



**1** Der Gornerenweg bei Gurnellen stammt aus den 1950er-Jahren. Er ist ein spätes Zeugnis der alten Strassenbaukunst.

## Gotthard-Wanderung entlang von Trockenmauern

Peter Krebs

Viele Verkehrswege in der Region Gotthard werden von Trockenmauern gestützt und begleitet – sogar Bahntrassees. Diese eindrücklichen Bauwerke und Zeitzeugen lassen sich zu Fuss und auf historischen Pfaden entdecken, etwa auf dem Gornerenweg.

Im Urner Reusstal ist die Autobahn omnipräsent. Man hört ihr ewiges Rauschen sogar oben in Gurnellen-Dorf, wenn man bei der schmucken Kirche aus dem Bus steigt. Während die 1980 eröffnete Nationalstrasse für Lärm sorgt, auch für

politischen, fristen viele ältere Verkehrswege ein stilles, fast vergessenes Dasein im Schatten der Wälder und der Berghänge des Kantons Uri sowie der Leventina. Viele werden von Trockenmauern gestützt und begleitet. Und die mörtellos gepflasterten Wege sind beinahe selber eine Art Trockenmauern: in liegender Form.

Man entdeckt diese Kulturgüter am besten während einer Wanderung auf historischen Pfaden. Dann wird der Gotthard zum Trockenmauerlehrpfad, obschon er nicht als solcher ausgeschildert ist. Das Angebot an Themenwegen ist am Gotthard sehr reichhaltig mit der ViaSuworow, dem Bahnlehrpfad, dem Alpenkulturweg und der ViaGottardo.



### Der Gornerenweg als Trockenmauerlehrpfad

Keine dieser Strecken benutzt allerdings den Gornerenweg, der oberhalb der Kirche von Gurtellen beginnt. Er steigt durch eine bewaldete Steilstufe Richtung Süden an. Nach einer halben Stunde schwenkt er um die Flanke des Witenstocks herum ins Gornerental ein, in eines der ursprünglichsten Urner Seitentäler, das nur zu Fuss erreichbar ist. Im Ruppenstafel stellen die Sennen nach alter Tradition den würzigen Gornerenkäse her. Der Alpzugang ist dicht mit gerundeten Granitsteinen gepflästert, unterbrochen von Querrinnen und treppenartigen Stufen. An den steilsten Stellen wird er auf der Talseite von Trockenmauern getragen, deren oberste Steine als breite Platten gleichzeitig einen Teil der lebendigen Wegoberfläche bilden. In einem Abschnitt im Gornerenwald kommen die von Flechten und Moos begrünten Stützmauern besonders schön zur Geltung. Dort ist der Weg in zwei Haarnadelkurven angelegt: eine Minitremola

für Menschen, Vieh und Käse. Monotonie ist auf solchen Pfaden unbekannt. Jeder Schritt ist neu und anders.

Der Gornerenweg ist jünger, als man denkt. Er wurde Mitte der 1950er-Jahre erstellt: «Ein letztes Zeugnis alter Weg- und Strassenbaukunst sowie eines heute nahezu vergessenen Maurerhandwerks», urteilt eine Publikation des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS).

Wir verlassen den Weg nach anderthalb Kilometern, um an der einsam im Wald stehenden Stäubenkapelle vorbei zur Station Göschenen hinunterzusteigen. Hier schlagen wir die Hauptwanderoute ein. Sie verläuft in der Nähe des Trassees der 1882 eröffneten Gotthardbahn. Es ist der Abschnitt mit den drei berühmten Kehrtunneln. Von einigen Stellen des Wanderwegs aus sieht man die gleichen Güter- und Reisezugschlangen zwei- oder sogar dreimal nacheinander durch das Reusstal kriechen: auf verschiedenen Höhenstufen und in entgegengesetzten Himmelsrichtungen. Es

**2** Diese Trockenmauer bei Göschenen wurde zum Schutz der Bahnlinie gebaut.



**3** Ein kunstfertig gepfasterter Weg leitet direkt zum Eingang der Kirche Hospental.

ist wie mit der Kirche von Wassen, wenn man im Zug sitzt, nur genau umgekehrt.

Apropos: Echte Schlangen leben hier. Wir bemerken eine schlanke graue mit brauner Musterung. Sie sonnt sich auf einem Kiesweg, züngelt mit gespaltener Zunge und ist wohl eine Viper, wie wir aufgrund ihres ausgeprägt kantigen Kopfs vermuten. Sie wird sich auch wegen der Trockenmauern heimisch fühlen.

