Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 88 (1993)
Heft: 3

Artikel: Schönheit des Gewöhnlichen : Schoggitaler für Brücken und Wege
Autor: Schüpbach, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-175595

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

malpflege wird selbst darum besorgt sein, ihre Kategorien und Kriterien zu benennen.

Peinliches Mahnmal

6. Die Architektur hat die Denkmalpflege dort zu ersetzen, wo es der Denkmalpflege mit ihren Mitteln nicht mehr gelingt, geschichtlich Bedeutsames zu vermitteln.

Ich möchte dazu ein Beispiel anführen. In der Zeitschrift «ZEIT» vom 18. Oktober 1991 spricht sich der Architekturhistoriker Julius Posener dafür aus, Schinkels Neue Wache in Berlin so zu restaurieren, wie sie 1931 von Heinrich Tessenow als Mahnmal für die deutschen Kriegsgefallenen des 1. Weltkriegs umgestaltet worden ist. Er widerspricht damit der Meinung der Denkmalpflegerin, die für den Ostteil der Stadt verantwortlich ist. Sie will den Raum so belassen, wie er nach Zerstörungen im Krieg 1951 als DDR-Mahnmal gegen den Faschismus ausgestattet worden ist, weil es, wie sie sagt, «ein Teil der Geschichte des Bauwerks und ein Zeitdokument» sei.

Posener spricht von einem «peinlich gewordenen Mahnmal» und macht den künstlerischen Rang der Tessenow-Fassung geltend. Abschliessend schreibt er: «Die Denkmalpflege ist im besten Sinne problematische Arbeit. Darum muss sie sich an gewisse Regeln halten, das versteht sich. Jede Regel aber verliert ihre Gültigkeit angesichts des Ereignisses, des grossen Augenblicks – um es kurz zu sagen: des Kunstwerks. Hier bleiben die Regeln *in suspenso.*» Sehr viel ist gar nicht geschehen mit dem Raum, wenn ich das so salopp sagen darf. Ich habe das Mahnmal mit Studenten in der DDR besucht. Wir standen im Raum und hatten dabei die Ehrengarde der Volksarmee im Rücken. Das Bekenntnis gegen den Faschismus und die unmittelbare Präsenz dieser unmenschlichen Wache war grotesk und beängstigend zugleich.

Dagegen scheint mir die Diskussion um die beiden Fassungen des Raumes unwesentlich. Keine der beiden wird in der Lage sein, die wahre Geschichte zu vermitteln. Ganz zu schweigen davon, dass Tessenow diesen Raum für die Kriegsopfer unmittelbar vor der Katastrophe des Nazi-Deutschland und seiner Abermillionen von Opfern gestaltet hat. Offengestanden weiss ich nicht, von wo Posener, der selbst Jude ist und vor dem Nazi-Regime fliehen musste, die Kraft und die Gelassenheit nimmt, 1991 für den Einsatz der '31er Fassung des Denkmals zu plädieren. Tessenow hat sich schon damals schwer getan damit. Er soll nach dem Wettbewerbserfolg gezögert haben, das Werk auszuführen. Es schien ihm nicht mehr möglich, mit seiner Raumgestaltung an das Verhängnis der Toten zu erinnern.

Architektur gefordert

Beide Fassungen haben auf ihre Weise ausgedient. Und damit, denke ich, ist die Architektur gefordert. Ob es uns vergönnt sei, an die Stelle der obsoleten Fassung ein Mahnmal von der Qualität eines Raumes zu setzen, wie ihn beispielsweise Josef Beuys an einer Biennale im deutschen Pavillon geschaffen hat, darf uns bei der Erkenntnis nicht kümmern, dass da mit Denkmalpflege nichts mehr zu holen ist. Es gibt also keine Kategorien für zeitgenössische Architektur in der Denkmalpflege, denn dort hat sie gar nichts zu suchen. Sanfte Umnutzungen und Unterhaltsarbeiten von Schutzobjekten verlangen nicht viel. Leider fällt auch das Wenige oft schlecht aus.

