Alpenquerende Urner Verkehrswege: Entwicklungen und Auswirkungen des Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse

Autor(en): **Basler, Konrad**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **110 (1992)**

Heft 17-18

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-77893

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

ASIC-Artikelreihe: Neuartige Aufgaben

Alpenquerende Urner Verkehrswege

Entwicklungen und Auswirkungen des Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse

Ein Wesenszug des Menschen ist die Fähigkeit zur Kommunikation. Über weite Distanzen befriedigte er dieses

VON KONRAD BASLER, ESSLINGEN

Bedürfnis erst zu Fuss, dann aber auch über das Wasser und lange Zeit aus eigener Kraft. Allmählich lernte er «Fremdenergie» dafür einzusetzen, nämlich die Muskelkraft seiner Haustiere. Die Pferdestärke (PS) ist noch immer ein Mass der Leistung.

Über Land brauchte es zum Reiten oder Fahren Wege. So primitiv sie auch sein mochten, waren sie ihrer Ausdehnung wegen stets gewaltige Bauwerke. Sie konnten nur in gemeinsamer Arbeit errichtet, unterhalten und erneuert werden; dazu mussten sich die Menschen untereinander absprechen und organisieren, was schon früh eine Art Staatswesen bedingte. Daher sind Verkehrswege jene Werke, die uns die besten Hinweise auf den kulturellen Stand einer Epoche und die Organisation der Gesellschaft geben.

Eine andere Energiequelle des Menschen war stets auch das Feuer. Wie vielseitig er die freiwerdende Wärme – eine Form der Energie – nutzte, wäre auch eine Möglichkeit, die Kulturgeschichte des Menschen zu schreiben. Denn Energie hat die Fähigkeit, Arbeit zu leisten. Arbeit ist eine Erscheinungsform der Energie. Auch wenn diese Arbeit ursprünglich nur über die Muskelkraft gelang, so brauchte es doch Energiespender: die Sklaven benötigten ihre tägliche Nahrung, die Zug- oder Tragtiere mussten gefüttert werden.

Eine Wende in der Geschichte des Menschen im Umgang mit der Energie bedeutete eine Erfindung, die erlaubte, chemisch gebundene Energie plötzlich, also schlagartig freizusetzen. Magisches, schwarzes Pulver konnte er einsetzen, um Wege dort freizusprengen, wo Gestein oder Felsen eine Stelle unpassierbar machten, wo Bausteine zu gewinnen waren.

Die schicksalhafte Zäsur in der langen Entwicklungsgeschichte der Menschheit brachte James Watts Dampfmaschine. Seither liefert Wärmeenergie die begehrte Arbeit. Es dauerte nicht lange, bis Stevenson diese Kraftquelle fahrbar zu machen wusste, indem er ihr den Weg mit Eisenschienen ebnete. Der «Eisen-Bahn» folgte die «selbst-bewegliche», «auto-mobile» Kutsche auf der Strasse; auch sie, wie die Lokomotive, angetrieben von «fossilem Kapital», von Energievorräten also, die sich während Jahrmillionen in der Erdkruste angereichert hatten.

Fossile Energie ist gespeicherte Sonnenenergie. Spuren ihres Wirkens hinterliess sie nicht nur in Form von Kohleflözen oder Erdöllagern; sie leistete gestalterische Arbeit geographischen Ausmasses. Sie treibt Wind und Wetter an und hebt wolkenweise Wasser aus den Meeren. Diese Last ergiesst sich seit Jahrmillionen über Stein und Felsen und fliesst wiederum dem Meer zu, nicht ohne zuvor ihre potentielle Energie, die Energie der Höhenlage (Gravität), abzugeben, Sand und Steine mitzuschieben. Mit zunehmender Menge wuchs die nagende Kraft des rinnenden Wassers. So sägte und formte die Energie der Sonne Runsen, Schluchten und Täler in den unwegsamsten Teilen unserer harten Erdoberfläche, den Gebirgen. Durch diese Engnisse fand der Mensch die ersten Wege, um diese Berge zu überqueren.

Das Gebirge, das hier angesprochen ist, sind die Alpen, und die mit der Energie der Sonne eingeschnittene Furche ist das Reusstal. Die Naturkräfte sind dort noch immer zu beobachten und zu hören; der Begriff «Energie» wird uns dort anschaulich, verständlich. Diese Energie, hier die Fluten der Reuss, hat – wir haben es einleitend festgehalten - die Fähigkeit, Arbeit zu leisten, gestalterische, aber auch zerstörerische (Hochwasserkatastrophe Sommer 1987).

Im Tal gibt es Spuren noch älterer Strässchen, für den heutigen Verkehr unnütze Wege aus dem Zeitalter der Säumer und der Postkutsche. Diese jahrhundertealten Bauwerke sind den Talschultern entlang gezogen. Dadurch waren sie vor den zerstörerischen Kräften des Wassers geschützt. Mit Ausnahmen. Wo die wegefreundlichere Talseite wechselte, wo der gangbare Weg nur auf der anderen Talseite zu finden war, musste ein Steg oder eine Brücke die Säumer über die wilden Wasser führen. Einige dieser empfindlichen Wegstücke wurden Opfer der letzten Hochwasserkatastrophe von 1987. Wohl die markanteste der alten Steinbrücken war die 1647 erbaute Häderlisbrücke in der Schöllenen. Dieser Zeuge alter Baukunst stellte mit seiner harmonischen Eingliederung in die Felslandschaft der Schöllenen eine Bereicherung des Ortes dar. Deshalb entstand nach der Zerstörung spontan der Wunsch, die Brücke originalgetreu wiederaufzubauen.

Dieser Anlass führte schliesslich zum vorliegenden Beitrag des Büros Basler und Hofmann: Das mit den alpenquerenden Urner Verkehrswegen verbundene Kulturgut aufzuspüren und im Jubiläumsjahr 1991 im Kanton Uri auszustellen.

Adresse des Verfassers: *Dr. K. Basler*, Basler und Hofmann, Ingenieure und Planer AG, Forchstrasse 395, 8029 Zürich.

Unter dem Titel «Alpenquerende Urner Verkehrswege» fand im Verkehrshaus Luzern vom 9. Januar bis zum 8. März 1992 eine Ausstellung auf 32 Bild- und Texttafeln statt, welche vom Zürcher Ingenieurbüro Basler & Hofmann erarbeitet wurde.