#### **Gotthard-Bahntrasse auf Trockenmauer**

Tatsächlich steht auf der anderen Seite des Bergbachs ein besonders interessantes Exemplar: Das Bahntrasse verläuft hier auf einem etwa zehn Meter hohen Damm, den seitlich eine Trockenmauer abstützt, eine Mauer mit viel Anzug, wie die Neigung einer Trockenmauer genannt wird. Einige der rohen, grossen Steine ragen wie Riesenspikeln heraus. Auf der dem Graben zugewandten Stirnseite hat die Mauer ein völlig anderes, glattes Gesicht: Hervorstehende Steine würden dem Bach,

der die Bahn unterquert, bei Hochwasser zu viel Angriffsflächen bieten.

Das Gemäuer in der Nähe des Pfaffensprungs ist vom Flugrost der Schienen und des Bremsabriebs dunkelrot gefärbt und wirkt auf den ersten Blick unspektakulär. Bei näherem Hinsehen zeigt sich ein schönes dichtes Mauerbild, in dem die polygonen (vieleckigen) Steine kunstvoll geschichtet sind: Jeder Stein liegt mit mehreren Flächen auf seinen Nachbarsteinen aus der unteren Schicht auf und trägt selber zwei, drei Steine der nächsthöheren Etage. Das gibt dem einzelnen Stein Halt und damit dem ganzen Werk. Jede Trockenmauer ist nur so stark wie ihr schwächster Stein.

Diese Mauer stammt noch aus der Bauzeit der Gotthardrampe, als vorwiegend italienische Muratori Hand anlegten und ihre Erfahrung einbrachten. Der Ausbruch der Tunnel sorgte für genügend Baumaterial. Das Beispiel zeigt: Trockenmauern erfüllen sogar im Industriezeitalter ihren Zweck, wenn die nötige Zeit und das Wissen vorhanden



sind, das aus weiter zurückliegenden Epochen stammt. Daran erinnern die kleinen und unregelmässig angeordneten Mäuerchen, die bei Wassen die Wiesen terrassieren und den Weg einfassen.

### Trockenmauern als Schutzwälle

Kurz vor Göschenen stehen dicht am Wanderweg oberhalb der Bahnlinie aus gröberen Steinen gefertigte Schutzwälle. Sie sind Teil eines umfangreichen Systems, das die Strecke vor Lawinen und Rutschungen schützt. Den wichtigsten Beitrag leisten allerdings nicht die zahlreichen von den SBB nummerierten Dämme, die teils auch weit oberhalb des Trassees stehen, sondern die Bannwälder.

Göschenen liegt bereits hinter uns und damit die Autobahn und die Gotthardbahn, die in ihren Scheiteltunneln verschwunden sind. Dennoch begleiten uns etliche Verkehrswege durch die Schöllenschlucht hinauf. Erst als dieses Hindernis ums Jahr 1200 passierbar gemacht wurde, entwickelte

sich der Gotthard zu einem bedeutenden Alpenübergang. Wie in einem Freiluftmuseum lässt sich bis heute die Verkehrsgeschichte ablesen.

Nebst der Zahnradbahn und der in den 1950er-Jahren gebauten neuen Kantonsstrasse sind noch Fragmente des alten Saumpfades sowie der ersten, 1830 eröffneten Kunststrasse vorhanden. Letztere ebnete den Gotthardkutschen samt der berühmten Gotthardpost buchstäblich den Weg und leitete den Niedergang des Säumerwesens ein. Später und bis 1958 diente sie auch dem Motorfahrzeugverkehr.

Ein Konzentrat dieser Bauwerke ist bei der Teufelsbrücke zu besichtigen. Die Eisenbahn sowie die alte und die neue Strasse überqueren an der engsten Stelle der Schlucht auf drei Brücken die schäumende Reuss. Selbst von der 1888 eingestürzten Säumerbrücke sind am linken Ufer die Reste zweier Pfeiler erkennbar. Sie waren aus Trockenmauern gefertigt. Das trifft auch auf die Stützmauern der Kutschenstrasse zu, deren Rand-

**4** Oberhalb von Airolo verfallen die alten Mauern, die den Weg begrenzen.



**5** Kurz vor Faido zwängt sich der Wanderweg zwischen Trockenmauern durch, auf denen ein Lawinenschutz montiert ist.

steine allerdings mit Zement verbunden sind. Wie man das wohl nennt? Halbtrockenmauer, mur demi-sec? Das Prädikat AOC, appellation d'origine contrôlée, verdient die Strasse auf jeden Fall. Ihre Bausteine stammen aus der Region, und sie passt sich gekonnt in die Felsenlandschaft ein. Auch der Jahrgang ist bekannt: millésime 1830.

