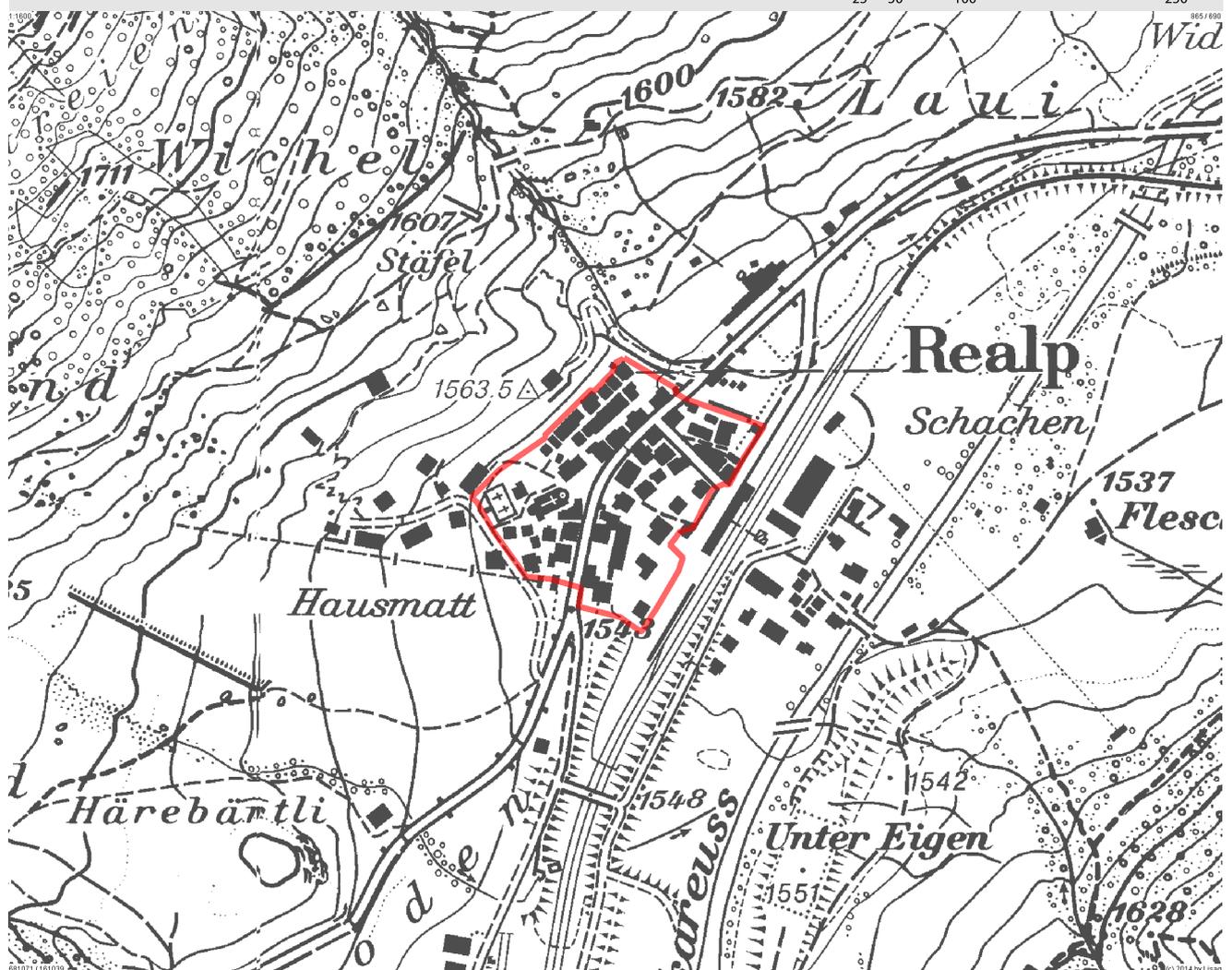


ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Parzellen Nr.: 330 und weitere
 Koordinate (x/y): 681'503 / 161'384
 Lage (MüM): 1'540

INVENTARE UND MASSNAHMEN

Dokumente	Jahr	Hinweis
Verzeichnis der Schutzobjekte Uri	1978	Seite 63
Kantonaler Richtplan	1985	Seite 43
KGS Kulturgüterschutz	2012	B
ISOS Uri - Ortsbild Realp		

SITUATIONSPLAN 1:5'000

TYPOLOGIE

Hauptgruppe	Untergruppe	Objektart	Bemerkung
Ortsbild	Dorf	Dorfkern	

BESCHREIBUNG

Das Dorf Realp liegt an einer von Lawinen durch einen Bannwald wenigstens teilweise geschützten Stelle im Furkareusstal auf der linken Seite des Flusses am Fuss des Furkapasses auf rund 1540 m. ü. M. Während dem die Furkastrasse seit jeher mitten durch den Ort führt, verläuft die Bahnlinie östlich des Ortskerns. Die Entwicklungsmöglichkeiten von Realp waren und sind stark eingeschränkt durch die umgebenden Lawinenzüge.

Zum ältesten Siedlungsbestand gehört eine Gruppe von gleich orientierten, bäuerlichen Blockbauten am südöstlichen Dorfrand, von denen das Florentinihaus das mit Abstand älteste und repräsentativste Einzelobjekt ist. In südlicher Verlängerung dieser Zeile befindet sich der sozial- und wirtschaftsgeschichtlich interessante, langgestreckte Baukörper der ehemaligen Seidenweberei. Vom Brand war die nordwestliche Dorfhälfte betroffen. Beim Wiederaufbau erstellte man an der Furkastrasse gleichartige, steinerne

siehe Zusatzblatt >

GESCHICHTE

Als Siedlung am Weg zur Furka und somit auch als Grenzort war Realp einst von grosser Wichtigkeit. 1452 waren die Abgaben an das Tal, die der Ort aufgrund seiner Einkünfte zu entrichten hatte, höher als in Hospental. Sie sanken aber in den folgenden Jahrzehnten aus ungeklärten Gründen deutlich ab. 1730 traf die Ortschaft eine schwere Lawine, die über fünf Häuser und mehrere Ställe hinwegfegte und 17 Todesopfer forderte. Am 5. Sept. 1848 brach in Realp ein verheerendes Feuer aus, das zahlreiche Häuser und gefüllte Heuställe zerstörte. 29 Familien und 148 Personen wurden obdachlos. Der Wiederaufbau erfolgte planmässig unter der Leitung von Carl Emmanuel Müller. Die grossen Steinbauten prägen noch heute das Bild entlang der Furkastrasse. Für die Ortsentwicklung in der 2.H. des 19. Jh bedeutend war der Ausbau der Furkapassstrasse in den Jahren 1863 und 1866, der einen Postbetrieb über die Furka zulässig. In der Folge entstanden Gastbetriebe, namentlich das Hotel Post neben der neuen Kirche, die 1880 erbaut wurde. Der aufblühende Tourismus fand mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges ein jähes Ende. Neues Leben kam mit dem Bau der Furkabergrastrecke, welche 1926 fertiggestellt wurde, ins Dorf.

siehe Zusatzblatt >

WÜRDIGUNG

Kompakte Passsiedlung, die stets von Lawinen bedroht war und heute noch ist. Die interessante Siedlungsstruktur geht im Wesentlichen auf den Wiederaufbau nach dem Brand im Jahr 1848 zurück.

