

Historisches Strassennetz am Monte Piottino

1. Informationen zum Thema

Seit der Mensch den Alpenraum zum ersten Mal betrat, ist er mit harten Lebensbedingungen konfrontiert. Das extreme Klima und die zahlreichen naturgegebenen Hindernisse erschwerten die Organisation des Weg- und Strassennetzes, das Voraussetzung für eine funktionierende Wirtschaft war. Zwischen Airolo und Faido zeigen zwei Wegstücke deutlich, welche Strategien die Bevölkerung der Leventina anwendete, um unwegsame Gebiete zu überwinden: die Stalvedro- und die Piottinoschlucht. Am Monte Piottino findet man ein noch fast intaktes historisches Strassennetz vor. Hier lässt sich die Entwicklung der unterschiedlichen Strassengenerationen, die seit dem Hochmittelalter der Überwindung dieses natürlichen Hindernisses dienten, eindeutig nachvollziehen. Die älteste Verbindung lässt sich bis 1311 zurückverfolgen: Von Rodi aus steigt sie hinauf nach Prato und Cornone und zieht sich weiter nach Pianaselva, von wo sie in einem steilen Abstieg nach Faido hinunter führt. Dieser beschwerliche, durch eine Gegensteigung geprägte Weg wurde um 1350 durch den Saumpfad ersetzt, der von Morasco direkt über den Monte Piottino zum Ponte della Vicinanza verläuft und auf der linken Talseite nach Faido führt. Dieser Verlauf bedeutet eine deutliche Verbesserung der Verbindung. Eine weitere Verbesserung erfolgte durch die Urner, die im 16. Jahrhundert die erste Verbindung durch die Schlucht anlegten. Die 1818 erbaute Kantonsstrasse folgte zunächst demselben Trasse, überquerte aber den Fluss bald wieder. Nach einem Stück auf der rechten Talseite führte sie erneut über eine Brücke, um auf der linken Talseite Faido zu erreichen. Sie wurde bis 1934 benutzt und dann wegen der starken Zunahme des Autoverkehrs durch eine neue Strasse oberhalb der Schlucht ersetzt. Die Strasse durch die Schlucht geriet in Vergessenheit und zerfiel zusehends. Dank der Initiative des Vereins Pro Media Leventina wurde sie in den 1990er-Jahren in Zusammenarbeit mit ViaStoria saniert. Heute ist die Strasse durch die Schlucht wieder durchgehend begehbar. Nicht zu vergessen sind die Zollgebäude, die sich zwecks Eintreibung des Strassenzolls an den drei ersten Weggenerationen befanden. Vom ersten Zollgebäude, dem Antico Dazio von Pianaselva, ist heute nichts mehr übrig. Vom zweiten, dem Dazio Vecchio auf dem Monte Piottino, sind die Grundmauern erhalten. Das von den Urnern Mitte des 16. Jahrhunderts erbaute Dazio Grande schliesslich befindet sich direkt am Eingang der Schlucht. Das heutige Gebäude ist den im Jahr 1834 vorgenommenen Umbauten zu verdanken. Lange Zeit unbewohnt wurde es im Jahr 1998 dank der von der Stiftung Dazio Grande geförderten Renovation wieder für das Publikum geöffnet.

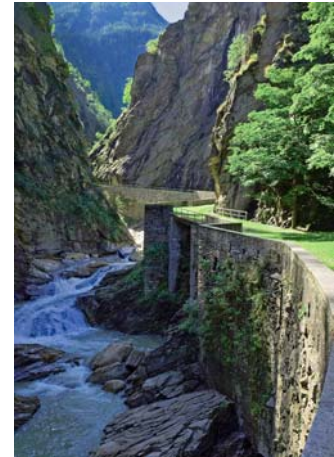


Abb. 1: Die alte Kantonsstrasse in der Piottino-Schlucht wird seit den 1930er-Jahren in einem Tunnel umfahren. Vor einigen Jahren wurde sie umfassend renoviert.

2. Didaktische Hinweise

Hinweise zur Exkursion / zum Unterricht

Mit Hilfe des Arbeitsblatts zu den historischen Wegrouten am Monte Piottino (vgl. [AB Historisches Strassennetz am Monte Piottino](#)) sollen die Schülerinnen und Schüler dazu motiviert werden, ihre Umgebung auf der Wanderung genau zu beobachten. Wo befinde ich mich? Und was sehe ich um mich herum? Die Vielfalt der historischen Verkehrswege auf dieser Spezialetappe der ViaGottardo lässt sich auf einer Rundwanderung besonders gut erleben, die auch die Erfüllung des Auftrags auf dem Arbeitsblatt etwas vereinfacht.

