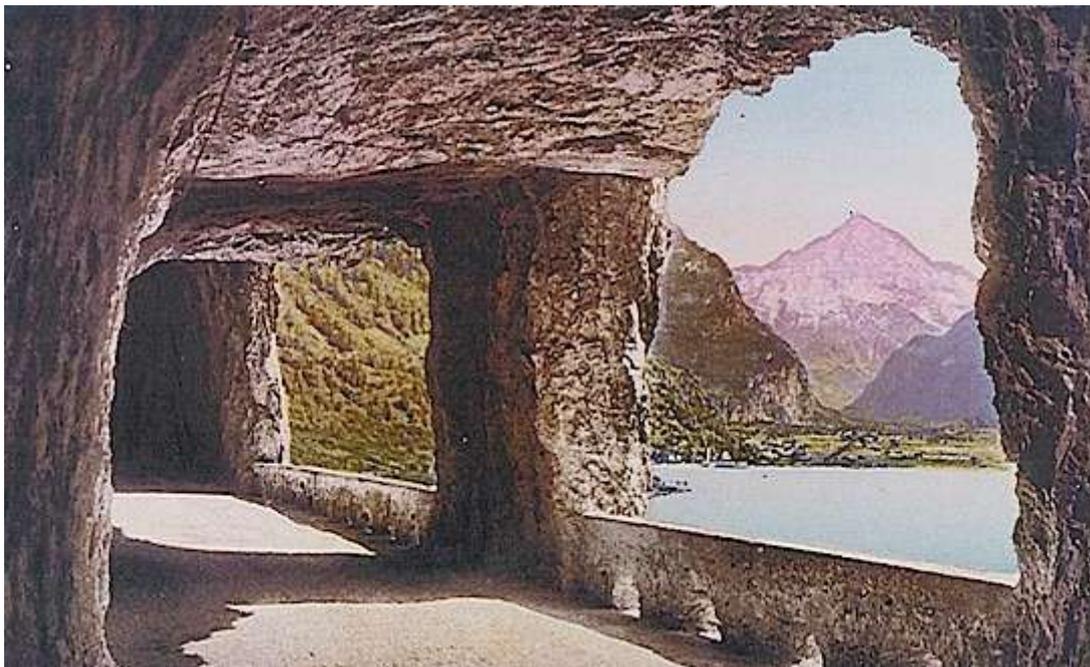


Der Bau der Axenstrasse



1836 wurde der Bezirk Schwyz zum ersten Mal bei den Urner Behörden betreffend einer Strassenverbindung zwischen Brunnen und Flüelen vorstellig. Im Tessin zeigte man sich begeistert. In Uri tat man dem Ansinnen mehr mit Skepsis denn mit Euphorie entgegen. Man hegte Bedenken wegen technischer Schwierigkeiten und wollte vor allem die beiden Stände Zug und Zürich beiziehen. Es folgte ein Kreisschreiben betreffend die Erhebung eines Strassenzolles an die getreuen, lieben Eidgenossen, man traf sich zu Konferenzen. Die Ingenieurgesellschaft Karl Emanuel Müller (1804-1869), Rocco von Mentlen und Porro reichte der Urner Regierung die Pläne für die projektierte Axenstrasse ein. Die geplante Strasse verlief von Flüelen bis vor Sisikon horizontal wenige Meter über dem Wasserspiegel des Urnersees. Dies entsprach der damaligen Bauweise und dem Bedürfnis nach möglichst steigungsfreien Strassen, um vor allem Pferdekräfte zu sparen. Die Kosten des eingereichten Projekts überschritten jedoch die finanziellen Erwartungen Uris. Deshalb erteilte die Strassenkommission des Kantons Uri Karl Emanuel Müller den Auftrag, ein zweites Projekt zu planen, welches über das Zingel- und Axenband sowie durch die Tellengüter führte und gegen Sisikon wieder absank. Das neue Projekt hatte mehr Gefälle und Richtungsänderungen, der Kostenvoranschlag war jedoch billiger. Uri entschied sich in der Folge für diese Variante. Diese versprach geringere Bau- und Unterhaltskosten sowie kleinere Gefahren für die Strassenanlage und deren Verkehr. Ein Zürcher Expertenbericht nimmt zu den beiden Projekten Stellung. Am Axen scheint alles auf guten Wegen. Ende der 1830er-Jahre erfolgte eine Interessenverlagerung: Zürich setzte die Erschliessung der Siedlungsgebiete vor den Bau einer Sihltalstrasse. In Uri setzte ein verheerendes Hochwasser andere Prioritäten. 1840 wurde das Axenprojekt ad acta gelegt und die Schlussabrechnung gemacht.

Seit 1837 verkürzte das Dampfschiff die Fahrzeit nach Luzern von neun auf zweieinhalb Stunden. Auch empfahl sich die Eisenbahn als neues Verkehrsmittel und forderte den gedanklichen Einbezug in neue Strassenprojekte. Man sprach von der Durchquerung der Alpen mit einem Schienenstrang. Mit der Gründung des Bundesstaates 1848 wurden Post, Zoll und Münzwesen zur Bundessache erklärt und der Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit proklamiert. Der Strassenbau verlor eine traditionelle Finanzierungsquelle!