Mag sein, dass es manchmal unumgänglich ist, an einem Schutzobjekt mehr zu tun als zu unterhalten. Um so wichtiger wird es sein, das Handeln einem klaren Auftrag der Denkmalpflege zu unterstellen. Wenn es sich erweisen sollte, dass das zu keinem angemessenen Resultat führt, können Architekten berufen werden. Ihr Auftrag ist dann aber ein anderer.

Schoggitaler für Brücken und Wege

Schönheit des Gewöhnlichen

von Hans Schüpbach, IVS, Bern

Der Erlös des Talerverkaufs für Heimat- und Naturschutz 1993 dient der Erhaltung eines besonderen Kulturgutes: den historischen Verkehrswegen. Vier Projekte aus dem Bundesinventar für historische Verkehrswege der Schweiz in den Kantonen Freiburg, Tessin, Bern und Graubünden sollen mit dem Talererlös gefördert werden. Wir stellen sie hier in ihrer Geschichte kurz vor.

Der Pont d'Allières

Man kennt die genaue Bauzeit der heute zerfallenen Steinbrücke, die auf dem Gemeindegebiet von Montbovon den Hongrin überquert, nicht genau. Mit Sicherheit geht ihre Entstehung aber mindestens ins 17. Jahrhundert zurück. Die Tatsache, dass trotz einiger Umgestaltungen das schöne Bogengewölbe stets erhalten geblieben ist, trägt viel zum Wert des Bauwerks bei.

Die Brücke ist aber auch eine Schlüsselstelle auf der historischen Linienführung über den Col de Jaman. Lange Zeit war diese Verbindung der kürzeste Weg zwischen der Waadtländer Riviera (Montreux, Vevey, etc.) und dem Greyerzerland, dem Pays d'Enhaut sowie dem Berner Oberland gewesen. Die ältesten schriftlichen Belege zur Benutzung der Route gehen zurück auf die Zeit der Burgunderkriege (1476), als die Freiburger und Greyerzer Truppen den Jaman überquerten, um die Angreifer aus Savoyen nach Vevey zurückzudrängen.

Im Laufe des 18. Jahrhunderts, wahrscheinlich bereits früher, spielte der Jaman eine wichtige Rolle als Exportroute für Käse aus Greyerz und Charmey sowie in entgegengesetzter Richtung für den Weinhandel. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurde auch ein Postdienst über den Jaman eingerichtet. Ab 1880 nahm der Verkehr über den Pass stark ab und geriet 1903, als der Eisenbahntunnel für die Montreux-Oberland-Bahn (MOB) durchstossen wurde, allmählich in Vergessenheit.

Saumpfad über die Grimsel

Die Grimsel war bis ins 19. Jahrhundert eine der wichtigsten Nord–Süd-Alpentransitrouten der Schweiz, erreichte jedoch nie die Bedeutung des Gotthards, des Grossen St. Bernhards oder der Bündner Pässe. Der ehemalige Passverkehr über die Grimsel kann nur im Zusammenhang mit dem Gries- und dem Brünigpass verstanden werden. Die Verbindungslinie dieser drei Übergänge ist auffallend geradlinig und bietet sich als Alpenquerung geradezu an.

Konkret fassbar wird die Verkehrsgeschichte über die Grimsel in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, insbesondere mit dem Vertrag von 1397 zur Sicherung des Handelsverkehrs auf der Grimsel–Gries-Route. Zu dieser Zeit bestand bereits