Erhalt des geschlossenen Erscheinungsbildes und der klaren Abgrenzung zum landwirtschaftlich genutzten Umland.

Für die detaillierten Erhaltungsziele ist das ISOS (Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) zu konsultieren. In der Plandarstellung des vorliegenden Inventarblattes ist nur die Kernzone gemäss ISOS eingezeichnet. Details zu Kernzonen, Umgebungszonen und -richtungen sowie ortsbildrelevanten Einzelobjekten sind dem ISOS selbst zu entnehmen.

18.09.2012

**LITERATUR**

Furrer, *Bauernhäuser Uri*, 1985, 44ff., 144-145

ISOS Uri - Dorfkerne Realp B

Brunner, *KDM Uri IV*, 2008, 417-418, 420-421

VERFASSER

Natur- und Heimatschutz, Kanton Uri

Letztmals geändert am 07.01.2015

BESCHREIBUNG (FORTSETZUNG)

Mehrfamilienhäuser nach Plänen von Carl Emmanuel Müller. Dahinter folgen zwei Reihen von giebelständigen, ebenfalls massiven Heuställen. Das Zentrum der Ortschaft bildet der kleine Kirchplatz mit den drei dominierenden Bauten der Pfarrkirche, des Hotels Post und dem Steinhaus. Westlich und östlich des Dorfes stehen Ablenkdamme gegen Lawinen.

Die Strukturierung des Ortsbildes nach Gebieten und Zonen wird im ISOS (Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) umschrieben. In der Plandarstellung des vorliegenden Inventarblattes ist nur die Kernzone gemäss ISOS eingezeichnet. Details zu Kernzonen, Umgebungszonen und -richtungen sowie ortsbildrelevanten Einzelobjekten sind dem ISOS selbst zu entnehmen.

GESCHICHTE (FORTSETZUNG)

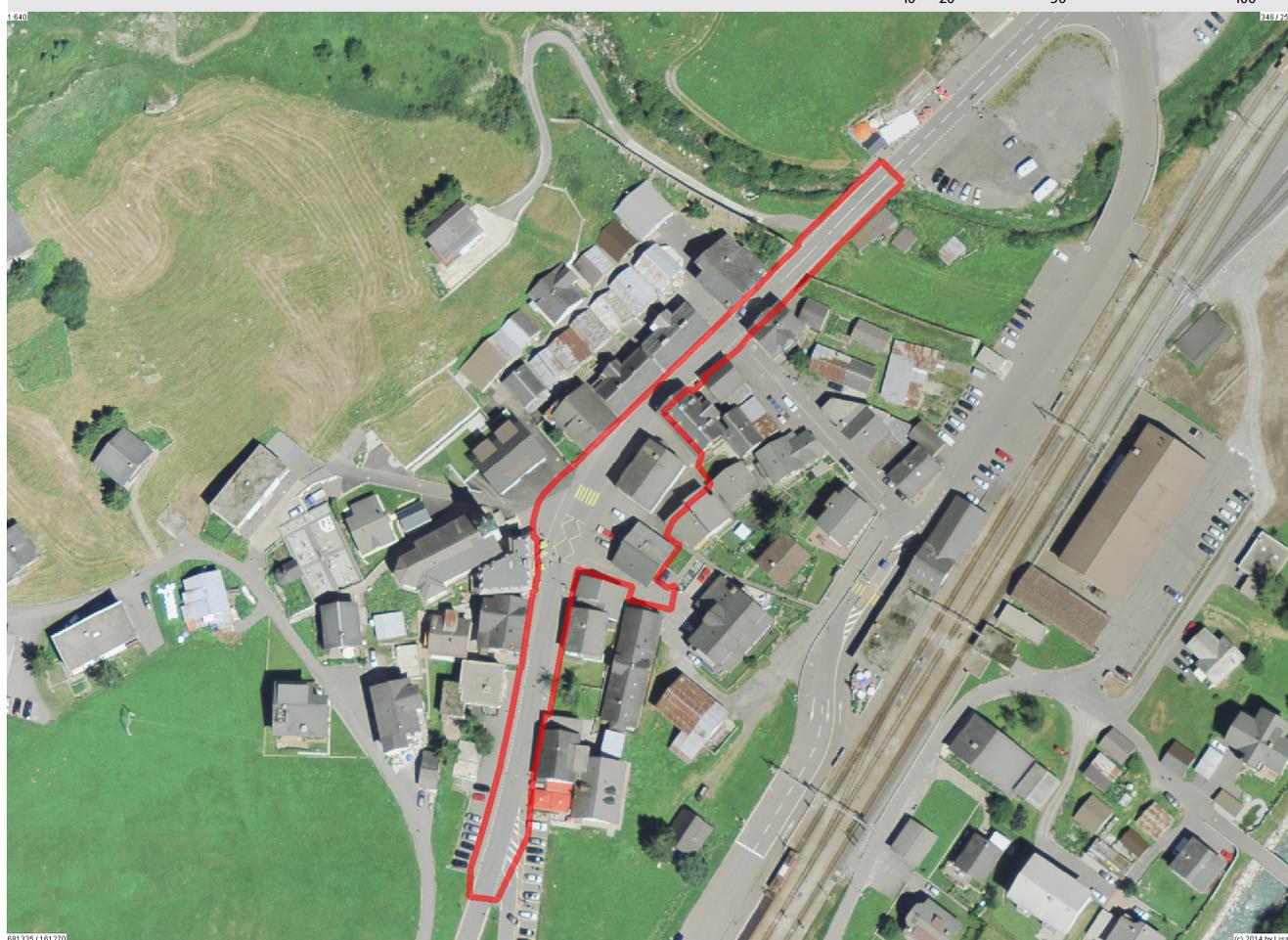
1982 wurde der Furkabisistunnel eröffnet.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Parzellen Nr: 330, 331, 400
 Koordinate (x/y): 681'508 / 161'396
 Lage (MüM): 1'540
 Adresse:

