Zeitschrift: Historisches Neujahrsblatt / Historischer Verein Uri

Herausgeber: Historischer Verein Uri

Band: 85-86 (1994-1995)

Artikel: "Die jämmerliche Kiste eines Bahnhofes" : ein kleiner Abriss über die Wunsch- und Standorte der Bahnhöfe Altdorf und Flüelen

Autor: Gisler-Jauch, Rolf

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-405828

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

«Die jämmerliche Kiste eines Bahnhofes»

Ein kleiner Abriss über die Wunsch- und Standorte der Bahnhöfe Altdorf und Flüelen

Von Dr. Rolf Gisler-Jauch, Altdorf

Die Bundesverfassung vom 12. September 1848[1] schwieg sich über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen aus, obwohl seit anfangs August 1847 zwischen Baden und Zürich die erste Schweizer Eisenbahn, die sogenannte «Spanisch-Brötli-Bahn», verkehrte. Ein im Juli 1852 erlassenes Bundesgesetz[2] überliess den Bau und Betrieb von Eisenbahnen sodann «den Kantonen, beziehungsweise der Privatthätigkeit». Doch die von den Kantonen erteilten Konzessionen unterlagen der Genehmigung des Bundes zur Wahrung seiner militärischen Interessen. Die ersten Schweizer Eisenbahnprojekte trugen deshalb die negative Prägung des Föderalismus und der politischen Rivalitäten, denn sie waren ausschliesslich von lokalen, parteilichen und persönlichen Interessen inspiriert. Lokale Entscheide brachten das schweizerische Eisenbahnnetz um jeglichen wirtschaftlichen und geografischen Zusammenhang. So kam es 1870 zur unvermeidlichen Eisenbahnkrise.[3] Im Eisenbahnwesen drängte sich eine bundesrechtliche Lösung auf.

Das revidierte Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872[4] wies dann die Konzessionserteilung dem Bund zu, unter Mitwirkung der beteiligten Kantone bei den vorbereitenden Verhandlungen. Die Baupläne, namentlich auch diejenigen der Stationsanlagen, waren dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen. Der Bundesrat sollte den betreffenden Kantonsregierungen und durch deren Vermittlung auch den Gemeindebehörden Gelegenheit geben, bezüglich des Trasses und der Lage der Stationen ihre Interessen geltend zu machen. Die Bestimmungen der kantonalen Konzessionen blieben zwar in Kraft, jedoch nur insofern sie dem neuen Bundesrecht nicht widersprachen. Den Kantonen verblieben somit vor allem die aus dem Vertrag resultierenden Pflichten, die Rechte hingegen wurden an den Bund delegiert. Die Bundesverfassung von 1874 erklärte alsdann die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auch auf verfassungsrechtlicher Ebene zur Bundessache.

[1] AS AF I 1 ff.
[2] AS AF III 170 ff.
[3] Bergier, Wirtschaftsgeschichte, S. 309 ff.
[4] AS AF XI 1 ff.

Was haben nun der Kanton Uri und die betroffenen Gemeinden innerhalb dieses rechtlichen Rahmens für Forderungen hinsichtlich Linienführung und Lage der Stationen einbringen können? Welche Wünsche wurden schliesslich berücksichtigt? Die Bahnhöfe Altdorf und Flüelen – Standorte, jedoch nicht so sehr Wunschorte der damaligen Behörden und Bevölkerung!

Die ständige Angst vor der Umfahrung

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war klar, dass die Alpen mit einem Eisenbahntunnel durchquert werden mussten. Die Frage war nur wo? Der Lukmanier und der Splügen (Graubünden), der Gotthard (Luzern, Uri, Tessin), der Lötschberg (Bern) und der Simplon (welsche Schweiz) machten sich den Vorrang streitig.[5]

Am 8. August 1863 war es auf Initiative von Alfred Escher zur «Grossen Gotthardvereinigung» gekommen, an welcher die Schweizerische Centralbahn und die Schweizerische Nordostbahn sowie 15 Kantone – unter ihnen Uri – beschlossen, «eine über den Gotthardt führende Alpeneisenbahn» anzustreben.[6] An dem Gründungsfonds, woraus die laufenden Ausgaben für die Vorarbeiten bestritten wurden, beteiligte sich Uri in zwei Tranchen mit 14 Aktien à 500 Franken.[7] Der erste Projektplan einer Gotthardbahn für die Strecke Erstfeld–Lugano wurde vom Zürcher Kantonsingenieur Kaspar Welti (1822–1889) erstellt.[8] Ende Dezember 1864 schlossen die Herren August Beckh, gewesener Oberingenieur der Schweizerischen Nordostbahn, und Robert Gerwig[9], grossherzoglicher badischer Oberbaurat, im Auftrage des Gotthard-Ausschusses ihr technisches Gutachten zu einem Gotthardprojekt ab.[10] Anfangs 1865 trat Kaspar Welti mit einem weiteren Projekt an die Öffentlichkeit, das von Attinghausen bis Göschenen eine Linienführung auf der linken Talseite vorsah.[11] Ein Trassee über Attinghausen hätte mit einer regelmässigen Steigung Spitzkehren[12] und Kehrtunnel erübrigt und eine Streckenverkürzung im Vergleich zu den bisherigen Projekten von 9,5 Kilometern sowie geringere Bau- und Betriebskosten erbracht. Der Bericht Beckh/Gerwig verzichtete hingegen aus volkswirtschaftlichen Gründen auf ein linksufriges Projekt entlang der Reuss, da die Station Altdorf eine halbe Stunde entfernt vom Flecken zu liegen gekommen wäre und es zwischen dieser Station und Göschenen «keine einzige bequem zugängliche Station» mehr gegeben hätte. Eine linksseitige Linienführung war auch nicht im Interesse der Urner Bevölkerung; die Verlegung der Linie auf die andere, die rechte Talseite wurde somit von Anfang an zur Urner Hauptforderung. Auch bezüglich Haltestellen wurden die Möglichkeiten in dem Bericht bereits abgesteckt: «Man hat es hier mit einer Bahn zu thun, bei welcher der

[5] Bergier, Wirtschaftsgeschichte, S. 312 ff.

[6] Vorgesehen waren die Linien Luzern–Küssnacht–Immensee–Goldau, Zug–Goldau, Goldau–Flüelen–Biasca–Bellinzona, Bellinzona–Lugano–Chiasso und Bellinzona–Luino mit Zweigbahn nach Locarno.

[7] StA UR R-720-12/14; RschB UR 1863/64, S. 6.

[8] Welti Kaspar, Chemin de fer par le St. Gotthard, Plan général, M 1:100'000 (StA UR R-720-12/16).

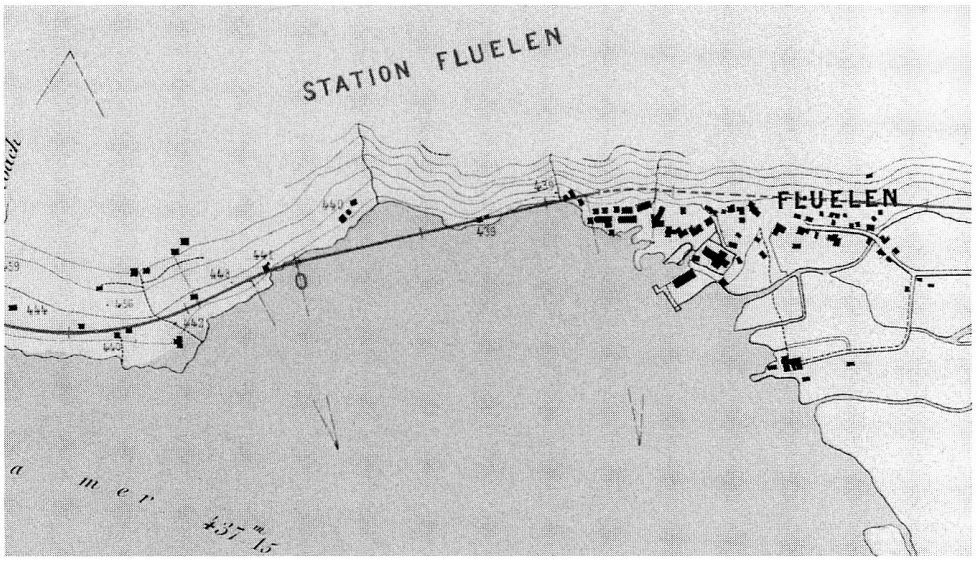
[9] Robert Gerwig (1820–1885) wurde in Karlsruhe geboren. Vor seiner Tätigkeit bei der Gotthardbahn plante er die Schwarzwaldbahn. Siehe: Hofmann, Robert Gerwig, in: UW 95/4.12.1985.

[10] Beckh/Gerwig, Gutachten, S. 1 ff.

[11] Beckh/Gerwig, Gutachten, Anhang S. 1 ff.

[12] Es wären hierfür ein Anhalten der Züge und ein Umspannen der Lokomotiven nötig gewesen.

Lokalverkehr untergeordnet, die Bevölkerung des durchzogenen Gebirgslandes keine dichte ist. Die Bahn kann ja überhaupt nur als Weltbahn Berechtigung beanspruchen, und aus diesem Gesichtspunkte ist es sogar zu wünschen, dass die Schnelligkeit der Bewegung nicht durch viele untergeordnete Haltepunkte beeinträchtigt werde.»[13]



Das Projekt Beckh/Gerwig sah den Bahnhof Flüelen auf einer Seeaufschüttung und eine anschliessende Bergumfahrung des Dorfes vor.

Die geplante Umfahrung von Flüelen

Nach den Plänen von Beckh und Gerwig wäre das Seeufer noch stärker aufgeschüttet worden und die Station Flüelen dorfwärts des ehemaligen Hotels Urnerhof[14] entlang der heutigen Seestrasse auf der Höhe der Nauen-Landungsplätze zu liegen gekommen. Die Bahnlinie wäre im Berg verschwunden und hinter dem Dorfe in einem 460 Meter langen Tunnel geführt worden, um im Gebiet Reider wiederum ans Tageslicht zu treten. Entlang des Bannwaldes hätte sich die Bahnlinie Richtung Altdorf gezogen, um in einer Kurve, beginnend bei der Kapelle Unteres Heiligkreuz, auf der Höhe der heutigen Schulhausanlagen entlang der Bahnhofstrasse in die Station Altdorf einzumünden.[15] Diese Linienführung stiess offenbar auf die Akzeptanz der Urner Bevölkerung und sollte den künftigen Entscheidungen über den Bau der Gotthardbahn zugrunde liegen.

Die ausserordentliche Landsgemeinde vom 12. November 1865 in der Pfarrkirche in Altdorf genehmigte «in Betracht der unverkennbaren Vortheile einer Gotthard-Eisenbahn für den Kanton Uri, sowie in Betracht der demselben hinwiederum erwachsenden unabsehbaren Nachtheile, wofern eine Alpenbahn in anderer Richtung erstellt würde» den Antrag des Landrates, sich an der für die Gotthardbahn von schweizerischen Kantonen und Eisenbahngesellschaften geforderten Subvention von 20

[13] Beckh/Gerwig, Gutachten, S. 16.

[14] Das Hotel Urnerhof wurde erst in den Jahren 1872/73 erstellt. Seit seiner Eröffnung 1874 hatte es eine eigene Dampfschifflände. 1882 führte die Bahn unmittelbar an der Hotelrückfront vorbei und verunmöglichte so den Hotelbetrieb. 1887 erfolgte der Erwerb durch die Eidgenossenschaft. Das Gebäude diente bis vor einigen Jahren als Basisapotheke (Gasser, Kunstdenkmäler, S. 137).

[15] Beckh/Gerwig, Plan de Flüelen à Biasca, 1:10'000.

