Verkehrswege im Tessin

44 IN.KU

April 2005

Piottino, Dazio Grande: lohnender Halt an der Gotthard-Südrampe

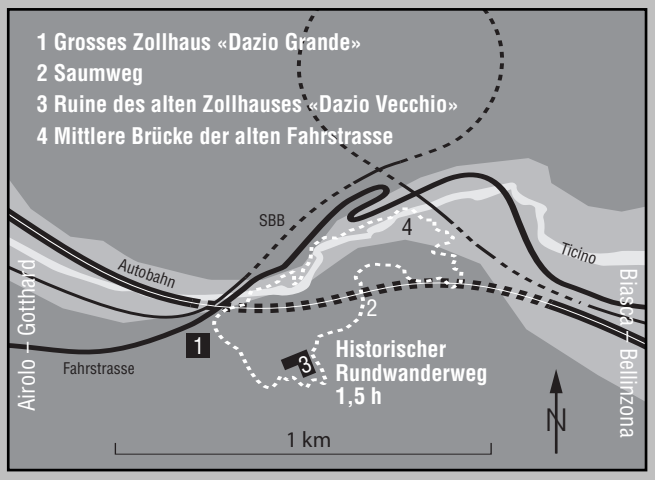
Die restaurierte Kurve der alten Kantonsstrasse weist originales Urner Kopfsteinpflaster auf.

Der alpenquerende Gotthardverkehr prägt die ihn tragenden Täler der Reuss und des Tessins. Die Entwicklung der Transporte seit dem Mittelalter führte stufenweise zu höheren Ansprüchen. Das erforderte neue Lösungen bei den Verkehrsträgern, in der geschäftlichen Abwicklung, für die daran beteiligten Menschen, aber auch im Umgang mit der umgebenden Natur. Und die Veränderungen setzen sich fort!

Die Talstufe zwischen oberer und mittlerer Leventina – der Monte Piottino – ist dadurch ausgezeichnet, dass sich hier auf engstem Raum Spuren und Reste von vier Vorphasen erhalten haben: drei Saumwege und die erste Fahrstrasse. Zusätzlich sind die Eisenbahn, die Autostrasse und die Autobahn sichtbar; noch im Bau befindet sich der Eisenbahn-Basistunnel. Die noch begehbaren Wege bieten dem aufmerksamen Wanderer einmaligen Anschauungsunterricht. Im ehemaligen Zollhaus «Dazio Grande» findet er zudem traditionelle Gastlichkeit nebst zweckdienlicher Information.

Die folgenden Seiten schildern den geschichtlichen Prozess und das Wirken der Menschen in ihrer Zeit. Menschen, die am sicheren und schnellen Reisen und Transport von Gütern über die Alpen interessiert sind, und Menschen, die das Tal bewohnen und pflegen.

Circùito Piottino



Schweizerische Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur

IN.KU

Die direkteste zentraleuropäische Verbindung von Nord nach Süd

Die Anfänge

Um 1250 entstand mit der Öffnung der Schöllenenschlucht eine neue, kürzere Verbindung über die Alpen von Deutschland nach Italien, für die sich bald Kaufleute, Kreuzritter und Könige interessierten. Sie waren für ihre Reisen auf die bestehenden, örtlichen Verbindungen von Dorf zu Dorf und die Trägerdienste und Unterkünfte der ansässigen, auf Selbstversorgung gestellten Bevölkerung angewiesen. Dieser erwuchsen daraus zusätzliche Aufgaben und Erwerb. – Grössere Geländehindernisse, wie z.B. die beiden Talstufen in der Leventina – Piottino und Biaschina – mussten seitlich umgangen werden. Einzelne Wegstücke aus jener Zeit sind noch heute im Gelände erkenn- und begehbar.

Die Triebkräfte

Der Handel: Zunehmende Transportmengen veranlassten die einflussreiche Gilde der Mailänder Handelsherren bald einmal, auf die Abkürzung der umständlichen Umgehungswege und auf einfachere Pauschalverrechnung längerer Transportpassagen («Strackfuhr») zu drängen. So entstand um 1320 die sog. «Strada romana» mit Zollhaus am Hang des Monte Piottino. Sie ist heute noch begehbar und Bestandteil des Rundwanderwegs «Circùito Piottino».

«Strada commerciale» mit Pferdewagen bei der Poststelle Rodi, vormals «Dazio grande». Ansichtskarte nach einem Bild von J. Sutter, 1833.

«S'wott aber e luschtige Summer gä, die Buebe salbe d'Schue. Mit Trumme und mit Pyffe zie si dem Mailand zue, holiho!» (aus der Chronik des 1485 verstorbenen Diebold Schilling)

… und die Politik: Die Renaissance bewirkte eine Verschiebung der Macht im mailändischen Staate vom Domkapitel zur Herzogsfamilie Visconti, was die Urner und ihre Verbündeten in den Mailänderkriegen des 15. Jahrhunderts zum Anlass nahmen, ihre Herrschaft bis nach Bellinzona und darüber hinaus auszuweiten.

