren: Gebiete, in denen der Boden «fliesst» (beispielsweise im Flysch des Schächentals; zwischen Friteren und Untere Balm), wo der Felsuntergrund instabil ist (stellenweise an der Furka) oder in Schutthängen.

Fragmente der Urner Verkehrsgeschichte

Im Mittelpunkt der Verkehrsgeschichte Uris stehen zwangsläufig die Alpenpässe, unter denen der Gotthard die erste Stelle einnimmt. Um diesen Pass rankten und ranken sich denn auch die verschiedensten Mythen, wel-

che die Geschichtsbilder ganzer Epochen bestimmten. Deshalb wird diesem Alpenübergang in der Folge auch ein grösserer Raum zugestanden. Aus der Geschichte der anderen Pässe werden dagegen nur einzelne Aspekte herausgegriffen und schlaglichtartig beleuchtet.

DIE ROUTE ÜBER DEN GOTTHARDPASS

Der Gotthardpass gilt heute in der Schweiz als wichtigster Alpenübergang überhaupt und als Teilstück der wichtigsten Nord-Süd-Verbindung in Europa. Infolge dieser modernen Optik vergisst man leicht, dass der Pass vor der Öffnung der Schöllenen um 1200 aller Wahrscheinlichkeit nach nur selten begangen wurde und dass auch seine Bedeutung für den Fernverkehr im Spätmittelalter umstritten ist.

Der Gotthardpass vor der Öffnung der Schöllenen

Für die ur- und frühgeschichtliche Zeit fehlt eine quellenmässige Grundlage, welche die Geschichte des Gotthards und der übrigen Pässe erhellen würde. Die einzelnen Funde, die aus jener Zeit in den Alpentälern und auf den verschiedenen Passhöhen gemacht wurden, bezeugen zwar, dass alle diese Pässe vereinzelt begangen wurden; dabei muss man aber eher an eine lokale oder regionale Benutzung denken, während der grossräumige Alpen transit wohl doch die Ausnahme dargestellt haben dürfte. Die Funde reichen aber nicht aus, um die Verkehrsfrequenzen der einzelnen Pässe auch nur annähernd bestimmen oder gar einzelne Linienführungen diesen frühen Epochen zuordnen zu können.

Als Zeugnis für eine Begehung des Gotthards in vorrömischer Zeit – man nahm an, dass die Schöllenen vor allem über den Bözberg umgangen wurde – hat man in der älteren Forschung gelegentlich auch den legendären Goldschatz aus Erstfeld angeführt. Heute wird die früher verfochtene These eines Imports aus Italien mehrheitlich abgelehnt. In der jüngeren Forschungsliteratur wird betont, dass Edelmetall in keltischer Zeit nicht als frei zirkulierendes Handelsgut betrachtet werden darf; deshalb blieb auch die Annahme, der Schatz sei von einem Händler in einer Notsituation versteckt worden, nicht unwidersprochen. Trotzdem kann man angesichts des Fundorts auch nicht ausschliessen, dass der Schatz über den Gotthard transportiert werden sollte. Für eine gewisse Benutzung des Passes sprechen zudem die Ergebnisse der historischen Namensforschung, gemäss denen die im Tes-

sin ansässigen, zu den Kelten gehörenden Lepontier zumindest die südlichen Partien Uris besiedelt haben, sowie einige andere aus römischer Zeit datierende Kleinfunde. Andererseits steht fest, dass das zwischen Göschenen und Andermatt gelegene Wegstück vor der Öffnung der Schöllenen im Hochmittelalter nicht passierbar war, so dass dort lange und hoch gelegene Umwege in Kauf genommen werden mussten. Es überrascht deshalb nicht, dass der Gotthard – im Gegensatz zum Grossen St. Bernhard, den Bündner Pässen und dem Brenner – nicht in der «Tabula Peutingeriana», der mittelalterlichen Kopie einer römischen Strassenkarte, verzeichnet war. Aufgrund der Quellenlage ist zu vermuten, dass zwar zwischen dem Tessin und dem Urserntal eine regionale, aber wohl doch regelmässig benutzte Verbindung bestand, während die nördliche Fortsetzung durch das Reusstal nur ausnahmsweise begangen wurde.

Auch im Frühmittelalter spielte der Gotthardpass bestenfalls eine untergeordnete Rolle. Die neuere Forschung geht davon aus, dass die Alemannen erst unter fränkischer Herrschaft im 6. oder 7. Jahrhundert das Gebiet südlich des Rheins besiedelten; sie dürften in dieser Zeit auch von Norden her in das Reusstal vorgestossen sein. Im Jahre 732 verbannte der alemannische Herzog Theobald im Laufe der Auseinandersetzungen mit den fränkischen Hausmeiern Eddo, den Abt des Klosters Reichenau am Bodensee, nach Uri, das demnach damals zu dem Gebiet des alemannischen Herzogtums gehörte. Diese Verbannung aus dem Kernland des Herzogtums, das rund um den Bodensee lag, in das abgelegene Reusstal ist ein deutliches Indiz für die geopolitische Belanglosigkeit der Zentralschweiz im Frühmittelalter – man verbannte seine Gegner in der Regel in randständige Gebiete, in denen sie keine politischen Schäden anrichten konnten. Auch die Tatsache, dass sich die – allerdings erst viel später in Urkunden fassbare – Grenze zwischen dem um 600 geschaffenen Bistum Konstanz und dem Bistum Chur in der Schöllenen herausbildete, weist auf die Randlage des Reusstals im Früh- und Hochmittelalter hin. Das Reusstal wird deshalb in der Forschungsliteratur über diese Epoche mitunter auch als nur nach Norden offene Sackgasse bezeichnet.

853 gelangten Teile Uris an das Fraumünster in Zürich, das König Ludwig der Deutsche für seine Tochter Hildegard stiftete. Der Besitz des Fraumünsters war allerdings – so weit wir das aus spätmittelalterlichen Quellen erschliessen können – kein geschlossener Komplex, sondern fast über ganz Uri verstreut. Die Güter lagen im

Wesentlichen im Talbereich beidseits der Reuss und umfassten nicht von ungefähr auch die zu Fährdienst verpflichteten Höfe in Flüelen-Gruonbach und in Seedorf. Mit grosser Wahrscheinlichkeit stand auch die Fähre in Treib unter klösterlicher Verwaltung. Das Kloster hatte in Uri drei Meierämter eingerichtet. Die Meierhöfe in Altdorf (später Silenen), Bürglen und Silenen wurden von adligen Dienstleuten verwaltet. Die Bewohner dieser Meiereien betrieben im Talboden wohl lange Zeit auch Ackerbau. Die auf Viehwirtschaft spezialisierten Anwesen bezeichnet man dagegen als «Schweighöfe». Solche besass das Fraumünster in Schächental, Silenen und Gurtellen, vielleicht auch in Seelisberg und in Isenthal.

Neben dem Fraumünster hatten auch die Herren von Rapperswil im Hochmittelalter bedeutende Grund- und Gerichtsrechte in Uri inne. Ende des Hochmittelalters las-

sen sich auch noch andere Grundbesitzer in Uri nachweisen. Das Kloster Wettingen übernahm grossenteils die Erbschaft des Rapperswiler Adelshauses; die Verwaltung dieses Besitzes lag in der Hand eines Ammanns mit Sitz in Altdorf. Adlige Herrschaften aus dem Luzerner Umland und aus dem kleinburgundischen Aareraum erwarben in Uri ebenfalls beträchtlichen Besitz. Ob die Freiherren von Grünenberg und von Schweinsberg, die Ritter von Oppligen, die Vögte von Brienz-Ringgisberg und die weiteren lokalen Kräfte dabei von den aufstrebenden Zähringern belehnt wurden oder ob sie, um dem Druck der Zähringer auszuweichen, im Urnerland selbständig Rechte und Boden erwarben, entzieht sich unserer Kenntnis.

Welche Folgerungen ergeben sich nun aus den skizzierten Besitzverhältnissen in Bezug auf die Verkehrs-



Gabriel Walsers Uri-Karte von 1756 umfasst auch die Leventina und widerspiegelt damit die politischen Verhältnisse seit dem 16. Jahrhundert. Originalmasse: 56 x 48 cm.



«Eine recht wild und schreckhaft Passage, von Wassen die Schöllenen hinauf, auf dem St. Gotthards Weg.» Stich von Johann Ulrich Schellenberg (1709–1795).

wege? Zwischen Flüelen und Göschenen bestand sicher schon im Hochmittelalter ein für den Viehtrieb und die Säumerei geeigneter Talweg. Die «Schweig» im Schächental dürfte durch einen Talweg erschlossen gewesen sein. Da die Herren von Oppligen im Meiental im 13. Jahrhundert Alprechte innehatte, dürfte auch ein Anschluss in das Meiental bereits bestanden haben. Mit den wahrscheinlichen «Schweigen» und den sicher bezugten Gütern des Fraumünsters in Isenthal, Bauen und Seelisberg darf man auch eine Verbindung am linken Seeufer annehmen. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die Sitze der kleinburgundischen Adels Häuser mehrheitlich auf der linken Seite der unteren Reuss liegen; wohl haben diese Geschlechter die Urbarmachung dieses Gebiets in die Wege geleitet. Dies macht die Existenz eines durchgängigen Weges wahrscheinlich, der wohl mit dem Weg nach Seelisberg korrespondierte und bei Seedorf einen eigenen Hafen hatte. Auf die Bedeutung der linken Reussseite weist auch die Gründung eines Lazariterklosters in Seedorf durch das Haus Brienz-Ringgenberg um 1200 hin. Im Hochmittelalter dürfte zudem ein klösterlicher Fährdienst auf dem Urner- und Vierwaldstättersee bestanden haben.

Die Verbindung vom Reusstal über den Bözberg ins Urserntal spielt dagegen auch im Hochmittelalter noch keine grosse Rolle, auch wenn anzunehmen ist, dass dieser Weg bekannt war und im regionalen Verkehr regelmässig begangen wurde. Gegen Ende des Frühmittelalters oder im Hochmittelalter stiessen die Eigenleute des im 8. Jahrhundert gegründeten Klosters Disentis über den Oberalppass vor und legten im Hochtal die ersten Siedlungen an. Das Kloster Disentis förderte systematisch den Landausbau in Ursern. In der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts wanderten schliesslich auch die Walser aus Goms über die Furka in Ursern ein.

Die Öffnung der Schöllenen

In den Jahren vor oder kurz nach 1200 wurde die Schöllenen passierbar gemacht. Über das genaue Datum besteht in der Forschung auch heute noch keine Einigkeit; die erste überlieferte Beschreibung einer Reise über den Gotthard datiert aus dem Jahr 1234. Den Walsern wird bei der Errichtung des Weges durch die Schöllenen eine Schlüsselrolle zuerkannt; man nimmt an, dass sie über grosse technische Fähigkeiten verfügten, die sie beim Bau von Wasserleitungen («Suonen») sowie wohl auch von Wegen und Brücken im Wallis entwickelt hatten. Dieses Knowhow hätte erst die Errichtung der «stiebenden Brücke», die erst in späteren Quellen als Teufelsbrücke bezeichnet wird, und vor allem jene der Twärrenbrücke ermöglicht. Früher glaubte man, die Twärrenbrücke, ein der steilen Felswand längs der Reuss folgender Steg, sei an Ketten aufgehängt gewesen; heute weiss man, dass in ausgeschlagene Nischen lagernde Balken von Fels zu Fels gespannt waren, auf denen die eigentlichen Planken des Steges lagen.

Der Gotthardpass im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit

Dem Gotthard wird von der älteren Forschung ein sehr hoher Stellenwert für die Geschichte der Eidgenossenschaft zugeschrieben: Für Aloys Schulte war im Jahr 1900 die Öffnung der Schöllenen grundlegend für «die Schweiz, deren Vater nicht der sagenhafte Tell ist, sondern der Mann, der die stäubende Brücke ersann und ausführte» (Schulte 1900: 174; vgl. Literaturverzeichnis S. 25). Und weiter: «Die Schweiz ist der Passstaat des St. Gotthards geworden, und in ihm erkennen mit Recht noch heute die Schweizer das Centrum des Staatengebildes. Die Thalleute, welche die Eidgenossenschaft begründeten, waren keine gewöhnlichen Bauern eines welt-



Die gewagte Teufelsbrücke (UR 1.2.7, 1.3.2) faszinierte die Reisenden zu allen Zeiten. Die Aquatinta von Jakob Kull nach Friedrich Wilhelm Delkeskamp, 1830, betont die Grösse der neu eröffneten Kunststrassenbrücke und ihrer Zufahrtsstrassen (oben). Der Vergleich mit der aktuellen Aufnahme des rechten Widerlagers zeigt, dass die Darstellung im Detail recht genau ist (unten). In der Bildmitte sind noch heute Reste der 1888 eingestürzten Saumpfadbrücke zu erkennen.



entlegenen Thales, sie führten die Waren des Welt Handels über die Berge und sprachen mit den Kaufleuten, den Boten, Pilgern, Herren und Fürsten, die durch ihr Land zogen. Daher die Weite des Blickes, welche im Kampfe gegen die Habsburger sofort jede Chance ausnutzte, daher die Neigung und Fähigkeit, jede Schwankung der europäischen Lage auszunutzen» (230).

Die moderne Forschung hat die Rolle des Passes für die historische Entwicklung der Eidgenossenschaft demgegenüber relativiert. Sie weist darauf hin, dass Uri 1231 als «universitas» schon eine gewisse staatliche Struktur in Form eines Verbandes von Freien gehabt haben muss, denn sonst wäre ihm kaum die Reichsfreiheit verliehen worden; die Anfänge dieser Struktur gehen aber wohl noch in die Zeit vor der Eröffnung der Schöllenen zurück (Blickle 1990: 92). In diesem Zusammenhang ist zu betonen, dass auch andere, nicht am Gotthard gelegene

Talschaften ähnliche Entwicklungen zu einer «universitas» oder «communitas» durchmachten. Ausserdem zeigen die Arbeiten des früheren Luzerner Staatsarchivars Fritz Glauser, dass der internationale Fernhandel über den Gotthard gegen Ende des Spätmittelalters erheblich kleiner war als bisher angenommen. Zwischen 1493 und 1503 – nur gerade für diese Zeit verfügen wir über eine gesicherte Quellenbasis – wurden im Durchschnitt 170 Tonnen Waren jährlich über den Gotthard transportiert (in diesem Betrag ist allerdings der Warenaustausch zwischen der Innerschweiz und der Lombardei nicht mit begriffen). Über den Brenner etwa ging damals ein Vielfaches dieser Menge, nämlich rund 4500 Tonnen (Glauser 1968: 241). Dieses Transportvolumen erreichte der Gotthard nicht einmal kurz vor der Eröffnung der Gotthardstrasse in den 1830er-Jahren. Gemäss einer auf Anordnung des kleinen Rates des Kantons Tessin 1802 durchgeführten Zählung waren in der Leventina 102 Säumer mit 347 Tieren als Säumer tätig; Werner Baumann (1954: 86) schätzt deshalb die Saumtiere auf der gesamten Gotthardroute für das frühe 19. Jahrhundert auf nicht mehr als 800 Stück!

Andererseits darf man die Bedeutung des Gotthard auch nicht unterschätzen. Darauf weist zum einen die Politik der Habsburger hin, die zum Beispiel 1283 die lombardischen Kaufleute durch Gewährung von Garantien für ihre Handelsgüter auf die Gotthardroute zu ziehen sowie den Zufahrtsweg durch das Mittelland und

über den Hauenstein zu kontrollieren versuchten. In diese Richtung deutet zum andern auch die auf eine Ausweitung des Friedenskreises abzielende Politik der jungen Eidgenossenschaft, die etwa im Pfaffenbrief explizit den Handel über den Gotthard schützte.

Gesamthaft gesehen liegt man deshalb nicht falsch, wenn man im Gotthard einen zwar wichtigen Pass sieht, der für die wirtschaftliche Entwicklung Mailands, der Innerschweiz, des Mittellandes, Basels und des Rheinlandes bedeutend war; eine dominierende Rolle für den europaweiten Handel zwischen Italien und Nordeuropa hatte der Pass aber im Mittelalter und in der frühen Neuzeit nicht eingenommen. Die Bedeutung des Passes für Uri und die Innerschweiz lag vor allem darin, dass man seit der Öffnung der Schöllenen relativ rasch zu den lombardischen Märkten fahren konnte. Diese direkte Verbindung war für die Innerschweizer Landwirtschaft überaus wichtig. Im Spätmittelalter vollzog sich nämlich ein Umstrukturierungsprozess, in dessen Verlauf die Bauern nach und nach die Subsistenzwirtschaft aufgaben. Rinderzucht und die Herstellung von Milchprodukten für den Export – hier ist vor allem der neue, lang haltbare Hartkäse zu erwähnen – nahmen immer mehr zu; spätestens seit dem 15. oder 16. Jahrhundert bildeten sie die eigentliche Grundlage für die Bevölkerung. Der Ausbau der Alpen und Hochalpen ermöglichte die Bestossung mit überzähligem Vieh, das im Winter nicht durchgefüttert werden musste, sondern über den Gotthard exportiert werden konnte. Die Entlastung der Talstufe kam nicht dem Ausbau einer Dreifelderwirtschaft mit intensivem Getreidebau zugute, sondern der Gewinnung von Heu auf den Matten. Um für die Winterfütterung genug Heu für das Vieh zu haben, schnitt man zudem an den steilen Berghängen Wildheu. Zu jener Zeit dürften die ersten grossen Viehfahrwege zu den Alpen im Schächental (UR 303, 304, 305, 307), Maderanertal (UR 470, 516), Meiental (UR 4.1) und im hinteren Isental (UR 201), aber auch die mit Mauern begrenzten Gassen innerhalb und ausserhalb der Dörfer (etwa in Silenen; UR 360, 364) entstanden sein. Damals stiessen die Urner Hirten aber auch an verschiedenen Pässen in aggressiver Weise über die natürlichen Grenzen in die Täler benachbarter Gemeinden vor, deren alpwirtschaftliche Entwicklung jener der Urner hinterherhinkte. Das geschah am Klausen (UR 7.1), am Surenenpass (UR 290) und am Chinzig (UR 305) und hatte endlose Streitigkeiten zur Folge.