Millionen Franken mit einer Million zu beteiligen. Dem Kanton blieb es vorbehalten, die Bezirke für einen Drittel dieser Beitragssumme in angemessener Weise «in Mitleidenschaft» zu ziehen. Ein Protest des Bezirksrates Urseren gegen diese Kostenaufteilung wurde «als voreilig und unstatthaft» zurückgewiesen.[16]

Entscheid für die Gotthard-Variante

Die Gotthard-Variante trat endgültig in den Vordergrund, als am 31. März und 5. April 1869 Italien und Deutschland dem Bundesrat mitteilten, dass sie sich für den Gotthard entschlossen hätten und der Schweiz die weitere Initiative überlassen würden.[17] Am 27. Juni 1869 genehmigte die Urner Landsgemeinde die vom Gotthardausschuss nachgesuchte Konzession für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn auf Urner Gebiet.[18] Bezüglich der Streckenführung legte diese fest, dass vor dem Beginn der Bahnarbeiten dem Regierungsrat ein Plan über die Eisenbahnbauten und unter anderem die Anlegung der Bahnhöfe zur Genehmigung vorzulegen sei. Grundlage für diesen Entscheid war immer noch das Projekt Beckh/Gerwig mit der Umfahrung Flüelen und der dorfnahen Lage der Station Altdorf. Man sah somit keinen Grund, genaue Bestimmungen über die Streckenführung und Lage der Stationen in den Vertrag aufzunehmen. Man hielt auch fest, dass, sollte später von dem genehmigten Bauplan abgewichen werden, hierfür die Zustimmung des Regierungsrates eingeholt werden musste. In die Konzession wurden auch Bestimmungen über den Betrieb der Gotthardbahn aufgenommen. Die Personenzüge sollten mit «einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens 5 Wegstunden in einer Zeitstunde» transportiert werden. Ausgenommen von dieser Bestimmung waren nur die Bergstrecken. Die Beförderung von Personen hatte in beiden Richtungen nach dem Sommerfahrplan täglich dreimal, nach dem Winterfahrplan zweimal zu erfolgen. Bei allen Stationen sollte wenigstens zweimal im Tage mit Bahnzügen, «vermittelst welchen Personenbeförderung stattfindet», angehalten werden. Hinsichtlich der drei Wagenklassen bestimmte die Konzession, dass die Wagen sämtlicher Klassen «zum Sitzen eingerichtet, mit Fenstern versehen und während des Winters geheizt werden» müssen. Der Vertrag enthielt schliesslich auch Tarifsätze für den Personen- und Warentransport. Im Oktober 1869 genehmigte die Bundesversammlung[19] die Konzession unter anderem mit der Auflage, dass «behufs Wahrung der militärischen Interessen der Eidgenossenschaft» das definitive Trassee der Bahn dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen sei.[20] Im Vertrag vom 15. Oktober 1869 zwischen dem Königreich Italien und der Schweiz wurde

[16] Abl UR 1865/271 ff.
[17] Aktengemässe Darstellung, S. 3.
[18] Konzession für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn auf Urnergebiet vom 27. Juni 1869 (LB UR I 335 ff.); Abl UR 1869/286.
[19] Bundesbeschluss betreffend die Konzession für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn auf dem Gebiete des Kt. Uri vom 22.10.1869 (LB UR I 348 ff.).
[20] LB UR I 351.

dann der Bau einer Gotthardbahn begründet; das Deutsche Reich trat dem Abkommen durch Vertrag vom 28. Oktober 1871 bei.[21] In Ausführung dieses Vertrages wurden die zu leistenden Subventionen unter die drei Partner verteilt. Das Königreich Italien beteiligte sich mit 45 Millionen, das Deutsche Reich und die Schweiz mit je 20 Millionen Franken. Die Schweiz verhandelte sodann mit den einzelnen Kantonen über die auf sie entfallenden Quoten.[22] Die Urner Landsgemeinde vom 1. Mai 1870 bestätigte in der Folge die bereits zugesicherte Subvention von einer Million Franken, allerdings unter der «ausdrücklichen Voraussetzung, dass das Trace Flüelen–Amsteg auf dem rechten Reussufer erstellt werde.»[23]

Kostenüberschreitungen bei den «Tessinischen Thalbahnen» führen zur Aufgabe des Projekts Beckh/Gerwig

Mit Beschluss vom 3. November 1871 hatte der Bundesrat die Statuten der Gotthardbahngesellschaft vom 1. November 1871 genehmigt und darin bestimmt, dass auf den Zufahrtslinien die Bauarbeiten zeitlich so zu beginnen sind, dass diese Strecken gleichzeitig mit der Vollendung des Gotthardtunnels erstellt und eröffnet werden können. Auf der Linie zwischen Flüelen und Biasca war ein Doppelgeleise vorgesehen. Die Bauzeit für die Strecke Flüelen–Göschenen wurde mit 4 Jahren und für den Gotthardtunnel mit 9 Jahren berechnet.[24]

Am 6. Dezember konstituierte sich die Gotthardbahngesellschaft in Luzern. Am 1. Mai 1872 trat Robert Gerwig als Oberingenieur der Gotthardbahn in ihre Dienste.[25] Er erhielt damit die oberste technische Bauleitung über die Strecken Goldau–Göschenen und Airolo–Chiasso. Am 1. Oktober 1872 wurde mit dem Bau des Gotthardtunnels begonnen.[26] Der Bau der sogenannten «Tessinischen Thalbahnen», welche zum Teil schon Ende 1874 fertiggestellt wurden, legte grosse Kostenüberschreitungen an den Tag.[27] Es war ein offenes Geheimnis, dass das Projekt Beckh/Gerwig – in der Zwischenzeit immerhin zehnjährig – auf der Nordrampe nicht mehr zur Ausführung gelangen würde. Im April 1875 kam es zur verlangten Entlassung von Oberingenieur Gerwig. Für die Nordrampe waren lediglich das generelle Projekt mit Plänen im Massstab 1:2'500 und der pauschale Kostenvoranschlag vorhanden. Die Stelle des Oberingenieurs wurde im Mai mit Wilhelm Hellwag[28] aus Eutin (Schleswig-Holstein) besetzt, welcher bisher bei der österreichischen Nordwestbahn tätig war. Die Pläne erwiesen sich nun als viel zu ungenau und mussten neu aufgenommen werden. Je weiter die Planaufnahme voranschritt, desto deutlicher traten Fehler in der Kostenberechnung sowie Schwierigkeiten

[21] Gotthardbahn, Geschäftsbericht 1871/72, S. 3.
[22] Aktengemässe Darstellung, S. 3.
[23] Abl UR 1870/157.
[24] AS AF X 594 ff.
[25] Wanner, Geschichte Gotthardbahn, S. 269.
[26] Berlepsch, Gotthard-Bahn, S. 64 f.
[27] Siehe: Gotthardbahn, Geschäftsberichte 1871/72, S. 12; 1874, S. 33.
[28] Wilhelm Hellwag (1827–1882) trat wegen Zerwürfnissen mit der Direktion auf Ende 1878 zurück. Neuer Oberingenieur wurde Gustav Bridel (1827–1885), der bisher bei den Bernischen Jurabahnen tätig war.

in der technischen Realisierung hervor. Zudem führte die Bahnlinie auf der Nordrampe ungeschützt durch gefährliches Lawinen- und Steinschlaggebiet.[29] Es stellte sich die Notwendigkeit heraus, das ganze Trassee auf der Nordrampe noch einmal hinsichtlich der Ökonomie des Baus und der Sicherheit des Betriebs zu untersuchen. Nachdem die neuen Pläne und Kostenvoranschläge der bundesrätlichen Expertenkommission im Jahre 1877 vorlagen, wurde klar, dass nach dem ursprünglichen Baukapital von 187 Millionen eine Summe von 211 Millionen nötig war.[30] Für den Bundesrat ergab sich «unzweifelhaft», dass die ganze Durchführung des früheren Programms «eine Sache der Unmöglichkeit» sei und sich die einstweilige Reduktion des Netzes «als gebieterische Nothwendigkeit» erweisen würde. An der Konferenz vom 4. Juni in Luzern schlug die schweizerische Delegation zur Kostensenkung die Anwendung von Steilrampen mit oder ohne Zahnstangen (Zahnradbetrieb)[31] oder die einstweilige Trajekteinrichtung[32] auf dem Vierwaldstättersee vor. Diese Vorschläge fanden jedoch «entschiedenen» Widerspruch bei den Vertretern Deutschlands und Italiens. Es wurde beschlossen, vom ursprünglich projektierten Netz vorerst nur die Stammlinie Immensee–Pino beizubehalten, welche eine ununterbrochene Verbindung der deutschen und italienischen Bahnen ermöglichte.[33] Zudem wurde auf eine Doppelspur vorläufig verzichtet. Die Luzerner Konferenz hatte auch personelle Konsequenzen: Direktionspräsident Alfred Escher musste 1878 selbst über die Klinge springen und demissionieren. Verbittert und krank zog er sich nach Zürich ins Privatleben zurück.[34]

Schnurstracks von Flüelen nach Altdorf

Von der neuen Planaufnahme blieben natürlich auch die Linienführung in der Reussebene sowie die Standorte der Bahnhöfe Altdorf und Flüelen nicht verschont. Die Diskussionen um den Standort der Stationsanlagen in der Reussebene begannen, als nach der Entlassung von Oberingenieur Gerwig die Gotthardbahndirektion im Mai 1875 mitteilen liess, dass demnächst umfassende Vermessungsarbeiten für die Gotthardlinie stattfinden werden. Daraufhin ersuchte die Regierung die Gotthardbahn-Direktion, ihr «Gelegenheit zu geben, ihre Wünsche und Bemerkungen über Anlage des Bahnhofes der zukünftigen Eisenbahnstation Altdorf sowie der damit in Verbindung stehenden Traces rechtzeitig noch vor Feststellung der diesbezüglichen Pläne betreffenden Ortes anbringen zu können».[35] An der Extra-Landsgemeinde vom 6. Juni 1875 erhielt der Regierungsrat den Auftrag, «vor Abgabe der dritten Subventionsrate sich zu versichern, dass das Traçé der Eisenbahn von Flüelen–Amsteg laut der an die Subvention

29 Gotthardbahn, Geschäftsbericht 1875, S. 11.
30 Berlepsch, Gotthard-Bahn, S. 64 f.
31 Siehe: Aebersold Rolf , Niklaus Riggenbachs Zahnstangen am Gotthard?, in: Oltner Neujahrsblätter 1981, Olten 1981.
32 Vorgesehen waren Dampffähren zum Transport von Eisenbahnwagen nach Flüelen von den Stationen Luzern, Küssnacht oder Brunnen.
33 RB BR 1877, S. 70 f.
34 Wyss, Sankt Gotthard, S. 152.
35 Abl UR 1875/187.

geknüpften Bedingung auf dem rechten Reussufer erstellt werde, sowie sich zu verwenden, dass die Anlage der Bahnstationen den Interessen der betreffenden Ortschaften bestmöglich entspreche».[36] Die Gemeinde Schattdorf reichte im Sommer 1875 ein schriftliches Gesuch für eine Station Schattdorf ein.[37] Der Gemeinderat Flüelen äusserte im September Befürchtungen, dass die Kirche durch eine allzunahe Lage der Bahnanlagen beschädigt werde.[38]

Das Projekt Hellwag von 1876 sah dann für Flüelen und Altdorf eine ganz andere Linienführung vor. Die Station Flüelen kam nicht mehr an den See, sondern an den südlichen Ausgang des Dorfes, in das sogenannte «Pflegmätteli» zu liegen. Das Aufnahmegebäude war auf der Dorfseite projektiert. Gestrichen wurde die Umfahrung des Dorfes im Berg, das Trassee sollte auf der heutigen Linie zu liegen kommen. Durch die geradlinige Streckenführung von Flüelen nach Altdorf kam der Bahnhof am heutigen Standort, damals jedoch in beinahe unbewohntes Gebiet zu liegen. Diese Linienführung entsprach nun in der Reussebene keineswegs mehr demjenigen Projekt, welches 1869 dem Konzessionsvertrag zugrunde gelegen war.[39]

Der Protest der Urner Bevölkerung gegen das neue Projekt äusserte sich an der Landsgemeinde vom 6. Mai 1877. Die Stimmberechtigten verweigerten die Staatssteuer für das Jahr 1878 und verunmöglichten dadurch die Weiterzahlung der Gotthardbahnsubvention. Der Beschluss hätte allerdings zum Bruch eines gültigen Vertrages geführt. Der Landrat brachte deshalb das Steuergeschäft zur Wiedererwägung.[40] Die ausserordentliche Landsgemeinde vom 28. Oktober 1877 beschloss, die «vom Kanton Uri übernommene Gotthardbahnsubvention nach Massgabe der eingegangenen Verpflichtungen fernerhin auszubezahlen». Sie erklärte «hiebei als dringenden Wunsch» und beauftragte die Regierung, «sich dahin zu verwenden, dass bei den Ortschaften, welche an die Bahnlinie zu liegen kommen, passende Haltestellen errichtet, und der Bahnhof der Hauptstation Altdorf in kürzere Entfernung vom Flecken erstellt werde, als gegenwärtig projektirt» sei.[41]

Zu einem Geschenk sagt man selten «Nein!»