INVENTARE UND MASSNAHMEN

<i>Dokumente</i>	<i>Jahr</i>	<i>Hinweis</i>
StaUR Fundstelleninventar	2010	Re.052
Verzeichnis der Schutzobjekte Uri	1978	

SITUATIONSPLAN 1:2'000

DATIERUNG

<i>Fund/Befund</i>	<i>Epoche</i>	<i>Bemerkung</i>
Kapelle	Mittelalter	urkundlich
Pfrundhaus	Neuzeit	urkundlich
Florentinihaus	Neuzeit	Jahreszahl unter First
Hospiz	Neuzeit	

BESCHREIBUNG

Bei der archäologischen Zone Florentinihaus handelt es sich um eine Funderwartungszone. Hier stand ursprünglich die Kapelle, von der noch ein Portalbogensegment in den heutigen Schulhausbau integriert wurde, das an demselben Standort stand. Seitlich an die Kapelle angebaut war das 1643 erwähnte Pfrundhaus. Südöstlich der Kapelle befand sich das sogenannte Hospiz.

GESCHICHTE

Eine Kapelle wird bereits 1448 urkundlich erwähnt. Sie wird 1494 erneuert und 1500 eingeweiht. 1591 wurde die Kapelle neu erbaut. Das Pfrundhaus wird erstmals 1643 erwähnt. Das Hospiz wurde nach 1643 gebaut. 1972-1974 mussten Kapelle, Pfrundhaus und Hospiz dem Strassenbau weichen. Das Florentinihaus ist bis heute erhalten und ist unter dem First mit 1559 datiert.

20.08.2012



LITERATUR

VERFASSER

ProSpect GmbH

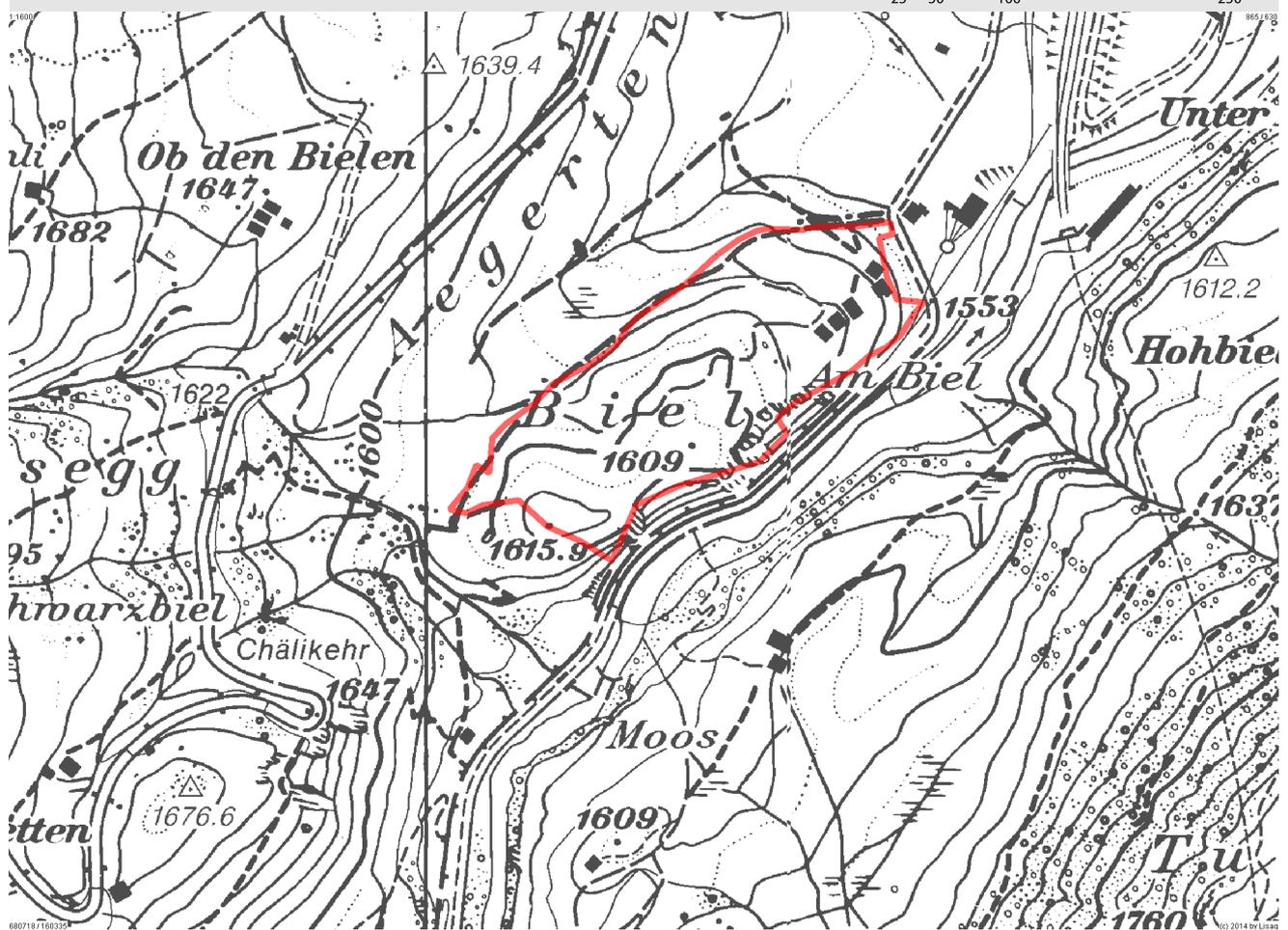
Letztmals geändert am 07.01.2015

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Parzellen Nr.: 523
 Koordinate (x/y): 681'150 / 160'650
 Lage (MüM): 1'540
 Adresse:

INVENTARE UND MASSNAHMEN

Dokumente	Jahr	Hinweis
StaUR Fundstelleninventar	2010	Re.041
KGS Kulturgüterschutz	2012	

SITUATIONSPLAN 1:5'000

DATIERUNG

Fund/Befund	Epoche	Bemerkung
Nutzungshorizont	Frühmittelalter	C14-datiert

BESCHREIBUNG

Ältere Feldsysteme wurden an der Oberfläche beobachtet. Aufgrund der Tatsache, dass diese Felder unbekannt waren, nimmt man an, dass diese älter sind als die Zeit zwischen 1. und 2. Weltkrieg, als Äcker für Kartoffeln angelegt wurden. Ein Sondierschnitt erbrachte einen Holzkohlehorizont mit einem C14-Datum des 6. - 7. Jh. n. Chr. Es könnte sich dabei um einen Nutzungshorizont handeln, da Holzkohlekonzentrationen und Bergkristallabschläge vorgefunden wurden.