Diese Spezialisierung auf Viehzucht und später auch auf Käseproduktion war ohne die Integration in eine auf

grösserem Raum arbeitsteilige Wirtschaft undenkbar. Die Öffnung der Schöllenen war für diese Entwicklung eine wichtige, wenn nicht unabdingbare Voraussetzung, denn sie erleichterte oder ermöglichte erst den Export in die grossen Städte der Lombardei. Die Innerschweiz war nun während Jahrhunderten in einen Tauschzyklus von Vieh und Käse gegen Getreide, Wein und Reis eingebunden. Diese wirtschaftlichen Interessen waren wohl auch das Motiv für die ennetbirgischen Kriegszüge in der Leventina und im Tessin. Uri wollte sich den Zugang zu den lombardischen Märkten dauerhaft sichern. 1403 drangen Uri und Obwalden in die Leventina vor; in der Folge stellten die beiden Stände dort jeweils im Wechsel während eines Jahres den Vogt. Rechtlich gesehen blieb die Leventina bis 1804 in Urner Besitz. 1419 eroberten die Urner Bellinzona und griffen auch ins Eschental über.

Vom Gotthardtransit profitierten Staat, Gemeinden und Einzelne. Säumerei, Gastwirtschaft und andere Gewerbe – vom Hufschmied über den Maurer bis zum Sustangestellten – bezogen aus dem Reise- und Handelsverkehr einen Teil ihrer Einkünfte. Die Bedeutung der Zölle, Sust- und Transportgebühren sowie der Weggelder wurde allerdings in der älteren Forschung stark überschätzt. Trotzdem hatte diese Abhängigkeit vom Transitverkehr auch ihre Kehrseite. Kaufleute und Reisende reagierten im Mittelalter und in der frühen Neuzeit sofort auf Kriege und politische Krisen, aber auch auf Epidemien und Viehseuchen; sie bevorzugten dann jeweils andere Alpenübergänge. Dies dürfte mit ein Grund dafür gewesen sein, dass der Aufbau eines gemeinsamen Friedenskreises in allen Verträgen des frühen eidgenössischen Bündnisgeflechts eine grosse Rolle spielte. Die konjunkturellen Einbrüche, etwa während der Kriege der frühen Eidgenossenschaft mit Österreich oder während der Auseinandersetzungen zwischen Frankreich, Russland und Österreich in der Helvetik, trafen die Urner, Urserner und Leventiner Bevölkerung jeweils empfindlich, weil dadurch der Export der landwirtschaftlichen Produkte erschwert wurde und andererseits die Einwohner teilweise vom Gotthardverkehr abhängig waren.

Das Saumwesen

Die Säumerei war ein besonders wichtiger Nebenerwerb für die Bauern. Darauf spezialisierte Grossunternehmen gab es kaum. Den spätmittelalterlichen Säumerordnungen ist zu entnehmen, dass das Saumrecht, gleich wie die Benutzung der Alpen oder der Allmenden, einen Bestandteil des Genossenrechtes bildete und nur an männ-



Ein Säumer vor dem «Urnerloch», im Hintergrund Andermatt. Stich nach einem Aquarell von Johann Jakob Meyer (1787–1858).

liche Nachkommen vererbt werden konnte. Die Genossen, die das Saumrecht wahrnehmen wollten, waren verpflichtet, regelmässig beim Gütertransport, bei der Schneeräumung sowie der Instandhaltung des Passweges mitzuarbeiten. Die Gotthardroute war in der Leventina in drei, zwischen Altdorf und der Passhöhe in vier Abschnitte aufgeteilt, auf denen die Säumer- oder Teilergenossenschaften von Flüelen, Silenen, Wassen und Ursern jeweils das Monopol für den Transport durch ihr Gebiet besaßen. Diese Beschränkung auf den kleinen Umkreis der eigenen Genossenschaft ermöglichte dem Säumer, abends wieder heimzukehren und sich um den eigenen Hof zu kümmern; seine Spesen blieben so gering. Ausserdem konnte die Transporttechnik den lokalen Gegebenheiten angepasst werden: Es kam durchaus vor, dass im schon schneefreien Reusstal die Lasten gebastet werden mussten, während man in höheren Lagen noch den Schlitten benutzen konnte.

Das Umladen bei den Susten und an den Genossenschaftsgrenzen verzögerte allerdings den Gütertransport auffallend. Schon im 14. Jahrhundert gestatteten deshalb die Säumergenossenschaften einzelnen privilegierten Fuhr- oder Kaufleuten, gewisse Warengattungen über grössere Strecken und über die Genossenschaftsgrenzen hinweg zu transportieren. Dafür musste aber die so genannte «Fürleiti», eine Gebühr für die Wegbenutzung, entrichtet werden. Erst gegen Ende des

17. Jahrhunderts wurde der Druck der Kaufleute, die auf einen schnelleren Transport drängten, so gross, dass eine neue «Faktoren- und Säumerordnung für den St. Gotthardpass» erlassen wurde (1701). Diese Ordnung schrieb im Prinzip den durchgehenden Transport von Altdorf nach Bellinzona durch einen einzigen Säumer vor. Trotz der Androhung von Bussen vermochte die so genannte Strackfuhr das alte Teilsystem nicht sofort vollständig zu verdrängen, weil alte Privilegien und praktische Gründe, vor allem das Problem der Offenhaltung des Saumweges im Winter, dies verhinderten. Die Teilergenossenschaften vermochten ihr herkömmliches Monopol, das nach Gesetz schon lange aufgehoben war, so faktisch bis ins 19. Jahrhundert hinein zumindest teilweise zu bewahren. Der Gotthard erlangte deshalb «die zweifelhafte Berühmtheit für lange Transportzeiten» (Baumann 1954: 79). Erst 1832, also lange nachdem die Gewerbefreiheit zum erstenmal bestätigt worden war, gab man die alten Traditionen auf und unterwarf das Transportwesen auch in Uri dem Prinzip der freien Konkurrenz.

Der Bau der Fahrstrasse im 19. Jahrhundert

Noch im 17. und 18. Jahrhundert begannen einzelne Staaten, ihre Verkehrsinfrastrukturen systematisch auszubauen. Frankreich überzog sein Land mit einem Netz von Chausseen, und viele Staatengebilde, so auch der Stand Bern, eiferten diesem Beispiel nach. Revolutionär

Erst mit der Eröffnung der Axenstrasse entlang dem Urnersee 1865 wurde die Gotthardroute durchgehend fahrbar. Die gewagte Linienführung im Fels fand zur Bauzeit internationale Beachtung. Stich aus dem Verlag von Christian Krüsi, Basel, um 1870.



war der Bau der Simplonstrasse unter Napoleon, der in eindrücklicher Weise demonstrierte, dass moderner Kunststrassenbau auch im Gebirge möglich war. Als 1807 und 1808 auch die Bündner Pässe Splügen und San Bernardino gute Alpenstrassen erhielten, nahm die Verkehrsfrequenz über den Gotthardpass spürbar ab. Angesichts des leeren Urner Staatssäckels überrascht es nicht, dass die Initiative zum Bau einer Strasse über den Gotthard von Basel, von Mailand und vom Tessin ausging. Schwer nachvollziehbar ist aber, warum sich Uri 1810 von Bern dazu verleiten liess, eine teure Kunststrasse über den Susten zu bauen. Diese Strasse war eine Fehlspekulation; die erhofften Zolleinnahmen blieben

aus (vgl. S. 44–46). Die Mittel wären im Bau einer Gotthardstrasse besser angelegt gewesen. Doch dieser verzögerte sich noch um ein ganzes Jahrzehnt; erst zwischen 1820 und 1830 wurde der Urner Abschnitt der neuen Kunststrasse etappenweise erstellt. Die neue Strasse war im Schnitt 6 Meter breit; ihre durchschnittliche Steigung betrug 6–7 Prozent, die maximale Steigung 10 Prozent.

Mit der neuen Strasse von Flüelen ins Tessin brach in Uri das Postkutschenzeitalter an. Seit 1832 fuhr die Kutsche einmal, seit 1834 dreimal pro Woche über den Pass. 1842 wurde eine tägliche Verbindung eingerichtet; die Reise von Luzern nach Mailand dauerte damals 31 Stun-





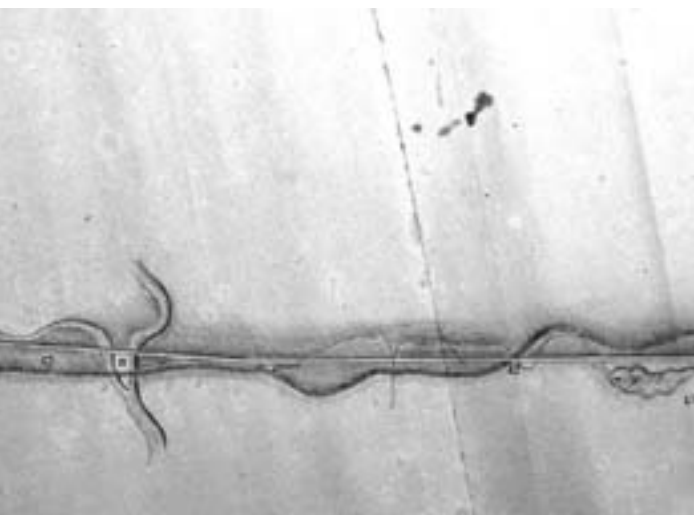
Die Schlüsselstelle der Axenstrasse war die Felsgalerie durch den Axen. Der Blick durch die Felstore auf Flüelen und den Bristenstock fehlte in keiner Bildersammlung. In Wirklichkeit ist die Galerie allerdings bedeutend enger und niedriger als auf diesem Stich aus dem Verlag von Christian Krüsi, Basel, um 1870.

den. Der Reise- und der Güterverkehr wuchsen enorm, als 1837 anstelle der langsamen und wetterabhängigen Ruderfähren Dampfschiffe auf dem See verkehrten. 1844 wurden spezielle Vorschriften bezüglich Felgenreite der Fuhrwerke erlassen, um die Strasse, deren Unterhalt teuer war, möglichst zu schonen. Nach der Eröffnung der Axenstrasse (UR 6) im Jahr 1865 nahm der Verkehr weiter zu. Man schätzt, dass um 1870 rund 70 000 Reisende und 10 000 bis 20 000 Tonnen Güter auf der Passstrasse befördert wurden.

In den Sechzigerjahren des 19. Jahrhunderts erhielten auch die für den Reise- und Handelsverkehr relativ unbedeutenden Übergänge Oberalp und Furka gute

Strassen; die junge Schweiz bekundete damit die Absicht, eine zum Mittelland parallele Querverbindung in den Alpen offen zu halten. Der Gotthard bekam die Funktion eines Kreuzes der Heerstrassen zugewiesen und wurde seit Ende des 19. Jahrhunderts zur militärischen Festung ausgebaut.

In den Siebzigerjahren des 19. Jahrhunderts wurde die Gotthardbahnlinie angelegt; der Durchstich des Tunnels erfolgte 1880. Die eidgenössische Politik, Presse und Wirtschaft feierten die Bahn mehrheitlich als epochales Werk, das dem Gotthardpass und der Schweiz während Jahrzehnten den Vorrang im alpenquerenden Verkehr sichern würde. Anders war dagegen die Stimmung der Urner Bevölkerung am Tag der offiziellen Eröffnung, am 23. Mai 1882, wie die folgende Schilderung des Bundespräsidenten Simeon Bavier zeigt: «Die Fahrt ging bei herrlichem Wetter von sich; die Bevölkerung längs der Gotthardbahn bis Flüelen war festlich gestimmt und begrüßte uns mit Hochrufen und Kanonenschüssen. Am Gotthard jedoch fanden wir grosse Ernüchterung. In



Strassenprojekt zwischen der Schächenbrücke (Schattdorf/Altdorf) und Rinächt von Ingenieur Giulio Pocobelli aus dem Jahre 1817. Der Plan zeigt den gewundenen alten Saumpfad und die schnurgerade neue Strasse. In Wirklichkeit wurde die Strasse allerdings nicht so gestreckt realisiert.



Den steilen Aufstieg nach Wassen bewältigte der Saumpfad in einer recht direkten Linie (oben), die Kantonsstrasse hingegen holt weit am Hang aus. Kupferstich von Johann Balthasar Bullinger (1713–1793; oben); Aquatinta nach einer Zeichnung von Georg Straub (um 1805–1877; unten), um 1840.

Amsteg war eine schwarze Fahne ausgehängt, und die armen Leute hatten nicht unrecht; denn der Verkehr, der täglich mit mehr als 400 Pferden stattfand und grossen Verdienst brachte, hörte nun auf, und der «Brotschelm», wie sie die Lokomotive nannten, nahm alles weg. Die Urner hatten überdies an Subvention eine Million geleistet und mussten noch dafür steuern, dass ihnen der Verdienst weggenommen wurde. Es hat mich diese Urnermisere immer mehr in der Überzeugung bestärkt, dass bei internationalen Alpenbahnen die in den Alpen liegenden Strecken verlieren und die weiter entfernt liegenden Zentren gewinnen» (Bavier 1925: 74). Diese Zeilen lassen erkennen, welch grosser Verlust das Ende der Postkutschenkurse und des Gütertransports mit Fuhrwerken für die damalige Bevölkerung des Bergkantons bedeutete.

Strecken und Linienführungen der Gotthardroute

Die Gotthardroute ist im IVS aus arbeitstechnischen Gründen in sechs Strecken unterteilt. UR 1 umfasst das Teilstück von Göschenen bis Hospental, UR 2 dasjenige von Altdorf bis Silenen/Amsteg, UR 3 dasjenige von Silenen/Amsteg bis Göschenen, UR 5 die Strasse zwischen Altdorf und Flüelen und UR 25 den Aufstieg von Hospental bis zur Kantonsgrenze. Eine alternative Route stellte die sechste Strecke (UR 13) dar, die von Attinghausen nach Silenen bzw. Amsteg führt. Diese Strecken bestehen wiederum jeweils aus bis zu drei parallelen Linienführungen.

Je eine dieser Linienführungen (UR 1.2, 2.1, 3.3 und 25.1) entspricht derjenigen des Gotthardsaumwegs, der bis auf ein kleines Stück in der Schöllenen auf dem rechten Reussufer verlief. Obwohl die in der Forschungs-

literatur erschlossenen Dokumente, die Lage der «Wegbegleiter» (Susten, Wegkapellen usw.) und der überlieferten Brücken sowie die topographischen Gegebenheiten systematisch in die Rekonstruktion miteinbezogen wurden, gestaltete sich die Festlegung des Verlaufes dieses Saumweges als ausserordentlich schwierig.

Die Schwierigkeiten sind im wesentlichen auf zwei Gründe zurückzuführen: Erstens war die Landschaft und die Topographie des Reusstals immer wieder Veränderungen unterworfen: Nicht in Quellen fassbare Lawinen oder Murgänge können beispielsweise die kleinräumige Verlagerung des Weges nach sich gezogen haben. Vor allem im 20. Jahrhundert war die Landschaftsentwicklung im Reusstal ausserordentlich dynamisch. Die Anpassung der Gotthardroute an die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs, die im Bau der Autobahn gipfelte, führte vielerorts zu einer Überprägung der älteren Strassen- und Wegrelikte.

Zweitens ist die Quellenlage dürrtig: Es sind zwar viele Nachrichten über den Gotthardverkehr an sich überliefert, aber es gibt nur sehr wenige, die es erlauben, den Verlauf des Saumweges im Gelände in einem Teilstück genau zu lokalisieren. Die ältesten im Gelände umsetzbaren Karten datieren aus dem späten 18. oder gar erst aus dem 19. Jahrhundert – häufig sind die Projektpläne, die im Zusammenhang mit dem Bau der Fahrstrasse angefertigt wurden, die ersten Dokumente, die den Verlauf des Saumweges zweifelsfrei bezeugen. Konkret bedeutet dies, dass der Verlauf des Saumweges vielerorts nur bis ins 18. Jahrhundert zurückverfolgt werden kann, was bedeutet, dass in der IVS Dokumentation in erster Linie der frühneuzeitliche und nicht der mittelalterliche Verlauf des Saumweges erfasst ist. Es ist zwar wahrscheinlich, dass dieser Verlauf zumindest in einigen Teilstücken, wenn nicht sogar über grössere Distanzen bis ins Mittelalter zurückgeht – infolge der schlechten

Quellenlage handelt es sich aber bei solchen Überlegungen um blosse Hypothesen.

Ähnlich grosse Schwierigkeiten stellten sich bei der Festlegung der alternativen Route auf dem linken Reussufer. Der erste Versuch, den Verlauf nicht nur in der Schöllenen, sondern über die gesamte Distanz festzulegen, stammt von Alois Kocher (1950). Nach ihm wäre der älteste, vielleicht schon im Frühmittelalter bestehende Passweg zwischen Flüelen und Pfaffensprung nicht rechts der Reuss, sondern von Attinghausen an – mit Ausnahme eines Stückes bei Silenen bis Wiler – links des Flusses verlaufen (UR 13, 3.2). Dieser linksufrige Weg hätte die Fortsetzung des Landweges auf dem linken Ufer des Vierwaldstättersees gebildet, der von Treib her Attinghausen über Seedorf erreichte (UR 11, 12).

