Marion Sauter

Saumpfad Lini Speedway

Die Erschliessung des Klausenpasses

Lini Saumpfad Speedway

Die Erschliessung des Klausenpasses

Text & Konzept
Marion Sauter

Fotografie
F. X. Brun

Gestaltung
l'équipe [visuelle]

7 **Vorwort**
«Wenn auch diese Strecke eine Nebengasse ist …»
8 → **Exkurs** Die Klausenstrasse im Fokus der Fotografie (Ruedi Gisler-Pfrunder)

13 **Geschichte, Lage und Siedlungsschwerpunkte**
Zahlen und Fakten — Zuständigkeiten — Schächental — Passhöhe — Urnerboden — Linthal
32 → **Exkurs** Die Schächentaler Landwirtschaft im Wandel der Zeit

35 **Alpfahrwege**
Quellen — Bautypologie — Klausenweg trifft Gotthardroute — Alter Klausenweg
52 → **Exkurs** Das Heilbad in Unterschächen
54 Getschwilergasse/Schächentaler Höhenweg — Dammweg Urnerboden — Glarner Alpfahrwege
64 → **Exkurs** Sakrallandschaft Alter Klausenweg

67 **Schächentalstrasse, 1830–1880**
Chronologie — Streckenführung
77 → **Exkurs** Überleben um 1900 – Die Alp Urnerboden wird Ganzjahressiedlung

79 **Klausenstrassenprojekte, 1830–1880er-Jahre**
Zeitalter der Passstrassen und der Eisenbahn — Chronologie —
Projekt Diethelm/Anselmier, 1859/1875 — Projekt Schindler, 1865/66
86 → **Exkurs** Die Glarner Textilindustrie

89 **Die Erschliessung des Klausenpasses im Wandel der Zeit**
Fotografien von Michael Aschwanden und F. X. Brun

121 **Klausenstrasse, 1889–1900**
Baugenehmigung, 1889–1891 — Realisierung, 1892–1899 — Strecke Altdorf bis Unterschächen —
Strecke Unterschächen bis Passhöhe: Lini — Strecke Passhöhe bis Glarner Grenze —
Strecke Linthal bis Urner Grenze — Strassenkörper — Brücken und Durchlässe — Eröffnung, 1900
162 → **Exkurs** Barackenwirtschaft oder Hotel – Lunchtime am Klausen

165 **Weitere Ausbauetappen**
Projekt Klausenbahn, 1896 — Öffnung für den motorisierten Verkehr, 1917
169 → **Exkurs** Das Klausenrennen
170 Militärstrasse, 1940 — Klausenstrasse heute — Ausflugsziel Klausen: Speedway
182 → **Exkurs** Wintersperre – Lawinen und Schneebruch am Klausenpass

185 **Alpfahrwege, Klausenstrasse und Militärstrasse heute**
Impressionen von F. X. Brun

209 **Fazit**

212 **Anhang**
Literatur- und Abkürzungsverzeichnis — Dank und Impressum

49

Blick auf den Alten Klausenweg und auf Spiringen unmittelbar vor Unterschächen.

—

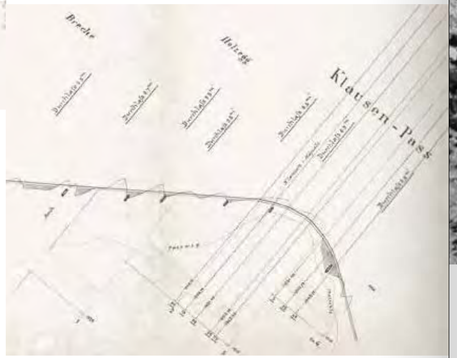
Zeichnung Karl Franz Lusser, 1836 (StAUR KFL-Skizzenbuch)

50

Die Bestandsaufnahme auf dem skizzenhaften Entwurf der unteren Linienführung der Klausenstrassenplaner ist die präziseste Darstellung des Alten Klausenwegs. Er führt in der Balmwand über weite Strecken geradewegs bergauf.

—

Zeichnung Gaston Anselmier (Ausschnitt), um 1875 (BAR E3211A-01#1000/ 740#507)*



51

Das Längenprofil der Klausenstrasse zeigt den steilen Anstieg des historischen Alpfahrwegs durch die Balmwand.