Am 12. März 1878 verhandelten die drei Staaten erneut, und es wurde dem eingangs erwähnten Vertrag ein Zusatzvertrag angefügt. Das Königreich Italien und das Deutsche Reich hatten zusätzlich je 10 Millionen, die Schweiz 8 Millionen aufzubringen. In der Folge dieses Vertrages wurden mit den Kantonen neue Verhandlungen betreffend die Subventionsquoten geführt.[42] Die Landsgemeinde vom 5. Mai 1878

36 Abl UR 1875/195.
37 Abl UR 1875/198.
38 Abl UR 1875/319.
39 Schreiben der Direction der Gotthardbahn an den Bundesrat vom 21./24.2.1879 (StA UR R-720-12/36).
40 Stadler, Gustav Muheim, S. 133 f.; Abl UR 1877/187.
41 Abl UR 1877/461.
42 Aktengemässe Darstellung, S. 5.

lehnte auf Antrag des Landrates «das Verlangen um eine Nachsubvention» im Betrage von 100'000 Franken für die Gotthardbahn «des Gänzlichen» ab. Es wurde nicht verkannt, dass durch die Ausführung der Gotthardbahn, namentlich während des Baus, den Bewohnern des Kantons viele Vorteile und Verdienstquellen zukommen werden. Man zog jedoch in Erwägung, dass der kleine Kanton Uri mit der schon beschlossenen Subvention von einer Million «einem solchen Opfer sich herbeigelassen und verpflichtet» habe, welches seine finanziellen Kräfte sowie auch das richtige Verhältnis zu den Subventionsquoten der andern subventionierenden Kantone und Gesellschaften übersteigen werde.[43]

Uri stand bei der Ablehnung der Nachsubvention nicht alleine da, in anderen Kantonen drohte das gleiche Resultat.[44] Der Bund musste eine neue politische Lösung zur Finanzierung der zusätzlichen 8 Millionen finden. Das Bundesgesetz betreffend Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen vom 22. August 1878[45] legte dann fest, dass die Schweiz an die in Aussicht genommene Subvention von 8 Millionen eine Summe von 4,5 Millionen unter der Bedingung leiste, sofern die Kantone 2 Millionen Franken und die beiden Eisenbahngesellschaften, Central- und Nordostbahn, 1,5 Millionen der genannten Subvention übernehmen. Der Kanton Uri blieb hingegen von einer weiteren finanziellen Belastung verschont. Die Meinung der Urner Bevölkerung war folglich fast einhellig, dass man ein solches Geschenk des Bundes nicht ausschlagen dürfe. Gemäss den Urner Zeitungen[46] stand bei der Abstimmung die «Ehre der Unabhängigkeit der Schweiz» auf dem Spiel. Ein Aufgeben der Gotthardbahn unter den gegebenen Verhältnissen wäre einem «Preisgeben der bisher mit Recht hochgeachteten Schweizerehre und einer beängstigenden Gefährdung der schweizerischen Unabhängigkeit» gleichgekommen. Eine Rolle spielten auch die Beziehungen zum Tessin, war man doch überzeugt, dass der südliche Nachbarkanton dank der Gotthardbahn der Schweiz für immer gesichert würde. Deren Bau wurde zudem als wirtschaftliche Notwendigkeit betrachtet. In der «verdienst- und geldlosen Zeit» erwartete man von ihr Beschäftigung und eine rege Geschäftstätigkeit. Auch die Landwirtschaft und die Konsumenten sollten von der Bahn profitieren. Der Absatz der Landesprodukte sollte sich in Zukunft auf einem «unendlich grösseren» Markt abspielen. Für die einheimischen Landwirtschaftsprodukte (Käse, Butter, Milch, Schlachtvieh) sollten sich bald «die Thore Italiens» öffnen. Die Zeitungskommentare versprachen, dass die Ausfuhr grosse Dimensionen annehmen werde, da der Bahntransport rascher, sicherer und billiger und der Nachteil des mühsamen Bergweges wegfallen werde. Es wurde euphorisch verkündet, dass «das grosse Hemmniss»

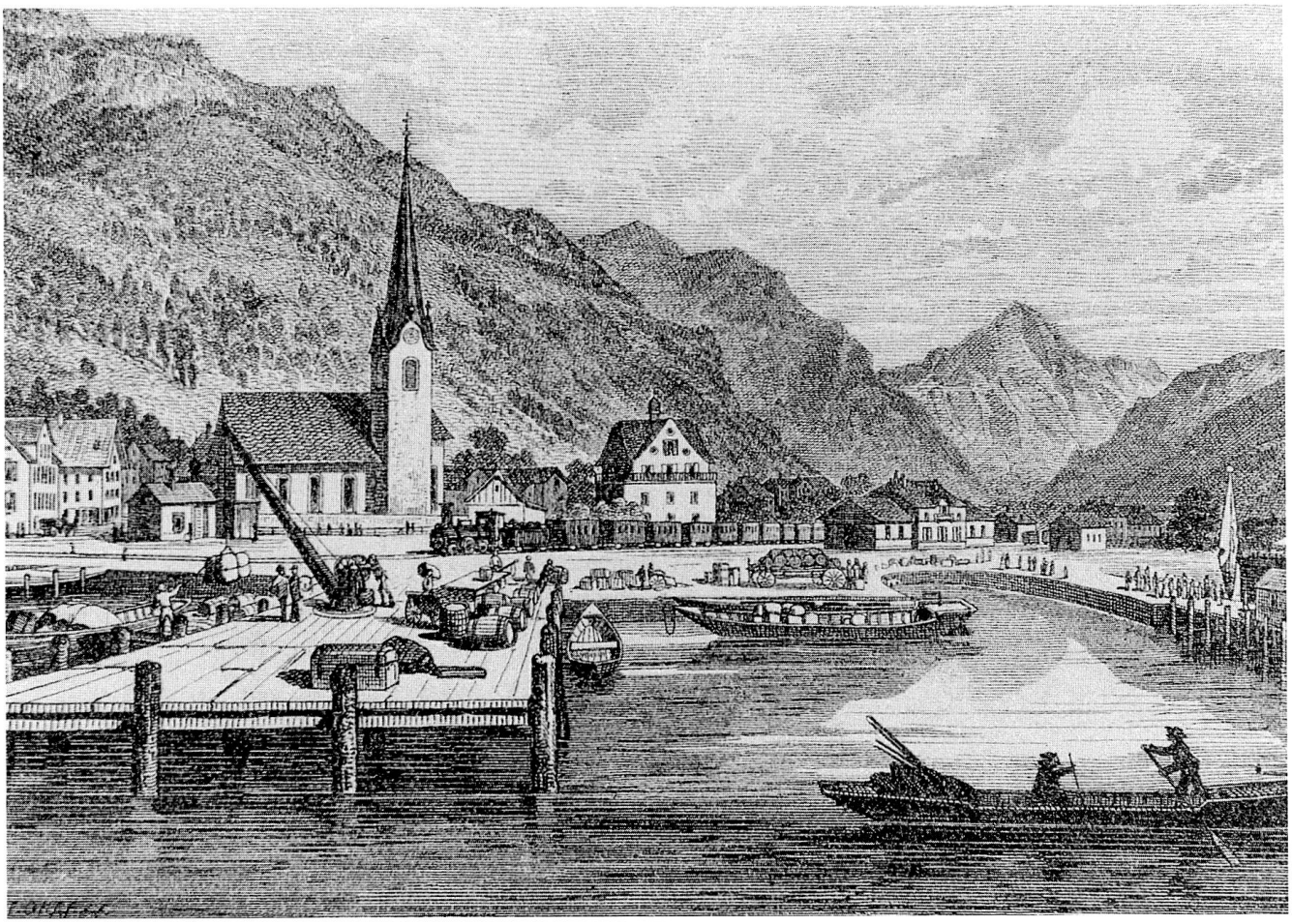
[43] Abl UR 1878/152;4.
[44] NW, ZG, ZH hatten bereits abgelehnt (UW 52/28.12.1878).
[45] AS Bd 4, S. 1 ff.
[46] UW 1/4.1.1879, 4/25.1.1879; UZ 2/11.1.1879, 3/18.1.1879.

zum Besuch der Urner Märkte von Italien her zusammenbrechen werde. Ja, man hoffte sogar, dass Altdorf dem «Lauiser Markt»[47] dank der Bahn den Rang ablaufen könnte. Andererseits sollten sich die italienischen Importgüter (Wein, Mais, Korn, Weizen) durch die kürzeren Transporte verbilligen.[48]

Die Urner Stimmberechtigten stimmten am 19. Januar 1879 bei einer Stimmbeteiligung von 88 Prozent (!) mit 87,6 Prozent der Vorlage zu.[49] Lediglich Hospental wies das «Geschenk» knapp ab. Das «Urner Wochenblatt» kommentierte das Resultat mit: «Glück auf dem Vaterland und dem Gotthard!» In Altdorf wurde ein Fackelzug abgehalten, die «Harmonie» hielt ein grosses «Gotthard-Concert», und das Bier wurde für diesen Abend in «Gotthard-Bock» umgetauft.

Das «Bundesgeschenk» an die Gotthardbahn wurde im Kanton Uri anscheinend ausgiebig gefeiert (UZ 3/18.1.1879).

[47] Der Markt von Lugano.
[48] UW 2/11.1.1879.
[49] Die Schweizer Stimmberechtigten hiessen die Vorlage mit 71 Prozent gut. Die Stände VD, GR, AI lehnten die Vorlage ab (UW 4/25.1.1.1879).



Flüelen war Umschlagplatz vom Schiff auf die Bahn. Der Seetransport war zur Zeit des Gotthardbahnbaus von grosser Bedeutung. Die Interessen der Schiffahrt rückten denn auch den Bahnhof näher zum See und machten das «Hafenstädtchen» zur Schnellzugsstation des Hauptortes Altdorf (StA UR Slg Graphica 11.08-N-500).

Die Interessen der Schiffahrt rücken in Flüelen den Bahnhof näher zum See

Das offizielle Projekt sah den Bahnhof im sogenannten «Pflegmätteli» am südlichen Ausgang des Dorfes vor. Die Direktion der Gotthardbahn wählte diesen Standort vor allem aus Kostengründen (Baugrund, geringe Expropriationskosten, keine Aufschüttungen) sowie wegen den günstigen Voraussetzungen zur Vergrösserung der Stationsanlagen. In Flüelen schienen jedoch nur wenige mit der geplanten Lage des Bahnhofs am südlichen Ende des Dorfes zufrieden zu sein; von den Bürgern wurden neue Standorte in die Diskussion eingebracht. Ein «unteres» Projekt schlug den Bahnhof am anderen Ende des Dorfes neben dem Hotel Urnerhof vor.[50] Eine Petition von 90 Flüeler Stimmberechtigten forderte die Station Flüelen auf dem «geräumigen, wohl gelegenen Platz am Seegestade hinter der Kirche». Motivation für diese Projekteingaben waren vorwiegend private Geschäftsinteressen. Man fürchtete bei allzuweiter

[50] Der Standort beim «Urnerhof» war bereits beim Projekt Beckh/Gerwig vorgesehen; siehe auch: UW 6/8.2.1879.

Entfernung vom Bahnhof, vom Verkehr abgeschnitten zu werden, und dass «die im Centrum gelegenen einen höheren Werth representierenden Gebäulichkeiten entwerthet und vieler gegenwärtig blühenden Gescheften ein unberechenbarer Schaden zugefügt ja dieselben voraussichtlich grösstentheils zu Grunde gerichtet werden würden».[51]

Gar nicht begeistert zeigte sich auch die Vereinigte Dampfschifffahrtgesellschaft des Vierwaldstättersees, welche sich das Aufnahmegebäude in unmittelbarer Nähe der Dampfschiffbrücke wünschte. Die Forderungen zielten auf ein bequemes Umsteigen hinsichtlich des Transitverkehrs sowie auf einen leichten und billigen Umschlag der Export- und Importgüter vom Schiff auf die Bahn. Man war überzeugt, «dass das Projekt der Gotthardbahn eine grosse Anzahl von wichtigen Interessen sowohl verschiedener Verkehrsanstalten als (auch) ganzer Landestheile verletzt und dass es ein Gebot der Notwendigkeit ist, dass die Station Flüelen in unmittelbare Verbindung mit der Seeroute gebracht wird.»[52] Rückendeckung erhielt die Gesellschaft vom Stadtrat Luzern, von den Kantonen Luzern, Ob- und Nidwalden und Bern sowie vom Verwaltungsrat der Rigibahn,[53] die alle an der Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee sehr interessiert waren. Von der Dampfschiffahrtgesellschaft wurden deshalb zwei weitere Projekte eingebracht.[54] Die Seenähe des Bahnhofs widersprach jedoch den Interessen der Dorfschaft Flüelen, welche das Aufnahmegebäude – wie zuerst geplant – auf Seite des Dorfes sehen wollte. Die ausserkantonale «Einmischung» sah man gar nicht gerne, und ein Korrespondent des «Urner Wochenblattes» wetterte: «Lasse man also uns das Regiment im eigenen Hause. Der Flüeler Bahnhof gehört uns Flüelern und wird nur für Flüelen erstellt; daher keine übersee'sche Einmischung.»[55]

Eine chinesische Mauer im Hafenstädtchen

In den Diskussionen tauchte auch immer wieder das Projekt Beckh/Gerwig mit einem Tunnel hinter dem Dorfe auf. Die Gemeindebehörden von Altdorf unterstützten dieses Projekt, weil damit auch die Näherrückung der Station an den Flecken Altdorf verbunden gewesen wäre.[56] Für die einzelnen Projekte wurden eifrig Unterschriften gesammelt und als Petition via den Regierungsrat an den Bundesrat geschickt. Erst an der Dorfgemeinde vom 23. März 1879 kam anscheinend Einigkeit zustande. Nach Eingaben innerhalb der kantonalen Vernehmlassung wandte sich der Gemeinderat Flüelen nun offiziell an den Bundesrat. Das ellenlange, vom späteren Bundesrichter Dr. Franz Schmid[57] verfasste Schreiben richtete sich vor allem einmal gegen den hohen Steindamm, worauf das Bahntrassee zu liegen kommen sollte, und welcher das Dorf «gleich der chine-

[51] Petition von 90 Flüeler Stimmberechtigten an den hohen Schweizer Bundesrat vom 6.2.1879 (StA UR R-720-12/36).