#### Und dann kam Suworow

Am 25. September 1799 war dieser Ort von Schlachtlärm, Todesschreien und Pulverdampf erfüllt. Auf ihrem dramatischen und verlustreichen Marsch über die Alpen erkämpften sich die Truppen des russischen Generals Suworow gegen französische Soldaten den Durchbruch Richtung Göschenen: auf der schmalen Teufelsbrücke, die während des Gefechts auch eine Seufzerbrücke gewesen sein muss.

Die militärische Bedeutung des Gotthards wurde ein knappes Jahrhundert später zu einem zentralen Thema einer neuen schweizerischen Vertei-

digungsdoktrin. Die Eröffnung des Bahntunnels hatte die Schweiz verwundbarer gemacht. Oberst Alphons Pfyffer von Altishofen vertrat 1882 in einem Bericht die Meinung, dass der Besitz des Hochgebirges über das Schicksal der ganzen Schweiz entscheide. Im Konfliktfall sollte sich die Armee ins Gotthardmassiv zurückziehen können. Der Reduitgedanke entstand damit lange vor dem Zweiten Weltkrieg in einem völlig anderen historischen Zusammenhang. Er war schon damals umstritten. Der Bundesrat setzte ihn dennoch in die Tat um. Er liess in der Gotthardregion zahlreiche Festungsbauten erstellen, darunter das dick mit Beton gepanzerte Artilleriefort am Bözberg nördlich von Hospental, in dessen Schussfeld die Passstrassen über den Gotthard und den Oberalp lagen.

Das Fort benötigte selber eine uneinnehmbare Zugangsstrasse für den Transport der schweren Kanonen und für den Munitionsnachschub. Man wählte dazu den versteckten Steilhang Hin-

terem Berg, oberhalb der Schöllenen. Dort entstand 1888/89 eine der schönsten und gleichzeitig unbekanntesten Bergstrassen der Schweiz mit zahlreichen engen Kurven, mit Kolonnensteinen und hohen, mörtellosen Stützmauern: «Die Militärstrasse im extremen Gelände hält auch den Vergleich mit grösseren Kunststrassen im Alpenraum stand», urteilt das IVS. Sie ist allerdings nur schwer zugänglich. Die Zufahrt befindet sich in einer Galerie der Schöllenenstrasse. Nachdem die Alpenfestungen und damit das Reduit im Sommer 2011 endgültig ausser Betrieb gingen, wäre ihre Erschliessung für Rad- und Wandertouristen eine zusätzliche Attraktion für die Gegend von Andermatt – und erst noch eine, die fast ohne Neubauten auskäme.

### Über den Gotthardpass

Nach Hospental beginnt der eigentliche Gotthardpass, der auf der Nordseite langgezogen und relativ flach ist. Die ersten, geschotterten Kehren der alten Passstrasse sind noch vorhanden, dann verschwindet sie unter dem Asphalt der neuen Kantonsstrasse, um erst an der Grenze zum Kanton Tessin wieder aufzutauchen. Hier trägt sie nun auch das typische Bogenpflasterkleid aus Granitsteinen, mit dem sie von 1937 bis 1941 für den aufkommenden Motorfahrzeugverkehr verstärkt wurde. Eine Reihe von rötlichen Steinen markiert die Mittellinie.

Der Wanderweg folgt meist dem alten Saumpfad, der eine direkte Linie in der Nähe des Talbodens mit der jungen Gotthardreuss wählt. Ums Jahr 1500 transportierten die Säumer jährlich 170 Tonnen Waren über den Gotthard. Diese Menge wird heute alle dreieinhalb Minuten per Bahn und Camion durch die Tunnel geschleust, Tag und Nacht. Trotz des relativ bescheidenen Transportaufkommens hatte der Saumpfad tief greifende Auswirkungen auf das Leben der Urner Bevölkerung. Die Bauern begannen für den Export nach Italien Vieh zu züchten und Käse herzustellen. Sie überwandten die reine Subsistenzwirtschaft, die Produktion nur für den Eigenbedarf. Viele fanden als Säumer Arbeit.