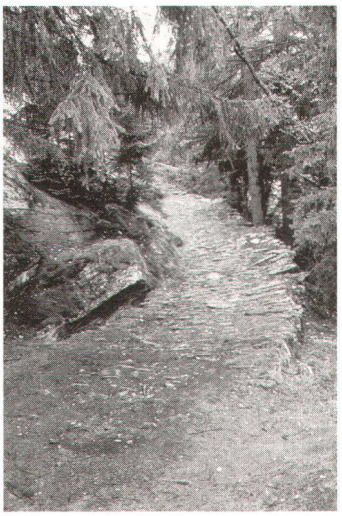
das Grimselhospiz. In den Süden wurde Käse (vor allem Sbrinz) transportiert und Vieh getrieben, vom Süden gelangten Wein, Reis, Mais, Salz, Öl und kleine Gerätschaften ins Land. Erst spät, 1894, wurde die Fahrstrasse Meiringen–Gletsch eröffnet, die bis heute fast ausschliesslich touristisch genutzt wird.
Im Gelände ist der Saumweg an mehreren Stellen gut erhalten und kann teilweise auch begangen werden, beispielsweise zwischen Handegg und dem Räterichsbodensee. Daneben gibt es längst vergessene Abschnitte mit ebenso eindrücklicher Bausubstanz, wie etwa an der Zubenlamm, der ersten Schlucht zwischen Innertkirchen und Guttannen. Die moderne Fahrstrasse durch das Engnis wurde um 1870 in den Fels gesprengt. Der höher gelegene Saumweg überwucherte, da er nicht mehr begangen wurde, und zerfiel allmählich.

Strassengeschichte im Piottino

Seit der Öffnung des Gotthards für den grossen internationalen Transitverkehr im 12./13. Jahrhundert befand sich das Zollhaus in der Leventina (Dazio) immer im Piottino. Die erste Strasse, von der wir Kenntnis haben, jene durch die Piana Selva, wurde durch das Dazio Antico kontrolliert und war bis 1350 in Funktion. Gegen die Mitte des 14. Jahrhunderts erbaute man unter dem Einfluss von Mailänder Kaufleuten, welche den Visconti (den Herzögen von Mailand) verpflichtet waren, eine neue Strasse. Jene verkürzte insbesondere den Transitverkehr durch das Piottino; sie wurde vom Dazio Vecchio aus überwacht.
Ungefähr um 1560 erbauten die Urner, die Grundbesitzer der Leventina, die erste Strasse, welche die Piottino-Schlucht auf direktem Wege passierte, ohne sie zu umgehen. Der Zoll für die Benützung dieser Route musste schliesslich beim Dazio Grande entrichtet werden. Diese Linienführung der «strada urana» benutzte man auch 1820, als der Kanton Tessin auf dem Trassee der alten Route die erste Fahrstrasse bauen liess. Bisher hatten Säumer mit ihren Maultieren, beladen mit Ballen und anderen Lasten, den Weg benutzt; von nun an passierten hier Karren und Kutschen. Um 1930 wurde diese Strasse zugunsten einer anderen, für den Automobilverkehr geeigneteren, Linienführung aufgegeben.

Am Splügen

Zusammen mit den Routen über Septimer und Julier/Maloja war die sogenannte «Untere Strasse» stets die wichtigste Transitstrecke über die Bündner Alpen. Sie führte von Chur durch die Viamala und die Roflaschlucht über den Bernhardinpass nach Bellinzona oder über den Splügenpass nach Chiavenna. Einen starken Aufschwung erlebte die Verbindung vor allem nach dem Ausbau der Viamala (1473), und konnte von da an durchaus auch im Vergleich mit Gotthard und Brenner bestehen. Bis anfangs 19. Jahrhundert führten Saumtiere die Transitgüter wie Wein, Seide oder Gewürze über die Berge. Das Säumerwesen war dabei straff organisiert, hatte doch jede Porte (Berufsvereinigung der Säumer) auf ihrer Strecke das Transportmonopol und war verantwortlich für den Unterhalt von Weg und Steg.
Die erste Fahrstrasse entstand zwischen 1818 und 1823, mit der Abzweigung in Splügen Richtung Bernhardin. Gebaut und bezahlt wurde diese «Kunst- und Kommerzialstrasse» (so benannt nach ihrer kunstvollen Fertigung und der Ausrichtung auf den Handel) über den Splügenpass durch das lombardo-venetianische Königreich. Der Aufschwung des Transitverkehrs hielt bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts an und nahm nach dem Bau der ersten Alpenbahnen wieder ab. Seit dem Zweiten Weltkrieg ist der Pass im Winter geschlossen; im Sommer dient er jeweils als beliebte touristische Route.



