

Zeitschrift: NIKE-Bulletin
Herausgeber: Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung
Band: 19 (2004)
Heft: 1: Bulletin

Artikel: Das Nadelöhr am Gotthard
Autor: Steiner, Hans U. / Scheidegger, Hannes
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-726825>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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

Das Nadelöhr am Gotthard von Hans U. Steiner und Hannes Scheidegger

Die Piottinoschlucht ist seit jeher eine Schlüsselstelle der achthundertjährigen Verkehrsverbindung über den Gotthard. War die Schöllenen auf der Nordseite des Gotthards während Jahrhunderten ein tückisches Hindernis, so stellte im Süden die Piottinoschlucht den Reisenden nicht minder auf die Probe. Hier, an diesem Felsriegel quer durchs Tal, finden sich noch heute auf engstem Raum die Spuren von Verkehrswegen aus mehreren Jahrhunderten.

Einmalig hohe Dichte an Verkehrswegen

Anfänglich wurde die Schlucht auf der «Strada alta», dem Höhenweg auf der Nordseite der Leventina, grossräumig umgangen. Waren es zuerst Träger aus den umliegenden Dörfern und Weilern, welche die Waren um die Piottinoschlucht trugen, so folgten später Saumtierkolonnen. Eine kürzere Verbindung brachte die gepflästerte «Strada romana». Trotz ihres Namens wurde diese Strasse wohl erst nach der Öffnung der Schöllenen im 14. Jahrhundert gebaut. Die «Strada romana» führt an der Flanke des Monte Piottino ins Tal, vorbei am Dazio Vecchio. Um 1560 gelang den Urnern, die damals im Tessin die Landeshoheit innehatten, der Bau eines neuen Saumwegs direkt durch die Schlucht. An der Westseite der Schlucht erstellten die Urner ein mächtiges Zollhaus, den «Dazio Grande». Neben seiner Funktion als Urner Zollposten für Menschen und Waren, war der Dazio auch Herberge, Pferde-Wechselstelle und Warensust. Diese Funk-

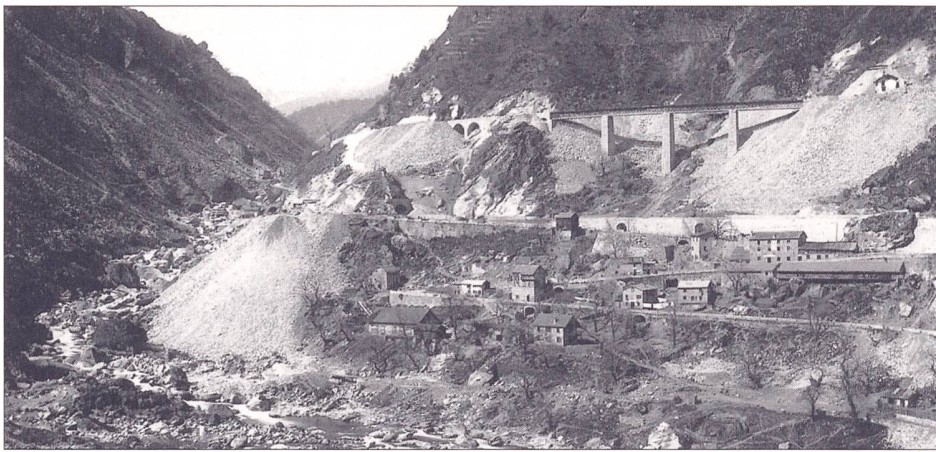
tionen erfüllte der Dazio von der Mitte des 16. Jahrhunderts bis zur Gründung des neuen Kantons Tessin, kurz nach 1800. Um 1820 liess der junge Kanton Tessin den Saumweg durchgehend für Fuhrwerke und Postkutschen fahrbar machen, womit die Säumerei ein Ende fand und die bis heute anhaltende Abwanderung aus dem Tal begann. 1882 stellten sich die Ingenieure der Gotthardbahn der Herausforderung der Piottinoschlucht. In zwei Kehrtunnels überwindet die Bahn einen Höhenunterschied von 200 Metern. 1935 wurde auch der Automobilverkehr aus der engen Schlucht herausgenommen und durch einen kurzen Tunnel geführt. Fünfzig Jahre später erfolgte mit dem Bau der Autobahn A2 der bis heute letzte Strassenbau zur Bezwingung der geschichtsträchtigen Talstufe.