Der Monte Piottino

Die Passhöhe des Saumweges «Strada romana» bildete hinfort die Grenze des Standes Uri, in den die obere Leventina einbezogen war. Schon seit 1351, dem Jahr des Bundes von Zürich mit den Eidgenossen, hatten die gegenseitigen Hilfszusagen bis zum Monte Piottino gereicht. Weiter südlich errichteten die Eidgenossen für ihre neuen Untertanen Landvogteien und Gemeine Herrschaften.

1550 – 1561: Strada urana

Eine Generation nach der Wende von Marignano (1515) war der friedliche Handelsverkehr wieder so bedeutend geworden, dass er eine leistungsfähigere Strasse als die «Strada romana» erforderte. Um 1550 gelang den Urnern der Bau des ersten Weges für Saumtiere den Felswänden der Piottinoschlucht entlang: die «Strada urana», ein Gegenstück zur Schöllenen. Dazu gehörte ein neues Zollhaus, der «Dazio grande», zu welchem Uri die Konzession von der eidgenössischen Tagsatzung erhalten hatte. Eine Inschrift, die bei der Restauration 1998 zum Vorschein gekommen ist, nennt 1561 als Eröffnungsjahr. Von da an flossen die Zolleinnahmen in die Urner Staatskasse und kamen nur noch teilweise der Leventina zugut.

IN.KU

Schluchtwege und Gotthardbahn

Das Passieren der Piottinoschlucht auf der «Strada urana» hat früher, als der Weg noch schmal war und noch kein Flusswasser für die Elektrizitätsgewinnung abgezweigt wurde, Reisende sehr beindruckt: Hans Rudolf Schinz, der noch vor dem Bau der (Fahr-) Strasse durch den Engpass des Monte Piottino gegangen ist (1785) – den Gaul führte er sorgsam am Zügel –, hat hier nicht weniger Angst ausgestanden als in der Val Tremola: «Wir erstaunten über die Wildheit und Rohheit der schrecklichen Wüste, in die wir jetzt durch einen in harten Felsen mit grossen Kosten gehauenen Weg hinunterstiegen. …Das Rauschen des an unserer Seite in fürchterlicher Tiefe fortwütenden, in Staub sich überstürzenden, durch tausend über einander geworfene Felsklumpen in schäumenden Wellen sich schlagenden Flusses verwehrte uns das Reden, da keiner den andern vor dem betäubenden Rauschen hören konnte…» (Zitiert nach Hans Schmid, Gotthard, Bahn und Pass, 1926

Der Strassenbau des neuen Kantons Tessin

1798 waren die Franzosen in den Tessin einmarschiert und hatten den ehemaligen Untertanen die Freiheit verkündet. Der russische General Suworow konnte den Zusammenbruch der alten Herrschaftsverhältnisse trotz seines Durchmarschs 1799 nicht mehr rückgängig machen. Der Zoll beim Dazio Grande wurde aufgehoben. Das Ende der «Strada urana» war da!
Erst 1820, nach der Gründung und ersten Reorganisation des Kantons Tessin und nach Napoleons Sturz gab es Ruhe im Land. Sie wurde sofort für den grosszügigen Bau einer durchgehend fahrbaren Kantonsstrasse vom Gotthardpass zum Langensee, der sog. «Strada commerciale» genutzt. 1830 war das schwierige Stück durch die Piottinoschlucht mit seinen drei neuen Brücken bereit. Der sprunghaft zunehmende, schnellere und kostengünstigere Gotthardverkehr mit Pferdezug begann für etwas mehr als hundert Jahre zu rollen. Die Tage der personalintensiven Säumerei waren gezählt und viele Einheimische mussten ihr Glück als Auswanderer suchen. – Ingenieur Francesco Meschini, der Erbauer dieser Strasse, «stülpte» in der Schlucht sein breiteres Trassee über den alten Saumweg. Erst 2002 wurde ein gut erhaltenes Stück desselben wieder entdeckt und freigelegt.

Gotthardbahn

Im Jahr 1882 kam mit der Gotthardbahn ein neuer, weit reichender, leistungsfähiger Verkehrsträger in Betrieb. Die Bahn vermeidet die Schlucht. Sie durchsticht den linksseitigen Felsen in einem kurzen Tunnel und windet sich danach durch zwei Kehrtunnels auf die 200 Meter tiefere Talsohle der mittleren Leventina hinab. Die nächste Ausbaustufe der Bahn, der AlpTransit-Basistunnel der NEAT, ist zur Zeit im Bau und wird dem Tal und seiner Bevölkerung erneut nachhaltige Umstellungen abfordern. Kurz unterhalb der Schlucht kann man zur Zeit eine temporäre Aushubdeponie vom Zwischenangriffsstollen Polmengo sehen.

