



Gebet für die Schweiz

Oberalp - Gebet - Uraziun Preghiera - Prière

Die Strassenbaupolitik im Kt. Uri



20. Juni, 2020, Gebetstag auf dem Oberalppass

**Ich hebe meine Augen auf zu den Bergen. Woher wird
meine Hilfe kommen?**

**Meine Hilfe kommt von dem HERRN, der Himmel und
Erde gemacht hat.**

Psalm 121, 1+2

„Die Strassenbaupolitik des Kantons Uri“ (von Dr. rer. pol. Hans Muheim, Altdorf, 1945)

Alfred und Alex tauschten sich über den Kanton Uri und die Innerschweiz aus. Dabei fiel unser Blick auf verschiedene Schriften über die Strassenbaupolitik, die wissenschaftlich aufgearbeitet wurden. Man hat die verfügbaren Quellen befragt, doch gibt es keine unumstösslichen Belege, aber immerhin einige brauchbare und erhellende Ergebnisse.

Urseren und Uri waren von jeher getrennte Markgenossenschaften. Es bestand KEIN direkter Saumweg zwischen den beiden Talgebieten an der Reuss. Die Schöllenschlucht (rätoromanisch: Scalina = Treppe/Stufen), genauer die Chilchbergfelswand, war ein unüberwindbares Hindernis.

Als Umgehungsweg galt die Bözberg-Route über die nord-westliche Flanke des Urserentals, der Weg von Göschenen durch das Riental auf den Gütsch und von Gurnellen über die Fellilücke. Diese Routen waren ein grosser Umweg und sehr steil.

Die Einwanderung der Walser aus dem Goms über den Furka-Pass brachten Wissen und Können vom Suonenbau (siehe auch auf der aktuellen 100 Franken-Note) im Oberwallis mit ins Urserental. Man kann davon ausgehen, dass die „Twärrenbrücke“ am Chilchbergfelsen durch die Walser von Ursera (bekannt als „Andermatt“) gebaut wurde. Die Traversen (Twärren) waren nach unten abgestützt (gut sichtbar auf den aktuellen 100 Franken-Noten).

Prof. Karl Meyer aus Buochs datiert die Eröffnung der Schöllenen und des Gotthards auf 1140 und Dr. Aloys Schulte, D-Münster/Bonn, zwischen 1218 und 1225 n. Chr..

Was mir in den historischen Schriften auffällt, ist, dass die Urscherner und die Urner das Saumwesen nie in private Hände gaben. Das Säumerwesen war in Ursern Sache



Gebet für die Schweiz

Oberalp - Gebet - Uraziun Preghiera - Prière

Die Strassenbaupolitik im Kt. Uri



der freien Talschaft, die am 07.02.1363 die erste Säumerordnung erliess. Die Säumerordnung in Uri kam erst Jahre später. Jeder musste seinen Teil am Säumen übernehmen (willig oder unwillig) und dadurch waren die Saumwege in schlechtem Zustand. In den Kantonen Wallis und Graubünden war das Saumwesen straff organisiert, die Saumwege und Susten (Warenumschlagsorte) in gutem Zustand und die Fracht wurde fachmännisch und termingerecht transportiert. Das brachte vielen Familien Brot, Arbeit und Wohlstand, auch für die Konzessionsgemeinden. Obwohl der Simplon-, der Septimer- und Splügen-Pass Umwege waren, wurden viel mehr Waren über das Wallis und das Bündnerland transportiert.

Durch eine geschickte Verkehrspolitik hätte der Kanton Uri einen Ausweg aus der Armut finden können.

Was weiter auffällt ist, dass die beiden Markgenossenschaften Uri (Stier) und Urseren (Bär) (heute Bezirk Uri und Bezirk Urseren) nie echte Freunde wurden. Urseren hat eine rätoromanisch/walserische Bevölkerung, Uri ist germanisch (Deutsch) / alemannisch (Dialekt). Nach der Eröffnung der Twärrenbrücke und dem Stiebenden Steg (genannt „Teufelsbrücke“) kamen sich die beiden Markgenossenschaften näher. Die Urschener-Bevölkerung behielt lange Zeit die Bindung zum Kloster Disentis und Bistum Chur, Uri jedoch zu Zürich und dem Bistum Konstanz. Der jetzige Zusammenschluss geschah 1410 durch das „ewige Landrecht mit Uri“. 1649 kaufte sich die Talschaft für 1500 Gulden los vom Kloster Disentis.

Die Kantone Basel, Solothurn und Luzern zeigten grosses Interesse am Ausbau der Gotthardlinie und stellten Geld für den Bau zur Verfügung.

