

*Strecke UR 2*      *Altdorf - Silenen/Amsteg*  
*Linienführung 2*      *Kunststrasse 1820*  
*Landeskarte*      *1192, 1212*

**GESCHICHTE**      *Stand Juni 1995 / LA*

In den folgenden Ausführungen stütze ich mich ganz auf den Artikel von U. A. Müller im SCHWEIZER LEXIKON (1992: 3/169 f.) und seine im Rahmen des IVS gemachten Vorarbeiten.

Die Gotthardstrasse befand sich um 1800 in einem solch schlechten Zustand, dass der Verkehr an manchen Orten zu erliegen drohte. Nachdem 1805 die Fahrstrasse über den Simplon eröffnet worden war und Graubünden 1808 den Bau der Kunststrassen über den Splügen und San Bernardino in Angriff genommen hatte, mussten die seit der Helvetik gleichberechtigten Partner Uri und Tessin handeln, wollten sie nicht Gefahr laufen, ihren Anteil am Transitverkehr zu verlieren.

Nachdem die Tessiner Regierung 1817 den Bau der Strecke Giornico-Airolo, mit Fortsetzung bis zur Kantonsgrenze im Brüggloch, beschlossen hatte, begann Uri trotz finanzpolitischer Bedenken 1820 mit der Fahrbarmachung des Wegstückes Flüelen-Göschenen. Mit Landsgemeindebeschluss vom 3. Mai 1818 hatte sich Uri einverstanden erklärt, mit Hilfe von Aktienzeichnungen seitens der Kantone LU, BS, BE, SH, ZG und ZH Kapital aufzutreiben und mit dem Bau der Strasse nach den Plänen von Staatsrat und Ingenieur Meschini zu beginnen. Für die Amortisation der Strassenbauschulden wollte man auf die Zölle zurückgreifen. 1818 hatte die Tagsatzung dem Kanton Uri einen neuen, auf 35 Jahre befristeten Zoll bewilligt, der die Kaufmannsgüter mit 40 Rappen pro Saum (ca. 150-165 kg) belasten sollte (BAUMANN WERNER 1945: 34). Mit dem Ausbau des Teilstückes Flüelen - Amsteg sowie dem Neubau der Etappe Amsteg - Göschenen waren der in Bellinzona domizilierte Urner Unternehmer Cirillo Jauch und sein Associé Maggi beauftragt worden. Zur Verfügung standen 39'400 Mailänder Liren, zahlbar in acht Raten; die letzte nach Abnahme der fertigen Strasse. Jauch sollte zudem für die Dauer von fünf Jahren für Konstruktionsmängel haften müssen; vorbehalten waren Naturereignisse (MUHEIM HANS 1945: 41 f.)

Von März bis November 1820 waren 400 - 500 "Welsche" unter der Leitung C. Jauchs im Einsatz und erstellten bis auf wenige Brücken die neue Kunststrasse. In den folgenden Wintern, und vor allem im Hochwasser von 1834, stürzten aber die meisten der in aller Eile gebauten Brücken und Kehren ein. Uri behaftete C. Jauch für die offensichtlichen Konstruktionsmängel und gewann 1825 den gegen den Unternehmer angestrengten Prozess.

Aus dem Landratsprotokoll von 1822 geht hervor, dass die Strasse im wesentlichen fertig war: "Da durch den neuen Strassenbau die Strasse jetzt bis Göschenen fahrbar ist, und also der sehr hohe Zoll für Chaisen und andere Fuhrwerke nicht mehr bestehen kann, so soll die Kommission dem Landrat diesbezüglich einen Entwurf einreichen" (MUHEIM HANS 1945: 50). Auf eine Regelung dieser Probleme wurde aber aus verständlichen Gründen bis zum

Zeitpunkt einer gänzlichen Fahrbarmachung der Gotthardstrecke verzichtet.