GESCHICHTE

Für die archäologische Zone Biel wird ein Frühmittelalterlicher Nutzungshorizont des 6. Oder des 7. Jahrhunderts n. Chr. angenommen.

20.08.2012



LITERATUR

VERFASSER

ProSpect GmbH

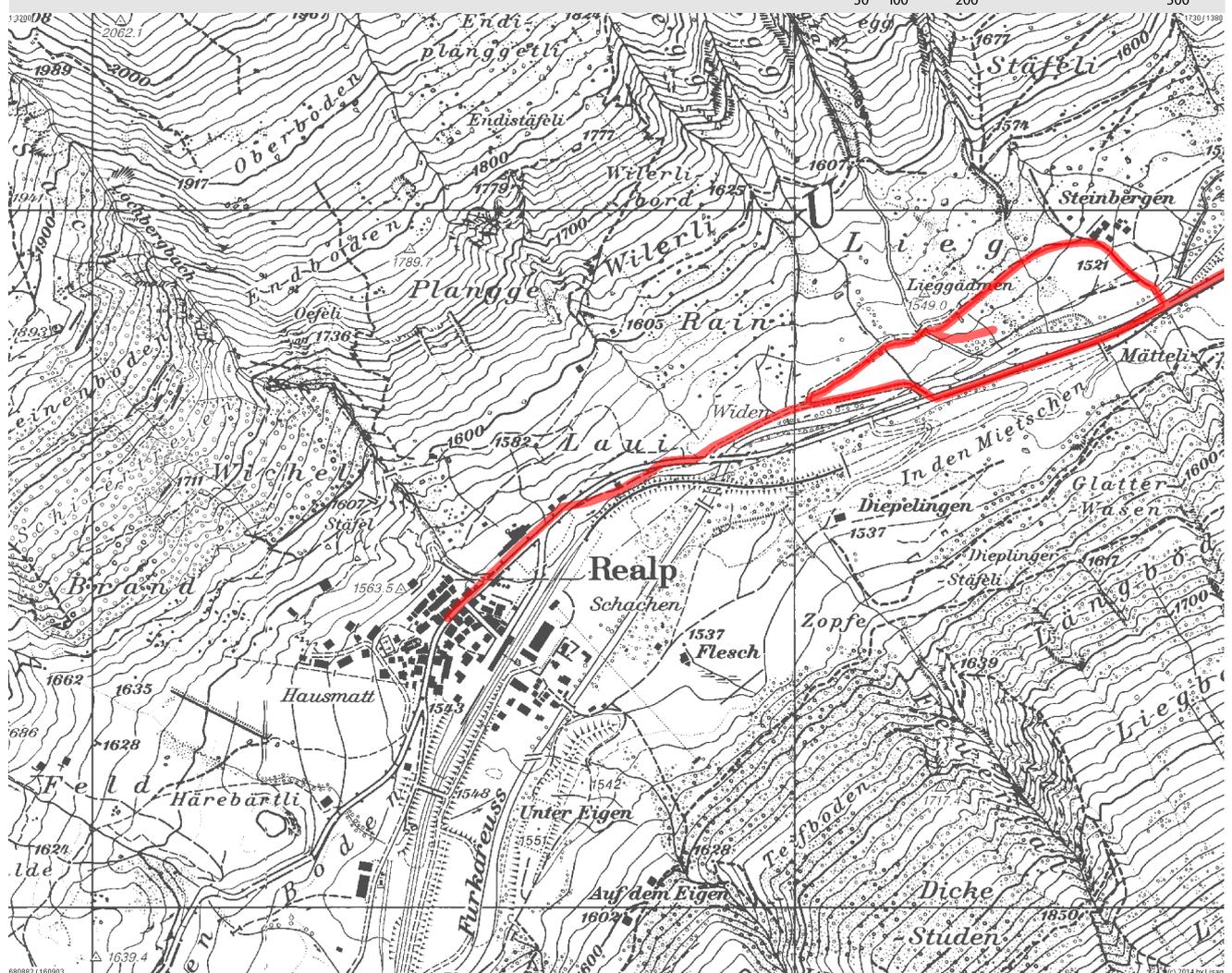
Letztmals geändert am 07.01.2015

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Parzellen Nr.: 181 und weitere
 Koordinate (x/y): 681'747 / 161'593
 Erstellt: 1863 - 1866
 Lage (MüM): 1'450 - 1'540
 Adresse:

INVENTARE UND MASSNAHMEN

Dokumente	Jahr	Hinweis
Verzeichnis der Schutzobjekte Uri	1978	Seite 63
IVS Dokumentation	1988	regional
Kantonaler Richtplan	1985	Seite 43
IVS Dokumentation	1988	regional

SITUATIONSPLAN 1:10'000

TYPOLOGIE

Hauptgruppe	Untergruppe	Objektart	Bemerkung
Infrastrukturbauten	Brücken	Strassenbrücke	heute Ruine
Infrastrukturbauten	Brücken	Fussgängerbrücke	

BESCHREIBUNG

Die heutige Kantonsstrasse verläuft in weiten Teilen auf gleicher Strecke, wie die erste Kunststrasse über den Furkapass. Beim Weiler Lieg konnten sich durch eine Änderung in der Streckenführung Strassenreste, sowie eine Brücke dieser ersten befahrbaren Strasse aus den 1860er Jahren erhalten. Die Kunststrasse überquerte hier die Furkareuss, während die heutige Kantonsstrasse auf der rechten Flussseite verbleibt. Der Hartbelag der aufgelassenen Strasse hat sich auf dem Abschnitt aufgelöst und ist stark überwachsen. Der Brückenkörper ist in Steinquadern gefügt. Die Widerlager sind trocken gemauert, beim Brückenkörper wurde Zementmörtel verwendet.