[52] Schreiben der Vereinigten Dampfschiffahrt-Gesellschaft des Vierwaldstättersees an den Bundesrat vom 14.01.1879 (StA UR R-720-12/36).

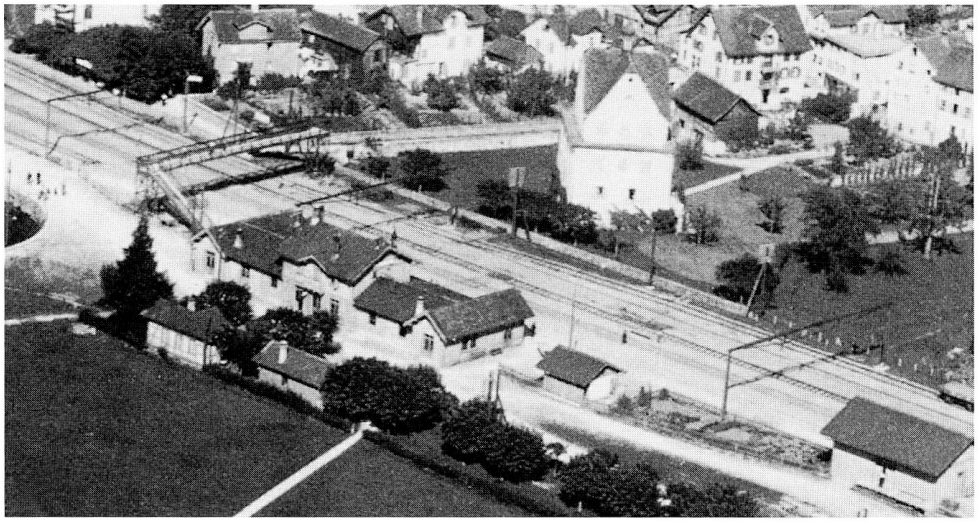
[53] Schreiben Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement an den Urner Regierungsrat vom 27.2.1879 (StA UR R-720-12/36).

[54] Das Projekt I sah das gleiche Terrain wie die projektierte Anlage vor. Die Station war jedoch seewärts und deren Achse nach Westen verschoben. Das Projekt II benutzte den Raum entlang des Seeufers zwischen dem «Urnerhof» und dem Dorf. Dieses Terrain hätte zusätzlich zum Bahntrassee aufgeschüttet werden müssen (Schreiben der Vereinigten Dampfschifffahrt-Gesellschaft des Vierwaldstättersees an den Bundesrat vom 14.01.1879; R-720-12/36).

[55] UW 4/25.1.1879.

[56] UZ 15/12.4.1879.

[57] Franz Schmid wurde am 15.12.1904 zum Bundesrichter gewählt (RSchB UR 1904/05, S. 12).



Der Bahnhof Flüelen kam trotz Protesten der Dorfschaft auf die Seeseite zu liegen. Der Bahndamm liess den einst uneingeschränkten Zugang zum See nur noch über die bewachten Bahnübergänge und die Passarelle zu (Photoswissair).

sischen Mauer» vom Fremdenverkehr abschneiden würde. Weiter zeigte man sich unzufrieden, dass der Bahnhof nicht auf der Dorfseite zu stehen kam. Man fürchtete zudem, dass durch den Bahnbetrieb die nahe gelegene Pfarrkirche Schaden nehmen könnte und die Gottesdienste gestört würden.

Ein grosses Problem sah die Dorfschaft weiter in der Umleitung des Dorfbaches. Einerseits wurde befürchtet, dass dieser nicht mehr als natürlicher Abfluss der bergseitigen Bergbäche dienen konnte und es dadurch zur Versumpfung des Landes mit den damit verbundenen Seuchen und Fiebern kommen könnte. Andererseits hatte man Angst, dass bei Feuersbrünsten das bisher dem Dorfbach entnommene Löschwasser fehlen würde. Schliesslich wurde noch darauf hingewiesen, dass die Holzreistzüge durch die offene Bahnlinie eine wesentliche Schmälerung erfahren würden. Man hielt fest, dass man sich nicht gegen die Bahn an sich, sondern gegen das Projekt wandte, welches «für die Gemeinde Flüelen Zustände schaffen würde wie sie sich ungünstiger nicht denken lassen». Man erlaubte sich, «die Aufmerksamkeit des hohen Bundesrates auf den Plan der Herren Beckh und Gerwig ergebenst hinzulenken», welche vor Jahren in ihrem Projekt noch eine Umfahrung des Dorfes im Berg vorgesehen hatten. Schliesslich meinte man, seien «Menschen und Ortschaften nicht nur der Eisenbahn willen da, sondern diese werden vielmehr ihnen wegen gebaut.»[58]

[58] Schreiben des Ausschusses der Dorfgemeinde Flüelen, vertreten durch Fürsprecher Dr. Franz Schmid, an den Bundesrat vom 31. März 1879 (StA UR R-720-12/36).

Es siegten die Interessen der Schiffahrt

Die Direktion der Gotthardbahn zeigte sich nur gegenüber dem Vorschlag der Dampfschiffahrtgesellschaft kompromissbereit, welcher die Station

näher an den See geschoben und die Gebäude für den Personen- und Güterverkehr auf die Seeseite verlegt und in bessere Verbindung mit den Landungsplätzen gesetzt hätte. Die Mehrkosten dieses Projektes betrugen für die Gotthardbahngesellschaft rund 35'000 Franken. Die Direktion legte jedoch einige Bedingungen fest, welche von der Dampfschifffahrtgesellschaft des Vierwaldstättersees, in deren Interesse die Projektänderung wesentlich lag, übernommen werden mussten (Herstellung der neuen Landungsbrücke; Kostentragung für Landungsplatz; unentgeltliche Abtretung von Terrain für die Bahnanlage, Versehung der Landebrücke mit einem Geleise sowie Übernahme der Hälfte der Kosten).[59]

Im Mai fanden zwischen dem Gemeinderat Flüelen und einer Delegation des Bundesrates Verhandlungen statt. Demgemäss war die projektierte Dammhöhe um 40 cm zu reduzieren. Der Hauptübergang war zu verlegen und mindestens die Hälfte des Dorfbaches östlich der Bahnlinie durch einen Kanal zu leiten. Es wurde auch beschlossen, das Aufnahmegebäude dorfwärts zu verlegen, allerdings unter der Voraussetzung, dass von der Dampfschiffgesellschaft und «deren Verbündeten» kein Anlass zu weiterer «Protestation» daraus hergeleitet würde. Falls das Aufnahmegebäude da belassen würde, wo es laut Plan zu stehen kam, war eine Passarelle für Fussgänger direkt gegen das Aufnahmegebäude hin zu erstellen. Es wurde auch festgehalten, dass für die Verwirklichung des Planes der Herren Beckh und Gerwig, welcher den Interessen der Gemeinde Flüelen «gebührend Rechnung» trug, «gar keine Hoffnung mehr vorhanden» sei. Von seiten der Gemeinde wurden die Chancen für eine dorfseitige Verlegung des Stationsgebäudes als sehr gering eingestuft, denn es war gemäss dem Gemeinderat Flüelen «eine altbekannte Thatsache, dass die Dampfschiffsverwaltung in einer zu exclusiven Art und Weise einzig auf Forderung ihrer Sonderinteressen bedacht» sei, «ganz unbekümmert darum, dass denselben die gerechtfertigthen Wünsche einer ganzen blühenden Ortschaft geopfert» würden.»[60]

Altdorfs Wunsch nach Nähe des Bahnhofs

In mehreren Eingaben an den Urner Regierungsrat wiederholte der Gemeinderat Altdorf das Begehren der Dorfgemeinde, den Bahnhof dem Zentrum näher zu rücken. Man gab auch der Ansicht Ausdruck, dass die Dimensionen der Station im allgemeinen und speziell der Holzbauten der Bedeutung Altdorfs als Hauptort und Sammelplatz für die umliegenden Gemeinden des Schächentals nicht entsprechen.[61] Das «Urner Wochenblatt» beurteilte das einstöckige Aufnahmegebäude als «sehr einfach und

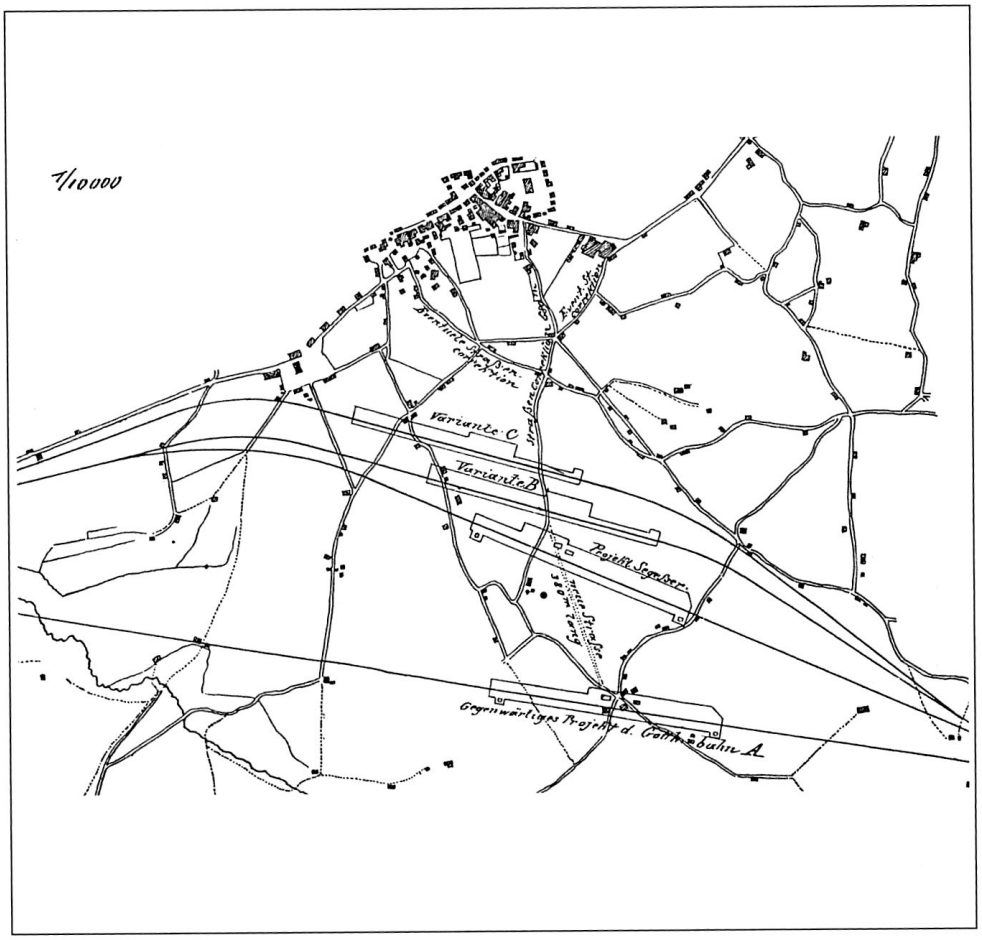
[59] Schreiben der Direction der Gotthardbahn an den Bundesrat vom 21./24.2.1879 (StA UR R-720-12/36).

[60] Schreiben des Gemeinderates Flüelen an den Regierungsrat des Kantons Uri vom 23.5.1879 (StA UR R-720-12/36). Gemäss diesem Schreiben wurde vom Gemeinderat an einen Ingenieur Leu noch ein Projekt in Auftrag gegeben.

[61] Résumé der gegen das officielle Gotthardbahnproject für hies. Cantonsgebiet eingegangenen Einsprachen u. Änderungsverlangen, undatiert (StA UR R-720-12/37).

Der Bahnhof Altdorf kam zum Missfallen von Regierung und Bevölkerung ins «Niemandsland» zu liegen. Einen schwachen Trost bildete die kostenfreie Erstellung der Bahnhofstrasse durch die Gotthardbahn-Gesellschaft (StA UR Slg Post- und Ansichtskarten, Altdorf I).

