

**aus:**

- Erika Flückiger Strebel: Die Axenstrasse. Vom Nadelöhr zur Transitstrasse und Touristenattraktion. In: Wege und Geschichte, 2012-1, S. 29-33.

Die Axenstrasse

## Vom Nadelöhr zur Transitstrasse und Touristenattraktion

Ende des 19. Jahrhunderts zählte die Axenstrasse zu den berühmtesten Promenaden des Alpenraums und brauchte in den Augen vieler begeisterter Reisenden selbst den Vergleich mit Gibraltar und anderen grossen Reisezielen Europas nicht zu scheuen. Ihre Beliebtheit verdankte die Strasse nicht nur ihrer kühnen Anlage und den bautechnischen Leistungen, sondern auch ihrer Einbettung in eine überwältigende, an nationalen historischen Stätten reichen Berg- und Seenlandschaft.

Erika Flückiger Strebel

«Nicht fern von der Telskapelle erreicht die Axenstrasse ihre male-  
rischste und grossartigste Entwick-  
lung. Sie führt achtzig Meter hoch über dem See  
durch Galerien, die in die senkrecht zum See ab-  
fallende Felswand getrieben sind, und ihre Fenster

gewähren dem Auge eingerahmte Bilder von einer Licht- und Farbenwirkung, die entzückt. Gibraltar und das Meer, die Axengalerie und der Vierwaldstätter See!»<sup>1</sup>

Was sich in der Belle Epoque grosser Beliebtheit erfreute, war zuvor ein grosses Ärgernis. Der Axen war neben der Schöllenen während Jahrhunderten das Nadelöhr des Verkehrs zwischen dem Gotthardpass und dem Schweizer Mittel-



**1** Die kühne Anlage der Axenstrasse entlang der steil abfallenden Felswände und der Ausblick auf den Urnersee und das Dorf Flüelen begeistern auch noch heute. (Foto: Erika Flückiger, ViaStoria)



land. Die fast senkrechten Felswände beim Axen nördlich des Flüeler Gruontals und die hohen Felsklippen der steil zum Urnersee abfallenden Runsen des Buggitals nördlich der Tellsplatte und -kapelle bildeten bis zum Bau der Axenstrasse ein beinahe unüberwindliches Hindernis. Die Reisenden benützten deshalb für die Strecke zwischen Flüelen und Brunnen mehrheitlich das Schiff. Wenn stürmischer Föhn die Schifffahrt oft während Tagen blockierte, blieb ihnen im Sommer ein schmaler Bergpfad über die Höhen des Axens, für dessen Überwindung sie jedoch eine volle Tagesreise benötigten und der für Warentransporte nicht in Frage kam.<sup>2</sup> Diese Erfahrung machte auch General Suworow, der 1799 vor der Aufgabe stand, 20000 Mann samt Pferden und Geschützen von Flüelen nach Zürich zu bringen. Aus logistischen Gründen kam eine Verschiffung nicht in Frage, und der General sah sich zum Marsch über den Landweg gezwungen. Anders als die französischen Truppen, die den Axen kurz zuvor überschritten hatten und Suworow nun den Durchgang am westlichen Seeufer versperrten, entschied sich der russische General für einen langen Umweg über den Chinzigpass und das Muotatal, weil er den Axen für seinen Tross als unpassierbar hielt.

Die durch das Umladen der Waren auf die Nauen der Urner Schiffer bedingten Transportverzögerungen und -erschwerisse waren dem Ruf des