Im Jahre 1857 lehnte Uri ein Angebot von Schwyz ab, den Bau der Axenstrasse wieder voranzutreiben. Der Ausbau und die Wintersicherheit der Gotthardstrasse hatten für den Bergkanton erste Priorität. An einer Strassenverbindung zwischen Brunnen und Flüelen hingen auch militärische Interessen. Im Jahre 1860 richtete das eidgenössische Militärdepartement an die Urner und Schwyzer Regierung die Anfrage, ob die Erbauung der Axenstrasse vom militärischen Standpunkt in Frage kommen könne. Die Urner Regierung hiess die Anregung nun willkommen und zeitgemäss. Uri und Schwyz reichten dem Bundesrat eine Denkschrift ein, worin sie den Einbezug der Axenstrasse ins Strassenprogramm des Bundes forderten. In der Favoritenstellung blieb die obere Linie, welche nun auch die mittlere genannt wurde. Das Genie-Büro des eidgenössischen Militärdepartements hatte nämlich eine Linie ausgearbeitet, welche zuerst zwischen den beiden Linien verlief, dann die obere Linie von Müller kreuzte und über den Axenfelsen führte. Dieses Projekt konnte jedoch nur den militärischen Interessen genügen.

Die eidgenössischen Räte beschlossen sodann die Alpenstrassen über die Furka und Oberalp und durch den Axen zu unterstützen. Wenn die Anrainerkantone diese Strassen planmässig ausführten, können diese einen Beitrag von zwei Dritteln aus der Bundeskasse erwarten. Der Beitrag an die Axenstrasse darf jedoch 600'000 Franken nicht übersteigen. Die Kantone kamen in Zugzwang; Uri musste mit Schwyz verhandeln. Eine Extralandsgemeinde beschloss den nötigen Kredit von Fr. 110'000 für die Erstellung der Axenstrasse.

Anfangs 1862 erhielt die untere Axenlinie jedoch Aufwind. Der Urner Ingenieur Ernst Siegwart (1834-1913) macht sich erneut für eine Linie entlang dem See stark, nur 2.40 Meter über dem Seespiegel. Ein Siebengeschlechter-Begehren forderte gar eine Extralandsgemeinde, um die untere Linie dem See entlang durch einen erneuten Volksentscheid doch noch zu retten. Allein die horizontale Linie könne den Haupterfordernissen einer Handelsstrasse entsprechen, welche von den Initianten in der Sicherheit, Leichtigkeit und Billigkeit des Transports gesehen wurden. Der Entscheid über die Linienführung war zum Politikum geworden. Der Streit gründete auch in der persönlichen Auseinandersetzung zwischen den Familien Müller und Siegwart und deren politischen Umfeld. Es warr Zeit für das Urteil eines Experten. Das Gutachten Hartmann empfahl die obere Linie von Karl Emanuel Müller. Die geplante Eisenbahnlinie konnte nur dem See entlang geführt werden. Eine Eisenbahnlinie würde die horizontale Linie vollkommen wegwischen, da die örtlichen Verhältnisse nicht Platz für zwei Verkehrswege bieten würden.

Schwyz blieb unentschlossen. Man teilte der Urner Regierung mit, dass man nicht für ein Projekt aussprechen könne. Technische Gründe sprächen mehr für die horizontale Linie, finanzielle Gründe mehr für die obere Strassenführung. Der Urner Landrat entschied sich im April 1862 für die obere Linie, für das Projekt Müller. In Schwyz herrschte jedoch keine Freude und man protestierte gegen die Entscheidungsfreudigkeit der Urner! Die einberufene Konferenz brachte keine Einigung -- im Gegenteil, die Differenzen über die Linienwahl brachen endgültig aus. Uri trennte sich von Schwyz und war entschlossen, den urnameischen Teil der Axenstrasse unabhängig von Schwyz zu bauen. Auf Druck des Bundestares kam immerhin eine Übereinkunft über das getrennte Vorgehen zustande. Schwyz wählte für sein Gebiet eine vom kantonalen Strasseninspektor Eberle bereinigte Linie, welche von der Kantonsgrenze beim Dorni zum See hinunter führte, dann zum Wasiwald wieder anstieg, um erneut bis Brunnen abzufallen. Die Linie von Müller wäre an dieser Stelle in den Felsen, rund 20 Meter über dem Seespiegel verlaufen. Die Axenstrasse trägt somit bis heute die Zeichen dieses Kompromisses.

Am 6. Oktober 1862 konnte mit dem Bau der Axenstrasse begonnen werden. Im Juni 1864 war die Strasse auf Urnergebiet fertiggestellt. Am 3. Juli 1865 konnte die gesamte Axenstrasse dem Verkehr übergeben werden. Uri war vom Seeweg nicht mehr abhängig. Die Gesamtkosten betragen 842'000 Franken, die Ausgaben auf Urner Gebiet 598'396 Franken, woran der Bund 290'608 Franken zahlte.

Bei der Eröffnung der Axenstrasse kamen die Schwyzer den Urnern auf einem Wagen entgegen, dessen oberer Teil von einem Ruderschiff gebildet wurde, auf welchem die

Worte standen:

""Sei gegrüsst, mein Bruder!
Heut' komm' ich zu dir ohne Ruder!"

Literatur:

Stadler-Planzer Hans; Karl Emanuel Müller 1804-1869 Ingenieur - Unternehmer - Staatsmann, S. 464; Gasser Helmi, Die Kunstdenkmäler des Kantons Uri, Die Seegemeinden, Band II, S. 51 ff.; Müller Robert, Flüelen - seine Geschichte und Entwicklung, S. 49.

Fotos:

© [Staatsarchiv Uri](#), Sammlung Postkarten.