Das von der Gemeinde Altdorf in Auftrag gegebene Projekt Segesser sah den Bahnhof wesentlich näher beim Dorfkern vor (StA UR R-720-12/36).



der Residenz entschieden unwürdig»: «Altdorf dürfte eine schönere Baute fordern, ohne deswegen eitel zu sein.»[62]

Die Gemeinde liess von Ingenieur Karl Ludwig Segesser[63] in Luzern ein neues Projekt ausarbeiten. Nach diesem Gutachten waren für die Annäherung der Station an die Ortschaft drei langgezogene Kurven notwendig. Das Stationsgebäude kam auf den bestehenden Wegen 850 Meter vom Rathaus entfernt zu liegen, also 450 Meter weniger weit als beim offiziellen Projekt. Das Projekt Segesser wies zwar aufgrund von vermehrten Expropriationen und Erdarbeiten Mehrkosten von 45'000 Franken auf. Doch man glaubte, «ein sicheres Äquivalent» hierfür nachweisen zu können. So wurde in dem Gutachten der Standpunkt vertreten, dass der bedeutende Lokalverkehr nur mit der Näherrückung der Bahn erhalten werden könne. Diese Annäherung gebiete zudem der «Charakter von Altdorf als Hauptort des Kantons und als Sitz der Behörden». Vor allem war man der Ansicht, dass nebst «materiellen Rücksichten» auch «moralische Beweggründe» bei der Standortfrage massgebend sein sollten, da das Projekt Beckh/Gerwig, welches die technische Grundlage für die Subventions- und Konzessionserteilung gebildet hatte, eine distanzmässige Entfernung des Bahnhofs vom Rathaus von lediglich 550 Meter vorgesehen hatte: «Man musste im guten Glauben sein, dass doch die Tendenz, die der Traçirung von solchen ganz ausgesprochenen Annäherungen an Ortschaften wie Altdorf zu Grunde gelegen hatte, auch bei der Ausarbeitung des Projektes im Auge behalten würde.» Man leitete daraus zwar keine rechtliche, jedoch eine moralische Verbindlichkeit ab, «die nur dann dahinfallen könnte, wenn sich die Unmöglichkeit einer solchen Anordnung herausstellen würde oder auch die für eine solche Anlage notwendigen Opfer die finanziellen Mittel der Gesellschaft überschreiten müssten.»[64]

Der Urner Regierungsrat «zollte» diesem Projekt Beifall und empfahl dieses «nachdrucksam» dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement.[65] In der Stellungnahme der Gotthardbahn-Direktion zum Projekt Segesser hielt der Stellvertreter des Oberbauingenieurs, Eduard Gerlich,[66] fest, dass anstelle der geplanten geradlinigen Linienführung drei Kurven die Strecke um 118 Metern verlängern würden. Bezüglich der moralischen Verpflichtungen hielt der Bericht fest: «... moralische Verpflichtungen gebe es bei der Gotthardbahn eben viele und unter diesen befinde sich auch jene, welche es der Direktion zur Pflicht mache, mit den gegebenen finanziellen Mitteln eine dem internationalen Verkehr entsprechende Bahnanlage zu Stande zu bringen; übrigens habe man Rücksicht genommen, sonst wäre für Altdorf und Flüelen zusammen nur eine Station auch genügend gewesen.» Hinsichtlich der Grösse der Station wurde festgehalten, dass diese immer «erweiterungsfähig» sei, und jedenfalls

[62] UW 1/4.1.1879.

[63] Karl Ludwig Segesser (1845–1907) war Civilingenieur bei der französischen Armee in Mexico, beim Bau der Gotthardbahn sowie der Bahn Athen–Megara (HBLS Bd VI S. 330).

[64] StA UR R-720-12/37; siehe auch: UZ 11/15.3.1879; UW 11/15.3.1879.

[65] Abl UR 1879/118.

[66] Eduard Gerlich (1836–1904) stammte aus österreichisch Schlesien und wurde 1875 als Stellvertreter des Oberingenieurs der Gotthardbahn, später als Oberinspektor angestellt. Von 1882–1903 war er Professor für Eisenbahnbau und -betrieb am eidg. Polytechnikum (HBLS Bd III S. 487).

«das Angemessene in dieser Richtung» geschehen werde, sobald dafür «ein wirkliches Bedürfnis» sich zeige.[67]

Am 23. Juni 1879 gab schliesslich der Gemeinderat von Altdorf zur «Kenntniss, dass er sich, unterstützt durch ein Kollektivschreiben der Gemeinderäthe Bürglen, Spiringen und Unterschächen, direkte beim Bundesrathe zur Näherrückung der Bahnstation verwendet habe».[68]

Die unerwartete Schlussnahme

Im April 1879 sprach eine Abordnung der Gemeinden Altdorf und Flüelen[69] beim Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements, Bundesrat Emil Welti, vor.[70] Anfangs Juli genehmigte der Bundesrat dann die von der Gotthardbahndirektion vorgelegten revidierten Pläne der Bahnstationen in den Gemeinden Flüelen, Altdorf und Erstfeld. Für Flüelen verblieb der Bahnhof auf der Seeseite. Dafür sollte – sofern die Gemeinde das wünschte – eine Passarelle erstellt werden. Die Gemeinde Flüelen musste sich jedoch verpflichten, die Hälfte der Erstellungskosten mit höchstens Fr. 3'500 an die Bahnverwaltung zu vergüten. Auch der Bahnhof Altdorf blieb an seinem geplanten Standort. Als Entschädigung hatte die Gotthardbahndirektion auf ihre Kosten «eine angemessene, mit Trottoir und Baumalleen versehene Zufahrtsstrasse» zur Station zu erstellen.[71]

Im Urnerland herrschte ob diesem Entscheid keine Freude. Die Begehren der Gemeinden Flüelen, Altdorf und Schattdorf waren – wie das «Urner Wochenblatt» schrieb – «unberücksichtigt in den Papierkorb gewandert». Man zeigte sich über den Entscheid enttäuscht, um so mehr als sich Uri der Bahn gegenüber «immer zuvorkommend» gezeigt habe: «Bauer bezahle, um das Andere hast du dich nichts zu bekümmern!» Der Kommentar des «Urner Wochenblattes» sah es als Mangel an, dass vor 10 Jahren keine Bestimmungen zur Lage der Stationen in den Konzessionsvertrag aufgenommen wurden: «Traurig, ja folgenschwer ist es, dass wir Urner keine rechtlichen Anhaltspunkte besitzen, unsere Interessen nachdrucksamst zu wahren. Wir dürfen nicht einmal nach Herzenslust unsere Meinung sagen, weil wir noch froh sein müssen – nur Stationen im Kanton zu bekommen. Das kopf- und sinnlose Machwerk, Konzession genannt, erhält für Uri nur Pflichten, drückende Lasten; Rechte, die einen Batzen werth wären, finden sich darin beinahe keine. Ein unsterbliches Werk staatsmännischer Unfähigkeit und landsväterlicher Sorglosigkeit.»[72] Obwohl mit dem seit Jahren ersehnten Bau nun auch auf den restlichen Strecken der Nordrampe begonnen wurde, konstatierte auch die «Urner Zeitung» eine «gewisse Verstimmung, die in unserem Ländchen Platz gegriffen und sich in mannigfaltiger Weise» geäussert hatte. Gründe für

[67] UW 18/3.5.1879.
[68] Abl UR 1879/296.
[69] Die Delegation bildeten Landeshauptmann Joseph Huber, der Flüeler Ratsherr Rudolph Tobler und Dr. Franz Schmid.
[70] UW 15/12.4.1879.
[71] Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement an Landammann und Regierungsrath des Kantons Uri vom 11.7.1879 (StA UR R-720-12/36). Das Schreiben äusserte sich auch zu einer eventuellen Verlegung der geplanten Rangier- und Maschinenstation von Erstfeld nach Flüelen.
[72] UW 27/5.7.1879; Verfasser dieses Artikels war Ständerat Gustav Muheim (siehe: Stadler, Gustav Muheim, S. 134 f.).

diesen Stimmungsumschwung sah die «Urner Zeitung» in den nichterfüllten hochgesteckten Erwartungen, hatte doch unter den Geschäftsleuten und Wirten die Hoffnung gewaltet, «dass während dem Bahnbau das Geld nur aufgeschaufelt werden könne.» Zur Missstimmung beigetragen hatten zudem einige Urteile der Expropriationskommission, waren doch zahlreiche Beschwerden und Rekurse eingegangen.[73] Die vom «Urner Wochenblatt» geäusserte Missstimmung gegenüber den kantonalen Behörden wurde von der «Urner Zeitung» nicht geteilt, da damals für Uri der Kampf um die Linienwahl «zur Lebensfrage» geworden war und in Uri alle bereit gewesen wären, «in jeder Richtung möglichsten Vorschub zu leisten, um den Gotthard zum Siege zu verhelfen.» Zudem seien mit dem neuen Eisenbahngesetz die wichtigsten Kompetenzen aus der von Landrat und Landsgemeinde genehmigten Konzession auf den Bund übergegangen, und nur die Pflichten dem Kanton verblieben. Unzufrieden zeigte sich die «Urner Zeitung» mit der Lage der Stationen. Sie gab der Hoffnung Ausdruck, dass man nun die Rücksichtslosigkeit nicht so weit treibe und dem Kanton nun auch die Anlage der Reparaturwerkstätte entziehe.[74] Die Zukunft sollte jedoch zeigen, dass diese «Rücksichtslosigkeit» eintrat und die Hauptreparaturwerkstätte weder in Erstfeld noch in Altdorf oder Flüelen, sondern in Bellinzona zu liegen kam.[75] Ein weiterer Schatten wurde auf das Jahr 1879 mit dem Tod von Louis Favre geworfen. Er erlag am 19. Juli im Tunnel einem Schlaganfall.[76]

Am Ende des Jahres 1879 waren auf der Stammlinie Immensee–Pino und Giubisaco–Lugano 106 Ingenieure, 10 Geometer, 12 Zeichner, 19 Schreiber, 30 Aufseher, 27 Messgehilfen und 11 Gehilfen, insgesamt also 215 Angestellte im Dienste der Gotthardbahn.[77]

Die Stationsgebäude von Altdorf und Flüelen wurden in den Jahren 1880 bis 1882 nach den Plänen des Luzerners Gustav Mossdorf, des Hochbauchefs der Gotthardbahngesellschaft, erstellt. Im Jahre 1886 erfolgte eine beidseitige Erweiterung der Stationsanlage Flüelen zu einem langgestreckt neunachsigen, symmetrischen Bau.[78] Der angeblich als Provisorium gedachte Bau sollte um die Jahrhundertwende ersetzt werden. Das Projekt scheiterte jedoch «wegen Kurzsichtigkeit und damit zusammenhängender verschiedenen Ansichten der damaligen Behörden.»[79]

Nachdem die Gotthardbahngesellschaft die ihr überbundene Erstellung der Zufahrtsstrasse zur Station Altdorf ausgeführt hatte, wurde sie durch bundesgerichtlichen Entscheid[80] des Unterhalts enthoben. Vom Landrat wurde – gegen den Protest der Vertreter Urserens – beschlossen, dass der Unterhalt auf Rechnung des Kantons zu übernehmen sei, da diese Strasse nicht einzig der Gemeinde Altdorf, sondern auch mehreren anderen Gemeinden und dem öffentlichen Perso-

[73] UZ 28/12.7.1879.
[74] UZ 29/19.7.1879.
[75] Am 21.10.1883 entschied die Direktion der Gotthardbahn, dass die Hauptreparaturwerkstätte auf der Alpensüdseite in Bellinzona und die Nebenreparaturwerkstätte auf der Alpennordseite in Erstfeld zu liegen kam (Gotthardbahn, Geschäftsbericht 1883, S. 23).
[76] Wyss, Sankt Gotthard, S. 152.
[77] Gotthardbahn, Geschäftsbericht 1879, S. 21.
[78] Gasser, Kunstdenkmäler, S. 114; INSA, S. 226.
[79] UW 87/8.11.1944.
[80] BGE 1882 II 127 ff.

nen-, Waren- und Marktverkehr überhaupt zur Verbindung mit der Gotthardbahn diene.[81]

Am 1. Juni 1882 wurde die Gotthardbahn dem Verkehr einspurig geöffnet. Der Bau hatte 307 Arbeitern das Leben gekostet und bis zur Betriebsaufnahme 227 Millionen Franken verschlungen.[82] Nach der Betriebseröffnung verkehrten täglich rund 15 regelmässige Züge.[83] Schon nach wenigen Jahren übertrafen die Verkehrsleistungen die kühnsten Prognosen. Es begann das Wechselspiel zwischen den Bedürfnissen des ständig wachsenden Verkehrs und den Transportkapazitäten der Bahn. Der Betrieb der Bahn konnte Behörde und Bevölkerung von allem Anfang an jedoch nicht befriedigen. Gemäss dem Rechenschaftsbericht 1882[84] gelang es für das Begehren, dass alle Züge in Altdorf halten müssen, nicht, «die gewünschte Berücksichtigung zu erzielen». Auch der Wunsch, zur Verbesserung des Fahrplanes täglich zwei Güterzügen auf der Linie Flüelen–Göschenen wenigstens einen Personenwagen 3. Klasse beizufügen, wurde abgelehnt, mit der Begründung, dass eine internationale Bahn unmöglich zu diesem Mittel greifen dürfe. Auch in den folgenden Jahren war die Urner Regierung bestrebt, «die Direktion der Gotthardbahn zu einer bessern Berücksichtigung des lokalen Verkehrs auf dasiger Route zu veranlassen».[85] Und so fügte die Urner Regierung in ihrem Rechenschaftsbericht ihr Bedauern bei, dass das Verhältnis mit der Direktion der Gotthardbahn «nicht ohne bittere Seiten ist, und zur Wahrung der berechtigten Landesinteressen ihr gegenüber viel Energie und Zähigkeit zur Anwendung gebracht werden» müsse.[86] Am 28. Mai 1893 konnte auf der Strecke Erstfeld–Göschenen und am 11. Oktober 1896 auf der Strecke Flüelen–Erstfeld die zweite Spur dem Betrieb übergeben werden.[87] Doch brachten diese Kapazitätserweiterungen keine Verbesserungen für die geforderte Schnellzugsstation der Residenz. Schliesslich gab man Altdorf als Schnellzugsstation auf. Auf private Initiative wurde nun versucht, die Verkehrsverhältnisse zu verbessern: Im August 1906 wurde die Strassenbahn Altdorf–Flüelen dem öffentlichen Verkehr übergeben.[88]

Heil Dir Helvetia!