Für diese Hypothese sprechen mehrere Argumente. Die Existenz eines linksufrigen Weges könnte ein Grund für die Standorte des Lazariterstifts in Seedorf, der Schweinsburg und anderer Burgstellen in der Gemeinde Attinghausen gewesen sein. Der Ortskern und die Kirche von Erstfeld lagen links der Reuss. Zwischen Amsteg und Wiler bestand sicher schon im Mittelalter ein linksufriger Weg (UR 3.2), denn auf den Terrassen von Intschi und Gurtellen sind alte Siedlungsplätze nachgewiesen. Diese Verbindung war vielleicht auch der Kirchweg der Einwohner von Göschenen, Wassen und Gurtellen, die den Gottesdienst in der alten Pfarrkirche St. Alban in Silenen besuchten. Schliesslich soll an der 1907 abgebrochenen Sust in Flüelen früher eine Tafel mit folgender In-

In einem Erinnerungsbild zum Durchstich des Gotthard-Bahntunnels 1880 interpretiert der Zeichner J. A. Honegger die Gegend bei Wassen sehr frei: Er fügt das Reusstal, das eigentlich im Rücken der Betrachtenden liegt, kurzerhand rechts der Schöllenen an.



schrift angebracht gewesen sein: «Macht die Stücke nicht zu gross und nicht zu klein, dass ihr mögt am Hoheneggstein vorbei» (Kocher 1950: 37). Beim Hoheneggfels handelt es sich um einen Felsblock, der den linksufrigen Weg zwischen Intschi und Ober Gurtellen einengt.

Es lassen sich aber auch eine Reihe von Einwänden gegen die Hypothese eines linksufrigen Gotthardweges anführen. So liegen in der Reussebene nördlich von Amsteg die Zentren der meisten Dörfer auf der rechten, breiteren und fruchtbareren Talseite. Schwer wiegt vor allem der Umstand, dass der Transitverkehr in diesem Bereich auf der linken Talseite mit Ausnahme der oben zitierten Inschrift nicht durch Quellen belegt ist.

Aufgrund der oben vorgebrachten Argumente sind wir mit Kocher der Ansicht, dass ein linksufriger Talweg existiert hat. Der von Kocher vertretenen These, dieser Weg sei älter als der rechtsufrige gewesen, können wir hingegen nicht folgen. Unserer Ansicht nach sind zu wenig Nachrichten aus dem Mittelalter überliefert, um die links- wie die rechtsufrige Verbindung eindeutig zeitlich einzuordnen; wir legen uns deshalb bezüglich der chronologischen Abfolge der beiden Routen nicht fest. Wir sehen, auch aufgrund unserer Erfahrungen mit ähnlichen Konstellationen in anderen Gebieten, in der linksufrigen Route eher eine alternative Route, die wohl vor allem dann vom Transitverkehr benutzt wurde, wenn die Passage auf dem rechtsufrigen Saumweg durch Hindernisse erschwert wurde. Festzustehen scheint einzig, dass spätestens seit dem 16. und 17. Jahrhundert der rechtsufrige Saumweg die Hauptroute für den Warentransport darstellte.

Die Strecken der Gotthardroute umfassen schliesslich noch eine weitere Linienführung, nämlich die zwischen 1820 und 1830 errichtete Kunststrasse (UR 1.3, 2.2, 3.4 und 25.3). Bei der Anlage dieser Fahrstrasse folgte man in einigen Bereichen dem Verlauf des rechtsufrigen Saumweges, der verbreitert und ausgebaut wurde. Auch diese für das Inventar jüngste relevante Linienführung wurde im 20. Jahrhundert vielerorts durch Strassenbauten modern überprägt.

Die nördlichen Zubringer zur Gotthardroute

Der wichtigste Zubringer zum Gotthard war bis 1865 der Vierwaldstätter- bzw. der Urnersee (UR 20). Am Südufer des Urnersees bestanden im Mittelalter zwei Häfen, nämlich in Seedorf/Unterdorf und in Flüelen. Über die Geschichte und die Bedeutung des Seedorfer Hafens wissen wir so gut wie nichts. Alois Kocher (1950: 30)

sieht in Seedorf den Hafen für die linksufrige Gotthardroute; andere Autoren äusserten die Vermutung, der Hafen von Seedorf könnte vor allem von Pilgern benutzt worden sein. Sie verweisen in diesem Zusammenhang auf das 1215 gegründete Lazariterhaus im Oberdorf von Seedorf, das ein Spital führte.

Der Haupthafen auf Urner Boden war aber zweifellos Flüelen, dessen Name in der Form «Vluolen» 1266 in einem Kaufvertrag erwähnt wurde. Hier besass das Fraumünster wohl schon im Hochmittelalter zwei Höfe, deren Inhaber jeweils zu Fährdiensten verpflichtet waren. Der Hafen lag ursprünglich ausserhalb des Dorfes, neben der Burg Rudenz am oberen Seeende; erst um 1400 wurde er ins Dorf verlegt. Eine Sust am Hafen von Flüelen ist 1309 bezeugt; den damals schon bestehenden Zoll erhielt Graf Werner von Homberg 1313 vom deutschen Kaiser zugesprochen.

Nach der Öffnung der Schöllenen besorgten wahrscheinlich zuerst sowohl Urner wie auch Luzerner Seeleute den Warentransport gemeinsam relativ frei, bevor die Landgemeinde wie vielleicht auch die Stadt versuchten, die Schifffahrt für sich zu monopolisieren. Ein Versuch Uris, den Luzerner Schiffern für die Ladung der Rückfracht eine Gebühr abzunehmen, führte zu einem Prozess. Der eidgenössische Schiedsspruch aus dem Jahr 1357 sicherte den Luzernern das althergebrachte Recht, in Flüelen Rückfracht an Bord zu nehmen, allerdings unter dem Vorbehalt, dass die Stadt den Urnern das gleiche Recht gewähre. Erst 1532 wurden diese Rechte eingeschränkt; die beiden Stände einigten sich über die Einführung einer Gebühr für die Ladung der Rückfracht, welche jeweils den einheimischen Schifffahrtsgesellschaften zustand. Zu solchen hatten sich die Seeleute sowohl in Luzern wie auch in Uri zusammengeschlossen; im 15. und im 16. Jahrhundert werden in Luzern die St. Niklausen- und die Pfisternauen-, in Uri die Flüeler St. Niklausen- sowie die Marktnauengesellschaft in Urkunden erwähnt. Die Nauen, die für den Warentransport verwendet wurden, waren 9–15 Meter lang und 1.5–3 Meter breit; teilweise trugen sie einen Mast, an dem ein Segel gesetzt werden konnte. Die grössten Schiffe konnten bis zu vierzig Kühe oder zwanzig Tonnen Fracht aufnehmen. Sie benötigten für die Strecke von Luzern nach Flüelen 9 bis 12 Stunden, sofern nicht widrige Witterungsverhältnisse die Fahrt erschwerten.

1687 schlossen Uri und Luzern gemeinsam einen neuen Vertrag, in dem jeder der vier Gesellschaften ein Anteil an den zu transportierenden Waren zugesprochen



und die jeweils zu entrichtende Gebühr für die Ladung von Rückfracht festgesetzt wurden. In ähnlicher Weise waren auch die Verbindungen zwischen Flüelen und den Umschlagsplätzen Brunnen und Küsnacht geregelt, die aber nicht die gleiche Bedeutung wie die Linie zwischen Luzern und Uri hatten. Im Schifffahrtsvertrag von 1810/11 wurde schliesslich die Anzahl der Schiffe auf zwei reduziert, nämlich auf den Luzerner Pfister-Nauen und den Uri-Nauen, die von den Kantonsregierungen beaufsichtigt wurden. Wenn der Uri-Nauen nicht alle Transitgüter auf einmal zu fassen vermochte, durfte die Flüeler Gesellschaft den Rest übernehmen. Ausserdem wurde die Gebühr für die Rückfracht abgeschafft.

Während der Verhandlungen über den Bau der Gotthard-Fahrstrasse im Jahr 1826 in Altdorf schlugen die Kantone Basel, Solothurn und Tessin vor, auf dem Vierwaldstättersee ein Dampfschiff in Betrieb zu nehmen. Der Luzerner Spediteur Friedrich Knörr nahm diese Anregung auf und gründete 1835 mit Unterstützung der Luzerner Regierung eine Aktiengesellschaft. Das Dampfschiff «Stadt Luzern» wurde 1837 in Verkehr gesetzt; allerdings verboten ihm zunächst die Urner, die um die Existenz ihrer Schiffer fürchteten, Waren und Personen in Flüelen an Bord zu nehmen. Schliesslich einigte man sich über eine Entschädigung, welche die Dampfschiffbetreiber jährlich den Urner Schiffern zu entrichten hatte. Zehn Jahre lang genoss nun Knörr die Vorzüge seines Monopols, bis in Uri 1846 ein Konkurrenzunternehmen gegründet wurde. 1847 nahm deren erstes und 1848

Der Holzstich von E. F. Graf zeigt den Güterhafen von Flüelen 1882 mit regem Betrieb. Der Schiffsverkehr verlor aber für den Gütertransport mit der Eröffnung der Gotthardbahn seine Bedeutung schlagartig (vgl. auch S. 52).

auch ein zweites Schiff die Fahrt auf. Dies führte nach kurzer Zeit zu Streitigkeiten, wie sie Uri und Luzern schon im Mittelalter ausgefochten hatten. Beide Stände verboten schliesslich dem Unternehmen aus dem Nachbarkanton, Waren und Personen von ihren Häfen aus zu befördern. Erst die Aufhebung aller Beschränkungen für die freie Schifffahrt per Bundesgesetz beendete diesen Konflikt. «Mit diesem Bundesgesetz fielen nun die letzten und die am hartnäckigsten verteidigten Sonderrechte einzelner Körperschaften im Verkehrswesen des St. Gotthardpasses dahin» (Baumann 1954: 127).

Die Dampfschiffahrt florierte bis 1865; dann verlor sie den Warenverkehr grösstenteils an die neu errichtete Axenstrasse (UR 6). Die nahezu senkrechten Felswände des Axens nördlich des Gruontales und die hohen Felsklippen der zum See abfallenden Teile von Gumpisch- und Buggital bildeten seit je ein Verkehrshindernis auf dem Weg zwischen Flüelen und Sisikon-Brunnen. Aufgrund einzelner Nachrichten ist zwar zu vermuten, dass am Axen schon in der frühen Neuzeit ein Pfad existierte; dieser Weg eignete sich aber wahrscheinlich nur für geübte Berggänger, und es ist auch fraglich, ob er immer durchgehend passierbar war. Erst 1861 bewilligte die



Dämme aus grobem Mauerwerk und Kolonnensteine, die teilweise mit Eisenrohren zu Geländern verbunden sind, charakterisieren die 1900 eröffnete Klausenstrasse bei Jägerbalm (oben) und auf dem Urnerboden (unten).

Landsgemeinde die Mittel für den Bau einer Strasse, dank der die Gotthardroute durchgehend befahrbar und auch das zu Uri gehörende Sisikon endlich auf dem Landweg von Flüelen aus erreichbar werden sollte. Der Bau der berühmten Strasse, deren Verlauf bis heute erhalten geblieben ist, dauerte von 1861 bis 1865; am 3. Juli 1865 wurde die Strasse eröffnet. Dieser Bau wirkte auf die Urner Bevölkerung nicht nur wegen der ungeheuren Ingenieurleistung als revolutionär: Plötzlich lagen auch der Nachbarkanton Schwyz und das Mittelland mit seinen Städten in unmittelbarer Reichweite.

Nachzutragen ist der Landweg auf dem linken Seeufer von Seedorf nach Treib (UR 11), von dem ein Seitenzweig in Seelisberg Richtung Stans abzweigte (UR 10). Da die an diesen Strecken liegenden Dörfer Seedorf, Isenthal, Bauen, Beroldingen, Seelisberg und Treib sowie das Fahr zwischen Treib und Brunnen im 12. oder 13. Jahrhundert erstmals urkundlich erwähnt wurden, dürfte eine durchgehende Verbindung vom Reusstal nach Treib – ebenso wie eine Seefähre – spätestens seit dem Ende

des Hochmittelalters bestanden haben. Unklar ist allerdings, inwieweit die damalige Strassenführung dem heute noch erhaltenen Verlauf entsprach, denn dieser ist erst in den Erstausgaben des Topographischen Atlas (TA) eindeutig zu identifizieren. In diesen Karten ist der Weg noch als Saumweg vermerkt – erst im späten 19. und im 20. Jahrhundert wurden befahrbare Strassen nach Isenthal, Seelisberg und Bauen angelegt, die zum Teil grosse ingenieur- und bautechnische Leistungen darstellten (UR 241, 257).

Auch die frühere Bedeutung dieser linksufrigen Verbindung liegt mangels aussagekräftiger Quellen weitgehend im Dunkeln. Alois Kocher (1950: 30f.) sieht darin die logische Fortsetzung des linksufrigen Gotthardweges; diese Interpretation ist aber aus verschiedenen Gründen problematisch. Neben dem viel grösseren Zeitaufwand, der mit dem Landweg verbunden war, spricht auch der Umstand gegen diese Interpretation, dass die Reisenden bei Stansstad ohnehin auf ein Schiff angewiesen waren, es sei denn, sie hätten die rund 20 Kilometer Umweg

rund um den Alpachersee auch noch in Kauf genommen. Man kann sich zwar vorstellen, dass diese Route im regionalen Umfeld vor der Öffnung der Schöllenen eine gewisse Rolle spielte und im 13. und 14. Jahrhundert auch von Boten und Gesandtschaften der beiden Bündnispartner Uri und Nidwalden gelegentlich benutzt wurde; für den Gütertransport erscheint der Weg aber auch aufgrund der schwierigen topographischen Verhältnisse als denkbar ungeeignet.

WEITERE BEDEUTENDE VERKEHRSWEGE

Klausenpass (UR 7)

Der Klausenpass verbindet Uri mit dem Kanton Glarus. Das Schächental war schon im Hochmittelalter teilweise besiedelt; das Fraumünster besass dort einen «Schweighof», der vielleicht in Unterschächen angesiedelt werden muss. Bereits im 10., 11. oder im frühen 12. Jahrhundert scheinen die Urner auch die Alpen jenseits der Passhöhe bestossen und den Urnerboden und die Fisetenalp in Besitz genommen zu haben; die Anerkennung dieser Ansprüche in der Grenzkunde aus dem Jahr 1196 legt die Vermutung nahe, dass die Urner diese Gebiete schon vorher eine gewisse Zeit lang genutzt hatten. Wir dürfen daher davon ausgehen, dass spätestens seit Ende des Hochmittelalters auch ein Weg für den Viehtrieb vom Schächental über den Pass zum Urnerboden bestand. Unklar ist allerdings, ob es sich bei diesem Viehtrieb bereits um eine der beiden älteren der drei im Inventar aufgenommenen Linienführungen gehandelt hat, denn wir können deren Verläufe erst in topographischen Karten aus dem 19. Jahrhundert eindeutig identifizieren. Einer dieser beiden alten Wege ist die mehrheitlich modern überprägte, so genannte Landstrasse (UR 7.1), von der nur einige Abschnitte traditionelle Wegsubstanz aufweisen. Die andere Route, UR 7.2, führte über Getschwiler und Heidmanegg Richtung Passhöhe. Getschwiler war wohl einer der ältesten Berghöfe im Schächental; die erste Erwähnung datiert aus dem Jahr 1290. Die heute noch erhaltene Linienführung – oder eine Vorläuferin mit einer ähnlichen Wegführung – wird bereits 1548 als «Getzwiler Gass» erwähnt.

Die Strecke über den Klausen hatte im Mittelalter und in der frühen Neuzeit keine überregionale Bedeutung; allenfalls die Linthaler dürften den Pass für ihre «Welschlandfahrten» (Export nach Italien) ausnahmsweise als Zugang zur Gotthardroute benutzt haben, ins-

besondere wenn die sonst bevorzugten Bündner Pässe und der Panixer unpassierbar waren. Erst um die Mitte des 19. Jahrhunderts scheint der Verkehr zugenommen zu haben; man begnügte sich aber vorläufig mit der Verbreiterung und Korrektur einzelner Teilstücke der bestehenden Strasse. Infolge des Baus der Alpenfestung am Gotthard gewann nun aber auch der Klausenpass im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts an strategischer Bedeutung. 1893 wurde auf Drängen des Kantons Glarus und des Generalstabs der Bau der Klausenstrasse (UR 7.3) begonnen. Zwischen Altdorf und Unterschächen beschränkte man sich dabei auf einen Ausbau der bestehenden Strasse, lediglich unterhalb von Bürglen und Spiringen war zur Verminderung der Steigung eine neue Strassenführung notwendig. Zwischen Unterschächen und der Passhöhe wurde gegen den erbitterten Widerstand der einheimischen Bevölkerung eine vollständig neue Linienführung durchgesetzt. Die offizielle Eröffnung erfolgte am 11. Juni 1900, und noch im selben Jahr wurde auch ein Postkutschenkurs über den Pass eingerichtet mit Pferdewechsel in Urigen und auf dem Urnerboden.

Sustenpass (UR 4)

Der Susten ist neben der Furka die zweite Querverbindung zwischen den Alpentransitrouten Gotthard und Grimsel. Der Susten ist ein Sonderfall: Seine Einstufung als Verkehrsweg von nationaler Bedeutung beruht nicht auf seiner früheren Kommunikationsbedeutung, sondern auf dem Geländebefund: Die Strecke besteht aus vier mindestens teilweise noch erhaltenen Linienführungen, welche die Entwicklung des Strassenbaus in der Neuzeit eindrücklich illustrieren (vgl. S. 44–46).