GESCHICHTE

Die erste befahrbare Furkapsstrecke entstand wohl auch aus militärstrategischen Gründen mit starker finanzieller Unterstützung des Bundes in den Jahren 1863-1866.

WÜRDIGUNG

Das Relikt der ersten Kunststrasse über den Furkapass beim Weiler Lieg ist verkehrshistorischer Zeuge des Urserentals und als solcher ein wesentliches Stück Passgeschichte. Ihm kommt als Kulturgebiet regionale Bedeutung zu.

10.09.2010

**LITERATUR****VERFASSER**

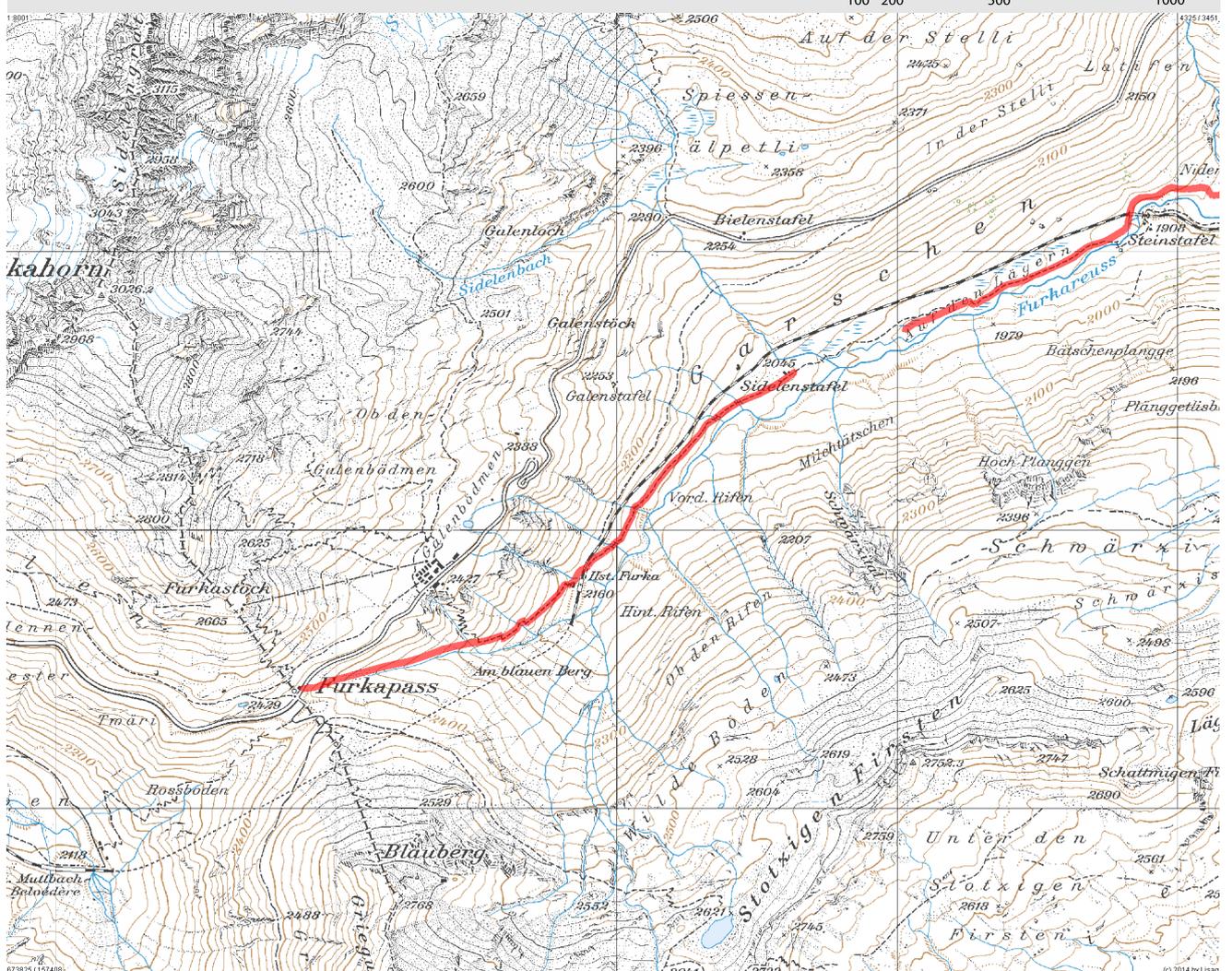
Natur- und Heimatschutz, Kanton Uri
Letztmals geändert am 07.01.2015

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

 Parzellen Nr: 760
 Koordinate (x/y): 675'987 / 159'133

INVENTARE UND MASSNAHMEN

Dokumente	Jahr	Hinweis
IVS Dokumentation	-	regional

SITUATIONSPLAN 1:25'000

TYPOLOGIE

Hauptgruppe	Untergruppe	Objektart	Bemerkung
Infrastrukturbauten	Strassenbauten	Saumweg	

BESCHREIBUNG

Die Linienführung des Saumwegs ist nicht mehr auf der ganzen Strecke klar zu eruieren. Steinwälle und sakrale Wegbegleiter lassen den Verlauf jedoch weitgehend rekonstruieren. Das heutige Erscheinungsbild des Weges lässt aufgrund der geringen Breite und Beschaffenheit nur sehr bedingt den Eindruck eines Saumweges von einst überregionaler Bedeutung aufkommen. Meist ist der Weg von einem Stützmauerchen begleitet. Die Wegoberfläche ist unterschiedlich gestaltet, zum Teil neu geschottert. Bachübergänge fehlen meist.

GESCHICHTE

Oberalp und Furka bilden die längste und wichtigste Ost- West- Verbindung in den Alpen. Aufgrund von archäologischen Funden ist eine regelmässige Begehung des Furkapasses bereits in prähistorischer Zeit wahrscheinlich. Über die Wichtigkeit des Passes in römischer Zeit kann aufgrund fehlender Quellen keine Aussage gemacht werden. Der Weg über die Furka war für Säumer relativ unproblematisch. Mit der Intensivierung des Gotthardverkehrs wuchs auch die Bedeutung des Furkapasses. Es ist davon auszugehen, dass die Furka dabei eine überregionale Transitroute darstellte. Auf Urner Seite scheint der Saumweg niemals ausgebaut worden zu sein. Durch die jährlichen Lawinnenedergänge und den freien Weidegang ist nicht mehr auf der ganzen Strecke gleich viel historische Wegsubstanz vorhanden, der Verlauf dürfte aber unverändert geblieben sein. Ab 1866 wurde der Saumweg durch den Bau der Kunststrasse über die Furka unwichtig. Teile der 1920 fertiggestellten Furkabahn verlaufen in der Linienführung identisch mit dem ehem. Saumweg.

