



Marion Sauter inventariserte für die Reihe Kunstdenkmäler der Schweiz historische Bauwerke im Kanton Uri und forscht und publiziert zur Kultur- und Verkehrsgeschichte der Urschweiz.

Marion Sauter a inventorié les monuments historiques du canton d'Uri pour la collection Les monuments d'art de la Suisse et publié en tant que chercheuse plusieurs ouvrages sur l'histoire de la culture et des transports de la Suisse primitive.

IM GESPRÄCH MIT MARION SAUTER

«Verkehrswege verraten, wie die Menschen lebten und arbeiteten»

Marion Sauter inventarisierte von 2008 bis 2017 Urner Baudenkmäler. Dazu musste sie auch in die Berge steigen. Dort hat sie die Alpwirtschaft kennengelernt und ist dabei auf historische Verkehrswege gestossen. Was ihr zufällig vor die Füsse fiel, ist heute ihr wichtiges Forschungsgebiet: die alpine Verkehrsgeschichte. Marco Guetg, Journalist, Zürich

Frau Sauter, wie landet eine Frau aus der schwäbischen Kleinstadt Biberach in den Urner Bergen?

Wegen der Expo.02. Mein damaliger Partner war an der Konzeption eines Pavillons in Biel beteiligt. Wir sind in die Schweiz gezogen und gerne hiergeblieben. Als dann der Kanton Uri jemanden für die Inventarisierung seiner Baudenkmäler suchte, habe ich mich beworben und den Job erhalten.

Also weder eine Initialzündung noch irgendein Erweckungserlebnis?

Nichts. Reiner Zufall – und ein absoluter Glücksfall! Ich habe schnell gelernt: Um die Urschweizer Baukultur zu verstehen, muss man die Alpwirtschaft begreifen. Einen wichtigen Impuls erhielt ich vom Muotathaler Höhlenforscher Walter Imhof. Er hat mich zur Wüstungsforschung und zur Archäologie geführt. In der Folge haben wir systematisch die Urner Berge begangen, Reste von Alphütten und Ruinen erfasst. Bei dieser Tätigkeit bewegen wir uns oft auf offenen oder versteckten historischen Wegen.

Verkehrsgeschichte ist immer auch Kulturgeschichte. Was alles kann eine Historikerin erkennen, wenn sie auf Verkehrswege blickt?

Die Wirtschaftsform einer Region. Man kann sehen, wie die Menschen lebten und arbeiteten, was sie anbauten und womit sie handelten. Pfade, Wege und Strassen verraten aber auch, wie die Menschen in dieser Region ihre Produkte transportiert haben.

Können Sie das anhand eines konkreten Beispiels illustrieren?

Blicken wir auf die Hohlwege. Das sind in die Matten eingetiefte Wege. Damit haben die Bauern ihre Wiesen vor den vorbeitrotten Viehherden geschützt. Das mussten sie, brauchten sie das Gras doch als Winterfutter. Diese Hohlwege zeugen vom Viehtrieb und etablierten sich ob ihres guten Ausbaustandards meist als Hauptwege. Dann gibt es Lastwege. Da es unmöglich war, lange Holzstämmen durch die schmalen Hohlwege zu schleifen, entstand ein überlagertes Winterwegsystem, über das Holz ins Tal geführt werden konnte. Das Zusammenspiel von Hohl- und Lastwegen in einer Landschaft ergibt ein spannendes Geflecht, das viel über die Wirtschafts- und Lebensform einer Region aussagt und auch rechtlich fixiert wurde.

Was verraten Verkehrswege über die Siedlungsentwicklung?

Die ersten Häuser waren mit einfachen Trampelpfaden verbunden. Verdichtung fand an Verkehrsknotenpunkten oder auf be-

sonders moderaten Hanglagen statt. Ein Beispiel: Die Pfarrei Bürglen fand 857 erstmals Erwähnung, der alte Klausenweg führt direkt an der Kirche vorbei. Das dürften die Anfänge sein. Die Spiringer Kirche wurde 1290 gestiftet. Da hatte sich der alte Klausenweg längst etabliert, er verläuft deutlich unterhalb dieser Kirche. Wenn man in Erschliessung denkt, bekommt man die Siedlungsentwicklung eigentlich ganz gut sortiert.

Sind viele dieser Zeichen der Vergangenheit heute noch im Gelände lesbar?