Vom Transithandel wurde der Pass nur frequentiert, wenn der Gotthard oder die Grimsel nicht passierbar waren. So wichen etwa Berner Kaufleute auf die Gotthardroute aus, als im Jahr 1634 die Walliser den Salzhandel über die Grimsel unterbanden. Dass die Bedeutung für den Handel eher gering war, zeigt sich auch daran, dass wir kaum Belege für eine entlang des Weges bestehende Infrastruktur (Wirtschaften, Susten) finden. Die Alphütten auf dem Steingletscher wurden zwar von Passanten benutzt, aber erst 1834 entstand hier ein richtiges Gasthaus, das vornehmlich von Touristen und nicht von Handelsreisenden besucht wurde. Es sind auch nur gerade zwei Hinweise auf Zollstellen überliefert; bezeugt sind der in Gadmen postierte Berner Trattengeldeinzüger sowie die Verlegung der Göschener Zollstelle

im 17. Jahrhundert nach Wassen – der Zöllner konnte so mit dem Warentransport auf der Gotthardroute nebenbei auch den regionalen Handel mit dem Haslital kontrollieren, der vielleicht im 17. Jahrhundert zunahm. Für diese Vermutung spricht auch, dass im 17. Jahrhundert der Passweg im Winter mit Schneestangen markiert wurde – man rechnete also auch im Winter mit dem einen oder anderen Passanten.

In der frühen Neuzeit mass die Urner Regierung dem Susten eine gewisse strategische Bedeutung bei: sie befürchtete während der verschiedenen Auseinandersetzungen zwischen dem katholischen und dem reformierten Lager einen gleichzeitigen Angriff der Berner und der Zürcher Truppen von zwei Seiten her. Im Kapellerkrieg sollen deshalb Wachtfeuerposten längs der gesamten Strecke eingerichtet worden sein. Im Dreissigjährigen Krieg liess die Urner Regierung den Pass ebenfalls bewachen. Die dreitägige Konferenz in Brunnen beauftragte Uri 1620, Ursern und das Meiental zu sichern – damals dürfte man mit dem Bau der Meienschanz begonnen haben. Während der meisten Krisen und Kriege waren die Haslitaler und die Urner aber offenbar darauf bedacht, ihre gutnachbarschaftlichen Beziehungen nicht aufs Spiel zu setzen. In den Kriegsjahren 1798/99 wurde der Pass mehrfach und zu unterschiedlichen Jahreszeiten von französischen Truppenteilen überschritten.

Die Achse Oberalp–Furka (UR 14, 15, 16)

Diese beiden Pässe bilden die Verbindung zwischen den langen, in Ost-West-Richtung gelegenen Tälern des Vorderrheins und der Rhone, in deren Mitte das Urserntal liegt. Eine wichtige Rolle spielten sie eigentlich nur bei der Besiedlung dieses Tals. Das Kloster Disentis, das im 7. oder 8. Jahrhundert östlich des Oberalppasses im Vorder- rheintal gegründet wurde, sollte zusammen mit andern Klöstern (Reichenau, gegründet 724; Pfäfers, gegründet 731) den austrischen Franken den Zugang zu den rätischen Alpenpässen sichern, da die Westalpenpässe jetzt im Einflussbereich des neustrischen Teilreiches lagen. Das Kloster wurde aber auch zum Träger des Landesausbaus im Urserntal. Im 1400 Meter ü. M. gelegenen Tal werden die Bewohner der Leventina schon ihr Vieh gesömmert haben, als die Klosterleute über den Oberalp (UR 14) vorstiegen und dort eine Reihe von Siedlungen anlegten. Stützpunkte der rätischen Kolonisation wurden Hospental, wo vielleicht schon früher ein Hospiz bestanden hatte und in dessen Turm der vom Kloster bestellte Meier residierte, sowie die neue Siedlung am Fuss

des Chilchbergs um die Kirche St. Kolumban, die vom Kloster Disentis im 11. Jahrhundert errichtet wurde. In der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts begannen die Wanderungen der Walser: Sie stiessen aus dem Goms über die Furka (UR 16, 15) weit gegen Osten vor. Walser siedelten auch im Urserntal, vielleicht weil sie von Privilegien der Zähringer angelockt oder vom Kloster Disentis zur weiteren Urbarmachung des Tales herbeigerufen worden waren. Die neuen Einwanderer bauten ihre Heimwesen oft an weniger günstigen Stellen, die noch nicht von der älteren rätischen Bevölkerung besetzt waren; teilweise mussten sie diese Gebiete noch roden. Daher entstanden offenbar keine oder nur wenig Konflikte um die Landnutzung mit den Rätiern, wohl aber mit den Bewohnern der Leventina, die nach einem Urteil aus dem Jahr 1331 die Alpen von der Passhöhe bis Gamsboden hinunter benutzen durften.

Nach der Öffnung der Schöllenen war das Kloster nicht nur mit einem stetigem Rückgang des Verkehrs auf seinem «Hauspass» in Nord-Süd-Richtung, dem Lukmanier, konfrontiert. Im 14. und 15. Jahrhundert musste es auch hinnehmen, dass Ursern, das vom Verkehr über den Gotthard profitierte, sich langsam vom Kloster entfremdete. Spätestens seit der Eroberung der Leventina durch Uri im Jahr 1403 war die Talschaft endgültig in den Sog der Urner Südpolitik geraten; sie hatte jetzt nur mehr die Wahl, mit dem weit mächtigeren Uri ein Zweckbündnis einzugehen oder aber früher oder später ebenfalls von ihm unterworfen zu werden. Die Aufnahme von Ursern in das Urnerische Landrecht im Jahr 1410 enthielt eine Klausel, in der die Ansprüche von Uri gegenüber dem Tal höher gewichtet wurden als diejenigen des Abts. Zwar wurden dem Abt in einem weiteren Vertrag noch einmal einige seiner früheren Rechte garantiert, aber faktisch kontrollierte jetzt Uri das Tal. Erst 1649 kaufte sich die Talschaft von jeder Verpflichtung gegenüber dem Abt frei.

Der Oberalppass hatte keinerlei Bedeutung für den Transithandel; er diente allein als regionale Verbindung zwischen Ursern und Disentis. Im Gegensatz dazu scheint der Furkapass nicht bloss den Kontakten der Walser mit ihrer alten Heimat gedient zu haben, die noch lange andauerten. Die Oberwalliser betrieben einen – wenn im Umfang auch nur schwer abzuschätzenden – Handel über den Gotthard. Seit dem frühen 16. Jahrhundert sind Verhandlungen zwischen dem Bischof von Sitten bzw. der Pfarrei Münster und Uri bezeugt, die den Zoll am Furkapass betrafen. Im 16. Jahrhundert beklagten



Mit trocken gemauerten Kehren und einem Damm überwindet die unvollendete Fahrstrasse über den Sustenpass von 1811 den Schlussanstieg zur Passhöhe mit gleichmässiger Steigung.

sich die Urserner, dass die Gommer beim Durchzug ihr Vieh im Hochtal weiden liessen – wahrscheinlich beteiligte sich auch das Oberwallis am Viehexport in die Lombardei. Insgesamt darf man aber die Bedeutung der Furka für den Handel nicht zu hoch einschätzen. Auch gemeinsam, als Achse zwischen dem Wallis und Graubünden, spielten Oberalp und Furka kaum eine Rolle für den Handel. Dagegen kam dieser Achse in einzelnen Krisen und Kriegen im Zeitalter der Glaubensspaltung und während der Revolutionsjahre eine gewisse strategische Bedeutung zu. Deshalb wurden bisweilen auch Truppen zur Kontrolle der zwei Pässe im Hochtal stationiert, die aber jeweils gleichzeitig auch die Gotthardroute bewachen sollten. Zu einer Schlacht zwischen Franzosen und Österreichern kam es auf der Passhöhe des Oberalps am 6. Mai 1798.

Die Strecken über den Oberalp und die Furka bestehen je aus einem Saumweg oder Viehtrieb (UR 14.1, 16.1) – sie sind im Gelände nur bruchstückweise auszumachen – und einer Kunststrasse (UR 14.2, 16.2), die zwischen 1864 und 1867 bzw. 1863 und 1867 erstellt wurden. Das Mittelstück zwischen Hospental und Realp umfasst dagegen drei Linienführungen, nämlich zusätzlich die Reste zweier älterer Talwege (UR 15.1, 15.2) sowie die von 1863 bis 1867 erstellte Kunststrasse.

Kurzbibliographie

Baumann, Werner: Der Güterverkehr über den St. Gotthardpass vor Eröffnung der Gotthardbahn unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse im frühen 19. Jahrhundert (Wirtschaft, Gesellschaft Staat. Zürcher Studien zur Allgemeinen Geschichte, Bd. 10), Zürich 1954.

Bavier, Simeon: Lebenserinnerungen, Chur 1925.

Blickle, Peter: Friede und Verfassung. Voraussetzungen und Folgen der Eidgenossenschaft von 1291. In: Innerschweiz und frühe Eidgenossenschaft, Jubiläumsschrift 700 Jahre Eidgenossenschaft, Olten 1990, Bd. 1, 13 ff.

Glauser, Fritz: Der internationale Gotthardtransit im Lichte des Luzerner Zehntnerzolls von 1493 bis 1505. In: Zeitschrift für schweizerische Geschichte 18, 1968, 177 ff.

Glauser, Fritz: Der Gotthardtransit von 1500 bis 1660. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 29, 1979, 16 ff.

Kocher, Alois: Der alte St. Gotthardweg. Verlauf – Umgehung – Unterhalt. In: Historisches Neujahrsblatt Uri 40/41, 1950, 7–125.

Müller, Iso: Geschichte von Ursern. Von den Anfängen bis zur Helvetik, Stans 1984.

Primas, Margaritha; Della Casa, Philippe; Schmid-Silimic, Biljana: Archäologie zwischen Vierwaldstättersee und Gotthard, Bonn 1992.

Sablonier, Roger: Innerschweizer Gesellschaft im 14. Jahrhundert. Sozialstruktur und Wirtschaft. In: Innerschweiz und frühe Eidgenossenschaft, Jubiläumsschrift 700 Jahre Eidgenossenschaft, Olten 1990, Bd. 2, 9 ff.

Schulte, Aloys: Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss Venedigs, 2 Bde., Leipzig 1900 (2. Aufl. Berlin 1966).

Stadler-Planzer, Hans: Geschichte des Landes Uri, Teil 1: Von den Anfängen zur Neuzeit, Schattdorf 1993.

Form und Funktion

Uri verfügt über zahlreiche gut erhaltene historische Wege. Sie zeugen von der Vielfalt der Formen und Funktionen historischer Verkehrswege in der traditionellen alpinen Kulturlandschaft.

Der Uristier mit dem goldenen Nasenring steht seit dem 13. Jahrhundert im Wappen des Kantons. Vielleicht wird schon darin die Bedeutung der Viehwirtschaft für den Kanton ersichtlich. Jedenfalls ist es nicht erstaunlich, dass die «Fahrwege» eine der wichtigsten Wegkategorien darstellen.

Fahrwege

Verfolgen wir einen solchen typischen, langen Viehfahrweg einmal vom Tal bis zur Alp. Durch die «Eigen», die

privaten Güter im Siedlungsbereich, ist er mit guten Mauern oder Latten- und Scharlattenzäunen eingefasst. So kann das Vieh nicht in die Äcker und Mähwiesen ausbrechen. Oft ist der Weg gepflästert, vielleicht besteht eine ebenfalls gut mit Mauern versehene Trängasse zum Bach oder zu den (ehemaligen) Auen der Reuss. Nun folgt der Anstieg – häufig entlang eines Waldrandes, sicher aber ohne weite Kehren, möglichst in der Falllinie. Der Weg mäandriert auf engstem Raum, praktisch immer beidseits von «Lebhägen» oder Hecken auf unterschiedlich hohen Böschungen begrenzt. Der Weg ist von Steinen befreit; man hat sie an den Wegrand gelegt, wo sie Steinwälle bilden. Dann werden die Mauern ein wenig kleiner, bessere Wege weisen oft auch Trockenstützmauern auf beiden Wegseiten auf. Einige von ihnen stammen erst aus jener Zeit, in welcher der Weg für erste landwirtschaftliche Fahrzeuge befahrbar ge-

Viehfahrwege prägen die Kulturlandschaft: grobblockige Pflasterung auf dem Weg zum Golzerensee (UR 533; links); Begrenzung des Weges mit Trockensteinmauern bei der Korporationsgasse in Buechholz südlich Erstfeld (UR 364; rechts).





Bei Meitschligen führt die Kunststrasse mittels einer Steinbogenbrücke über die Reuss. Im Vordergrund die Tafelkapelle (UR 3.4.5).

macht wurde. Um eine gute Begehrbarkeit für die grossen Auf- und Abtriebe gewährleisten zu können, sind viele Stücke des Weges mit Steinen befestigt und mit Holzschwellenstufen versehen. Auch diese Wegbauten stammen wohl zumeist aus dem 20. Jahrhundert, als man die Fahrwege für das schwerer gewordene Vieh verbessern wollte.

Wir passieren die Region der Berggüter und gelangen in den Waldgürtel. Hier ist der Weg häufig nicht viel mehr als eine bis 10 Meter breite, mit Zäunen eingegrenzte Erosionszone: ein Geflecht von Gräben mit dazwischen liegenden Waseninseln. Im Wald sind Stangen oder Seile angebracht, die das Vieh am Ausbrechen hindern. Immer wieder weisen Lesesteinhaufen auf Unterhaltsarbeit am Weg hin. Der Entwässerung dienen Querabschläge aus Holz und Stein, auch aufragende Schwellen aus Platten ermöglichen das Ablaufen des Wassers. Wir erreichen den Alpbereich mit offenem Weidegang. Häufig ist nun ein Weg nur noch als Spur im Gras erkennbar, andernorts vermochte er sich im Lauf der Jahrhunderte in den Untergrund zu graben, wie etwa am Übergang über den Chinzig.

Strassen

In den Urkunden von Uri entsprechen die Strassen nicht nur durchwegs mit Karren oder Kutschen befahrbaren Wegen. Die Gotthardstrasse soll vorerst nur bis Erstfeld und später bis Amsteg befahren worden sein; auch im Talboden von Ursern sollen Wagen verkehrt sein. Die Sustenstrasse von 1811 war zwar als Fahrstrasse vorgesehen, diente als solche aber erst nach 1912, nachdem

die Lücke zwischen Wassen und der Meienschanz geschlossen worden war.

Die neue Gotthardstrasse von 1820–1836 wählte eine von der alten Route bzw. vom Saumweg weit gehend abweichende Linienführung. Sie wurde bis in die 1970er-Jahre hinein für die wachsenden Anforderungen des Strassenverkehrs verbessert, verbreitert und begradigt, so dass von der traditionellen Bausubstanz nicht mehr viel übrig geblieben ist. Dafür kamen neue Elemente hinzu: Kilometersteine, Kolonnensteine, TCS-Telephone und Brüstungsmauern.

Viele Mauern, aber auch Wasserabzugsschächte (Tombini) aus der Bauzeit und nahezu alle später hinzugekommenen Kolonnensteine weist die Furkastrasse (UR 15.3) auf. Auch einige Abschnitte der Klausenstrasse (UR 7.3) können als Baudenkmal einer klassischen, wenn auch jungen Alpenstrasse aufgeführt werden. Ihr Reichtum an trocken oder mit Zement gefügten, häufig grobblockigen Stützmauern über viele Kilometer Länge war beeindruckend, nicht weniger auch die Felsenpartie oberhalb von Urigen. Beim Ausbau Ende des 20. Jahrhunderts ist allerdings ein Teil davon zerstört worden.

Bergwege

Bergwege werden im Wandertourismus von weniger anforderungsreichen Wanderwegen unterschieden. An dieser Stelle soll vor allem ihr geringer Ausbaustandard betont werden. Über weite Distanz sind sie nämlich durch blosser Begehung als Wege entstanden, andernorts fügte man ohne grossen Aufwand Steine zu Stufen oder legte mit etwas mehr Aufwand Holzprügelstufen

Viele alte Urner Wege weisen Pflästerungen auf: Blocksteinpflasterung vor der St. Karlskapelle in Hospental (links; UR 1.3.5); Randbefestigung mit Platten am alten Talweg bei Hospental (rechts; UR 15.1).



an. An Orten, an denen man eine Wegfläche erst schaffen musste, konnte auch das Ausschroten des Weges im Felsen notwendig werden. Häufig sind SAC-Hütten das Ziel von Bergwegen, und manchmal engagierten sich deshalb die einzelnen Sektionen des Alpen-Clubs für die Wegverbesserung und einen entsprechenden Unterhalt.

Stiege, Stufenwege

Das Urnerland besitzt vielfach steile Hänge. Um den Aufstieg für Mensch und Tier zu erleichtern, brachte man oft Stufen in die steilen Wege ein. Vor allem der mit schwerer Last auf- oder absteigende Bauer schätzte Steighilfen ohne allzu hohe Stufen. Dafür kamen Steinblöcke, mit Platten belegte Geländestufen, Erdstufen mit Prügelabschluss oder auch in den felsigen Untergrund eingeschlagene Tritte in Frage.

Der Saumweg bei Stutz in der Gemeinde Silenen (UR 3.3.1) ist beidseits von Trockenmauern begrenzt.



Gepflästerte und mit Platten belegte Wege

Fast alle Viehfahrwege sind über kürzere oder längere Distanz auch mit einer befestigten Wegoberfläche versehen. Damit werden Erosion und Eintiefung des Weges gehemmt. Es gibt aber in Uri auch gute Platten- und Pflasterwege, die primär von Menschen benutzt wurden.

Traditionell gebaute landwirtschaftliche Erschliessungswege

Nach dem Zweiten Weltkrieg begann auch in den Urner Berggebieten die Mechanisierung der Landwirtschaft. Zu den schon viel älteren Heuseilen und Transportbahnen kamen nun Mähmaschinen und Fahrzeuge als Arbeits erleichterung. Für diese musste erst ein Wegnetz ausgebaut werden: bestehende Fusspfade wurden verbreitert und die neuen Trassees erhielten vielerorts trocken



Die in den Fels gesprengte Passage bei «Loch» ist ein attraktives Teilstück des Erschliessungsweges zur Alp Ober Stafel (UR 372).

gemauerte Lesesteinstützmauern und gepflasterte Oberflächen.