Das Fazit nach dem Bau dieser neuen, jedoch schlechten Strasse von Flüelen bis Göschenen war nun aber keineswegs befriedigend. Zudem fehlte das Kernstück der neu zu erstellenden Gotthardstrasse, die Bergstrecke zwischen Göschenen und Airolo. Am 26. Oktober 1826 wurde in Altdorf zwischen den Ständen Uri, Luzern, Solothurn, Basel Stadt und Tessin ein Konkordat mit dem Ziel abgeschlossen, die neue Nord-Süd-Verbindung zwischen Basel und Chiasso zu vollenden. Basel und Solothurn hatten den Unteren Hauenstein, Luzern die Strasse von Reiden an, Uri von Flüelen bis zur Tessiner Grenze und das Tessin vom Brüggloch bis Airolo nach den Plänen von Meschini zu bauen beziehungsweise zu erneuern. Für die Zeit vom 1. 11 bis 30. 4. hatten die beiden letzten Kantone für die Offenhaltung des Passes zu sorgen und sollten deshalb ermächtigt werden, je einen halben Batzen per 100 Kilogramm an Bruchgeld zu beziehen. Der Kanton Tessin stellte 1827-30 die Strasse zwischen Airolo und der Urner Grenze mit einem Aufwand von 700 000 Franken fertig; die Strecke bis Chiasso kam auf 2 745 000 Franken zu stehen. Uri beendete den Bau der Passstrasse nach zweijähriger Arbeitszeit 1830; die Kosten beliefen sich auf 1 380 000 Franken. Die Gründe, weshalb 1835-36 der Urner Unternehmer Karl Emmanuel Müller auch den Streckenteil Flüelen - Amsteg neu erstellen musste, sind einerseits in den katastrophalen Hochwasserschäden des Jahres 1834, andererseits auch in der mangelhaften Ausführung des Strassenbaus von 1820/22 durch Cirillo Jauch zu suchen.

Trotz tieferer Kosten belastete der Strassenbau Uri mit 69 Franken Baukapital pro Kopf stark. Im Tessin, wo für das Projekt fast viermal soviel ausgegeben und auch besser gebaut worden war, betrug die Belastung pro Kopf "nur" 30 Franken. Auf der Bergstrasse, die eine Breite von 6 Metern und eine durchschnittliche Steigung von 7-8% aufwies, vermochten zwei Pferde einen Wagen oder Schlitten mit einer Last von 600 Kilogramm zu ziehen, vier Pferde dagegen nur 900-1100 Kilogramm, da infolge der kurvenreichen Partien in der Schöllenen die volle Zugkraft nicht entfaltet werden konnte. Zwecks Schonung der Strasse waren Gabelwagen (Vorspann) seit 1804 verboten, und die Fuhrleute waren seit 1844 verpflichtet, bei ihren Fahrzeugen eine gewisse Achs- und Felgenbreite nicht zu unterschreiten. Ab 1835 bestand dreimal wöchentlich eine Postkutschenverbindung zwischen Flüelen und Chiasso oder Camerlata am Comersee, die in den Vierzigerjahren durch einen täglich verkehrenden, zehnplätzig Kurswagen mit Fünfergespann ausgebaut wurde. 1875 wurde die Gotthardpost von 72 000 Reisende benutzt; im letzten Betriebsjahr 1881 fiel diese Zahl auf 58 000 zurück. Für die fünfzigstündige Fahrt bezahlte man hin und zurück 68.60 Franken, was drei Monatslöhnen eines Postkutschers entsprach.

Die Eröffnung der Gotthardbahn im Dezember 1881 bereitete dem Gotthardverkehr durch das Urserental ein jähes Ende und liess eine reiche Erwerbsquelle der Bevölkerung versiegen. Viele Talbewohner wurden zur Auswanderung gezwungen. 1909 erhielt der Gotthard wieder eine Pferdepost, und seit 1922 verkehrte die Autopost zwischen Andermatt und Airolo. 1936-41 wurde die Gotthardstrasse mit Kosten von über 10 Millionen Franken, an denen sich der Bund mit 75% beteiligte, an die neuen, durch den motorisierten Verkehr bedingten Sicherheitsnormen angepasst. Sie war jetzt durchgehend sechs Meter breit, in den Kehren gepflästert

(Tremola) und auch bei Nacht und Nebel befahrbar. 1955/56 wurde in der Schöllenen die dritte Generation der Teufelsbrücken, eine aus Granitquadern bestehende Bogenbrücke, erstellt, welche durch einen Tunnel erschlossen wurde.

