1 Eine Trockenmauer an der «Strada Romana» mit Mauerresten des Dazio Vecchio, einer ehemaligen Sust. (Foto: Nicola Capelletti/Pro Media Leventina)

Die Trockenmauerlandschaft in der Piottino-Schlucht

Fabio Janner, Hanspeter Schneider

Die Piottino-Schlucht war von den Anfängen des Gotthardverkehrs bis zum Bau der Gotthardbahn auf der Südseite des Passes stets die zentrale Schlüsselstelle, die es zu überwinden galt. Eine spezielle Bautechnik hat die mehr als 700-jährige Verkehrsgeschichte geprägt: der Trockenmauerbau. Dank der Verlegung der Fahrstrasse von 1934 in einen Tunnel sind in der Piottino-Schlucht die einzigartigen Spuren und mit ihr die verschiedenen Generationen von Trockenmauern in einer faszinierenden «Trockenmauerlandschaft» erhalten geblieben.

Zwar stellten auch die frühe Anlage eines Saumweges und später der Tremola auf der Südseite des Gotthardpasses hohe Anforderungen an den Wege- und Strassenbau, doch die grösste Herausforderung bildete stets die Piottino-Schlucht, die bis ins 16. Jahrhundert unpassierbar war. Bis dahin galt es, das Hindernis mit einer möglichst einfachen Umgehungsroute zu überwinden.

Die vermutlich älteste Linienführung steigt von Rodi über Prato und Dalpe auf, verläuft in grosser Höhe der Talflanke entlang und kehrt erst bei Faido wieder auf den Talboden zurück. Der Verlauf dieser Umgehungsroute wird erstmals in einem Dokument von 1311 im Zusammenhang mit einer Wegreparatur im Gebiet von Bolla bei Faido erwähnt. Ob dieser Saumweg bereits Teil eines überregionalen Verkehrs war, ist umstritten. Vermutlich handelte sich eher um einen lokalen Wirtschaftsweg.

2 Bei den Restaurierungsarbeiten an der Kantonsstrasse ist ein Teilstück der «Strada Urana» zum Vorschein gekommen. (Foto: Hanspeter Schneider/ ViaStoria)

Die «Strada Romana»

Unter der Herrschaft der Visconti, der Herren des Herzogtums Mailand, wurde um 1350 zwischen Rodi und Faido in der Mitte der Schlucht ein neuer Saumweg über den Ponte della Vicinanza gebaut. Im Vergleich zum früheren Saumpfad erreicht diese «Strada Romana» eine geringere Höhe und weist in der Weganlage mehr Bausubstanz auf. Ein Grossteil der heute noch sichtbaren Pflästerungen und Trockenmauern dürfte aus der Zeit der Visconti stammen. Die Verbesserung der Weginfrastruktur umfasste auch den Ausbau der Brücken und der wegbegleitenden Einrichtungen wie etwa des Dazio Vecchio, der vermutlich nicht nur die Funktion einer Zollstätte, sondern auch diejenige einer Sust, das heisst eines Warenumschlagplatzes und einer Raststätte hatte (Abb. 1). Die hohe bauliche Qualität des Saumpfades könnte zum später irrtümlich verwendeten Namen «Strada Romana» geführt haben, weil früher sorgfältig gebaute Strassen häufig mit dem Begriff «Römerstrasse» bezeichnet wurden. Stand beim ersten Saumweg noch der lokale Verkehr im Vordergrund, so dürften die Investitionen der Visconti in die «Strada Romana» in erster Linie ihren eigenen Handelsbeziehungen über den Gotthardpass gedient haben.

Die «Strada Urana», die Urnerstrasse

Nach der Schlacht von Giornico von 1478 wurde die Herrschaft der Mailänder durch die der Urner abgelöst, deren Landvögte bis zum Untergang der alten Eidgenossenschaft 1798 über die Leventina regierten. Damit waren die Urner für den gesamten Verkehr nördlich und südlich des Passes zuständig. Die rasche Überwindung der Piottino-Schlucht wurde für sie deshalb nicht nur für den Gotthardverkehr zur grossen Herausforderung, sondern auch für die Verwaltung der Leventina. Dass es die Urner waren, die als Erste nach einer direkten Verbindung durch die Schlucht suchten, lag auf der Hand. So realisierten sie Mitte des 16. Jahrhunderts die «Strada Urana», den ersten Saumpfad durch die Piottino-Schlucht, der die Reisezeit für die Säumer um mindestens zwei Stunden verkürzte. Der Bau dieses Saumpfades erforderte für die damaligen Verhältnisse enorme bauliche Massnahmen. Am nördlichen Eingang zur Piottino-Schlucht eröffneten die Urner 1559