Militärwege, Militärstrassen

Militärische Verkehrswege gehörten im Gotthardgebiet zur Feinerschliessung der befestigten Landschaft, in welcher der Zugang für mobile Einheiten sichergestellt werden sollte. Es ist kein Zufall, dass sich das Militär auch am Bau der Alpwege ins Witenwasserental und in die Unteralp beteiligte (UR 105, 103). Dazu kamen Wege zu den Stellungen auf dem Bänzberg und auf dem Stöckli sowie die Strasse auf dem Hinteren Berg beim Bänzberg-Fort (vgl. S. 48 f.), über die schwere Munition zu den nach Süden gerichteten Kanonen transportiert werden sollte.

Gesprengte Wege

Mit dem vom Mönch Berthold Schwarz erfundenen Schiesspulver konnte man Fels sprengen. Doch auch früher hatte es bereits Möglichkeiten gegeben, kleinere «Sprengungen» durchzuführen, etwa die Methode der Frostsprengung: In Spalten und abflusslose Löcher wurde vor einer Frostnacht Wasser gegossen – das Ausdehnen des Eises spaltete den Fels weiter. Die Holzkeilmethode nutzte die «Sprengkraft» des befeuchteten, aufschwellenden Holzes. Bei «Wasserschöckmethoden» wurde ein durch Feuer erhitzter Fels schlagartig mit Wasser gekühlt, was zu Spalten im Gestein führte.

In Uri ist der Einsatz von Schwarzpulver für das Jahr 1652 verbürgt. Damals erweiterten Knappen in Stuben am Bristen, auf einer Höhe von 2000 Metern ü. M., einen

Stollen, um zu einer Silber führenden Erzader zu gelangen. Von wesentlich grösserer Bedeutung war der Einsatz von Sprengpulver beim Durchbruch des Urnerlochs 1707/08.

Viele Wege zu Hochalpen mussten für die Rinder erst geöffnet werden. In felsigen Partien sprengten die Hirten Wege oder schlugen sie mit Spitzhacke und Brecheisen aus. Ein schönes Beispiel dafür ist die in die Felswand eingesprengte Erschliessung der Alp Ober Stafel oberhalb der Ruosalp (UR 372).

Forstwege, Reistgassen

Nach dem Bau der Gotthardbahn wurde der Schutz der Wälder bzw. das Aufforsten der Berghänge im Reusstal zu einem nicht nur urnerischen Anliegen. Die Bahn musste vor Murgängen, Steinschlag und soweit als möglich auch vor Lawinen geschützt werden. Dagegen boten geschlossene Hochwälder den besten Schutz. Waldübernutzung, Ziegenfrass und die Ausdehnung der Rinderweiden hatten im Land aber nur noch kleine Reste des einstigen Bestandes übrig gelassen. Am prekärsten war die Lage in Urseren und oberhalb von Altdorf und Flüelen. Bald ging man an das Wiederaufforsten und legte dabei Wege an. Beim Ausbau dieses Wegnetzes im Bannwald oberhalb Altdorfs kombinierte man die Ansprüche einer geordneten Nutzung in Form von Reist- und Schlittwegen mit entsprechendem Steinschlagenschutz. Dazu legte man auf der Talseite gemauerte Wälle an, welche die herabstürzenden Felsmassen auffangen konnten. Die Erschliessung des Bann- und Gruonwaldes (UR 316) ist dafür beispielhaft.

Brückenstellen im Kanton

Uri – auch ein Brückenland

Aus historischen Dokumenten können wir recht häufig auf Brückenstellen schliessen. Oft sind wir aber unsicher, wie die Brücken früher beschaffen waren: Handelte es sich um schmale oder breite Holzstege, wiesen sie gemauerte Widerlager oder vielleicht sogar Zwischenstützen auf, oder bestanden die Brücken aus einem oder mehreren Steinbogen?

Einige Holzbrücken waren gedeckt, was ihre Lebensdauer verlängerte – doch benötigte man für den Bau aber auch mehr Holz. Die Zeitdauer, bis ein aus Holzstämmen mit quer liegenden Prügeln oder Brettern bestehender Steg ersetzt werden muss, beträgt in unseren Breitengraden kaum sieben Jahre. Die (Stein-) Bogenbrücken hielten wesentlich länger, waren jedoch sehr teuer. Man weiss, dass zum Beispiel die Bogen der Häderlisbrücke von 1652 mit Eisenklammern gesichert wurden, damit sie nicht in der Breite auseinanderfielen. Für diese Brücke wurde auch Mörtel verwendet, während man vom Gebrauch ungelöschten Kalks bei Brücken in Ursern weiss. Im nördlicheren Uri war der Kalk weniger rar – Kalköfen gab es zum Beispiel bei Rinächt oder (heute noch) in Isenthal. Nachstehend werden einige wichtige historische Brückenstellen in Uri aufgeführt.

1) Isenthal (UR 11.0.2)

Die Steinernen Brücke in Isenthal zwischen Wiler/Ringli und Gubeli ermöglicht den Übergang über den in einem tiefen Tobel fliessenden Isitaler Bach. Sie hiess auch «niederste Brücke» und bestand schon vor 1567 aus Stein.

2) Isenthal (UR 260.2)

Die heutige Steinbrücke bei Heissrüti entstand mit dem Bau der Strasse ins Chlital 1914, die vor allem für die Holzabfuhr bestimmt war.

3) zwischen Seedorf und Altdorf (UR 12)

Ein Plan mit der mäandrierenden Reuss von 1840 zeigt einen Weg, der den noch nicht korrigierten Reglernbach mit einer Brücke quert. Obwohl die Brückenstelle sich damals aufgrund des veränderlichen Flussbettes der

Die Brückenlandschaft Teufelsbrücke (28) in der Schöllenen. Im Hintergrund die Gotthardstrassenbrücke von 1830, ganz hinten die Brücke der Schöllenenbahn, vorne links ist ein Teil des flachen Bogens der Brücke von 1956 zu erkennen. Vor der Strassenbrücke von 1830 stand bis zum Einsturz 1888 die Saumwegbrücke von 1595.





Reuss jeweils leicht verschoben hat, dürfte sie immer ungefähr im heutigen Bereich gelegen haben.

4) zwischen Attinghausen und Altdorf (UR 374)

Diese Brückenstelle liegt in der Nähe der Einmündung des Schächens in die Reuss. Es ist auch hier während Jahrhunderten am Standort der heutigen Attinghauser Brücke kein fester Übergang zu vermuten, sondern eher eine ungedeckte Holzbrücke bzw. ein mit Karren befahrbarer Steg. Im 19. Jahrhundert bestand eine bessere, gedeckte Holzbrücke. Sie wurde 1897 abgerissen und anschliessend durch eine Stahlfachwerkbrücke ersetzt.

5) Zwischen Altdorf und Schattdorf (UR 2)

Wo die Gotthardstrasse über den Schächen führte, stand um 1820 eine breite, ungedeckte Holzbrücke. Die Schächenskapelle nebenan stammt von 1654.

6) Hartolfingerbrücke bei Bürglen (UR 7.3.1)

Eine Radierung von Gabriel Lory (um 1790) und eine Zeichnung von Catlow (von 1817) zeigen eine gedeckte Holzbrücke. Wir wissen aber, dass auch noch später zu gewissen Zeiten nur Holzstege bestanden. Sicher ist die Hartolfingerbrücke eine der meistbenutzten Brücken in Uri, die Brückenstelle dürfte so alt wie Bürglen und Altdorf sein. Der heutige Steinbau stammt von 1867.

7) die Brücke bei Brügg, Sigmanig (UR 7.1.2)

Die Steinbogenbrücke bei Brügg datiert von 1582; vorher soll hier eine 30 Fuss hohe Holzbrücke gestanden haben, von der man 1460 bei hohem Stand Wasser aus dem Schächen habe schöpfen können. Auf eine Brücke wird 1297 erstmals Bezug genommen.

8) Reusssteg zwischen Erstfeld und Taubach

Zwischen Erstfeld und Taubach muss schon immer ein Steg bestanden haben. Wir wissen, dass zur Winterszeit in Wiler und in der Pfaffenmatt einfache Holzstege gebaut wurden, da die Reuss normalerweise Niederstand hatte. Als sich 1799 hier die französischen und russischen Truppen gegenüberstanden, bestand ein 2 Meter breiter Holzsteg mit gemauerten Widerlagern und zwei gemauerten Zwischenlagern, wie ein Stich von 1800 zeigt.

9) Steinbrücke bei Sagerberg (UR 210.0.2)

Es existiert eine undatierte Zeichnung jenes Schwibbogens bei Sagerberg, der ein Vorgänger der heutigen Brücke war. Der Weg auf dem Bogen steigt zur Mitte hin

an. Möglicherweise wurde nur die Fahrbahn der später erbauten, heutigen Strasse entsprechend angehoben.

10) Steg über den Chärstelenbach (UR 2.1.12)

Der alte Steg mit gemauerten Widerlagern soll den Chärstelenbach etwa 35 Meter weiter oben überquert haben. Er gab dem Weiler mit seinen Gasthäusern, den Schmieden und Holzkohlenmeilern den Namen «Amsteg».

11) Plattibrücke (UR 3.4.3)

Wohl bestand hier früher ein Steg über die Reuss. Heute ist die Plattibrücke die einzige mehrbogige Brücke der alten Gotthardstrasse. Sie wurde 1820–1830 gebaut und weist eine beträchtliche Steigung auf.

12) Wehribrücke bei Bristen über den Chärstelenbach (UR 516)

Die Strasse nach Balmenegg wurde 1910–1912 gebaut. Damals muss auch eine erste bessere Wehribrücke errichtet worden sein. Die heutige stammt von 1967.

13) Brücke bei Breitensteg (UR 3.2.4)

Dieser Übergang ist vom Tal her die erste mögliche Brückenstelle über den Intschialp Bach. Sie wird 1764 erstmals namentlich erwähnt.

14) Intschialpbach (UR 3.4.4)

In der Schlucht des Intschialpbachs bestand ein kleines Alaun-Bergwerk, wo man auch Bleikies gewann. Die Schlucht war für eine Brücke zu breit und konnte erst beim Bau der Gotthardstrasse in den Jahren 1820–1830 mit einem kühnen Steinbau überbrückt werden.

15) Graggerhofstatt (UR 3.4.4)

Wie die unter 14) beschriebene Brücke entstand auch diese erst mit dem Bau der Gotthardstrasse. Auch hier überrascht der schöne, hohe Steinbogen.

16) Meitschligenbrücke (UR 3.4)

Der Historiker Alois Kocher fand an der Reuss rund 250 Meter oberhalb der heutigen Gotthardstrassenbrücke



Brücken am Gotthardweg (von oben nach unten): Brücke bei Breitensteg über den Intschialpbach (13; UR 3.2.4); Mühlebrücke bei Wassen, 1987 zerstört (20; UR 3.4.7); «Römerbrücke» bei Firt, Hospental (30; UR 15.1.1); Saumwegbrücke in Hospental (31; UR 1.2.9).



Ein Bijou – ehemalige Brücke der Klausenpassstrasse mit Steinbogen und Randsteinen bei Urigen im Schächental (36; UR 7.3.2).

(bei Dangel) noch die Widerlager des hier einst bestehenden Steges.

17) Fellibrücke (UR 3.3.2)

Die Brücke im finsternen, berüchtigten Wassnerwald wird im frühen 18. Jahrhundert erwähnt. Sie soll «fast noch schrecklicher als die Teufelsbrücke» gewesen sein. 1769 wird sie als Holzbrücke mit gemauerten Widerlagern beschrieben, von denen eines noch nachzuweisen ist.

18) Wilerbrücke (UR 3.2.9)

Ein Steg dürfte hier schon bestanden haben, als der Weiler 1249 erstmals erwähnt wurde. Die heutige Brücke stammt aus der Bauzeit der alten Gotthardstrasse, vorher hatte hier eine Bogenbrücke bestanden.

19) Pfaffensprungbrücke (UR 3.4.6)

Wohl war diese Brücke schon im 18. Jahrhundert aus Stein gebaut; der Deutsche Christoph Meiners beschreibt sie 1784 in seinen Briefen als «schöne Brücke».

20) Mühlebrücke bei Wassen (UR 3.4.7)

Sie hiess auch «Meienreussbrücke». Eine gewölbte Brücke wurde 1764 neu gebaut oder repariert. Der Nachfolgebau der breiteren Gotthardstrassenbrücke wurde 1987 durch die Fluten der Meienreuss zerstört.

21) Brücke bei Wattingen / St. Joseph (UR 3.3.4)

Hier findet man beidseits der Reusschlucht 2 Meter breite, hoch aufgemauerte Widerlager der alten Saum-

wegbrücke. Gottlieb Sigmund Gruner erwähnt sie 1760. Daneben bestehen jüngere Strassenbrücken.

22) Schönibrücke (UR 3.4.10)

Die alte Schönibrücke wurde beim Bau der Gotthardstrasse nur verbreitert. Sie weist – wie die Teufelsbrücke von 1830 – Gneisplatten als seitliche Begrenzung auf.

23) Zollbrücke bei Göschenen (UR 1.2.1)

Es ist nicht genau bekannt, seit wann hier eine Brücke besteht. Bereits 1556 soll das alte Tor ersetzt worden sein; zu einer grösseren Renovation kam es 1897. Um die Göschener Reuss ohne Brücke queren zu können, müsste man recht weit taleinwärts gehen. Die aus der spätkarolingischen Zeit stammenden Fundamente der Kapelle deuten auf eine uralte Brückenstelle hin.

24) Schöllenenmättelibrücke (UR 1.3.1)

Eine Brücke beim Schöllenenmätteli und bei der Häderlisbrücke konnte wohl früher durch eine Umgehung über den «Bös Tritt» vermieden werden. Die heutige Brücke stammt aus dem Jahre 1830.

25) Häderlisbrücke (UR 1.2.4)

Die Häderlis-, Langen- oder St. Niklausenbrücke erscheint immer wieder in alten Bauakten. Die jüngste Brücke stammte aus dem Jahre 1701. Sie wurde 1987 vom ganz Uri heimsuchenden Unwetter zerstört und 1990/91 nach alten Aufnahmen und Vermessungen wieder neu aufgebaut (vgl. Abb. S. 5).

26) Spränggibrücke (UR 1.3.1)

Die Spränggibrücke – eine weitere Schöllenenbrücke – bestand wohl schon vor dem Bau der Gotthardstrasse um 1830 als Steinbau.

27) Ehemalige Tanzenbeinbrücke

Diese Brücke querte eine «Chäle» (Geländeeinschnitt), nicht die Reuss. Sie wird 1624 erstmals erwähnt: Damals kamen bei einem Lawinenunglück neun Personen ums Leben. Früher muss die Grenze zwischen Göschenen und Ursern hier verlaufen sein. Heute ist von der Brücke in der Galerie nichts mehr zu sehen.

28) Teufelsbrücke oder Stiebender Steg (UR 1.2.7)

Sie wird im Habsburger Urbar von 1305–1308 erstmals erwähnt. Die letzte Saumwegbrücke stammte aus dem Jahre 1595 und stürzte 1888 ein. Die Kunststrassenbrücke stammt von 1830, die heutige Strassenbrücke von 1955/56.

29) Twärrenbrücke (UR 1.2.7)

Erstmals wird diese Brücke in einem lokalen Urbar 1640 erwähnt. Es handelte sich um einen dem Fels entlangführenden Holzsteg, der nicht – wie auf älteren Abbildungen etwa dargestellt – an Ketten hing, sondern auf im Felsen verankerten Holzbalken abgestützt war.

30) «Römerbrücke» bei Firt, Hospental (UR 15.1.1)

Sie heisst auch Tenndlenbrücke. Früher gab es hier eine Furt, wie der Flurname «Firt» nahelegt. Wann die heutige Steinbogenbrücke erbaut wurde, ist nicht genau bekannt. 1957 wurde sie letztmals renoviert.

31) Saumwegbrücke in Hospental (UR 1.2.9)

Die Gotthardreussbrücke in Hospental wurde 1681 von Säckelmeister Johann Jakob Müller erstellt, der sich in einer Brückeninschrift verewigen liess. Der heute benutzte Übergang stammt aus der Zeit des Baus der Gotthardstrasse (1820er-Jahre).

32) Brücke bei Zumdorf (UR 15.1)

Heute steht hier ein Eisen-Holzsteg; bereits 1493 wurde aber ein Steg mit gemauerten Widerlagern gebaut.

33) St. Niklausbrücke bei Wiggen (UR 807.1.2)

Sie wurde auch Lochbrücke genannt, hat ihren anderen Namen aber von einem gleich nebenan stehenden Heiligtum. Schon früher dürften an dieser engen Stelle Stege über die Göschener Reuss geführt haben. Heute besteht keine Brücke mehr.

34) Brücke zwischen Wassen und Husen (UR 4.1.2)

Die so genannte Fedenbrugg – bis zum Bau der Kommerzialstrasse von 1811 nie mehr als ein Steg – hatte mehrere Standorte; früher überquerte sie die Meienreuss auch weiter norwestlich.

35) Gorezmettlenbrücke (UR 4.2, 4.2.5)

Sie ist eine schöne Steinbrücke über den Gorezmettlenbach, die 1813 erstellt wurde, wie die Inschrift in einem Schlussstein am Bogen verrät.

36) Brücke bei Urigen (UR 7.3.2)

Eine Brücke der 1900 eröffneten Klausenpassstrasse mit Steinbogen und Randsteinen wird von einer modernen Betonbrücke umfahren und ist in ihrer originalen Breite und im ursprünglichen Ausbau erhalten.



Die Gorezmettlenbrücke (35; UR 4.2.5), Baujahr 1813, ist eine Schlüsselstelle der unvollendeten ersten Fahrstrasse über den Sustenpass.