Die Rundwanderung beginnt beim (1) Dazio Grande. Dieses massive, rechteckige Gebäude wurde von den Urnern gegen Mitte des 16. Jahrhunderts errichtet; es wacht über die Schlucht des Monte Piottino, in der im gleichen Zeitraum die „Urnerstrasse“ angelegt wurde. Das Bauwerk, Zollposten und Raststätte für die Reisenden, wurde im Jahre 1834 mit der Verlegung des Zolls nach Airolo vollständig umgebaut, um fortan als Relais und Postbüro zu dienen. Heute sind im Bau ein Restaurant und ein kleines Museum eingerichtet.

Vom Dazio Grande aus führt der ausgeschilderte Rundgang in Richtung Monte Piottino. Nach einer kurzen Strecke auf der Asphaltstrasse wandern wir auf dem Saumpfad den Wald hinauf. Nach einem rund viertelstündigen Aufstieg erreichen wir eine (2) Abzweigung: Links verläuft der markierte Weg, in gerader Richtung liegt ein breiter, nicht markierter Saumpfad, der uns einen kleinen Abstecher nach Prato und Dalpe gestattet. Der Pfad führt in eine Wiese hinunter, wir durchschreiten diese und wandern auf einem Feldweg bis zur Kantonsstrasse nach Prato weiter. Nach wenigen Schritten auf dieser

Strasse erblicken wir zur Linken eine kleine (3) Steinbrücke, in deren Nähe ein Kalkofen steht. Hinter dem Ofen beginnt ein Saumpfad, Teil der ältesten der oben erwähnten vier Gotthardstrassen. Auf ihm erreichen wir die Georgskirche in Prato Leventina mit ihrem romanischen Glockenturm und Malereien aus dem 16. und 17. Jahrhundert. Zahlreiche Befestigungsbauten zur Überwachung der Durchgangswege lassen sich in Prato noch heute erkunden: In der Fassade des Pfarrhauses sind die Überreste eines mittelalterlichen Turms zu erkennen, und unweit von Prato ragen auf einem Felsvorsprung über der Strasse nach Dalpe die Trümmer eines mittelalterlichen Turms empor. Nach dem Rundgang kehren wir zurück zur Abzweigung, um unsere Wanderung auf dem markierten Weg fortzusetzen.

Binnen kurzem langen wir an den Ruinen des (4) Dazio Vecchio an, der wohl aus dem 14. und dem 15. Jahrhundert stammt. Der Bau war kein Zollamt im heutigen Sinne; der Begriff „Reiseunterkunft“ kommt der Wahrheit wohl näher: Er bestand aus Räumen zur Lagerung von Durchgangsgütern, zum Unterstellen der Saumtiere und zur Beherbergung der auf der Gotthardstrasse reisenden Handelsleute. Von hier aus gehts weiter auf dem über weite Strecken gepflasterten Saumpfad, der sich über das Vorgebirge des Monte Piottino hinzieht und wohl zur Zeit der Visconti angelegt wurde, um die Strassenverhältnisse auf dem Weg zum Gotthard zu verbessern. Der Saumpfad mündet in eine Asphaltstrasse, die wir in Richtung Dazio Grande einschlagen.

Wir überqueren den Tessin auf dem (5) „Ponte di mezzo“ aus dem 19. Jahrhundert, folgen auf einem Steg ein kurzes Stück der modernen Kantonsstrasse und finden uns in der wilden Piottino-Schlucht auf dem restaurierten Trasse der 1819 erbauten ehemaligen Kantonsstrasse wieder. Bei den Kehren am Ausgang der Schlucht ist ein (6) Abschnitt der „Urnerstrasse“ aus dem 16. Jahrhundert freigelegt. Hier ist deutlich zu sehen, wie die Kantonsstrasse direkt über der älteren Strasse erbaut wurde. Nach dem Aufstieg durch die Kehren erreichen wir in Kürze die heutige Kantonsstrasse und den Dazio Grande.