3 Auf der Kantonsstrasse von 1819 verkehrte bis 1934 der gesamte Gotthardverkehr. (Foto: Nicola Capelletti/Pro Media Leventina)

den Dazio Grande, eine neue Zollstätte, die es ihnen erlaubte, an einer strategisch geeigneten Stelle den Zoll unter anderem für die Refinanzierung der Baukosten und für den Unterhalt des neuen Saumwegs einzuziehen. Das Recht, Zoll zu erheben, besass Uri durch einen Tagsatzungsbeschluss von 1515.

Ein Teilstück einer sorgfältig gebauten Trockenmauer aus der Zeit der «Strada Urana» wurde am nördlichen Eingang zur Piottino-Schlucht freigelegt. Es vermittelt heute noch einen Eindruck vom Aufwand und vom handwerklichen Geschick der damaligen Urner Wegbauer (Abb. 2). Mit der Überwindung der Piottino-Schlucht und den gleichzeitigen Weg- und Brückenverbesserungen in der Schöllenen hatten die Urner die Voraussetzungen für den endgültigen Aufschwung des Gotthardpasses als überregionale Verkehrsverbindung geschaffen. Während mehr als 250 Jahren vermochte die «Strada Urana» den bis Anfang des 19. Jahrhunderts zunehmenden Gotthardverkehr aufzunehmen.

Von der Kantonsstrasse bis zum Bau der Gotthardbahn

1798 endete die mehr als 300-jährige Herrschaft der Urner über die Leventina und mit ihr die Zuständigkeit für den Gotthardverkehr auf der Südseite des Passes. Und 1803 wurde das Tessin zum eigenständigen Kanton. Zur Förderung des Gotthardverkehrs baute der junge Kanton Tessin 1819 die sogenannte Kantonsstrasse, die erste Fahrstrasse durch die Piottino-Schlucht, deren Linienführung im Wesentlichen dem Saumpfad der «Strada Urana» folgte (Abb. 3). Doch die Piottino-Schlucht blieb auch im Zusammenhang mit der Fahrstrasse die aufwendige und anspruchsvolle Schlüsselstelle. So musste im südlichen Teil der Schlucht die Linienführung der Kantonsstrasse aufgrund von Felsstürzen und Wassereinbrüchen und der dadurch ausgelösten Zerstörung der Fahrbahn und von Brücken bis 1868 noch dreimal verändert werden. Der Wechsel der Fahrbahn von der einen Seite des Ticino-Flusses auf die andere führte zum Bau einer aufwendigen Strasseninfrastruktur. Dazu gehört am südlichen Eingang der Schlucht auch die Brücke von Polmengo. Sie wurde 1850/51 von Pasquale Lucchini gebaut und zählt im Alpenraum zu den schönsten Brücken des 19. Jahrhunderts (Abb. 4). Damit entstand innert nur fünfzig Jahren in der engen Schlucht auf kleinstem Raum eine einzigartige historische Verkehrslandschaft mit kunstvoll gebauten Brücken, Dämmen, Stützmauern und Galerien. Die sorgfältig trocken gemauerten Wegabschnitte und

4 Die 1850/51 erbaute Brücke von Polmengo am südlichen Eingang der Schlucht ist ein gut erhaltenes Denkmal der ehemaligen Kantonsstrasse (Foto: Fabio Janner/Pro Media Leventina).

5 Die «verlorene» Brücke im Wald als Symbol für den intensiven Kampf um den Verlauf der Kantonsstrasse im 19. Jahrhundert. (Foto: Nicola Capelletti/Pro Media Leventina)

Brückenreste sind zu einem grossen Teil bis heute erhalten geblieben.