Der Gornerenweg

Der Gornerenweg im Stäuber Wald ist wohl der letzte Alpzugang in Uri, der ohne Zement gemauert wurde: ein Denkmal vergangener Wegbaukunst (UR 120, 120.2).

Das über 5 Kilometer lange Gornerental liegt oberhalb einer bewaldeten Steilstufe bei Gurt-nellen. Urkundlich wird es schon im frühen 14. Jahrhundert erwähnt. Die unterste Alpsiedlung, Spicher, liegt auf 1260 Meter ü. M. und bestand noch im 19. Jahrhundert aus vielen Ställen; damals lebte dort eine Familie das ganze Jahr über. Die höher gelegenen Grueben-, Bissig- und Ruepenstafel waren lediglich während der rund 75 Tage dauernden Alpsommerung des Viehs von Älplern bewohnt. Die im Besitz der Korporation Uri stehende Alp ermöglicht heute rund 100 «Kuhesset», in die sich etwa 20 Gurt-neller Bauern teilen. Auf je zwei «Kuhesset» muss die Alp vor der Alp-fahrt einen Tag lang «geschönt» (von Steinen geräumt) werden. Der

Warteggstein mit einer Inschrift des Alpknechts Josef Baumann, der während drei Jahren Hirt und danach bis 1922 insgesamt 50 Jahre lang Meistersenn war, verdeutlicht die Bedeutung des Älplertums in diesem Tal.

Der Gornerenkäse, der auch heute noch geschätzt wird, musste bis zur Jahrhundertwende auf Tragräfen oder auf dem Rücken der Saumtiere (Rinder und Pferde) nach Gurt-nellen oder nach Wiler hinuntergebracht werden. 1895 wurde mit dem Bau der Wasserfassung im Gornerental begonnen und eine Druckwasserleitung über Spicher ins Elektrizitätswerk von Gurt-nellen gelegt. Seither führt ein steiler, gepflasterter Weg in gerader Linie dieser Leitung entlang von Spicher nach Grueben. Dank der Inbetriebnahme einer Standseilbahn (seit 1926) von Wilder zu Pkt. 1120 in der Landeskarte (auf der Linie der Leitung) können heute vier Tonnen Material oder zwölf Personen pro Fahrt befördert werden. Auf dem Wegstück zwischen Pkt. 1120 und Grueben kann mit einem vom Seil gezogenen Wagen (ohne Schienen) eine Nutzlast von 400 Kilogramm befördert werden.

Der heutige Gornerenweg im Gorner Wald ist erst nach 1952 entstanden. Das Projekt entwarf Forstadjunkt J. C. de Weck. Der Weg ist wahrscheinlich der letzte nicht befahrbare Zugangsweg in Uri, der ohne Zement gebaut wurde. Er besticht durch das gute Trocken-mauerwerk, die Pflästerung und die Steinstufen. Das gute Baumaterial – Granit – wurde beim Aussprengen des Trassees gewonnen. In den Fünfzigerjahren wurden in Uri an Kunststrassen viele ältere Steinmauern ersetzt oder bei Verbreiterungen neu gebaut; diese bestehen aber durchwegs aus normierten Quadersteinen und sind häufig Blendwerk vor Zementmauern.

So ist der Gornerenweg ein letztes Zeugnis alter Weg- und Strassenbaukunst sowie eines heute nahezu vergessenen Maurerhandwerks.



Traditionelles Wegbauhandwerk, Baujahr 1956: Der Gornerenweg im Gorner Wald oberhalb Gurt-nellen.

Wegbegleitende Objekte

«Verkehr» bedeutet Bewegung von Menschen, Waren und Nachrichten. Er ist nicht nur auf Wege und Strassen, Führer und Transportmittel, sondern auch auf eine Logistik oder Infrastruktur angewiesen, also auf Institutionen, technische Anlagen und Gebäude am und für den Handelsweg.

In folgenden werden einige Elemente der Infrastruktur an wichtigen Verkehrswegen in Uri erwähnt; die Aufzählung wäre beliebig zu erweitern.

Treib (UR 20, 11, 11.0.7)

Treib ist in der Geschichte der Schweiz als Ort von Tag-satzungen bekannt geworden. Schon sehr früh dürften hier eine Fähre, ein Hafen, eine Sust und ein Wirtshaus entstanden sein.

Flüelen (UR 20, 5)

Für Gruonbach (nördlich von Flüelen) sind schon früh vom Fraumünster in Zürich bestellte Fährleute bezeugt.

Später kamen der Rudenzurm mit dem Reichszoll, der Hafen, die Sust, das Hospiz (später Spittel, für Mittellose) und Wirtshäuser hinzu.

Hospiz (Fremdenspital) Altdorf

Zur Verkehrsinfrastruktur gehörten ausserdem das Kornhaus und die Sust, einige renommierte Wirtshäuser sowie im 19. Jahrhundert eine grosse Fuhrhalterei.

Silenen-Dörfli (UR 2.1.10)

Der Meierturm des Fraumünsters, die 1354 erstmals erwähnte Sust, Brunnen, eine Schmiede, das Hospiz, Wirtshäuser und Ställe machen den Ort zu einer Relaisstation im Gotthardsaumverkehr.

Grosse und kleine Bauwerke entlang dem Weg: Der Rudenzurm, der alte Zollposten im Flüeler Hafen (links; UR 20, 5); der Meierturm des Zürcher Fraumünsters in Silenen-Dörfli (Mitte; UR 2.1.10); Bildstock bei Rüti oberhalb Amsteg (rechts; UR 550).

Wegbegleiter für den Gotthardverkehr

In Wassen steht ein Zollhaus; früher überspannte hier ein Bogen, unter dem der Gotthardverkehr durchführte, die Strasse. Ausserdem finden wir Brunnen, Wirtshäuser und ein Hospiz. In Göschenen wurde der Zoll an der Brücke





bezahlt (UR 1.2.1). In Andermatt sind Sust, Brunnen, Hospiz, Wirtshäuser, eine grosse Fuhrhalterei sowie mehrere Ställe Indiz für einen regen Handelsverkehr (UR 1.2.10). Und natürlich durften auch auf der Gotthard-Passhöhe Hospiz, Stallungen und Sust nicht fehlen.

Sakrale Ziele, sakrale Zeichen am Weg

Die Altdorfer Pfarrkirche St. Martin und die zwei weiteren Landeskirchen von Bürglen und Silenen dürften im 7. Jahrhundert entstanden sein. Erst im Spätmittelalter und in der Frühneuzeit kurten sich die übrigen Pfarreien ab; die Kirchleute von Göschenen oder Wassen beispielsweise bestatteten ihre Toten noch lange in Silenen. Ihr Kirchweg war gegen 20 Kilometer lang. Es gab am Weg Unterstände, wo man den Leichnam niederlegen konnte; sie dienten natürlich auch den Menschen unterwegs zum Schutz. Diese Unterstände unterschieden sich wohl kaum von den «Gruebi», die man noch heute an einigen wenigen Viehfahrwegen in Uri, etwa am Aufstieg nach Gibel in Flüelen (UR 302) findet. Auf den langen und einsamen Wegen, vor allem an gefährlichen Stellen, versicherte man sich gerne des göttlichen Beistandes oder der Fürbitte des heiligen Antonius oder der Gottesmutter Maria und stellte kleine Bildstöckchen an den Weg. Heute findet man unzählige kleine «Helgen» und Kreuze an den Wegen.

Der von Uri aus am nächsten gelegene grosse Wallfahrtsort ist Einsiedeln. Im Kanton selber pilgerte man zur Gotthardkapelle auf dem Hospiz, zur Jagdmattkapelle in Erstfeld (UR 2.1.3), zur heiligen Maria im Riedertal (UR 278), zur Loretokapelle in Bürglen (UR 7.1.2), zur Beigenkapelle (UR 304), zur Getschwilerkapelle im Schächental (UR 7.2), im 17. Jahrhundert zum aufkommenden Gnadenort Maria Sonnenberg in Seelisberg (UR 11, 11.0.6) und zu vielen anderen Kapellen und Kirchen im Land. Leider wurden alle steinernen Bildstöcke am Breitenweg in Erstfeld, der zur Jagdmatt führt, bis auf einen einzigen am Ende des 19. Jahrhunderts beseitigt; dafür ist der Stationenweg ins Riedertal zur Renaissance-Kapelle erhalten geblieben.

Zeichen weltlicher und kirchlicher Macht am Weg (von oben nach unten): das «Wegerhaus» am Gotthardmätteli (UR 25.3.2); der «Lanobardenturm» in Hospental (UR 1); der Galgen im St. Annawald bei Hospental (UR 1.2.8); die St. Josephskapelle in Wattingen (UR 3.3.4).

Altdorfs Gassen

Seit Jahrhunderten säumen Mauern die Grundstücke entlang der Wege in Altdorf – zunächst angeblich, um das «fremde Gesindel vom Gotthard» von den Häusern fernzuhalten. So entstand ein einmaliges Netz von Gassen (UR 370, 370.0.1).

Altdorf liegt auf der Nordseite des grossen Schuttkegels, den der Schächen im Reusstal seit der Nacheiszeit deponiert. Noch bis ins Mittelalter dürfte dieser Bergbach bei Unwettern plötzlich auf die Altdorfer Seite ausgebrochen sein und auf den Wiesen Schutt deponiert haben. Auch von Felsstürzen aus dem Bannwald her kamen immer wieder Steinblöcke an den Hangfuss zu liegen, so dass die ersten Siedler die Felder von Steinen räumen mussten. Sie legten das Material an den Wegrand, daraus entstanden Lesesteinwälle.

Die kleinaladeligen Vögte und Meier bauten im Hochmittelalter als Vertreter der klösterlichen und weltlichen Herrschaften in Altdorf aus dem Gesteinsmaterial ihre

hohen Wohntürme; der Chronist Johannes Stumpf stellt sie noch in seinem Bild des Fleckens Altdorf dar. Der feudale Adel wurde in der Neuzeit in der Machtausübung von den Magistratenfamilien abgelöst, die in den Offiziersdiensten unter den verschiedenen Königen, mit den Pensionen für die geworbenen Soldaten sowie in den Landesämtern reich geworden waren. Sie bauten nun ihre eigenen schlosschenartigen Repräsentationsitze und umgaben den weiten Umschwung mit hohen Mauern – wegen des fremden Gesindels vom Gotthard, wie sie betonten.

Geblichen ist die Gewohnheit, die Grundstücke entlang des innerörtlichen Wegnetzes in Altdorf mit Mauern abzugrenzen. So entstanden die hohlwegartig

Das Kapuzinerkloster Altdorf um 1785 in einem Kupferstich von J. Clausner nach einer Zeichnung von Carl Alois Triner. Gut sind die Altdorfer Gassen zu erkennen.





Der Aufstieg von der Pfarrkirche gegen das Kapuzinerkloster ist mit den hohen Mauern, der dichten Pflasterung und den integrierten Treppenstufen äusserst aufwändig gebaut (UR 370.0.1).

ausgeprägten Gassen, die sich schon auf einem alten Dorfplan nachweisen lassen, den Franz Xaver Triner im späten 18. Jahrhundert kopierte. Auch in einer Dorfansicht von Altdorf aus dem Jahre 1785, die Carl Alois Triner zeichnete (Abb. S. 38), sind die Gassen zu erkennen. 1799 brannte das Dorf nieder, die Mauern aber «überlebten» in erstaunlicher Anzahl weitere 200 Jahre.



Grund genug, um sie heute ins IVS aufzunehmen und so weiterhin zu erhalten!

Die Kapuzinergasse stellt unter den Gassen von Altdorf einen Sonderfall dar. Sie muss schon sehr bald nach dem Bau der ersten Kirche (1581) am Rosenberg entstanden sein. Auf jeden Fall bestand sie sicher schon 1629, wie das von Gedion Gesner signierte Hochaltarbild im ehemaligen Kapuzinerinnenkloster Attinghausen zeigt. Aus dem 18. Jahrhundert stammen Erlasse, die das Holzreisten auf dieser Gasse betreffen.

Nahezu alle Mauern sind weniger als 60 Zentimeter dick und zum Teil in ihrer Statik geschwächt. Sie sind fast ausnahmslos mit Kalkmörtel gefügt. Als Mauerkrone findet man verschiedene Formen: Platten, einen Abschluss mit senkrecht gestellten, plattigen Steinen und häufig einen Zementgiebel, der meist jüngeren Datums ist. Trotz des Mörtels und des Verputzes findet in und an den Mauern eine reiche Flora und Fauna ihren Lebensraum. In der Kapuzinergasse fallen zahlreiche Mauer-eidechsen auf und am Schybenplätzliweg hat Efeu die hohe Mauer überwachsen.

Dass das Erscheinungsbild der Gassen der Gemeinde Altdorf ein Anliegen ist, bezeugte der Gemeinderat im Januar 2000 deutlich, als er einen Grundsatzentscheid fällte, Beiträge an die Renovations- und Unterhaltskosten der Mauern zu leisten.

Die wegbegrenzenden Mauern des Schybenplätzliwegs sind bis 3 Meter hoch. (UR 370.0.1).

Der Chinzigpass

Vielleicht wurde der Chinzigpass schon in keltischer Zeit für weit- oder mittlräumige Wanderungen mit Schafen und Rindern benutzt. Das jedenfalls könnte man aus einer etymologischen Worterklärung schliessen, die den Namen Chinzig vom Keltischen Wortstamm «kwent» ableitet, der «hohlwegartiger Einschnitt» bedeutet. Internationale Bekanntheit erlangte der Pass erst am Ende des 18. Jahrhunderts als Fluchtroute des russischen Generals Suworow und seiner Truppen (UR 3050, 305.0.1).

Der Übergang über den Chinzig Chulm war früher in erster Linie der Viehfahrtweg der Urner Hirten zu den riesigen, über der Waldgrenze gelegenen Alpen von Seenalp, Wängi, Rindermatt, Matten und Galtenäbnet. Die 1350 geklärten Grenzen zwischen Uri und Schwyz, weit nördlich der Wasserscheide, lassen den Schluss zu, dass diese alpinen Weiden offenbar zuerst vom Schächental aus bestossen wurden, obwohl der Zugang von Schwyz und Muotathal näher gelegen hätte.

Vom ausgehenden Mittelalter bis zum Ende des «Welschlandhandels» (Export von Vieh nach Italien) dürfte der Chinzig Chulm von den Muotataler Bauern ebenso benutzt worden sein wie der Klausenpass von

den Linthalern: als Zugang zur Gotthardroute nämlich – zum Leidwesen der Urner, welche die Umgehung des Zolles in Flüelen keineswegs schätzten.

Für die Zeit vor den erst im 13. Jahrhundert einsetzenden Urkunden ist die Bedeutung dieser am westlichsten gelegenen Überquerung der hohen Bergkette zwischen Windgällen und Rophaien schwierig einzuschätzen. Der Chinzig Chulm stellt eine mögliche, allerdings nur im Hochsommer bis in den Herbst hinein gut begehbare Umgehung der Grawegg (bei Sisikon) dar. Als solche wurde sie denn auch militärisch von General Suworow im September 1799 benutzt. Für kurze Zeit fiel dem Chinzigpass in jener Zeit eine strategische Rolle zu, und er rückte ins Rampenlicht der Weltgeschichte.

Im unteren Teil des Chinzigwegs sind Abschnitte von traditionellen Scharlattenzäunen erhalten.





Der Oberbefehlshaber der russischen Armee, General Suworow, hatte nach den siegreichen Schlachten in Oberitalien gegen die französische Revolutionsarmee den Befehl erhalten, sich mit der österreichischen sowie der von Osten anmarschierenden russischen Armee unter Korsakow in Zürich zu vereinen und die Franzosen in ihr Land zurückzutreiben. Suworow standen drei operative Möglichkeiten zur Wahl, um gegen die französische Armee unter Masséna im Schweizer Mittelland und in den Voralpen zu ziehen: über den Grossen St. Bernhard, über den Splügen oder über den Gotthard. Der russische General wählte die letzte Möglichkeit. Unter grossen Schwierigkeiten und hohen Opfern an Menschen, Pferden und Geschützen gelang ihm der Durchbruch über den Pass und durch die Schöllenen.

Am 26. September 1799 zogen die russischen Truppen in Altdorf ein. Aber sie wurden von vorrückenden Teilen der Armee von General Loison bedrängt, die ihnen den Weitermarsch versperrten. Zudem lag der Vierwaldstättersee als Hindernis vor den Russen und den hinzustossenden Österreichern. Wie sollten die über 20 000 Soldaten, die Saumtiere und kleineren Geschütze innert nützlicher Frist über den See nach Brunnen gebracht werden? Unmöglich – General Suworow war in einer Sackgasse gelandet. Und dabei wusste Suworow nicht einmal, dass General Masséna die Alliierten am

Mächtige Lesesteinwälle verengen den Weg und leiten so Mensch und Vieh durch die Weiden.

25. September in einer Offensive besiegt und zum Rückzug über den Rhein gezwungen hatte! Entschlossen, sich wie befohlen mit Korsakow und den Österreichern zu vereinen, wählte Suworow den Ausweg über den kleinen Seitenpass des Chinzig. Die Kosaken mit ihren Pferden, die Geschütze und der schwere Tross zogen über den bei Schrotten im Schächental aufsteigenden Viehfahrtweg, die Infanterie benutzte zur schnelleren Überquerung des Passes den Aufstieg über Beigen und Rietlig. Die Truppen waren während des ganzen 27. Septembers bei Nebel und erstem Schnee unterwegs und kamen erschöpft im Muotatal an, das sie beim engen Ausgang mit der einzigen Brücke bei Wil (heute Suworowbrücke) von den Franzosen versperrt vorfanden. Als Suworow nun doch die Hiobsbotschaft von der Niederlage der Alliierten in der zweiten Schlacht bei Zürich erfuhr, blies er die Geplänkel mit den Franzosen ab. Die Russen verliessen das Tal über den Prigel- und Panixerpass und erreichten Chur als geschlagene, kaum mehr kampffähige Armee: Von den rund 22 000 Soldaten, die in Bellinzona, am Fuss des Gotthards losgezogen waren, blieben schliesslich nur noch deren 14 000 übrig.