Im STAUR (R-150-13; 1061 (69)) gibt es einen Projektplan für die Fahrbarmachung der Gotthardstrasse aus dem Jahre 1817. Er stammt von Giulio POCOBELLI und wurde unter C. Jauch offensichtlich nicht verwirklicht; zum Glück, möchte man sagen, denn er sah ab Schützen (Gemeindegrenze Silenen/ Erstfeld) eine vollständig andere Linienführung vor, nämlich vollständig entlang der (unkorrigierten!) Reuss bis Platti. Die Weiler von Silenen wären gänzlich abseits zu liegen gekommen und sicher wäre die Strasse im Talboden schon beim nächsten grösseren Ausbruch der Reuss schwer beschädigt worden. Der Verlauf der Kunststrasse ist im wesentlichen identisch mit jenem der heutigen Kantonsstrasse. An wenigen Ausweichstellen, begradigten Teilstücken und Tunnelumfahrungen ist die originale Substanz noch zu erkennen. Mit Hilfe von Planungsunterlagen, Strassenprotokollen (KÄLIN Gotthard 1987: 4 f.), Bildmaterial, zeitgenössischen Reisebeschreibungen und nicht zuletzt mit der Erstausgabe des Topographischen Atlas (ab 1870) lässt sich der ursprüngliche Verlauf dokumentieren.

#### **GELÄNDE** *Aufnahme 29. Juni 1995 / LA*

Die Kantonsstrasse ist heute wohl durchgehend breiter als die einstige Kunststrasse. Südlich von Erstfeld, zwischen Bruust und Schützen, stehen mehrere bergseitige Stützmauern. Eine davon (40 – 50 m lang) ist aus trocken geschichteten Bruchsteinen gebaut und könnte noch aus der Bauzeit stammen (Abb. 1). Die übrigen Mauern sind jünger. Bei Bruust, wo die Strasse ganz der Reuss entlang führt, steht ein Dutzend Kolonnensteine aus Granit. Hier grenzt auch eine Baumreihe die Strasse vom bekiesten Fussweg auf der Flusseite ab. Weitere Kolonnensteine stehen zwischen Bruust und Gunterli.

*Die alte Bruchsteinstützmauer stammt  
möglicherweise noch aus der Bauzeit  
der Strasse.  
Abb. 1 (LA, 2. 7. 1991)*



Bei Ellbogen umfährt die Kunststrasse von 1820 die Kapelle auf der Westseite; man findet hier ein aufgelassenes Trassee und talseitige Brüstungsmauern. Über den Öfibach führte die 1820er Strasse östlich der heutigen Strasse. Die 4 – 5 m breite Fahrbahn ist geschottert, der Bachübergang besteht aus einer älteren Eisenbrücke. Von Norden her Richtung Brücke führt die Strasse einer 60 m langen, 0.5 m hohen, überwachsenen Stützmauer entlang.

Bei Tägerlohn wird die Häuserzeile entlang der alten Kunststrasse heute auf einer Länge von 150 m westlich umfahren. Vor der Wiedereinmündung in die heutige Strasse steht die Kapelle St. Antoni (Abb. 2).

Bei Altdorf und Schattdorf steht an der Strasse noch je ein Kilometerstein (Kil. 1 und 2). Ein weiterer Stein steht bei Tägerlohn, südlich der St. Antoni Kapelle.

*Die St. Antoni-Kapelle liegt leicht erhöht  
etwas abseits der Kunststrasse.  
Abb. 2 (LA, 1. 8. 1990)*



— Ende des Beschriebs —