Herausforderung für die Kulturgüter-Erhaltung

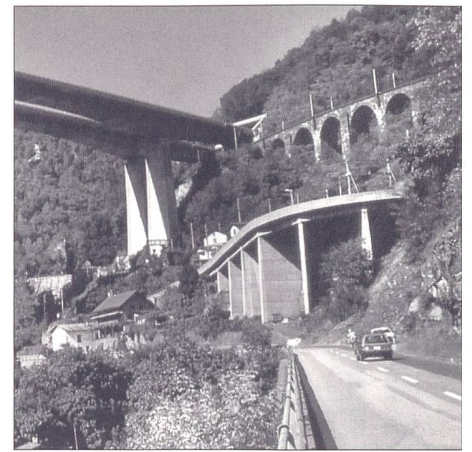
An der Piottinoschlucht einzigartig ist die auf kleinstem Raum so ausserordentlich hohe Dichte an Verkehrswegen. Diese Konzentration von Bauwerken, welche von der Verkehrsentwicklung einer der wichtigsten Transitachsen unseres Landes zeugen, stellt natürlich auch eine Herausforderung bei der Erhaltung der Kunstbauten dar. Noch heute sind innerhalb eines Umkreises von wenigen hundert Metern sämtliche sechs Wege durch die Piottinoschlucht deutlich erkennbar. Am Monte Piottino sind vom mittelalterlichen Saumpfad noch Teile erhalten, auch zeugen die Ruinen des Dazio Vecchio vom einst regen Verkehr durch die heute verlassene Ge-

gend. Von der ersten Strasse durch die Schlucht, der «Strada urana», sind nur wenige bauliche Reste erhalten geblieben. Sie wurde um 1820 fast gänzlich durch die neue Hauptstrasse überdeckt. Neben der eng am Fels anliegenden und nahe am Fluss entlangführenden, mit Steinmauern gestützten Strasse ist vor allem der «Ponte di Mezzo» beeindruckend, welcher in hohem Bogen den Fluss am Ausgang der Schlucht überspannt. Die alte Hauptstrasse wurde nach dem Bau des Tunnels dem Zerfall überlassen. Rund sechzig Jahre genügten den Kräften des Wassers, des Frostes und der Baumwurzeln, um die Stützmauern und Gewölbe teilweise bis auf den Grund zu Fall zu bringen. Der Verein «Pro Media Leventina» hat in den vergangenen Jahren mit grossem Einsatz die Sanierung der alten Hauptstrasse an die Hand genommen. Im Herbst 2003 konnte das rund achthundert Meter lange Wegstück durch die Schlucht wieder eingeweiht werden. In den letzten Jahren wurde ebenfalls der 1561 erbaute Dazio Grande restauriert, er ist heute als Gasthaus und lebendes Kulturgut der Öffentlichkeit zugänglich.

Der alpenquerende Verkehr hat sich in den letzten Jahrhunderten stetig gewandelt und seine Spuren in der Landschaft hinterlassen. Als bisher letztes Glied der Reihe von Verkehrswegen wird gegenwärtig tief unter der Piottinoschlucht der Neat-Tunnel gebaut. Seine Inbetriebnahme in zehn Jahren wirft bereits heute die Frage der Erhaltung der Gotthard-Bergstrecke auf. In der Piottinoschlucht wird erneut ein weiteres Kapitel Verkehrsgeschichte anbrechen.



Oberer Teil der Gotthardbahn-Linienentwicklung in der Biaschina. Noch erscheinen Dammschüttungen, Stützmauern und Brücken als Fremdkörper inmitten der gewachsenen Natur.



Die Biaschina hundert Jahre später: zur Eisenbahn hinzugekommen ist die ausgebaut Hauptstrasse und der imposante Viadukt der Autobahn.