Der bescheidene Saumpfad, der alles auslöste, ist abschnittsweise wiederhergestellt. Es ist ein helles Band in der grünen, kargen Landschaft oberhalb der Baumgrenze. Seine Musterung, die manchmal an den Panzer einer Schildkröte erinnert, besteht aus Granitplatten und runden Kieseln. Am Rand des Pfads markieren grössere Steinbrocken den

Verlauf: eine Mischung zwischen zufällig hingeworfenem Geröll und Lesesteinmauer.

Auf der Terrasse des Albergo San Gottardo Ospizio, im alten Hospiz, sind die Wandersleute in der Minderheit. Die meisten Gäste tragen Motorradkleidung aus schwarzem Leder. Die Helden der Landstrasse trinken «Rivella blau» und alkoholfreies Bier. Auch wir haben Durst und bestellen einen gespritzten Weissen. «Trocken oder süss?», fragt die Kellnerin. Trocken natürlich!

Beim zweiten Glas kommen wir ins Philosophieren. Saumpfad, Kutschenstrasse, Autostrasse, Autobahn: Die Verkehrswege über den Gotthard werden immer leistungsfähiger und schneller. Dabei ist die Leistungsfähigkeit umgekehrt proportional zur Schönheit dieser Bauwerke, denken wir. Und dann denken wir noch, wie lange Trockenmauern gute Dienste leisteten, bevor sie vom armierten Beton abgelöst wurden: Der Fortschritt der Schweiz war bis weit ins 19. Jahrhundert auf Trockenmauern gebaut. Auch südlich des Gotthards: Morgen werden wir die international berühmten Kurven des Val Tremola kennenlernen sowie die Strasse durch die Piottino-Schlucht, die 1831 eingeweiht wurde. Seit 2003 ist sie wieder eröffnet: als Wanderweg. Auch das ist Fortschritt.

### Wanderung über den Gotthard – den Trockenmauern entlang

Ausser auf dem ersten Teilstück (von Gurnellen-Dorf bis Gurnellen-Wiler) folgt die Wanderung der Nationalen Wanderroute Nr. 2 (ViaGottardo).

#### Anreise

Gurnellen-Dorf ist mit dem Bus erreichbar: vom Bahnhof Erstfeld bis Gurnellen-Wiler, umsteigen auf das Postauto nach Gurnellen-Dorf, Endstation.

#### Route

Der durchgehend markierte Wanderweg beginnt oberhalb der Kirche von Gurnellen. Leichter Aufstieg auf dem schönen, gepflästerten Alpweg Richtung Gornerental. Man verlässt ihn nach einer halben Stunde im Stäubenwald. Abstieg via Stäubenkapelle nach Gurnellen-Wiler. Hier schlagen wir den Wanderweg Richtung Gotthard ein (Nationale Route Nr. 2 und Bahnlehrpfad bis Göschenen), der sich zunächst zwischen der Bahnlinie und der Reuss befindet. Aufstieg via Pfafensprung und Wassen nach Göschenen. Er folgt meistens der (orologisch) linken Talseite.

In Göschenen beginnt der Aufstieg durch die Schöllenen, zunächst kurz auf der geteerten Strasse, dann auf dem Trassee der alten Fahrstrasse, auf der man auch die Schöllenschlucht überquert (Teufelsbrücke). Vorbei am Suworow-Denkmal weiter bis vor Andermatt. Der Wanderweg zweigt vor dem Dorfeingang rechts ab zur Reuss. Man folgt ihr linksufrig bis Hospental.

Jetzt beginnt der eigentliche Gotthardpass. Man schneidet die ersten Kehren der alten Strasse über dem Taleinschnitt der Gotthardreuss, folgt dann dem Wanderweg unterhalb der Strasse. Beim Gamssteg folgt der Wanderweg der direkten Route des alten Saumpfades im Talboden. Beim Brüggloch erreichen wir die Kantonsgrenze und überqueren die neue Strasse, die an dieser Stelle das Trassee der alten Kunststrasse verlässt. Bis Airolo existieren parallel die neue Strasse und die alte Kunststrasse. Der Wanderweg liegt zunächst zwischen beiden und folgt auf dem letzten Stück der alten, mit Pflastersteinen besetzten Strasse. So erreicht man entlang der linken Seeseite des Lago della Piazza die Passhöhe mit dem Ospizio.