Wachmannschaft des Bahntunnels
im 1. Weltkrieg posiert vor der Wegkapelle in der Piottinoschlucht.

IN.KU

Automobilflut im 20. Jahrhundert

Verkehrswege der Moderne in der Piottino: Autobahn und Eisenbahn

Nach dem 1. Weltkrieg erschienen mehr und mehr Automobile neben den Postkutschen auf Meschinis «Strada commerciale». Die Stauungen in den zwei engen Kehren am Eingang zur Schlucht störten immer mehr. Darum verbreiterte der Kanton die Autostrasse 1937 und verlegte sie aus der Schlucht auf ein neues Trassee mit kurzem Tunnel. Das alte Strassenstück in der Schlucht wurde dem allmählichen Verfall überlassen. Seit 1983 prägt die Autobahn A2 mit grossen Kunstbauten der Leventina einen neuen Massstab auf. Glücklicherweise blieb der wilde, natürliche Eindruck der eigentlichen Piottinoschlucht mit ihren historischen Verkehrswegen und dem alten Zollhaus von der Beeinträchtigung oder gar Zerstörung durch die hier untertags geführte Autobahn verschont.

Restaurierter Abschnitt der Fahrstrasse von 1830 in der Piottino-Schlucht.

Restaurierung der historischen Objekte

Dieser günstige Umstand ermutigte zwei private Trägerschaften (Verein Pro Media Leventina, Faido, www.promedialeventina.ch und Stiftung Dazio Grande, Rodi, www.daziogrande.ch) zwischen 1989 und 2003 mit Unterstützung des Bundes, des Kantons, von Gemeinden, Stiftungen und vielen Privaten aus der ganzen Schweiz, die zerfallenden Objekte fachgerecht zu restaurieren und sie einem breiten Publikum zugänglich zu machen als historischer Kulturwanderweg einerseits, als historischer Treffpunkt für Austausch und Kultur mit Gaststätte (Locanda), Sälen, Museum und Übernachtungsmöglichkeit anderseits. Auch künftige Vorüberziehende sind zu kurzem Ausscheren aus dem grossen Verkehrsstrom eingeladen, zum Rasten, zum Verweilen, zum Sehen, zur Begegnung, zum bereicherten Weiterziehen. Wenn das gelingt, ist der Zweck erfüllt!

Impressum

Text und Archivbilder
Hans U. Steiner
Fotos H.-P. Bärtschi
Gestaltet von Andreas Fahrni, KONTAKT, Schaffhausen
Gedruckt bei Peter Gehring AG, Winterthur

SGTI

«Schweizerische Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur»

Geschäftsstelle: Postfach 2408, 8401 Winterthur

PC-Konto: 80-33931-4

Präsident: Prof. Dr. Hans Peter Haeberli, Zürcher Hochschule Winterthur ZHW, 8401 Winterthur

Geschäftsstelle: Dr. Hans-Peter Bärtschi, Arias-Industriekultur, Lokomotivdepot, Lindstrasse 35, 8400 Winterthur

Die SGTI bietet zum jährlichen Mitgliederbeitrag von Fr. 60.–

- Vorträge, Exkursionen, Reisen, Tagungen, Ausstellungen
- das vierteljährlich erscheinende industriekulturell und technikgeschichtlich ausgerichtete Vereinsorgan IN.KU-Bulletin und weitere Publikationen.

Unsere Unterlagen senden wir Ihnen gerne auf Ihre Anfrage über die Briefpost-Adresse.

ASHT

«Association suisse d'histoire de la technique et du patrimoine industriel» (ASHT)

Adresse postale: ASHT Association suisse d'histoire de la technique et du patrimoine industriel. Case postale 2408, 8400 Winterthour

CCP: 80-33931-4

Président: Prof. Dr. Hans Peter Haeberli, ZHW, 8401 Winterthour

Secrétariat: Dr. Hans-Peter Bärtschi, Arias-Industriekultur, Lokomotivdepot, Lindstrasse 35, 8400 Winterthour

L'ASHT organise des conférences, excursions, symposiums, expositions, voyages et la protection du patrimoine industriel.

Les membres reçoivent le bulletin IN.KU paraissant 4 fois par an qui ublie des articles en rapport avec la technique et l'histoire de la technique.

Cotisation annuelle: Fr. 60.–

Sur demande (ASHT, case postale 952, 8401 Winterthour) nous vous envoyons très volontiers toute documentation concernant l'ASHT.

www.sgti.ch
www.asht.ch
www.industrie-kultur.ch
www.patrimoine-industriel.ch
www.industrieal-heritage.ch

Mail: **info@sgti.ch**