Der Reistweg im Dräierwald

Der Holztransport in den steilen Wäldern der alpinen Regionen wurde erst spät mechanisiert. Bis weit ins 20. Jahrhundert liessen die Waldarbeiter die gefälltten Stämme wo möglich im Winter auf gefrorenem Untergrund ins Tal sausen. In stark bewirtschafteten Zonen errichtete man für den Holztransport spezielle Wege, die so genannten Reistwege. Ein besonders schöner Vertreter dieser Wegform findet sich noch heute im Dräierwald bei Bauen (UR 1500).

Im Staatsarchiv Uri finden sich Pläne und Abrechnungen der kantonalen Forstverwaltung, die sich auf den «Waldweg Dreherwald, Gemeinde Bauen» beziehen. Daraus geht hervor, dass von einem 1904 vorliegenden Gesamtprojekt eine Länge von insgesamt 520 Metern, und zwar einzelne Schenkel eines Zickzackweges, erbaut wurden. Das Gesamtprojekt Dräierwald vollendete man anscheinend erst 1920. Damals wurden die fehlenden Zwischenstücke sowie das Anfangs- und das obere Endstück gebaut, insgesamt 1245 Meter. Der Kostenvoranschlag von 12 700 Franken wurde dabei um 1600 Franken überschritten.

Soweit die nüchternen Daten aus den Akten. Der Dräierwald ist ein steiler Buchen-Eschen-Ahornwald. Heute finden sich im Bestand auch viele Weisstannen, die wahrscheinlich aus einer früheren Aufforstung stammen. Man kann sich leicht vorstellen, dass die Chol- und die Gärtlirüti im letzten Jahrhundert nahezu zusammengewachsen waren; schon seit Jahrhunderten hatte man offensichtlich im Tal Köhlerei betrieben, was zu einem grossen Holzbedarf geführt hatte. Die Forstverwaltung in Uri strebte nun eine geordnete Nutzung des Restbestandes an Hochwald an, den der Topographische Atlas (Blatt 382 Isenthal, 1895) zeigt – also weg von der Holzabfuhr in der Falllinie hin zu einem waldschonenden Abtransport der Langhölzer über einen Holzweg, der mit seinem Gefälle ein Reisten auf schneebedecktem Boden ermöglichte. Wie wurde diese Aufgabe im recht steilen Waldgelände gelöst? Mit einem in Kehren verlaufenden

Aufstieg, wobei einige Richtungsänderungen ziemlich spitzwinklig ausfielen – soweit der Plan!

Im Gelände findet man beachtliche Kunstbauten vor: einen 2–3 Meter breiten, gleichmässigen Aufstieg mit Durchstichen, Dämmen und gut drainierter Oberfläche. Das Wegtrassée ist über weite Distanz bewusst bergwärts



Der Reistweg ist mit grossen Lesesteinen untermauert. Der talseitige Wall soll die Stämme daran hindern, in die Falllinie zu rutschen.



geneigt gebaut. Aber besonders beeindruckend sind die vielen, teilweise aus enorm grossen Steinplatten trocken gemauerten Stützmauern. Sie sind durchschnittlich 1 Meter hoch, erreichen aber vielerorts auch die doppelte Höhe. Am höchsten ist die Aufmauerung der Wen-deplatte bei Unter Cholerüti: 4 Meter misst man hier zwischen Weg- und Geländeniveau. Das Baumaterial war hier im Felssturzgebiet des Dräierwaldes reichlich vorhanden und wurde wohl ziemlich unbearbeitet übernommen.

Nahezu durchgehend ist bergseits, wo keine Stützmauern stehen, eine Böschung zu finden, die – bis 2 Meter hoch – öfters den Fels- oder Blockuntergrund hervortreten lässt. Eine Seltenheit in Uri ist ein «Prallhang» für die bei vereister Oberfläche wohl frei talwärts gleitenden Stämme unterhalb von Ober Cholplatz: Hier sind in der langen Linkskurve des Reistweges talseits auf 25 Metern Länge Steinplatten an den Gegenwall gesetzt bzw. aufrecht gepflanzt, welche die heranschliessenden Stämme abweisen sollten, damit sie nicht die Bahn verkeilen. Ein steinerner Querabzugsgraben führt hier unter dem Gegenwall durch und leitet das Wasser aus dem Weg ab.

Der Prallhang in der Kurve des Reistweges ist mit grossen, steil gestellten Platten ausgestattet (UR 1500).

Die aufwändige Anlage macht einen weit gehend unbenutzten, jedoch nicht vernachlässigten Eindruck. Vom Bemühen, sie instand zu halten, zeugen die in regelmässigen Abständen aus der Bahn entfernten Steine. Wo die Fortsetzung, ein Fussweg nach Gärtlirüti, abgebrochen und nicht mehr benutzbar ist, hat wohl unlängst ein Erdbeben den Forstweg über 100 Meter Länge zerstört und unbenutzbar gemacht.

In diesem Reistweg hat sich der forstliche Wegbau in Uri ein stilles, unbeachtetes Denkmal geschaffen. Die kombinierten Wald- und Hangverbauungswege im Bann- und Gruonwald ob Altdorf und Flüelen (UR 316, 380) sind bekannter geworden. Ähnlich versteckt und ebenso beeindruckend ist aber die 1913 erbaute, zwei Kilometer lange Reistgasse im Teiftal oberhalb von Schattdorf (UR 274.0.1). Sie ist über weite Strecken ins Gelände eingetieft; das Aushubmaterial ist talseits zu einem soliden Wall aufgeschichtet.

Strassen am Sustenpass

Der Sustenpass spielte für den Handelsverkehr nie eine grosse Rolle, es gibt denn auch kaum Spuren eines durchgehenden Saumwegs. Wichtiger war aber seine militärische Bedeutung, wovon die Meienschanz oberhalb von Wassen zeugt. Als Napoleon Bonaparte 1810 das Wallis besetzte und die Passverbindungen mit hohen Zöllen belegte, sollte der Sustenpass den Bernern als Verbindung zum Gotthard dienen – das brachte ihm eine nie vollendete Fahrstrasse ein. Die grosse Zeit des Passes brach erst 1946 an: Seit der Eröffnung der touristischen Automobilstrasse erfreut sich der Pass bei motorisierten Ausflüglern ungebrochener Beliebtheit (UR 4).

Das Meien- und das Gadmental waren sicher schon im Hochmittelalter vom Reusstal beziehungsweise vom Aaretal her mit Gross- und Kleinvieh bestossene, lange Bergtäler. Zu einem Gütertausch zwischen den beiden Tälern bestand aber damals und auch noch Jahrhunderte später kein Anlass. Im Zuge des hochmittelalterlichen Landausbaus dürfte sich westlich und östlich des Sustens eine zahlenmässig geringe Bevölkerung angesiedelt haben. Damals, als Uri zu-

nehmend an Selbständigkeit gewann, wurde das Land sich auch seiner schwachen Grenzpunkte bewusst. Einer davon war der Susten. Nicht, dass man sich vor den Haslern gefürchtet hätte – diese waren ebenfalls im Begriff,

Von der Meienschanz oberhalb von Wassen sind heute nur noch einzelne Mauern erhalten (links). Auf der Guferalp schlängelt sich die 1811er-Strasse dem Hang entlang (rechts).





Diese Stützmauer mit den aus ihr herausragenden Randsteinen im Strassenstück zwischen «Chli Chelen» und der Passhöhe steht als eines unter mehreren Beispielen für die kunstvolle Wegbautechnik an der Sustenstrasse.

sich von den feudalen Banden loszulösen, und man pflegte mit ihnen seit je gutnachbarliche Beziehungen.

Nein, gefährlicher waren die Freiherren von Weissenburg und die schnell mächtiger werdende Stadt Bern. Schon früh dürfte man im Meiental schnell zu aktivierende Abwehreinrichtungen, einer «Letzi» (Schutzwall, Schanze) ähnlich, errichtet haben. Sie sollten aber erst später ins Blickfeld der 1334 zur Schirmherrschaft über das Hasli gekommenen Berner geraten, als sich die noch kleine Eidgenossenschaft religiös entzweite. Der Pass war während der Kappeler Kriege 1529–1531 sicher von Urner Truppen bewacht – und die Berner interessierten sich brennend, wie es denn um die Fortifikation im Meiental bestellt sei. In der Tat bestand im Dreissigjährigen Krieg, dem europäischen Höhepunkt der Auseinandersetzung zwischen Protestanten und Katholiken, ein Festungswerk, das als schwer einzunehmen galt: die Meienschanz. Auch von Urner Seite wurde damals ein Spionagedienst eingerichtet, denn um den kleinen See bei der Letzi mittels einer Sperre stauen zu können, benötigte man eine beträchtliche Vorwarnzeit, sollten vorrückende Berner Truppen damit ernsthaft behindert werden können. Die Berner ihrerseits organisierten eine Wachtfeuerkette im Gadmental. Man sieht, die Atmosphäre am Susten war hoch geladen, es kam aber glücklicherweise nicht zu einer militärischen Auseinandersetzung. Das war im ersten Villmergerkrieg nicht anders. Berner Späher, die man an der Meienschanz entdeckte, schickte man umgehend mit einem freundlichen Empfehlungsschreiben zurück...

1810 gliederte Napoleon das Wallis, zuvor ein zugewandter Ort der Eidgenossenschaft, als «Département du Simplon» an Frankreich an. Nicht das lange Bergtal, sondern der aus ihm herausführende Pass, der Simplon, lag im Blickpunkt des napoleonischen Interesses. Nicht zufällig liess er denn dort bis 1805 auch eine der ersten Kunststrassen in den Alpen erbauen.

Bern hatte einen intensiven Handel über Grimsel und Gries (oder Albrun, Nufenen) mit dem Piemont betrieben und sah diese Alpentransversale nun durch die Annexion des Wallis gesperrt: Sämtliche Pässe, von der Grimsel bis zum Sanetsch, waren mit französischem Zoll belegt. Sollte der Handelsweg möglichst weit über Berner Hoheitsgebiet verlaufen, so bestand als einzige Ausweichroute nur der Susten. Man trat mit Uri in Verbindung und unterbreitete das Projekt einer befahrbaren «Communicationsstrasse». Das Urner Wegstück sollte auf 20000 Gulden zu stehen kommen. Offenbar versprach man sich in Uri einiges an Handelsbelebung, sprich Zolleinnahmen, und richtete in Wassen einen Sustenzoll samt Zöllner ein. Die Rechnung wäre vielleicht aufgegangen, wenn wirklich die über 800000 Pfund Sbrinz, die im Jahr durchschnittlich über die Grimsel gingen, nun über die 1818 nach beschwerlichem Bau eröffnete neue Sustenstrasse geführt worden wären. Dem war aber nicht so. Als 1815 Napoleon gestürzt wurde und das Wallis zur Schweiz kam, war ein Grund für den Bau einer Sustenstrasse nicht mehr gegeben. Sie blieb denn auch bis in den Ersten Weltkrieg hinein wegen eines fehlenden Teilstücks von der Meienschanz bis



Verblendete Betonbogenbrücken und mit einem Eisenrohr verbundene Kolonnensteine sind typische Merkmale der Sustenpassstrasse von 1946 (oben); die «Useluegi» geben den Mauern ein raues Gepräge (unten).

Wassen nicht durchgehend befahrbar. Und 1818 ergaben sich bei der Abrechnung Mehrkosten von über 24 000 Franken; der Sustenzoll in Wassen brachte 1820 hingegen ganze 104 Gulden ein!

Auch für den Bau der Gotthardfestung Ende des 19. Jahrhunderts war die definitive und militärtaugliche Erschliessung des Sustens offenbar kein Thema. Später gab es zwar einige weitere Vorstösse – so war etwa eine Adhäsionsbahn geplant –, aber es fehlte an der spürbaren wirtschaftlichen Notwendigkeit, eine Fahrverbindung über den Pass zu realisieren. Der Susten lag nämlich von den grossen Fremdenverkehrszentren des Berner Oberlandes zu weit entfernt, so dass auch das touristische Interesse nicht gross war – bis das Automobilzeitalter seinen Anfang nahm.

1937 nahm das Urner und Berner Stimmvolk das Projekt einer neuen Autostrasse über den Sustenpass an. Sie sollte mehr als eine blossе Nutzstrasse sein: Breit und schön fürs Auge sollte sie werden – deshalb verkleidete

man die Zementmauern mit Bruchsteinen. Die Strasse sollte Ausstell- und Picknickplätze aufweisen, damit die Fahrer die Alpenwelt vom Auto aus bewundern konnten und, last but not least, die Steigung der Strasse sollte die Motoren der damaligen Automobile nicht überfordern. 1938 begann man mit den Arbeiten und nutzte während des Zweiten Weltkrieges das Arbeitskräftepotenzial der (polnischen) Internierten. Am 7. September 1946, ein Jahr nach Kriegsende in Europa, wurde die neue Sustenstrasse offiziell dem Verkehr übergeben. An jenem Tag überquerten 15 000 Autos den Pass!

Die neue Strasse folgt einer anderen Linienführung als die 1811er-«Communicationsstrasse». Auf Urner Seite nur während der Strassenbauzeit 1938–1946 rege benutzt, wurde die alte Strasse von einem Tag auf den andern zu einem Baudenkmal. Mit ihren zahllosen Trockenstützmauern in einer über weite Distanz wenig beeinträchtigten Landschaft versetzt diese frühe Kunststrasse die Betrachtenden noch heute in eine andere Zeit.

Eine Verbindung mit vielen Funktionen

Von Treib nach Seelisberg

Zuerst waren es Bauern und Wallfahrer nach Maria Sonnenberg, die den Weg vom Hafen Treib nach Seelisberg nutzten. Später kamen Rütli-Besucher dazu und dann Touristen: ein in jeder Hinsicht steiler Aufstieg (UR 11.0.6, 11.0.7, 246, 1410, NW 686).

Maria Sonnenberg im heutigen Dorf Seelisberg gewann als Wallfahrtsort in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts an Beliebtheit. Zuerst stand an der Stelle, an der ein Hirtenknabe im Wald ein Marienbildnis entdeckt haben soll, ein Bildstock, später eine Kapelle. Ein Nachfolgebau aus Holz wurde 1588 errichtet. Der Wallfahrtsort erfreute sich weit über die Innerschweiz hinaus einigen Zulaufs. Die Wallfahrer von den nördlich des Vierwaldstättersees gelegenen Gebieten kamen gewöhnlich mit der Fähre bei Treib an, die Luzerner sollen im alten Fischerhof und Gasthaus Schwibogen, zwei Kilometer weiter westlich, an Land gegangen sein. Nach Seelisberg (oder Zingel, wie der Ort früher hiess) wählten erstere den direkt aufsteigenden Weg über Treibport, die Luzerner den alten Kirchweg über Breiten und Furli.

Der heute gepflästerte alte Weg zwischen Treib und Seelisberg oder ein ähnlich verlaufender Vorgängerbau könnte im Mittelalter auch als Transportweg einige Bedeutung gehabt haben. Im Gebiet von Schattenhalb und Unter Berg (beim Seeli) waren verschiedene Herrschaften, die Klöster Rathausen und Engelberg und vor allem das

Zürcher Fraumünster begütert. In Breiten gab es Äcker, am Seeli eine «Schweig» (ein auf Viehwirtschaft spezialisiertes Anwesen). Es ist naheliegend, dass die alljährlichen Zinsen auf dem Seeweg, das heisst über den Hafen Treib, weggebracht wurden.

Seelisberg, als abgelegenes Grenzgebiet am Vierwaldstättersee mit dem Hafen von Treib, wurde vom 15. bis ins 18. Jahrhundert gern als Ort für eidgenössische Tagsatzungen gewählt. Zu den Pilgern gesellten sich später Patrioten – die Besucher des Rütli. Und sogar ausgegrenzte Fahrende, Vaganten oder Kriminelle hielten sich gerne im Gebiet des Spreitenbachs und Brennwalds auf, wo sie mit den Behörden von Uri und Nidwalden Verstecken spielen konnten.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde Seelisberg vom Tourismus entdeckt; ein Besuch dieses Ortes versprach Ruhe und Abgeschiedenheit – und er war erst noch leicht von Brunnen aus erreichbar. 1838 lief das regelmässig zwischen Luzern und Flüelen verkehrende Dampfschiff auch Treib an. Angesichts des Pilgerverkehrs und der zunehmenden Zahl von Kurgästen schloss man sich zu einer «Tragergesellschaft» zusammen, welche die Güterspedition übernahm und die Gäste in Tragsesseln nach Seelisberg hinauftrug.

Zwischen 1872 und 1874 wurde die heute in mehreren Kehren aufsteigende Strasse von Treib nach Seelisberg erbaut. Sie kostete 69 196 Franken. Der Bezirk Uri leistete daran einen Beitrag von 30 000 Franken.

Nach dem Bau der Strasse wurden viele Träger arbeitslos und mussten umsatteln: Fuhrmänner, Kutscher, Pferdepfleger oder Schmiede waren jetzt gefragt. Im Sommer standen in der Hochblüte der Hotellerie 50 bis 60 Pferde im Einsatz. Als weiteres Personentransportmittel kam später die Zahnradbahn hinzu.



Der Weg bei Schwanden verläuft fast in der Falllinie; die Pflasterung ist stark überwachsen (UR 11.0.7).

Die Militärstrasse am Bätzberg

In den 1880er-Jahren erhielt das Gotthardmassiv umfassende militärische Befestigungen. Der Bau und Betrieb der Anlagen, die oft in hohen Bergregionen lagen, verlangte nach gut ausgebauten Strassen. Eine der eindrucklichsten Militärstrassen erschliesst von der Schöllenen aus das Fort am Bätzberg.