—

Zeichnung Jacob Schneiter (Ausschnitt), 1897 (StAUR R-150-13/Bauamt/10 [Bd. 2])

52

Der Alte Klausenweg trifft in der Balmwand auf den in Richtung der Oberstafel Oberalp, Nideralp und Wannelen abzweigenden Alpfahrweg.

—

Foto F.X. Brun, 2015

53

Der Anstieg durch die Balmwand hinter Unterschächen-Äsch überwindet über 500 Höhenmeter innerhalb kurzer Distanz und gehört zu den steilsten Passagen auf der historischen Route.

—

Foto F.X. Brun, 2015

Chronologie

Die beschwerliche, fussläufige Erschliessungssituation über Alpfahrwege entsprach der Lebenswirklichkeit im Schächental bis weit ins 19. Jahrhundert hinein. Die Bergbauern waren es nicht anders gewohnt. So beschrieb etwa der Urner Landammann Dr. med. Karl Franz Lusser 1834 die Route wie folgt: «Eine Viertelstunde hinter der Pfarrkirche von Bürglen tritt der Wanderer auf der bald steigenden, bald fallenden, bald eben dahinlaufenden, aber auch für Pferde leichten und gefahrlosen Strasse nach Glarus in das Schächenthal hinein».[93] Auswärtigen Reisenden bot sich hingegen ein Abenteuer, etwa dem bayerischen König Ludwig II., der auf seiner Schweizerreise 1865 im Hotel Tell in Bürglen logierte. Internationale Reiseführer aus dieser Zeit dokumentieren die Route als «ein Felseinschnitt öffnet das Thor zu der Balmwand (1730 m), die hier dachjäh in's Schächental abfällt, in unzähligen Windungen gangbar gemacht».[94] Einzig der Dorfkern von Bürglen war zu dieser Zeit bereits mit einer befahrbaren Strasse erschlossen. Abb. 70/72 Das Trassee war wahrscheinlich im frühen 19. Jahrhundert ausgebaut worden: Bilddokumente aus dieser Zeit zeigen einen Vorläufer der heutigen weit ausladenden «EWA-Kehre». Abb. 71

«Nützlich ist diese Strasse nicht nuhr für die Schächendaller, sondern fast für das ganze Land indem aus dem ganzen Land Vieh in die Alpen und Hirten in das Schächendall kömt & aufgetrieben wird.»

Gemeindepräsident Josef Imholz, 1853

Der Beginn des Ausbaus der Schächentalstrasse kann mit einer Naturkatastrophe terminiert werden. 1830 wurde ein Teil des seit Jahrhunderten bestehenden Alpfahrwegs am Schächenufer bei Schroten zwischen Bürglen-Trudelingen und der Abzweigung nach Spiringen-Witerschwanden weggeschwemmt. In der Folge musste auf das linke Schächenufer ausgewichen werden.[95] 1844 wurde die Rückführung auf das rechte Ufer und der Bau einer neuen Strasse durch das Gut Haldeli beschlossen.[96] Der Streckenabschnitt am linken Schächenufer wurde während der Bauzeit der Klausenstrasse als Ausweichroute reaktiviert. Der neu erstellte Streckenabschnitt und das Bauvorhaben «Herstellung der sg. Hällgässli oder Schächenthaler Strasse»[97] am Ortsausgang von Altdorf, für das Bauinspektor Martin Gisler im Oktober 1852 gut 2500 Franken veranschlagte, weckte im Schächental Begehrlichkeiten. Die Gemeinden Spiringen und Unterschächen forderten im Folgejahr mit Nachdruck ein «einfaches Karrengässly, oder wenigstens eine fahrbare Strasse durch das Schächendall».[98] Die Notwendigkeit dieser Baumassnahme wurde mit einer Liste untermauert, welche die einsatzbereiten Besitzer von Bauwerkzeugen bezeichnete.[99]

Der Bezirk Uri war als Landeigner für den Ausbau der Schächentalstrasse zuständig, der sich aufgrund der Unstimmigkeiten über den Unterhalt der Strasse jedoch nicht als engagierter oder vorausschauender Bauherr präsentierte, sondern einige Unterstützung von den Anwohnern und der inzwischen etablierten Schweizer Post als Nutzniesserin einforderte.[100] Nach einer ersten Intervention durch die Glarner im Jahr 1829 stand ausserdem das Projekt Klausenstrasse im Raum. Es wurde 1860 erneut aufgegriffen, zunächst jedoch ohne Erfolg. Die folgenden 30 Jahre waren geprägt von einem unkoordinierten Nebeneinander der fortlaufenden Bauarbeiten an einzelnen Passagen des Alten Klausenwegs beziehungsweise der Schächentalstrasse und der Projektierung der neuen Passstrasse.