Die eidgenössischen Räte genehmigten im Jahre 1897 das dem fakultativen Referendum unterstellte Bundesgesetz betreffend den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen auf Rechnung des Bundes. Am 20. Februar 1898 hatte das Schweizer Volk über dieses Gesetz abzustimmen.[89] Obwohl die Verstaatlichung der Eisenbahnen eine wirtschaftliche Frage war, wurde sie zu einer politischen: Die Konservativen bezogen nicht nur in Uri Stel-

[81] Verhandlungen des Landrates 12./13. April 1882, in: Abl UR 1882/185; UW Nr. 15/1882.
[82] Wyss, Sankt Gotthard, S. 153.
[83] Furrer, Gotthardbahn, S. 148.
[84] RSchB UR 1882, S. 96.
[85] RSchB UR 1883, S. 96.
[86] RSchB UR 1888/89, S. 13.
[87] Gotthardbahn, Geschäftsbericht 1892, S. 12; 1896, S. 15.
[88] RSchB 1906/07, S. 6.
[89] BG vom 15.10.1897, in: AS XVI S. 553 ff.

Im Vergleich zum Stationsgebäude in Flüelen war der Bahnhof Altdorf zwar grösser. Er verlor aber bald an Bedeutung und wird vielleicht in den nächsten Jahren seiner Funktion ganz enthoben (StA UR Slg Bilddokumente, Alt 23).

Ein Zug der Gotthardbahn im Bahnhof Flüelen – eine Situation, welche sich nach der Eröffnung rund 15mal im Tag abspielte (StA UR Slg Post- und Ansichtskarten, Flüelen II).

lung gegenüber den Fortschrittlichen. In der Verstaatlichung sahen Erstere eine «ausserordentliche Überhandnahme der staatssozialistischen Ideen». Dann fürchtete man sich vor dem finanziellen Abenteuer, vor einer enormen Schuldenlast (2 Milliarden), welche die Gefahr beinhalte, dass die Schweiz durch Kreditaufnahmen ihre politische und finanzielle Unabhängigkeit verlieren könnte.[90] Zwar mischte sich zu diesen Argumenten auch noch eine allgemeine Unzufriedenheit mit der Verwaltung der Gotthardbahn. Allerdings hegte man in Kreisen der Konservativen keine grosse Hoffnung, dass es mit den Zugverbindungen bessere, solange «die eidgenössische Bureaukratie» herrschte und die Eisenbahner Bundesbeamte wären.[91] Die Verstaatlichung wurde in Uri vehement von den Fortschrittlichen und ihrem Parteiorgan, der «Gotthard-Post», vertreten. Das Blatt gab sich kampfbetont, sprach vom «wirtschaftlichen Befreiungskampf» und davon, dass es «den vaterlandslosen Geldmächten ein Herrschaftsgebiet zu entreissen» gelte, das dem Volk gehöre. Die Bahnen seien «die Verkehrsadern des Landes» geworden, und es müsse von dem in der Konzession verbrieften Rückkaufsrecht Gebrauch gemacht werden, um die rentablen Schienenwege dem Grosskapital und der Börse zu entziehen: «Das gute Geschäft der Aktionäre kann kein schlechtes Geschäft des Bundes werden!» Von der Vereinheitlichung der Bahnbetriebe versprach man sich schliesslich einen besseren und billigeren Betrieb, wovon durch Verkehrserleichterung und Tarifermässigungen auch das Volk profitieren könnte.[92]

Mit einer Stimmbeteiligung von 88,5 Prozent lehnten die Urner die Vorlage schliesslich mit 72 Prozent Nein-Stimmen ab. Altdorf, Hospental und Wassen nahmen das Gesetz mit der Schweizer Mehrheit an.[93] Der Abstimmungskommentar der «Gotthard-Post» war mit «Heil Dir Helvetia!» betitelt, und der 20. Februar 1898 wurde als Tag gepriesen, der «golden» in die «Geschichte des Vaterlandes» eingetragen werde.[94]

Die Übernahme der Gotthardbahn sollte jedoch auf aussenpolitische Schwierigkeiten stossen. Die beiden grossen Partner, Deutschland und Italien, waren nicht ohne weiteres bereit, sich ihr Mitspracherecht an diesem florierenden und bedeutenden Unternehmen abkaufen zu lassen.[95] Auf den 1. Mai 1909 übernahmen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) schliesslich die Gotthardbahn (GB).[96]

Von 1916 bis 1920 wurde an der Verwirklichung der Elektrifikation gearbeitet. Es entstand im Volk auch die Diskussion, ob im Zuge dieser Arbeiten die Strecke Brunnen–Flüelen auf zwei Spuren ausgebaut werde. Dieser Gedanke war für den jungen Bäckermeister Jonas Bühler Anlass, die Diskussion über eine Bergumfahrung Flüelen wieder aufzunehmen. In einer Einsendung an das «Urner Wochenblatt»[97] im Februar 1919 schrieb der Flüeler Bäckermeister, dass alles daran gesetzt werden müsse,

[90] UW 7/12.2.1898.
[91] UW 9/26.2.1898.
[92] GP 7/12.2.1898; 8/19.2.1898.
[93] Abl UR 1898/85.
[94] GP 9/26.2.1898.
[95] Wyss, Sankt Gotthard, S. 168.
[96] Siehe: Fäs Emil, Die Verstaatlichung der Gotthardbahn, Zürich 1914; Gotthardbahn, Geschäftsbericht 1909, Luzern 1910.
[97] UW 8/22.2.1919.

damit die Flüeler keinen «zweiten Nasenring» verpasst bekämen. Wenn es auch nicht gelingen werde, das bestehende Geleise wegzubringen, so dürfe «unter keinen Umständen» das zweite Geleise vor dem Dorfe angelegt werden. Er schloss seine Einsendung mit den Worten: «In den Berg hinein damit!»[98] Der Leserbrief blieb nicht ohne Reaktionen. In der «Gotthard-Post» wurde gemahnt, «ruhig Blut» zu bewahren, da die Vorarbeiten für ein zweites Geleise noch nicht aufgenommen worden seien.[99] Eine zweite Einsendung war der Ansicht, dass diese Idee «der Komik nicht entbehre» und man sich hüten solle, «aus einem Übel zwei zu machen.» Statt dessen sei die Quaistrasse zu verbreitern und auf der Bahnseite mit Bäumen zu bepflanzen.[100] Als der elektrische Betrieb am 21. Mai 1922 auf der ganzen Gotthardlinie von Luzern bis nach Chiasso aufgenommen wurde,[101] fuhren die Züge mit den neuen Lokomotiven zwischen Brunnen und Flüelen immer noch einspurig. Es sollten noch 20 Jahre vergehen, bis die Planung für ein zweites Geleise aufgenommen wurde. Dann sollte sich auch der Flüeler Bäckermeister wieder melden und vehement für eine Verlegung der Bahnlinie in den Berg eintreten.

Die elektrische Traktion erwies sich dem Dampfbetrieb in jeder Hinsicht überlegen. Die Unzufriedenheit mit den Fahrplänen blieb vorerst jedoch erhalten. Die Interessen des internationalen Verkehrs und die lokalen Wünsche liefen einander zuwider; das in zähen Verhandlungen Erreichte konnte hierzulande niemanden befriedigen.[102] Ende der dreissiger Jahre durfte man dann doch «nennenswerte Erfolge» in der Fahrplangestaltung verbuchen, und der Fahrplan konnte «als gut und den Interessen des Volkes und des Transitverkehrs dienend bezeichnet werden.»[103] Hingegen wurde das Wagenmaterial kritisiert: «Es ist nicht von Vorteil, wenn die zahlreichen, diese Orte aufsuchenden Fremden in ratternden ältern Wagen zu fahren gezwungen sind.»[104]

Flüelens zweite Chance für eine Bergvariante

Ende der dreissiger Jahre planten die SBB auf der Strecke Brunnen–Flüelen den Bau eines zweiten Geleises. Der Flüeler Bäckermeister Jonas Bühler sah in diesem Bauprojekt die Chance, durch eine Bergvariante die ganzen Geleiseanlagen aus dem Dorf und vom Seeufer in den Berg zu verbannen und sich damit dieser «immer stärker drückenden Fessel» zu entledigen. Er war der festen Überzeugung, dass sich Flüelen nur ohne Eisenbahn im unmittelbaren Dorfbereich richtig entwickeln könnte, und glaubte vor allem auch, dass die letzte Stunde für diese Chance geschlagen habe. Als seine erste Aufgabe betrachtete es Jonas Bühler, die öffentliche Meinung für seine Idee zu gewinnen. So schrieb er denn Artikel in

98 Schreiben Jonas Bühler an UW vom 16.2.1919 (StA UR P-74/54-7).
99 GP 9/1.3.1919.
100 GP 10/8.3.1919.
101 Furrer, Gotthardbahn, S. 160; siehe: SBB, Die Gotthardlinie und ihre Elektrifikation 1916/24, Bern 1924.
102 RSchB UR 1922/23, S. 68 f.
103 RSchB UR 1938/39, S. 132.
104 RSchB UR 1936/37, S. 94.

[105] GP 50/3.7.1937

(Links): Josef K. Muheim (1897–1979) war es vergönnt, das erträumte Geometerstudium zu verwirklichen. So ergriff er den Beruf des Technikers. Im eigenen Geschäft projektierte er unzählige Seilbahnen und Wasserversorgungen. Seine Hobbys waren die Geschichte und die Mineralogie. Josef K. Muheim war auch Verfasser von einigen Schriften, unter anderem von «Quellen und Wasserversorgung im Kanton Uri».

(Rechts): Jonas Bühler (1891–1944) übernahm das elterliche Bäckerei- und Konditoreigeschäft, obwohl er eigentlich Maschineningenieur hätte werden wollen. Der Bäckermeister war ein passionierter Filmer und ein begeisterter Sportflieger.

den beiden Urner Zeitungen, «Urner Wochenblatt» und «Gotthard-Post», oder er versuchte seine Einsendungen in den «Neuen Zürcher Nachrichten» oder im «Vaterland» zu plazieren.

Am 3. Juli 1937 erschien ein Artikel aus der Feder von Jonas Bühler in den Urner Zeitungen[105]. Einleitend wies er auf die Notwendigkeit eines neuen Bahnhofes hin, da man an der ganzen Gotthardlinie keine «so jämmerliche Kiste eines Bahnhofes» finde, «wie wir Flüeler ihn zu besitzen die Ehre haben». Fortfahrend zählte Jonas Bühler aus seiner Sicht die Unannehmlichkeiten auf, welche die Eisenbahn Flüelen gebracht hatte: «Diese vielen und langen Züge, die einen Krach machen, dass man in den Hotels ennet der Strasse nicht einmal sein eigenes Wort hört! Von dem Nachtlärm, gar oft verbunden mit dem durchdringenden Pfiff einer Lokomotive, wollen wir nur so nebenbei reden, denn wir Flüeler haben ja starke Nerven, und schlafen nachher wieder ruhig weiter bis zum nächsten Alarm. Aber fragen sie einmal unsere Fremden, was sie dazu sagen? Je schneller, je lieber, – reisen sie wieder ab.» Jonas Bühler rief in seinem Artikel deshalb die Flüeler auf, sich zusammenzufinden, um endlich «diesem Übelstande zu Leibe zu gehen» und nicht nur einen neuen Bahnhof zu wünschen, sondern auch die Entfernung der ganzen Geleiseanlagen zu fordern, welche den schönsten Platz von Flüelen für sich bean-

spruchen und jede Entwicklung des Dorfes gänzlich verunmöglichen würden.

