

## Der Einzug des Automobils

Als die ersten Automobile anfangs des 20. Jahrhunderts im Gotthard-Kanton erscheinen, steckte der Schock der Technik der Urner Bevölkerung noch in den Knochen. Vor knapp zwei Jahrzehnten hatte der Betrieb der Gotthardbahn die bestehende Verkehrsordnung mit Pferd, Fuhrwerk und Kutsche aus den Angeln gehoben. Nach dem Auftauchen der ersten, von der Bevölkerung bestaunten, selbstfahrenden Dampfwagen dauerte es nicht lange, bis sich die ersten benzinbetriebenen Automobile in den Gebirgskanton wagten. Der Kanton war auf dieses neue Verkehrsmittel überhaupt nicht eingerichtet - nebst den gesetzlichen Bestimmungen fehlte vor allem die für den Automobilverkehr notwendige Infrastruktur. Die ersten Automobilisten riefen bei der Urner Bevölkerung noch einige Bewunderung hervor, da diese es wagten, mit ihren Vehikeln den Berg mit seinen bekannten Gefahren zu überqueren.

Das Erscheinen des Automobils war für die hiesige Bevölkerung in den Anfängen auch schwer in Begriffe zu fassen. Je nach Sympathie für das neue Verkehrsmittel reichte die Terminologie für das Automobil von "Töff-Töff" und "Benzinschnaufer!" bis hin zur "Stinkdroschke" oder "Hastkutsche". Nach einem glimpflich ausgehenden Unfall zwischen einem "Benzinschnaufer!" und einer Kutsche eingangs der Schöllenen wurde der Automobilverkehr über die Alpenstrassen vom Urner Landrat im November 1901 verboten. Die Automobile durften zwar die Axenstrasse passieren und konnten nach Flüelen gelangen, Uri wurde dem Automobil jedoch zur Sackgasse! Wer die Alpenpässe trotzdem passieren wollte, hatte seiner Benzindroschke gefälligst Pferd oder Ochs vorzuspannen. Mit dem Verbot für Automobile auf Alpenstrassen hatte die Obrigkeit die altbewährte Verkehrsordnung vorerst vor einem häufigeren Erscheinen des modernen Eindringlings geschützt und die Strasse Mensch und Vieh offengehalten. Das Fahrverbot und die Bussenpraxis der Polizei fanden ihren Niederschlag in der schweizerischen, ja internationalen Presse: Proteste und Aufrufe zum Boykott waren die Folge. Die "Befriedigung" über die getroffene Lösung schwand denn auch bald bei den einheimischen Kreisen, welche am Tourismus interessiert waren. Man hatte festgestellt, dass die sogenannten "besseren" Gäste immer vermehrt ausblieben.

1906 beschloss der Urner Regierungsrat, die Gotthardstrasse von Göschenen bis zur Kantonsgrenze während einigen Stunden am Morgen und Abend dem Automobil- und Motorradverkehr zu öffnen. In diesem Regierungsratsbeschluss wurde auch die maximale Fahrgeschwindigkeit mit 12 Kilometern in der Stunde festgesetzt. Zudem wurde das Befahren der Gotthardstrasse von Göschenen bis zur Kantonsgrenze von einer Fahrbewilligung abhängig gemacht. Die provisorische Regelung wurde ein Jahr später in eine definitive umgewandelt. Die restlichen Passstrassen blieben dem Automobil jedoch weiterhin verschlossen. Hier wachte auch das Auge des Volkes über die Einhaltung des Verbotes.

Mit der Zeit begannen sich die Meinungen in der Automobilfrage in Uri zu differenzieren. Bis zum Ersten Weltkrieg waren die Geschwindigkeitsexzesse in Bezug auf den Automobilismus eindeutig "Ärgernis Nummer eins" im Gotthardkanton. Im Sommer machte sich jedoch vor allem auf der Axenstrasse ein anderes Übel bemerkbar, welches bald als "Landesplage" verschrien wurde. Die Ursache lag buchstäblich auf der Strasse: der Staub! Rufe nach Verbesserungen an der Strasse erschallten. Im forcierten Bau und Unterhalt der Strassen vereinigten sich schliesslich die Interessen der motorisierten und traditionellen Strassenbenützer.

