

Strecke UR 3 *Silenen/Amsteg - Göschenen*
Linienführung 4 *Kunststrasse*
Landeskarte *1211, 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 1807 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.

Der Plan von Meschini von 1819 sah zwischen Meitschligen und Wiler eine linksseitige Variante der Strasse vor; sie wäre ungefähr auf der Linie der heutigen Eisenbahn verlaufen (STAUR, R-150-13/72 Planarchivnummer 1064); sie ist in einem Schreiben des Finanzrates der Stadt Luzern an Basel vom 1. September 1820 erwähnt: "Die Verfolgung der Strasse aber auf dem rechten Reussufer bis zur Brücke des Pfaffensprunges hat einige Bedenklichkeiten erregt...(...)." (zitiert in KOCHER 1950: 80). Offenbar waren der Wassnerwald und der Stotzig Wald der Lawinen und Rufenen wegen sehr gefürchtet. Eine linksseitige Strassenanlage hätte aber sicher mehr Geländebewegungen und Einsprengungen erfordert und kam deshalb nicht zur Ausführung.

Zwischen Gurtellen-Wiler und der Mühlebrücke am Nordfusse des Wassener Hügels verläuft die hier 1822 fertiggestellte Kunststrasse praktisch neben dem Trassee des alten Saumpfad, wie aus dem Protokoll der Strassenbaukommission vom 7. Mai 1821 hervorgeht: "Damit durch das Sprengen der Steine von der Strasse von den Meitschlingergütern bis zur Pfaffensprungbrücke hinauf, wo die alte Landstrasse immer nahe dabey verläuft, weniger Schaden oder Unglück erfolge..." (zitiert in KÄLIN Gotthard 1987: 14).

Die steinerne Pfaffensprungbrücke wurde beim Neubau der Kunststrasse 1822 lediglich verbreitert (STABS, Handel und Gewerbe, 10, 1669-1824; zitiert in KOCHER 1950: 80). Über die letztmals 1776/77 neu erstellte (Landesrechnung; zitiert in KOCHER 1950: 81) und erst 1949 verbreiterte Meienreussbrücke zog die Fahrstrasse in zwei Kehren den Schluchenhügel hinauf und führte durch das 1951 abgebrochene "Haus unter dem Bogen" ins Dorf Wassen hinein. Bis 1848 musste in der Sust und Zollstätte ein Obolus entrichtet werden.

Gemäss Strassenbauprotokoll vom 1.10.1816 war die bei der St. Josephskapelle gelegene, steinerne Watteringbrücke zerstört und bis zum Kunststrassenbau von 1822 durch einen hölzernen Notsteg ersetzt (zitiert in KÄLIN Gotthard 1987: 18).

Die Strasse folgte aus Sicherheitsgründen (Lawinen) der rechten Reuss-Seite auf einer Länge von rund 1.5 km, um bei Schöni den Fluss erneut zu queren. Die Schönibrücke hatte wie jene am Pfaffensprung ein Steingewölbe, das vom Neubau im Jahre 1773/74 stammte (Landesrechnung; zitiert in KÄLIN Gotthard 1987: 19). Da sie über eine solide Konstruktion verfügte, musste sie trotz ihrer geringen Breite von 10 Fuss (circa 3 m) nicht neu erstellt oder erweitert werden (STABS, Handel und Gewerbe, 10, 1835-40; zitiert in KOCHER 1950: 58).

Unterhalb Göschenens umschloss die Kunststrasse in einer Schleife den Teufelsstein (1980 beim Bau der Autobahn um rund 200 m verschoben) und wird seit 1882 unmittelbar vor dem Bahnhof unter dem Bahndamm (Ausbruchmaterial Gotthardtunnel) durchgeführt, bevor sie über die neu erstellte Göschenerreussbrücke Richtung Schöllenen aufsteigt (TA 398 Andermatt von 1872).

GELÄNDE *Aufnahme 23. April 1993 / LA*

Die Kunststrasse des 19. Jahrhunderts ist heute über weite Strecken ausgebaut und den Erfordernissen des Motorfahrzeugverkehrs angepasst. Dennoch hat sie mit den zahlreichen Mauern, Kolonnensteinen und Kunstbauten den Kunststrassencharakter wenigstens teilweise erhalten können. Die Kontinuität des Strassenausbaus lässt sich insbesondere bei Stützmauern ablesen, wo von Trockensteinmauern, über ausgefugte Werksteinmauern und Blockwürfen bis zu glatten Betonwänden alle Varianten vorhanden sind.

— Ende des Beschriebs —