Eben nicht! Die Mobilität zollt ihren Tribut. Pfade wurden zu Wegen, Wege zu Strassen, diese wurden je nach Nutzung verbreitert und später dann geteert. Bei diesem Prozess ging die historische Substanz häufig verloren. Orte wie Bürglen-Brügg oder die Schöllenen, wo mehrere Brückengenerationen nebeneinanderstehen, sind die absoluten Ausnahmen der Verkehrsgeschichte.

Die Mobilität hat den historischen Verkehrswegen am meisten zugesetzt?

Ja, zuletzt vor allem die motorisierte Mobilität. Blicken wir nochmals zurück zum Klausen. Die 1880 eröffnete Schächentalstrasse bis Unterschächen war für einfache Fuhrwerke ausgelegt. Beim Ausbau zur modernen Passstrasse zwischen 1890 und 1900 musste viel von dem, was eben erst neu gebaut worden war, wieder weggesprengt werden. Ein gutes Beispiel dafür sind die Spiringer Kehren, die 1877 abseits des Dorfkerns errichtet wurden und sich heute bereits in der dritten neuen Streckenführung präsentieren. Mit der Zunahme der motorisierten Mobilität wurden die ärgsten Steigungen eliminiert, die Kurvenradien entschärft; dann wurde der Schotter getränkt und «staubfrei» gemacht, ab Mitte des 20. Jahrhunderts wurden die Strassen geteert. Dies ging häufig mit einer Trasseeverbreiterung einher. Alle diese Veränderungen haben die historischen Schichten entweder zugedeckt oder zerstört. Es gibt keinen einzigen Meter Klausenstrasse mehr im Zustand von 1900.

Weshalb wurde überhaupt über den Ausbau der Strasse über den Klausen diskutiert?

Daran lässt sich sehr schön ein Stück regionale Wirtschaftsgeschichte ablesen. Der geplante Ausbau war eine einseitige Angelegenheit. Die Urner wollten ihn nicht. Für ihre Bedürfnisse genügte, was war. Anders die Glarner. Im 19. Jahrhundert blühte dort bereits die Textilindustrie. Die Glarner suchten daher einen Zugang zur 1830 eröffneten Fahrstrasse über den Gott-

hard. Nur: Als das Projekt Klausenstrasse 1890 dann endlich konkret wurde, existierte bereits die Gotthardbahn. Die Glarner hätten ihre Textilien auch mit dem Zug via Ziegelbrücke transportieren können. Im Rückblick fragt man sich, weshalb man damals an diesem Berg für einen so kleinen Nutzen einen derartigen Aufwand betrieb. Die strategisch-militärischen Überlegungen, die letztlich die Finanzierung ermöglichten, sind heute kaum mehr nachzuvollziehen.

Im Laufe des 19. Jahrhunderts kam der Tourismus auf. Alpenpässe wurden plötzlich auch zu Erlebnisrouten.

Die Auswirkungen sind wiederum sehr schön am Klausenpass abzulesen, weil er die Möglichkeit einer Rundreise bietet. Die Passanten nahmen sich Zeit oder mussten sich aufgrund ihres Gefährts Zeit nehmen. Einfache Gasthäuser genügten den Ansprüchen dieser reisenden Klientel nicht mehr. Also entstanden entlang der Strecke neue Berghotels, etwa das «Posthaus Urigen» und das «Klausenpass» auf der Urner Seite, das «Wilhelm Tell» auf dem Urnerboden. Alles repräsentative Bauten, wie wir sie entlang anderer Alpenpässen auch finden.

Irgendwann ersetzen mancherorts Seilbahnen den beschwerlichen Aufstieg.

Nicht flächendeckend, aber mit eklatanten Auswirkungen auf die historischen Wegstrukturen! Die ersten Seilbahnen und Transportseile stammen meist aus dem frühen 20. Jahrhundert. Die Seilbahnen haben nun aber die Täler schlicht auf den Kopf gestellt. Bis anhin lief man ans Ende eines Tals und stieg von dort hoch zur Alp. Die Seilbahn aber startet meist am Taleingang, überwindet die kürzeste und steilste Stufe und führt an einen Ort, der früher gar nicht besiedelt war. Wege in Seilbahnnähe stammen daher in der Regel aus jüngerer Zeit und sind auf keinen Fall historisch. Diese findet man nur dort, wo eine Alp vor dem Bau der Seilbahn erschlossen worden ist.

Sie sind Dozentin am Institut für Architektur der Hochschule Luzern und unterrichten dort Baugeschichte. Das heisst: Romanik, Renaissance, Barock... die klassische Leiter?