Überlagert werden die Bauten der Kantonsstrasse von den ehemaligen Zufahrtswegen für den Bau der Gotthardbahn. Das Resultat dieser intensiven Strassenbautätigkeit ist ein faszinierendes Freilichtmuseum der Verkehrsgeschichte und des Strassenbaus des 19. Jahrhunderts. Bewegt man sich zu Fuss in dieser von einer üppigen Baum- und Strauchvegetation überwachsenen Landschaft, so fühlt man sich in einer surrealen, fast gespenstischen Umgebung mit geheimnisvollen Bauten in einer verlorenen Welt. In diesem Übergangsbereich von der Kastanienkultur zur alpinen Flora steht unvermittelt ein acht Meter hoher, trocken gemauerter Brückenkopf am Rande des Ticino. Während beim Brückenkopf auf der Landseite bis heute kaum ein Stein aus dem Mauerwerk herausgefallen ist, vermittelt die eingestürzte Brücke auf der Flussseite einen Eindruck von der Wucht des Wassers, mit der das massive Bauwerk im 19. Jahrhundert zerstört wurde (Abb. 5). Vom Brückenkopf führt ein breiter Dammweg mit mächtigen Stützmauern vom Ticino in den angrenzenden Kastanienwald. Einen Moment lang wähnt man sich auf einer kunstvoll gebauten tremolaähnlichen Prachtstrasse der Postkutschenzeit, bis der eindrückliche Damm der ehemaligen Gotthardfahrstrasse unvermittelt in einer meterhohen Dornenlandschaft wieder verschwindet. Nicht weniger geheimnisvoll tauchen in unmittelbarer Umgebung des Damms die deutlich sichtbaren Spuren des Eisenbahnbaus von 1872 bis 1882 auf. Parallel zum Tunneldurchstich am Gotthard mussten die Bahnbauer zur Überwindung der Höhenstufe der Piottino-Schlucht zwischen Rodi und Faido einen Kehrtunnel bohren. Die noch bestens erhaltenen Bauten lassen die prägende Epoche der Eisenbahngeschichte wie in einem Film aufleben: ein ehemaliges Schutzhaus, in dem die italienischen Bauarbeiter sich verpflegen konnten, eine sorgfältig trocken gemauerte Baustrasse, auf der Aushubmaterial aus dem Tunnel abtransportiert wurde, oder die leicht verkohlte Höhle, die der Kühllagerung des Sprengstoffs diente. Eine spezielle Art von Trockenmauern aus der Zeit des Eisenbahnbaus bilden die auffälligen rollierten Böschungen entlang der Fahrstrasse (Abb. 6). Ein weiteres Meisterwerk des Trockenmauerbaus ist der Wasserkanal, den die Eisenbahnbauer auf der linken Flussseite des Ticino erstellt hatten, um das Wasser direkt auf ihre Baustellen zu leiten. Dass die Trockenmauern des Wasserkanals in unmittelbarer Nachbarschaft des Fliesswassers des Ticino seit 1872 jedes Unwetter und Hochwasser weitgehend unbeschadet überstanden haben, zeugt von der aussergewöhnlichen Qualität der Anlage.

Nach der letzten Verlegung der Fahrbahn 1868 erfuhr der Verlauf der Gotthardstrasse durch die Piottino-Schlucht bis in die Zwischenkriegszeit keine grundlegenden Veränderungen mehr. Für die Ansprüche des aufkommenden Automobilverkehrs genügte die Fahrstrasse durch die Piottino-Schlucht jedoch nicht mehr. So wurde 1934 eine neue Linienführung gewählt, die unmittelbar nach dem Dazio Grande die Piottino-Schlucht in einem Tunnel umgeht.

6 Eine Trockenmauer zur Geschichte der Gotthardbahn: Eine rollierte Böschung mit Steinsatz als Erosionsschutz für Bahn und Strasse. (Foto: Hanspeter Schneider/ViaStoria)

Damit schien die eindrückliche Geschichte der Piottino-Schlucht als Schlüsselstelle des Gotthardverkehrs abgeschlossen. Nach der Sperrung für den Fahrverkehr blieb die Kantonsstrasse durch die Schlucht über Jahrzehnte dem allmählichen Zerfall überlassen. Doch 1963 rückte die Piottino-Schlucht beim Bau der Autobahn durch die Leventina noch einmal für kurze Zeit in den Fokus der Verkehrspolitik und der Strassenplaner. Der Abschnitt zwischen Giornico und Quinto mit der Schlucht im Zentrum hatte sich als das schwierigste und umstrittenste Teilstück des Tessiner Nationalstrassenbaus herausgestellt. Nach langen Auseinandersetzungen und Querelen gelang es, eine Lösung zu finden, die das Dorf Faido und die Piottino-Schlucht fast vollständig verschonte. Eine der bedeutendsten historischen Verkehrslandschaften der Schweiz und mit ihr eine einzigartige Trockenmauerlandschaft konnten so vor der Zerstörung bewahrt werden. Allein dieser Umstand aber konnte die Kantonsstrasse durch die Piottino-Schlucht in den folgenden dreissig Jahren nicht vor dem fortschreitenden natürlichen Zerfall bewahren.