Chemins historiques: à gauche, dans le Piottino; à droite, dans la région du Grimsel.
Historische Wege, links im Piottino, rechts im Grimsel-Gebiet (Archivbilder Talerverkauf).

Ecu d'or pour ponts et sentiers

La beauté de l'ordinaire

par Hans Schüpbach, Berne (résumé)

Le produit de la vente de l'Ecu d'or 1993 pour la protection du patrimoine et de la nature sera affecté au maintien d'un bien culturel particulier: les voies de communication historiques. Quatre projets de l'Inventaire fédéral pour les voies de communication historiques dans les cantons de Fribourg, du Tessin, de Berne et des Grisons seront soutenus par l'Ecu d'or. Voici, en bref, leur histoire.

Le Pont d'Allières

On ne connait pas exactement l'époque de construction du pont de pierre, aujourd'hui en ruine, qui franchit l'Hongrin sur le territoire communal de Montbovon. Mais il est certain qu'il date au moins du XVII[e] siècle. Le fait qu'en dépit de plusieurs transformations, la belle courbe de son arche ait subsisté, contribue grandenent à la valeur esthétique de cet ouvrage.
Mais ce pont est aussi une position-clé dans l'itinéraire historique passant par le col de Jaman. Longtemps, cette liaison a été le plus court chemin entre la Riviera vaudoise (Vevey, Montreux, etc.) et la Gruyère, le pays d'En-Haut et l'Oberland bernois. Les documents écrits les plus anciens, concernant l'utilisation de cette route, remontent au temps des guerres de Bourgogne (1476), lorsque les troupes fribourgeoises et

gruériennes franchirent le col de Jaman pour fondre sur les agresseurs savoyards du côté de Vevey.
Au cours du XVIII[e] siècle, et vraisemblablement plus tôt encore, le col de Jaman joua un rôle important comme voie d'exportation pour les fromages de Gruyères et de Charmey, et – en sens inverse – pour le commerce des vins. Au début de XIX[e] siècle, par exemple, on comptait 6 heures pour aller de Vevey à Montbovon; c'est à cette époque qu'il y eut aussi un service postal par le col. Dès 1880, le trafic s'amplifia fortement, puis tomba peu à peu en désuétude quand fut percé le tunnel ferroviaire de la ligne Montreux – Oberland bernois (MOB).

Le chemin muletier du Grimsel

Le Grimsel compta jusqu'au XIX[e] s. parmi les plus importantes routes de transit alpin nord–sud, sans jamais toutefois atteindre l'importance du St-Gothard, du Grand-St-Bernard ou des cols rhétiques. L'ancien trafic par le Grimsel ne peut se comprendre qu'en relation avec les cols du Griess et du Brünig. La ligne de liaison rectiligne de ces cols est frappante et offre de la sorte une transversale alpine directe.
C'est dans la seconde moitié du XIV[e] s. que l'histoire du trafic par le Grimsel apparaît compréhensible de manière concrète, en particulier avec l'accort de 1397 sur la sécurité du trafic commercial le long de la route Grimsel–Griess. C'est d'ailleurs de cette époque que date l'hospice du Grimsel. On transportait alors vers le Sud du fromage (avant tout du Sbrinz) et l'on y convoyait du bétail; l'on importait en sens contraire du vin, du riz, du maïs, du sel, de l'huile ainsi que des outils. Ce n'est que tardivement, en 1894, que s'ouvrit la route carrossable Meiringen–Gletsch, presqu'exclusivement dévolue au tourisme.
Le chemin muletier est encore bien conservé en plusieurs points et peut encore être parcouru en partie, par exemple entre Handegg et le lac de Räterichsboden. A côté de cela, il existe des tronçons tombés en désuétude depuis longtemps et présentant des vestiges impressionnants de l'ancien aménagement: ainsi aux environs du Zubenlamm, le premier défilé rencontré entre Innertkirchen et Guttanen. la route carrossable moderne à travers l'Engins fut percée dans le rocher vers 1870. Le chemin muletier établi en hauteur a survécu sous la végétation en raison de son abandon et est tombé progressivement en ruines.