Auch, aber nicht nur. Wir versuchen, lokale Spezifika wie etwa die Verkehrsgeschichte in die Lehre einzubeziehen. Wenn man die Transportbedingungen für Baumaterial im Mittelalter schildert, erntet man meist ungläubiges Staunen. Die Studierenden waren aber beispielsweise auch an der Urner Wüstungsforschung beteiligt. Wir haben uns gemeinsam auf die Suche nach Siedlungsspuren in der alpinen Kulturlandschaft begeben. Auf diesen Erkundungsgängen haben die Studierenden gelernt, ein Gefühl für einen Ort, für das Gelände zu entwickeln. Wir haben die künftigen Architektinnen und Architekten dann jeweils gefragt, wo sie denn bauen würden – und dort stand in der Regel auch schon die Ruine einer Alphütte.

... dabei sind Sie nahe dem Surenenpass unverhofft auf eine Perle gestossen: Auf Reste eines Gebäudes aus der Hallstattzeit...

... ja, auf die Reste eines 7 Mal 11 Meter grossen Gebäudes, dessen Funktion allerdings unklar ist – für eine historische Alphütte ist es zu gross. Was wir jedoch wissen: Es handelt sich um das erste bekannte Hallstatt-Haus in dieser Höhenlage in der Urschweiz.

Zusammen mit den römischen Münzfunden an der Alpkapelle hat dies einiges Gewicht bei der Rekonstruktion der Anfänge der Begehung des Surenenpasses.

In einem Aufsatz haben Sie sich mal beklagt, dass die Baukultur der Frühgeschichte in Höhenlagen noch weitgehend unerforscht sei. Haben Sie eine Erklärung dafür?

Das Gebiet ist riesig, die Arbeit gross und wer dort forscht, findet meist nur Holzkohle oder Rinderknochen und keinen Goldschatz. In den letzten Jahren hat sich allerdings einiges getan, nicht nur im Kanton Uri. Während die Archäologie im Alltag in der Regel Plätze fokussiert, die unmittelbar von baulichen Veränderungen bedroht sind, blickt die Wüstungsforschung auf das gesamte Areal. So entsteht über viele Puzzleteilchen ein kontextuelles Bild. Und plötzlich werden dann auch Fragen der Erschliessung wichtig.

Sie haben unter anderem am Klausen- und Surenenpass geforscht und darüber zwei Bücher publiziert. An welchem Pass findet man Sie in nächster Zeit?

Am Rengpass, einem Trampelpfad zwischen Hergiswil und Alpach, der zum Brünig, aber ehemals auch in Richtung Gotthard führte.

Was interessiert Sie an diesem Präludium zum Gotthard?

Seine Bedeutung für die Bewohner! Nicht alle, die auf der Nord-Süd-Route unterwegs sind, wollen den Gotthard queren. Ich habe meine liebe Mühe mit dem ach so zelebrierten Mythos. Und wer auch immer den Gotthard erreichen wollte, musste zuerst ein paar andere Hindernisse meistern: Die Axenstrasse wurde 1865 eröffnet, die A2 erst 1980. Die wenigsten Anwohner konnten sich früher Fährdienste leisten, und nervöse Rösser lassen sich ganz schlecht mit Ruder- oder Segelbooten verschiffen. Deshalb interessieren mich die vielen kleinen Teilstücke vor dem eigentlichen Gotthardübergang beziehungsweise der Schöllenen viel mehr. Bergbauern, die ihre Kuh auf den Markt führen, haben ganz andere Bedürfnisse als ein internationaler Händler, der seine Ware von Basel nach Mailand schaffen will. Ich fokussiere mich auf diese kleinen Strukturen in der Hoffnung, dass sich daraus nach und nach ein nachvollziehbares Verkehrsnetz formt.

MARION SAUTER

Marion Sauter ist in der schwäbischen Kleinstadt Biberach (D) aufgewachsen. Sie hat Architektur (Diplom 1994), Kunst-, Architekturgeschichte und Soziologie (Magister Artium 1999) studiert, wurde 2003 am Institut für Baugeschichte der Universität Stuttgart promoviert und lehrt seit 2006 an der Hochschule Luzern Architekturgeschichte. Von 2008 bis 2017 inventarisierte Marion Sauter für die Kunstdenkmäler-der-Schweiz-Reihe historische Bauwerke im Kanton Uri. Im Juni dieses Jahres tritt sie die Leitung Architektur und Bauforschung am Freilichtmuseum Ballenberg an. Seit ihrem Urner Engagement forscht und publiziert Marion Sauter zur Kultur- und Verkehrsgeschichte der Urschweiz. Sie verantwortet als Autorin und Herausgeberin u.a. folgende Werke: *Saumpfad – Lini – Speedway. Die Erschliessung des Klausenpasses*, Emmenbrücke 2016; *Surenepass. Archäologie und Geschichte in Attinghausen*, Hochwald 2016; *Ausflug in die Vergangenheit. Archäologische Streifzüge durch die Urschweiz*, Hochwald 2015.