Von der Stiftung Pro Media Leventina bis zur ViaGottardo

Dass die Geschichte dieser faszinierenden Schlüsselstelle des Gotthardverkehrs trotzdem weitergeschrieben werden kann, verdanken wir dem Winterthurer Bauingenieur Rodolfo Steiner und dem Verein Pro Media Leventina. Steiner war im Kraftwerkbau in der Leventina tätig. Er beteiligte sich sehr engagiert an den erwähnten Diskussionen um die Linienführung der Autobahn in der Leventina und kämpfte ganz speziell um die Erhaltung der Schlucht als Denkmal des Gotthardverkehrs. Leider war es ihm nicht vergönnt, den positiven Ausgang der teils heftigen Auseinandersetzungen nach vierzehnjährigem Engagement zu erleben. Er starb 1973. Sein testamentarisches Vermächtnis schuf jedoch die Voraussetzungen für die spätere Rettung der Schlucht. Steiner hinterliess den «Fonds Rodolfo Steiner Pro Media Leventina» mit dem Zweck, «Handlungen zu ermutigen zum Schutz der mittleren Leventina vor schädlichen Eingriffen gegen die Natur und zur besseren Zugänglichkeit für hier Erholung suchende Personen». Aus dem Fonds ist der Verein Pro Media Leventina entstanden, der sich 1993 an das Grossprojekt der Sanierung der nicht mehr begehbaren ehemaligen Kantonsstrasse durch die Piottino-Schlucht machte. Nach einer zeit- und kostenintensiven Sanierung, die in verschiedenen Bauetappen fast zehn Jahre dauerte, konnte am 27. September 2003 die ehemalige Fahrstrasse des Gotthardverkehrs in der neuen Funktion als Wanderweg feierlich wiedereröffnet werden.

7 Die Folgen eines Unwetters im Jahr 2013: Ein Trockenmauerabschnitt der Kantonsstrasse wurde unterspült und vollständig zerstört. (Foto: Nicola Capelletti/Pro Media Leventina)

Fast zeitgleich mit der Wiedereröffnung der Kantonsstrasse durch die Piottino-Schlucht startete ViaStoria das Projekt Kulturwege Schweiz mit zwölf Hauptrouten, darunter der ViaGottardo, die als Wanderroute von Basel respektive Schaffhausen nach Chiasso die Geschichte des Gotthardverkehrs beinhaltet. Damit stand die über fünfzig Jahre dem Zerfall preisgegebene Schlüsselstelle wieder im Mittelpunkt einer nationalen Route (www.viagottardo.ch), diesmal einer Wanderroute. Als weiterer Höhepunkt wurde die ViaGottardo 2011 als letzte von insgesamt sieben nationalen Routen ins «Wanderland» von SchweizMobil aufgenommen, dem Netzwerk für den Langsamverkehr (www.schweizmobil.ch/de/wanderland/route-07.html).

Der Dazio Grande, die ehemalige Zollstätte der Urner, ist heute ein wichtiger Etappenort der ViaGottardo und ein geeigneter Ausgangspunkt für die Besichtigung der Piottino-Schlucht. Das Gebäude des Dazio Grande wurde in den 1990er-Jahren durch eine eigene Stiftung restauriert. In diesem wird ein Restaurant mit Seminareinrichtungen und einigen Zimmern geführt. In den Kellergewölben ist eine kleine, informative Ausstellung über die Geschichte des Gotthardverkehrs eingerichtet. Auf dem Parkplatz lädt eine Informationstafel zu einer Rundwanderung in die Verkehrs- und Trokkenmauerlandschaft durch die Schlucht und auf dem Rückweg über die «Strada Romana» ein.