Während der Wanderung Die Schülerinnen und Schüler können beim Monte Piottino auch dazu aufgefordert werden, sich zur Frage Gedanken zu machen, warum die verschiedenen Wegrouen zu unterschiedlichen Zeiten derart unterschiedlich verliefen bzw. verlaufen. Hier sind einerseits technische und finanzielle Möglichkeiten ausschlaggebend, andererseits aber auch früher schon der Bedarf sowie der Nutzen, den eine Investition verspricht. Warum investierten die Urner für damalige Verhältnisse ziemlich viel Geld in den Bau einer direkteren, zeitsparenden Verbindung durch die Piottinoschlucht?¹ Lohnte sich das? Erkenntnisse aus der Diskussion solcher Fragen lassen sich vermutlich auch auf andere (Wege-)Bauprojekte und in die Gegenwart, so z.B. auch auf den Gotthard-Basistunnel, übertragen. Wer profitiert eigentlich von seinem Bau? Welchen Nutzen bringt er? Ist er das viele Geld, das er kostet, überhaupt wert? Brauchen wir den Gotthard-Basistunnel? Warum bzw. warum nicht?

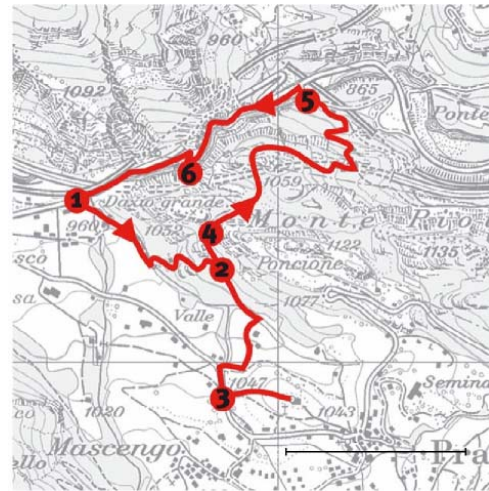


Abb. 2: Rundwanderung am Monte Piottino

Lernziele

1. Die Schülerinnen und Schüler wissen, dass zur Überwindung des natürlichen Hindernisses Monte Piottino zu unterschiedlichen Zeiten unterschiedliche Strategien angewandt wurden, und kennen auch die Gründe für die Veränderungen der Routenwahl.
2. Die Schülerinnen und Schüler können die Frage nach dem Bedarf und dem Nutzen solcher Grossbauprojekte selbständig und kritisch beurteilen.
3. Die Schülerinnen und Schüler können Beobachtungen in der sie umgebenden Landschaft mit Hilfe von Beschreibungen in eine historische topografische Karte übertragen.

Dazugehörige Arbeitsblätter:

- [AB Historisches Strassennetz am Monte Piottino](#)

¹ In einem etwas anderen Zusammenhang könnte man auch fragen: Warum bauten überhaupt die Urner diese Strasse?

3. Quellenangaben

Abbildungen

Abb. 1: Via Storia, Erlebnismagazin 2008/2, S.28.

Abb. 2: ViaStoria, 2004, S.3.

Literatur

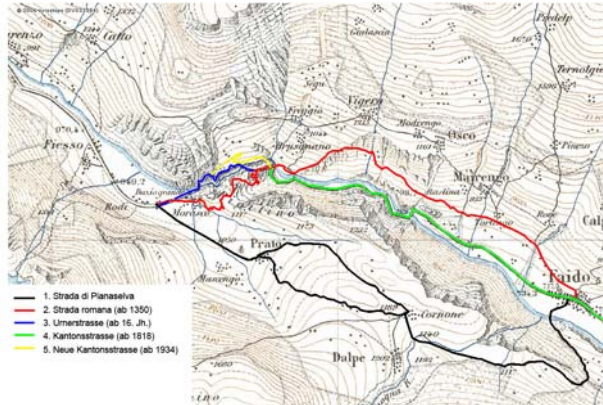
ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte (Hrsg.): Ausflugstipp Nr. 6 zu den Schoggitaler-Unterrichtsunterlagen. Piottino-Rundwanderung (TI), Piottino – Hindernis am Gotthardweg, 2004.

ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte (Hrsg.): Erlebnismagazin Kulturwege Schweiz, Ausgabe 2008/2, Uri-Tessin.

Autor: Raffael von Niederhäusern

4. Lösungen zu den Arbeitsaufträgen

AB Historisches Strassennetz am Monte Piottino



[\(Version in höherer Auflösung\)](#)