Abstieg an der Cappella dei Morti vorbei zunächst wieder auf dem alten Saumpfad. Man erreicht die obersten Kurven der berühmten Tremola. Der Wanderweg schneidet diese zunächst, weiter unten benutzt er zum Teil die alte Passstrasse. So kommt man via Motto di Dentro und Motto Bartola nach Airolo. Von hier aus kann man der ViaGottardo entlang nach Süden weiterwandern. Besonders sehenswert ist das Teilstück unterhalb des Dazio Grande durch die Piottino-Schlucht bis Faido.

#### *Wanderzeiten*

Gurtellen-Dorf-Göschenen: 3 Std., Göschenen-Gotthardpass: 5 1/2 Std., Gotthardpass-Airolo: 2 Std.

#### **Résumé**

#### **Randonnée au Gothard, le long des murs de pierres sèches**

L'article décrit une randonnée sur les chemins historiques de la région du Gothard, dans le canton d'Uri. De nombreux chemins de cette région sont bordés de murs de soutènement en pierres sèches. Ces murs sont vieux parfois de plusieurs siècles, mais on en a construit jusque dans les années 1950. Ils se trouvent au bord de chemins d'alpage locaux, d'anciens chemins de col, de voies d'accès à des fortifications et même de voies de chemins de fer. Ces ouvrages impressionnants, témoins du passé, poursuivent une existence tranquille et presque oubliée, à l'ombre des forêts et sur les flancs montagneux du canton d'Uri et de la Leventine.

#### **Riassunto**

#### **Escursione sul San Gottardo lungo i muri in pietra a secco**

L'articolo descrive un'escursione sui sentieri storici nella regione del San Gottardo nel Cantone di Uri. Numerose vie di comunicazione nella regione del San Gottardo sono costeggiate da muri in pietra a secco. In parte essi risalgono a diversi secoli fa ma la loro costruzione si è protratta fino agli anni Cinquanta. I muri in pietra a secco si trovano lungo le vie d'alpeggio locali, i sentieri di passo, le vie d'accesso a fortezze e perfino le strade ferrate. Testimoni del passato, queste opere impressionanti sono una presenza quasi dimenticata all'ombra di boschi e fiancate montagnose del Cantone di Uri e della Leventina.

#### **Anmerkung**

Beim vorliegenden Artikel handelt es sich um die leicht überarbeitete, neu bebilderte Version des Textes aus: Stiftung Umwelt-Einsatz Schweiz (Hg.): Trockenmauern. Grundlagen, Bauanleitung, Bedeutung, Bern 2014, 415–421.



#### **Peter Krebs**

Journalist und Reiseleiter, Bern; Autor von Sachbüchern im Bereich des öffentlichen Verkehrs, zuletzt der beiden Wanderbücher «Wander ABC Schweiz» und «Berner Märsche».

[www.peterkrebs.ch](http://www.peterkrebs.ch)

# Wege und Geschichte Les chemins et l'histoire Strade e storia



Stütz- u. Wandmauern in  
Trockenmauerwerk

## Trockenmauern Murs de pierres sèches Muri a secco

$H_{max} = 10m$

$S = 0.30 + \frac{H}{10}$

$H_{max} = 8m$

$S = 0.30 + \frac{H}{10}$

Steinhinterbeugung

Steinhinterbeugung

Fels

loftrecht

min 0.60

min 0.60

0.25

0.05-0.10

0.7-1.2

0.7-1.2

1.1-1.4

1.1-1.4

0.15-0.3



## Titelbild



Susten/Wyssenmadhubel, ca. 1790 m ü. M.: Harmonisch in die Landschaft eingefügtes Teilstück des alten Sustenweges. Der Saumpfad präsentiert sich an dieser Stelle als vollumfänglich gemauerter Hangweg mit gepflasterter Oberfläche. (Foto Guy Schneider)

### *Im Hintergrund:*

Normalien des Bündner Kantonsingeniieurs J. Solca aus den Jahren 1910/1913. In diesen sind für die Kunstbauten der Kantonsstrassen neben Beton- immer auch noch Trockenmauerlösungen aufgeführt. Trockenmauern galten als überaus frostbeständig. (Archiv des Tiefbauamts des kantons Graubünden)

## Impressum

---

Wege und Geschichte  
Zeitschrift von ViaStoria –  
Stiftung für Verkehrsgeschichte

Les chemins et l'histoire  
Publication de ViaStoria –  
Fondation pour l'histoire du trafic

Strade e storia  
Rivista di ViaStoria –  
Fondazione per la storia del traffico

Ausgabe 2017 | 2, Dezember 2017  
Auflage: 3500

Die nächste Ausgabe von «Wege und Geschichte» erscheint im Juli 2018. Sie ist dem Thema **15 Jahre IVS** gewidmet.