Riassunto

La gola del Piottino è un varco apertosi, ad opera dei ghiacciai e dell'erosione, attraverso la barriera rocciosa, nella valle superiore del Ticino tra Rodi-Fiesso e Faido. Ha rappresentato per secoli un serio ostacolo ai traffici commerciali, già a partire dal Medioevo. Nonostante ciò, attraverso sentieri e mulattiere che aggiravano più in alto l'orrido, portatori indigeni esercitarono una delle attività economiche più importanti di supporto alla povera agricoltura, dando vita a ben organizzate corporazioni di somieri.

Vitalità di traffici che andò via evolvendo grazie ai progressi delle tecniche costruttive delle strade e ai mezzi di trasporto sempre più perfezionati; giungendo ai nostri giorni con la presenza dell'autostrada e della costruenda galleria di base, opere di grande portata che hanno il pregio, almeno in questa zona, di superare la barriera naturale senza deturpare l'ambiente.

La zona del monte Piottino si distingue per la varietà di vie storiche, tuttora praticabili, su cui, nel passato le merci in transito dovevano sottostare al pagamento di una tassa.

Auspichiamo pertanto che la zona del Monte Piottino, in posizione chiave sull'asse di traffico nord-sud europeo, possa essere presentata nell'ambito della Giornata Europea del Patrimonio 2004.

www.promedialeventina.ch

Résumé

La gorge de Piottino dans la Léventine est depuis toujours une position clé de l'axe de transit du St-Gothard. C'est de manières les plus diverses, depuis des siècles, que l'on a essayé de construire des voies de communication sur ce verrou rocheux à travers la vallée – tout d'abord le sentier muletier escaladant le Monte Piottino, puis la première route artificielle à travers la gorge et ensuite les constructions modernes du chemin de fer du St-Gothard et de l'autoroute A2.

Aujourd'hui encore on reconnaît dans cet espace restreint tous les sentiers, chemins et routes. La forte concentration d'édifices et de chemins historiques liés aux transports et aux communications est un défi pour les responsables de la conservation du patrimoine. L'Association «Pro Media Leventina» fait preuve d'un grand engagement: c'est grâce à beaucoup de travail qu'au cours des dernières années elle a permis de remettre en état la route cantonale de 800 mètres de long construite en 1820 à travers la gorge.

La construction du tunnel NFLA est un nouveau chapitre de l'histoire des transports au St-Gothard. Aujourd'hui déjà on se pose la question de savoir ce qui va advenir un jour de la ligne ferroviaire de montagne du St-Gothard, un des projets suisses les plus importants de construction de chemin de fer.

www.promedialeventina.ch

Der Tipp

«Valle Leventina – Wege der Vergangenheit, Streifzüge durch Geschichte und Archäologie des Kantons Tessin»

Hrsg. vom Tessiner Verein für Archäologie AAT, Amt für Kulturgüter UBC und ViaStoria. 38 Seiten mit zahlreichen Farbbildungen und Karten. Fr. 5.–. Bezugsquelle: ViaStoria, Universität Bern, Finkenhubelweg 11, 3012 Bern, T 031 631 35 35, info@viastoria.ch, www.viastoria.ch

Die Broschüre «Valle Leventina» vereint neun ausgesuchte Wanderrouen zwischen Airolo und Biasca. Route 7 beschreibt eine angenehme Rundwanderung, welche vom Ausgangspunkt Dazio Grande aus in rund eineinhalb Stunden die im Artikel beschriebenen Wegabschnitte in der Piottinoschlucht erschliesst: die sogenannte «Römerstrasse» und die Kantonsstrasse, die zu Beginn des 19. Jahrhunderts die «Urnerstrasse» aus dem 16. Jahrhundert verdrängte.

Die Eckdaten der Tour:

Strecke: Dazio Grande – Prato – Dazio Vecchio – Piottino – Dazio Grande

Karte: LK 1252 Ambri-Piotta 1:25 000

Verpflegung: Läden und Restaurants in Rodi, Prato und Dazio Grande

Anreise: Mit dem Postauto von Bellinzona oder Airolo nach Rodi-Fiesso

Mit dem Privatauto: Parkplatz beim Dazio Grande oder bei der Bushaltestelle in Rodi.