Am 1. Januar 1915 traten in Uri die Bestimmungen des revidierten Konkordates über eine einheitliche "Verordnung betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern" in Kraft. Jedem Kanton wurden Konkordatsnummern zugeteilt. Für Uri waren 100 vorgesehen. Die Urner Automobile fuhren in der Folge mit den Nummern 2601 bis 2700 durch die Gegend.

Zu den ersten Urner Automobilisten gehörte Jost Sigrist in Flüelen. Als der pensionierte Zugführer der Gotthardbahn im Herbst 1907 ein Automobil der Marke Clement-Bayard kaufte, schickte die Verkaufsfirma auch gleich den Fahrlehrer. Die Fahrschule dauerte in diesem Falle vier Tage. Als Fahrprüfung genügte eine 4 Kilometer lange Fahrt zur Tellsplatte mit dem Polizeichef als Experten. Als Ausweis diente weiterhin das Kutscherbuch; auf dem Vorblatt stand lediglich geschrieben: "Ist berechtigt zum Führen von einem Automobil".

In den Kriegsjahren konnte das Automobil den Beweis seiner Wirtschaftlichkeit antreten und sich des Images als Sportmittel der Reichen entledigen. Die wirtschaftliche Krise traf auch das Fuhr- und Kutschergewerbe. Die erteilten Kutscherpatente gingen von 265 im Jahre 1913 auf 17 im Jahre 1918 zurück. Nach dem Kriege, als sich die Wirtschaft wieder zu erholen begann, erfolgte der Umstieg auf das Automobil. Es wurden nun von der Wirtschaft und dem Gewerbe nicht mehr Kutscher, sondern Chauffeure benötigt.

Im zweiten Anlauf öffnete die Urner Landsgemeinde 1916 dem Automobil die Passtrassen. Für die Fahrbewilligung musste eine Steuer als Beitrag an die Strassenunterhaltskosten entrichtet werden. Das Automobil war nun im Begriffe, einen festen Platz im täglichen Urner Verkehrsbild einzunehmen. Auf der Urner Landstrasse vollzog sich eine Revolution im Verkehrswesen. Der Verkehrsverein Flüelen reichte 1922 ein Gesuch für ein Sonntagsfahrverbot beim Regierungsrat ein. Ziel der Initianten war die Förderung des Tourismus. Die Reisenden sollten wenigstens am Sonntag von der Staubplage auf der Axenstrasse verschont bleiben. Die Vorlage wurde jedoch vom Landrat grossmehrheitlich abgelehnt.

Uri geriet wegen seiner Verkehrspolitik erneut unter Kritik: Die erhobenen Durchgangsgebühren wurden als mittelalterliche Strassenzölle gebrandmarkt. Mit dem Autotourismus änderten sich auch die Gewohnheiten der Touristen; immer mehr Automobile fuhren an den Gaststätten und Hotelbetrieben vorbei. Andererseits sorgte die Schnelligkeit des Automobils dafür, dass die wenigen traditionellen Touristen wegen der Staubplage auch noch von der einst weltberühmten Axenstrasse vertrieben wurden.

Das Automobil beanspruchte immer grössere Benützungrechte an der Strasse. Die Automobilfrage wurde zur Strassenfrage und die Landstrasse zur Autostrasse. Im Jahre 1921 legte das Schweizer Stimmvolk die Kompetenz der Automobilgesetzgebung in die Macht des Bundes. Ein entsprechendes Gesetz wurde jedoch sechs Jahre später vom Souverän abgelehnt; erst 1933 trat dann endlich das eidgenössische Strassenverkehrsgesetz in Kraft.