### **ISSN 1660-1122**

Nachdruck nur mit  
Bewilligung von ViaStoria

**Herausgeber:**  
ViaStoria  
Stiftung für Verkehrsgeschichte

**Redaktion:**  
Hans-Ulrich Schiedt, Hanspeter Schneider

**Verlag:**  
Chronos Verlag, Eisengasse 9  
CH-8008 Zürich

**Übersetzungen:**  
Giovanna Banfi Sabbadini, Pierre-G. Martin

**Adresse:**  
ViaStoria, Stiftung für Verkehrsgeschichte  
Dr. Hans-Ulrich Schiedt  
Neudorfstrasse 32  
CH-8810 Horgen  
[www.viastoria.ch](http://www.viastoria.ch), [stiftung@viastoria.ch](mailto:stiftung@viastoria.ch)

---

## Vorwort

**L**iebe Leserin, lieber Leser  
Trockenmauern hatten beim Bau von Verkehrswegen bis ins 20. Jahrhundert eine wichtige Funktion. Bei den alpinen Saumwegen und späteren Fahrstrassen vor allem als Stützmauern, bei den Jura- und voralpinen Viehgassen häufig als freistehende Mauern zur Abgrenzung des Weide- und Ackerlandes. Historische Verkehrswege und Trockenmauern sind heute vom natürlichen Zerfall und von der Intensivierung und Mechanisierung der Land- und Forstwirtschaft bedroht.



Die Stiftung Umwelteinsatz hat in den letzten Jahren Trockenmauern an zahlreichen historischen Wegen des Bundesinventars IVS restauriert oder neu gebaut und damit einen wichtigen Beitrag zu deren Erhaltung leisten können.

Chère lectrice, cher lecteur

Jusqu'au début du XXe siècle, les murs en pierres sèches jouaient un rôle important dans la construction des routes et chemins. Dans les Alpes, ils servaient surtout de murs de soutènement pour les chemins muletiers et futures voies carrossables, dans le Jura et les Préalpes, ils bordaient fréquemment les chemins à bétail afin de les séparer des champs et prairies. Voies de communication historiques et murs de pierres sèches sont aujourd'hui menacés tant par le délabrement naturel que par l'intensification et la mécanisation de l'exploitation agricole et forestière.

Ces dernières années, la Fondation Actions Environnement a restauré ou édifié des murs de pierres sèches le long de nombreuses voies historiques mentionnées à l'inventaire fédéral IVS. Elle a pu ainsi contribuer à leur conservation.

Care lettrici, cari lettori

Fino all'inizio del XX secolo i muri in pietra a secco hanno esercitato una funzione importante nella costruzione delle vie di comunicazione. Essi servivano in primo luogo da muri di sostegno per le mulattiere e per le successive vie carrozzabili alpine; spesso costeggiavano i sentieri giurassiani e quelli prealpini per il bestiame allo scopo di separare i terreni agricoli dai pascoli. Le vie di comunicazione storiche e i muri in pietra a secco sono attualmente minacciati dal decadimento naturale come pure dall'intensificazione e dalla meccanizzazione dello sfruttamento agricolo e forestale.

Negli ultimi anni la fondazione Azioni per l'ambiente ha restaurato o ricostruito muri in pietra a secco lungo numerose vie storiche menzionate nell'Inventario federale IVS offrendo in tal modo un piccolo contributo importante in favore della loro conservazione.

Rita Haudenschild

Präsidentin der Stiftung Umwelteinsatz

Présidente de la Fondation Actions Environnement

Presidente della Fondazione Azioni Ambiente

## Inhalt

- 2** **Trockenmauern als wichtige Elemente der Kulturlandschaften der Alpen**  
Werner Bätzing
  
- 8** **Die verschiedenen Typen von Trockenmauern**  
Mathias Steiger
  
- 14** **In Val Calanca (GR) sulle tracce dell'antica mulattiera di valle**  
Maruska Federici-Schenardi
  
- 19** **Trockenmauern – sichtbares Kulturerbe in der Landschaft**  
Bruno Vanoni
  
- 26** **Restauration de la route des diligences Vernayaz–Salvan**  
Sandro Benedetti
  
- 31** **Die Trockenmauerlandschaft in der Piottino-Schlucht**  
Fabio Janner, Hanspeter Schneider
  
- 38** **Gotthard-Wanderung entlang von Trockenmauern**  
Peter Krebs
  
- 45** **ViaStoria Förderverein**