Im Jahr 1856 wurde die Schächentalstrasse auf dem Gemeindegebiet von Altdorf als kantonal eingestuft und beschlossen, die Strasse bis Bürglen-Loreto auszubauen. Um den erforderlichen Ausbaustandard wurde jedoch weiterhin gerungen.[101] Im Folgejahr wurde der Baukredit für den Ausbau bis Bürglen-Brügg erweitert.[102] So sehr sich die Schächentaler diese Strasse gewünscht hatten, die fertig gestellten Teilstücke erfüllten ihre Erwartungen bei Weitem nicht. So musste etwa das Holzreisten, das auf den Alpfahrwegen bis dato gang und gäbe war, auf dem neuen Trassee umgehend verboten werden. Tafel 9 Einzig der Holztransport auf Schlitten oder Wagen war noch erlaubt.[103]

Der Ausbaustandard der Schächentalstrasse blieb weiterhin unklar. Ein ausführliches Gutachten der Bau- und Finanzkommission forderte den Bezirksrat Ende 1857 dringlichst auf festzulegen, ob die «Strassenanlage zum Gebrauch für Fuhrwerke» bestimmt sein soll, «mit Handwägelchen oder etwa einem Männ bequem befahren werden kann» oder nur einer «minder beschwerlichen Machart für Menschen & Vieh genügen» muss.[104] Die Kosten des Strassenbaus bis zum Gemeindehaus Spiringen wurden inklusive einer «Kehre in Witterschwanden, sowie ein solche bey Ratsherrn Brand» und der erforderlichen Landentschädigungsleistungen auf insgesamt 21 026 Franken geschätzt.[105] Von Bedeutung für die Verkehrsgeschichte sind hier vor allem die geplanten Enteignungen sowie die Beschreibung des Wegverlaufs, wonach die Schächentalstrasse nun offensichtlich nicht mehr durch den Weiler Witerschwanden, sondern auf einem neuen Trassee weiter entlang des Schächens geführt werden sollte – die erste Abweichung vom historischen Alpfahrweg.

1859 postulierte der Bezirksrat schliesslich das längst überfällige Gesamtprojekt Schächentalstrasse, ein «Plänlein samt Kostenberechnung». Beauftragt wurde der Schwyzer Ingenieur Caspar Diethelm,[106] der die ersten Pläne noch im selben Jahr fertigstellte. Das einzige erhaltene Blatt zeigt die geplante Streckenführung von Bürglen-Brügg bis Spiringen entlang des Schächens. Die Anbindung von Spiringen ist hierin jedoch nicht ersichtlich. Da die Klausenstrassenplaner anfänglich keine Erneuerung der sich im Ausbau befindlichen Schächentalstrasse vorsahen, kann die von Diethelm 1859 projektierte Streckenführung anhand der ersten Strassenplanung von 1875 rekonstruiert werden. Abb. 73/74/75

Die Entscheidung, eine neue Streckenführung auszuweisen, markiert den Beginn neuerlicher, Jahre andauernder Auseinandersetzungen zwischen den Schächentalern und dem Bezirk. Die Spiringer und die Unterschächener Petenten stellten nun das gesamte Strassenbauprojekt in Frage, das «immer nur in dem Sinn [hatte], dass dieselbe die Bewohner des Schächenthals etwas nützen werde. Wenn nun dieselbe dem Schächen entlang erstellt wird, so ma[…] jederman einleichten, dass die ganze Gemeinde Spiringen und ein grosser Theil von Unterschächen davon abgeschnitten wird».[107] Die bis 1868 folgenden Mahn- und Bittschreiben der beiden hinteren Schächentaler Gemeinden füllen ganze Ordner und gipfeln in der Androhung von Konsequenzen angesichts des Unsinns, «mehrere tausend Franken an eine Strasse zu verwenden, und selbe dann Jahre um Jahre, als eine unnütze Sackgasse stecken zu lassen, und somit das zum Theil schon erstellte, wieder ganz Ruiniert werden kann».[108]