WÜRDIGUNG

Die Bedeutung des Furkapasses als eine der wichtigsten West- Ost- Verbindungen in den Alpen ist auch heute noch gross. Die erhaltenen Reste des Furkasaumweges sind verkehrshistorische Zeugen der Zeit vor der Kunststrasse 1866. Als Kulturgebiet kommt dem Furkasaumweg regionale Bedeutung zu.

18.09.2012

**LITERATUR****VERFASSER**

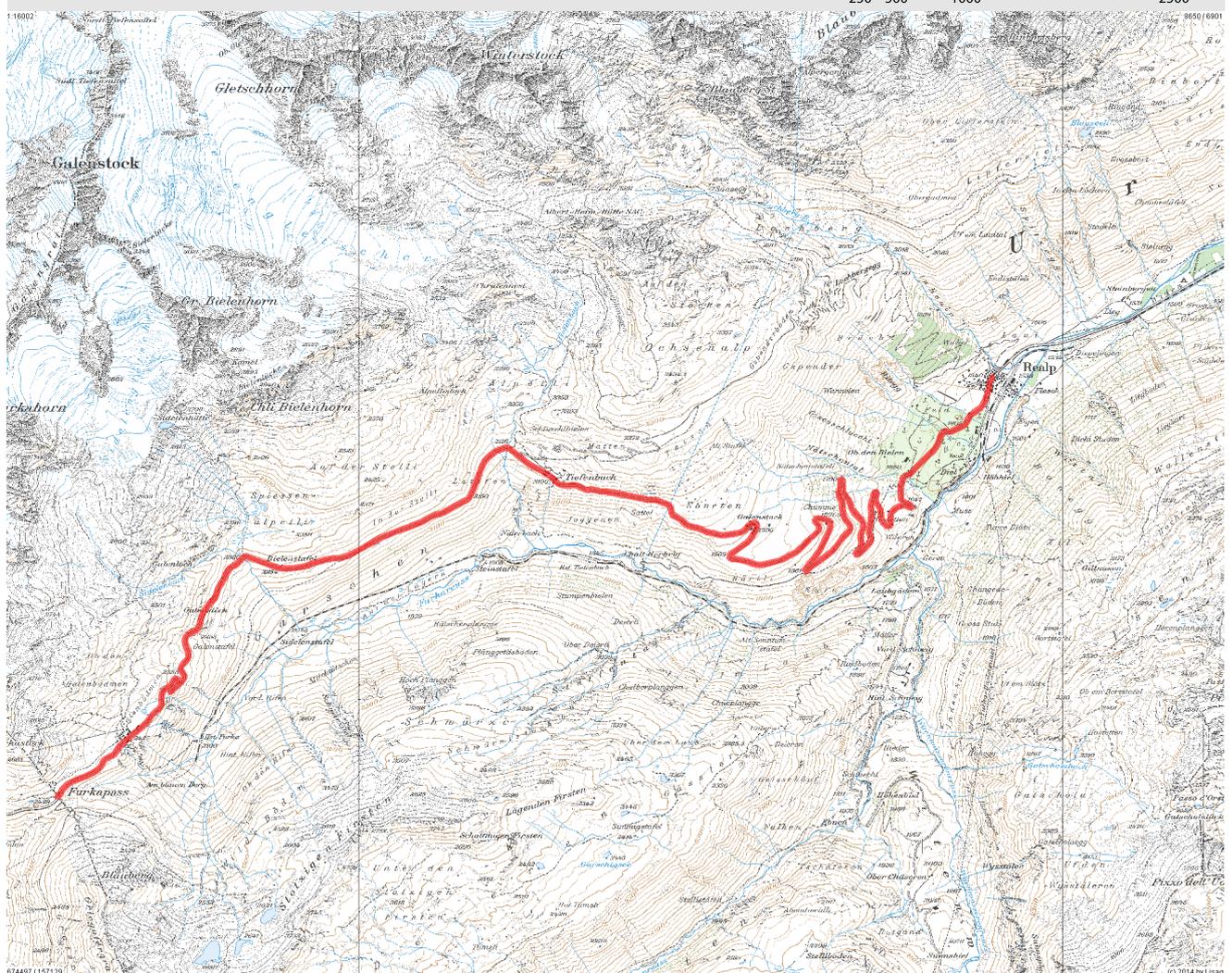
Letztmals geändert am 07.01.2015

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Parzellen Nr: 772
 Koordinate (x/y): 678'822 / 160'580
 Lage (MüM): 1'540 - 2'430

INVENTARE UND MASSNAHMEN

Dokumente	Jahr	Hinweis
IVS Dokumentation	1989	regional

SITUATIONSPLAN 1:50'000

TYPOLOGIE

Hauptgruppe	Untergruppe	Objektart	Bemerkung
Infrastrukturbauten	Strassenbauten	Kunststrasse	

BESCHREIBUNG

Die Furkastrasse ist eine durch den sukzessiven Ausbau stark modifizierte Bergstrasse. Als Relikte dieses frühen befahrbaren Passüberganges finden sich dennoch (vor allem auf der Strassenbergseite) trocken gemauerte Bruchsteinstützmauern, ausserdem Steinbrücken, weniger auffällige, schachtartige, gemauerte Wasserdurchlässe (Tombini), mehrere Ausweichstellen und Gebäude, die in engem funktionalen Zusammenhang mit der Strasse stehen. Daneben wurden auch die offensichtlich jüngeren Mauern aus späteren Ausbau und Reparaturphasen aufgenommen, sofern es sich nicht um Betonmauern handelt (die selten sind).

Die Kolonnensteine an der ganzen Furkapass-Strasse sind in drei Gruppen einzuteilen:

a) Kegel von 0.4 m - 0.45 m Durchmesser auf Strassenhöhe, 0.2 m oben; flacher Kopf. Höhe: 0.6 m./ b) Wie a), jedoch rund gewölbter Kopf. /c) Kegel mit Sekantenfläche, die zum Boden senkrecht steht; im übrigen mit obigen Dimensionen.