Histoire routière dans le Piottino

Depuis l'ouverture de la route du St-Gothard au grand trafic international de transit au cours des XII[e]–XIII[e] s., la douane de la Léventine (Dazio) s'est toujours trouvée dans le Piottino. La première voie dont nous ayons connaissance, celle passant par Piana Selva, était contrôlée par Dazio Antico et fonctionna jusque vers 1350. Vers le milieu du XIV[e] s., sous l'influence des marchands milanais inféodés alors aux Visconti (ducs de Milan), une nouvelle route fut aménagée, raccourcissant en particulier le trafic de passage à travers le Piottino et surveillée à partir de Dazio Vecchio.
C'est approximativement autour de 1560 que les Uranais, alors propriétaires de la vallée de la Léventine, construisirent la première route à emprunter directement les gorges du Piottino sans les contourner. C'est à Dazio Grande qu'en fin de compte on établit la nouvelle douane pour l'utilisation de cette route. Cet itinéraire de la «strada urana« fut encore utilisé en 1820 lorsque le jeune canton du Tessin fit construire sur le vieux tracé la première route carrossable. Jusqu'alors, le chemin voyait passer son cortège de muletiers avec leurs bêtes de somme chargées de balles et autres fardeaux; dès lors y passèrent calèches et diligences. Ce n'est que vers 1930 que cette route fut abandonnée au profit d'une autre pour un tracé consacré au trafic automobile.

Ci-dessus, le pont d'Allières, près Montbovon, est du XVII[e] siècle; ci-dessous, au col du Splügen.
Oben: Die Allières-Brücke bei Montbovon aus dem 17. Jh.; unten: am Splügen-Pass (Archivbilder Talerverkauf).

Au Splügen

En compagnie des routes franchissant le Septimer et l'axe Julier-Maloja, la dénommée «route inférieure» a toujours constitué le plus important itinéraire de transit à travers les Alpes rhétiques. Elle conduisait de Coire à Bellinzone ou à Chiavenna à travers les gorges de la Viamala et de la Rofla, par le col du San Bernardino ou par le Splügen. La liaison a connu essentiellement un remarquable essor après la reconstruction de la Viamala (1473) et a pu à ce titre être comparée avec le St-Gothard et le Brenner.
Jusqu'à l'aube du XIX[e] s., les bêtes de somme conduisirent des marchandises de transit telles le vin, la soie ou des condiments par-delà les montagnes. La nature du transport mulctier était alors rigoureusement réglementée; chaque «Porte» ou association professionnelle de muletiers avait un monopole de transport le long de son trajet et était tenue d'entretenir chemins et passerelles.
La première route carrossable apparut entre 1818 et 1822 avec bifurcation à Splügen en direction du San Bernardino. Cette «route commerciale et carrossable» jetée sur le col du Splügen (ainsi dénommée en raison de son excellente finition et de son affectation à des fins de négoces) fut construite et financée par les Républiques de Lombardie et de Venise. L'essor du trafic de transit perdura jusqu'au milieu du XIX[e] s. et déclina dès la construction des premiers chemins de fer alpins. Depuis la Seconde Guerre mondiale, le col est fermé durant la morte saison; en été par contre, il fait office de route touristique favorite.