93
Lusser 1834, S. 109 – 111.

94
Baedeker 1873, S. 304.

95
Lusser 1834, S. 110.

96
Ratsbeschluss, 13.4.1844 (StAUR R-150-13/175 [Bd. 1]).

97
Kostenberechnung, 12.10.1852 (StAUR R-150-13/175 [Bd. 1]). – Protokoll, 14.12.1852 (StAUR R-150-13/175 [Bd. 1]).

98
Antrag, 25.1.1853 (StAUR R-150-13/175 [Bd. 1]).

99
Werkzeugliste, 28.3.1853 (StAUR R-150-13/175 [Bd. 1]).

100
Div. Schriftwechsel, 1853–1856, u.a. 1.3.1853, 24.7.1853, 7.7.1856 und 11.9.1856 (StAUR R-150-13/175 [Bd. 1]).

101
Beschluss, 18.4.1856 (StAUR R-150-13/175 [Bd. 1]).

102
Kreditbewilligung, 4.6.1857 (StAUR R-150-13/175 [Bd. 2]).

103
Erlass, 23.12.1857 (StAUR R-150-13/175 [Bd. 2]). – Urner Amtsblatt 1857, S. 243.

104
Gutachten, 29.12.1857 (StAUR R-150-13/175 [Bd. 2]).

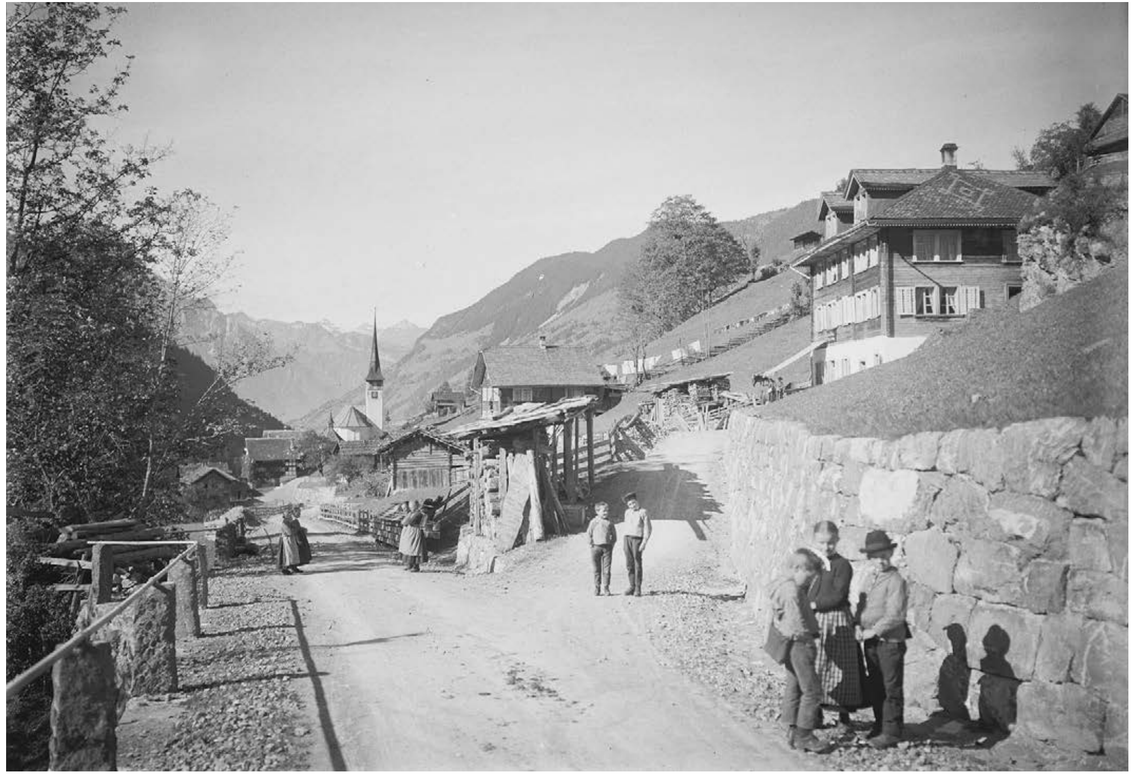
105
Kostenberechnung, wohl 1857 (StAUR R-150-13/175 [Bd. 2]).