GESCHICHTE

Die Furkapass-Strasse wurde 1864 - 1866 von den beiden Ständen Wallis und Uri mit starker finanzieller Unterstützung durch den Bund gebaut. Offenbar spielte der Ausbau der Gotthardfestung und der Einbezug der Furka in ihre strategische Anlage eine nicht unmassgebliche Rolle. So fanden z.B. 1861 an diesem Pass Manöver der I. und II. Brigade statt, in deren Verlauf das Fehlen einer befahrbaren Verschiebungsschse über die Furka endgültig bewusst geworden sein mag, was zur Realisierung der Strasse geführt haben dürfte.

Die Strasse ist im TA 398 Andermatt von 1872 als "Kunststrasse über 5 m Breite" dargestellt. An Gebäulichkeiten, die zu ihr in enger Beziehung stehen, ist auf dieser Karte nur das Hotel Furka auf der Passhöhe (mit zwei Nebengebäuden auf der anderen Strassenseite) eingezeichnet. Ein Gasthaus soll hier schon seit 1852 bestanden haben. Weiter ist im TA ein Gebäude bei Tiefenbach (im TA "Alplauch") mit "Schirmhaus" beschriftet.

Eine Pferdepost über die Furka wurde ab 1871 bis Ende 1914 unterhalten, Postautos verkehren seit 1921.

WÜRDIGUNG

Der Bau der Passstrasse 1864- 1866 geschah wohl auch aus strategischen Gründen und ist somit auch im Kontext des Ausbaus der Gotthardfestung im 19. Jh. zu sehen. Darüber hinaus stellt die Strasse einen Teil der Passgeschichte dar, deren Anfänge als eine der wichtigsten Querverbindungen innerhalb der Alpen wohl bereits in prähistorischer Zeit anzusetzen sind. Der Passstrasse von 1864 kommt in diesem Zusammenhang eine regionale Bedeutung zu.

13.09.2011



LITERATUR

VERFASSER

Natur- und Heimatschutz, Kanton Uri

Letztmals geändert am 07.01.2015

BESCHREIBUNG

Strasse mit Blockpflaster in Realp.

120 m langer und von 1.3 m hoher, gemörtelter Steinmauer gesäumter Weg. Mit behauenen, grösseren Steinen gepflastert und 2 m breit. Die wegbegrenzende, freistehende Mauer ist oben gibelartig von Steinplatten gekrönt und schliesst Friedhof und Gärten ab. Vor der Pfarrkirche erweitert sich der Weg zum gepflasterten Platz.

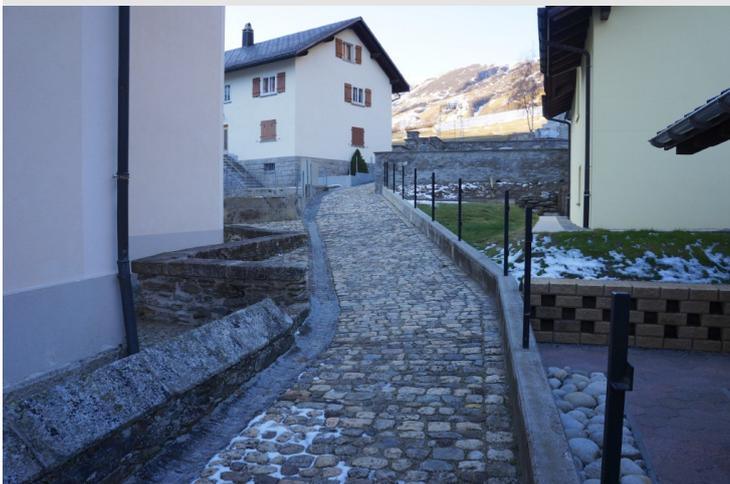
Die Darstellung des Verkehrsweges ist generell. Die korrekte Situation wird in der Grafik nachgeführt.

GESCHICHTE

WÜRDIGUNG

Bei der gepflasterten Strasse, die vom Friedhof an der Kirche vorbei auf die Furkastrasse führt, handelt es sich um einen historischen Verkehrsweg von regionaler Bedeutung.