Die Flüeler standen keineswegs einhellig hinter dem Vorschlag des Bäckermeisters. Gründe für diese Haltung waren wirtschaftliche Eigeninteressen sowie vor allem die Angst der Bevölkerung des Ausserdorfes, dass die Kostentragung der Gruonbachverbauung nicht gesichert sei, wenn die SBB daran nicht mehr interessiert waren. Trotzdem, er glaubte festzustellen, dass innerhalb der Flüeler Bevölkerung immer mehr Leute seine vorgeschlagene Lösung als die einzig richtige erkannten. Doch es musste auch noch «Bern gewonnen» werden. Jonas Bühler pilgerte als Einzelgänger in die Bundeshauptstadt und sprach bei der Generaldirektion der SBB vor. Doch er musste resignierend feststellen: «Bei der ganzen Geschichte habe ich gesehen, dass ein Einzelner, der zudem als Privatmann seine Ideen anzubringen wünscht, in Bern nicht viel ausrichten kann. Man muss da mit grosser Abordnung, mit Pauken und Trompeten, so quasi als bittende 'Untertanen' bei den hochwohllöblichen Behörden erscheinen; der Gemeinderat sollte vollzählig da sein, und wenn er Erfolg haben will, noch von einem Ständerat und Nationalrat begleitet sein. Vielleicht wird sogar noch Frack und Zylinder gewünscht.»[106]

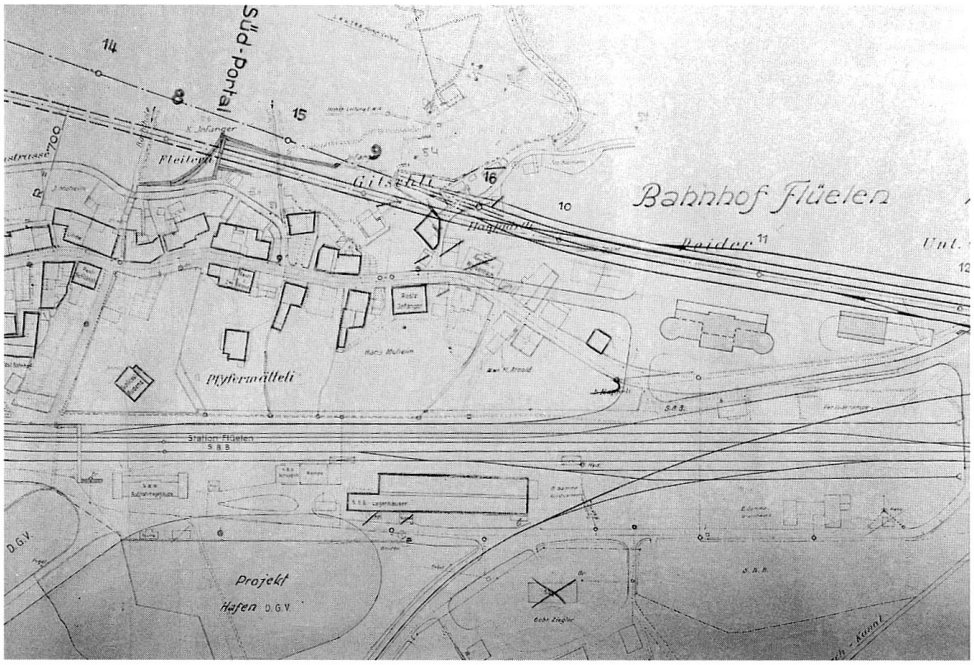
Eine Kommission des Gemeinderates wurde für die Verlegung in den Berg gebildet. Die Urner Regierung wurde eingeladen, diese für die Zukunft Flüelens entscheidende Frage unverzüglich zu studieren.

Keinen Rappen für die Bergvariante!

Am 10. November 1938 sprach eine Flüeler Delegation bei der Kreisdirektion in Luzern vor. Jonas Bühler liess für diese Unterredung von Josef K. Muheim zwei Pläne als Diskussionsgrundlage anfertigen. Die 95minütige Unterredung wurde nachträglich schriftlich festgehalten. Der Flüeler Bäckermeister gab sich auch hier entschlossen: «Ich kämpfte unentwegt, und gab mich nicht geschlagen, denn ich glaube, dass es noch stärkere Heilige gibt, als der hl. Bürokratius.» Er beklagte sich nicht nur über das mangelnde Interesse seitens der Kreisdirektion, sondern auch über fehlende Unterstützung seiner Kommissionsmitglieder, für welche nicht die Bergvariante, sondern die Doppelspur und die Gruonbachverbauung im Vordergrund standen. Den mitgereisten Flüeler Behördenmitgliedern warf er – mit einer Ausnahme – vor, dass sie nichts anderes suchten, «als sich den Rücken zu decken, um den Bürgern von Flüelen sagen zu können, man habe getan, was man konnte, aber es sei nicht möglich gewesen.» Das Resultat der Konferenz bezeichnete Jonas Bühler als «betrübend kläglich».[107]

[106] Brief 26.8.1938 (StA UR P-74/54-7).
[107] Brief 11.11.1938 (StA UR P-74/54-7).

Knapp zwei Wochen später wurde sein Eindruck durch einen siebenseitigen Brief von Kreisdirektor Eugen Labhardt, adressiert an den Gemeinderat Flüelen, bestätigt. Darin wurde festgehalten, dass man mit dem Bau der Doppelspur von keiner «nennenswerten, der Bauentwicklung von Flüelen hinderlichen Durchschneidung der Ortschaft» sprechen könne und die Bahn nur der Strasse opfern wolle. Man hielt weiter fest, dass die Verhältnisse zudem verbessert würden, indem die Niveauübergänge durch Unterführungen ersetzt werden, womit ein ungehinderter, nicht mehr durch Barrieren gehemmter Verkehr von der einen nach der andern Seite stattfinden könne. Dadurch werde das störende Läuten und das Lärm verursachende Bremsen verschwinden. Im übrigen wurde bemerkt, dass man eben mit dem Verkehr, der ja belebend und befruchtend sei, gewisse Inkonvenienzen in Kauf nehmen müsse. Man könne nicht an einer Weltverkehrslinie liegen, ohne sich mit gewissen, damit verbundenen Erscheinungen abzufinden. Zur Bergvariante hielt Kreisdirektor Eugen Labhardt fest, dass sich technisch alles lösen lasse. Man müsse sich jedoch auch darüber Rechenschaft geben, ob ein Bauwerk volkswirtschaftlich zu rechtfertigen und es finanziell tragbar sei. Der Tunnel im Schuttkegel des Gruonbachs bedinge einen erschwerten Vorstoss und damit einen hohen Meterpreis. Kritisiert wurde auch der vorgeschlagene Standort des Bahnhofs im Gebiet Reider, weil dadurch der Umschlag zwischen Dampfschiff und Bahn ziemlich verlängert würde, was zu Verspätungen führen werde. Der Kreisdirektor wies schliesslich darauf hin, dass der Reisende während der Fahrt auf der Gotthardlinie



Jonas Bühler griff die Bergumfahrung von Flüelen wieder auf. Von Josef K. Muheim liess er als Diskussionsgrundlage einen Plan (StA UR Plan Nr. 1128) erstellen. Der Ausschnitt zeigt das Südportal des Umfahrungstunnels und den geplanten Bahnhof im Reider.

als weltberühmte Touristenbahn den Anspruch auf schöne und grossartige Blicke auf Seen und Berge erhebe. Es sei deshalb, von diesem ideellen Standpunkt aus betrachtet, ganz abwegig, wenn man die ohnehin reichlich oft durch Tunnels geführte Strecke künstlich noch mehr in den Berg verlege als absolut notwendig sei. Die Mehrkosten wurden mit 6 Millionen Franken, die geschätzten Abschreibungen für den Untergang der bestehenden Linien- und Stationsanlagen mit 2 Millionen beziffert. Da nach Ansicht des Kreisdirektors diesen Mehrkosten bahn- und betriebstechnisch nur Nachteile gegenüberstünden, kam der Kreisdirektor zum Fazit: «Angesichts dieser Sachlage ist es absolut ausgeschlossen, dass die Schweiz. Bundesbahnen auch nur einen Rappen an die gemäss den vorstehenden Ausführungen betrieblich ganz unerwünschte Linienverlegung entstehenden Mehrkosten leisten würden. Ob die Gemeinde Flüelen die genannte Summe auf sich nehmen will für ein Projekt, das ihr nur schädlich sein kann, mag sie selbst entscheiden; auf alle Fälle wäre nur an diese Deckungsweise zu denken.»[108]

Der Brand des Armenhauses – Bühlers letzte Chance

Die weiteren Kommissionssitzungen deckten klar auf, dass für die Bergvariante nur noch Jonas Bühler und Alt-Landrat Josef Muheim eintraten. Der Flüeler Regierungsrat Franz Arnold betrachtete seine Arbeit in der Kommission als erledigt, da er tagtäglich wegen Schotter- und Sandlieferungen mit den SBB zu verkehren habe. In den krisengeschüttelten dreissiger Jahren begannen die wirtschaftlichen Interessen zu obsiegen. Zudem wurde die Idee mit Leserbriefen auch noch aus den eigenen Reihen torpediert. Der unentwegte Kämpfer begann zu resignieren, schrieb er doch seinem Mitstreiter Josef K. Muheim: «O diese blinden Flüeler! Dass der Herrgott sie doch sehend machen möchte! Einstweilen habe ich keinen Finger mehr gerührt, da ich wichtigere Arbeit hatte!»[109] Gegen den Bäckermeister und sein Geschäft wurden von einigen Hoteliers Boykottdrohungen gerichtet, wogegen er sich jedoch unerschrocken zeigte. «Lieber weniger verdienen, und dafür ein freier Mann bleiben,» lautete seine Devise.[110]

Am 24. Dezember 1938 brannte im Flüeler Oberdorf das Armenhaus nieder. Für Jonas Bühler war diese Feuersbrunst nicht so sehr ein Unglück, da sie den Standort für seinen geplanten Bahnhof freilegte. Der Bäckermeister mobilisierte noch einmal seine Kräfte für das Bergprojekt. Er reiste erneut nach Bern. In einem Schreiben an den Flüeler Gemeinde-

[108] Brief 22.11.1938 (StA UR P-74/54-7).
[109] Brief 9.1.1939 (StA UR P-74/54-7).
[110] Notiz undatiert (StA UR P-74/54-7).

rat hielt Jonas Bühler fest, dass ihm in Bern «klipp und klar» gesagt worden war, dass die SBB nur aus Kostengründen gegen das Bergprojekt opponieren würden und es natürlich Sache der Flüeler sei, sich gegen das Projekt der SBB zur Wehr zu setzen. Jonas Bühler schloss aus diesen Aussagen, dass gegen den Willen einer grossen Mehrheit Flüelens das Projekt der SBB nicht zur Ausführung komme. Er liess deshalb eine weitere Variante ausarbeiten, um den SBB «soweit als irgend angängig» entgegen zu kommen. Er sah nun das nördliche Tunnelportal nicht mehr ausserhalb des Gruonbaches, sondern nach der Abzweigung beim Sanitätsdepot vor. Das Südportal des nun 600 Meter langen Tunnels sollte – wie gehabt – im Oberdorf und der Bahnhof in die Nähe der abgebrannten Armenpflege zu liegen kommen. Jonas Bühler bat den Gemeinderat nochmals zu einer Besprechung, welche tatsächlich stattfand. Er hielt denn auch optimistisch gestimmt fest: «Diese Zusammenkunft hat stark aufklärend und aufmunternd gewirkt, ohne jedoch alle Gemeinderäte restlos überzeugen zu können.» Es wurde beschlossen, Kantonsingenieur Dominik Epp sofort ein schriftliches Gesuch einzureichen. In seinem Protokoll hielt Jonas Bühler fest: «Ihn muss man in erster Linie dafür gewinnen, sonst nützt alles andere nichts. Also Vorsicht!» Auch der Urner Landammann Rudolf Huber wurde in die Strategie einbezogen: «Er wird immer für das zu haben sein, für welches die Mehrheit ist!» Weitere Urner Politiker sollten für die Bergvariante gewonnen werden. Wichtig war für Jonas Bühler, dass sie beiden grossen Parteien angehörten. Anderes ertrage die hohe Politik nicht. Denn was eine Partei bringe, werde gewöhnlich von der andern bekämpft, auch wenn es noch so gut sei. Im Landrat sollte eine Motion lanciert werden und mit dem vorgesehenen Modell eine Interessentenversammlung stattfinden. Der Stein des Anstosses schien also doch noch ins Rollen zu kommen.[111]

Das Ergebnis der Vernehmlassung der Pläne für das zweite Geleise von Sisikon nach Flüelen schwieg sich dann allerdings über die Idee von Jonas Bühler aus. Der Urner Regierungsrat erwähnte in seinem Antrag vom 31. Juli 1939 die Verlegung der Bahnlinie in den Berg mit keinem Wort.[112] Am 1. September begann der Zweite Weltkrieg, der alsbald andere Prioritäten setzte. Am 19. Februar 1944 starb der Kämpfer Jonas Bühler kurz vor seinem 53. Geburtstag. In einem Schreiben vom 10. September 1938 hatte er einmal in bezug auf die Bergvariante weitsichtig festgehalten: «Unsere Nachkommen werden uns nie verzeihen, wenn wir durch unsere Gleichgültigkeit, durch unsern Mangel an Weitsicht und Mut, diese einzige Gelegenheit unbenutzt vorbeigehen lassen.»[113]

[111] Notiz 10.8.1939 (StA UR P-74/54-7).
[112] RRB 2167/31.7.1939.
[113] Notiz 10.9.1938 (StA UR P-74/54-7).

Dem neuen Bahnhof in Flüelen, welcher am 26. Oktober eingeweiht wurde, kam im Jahre 1947 die Ehre zu, Sujet der 30+10-Pro-Patria-Briefmarke zu sein.