Gotthards als Handelsweg abträglich. Und so war es lediglich eine Frage der Zeit und des Geldes, bis nach der Fertigstellung der durchgehend befahrbaren Strasse über den Gotthard 1836 auch das Teilstück zwischen Flüelen und Brunnen fahrbar gemacht werden sollte. 1838 entwarf der umtriebige Urner Ingenieur Karl Emanuel Müller, der bereits an der Fahrbarmachung des Gotthardstrassenteilstücks von Göschenen nach Andermatt führend beteiligt gewesen war, ein erstes Bauprojekt für eine Axenstrasse, mit dem er weiträumige und langfristige Ziele verfolgte. Nicht nur sollte die Gotthardlinie an das bevölkerungsreiche und industriell aufstrebende Zürich angeschlossen werden und damit der Gotthard zu einem grösseren Handelsvolumen kommen. Auch das Motiv einer Panoramastrasse als Attraktion für die Reisenden begleitete bereits früh seine Pläne. Deshalb schlug er eine Linienführung nicht direkt am See, sondern in mittlerer Höhe vor, von wo man eine schönere Aussicht auf den See und die Berge habe. Finanziert werden sollte das Projekt über eine Aktiengesellschaft unter Beteiligung der interessierten Stände und Handelshäuser. Weil Zürich jedoch andere Strassenbauten favorisierte, blieben Müllers Pläne vorerst liegen. Sie wurden erst in den 1860er-Jahren mit der Diskussion der Alpenstras-



**2 3** Zwei Beispiele aus der reichen Sammlung des Fotografen Michael Aschwanden. Die Galerien der Axenstrasse waren bis in die Zwischenkriegszeit ein beliebter Hintergrund für Erinnerungsfotos von Ausflügen zu Fuss und per Automobil. (Quelle: Fotoarchiv Aschwanden / Staatsarchiv Uri)

senfrage auf Bundesebene wieder aktuell. Die Kantone Uri und Schwyz nutzten die militärstrategisch motivierten Pläne des Bundesrates, Furka- und Oberalppass zu Gebirgsstrassen auszubauen, geschickt aus und brachten die Axenstrasse in die eidgenössischen Überlegungen mit ein, untermauert mit einem Gutachten des in Bern hoch angesehenen Generals und Ingenieurs Guillaume Henri Dufour, der den Bau der Axenstrasse aufs Wärmste empfahl und die bereits von Ingenieur und Landammann Müller geäußerte Meinung bestätigte, «qu'une bonne route qui relierait Brunnen et Flüelen et suivant le bord du lac des Waldstätten sur le flanc de l'Axenberg, serait avantageuse à la Suisse sur le triple rapport politique, commercial et militaire». <sup>3</sup> Dass die früheren Sonderbundskantone ausgerechnet den ehemals gegnerischen General als Fürsprecher für ihr Anliegen einsetzten, entbehrt dabei nicht einer gewissen Ironie.

Mit dem Entscheid des eidgenössischen Parlaments 1861, die Axenstrasse in die Alpenstrassenplanung aufzunehmen, rückte die Verbindung zwischen Flüelen und Brunnen ins Zentrum der nationalen politischen Wahrnehmung. Die Axenstrasse wurde zum Symbol des schweizerischen Empfindens im jungen Bundesstaat, der mit seinem Engagement in den konservativen Gebirgskantonen auch die Gräben des Sonder-

bundkrieges überwinden wollte. <sup>4</sup> Erst dank der finanziellen Rückendeckung aus Bundesbern wagten sich die Kantone an den kostspieligen Bau der Axenstrasse, die am 3. Juli 1865 nach zweijähriger Bauzeit dem Verkehr übergeben werden konnte. <sup>5</sup> Die Linienführung der Axenstrasse war ein kantonaler Kompromiss: Während die Schwyzer die Strasse bis zur Kantons-grenze nahe dem See entlang führten, entschieden sich die Urner auf ihrem Terrain für eine mittlere Linienführung, weil man sich davon nicht nur geringere Bau- und Unterhaltskosten versprach, sondern auch um damit einer künftigen Gott-hard-Eisenbahnlinie genügend Raum zu lassen. Und nicht zuletzt sprachen auch ästhetische Gründe und ein gutes Gespür für die Bedürfnisse des Tourismus für eine Linienführung auf einer leicht erhöhten Aussichtslage über dem Urnersee mit Blick auf die umliegenden Berge, mit abwechslungsreichen, für Kutschen und Spaziergänger angenehmen Steigungen und mit einem attraktiven Mix strassentechnischer Highlights wie Galerien, Tunnels und kühn an den Felsen entlang geführten Passagen. **1**