Ursern, «die Zitadelle mitten in den Alpen», wie das Tal schon 1832 in einem Brief an General Dufour beschrieben wurde, rückte nach 1882, als mit der Eröffnung der Gotthardbahn und dem Bau der Axenstrasse (1865) die Bedeutung des Gotthards als Verbindung zwischen Zentraleuropa und Italien noch einmal angestiegen war, ins Zentrum des Gesamtkonzeptes der Verteidigung der neutralen Schweiz. Im Jahre 1882 wurde das geheime Militärbündnis zwischen dem von Bismarck geprägten Deutschen Reich und Österreich-Ungarn durch die Aufnahme Italiens erweitert. Seit 1859 beunruhigte in Italien eine «Irredenta» genannte Bewegung die Schweiz mit ihrer Forderung nach der Einheit aller italienisch sprechenden Regionen. Die Schweiz baute – wie die andern europäischen Staaten – ihre Grenzbefestigungen aus, besann sich aber immer stärker auf ihren wichtigsten Trumpf: die Alpenpässe, insbesondere den Gotthard. Sie sollten dem Feind nicht offen zur Verfügung stehen. Die Gotthardeisenbahn mit dem Alpendurchstich machte die Schweiz besonders verwundbar und musste militärisch kontrolliert werden können.

Nach etlichen Vorarbeiten und gescheiterten Vorstössen übertrug das Militärdepartement 1882 Oberst Alphons Pfyffer von Altishofen die Erarbeitung einer Doktrin der Landesverteidigung. Er kam zum Schluss, dass der Besitz des Hochgebirges über den Besitz der ganzen Schweiz entscheide. In einer Reihe von Alpenrandbefestigungen sollte das Gotthardgebiet zum Réduit der Armee und gleichzeitig zur Operationsbasis für eine Südfront werden, die nicht an der Grenze zu halten wäre. Diese Ansicht war keinesfalls unbestritten. Gegner in zivilen, aber auch in militärischen Kreisen befürchteten, die Landesbefestigung entzöge der Armee bewegliche Truppen, sei ein nie zu vollendendes Werk mit unabsehbaren Folgekosten und gebe das Mittelland de facto dem Feind preis. Vor allem die welschen Kantone

bezeichneten sie schlichtweg als verfassungsgewidrig. Der bundesrätliche Antrag zum schrittweisen Ausbau der Landesbefestigung mit dem Herzstück Gotthard wurde 1885 aber dennoch angenommen.

Ab 1886 begannen die Arbeiten am Gotthard, wo verschiedene Werke am Tunnelportal der Gotthardbahn in Airolo, oberhalb von Airolo (Fort Airolo), am Gotthardpass selbst und an den Pässen San Giacomo, Furka und Oberalp vorgesehen waren. Bald kamen noch die Forts Bühl (Schöllenen) und Bätzberg hinzu. Es handelte sich dabei um betonierte Blockhäuser, gedeckte Artilleriestellungen und Bunker. Die Ausrichtung der sukzessive realisierten Projekte wies eine unübersehbare Spitze gegen Süden auf. In der Tat empfand die Schweiz in den 1880er-Jahren den Ausbau der Strasse im Val Formazza mit der Erweiterung bis auf den San-Giacomo-Pass, aber auch die Anlage anderer Militärwege in den italienischen Tälern, die an das Wallis und an Graubünden grenzen, als Affront. 1886 soll der italienische Generalstab Pläne für einen Truppendurchmarsch durch die Schweiz ausgearbeitet haben. 1895 betonte dagegen der italienische Ministerpräsident Crispi, die Gotthardbefestigung gegen Italien sei unberechtigt...

Das Fort am Bätzberg nördlich von Andermatt hat einen ausschliesslich südlichen Schiesssektor, wobei auch die Oberalpstrasse zu grossen Teilen im Schussfeld liegt. Es ist mit schwerer Festungsartillerie und Minenwerfern bestückt und dick mit Beton gepanzert. Für den Bau des Forts, aber auch für den Munitionsnachschub und die Truppenversorgung war eine rückwärtige Linie unabdingbar. Sie konnte nur im Berghang von «Hinterem Berg» liegen und in der Schöllenen ihren Ausgang nehmen.

Von Johann Peter Enderlin besitzen wir eine einzigartige Chronik des Baus dieser Bätzbergstrasse. Der bekannte Bauunternehmer aus Maienfeld unternahm mit



Die Militärstrasse im extremen Gelände hält auch dem Vergleich mit grösseren Kunststrassen im Alpenraum stand.

seinem Partner Johann Georg Wiher viele Wuhr- und Strassenbauten in der Ostschweiz und machte sich vor allem mit dem Bau der schwierigen Strasse von Weesen nach Amden im Jahre 1881 einen Namen.

Bei der Vergabe der Arbeiten an der Gotthardfestung waren aus Gründen der Geheimhaltung nur Schweizer Unternehmen zugelassen, womit der Kreis der Konkurrenten beim Wettbewerb um die Bözbergstrasse stark eingeschränkt wurde. Ausserdem schreckte die Unwirtlichkeit der Landschaft und des Klimas viele Baufirmen ab. Nur schon die Logierung der Arbeiter und der Bauleitung war ein Problem für sich, als die Firma Enderlin und Wiher das Projekt 1888 zugesprochen bekam. Das Holz für die erste Baracke auf dem Bözberg trug man noch ohne Weg und Steg hinauf. Unterwegs mussten an der nun vorangetriebenen Strasse neben Kantinen und Baracken auch Schmieden für den Unterhalt der Werkzeuge errichtet werden. Doch vorerst kamen die Mineure zum Zug. 50 000 Kubikmeter Fels waren zu sprengen, wobei auf die unterhalb liegende Schöllenenstrasse zu achten war; man war deshalb gezwungen, den Verkehr während der Sprengungen jeweils zu unterbrechen. Es war eine 4.50 Meter breite Strasse vorgesehen; zudem durften die Radien in den vielen Kehren nicht zu klein sein, sollten die Dampfmaschinen die Geschütze je bergaufwärts bringen können. Die Stützmauern der ausgebauten Wendeplatten erreichten deshalb eine Höhe

von bis zu 20 Metern. Dafür war das Baumaterial, das man beim Sprengen gewann, umso besser: bester Granit. Die Sprengarbeiten an der Bözbergstrasse waren nicht ohne Überraschungen. Einmal wurde eine grosse Felsnase instabil, bekam Risse und drohte die neue Strasse, aber auch die Strasse in der Schöllenen, unter ihren Massen zu begraben. Ihre Absprengung gelang aber ohne Schwierigkeiten. Ein anderes Mal entdeckte man in der Mitte des Berges eine kleine Höhle mit drei gut erhaltenen Skeletten: sie stammten von russischen Soldaten, die 1799 bei der Umgehung der Teufelsbrücke unter Suworow in der Höhle Unterschlupf gefunden hatten, aber erfroren waren. Man fand noch die Spitze einer russischen Standarte bei ihnen.

Im Hochsommer 1888 waren 300 Arbeiter im Einsatz, darunter viele Italiener. Was den Lohn anbelangt, erfährt man bloss, die Akkordbedingungen für Maurer und Steinmetze bei der gleichzeitig unternommenen Arbeit am Fort Bühl-Brückboden seien recht gut gewesen. Einmal soll es zu einem Streik gekommen sein, dem Enderli die Spitze brach, indem er die Unzufriedenen einfach entliess. Im zweiten Baujahr 1889 gerieten mehrere Arbeiter in einen Erdrutsch; es gab einen Toten und mehrere Schwerverletzte. Ende 1889 war die Bözbergstrasse vollendet und bewährte sich in der folgenden Ausrüstung des Bözberg-Forts mit schweren Krupp-Kanonen, die auf der Strasse hinauftransportiert wurden.

Ein einzigartiger Landwirtschaftsweg in Attinghausen

Die Mettlengasse

Gassen mit seitlichen Mauern oder Steinwällen, die das Vieh am ausscheren in die Weiden am Wegrand hindern, sind eine typische ländliche Wegform. Die 1901 vollendete Mettlengasse ist aber in ihrer Form einzigartig: Wie ein Kanal verläuft der kunstvoll gemauerte und gepflästerte Weg im Gelände (UR 290.1.1).

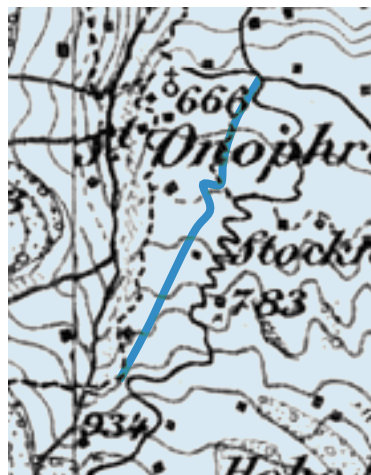
Die in der Falllinie angelegte Mettlengasse in Attinghausen führt von Mettlen an der St. Onophrius-Kapelle vorbei nach Berg und Tafleten und ist Teil des Surenenweges (UR 290.1). Wenn man das Blatt des Topographischen Atlas (TA) 403 Altdorf von 1880 mit der heutigen Landeskarte 1192 Schächental vergleicht, stutzt man allerdings erst einmal. Der im TA als schlangenförmige Linie eingezeichnete «Saumweg» (Viehfahrtweg) entspricht in der Landeskarte nämlich eher einer Wegführung weiter südöstlich der heutigen Gasse. Dem in den Kehren der Strasse nach Zierberg feststellbaren Wegrelikt (UR 458) kann der Passweg aber kaum entsprechen. Möglicherweise liegt hier eine ungenaue Kartierung durch den Kartographen des entsprechenden TA-Ausschnittes vor.

In einem Protokoll des Urner Regierungsrates vom März 1899 erfährt man, dass die Alpgasse nach Surenen sich bei Mittlen in schlechtem Zustand befinde und die Regierung als Verantwortliche für den Kantonsweg über den Surenen aufgefordert werde, den Weg zu verbessern. Am 14. Oktober desselben Jahres kam ein Vertrag der Baudirektion mit den Besitzern der an die Gasse

anstossenden Liegenschaften zustande. Daraus ist zu entnehmen, dass die neue Gasse auf 1.5 Meter Breite erweitert werden und beidseits Mauern erhalten soll. Diese sollen 10 Zentimeter auf einen Meter Höhe «Anzug» haben (also geneigt sein) und 1.1–1.2 Meter hoch sein. Mit der Hinterfüllung war eine Breite von 90 Zentimetern am Boden und 40–50 Zentimetern an der Krone vorgesehen. Es sollten die in der bestehenden Gasse vorhandenen und in den angrenzenden Liegenschaften vorzufindenden Steine zum Bau verwendet werden. Der Hinweis auf Sprengstoffeinsatz lässt die Annahme zu, dass es grosse Findlinge im offenen Land in der Umgebung des Weges gab. An der neuen Gasse sollte in der Zeit von Oktober bis April gearbeitet werden. Aus einer Abrechnung vom folgenden Dezember lesen wir, dass daran elf Arbeiter beschäftigt waren.

Der Monatsabrechnung entnehmen wir auch, dass in jenem Monat – wohl witterungsbedingt – nur eine Woche lang gearbeitet wurde. Die professionellen Maurer erhielten 3.50 bis 5 Franken pro Tag; die Handlanger waren wohl alles Bauern aus der Umgebung. Schilter Mathias hat als Anstösser den oben erwähnten Vertrag

Die 1901 fertig gestellte Mettlengasse soll zwar einem älteren Verlauf folgen. Auf der Erstausgabe des Topographischen Atlas 403 Altdorf von 1880 (links) findet sich allerdings kein Weg, der dem Verlauf der Mettlengasse auf der heutigen Landeskarte 1:25 000, Blatt 1192 Schächental, entspricht (rechts).





Links: Die Mettlengasse ist ein einzigartiges Zeugnis der Weggeschichte im landwirtschaftlichen Umfeld.

Unten: Die Stützmauern der Gasse bestehen aus grossen, unbehauenen Steinen, teilweise auch aus Bruchsteinen von Granitfindlingen.

mitunterschieden und war für die Steinbearbeitungswerkzeuge verantwortlich.

Die Bissig, Aschwanden, Gisler und Furrer haben in den Jahren 1899, 1900 und 1901. als das Werk schliesslich vollendet wurde, gute Arbeit geleistet. Die Hunderte von Metern langen Trockenmauern auf beiden Seiten der Alpgasse weisen immer noch keine grossen Schäden auf. Dies war nicht ohne dauerhaften Unterhalt möglich; dazu waren gemäss Vertrag die unterzeichnenden Anstösser verpflichtet.

Die Mettlengasse überrascht durch ihre Ausmasse und die gute und einheitliche Bauweise. Wahrscheinlich war schon der Vorgängerweg ziemlich stark eingetieft; eine künstliche Eintiefung hätte die Gefahr der Vernäsung nur noch erhöht und den Weg weiter vom angrenzenden, offenen Land isoliert. Für den Mauerbau war aber offensichtlich doch ein Aushub notwendig; das Material wurde unmittelbar neben der Gasse deponiert.



Flüelens Wandel im 19. Jahrhundert

Vom Hafen- zum Tourismusort

Während Jahrhunderten musste in Flüelen zwischen See- und Landverkehr gewechselt werden. Die Eröffnung der Axenstrasse (1865) und der Gotthardbahn (1882) machten diesen Umschlagplatz überflüssig. Flüelen wandelte sich zum Tourismusziel.

Oben: Reges Treiben im Hafen von Flüelen zur Zeit des Gotthardsaumpfads. Rechts im Bild ist die alte Sust zu sehen, der Stapelplatz der Gotthardsäumer. Stich nach Franz-Xaver Triner, um 1800.

Mitte: Auch nach der Eröffnung der Gotthardstrasse 1835 muss Flüelen auf dem Seeweg erreicht werden. Erst von hier sind Wagen Transporte ohne Umlad ins Tessin möglich. Dampfschiffe verschnellern gegen 1840 den Seetransport. Radierung nach Anton Winterlin, um 1850.

Unten: Zuerst die Axenstrasse (1865) und bald darauf die Gotthardbahn (1882) lassen Flüelens Bedeutung als Hafen schwinden. Dafür entwickelt sich der Ort mit seinem günstigen Klima zum beliebten Aufenthaltsort für Touristen, die mit der Bahn aus ganz Europa anreisen. Stich von Heinrich Siegfried nach Rudolf Dikenmann, um 1885.



Das Inventar

Seit den Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts ist unsere Kulturlandschaft rasanten Veränderungen unterworfen. Private und gewerbliche Bautätigkeit sowie die Infrastruktur für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft haben Eingriffe bewirkt, von denen besonders die Kleinformen der Landschaft betroffen sind. In diesem Zusammenhang sind auch zahlreiche historische Wege zerstört worden.

Vor diesem Hintergrund gab der Bund 1984 den Auftrag zur Erarbeitung des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz IVS. Die Aufgaben und Ziele des IVS gehen allerdings weit über den Bereich der Raumplanung im engeren Sinne hinaus.



Das IVS im Kanton Uri

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS ist eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen in der Schweiz. Als Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) steht es in einer Reihe mit dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Das IVS ist in dieser Form weltweit einmalig.

Die Grundlagen zum IVS sind im Auftrag des Bundes zwischen 1983 und 2003 erarbeitet worden. Die Aufgaben und Ziele des Inventars sind vielfältig:

- Es stellt für die Bundesbehörden ein verbindliches Instrument dar für den Schutz, die Pflege und Erhaltung der historischen Verkehrswege.
- Es bietet den Kantonen und Gemeinden eine Entscheidungshilfe bei ihrer Schutz- und Nutzungsplanung.
- Durch eine angepasste Nutzung und die Integration ins heutige Langsamverkehrsnetz leisten die historischen Verkehrswege einen wertvollen Beitrag zur Förderung eines nachhaltigen Tourismus.

Die Methode und das Produkt

Das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz NHG gibt bei Inventaren nach Art. 5 NHG die Einteilung in die Bedeutungskategorien *national*, *regional* und *lokal* vor. Diese Einteilung richtet sich einerseits nach der historischen Kommunikationsbedeutung einer Strecke, andererseits nach der morphologischen Substanz, also nach den im Gelände noch zu erkennenden Spuren der historischen Verkehrswege. Nur die Verkehrswege von nationaler Bedeutung finden gemäss NHG in das Bundesinventar Eingang. In der Regel bildet der «Topographi-

sche Atlas der Schweiz», die so genannte Siegfriedkarte vom Ende des 19. Jahrhunderts, zur Gegenwart hin die zeitliche Abgrenzung der Bearbeitung. Das in diesem und in früheren Kartenwerken verzeichnete Wegnetz wird nach einer selektiven Analyse – unabhängig von einer späteren NHG-Einstufung – im Gelände begangen, und die vorhandene Substanz wird festgehalten.

Diese Aufnahme bildet die Grundlage für die *Geländekarte*, die einen Teil der IVS Dokumentation darstellt. Mit Hilfe der historischen Literatur, alter Karten und von Bild dokumenten wird vorgängig oder parallel dazu die historische Kommunikationsbedeutung der Wegstrecken beurteilt und zusammen mit dem Geländebefund im *beschreibenden Teil* der IVS Dokumentation zusammengefasst. Sie bilden gemeinsam die Grundlage für die Einstufung der einzelnen Verkehrswege nach NHG, die in der *Inventarkarte* kartographisch festgehalten ist. Ausschnitte der Inventar- und Geländekarte sind auf der Umschlagklappe hinten in dieser Publikation wiedergegeben.

Das IVS im Kanton Uri

Die IVS Dokumentation zum Kanton Uri wurde in den Jahren 1988–1999 erarbeitet. Für die Geländeaufnahmen, die historischen Recherchen und die Redaktion der Texte zeichnet Andres Loepfe verantwortlich. Die kartographischen Arbeiten besorgten Werner Vogel, Eneas Domeniconi und Roland Stutz.