20.11.2012



LITERATUR

VERFASSER

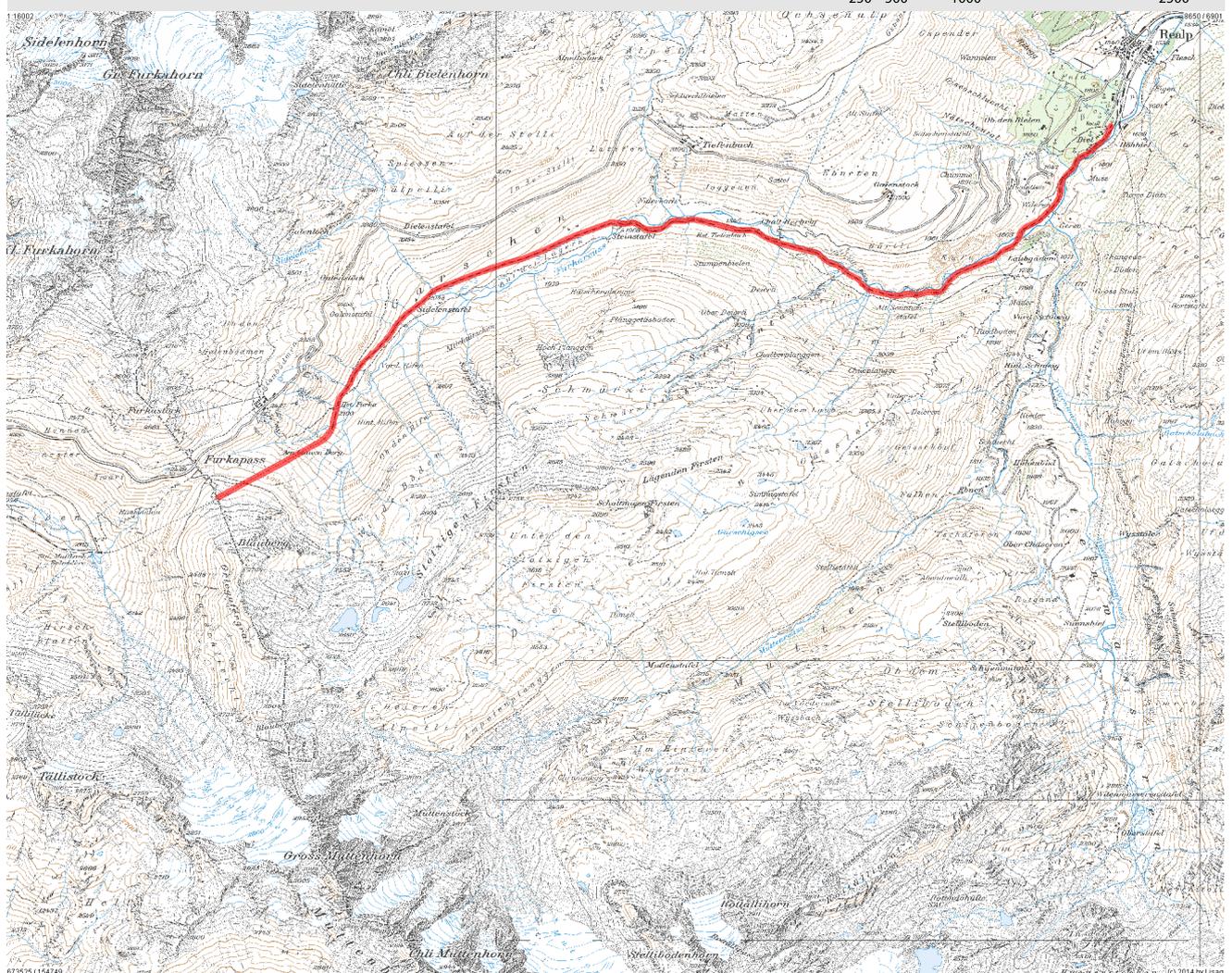
Letztmals geändert am 07.01.2015

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Parzellen Nr.: 779 und weitere
 Koordinate (x/y): 677'850 / 158'200
 HB-Nr.: 662
 Erstellt: 1911 - 1926
 Lage (MüM): 1'540 - 2'160
 Adresse:

INVENTARE UND MASSNAHMEN

Dokumente	Jahr	Hinweis
-----------	------	---------

SITUATIONSPLAN 1:50'000

TYPOLOGIE

Hauptgruppe	Untergruppe	Objektart	Bemerkung
Verkehrsinfrastruktur	Bahnbauten		

BESCHREIBUNG

Die Strecke folgt dem Tal der Furkareuss über die Stationen Tiefenbach und Furka bis zum Portal des alten Furkatunnels. Eine technische Besonderheit der Furka- Bergstrecke bildet die Steffenbachbrücke. Sie überquert kurz vor Tiefenbach den Lawinenzug des Steffenbachtals. Nachdem das erste Betonviadukt bereits vor der Inbetriebnahme 1916 durch einen Lawinenniedergang zerstört wurde, ermöglicht die neue 1925 erstellte Brücke der THEODOR BELL & CIE in Kriens den Rückbau über die Wintermonate.

GESCHICHTE

Die Arbeiten für den Bau der Bahnstrecke von Brig nach Disentis wurden 1911 an mehreren Orten gleichzeitig aufgenommen und waren 1914, mit Ausnahme des 1874 Meter langen Furkatunnels praktisch vollendet. Mangelnde geologische Abklärungen führten zu einer Richtungskorrektur und damit zu einer Verspätung des Durchstichs, der am 25. September 1915 erfolgte. Zu den bautechnischen Problemen kam der Erste Weltkrieg und damit der Abzug der ausländischen Arbeiter. Die Bauarbeiten wurden eingestellt. Nachdem die Bundesversammlung auf Antrag des Bundesrates einen Zuschuss sowie eine Defizitgarantie beschlossen hatte, wurde die Bahn 1925 für 1,75 Mio Franken an ein Syndikat versteigert, dem der Direktor der Visp-Zermatt-Bahn angehörte. Offiziell eingeweiht wurde die Strecke am 3. Juli 1926. 1982 wurde der neue Furkatunnel von Oberwald nach Realp eingeweiht. Im gleichen Jahr schloss sich ein Komitee zusammen, das sich den Erhalt der alten Furkabahn zum Ziel gesetzt hatte. 1985 wurde die "Dampfbahn-Furka-Bergstrecke-AG" gegründet. 1993 konnte die Strecke Realp bis Furka wieder in Betrieb genommen werden. Im Jahre 2011 wurde die gesamte Strecke, auch auf Seite des Kantons Wallis, fertig gestellt.

WÜRDIGUNG

Die Furka-Bergstrecke ist hinsichtlich der Streckenführung eine überaus interessante Bahnlinie von wohl nationaler Bedeutung. Der besondere Reiz der Strecke besteht einerseits in der alten abwechslungsreichen Streckenführung mit Tunnels und kühnen Kunstbauten, andererseits in der landschaftlichen Schönheit und völligen Unversehrtheit des Furkareusstales. Für die Verkehrsgeschichte des Kantons von wesentlicher Bedeutung.

08.09.2010



LITERATUR

VERFASSER

Natur- und Heimatschutz, Kanton Uri
Letztmals geändert am 07.01.2015

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Parzellen Nr: 55 - 66
 Koordinate (x/y): 682'446 / 161'969
 Lage (MüM): 1'540
 Adresse: Steinbergen, 6491 Realp

INVENTARE UND MASSNAHMEN

<i>Dokumente</i>	<i>Jahr</i>	<i>Hinweis</i>
Inventar Bauernhausforschung	1980	Nr. 3-10

SITUATIONSPLAN 1:2'000

TYPOLOGIE

<i>Hauptgruppe</i>	<i>Untergruppe</i>	<i>Objektart</i>	<i>Bemerkung</i>

BESCHREIBUNG

Die aus Heuställen bestehende Gebäudegruppe befindet sich links oberhalb der Reuss zwischen Realp und Zumdorf. Ansammlung von eingeschossigen, gleichgerichteten Ökonomiegebäuden, deren Dächer quer zum Hang orientiert sind. Die nur spärlich befensterten Baukörper bestehen aus unverputztem Bruchsteinmauerwerk.

GESCHICHTE

Die Mehrzahl der bestehenden Bauten geht auf das 18. und 19. Jahrhundert zurück. Der Siedlungsstandort ist sicherlich wesentlich älter. Einzelne Gebäude sind zu Ferienhäusern umgebaut worden, ohne dass dabei der Charakter der Siedlung beeinträchtigt worden wäre.

WÜRDIGUNG

Bei dem Weiler Steinbergen handelt es sich um eine intakte und überaus geschlossen wirkende Gruppe von Heuställen, die harmonisch in die Landschaft des Urserentals eingebettet und lokal bedeutsam ist.

10.09.2010



LITERATUR

VERFASSER

Natur- und Heimatschutz, Kanton Uri
Letztmals geändert am 07.01.2015