Ein «Briefmarken-Bahnhof» für Flüelen

Mit dem Bau des zweiten Geleises auf der Strecke Brunnen–Flüelen wurde im Jahre 1939 begonnen. Die Arbeiten sollten 1948 vollendet sein.[114] Wenn Flüelen auch nicht seine Bergumfahrung erhielt, so bekam es doch einen neuen modernen Bahnhof. Im Jahre 1942 wurde «die jämmerliche Kiste von einem Bahnhof» abgebrochen und durch einen zweigeschossigen Bau mit Flachdach und gegen den See vorgestellten Uhrturm und Wartsaalannex ersetzt.[115]

Nach dem Kriege musste jedoch konstatiert werden, dass die Schnellzüge Flüelen immer häufiger ohne Halt passierten.[116] Die Bedienung der Station Flüelen mit Schnellzugshalten und die Deckung der Bedürfnisse des Pendelverkehrs blieben «unbefriedigend». Die Regierung gab ihrem Missfallen Ausdruck, dass der Kanton Uri im Vergleich zu den Nachbarkantonen Schwyz und Tessin eine «auffallende Benachteiligung» erfuhr.[117] Die SBB hatten jedoch «im Zuge der Beschleunigung» eher die Tendenz, die Halte noch mehr zu reduzieren. Abgelehnt

[114] Nething, Gotthard, S. 118.
[115] Gasser, Kunstdenkmäler, S. 114; Der Bahnhof wurde am 26.10.1944 eingeweiht (RSchB UR 1944/45, S. 8; UW 87/8.11.1944). In den Jahren 1989–1991 wurde die Bahnhofanlage erneut erweitert.
[116] RSchB UR 1946/47, S. 63; 1948/49, S. 79.
[117] RSchB UR 1952/53, S. 77.

wurde Mitte der fünfziger Jahre von den SBB «im Hinblick auf die Konsequenzen und die enorme Verkehrsdichte» auch die Einführung einer neuen Haltestelle in der Kastelen für die Arbeiter der Munitionsfabrik Altdorf und der Bally-Schuhfabrik in Schattdorf.[118] So blieb dem Regierungsrat vorerst nichts anderes übrig, als zu bedauern, dass alle «psychologischen und fremdenverkehrlichen Erwägungen» gegen «den Standpunkt der reinen Technik und Rentabilität» nicht mehr aufkommen konnten.[119] Im Dezember 1958 wurde im Urner Landrat eine Motion eingereicht, welche bessere Verbindungen verlangte.[120] Doch «im Zeitalter des Schnelligkeitsrummels und der Rationalisierungsbestrebungen» hatte man sich damit zu begnügen, seiner «Besorgnis über die Entwicklung der Fahrplangestaltung» Ausdruck zu geben und sich darauf zu beschränken, wenigstens den «allzu starken Verschlechterungen» entgegenzutreten.[121] Anfangs der siebziger Jahre durfte man dann aber doch vermelden, dass «die gegenwärtige Fahrplangestaltung den Bedürfnissen der Urner Bevölkerung» entspreche und der Fahrplan in dieser Form im Kanton Uri «Anklang» gefunden habe.[122] Durch die Einführung des Taktfahrplanes und des Fahrplans 2000 konnten verschiedene weitere Begehren erfüllt werden.[123] Seit dem Fahrplanwechsel vom 29. Mai 1994 wurde der Regionalverkehr auf der Schiene zwischen Flüelen und Göschenen aufgehoben und durch Busse auf der Strasse ersetzt. Nachdem die Schnellzüge im Bahnhof Altdorf nur in den ersten Jahren einen fahrplanmässigen Halt gemacht hatten, blieb nun auch der altehrwürdige «Bummler» aus, und der Bahnhof wurde für den Personenverkehr praktisch seiner Funktion enthoben.

[118] RSchB UR 1954/55, S. 111.
[119] RSchB UR 1956/57, S. 122.
[120] RSchB UR 1958/59, S. 131.
[121] RschB UR 1962/63, S. 142; 1964/65, S. 160; 1968/69, S.139.
[122] RSchB UR 1970/71, S. 193.
[123] RSchB UR 1986/87, S. 203.
[124] Zur Neat siehe: Püntener Peter, NEAT aus der Sicht des Kantons Uri, in: Erstfeld, Verkehrswege verändern ein Dorf, S. 11 ff.
[125] Botschaft über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss), Bbl 1990 II S. 1075 ff.

Die dritte Chance der Bergumfahrung

Die dritte Chance für eine Bergumfahrung sollte sich Flüelen mit dem Bau der Neuen Alpentransversalen[124] bieten. Im Alpentransit-Beschluss vom 23. Mai 1990 wurde die Linienführung in der Reussebene wie folgt umschrieben: «Der Urner Talboden wird zwischen Flüelen und Altdorf erreicht. Die bestehende Gotthardlinie wird vor Erreichen des Dorfes Flüelen durch einen rund 1 km langen Verbindungstunnel in den neuen Axentunnel geführt. Das Dorf Flüelen wird damit umfahren. Vom Anschlussbauwerk im Axentunnel bis Erstfeld verlaufen die alte und die neue Linie parallel nebeneinander. Die Urner Studien von 1989 schlagen für diese Strecke einen teilweise im Tagbau zu erstellenden Tunnel vor.»[125] Die vorgesehene Umfahrung des Dorfes dürfte Grund

dafür gewesen sein, dass Flüelen am 27. September 1992 die Neat-Vorlage zusammen mit Andermatt, Bauen, Erstfeld und Realp als einzige Urner Gemeinden annahmen.[126]

Schlussbemerkungen, oder was wäre gewesen, wenn ...

Mit dem Verlauf der Bahnlinie und der Lage der Stationen der Gotthardbahn waren Bevölkerung und Behörde von Altdorf und Flüelen grösstenteils unzufrieden. In Flüelen schnitt die Bahn den jahrhundertealten ungestörten Zugang zum See ab. Dies war Zeichen dafür, dass das Schiff der Eisenbahn das Zepter im Verkehrswesen für einige Jahrzehnte übergab. Flüelen und Altdorf hätten die Linienführung und die Lage der Stationen im ersten Projekt zugesagt. Auf dieser Grundlage hatte man auch Subvention und Konzession bewilligt. Sparmassnahmen führten jedoch ein ganz anderes Projekt zur Realisierung. Bürger und Behörden schlugen zwar andere Projekte vor, doch hatten nur die Interessen der Dampfschifffahrt Chancen auf Berücksichtigung.

Ein Vergleich zur Gegenwart sei hier gewagt. Im Alpentransit-Beschluss war die Bergumfahrung von Flüelen erneut vorgesehen. Dies dürfte mit ein Grund gewesen sein, dass die Flüeler Stimmberechtigten im Gegensatz zum Urner Volk der Realisierung einer Neat zustimmten. Die letzten Monate haben gezeigt, dass die Realisierung einer Bergumfahrung von Flüelen zumindest in weite Ferne gerückt ist. Das Projekt, worauf die demokratische Entscheidung beruhte, würde folglich nach gut 100 Jahren zum zweiten Male Sparmassnahmen zum Opfer fallen.

Erstens kommt es anders, zweitens als man denkt, und drittens muss dies nicht schlechter sein. Im Gegensatz zu Flüelen darf man bei Altdorf wohl behaupten, dass es von Vorteil war, dass die Gotthardbahn-Direktion ihr Projekt durchgesetzt hat. Man stelle sich heute die Bahnanlage mit Bahnhof bei den Schulhausanlagen vor. Der Standort des Altdorfer Bahnhofs ist somit auch Zeichen dafür, dass die Zufriedenstellung der Interessen von örtlicher Bevölkerung und Behörden sich für die Zukunft nicht immer als das Beste erweist.

Ein wesentlicher Unterschied zwischen der Zeit des Gotthardbahnbaus und der Planung der Neat zeigt sich im stattgefundenen Vordringen des Siedlungsraums. Im Gegensatz zum Ausgang des letzten Jahrhunderts erwartet man heute von dem Verkehr nicht mehr einen Aufschwung der Volkswirtschaft, sondern fürchtet den Landverlust und die Lärmimmissionen. Das Pendel scheint auf die andere Seite

[126] Abl UR 1992/1434.

auszuschlagen, und man wünscht sich heute die einst so herbeigesehnte Eisenbahn vor allem in den Berg und den Bahnhof in das noch spärlich vorhandene «Niemandsland»!

Die Geschichte der Bahnhöfe Flüelen und Altdorf verleitet zu Spekulationen: «Was wäre gewesen, wenn ...?» Eine Frage, welche man sich wohl in einigen Jahrzehnten nach der Realisierung der Neat in dieser oder anderer Richtung auch wieder stellen wird!?

Abkürzungsverzeichnis

Abl UR	Amtsblatt Uri
AF	Alte Folge
AS	Amtliche Sammlung
Bbl	Bundesblatt
BG	Bundesgesetz
BR	Bundesrat
eidg.	eidgenössisch
f.	folgende Seite
ff.	folgende Seiten
GB	Gotthardbahn
GP	Gotthard-Post
HBLS	Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz
LB UR	Landbuch des Kantons Uri
RschB	Rechenschaftsbericht
RR	Regierungsrat
RRB	Regierungsratsbeschluss
S.	Seite
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Slg	Sammlung
StA UR	Staatsarchiv Uri
UW	Urner Wochenblatt
UZ	Urner Zeitung

Quellen- und Literaturverzeichnis

Quellen

- Staatsarchiv Uri, R-720-12 Verkehrs- und Transportwesen, Eisenbahnen.
- Staatsarchiv Uri, P-74 Privatarchiv Jonas Bühler.

- Aktengemässe Darstellung der Begründung der nördlichen Zufahrtslinien zur Gotthardbahn, Zürich 1886.
- Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen der schweizerischen Eidgenossenschaft, Alte Folge, Bern 1849 ff.
- Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen der schweizerischen Eidgenossenschaft (Eidgenössische Gesetzessammlung), Neue Folge, 18. Band ff., Bern 1901 ff.; ab 1948: Sammlung der eidgenössischen Gesetze; ab 1987: Amtliche Sammlung des Bundesrechts.
- Amtsblatt des Kantons Uri, Jahrgang 1865 ff., Altdorf 1865 ff.
- Beckh A./Gerwig R., Technisches Gutachten der von dem Gotthard-Ausschusse zugezogenen Experten, o.O. 1865.
- Bericht des Bundesrates an die hohe Bundesversammlung über seine Geschäftsführung in den Jahren 1877 f., o.O., o.J.
- Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft, Jahrgänge 1865 ff., Bern 1865 ff.
- Geschäftsberichte der Gotthardbahn, 1871–1909, Zürich/Luzern 1873 ff.
- Landbuch des Kantons Uri, enthaltend die seit dem 1. Januar 1892 erlassenen Gesetze, Verordnungen und Beschlüsse von bleibender Bedeutung, Altdorf 1892 ff.
- Rechenschaftsberichte über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri in den Jahren 1863 ff., Altdorf 1864 ff.

Zeitungen, Periodika

- Gotthard-Post, Volksblatt für die Kantone Uri, Schwyz und Unterwalden, Jahrgänge 1893 ff., Altdorf 1893 ff.
- Urner Wochenblatt, Jahrgänge 1876 ff., Altdorf 1876 ff.
- Urner Zeitung, Jahrgang 1879, Altdorf 1879.

Allgemeines

- Aebersold Rolf, Niklaus Riggenbachs Zahnstangen am Gotthard? in: Oltner Neujahrsblätter 1981, Olten 1981.
- Bergier Jean-François, Die Wirtschaftsgeschichte der Schweiz, Zürich 1983.
- Berlepsch H.A., Die Gotthard-Bahn, Beschreibendes und Geschichtliches, in: Dr. A. Petermann's Mittheilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt, Heft Nr. 65, Gotha 1881.
- Fäs Emil, Die Verstaatlichung der Gotthardbahn, Zürich 1914;

- Furrer Robert, Von der Gotthardbahn zur Basislinie und von anderen Verkehrsmitteln, in: Erstfeld, Zur 500jährigen Selbstständigkeit, Zürich 1977.
- Gasser Helmi, Die Kunstdenkmäler des Kantons Uri, Band II, Basel 1986.
- Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte (Hg.), INSA — Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850-1920, Altdorf; Bern 1984.
- Gisler Friedrich, Urner Geschichtskalender, Separatabdruck aus dem «Urner Wochenblatt», Altdorf 1938 ff.
- Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz, 7 Bände, Neuenburg 1921.
- Hofmann Hans, Zum 100. Todestag von Robert Gerwig, in: UW 95/4.12.1985.
- Marti Franz, Trüb Walter, Die Gotthardbahn, Zürich 1976.
- Nething Hans-Peter, Gotthard, Thun 1976.
- Püntener Peter, NEAT aus der Sicht des Kantons Uri, in: Erstfeld, Verkehrswege verändern ein Dorf, Erstfeld 1991.
- Stadler Hans, Landammann und Ständerat Gustav Muheim (1850–1917) von Altdorf, in: Historisches Neujahrsblatt 1971/72, Altdorf o.J.
- Wanner Martin, Geschichte des Baues der Gotthardbahn, Luzern 1885.
- Wyss Arthur, Sankt Gotthard Via Helvetica, Bern 1979.

Pläne

- Beckh A./Gerwig R., Chemin de Fer par St. Gotthard – Plan de Flüelen à Biasca, 1864, 1:10'000.