106
Protokoll, 10.2.1859 (StAUR R-150-13/175 [Bd. 2]). – Korrespondenz mit Caspar Diethelm, 10.10.1859 (StAUR R-150-13/175 [Bd. 2]). – Bezirksratszirkular, publiziert im Urner Amtsblatt 1860, S. 71.

107
Klageschrift, 15.2.1864 (StAUR R-150-13/175 [Bd. 2]).

108
Klageschrift, April 1866 (StAUR R-150-13/ Bauamt/10 [Bd. 2]).

→ Tafel 15



→ Tafel 16

→ Tafel 25

→ Tafel 26

105

Die Lini – das fast geradlinige Trassee entlang des Abgrunds ist in dieser Form und Länge einzigartig unter den Schweizer Passstrassen und bietet auf 8 Kilometern eine atemberaubende Panoramasicht.

—

Foto Michael Aschwanden, um 1900 (StAUR P-183: 117.07-BI-37882)

106

Die Kehren der Klausenstrasse fassen den Alpweiler Vorfrutt und führen dann in einem weiten Bogen durch die Chlus.

—

Ansichtskarte Photoglob-Wehrli & Vouga Co., um 1930 (ETHZ BildA: PK_004687)

107

Nach drei weiteren Kehren in den Seiferplanggen und einer Kehre in der Jägerbalm erreicht die Strasse das Waldhüttli.

—

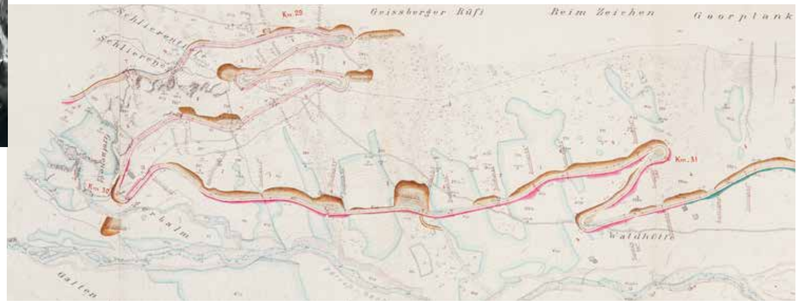
Foto Werner Mittelholzer, um 1930 (Slg. Ruedi Gisler-Pfrunder Basel)

108

Eine Übersicht im Plan: Seiferplanggen, Jägerbalm und Waldhüttli – nach diesen letzten sechs Kehren erreicht die Klausenstrasse die weite Talebene des Urnerbodens.

—

Zeichnung Jacob Schneiter, 1897 (StAUR R-150-13/Bauamt/10 [Bd. 1])



165

Die letzte Pferdepost querte am 15. Juni 1922 die Passhöhe, danach kamen Postautos zum Einsatz. Interessant ist die historische Aufnahme auch aufgrund der dokumentierten Restschneehöhe von etwa 5 Metern. Die gewaltige Schneise wurde damals noch von Hand freigeschaufelt.

—

Foto, 1922
(StAUR Slg. BD: 117.06-BI-2673)

166

Ein Tunnel sollte helfen, die Klausenstrasse über Winter offen zu halten. Auf das Lehrgerüst wurden gegossene Eisblöcke geschichtet.

—

Foto, 1930er-Jahre
(publ. in: Läubli / Stieger 1939)

167

Die Räumarbeiten des 21. Jahrhunderts zeichnen sich durch schweres technisches Gerät aus. Dennoch bleiben die Arbeiten beschwerlich und gefährlich.

—

Foto Amt für Tiefbau Uri, 2008

Wintersperre – Lawinen und Schneebruch am Klausen

Das Leben in den Bergen ist von Naturgewalten bedroht und daher vom Versuch geprägt, diese zu beherrschen beziehungsweise sich bestmöglich mit den oftmals tödlichen Gefahren zu arrangieren. Die historischen Siedlungskerne wurden stets nach intensivem Studium der lokalen Gegebenheiten angelegt und befinden sich mit erstaunlicher Treffsicherheit ausserhalb regelmässig wiederkehrender Lawinenzüge. Bannwälder und Lawinenverbauungen sorgen für zusätzlichen Schutz. Dennoch ist nicht jeder Lawinenabgang absehbar. Im besonders schneereichen Winter 1951 wurden im Schächental beispielsweise 16 Personen verschüttet, für vier davon kam jede Hilfe zu spät. Zerstört wurden dabei auch die bis dato als lawinensicher geltenden Heimwesen Bürglen-Achenberg und Spiringen-Butzen. Im Frühjar 1940 ging eine verheerende Staublawine über den Weiler Hintere Hütten auf dem Urnerboden nieder und machte acht von vormals 14 Gebäuden dem Erdboden gleich. Auch hier starben vier Personen.