1707/08 wurde das 64 Meter lange Urnerloch durch Pietro Morettini aus dem Felsen herausgesprengt und die Twärrenbrücke und deren schwieriger und teurer Unterhalt wurde hinfällig. Trotzdem verbesserte sich der Warentransport nicht. Zitat aus dem Buch von Hans Muheim, Altdorf (S. 64):

„Hauptpunkt für das Transportwesen war eine schnelle und richtige Spedition. Daran fehlte es aber am Gotthard nicht nur im Winter, sondern auch im Sommer. Man brauchte sich daher über den Rückgang des Verkehrs gar nicht zu wundern, sondern hatte viel eher Grund, dem Pass das Vertrauen zu entziehen, oder vielmehr dem Land Uri, denn er war der Schuldige. Es herrschte eine unverantwortliche Nachlässigkeit, und unter 18 Tagen liess sich keine Spedition von Flüelen nach Bellinzona ausführen.“ (Anmerkung des Schreibenden: wäre in vier Tagen möglich gewesen!)

Daraus lese ich, dass jedem Mann im Land Uri sein Eigenwesen näher stand als das Transportwesen. Man verstand es auch nicht, einen guten Nutzen/Gewinn aus dem Transport zu ziehen: Säumer, Wegmacher, Wirte und Sustenbetreiber hätten sich eine solide Lebensgrundlage aufbauen können. Allein, als Land Uri wollte man die gesetzlichen Grundlagen dazu nicht erteilen. So blieb also die Armut und Isolation.

Der Simplon-Pass wurde 1807 als erster Schweizeralpenpass für Führwerke fahrbar gemacht. 1820 folgten Splügen und San Bernardino. Ab 1822 wurde die



Gebet für die Schweiz

Oberalp - Gebet - Uraziun Preghiera - Prière

Die Strassenbaupolitik im Kt. Uri



Gotthardstrasse für Fuhrwerke ausgebaut. Liest man die Geschichte, dann ahnt man etwas von „Vettern-Wirtschaft“, Unordnung auf den Baustellen und schlecht ausgeführten Arbeiten. Erst 1830 war die Strasse nach vielen Nachbesserungen und Nachkrediten einigermaßen passierbar. Von 1842 bis 1926 verkehrte eine Postkutsche über den Gotthard. Der 15 km lange Gotthard Eisenbahntunnel wurde am 22. Mai 1882 eröffnet und machte die Säumer und Fuhrleute entlang der Gotthardlinie brotlos. Einzig die berühmte Gotthard-Post blieb für mutige Abenteurer in Betrieb.

Liest man über die Fahrbarmachung und Finanzierung der Gotthard-Strasse, wird der ruppige Umgang des Landes Uri mit der Talschaft Ursern sichtbar. Die Urschner befanden sich in einem wirtschaftlich schlechteren Umfeld als Uri, mussten aber tiefer in die Kasse greifen und einiges mehr leisten als Uri. 1'300 Urschner mussten 30'000 Franken aus der Bezirkskasse an die Strasse bezahlen, das ist das Siebenfache gegenüber dem was die 13'000 Urner mit 40'000 Franken beitrugen.

Noch etwas anderes hatte System: die Urner-Regierung stellte nicht nur den Bezirk Urseren vor vollendete Tatsachen, auch der Kanton Schwyz bekam die Hörner des Uri-Stiers zu spüren. So geschehen beim Neubau der Axenstrasse um 1862. Es brauchte eine Mediation durch den Bundesrat. Der Grossteil der Kosten wurde schlussendlich auch aus der Bundeskasse gedeckt.

Auf Seite 55 schrieb Hans Muheim:

„Die Bevölkerung der Kantone Uri, Schwyz und Unterwalden, welche den Kern der Schweiz bilden, welche der Freiheitssinn und Tapferkeit der Voreltern noch beleben, waren arme Länder. Sie konnten sich das Mangelnde aber nie aneignen, wenn sie durch Armut gedrückt und entmutigt wurden.“

Serneus, 13. Mai 2020

Alex Schaub

Nachtrag:

Wie kam der Pass zu seinem Namen?

In den Urkunden des Früh- und Hochmittelalters erscheint der Gotthardpass unter verschiedenen Namen: Mons Elvelinus, Mons Ursera oder Mons tremolus. Am 24. August 1230 liess der Erzbischof von Mailand die „Ecclesia Santi Godeardi“, eine Hospizkapelle, auf der Passhöhe weihen. Der Heilige Godeard oder Gotthard, geboren um 960 in Bayern, gestorben 1038, war von 1022 bis zu seinem Tod Bischof in Hildesheim in Norddeutschland gewesen. Auf einer Reise nach Rom soll er auf dem Pass ein Wunder bewirkt haben.

Gotthard: „Mein Gott ist Stärke“, „der Festentschlossene“, „Der Starke“