ENTRETIEN AVEC MARION SAUTER

«Les voies de communication révèlent le mode de vie et la façon de travailler»

De 2008 à 2017, Marion Sauter a inventorié les monuments historiques du canton d'Uri. Ce faisant, elle a dû arpenter les montagnes et se familiariser avec l'économie alpestre, ce qui lui a fait découvrir le monde des voies de communication historiques. Elle se consacre désormais à l'étude de l'histoire des transports dans les Alpes, domaine qu'elle a découvert par hasard.

Marco Guetg, journaliste, Zurich

Originaire de Biberach en Haute-Souabe, Marion Sauter est arrivée par hasard en Suisse pour accompagner son partenaire de l'époque qui travaillait pour Expo 02. Le canton d'Uri recrutait une personne pour inventorier ses monuments historiques. Elle a obtenu le poste. Elle n'a pas tardé à se spécialiser en campagnes de fouilles archéologiques et en économie alpestre en suivant notamment les traces de Walter Imhof, spéléologue de la vallée de Muota. Désormais professeure à l'institut d'histoire de l'architecture de la Haute-Ecole de Lucerne, elle enseigne les matières classiques mais aussi les spécificités locales, notamment l'histoire des transports. Elle organise avec ses étudiants des fouilles dans la montagne uranaise, principalement à proximité des cols du Klausen et du Surenen. Après la découverte des vestiges d'un bâtiment datant de la civilisation de Hallstatt à proximité de la région du col de Surenen et celle de pièces romaines dans la chapelle d'alpage, elle a collecté des informations importantes sur les débuts du col de Surenen.

Pour Marion Sauter, les voies de communication historiques en disent beaucoup sur les systèmes économiques régionaux et permettent de comprendre comment les gens vivaient, construisaient, travaillaient, commerçaient et transportaient leurs produits. Les chemins creux et les chemins de plus grande capacité de charge par exemple sont révélateurs des conditions juridiques et économiques du passé. Les premières maisons étaient reliées par de simples pistes. Le réseau de voies de communication s'est densifié à certains nœuds importants, par exemple autour de certaines paroisses. L'ancien sentier du Klausen passe ainsi en dessous de l'église de Spiringen. Cependant les voies historiques ont payé un lourd tribut au trafic motorisé. Les sentiers ont été élargis et asphaltés et leur substance historique a bien souvent disparu à jamais. Les sites tels que Bürglen-Brügg ou les Schöllenen sur lesquels se côtoient plusieurs générations de ponts sont rarissimes. Pour reprendre l'exemple de la route du col du Klausen, la route du Schächental d'abord prévue pour de simples chars a été aménagée en une route moderne, puis a subi de nombreuses transformations. Les virages ont été rectifiés à plusieurs reprises, les pentes les plus fortes ont été éliminées et les chaussées élargies. Ces travaux ont recouvert ou détruit toutes les couches historiques.



Marion Nitsch

Marion Sauter à Bürglen-Brügg (UR): «En explorant les Alpes, vous ne découvrirez pas de fabuleux trésor.»

Marion Sauter in Bürglen-Brügg UR: «Wer in den Alpen forscht, findet keinen Goldschatz.»

Marion Sauter estime qu'il est important d'étudier l'histoire de l'économie régionale et donc celle des voies de communication. Avec l'essor du tourisme, les routes des cols alpins sont devenues des itinéraires fascinants. Sur la route du Klausen, les buvettes d'alpage ne répondaient plus aux besoins de la clientèle. Elles ont été supplantées par de nouveaux hôtels de montagne représentatifs de l'architecture alpine. Les téléphériques construits au début du XX^e siècle ont révolutionné les structures historiques des voies de communication et donc, les chemins proches des stations supérieures sont récents.

Pour Marion Sauter, le travail de fouilles et de recherche qui reste à faire est gigantesque dans ce grand territoire. Elle s'intéresse aux nombreuses petites structures qui existaient dans l'espoir de parvenir à retracer le réseau de voies de communication historiques.