Die Axenstrasse entwickelte sich dank dieser attraktiven Linienführung rasch zu einem bevorzugten Reiseziel. Nach dem Anschluss Luzerns ans Eisenbahnnetz 1856 strömten ab Mitte des 19. Jahrhunderts jeden Sommer natur-,

**4** Stellenweise enges Nebeneinander von Wanderern und Motorfahrzeugen entlang der heutigen Axenstrasse. (Foto: Erika Flückiger, ViaStoria)



geschichts- und technikbegeisterte Gäste in grosser Zahl aus ganz Europa und bald auch aus Übersee in die Zentralschweiz. Die Region rund um den Urnersee mit ihren zahlreichen nationalen Gedenkstätten profitierte ganz besonders von dieser Entwicklung, und Flüelen, Brunnen, Sisikon und Morschach entwickelten sich zu gut besuchten Kurorten. Ein Spaziergang auf der Axenstrasse gehörte bald ebenso zum klassischen Repertoire eines Urlaubs in der Zentralschweiz wie die Besteigung der Rigi.

Diesen Umstand machte sich ab 1911 der geschäftstüchtige Altorfer Fotograf Michael Aschwanden zu Nutze, der am Nordende der Axengalerie zwischen Flüelen und Sisikon, im sogenannten Spinnenloch, einen Kiosk betrieb und die Touristen, welche die Axenstrasse auch noch in der Zwischenkriegszeit in Scharen zu Fuss, per Rad und vermehrt auch mit dem Automobil oder Motorrad besuchten, am Südende der Axengalerie auf Erinnerungsbildern vor einer imposanten Kulisse aus Bergen, See und Strassengalerie festhielt. Seine Bilder liefern uns heute zahlreiche wertvolle Hinweise zur Alltags-, Tourismus-, Reise-, Verkehrs- und Sozialgeschichte.<sup>6</sup>

**2 3**

Im Zuge der Motorisierung verlor die Axenstrasse ab Ende der 1930er-Jahre durch den steten Ausbau zur Autostrasse ihre frühere Attraktion,

indem die Galerien durch einen Strassentunnel im Berginnern ersetzt wurden. Zurzeit ist die Attraktivität der historischen Axenstrasse mit freistehenden Brüstungsmauern, Stützmauern und behauenen Fels nur noch auf einigen kurzen Teilstrecken sichtbar, die von der heutigen Strassenführung abgekoppelt sind und als Etappe auf dem Weg der Schweiz erwandert werden können. Wenn man hier den Blick über See und Berge schweifen lässt und tief unten ein historisches Dampfschiff den Urnersee durchpflügen sieht, kann man trotz des im Hintergrund vorbeibrausenden Motorfahrzeugverkehrs die einstige Beliebtheit der Axenstrasse als alpine Flaniermeile für Spaziergängerinnen und noble Kutschen erahnen. **4** Und wer weiss, vielleicht verhilft der aktuelle Streckenausbau zwischen Morschach und Flüelen, der mit einer Stilllegung der bisherigen Strasse auf ihrer gesamten Länge für den Durchgangsverkehr einhergehen soll, der Strasse am Axen zu einer Renaissance als touristische Attraktion.

### Informationen zu Anreise und Begehung

Die alten Passagen der Axenstrasse (IVS-Objekt UR 6 und SZ 22) können auf dem Weg der Schweiz in 3,5 Stunden zwischen Flüelen und Sisikon erwandert werden. Flüelen und Sisikon sind mit Bahn, Bus und Schiff erreichbar. Weitere Informationen zur Wanderung unter [www.weg-der-schweiz.ch](http://www.weg-der-schweiz.ch).