Der Kampf um die Erhaltung der Piottino-Schlucht

Dass sich am Beispiel der Piottino-Schlucht lange Geschichte nicht nur in den historischen Verkehrswegen nachweisen lässt, sondern auch in den verschiedenen Generationen und unterschiedlichen Arten von Trockenmauerbauten, ist faszinierend und in dieser Art aussergewöhnlich.

Doch so archaisch und unzerstörbar uns gerade die Trockenmauern in der Piottino-Schlucht auch erscheinen mögen, so sehr sind sie auf unter-

schiedliche Weise gefährdet. Dies zeigte sich eindrücklich bei den fast zehnjährigen Instandstellungsarbeiten, die der Verein Pro Media Leventina mit grossen Eigenleistungen und Spendengeldern von fast zwei Millionen Franken durch Gemeinwesen und Stiftungen durchführte. Gefährdet sind die Trockenmauern in der Piottino-Schlucht insbesondere durch Steinschlag, Eis- und Wassereinbrüche, wie etwa nach den schweren Unwettern von 2013, als eine kurz vorher neu trocken gemauerte, sechs Meter hohe Stützmauer von grossen Wassermassen unterspült wurde (Abb. 7). Nach diesem Ereignis konnte Pro Media Leventina dank Sofortmassnahmen das Bauwerk sichern, den Einsturz von angrenzenden Mauern verhindern und in den Jahren 2015 und 2017 neuerlich Instandstellungsarbeiten an den Stützmauern vornehmen.

Der regelmässige Unterhalt dieses eindrücklichen Freilichtmuseums der Verkehrsgeschichte und des Trockenmauerbaus ist für den kleinen Verein Pro Media Leventina eine grosse Herausforderung, bei der er auf die Unterstützung von Gemeinwesen, Stiftungen und der breiten Öffentlichkeit angewiesen ist.

Résumé

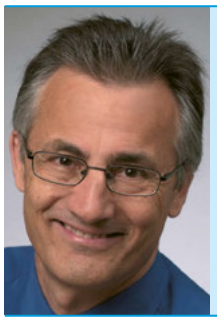
Les murs en pierres sèches dans les gorges du Monte Piottino

Les gorges du Monte Piottino ont toujours été le principal obstacle sur le flanc sud du Gothard, depuis les débuts du trafic par le col jusqu'à la construction du tunnel ferroviaire. Une technique particulière a marqué les sept siècles d'histoire de ce passage: la construction en pierres sèches. Grâce au détournement de la route carrossable par un tunnel aménagé en 1934, les précieux vestiges de l'ancienne voie ont pu être conservés dans les gorges du Monte Piottino, avec diverses générations de murs en pierres sèches, qui constituent un ensemble fascinant.

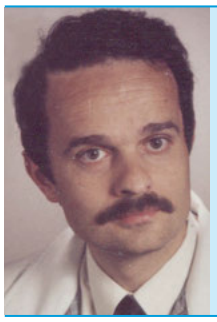
Riassunto

La gola del Piottino: un paesaggio all'insegna dei muri in pietra a secco

Sin da quando ha avuto inizio il traffico attraverso il San Gottardo, le gole del Piottino hanno sempre costituito il principale ostacolo da superare sul fianco sud del passo finché non è stata costruita la ferrovia. Una speciale tecnica di costruzione ha caratterizzato i sette secoli di storia dei trasporti: la costruzione dei muri di pietra a secco. Grazie allo spostamento della strada carrozzabile del 1934 in un tunnel, le preziose vestigia dell'antica via e numerose generazioni di muri in pietra a secco hanno potuto essere conservate nella gola del Piottino in un affascinante «paesaggio all'insegna dei muri in pietra a secco».



Hanspeter Schneider
Geograf, 1983–2003 Leiter des IVS, 2004–2014 Geschäftsführer von ViaStoria, ab 2007 Präsident der ViaStoria-Stiftung, Vorstandsmitglied des Vereins Pro Media Leventina.



Fabio Janner
Dipl. Bauing. ETH Zürich, Inhaber eines Ingenieur- und Planungsbüros, Forschungs- und Sanierungsprojekte zum historischen Verkehr, Vorstandsmitglied des Vereins Pro Media Leventina.

Literatur

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

Giorgio Bellini: Le vie storiche al Piottino. Documento di lavoro, ViaStoria 1990.

Documentazione IVS, Cantone Ticino, im Auftrag des ASTRA, ViaStoria 2003.