Fast schon alltäglich muten dahingegen die kleinernen Lawinen an, die die Klausenstrasse bis heute regelmässig eindecken und die im Winter ohnehin sehr abgeschiedenen Weiler auf dem Urnerboden voneinander abschneiden oder gar den Weg nach Linthal unpassierbar machen. Dieser wird seit 1960 für den Verkehr geräumt. Im Winter 1968 blieb die Strasse ganze drei Monate lang geschlossen und der Urnerboden somit vom Rest der Welt abgetrennt – wie schon in den Jahrhunderten zuvor. Heute sind dies nur noch einzelne Tage.

Entsprechend der Vorgaben des Bundes aus dem Jahr 1898 muss die Klausenstrasse mindestens vom 15. Juni bis zum 15. September befahrbar sein. [Abb. 165] *Der Schneebruch rund um die Passhöhe obliegt dem Kanton Uri. Dokumentiert ist ein Versuch aus den 1930er-Jahren, die Strasse über Winter offenzuhalten und vor Lawinen zu schützen, indem eigens Tunnel errichtet wurden. Hierfür fügte man gegossene Eisblöcke auf Lehrgerüste.* [Abb. 166] *Das Prinzip überzeugte, war jedoch über die Länge der problematischen Passagen nicht durchzuhalten. Auch die 1940 errichtete Militärstrasse* [Abb. 150] *konnte nur unter allergrösster Anstrengung einen einzigen Winter lang offen gehalten werden – der Schnee wurde damals von Hand weggeschaufelt.*

In den letzten Jahren konnte der Pass stets im Mai frei gegeben und bis mindestens Mitte Oktober offen gehalten werden. Für die Schneeräumung kommen heute drei Fräsen und ein Räumkommando, meist bestehend aus sieben Männern auf der Schächentaler Seite und vier Männern auf der Seite des Urnerbodens, zum Einsatz. [Abb. 167] *Entlang der Lini wird der Schnee mit Baggern und Pneuladern den Abhang hinuntergeschoben – eine höchst anspruchsvolle Präzisionsarbeit mit schwerem Gerät. Die Maschineneinsätze werden laufend optimiert und den jährlich unterschiedlichen Verhältnissen angepasst. Nach erfolgter Absteckung der Strassenlage im Gelände arbeiten sich Männer und Maschinen zum Pass hoch. Häufig werden die Arbeiten durch erneute Schneeeinbrüche erschwert oder müssen gar aus Sicherheitsgründen unterbrochen werden. Dabei kann es sein, dass dieselbe Stelle mehrmals freigefräst werden muss. Auch in einem durchschnittlichen Winter sind hunderte Kubikmeter Schnee zu bewegen und anschliessend noch Unmengen an Geröll zu beseitigen. Routinemässig werden hierfür auch die angrenzenden Flanken geprüft und Gestein, das sich aufgrund von Frostsprengung oder Schneedruck gelockert hat, von Hand gelöst. Die Räumarbeiten dauern etwa vier Wochen – die Passhöhe ist dann für rund fünf Monate passierbar. Die Kosten belaufen sich auf rund 100 000 Franken jährlich. Auch die stets geöffnete Strecke zwischen Linthal und dem Urnerboden wird von Uri aus vom Schnee befreit, da dies von oben herab leichter vonstatten geht. Der Kanton Glarus zahlt hierfür eine pauschale Abgeltung von 35 000 Franken.*

Die beschwerliche wie gefährliche Schneeräumung forderte zuletzt im Jahr 2008 ein Menschenleben. Verkehrsunfälle basierend auf Steinschlag oder Lawinenabgängen haben sich auf der Klausenstrasse lange nicht mehr ereignet – dies ist jedoch beileibe keine Garantie für die Zukunft.

→ Tafel 45

→ Tafel 46

→ Tafel 49

→ Tafel 50