### Résumé:

La route «Axenstrasse», l'une des grandes routes les plus belles de Suisse centrale, fut entièrement carrossable de Flüelen à Brunnen dès 1865. Son audace technique et sa vue panoramique en firent une attraction touristique de renommée mondiale. À côté des Schöllenen, l'Axen représentait le passage clé de la liaison entre le S. Gotthard, soit la vallée de l'Urner Reusstal, et la Suisse centrale. Les falaises presque à pic forment depuis toujours un énorme obstacle à la circulation.

L'existence d'une voie terrestre continue de Flüelen à Sisikon avant 1860 n'est pas certaine. La circulation se faisait avant tout sur le lac des Quatre-Cantons.

L'Axen ne devint un axe de circulation qu'en 1865 seulement avec l'ouverture du tronçon entre Brunnen et Flüelen. Cette performance géniale de la part des ingénieurs comprend des passages creusés dans la roche à l'explosif et un mur de tunnel percé à plusieurs reprises, ouvrant ainsi la vue sur le lac, Flüelen et la vallée du Reusstal. Depuis les années 1930, la route a été successivement adaptée à la circulation. Plusieurs tronçons sont à présent désaffectés ou utilisés comme chemin de randonnée.

### Riassunto:

La Axenstrasse, una delle grandi strade più belle della Svizzera centrale, è stata resa completamente carrozzabile dal 1865 sul tratto da Flüelen a Brunnen. Grazie alla sua audacia tecnica e allo splendido panorama, questa strada è divenuta un'attrattiva turistica conosciuta in tutto il mondo. Insieme alla Schöllenen, la strada dell'Axen costituiva il crocevia dei collegamenti regionali fra il San Gottardo o la Reusstal nel Canton Uri e il Mittelland centrale. Le pareti rocciose quasi verticali costituiscono da sempre un enorme ostacolo al transito.

Non è certa l'esistenza di un sentiero ininterrotto da Flüelen a Sisikon prima del 1865. Il traffico si concentrava prevalentemente sul Lago dei Quattro Cantoni. Solo nel 1865 la strada dell'Axen da Brunnen a Flüelen è divenuta un importante asse viario. La genialità costruttiva di questa strada si esprime con passaggi scavati nella roccia con la dinamite, gallerie nella roccia e un tunnel la cui parete è interrotta in più punti da grandi finestre che aprono sul lago, su Flüelen e sulla Reusstal. A partire dagli anni '30 la strada è stata ripetutamente adattata ai flussi del traffico. Diversi tratti sono stati dismessi o trasformati in percorsi escursionistici.

### Literatur

Hans Stadler-Planzer: Die Axenstrasse. Planung, Bau und Benützung, in: Unterwegs. Photographien von Michael Aschwanden auf der Axenstrasse 1911–1939, Imboden (Hg.), Bern 2003.

Karl Florian Lusser: Die erste gedruckte Landeskunde von Uri aus dem Jahre 1805, in: Urner Wochenblatt 1972.

Hans Stadler-Planzer: Karl Emanuel Müller, 1804–1869. Ingenieur – Unternehmer – Staatsmann, Schattdorf 1999.

Hans-Ulrich Schiedt: Die Alpenstrassenfrage oder «Die prinzipielle Figur des Kreuzes», in: Wege und Geschichte 2002, 34–38.

### Anmerkungen

- 1 J. A. Preuss. Der Vierwaldstätter See und die Urkantone. Zürich 1898, zitiert in: Hans Stadler-Planzer 2003, 122–123.
- 2 Lusser, in: Urner Wochenblatt 1972, 20.
- 3 Stadler-Planzer 2003, 116.
- 4 Schiedt 2002, 38.
- 5 Stadler-Planzer 2003, 119–121.
- 6 Unterwegs. Photographien von Michael Aschwanden auf der Axenstrasse 1911–1939, Imboden (hg), Bern 2003.



### Erika Flückiger Strebel

Historikerin und Gymnasiallehrerin, ist wissenschaftliche Mitarbeiterin der Abteilung Forschung von ViaStoria.