



Ein Autounfall an der Gotthardpassstrasse zwischen dem Mätteli (Auto-Kontrollstelle) und dem Gotthard-Hospiz am 21. August 1923.

FOTOS: SAMMLUNG RUEDI GISLER-PFRUNDER



Die Auto-Kontrollstelle bei der Ankenwaage in Altdorf. Das Bild stammt aus den Jahren um 1920.

# Als das Auto noch eine kantonale Vignette benötigte

**Fotografie** | Erinnerungen an die Anfänge des Automobils im Kanton Uri

*Bis 1928 erhob der Kanton bei Automobilisten für die Benutzung der Strassen eine eigene Gebühr. Denn in Uri wurde das Automobil nicht gerade freundlich willkommen geheissen.*

Ruedi Gisler-Pfrunder

Wenn wir uns heute mit der Problematik des Strassenbaus und der daraus entstehenden Kosten (Vignettengebühr, Benzinzoll et cetera) befassen, ist den wenigsten bewusst, wie komplex und teilweise absurd diese Angelegenheit zu Beginn der aufkommenden Motorisierung war. So war es 1901 verboten, die Urner Passstrassen mit einem Motorfahrzeug zu befahren. Der Urner Landrat hatte einer entsprechenden Vorlage zugestimmt. Das bedeutete, dass der Kanton Uri für Automobile zur Sackgasse wurde. Wer trotzdem mit seinem Auto über einen Pass wollte, musste seinem Fahrzeug ein Pferd – in der Schöllenen Schlucht gar deren zwei – vorspannen. Profitieren von dieser unsinnigen Vorschrift konnten die hiesigen Fuhrhalter, die ihre Pferde auf diese Art für gutes Geld vermieteten. Beim Übertreten des Verbotes wurde der Fehlbare mit einer Busse von 5 bis 100 Franken bestraft. Eine Busse, die immens hoch war, verdiente ein Arbeiter zu dieser Zeit pro Stunde im Schnitt zwischen 40 und 50 Rappen. Bis 1901 war gemäss der bundesweiten Statistik über Strassenlokomotiven und Motorwagen kein einziges Motorfahrzeug in Uri immatrikuliert.

## Ein selbstfahrender Wagen

«Die Erscheinung Automobil war für die hiesige Bevölkerung in den Anfängen noch schwer in Begriffe zu fassen. Je nach Standpunkt in der Automobilfrage reichte die Terminologie für das Automobil von «Töff-Töff» und «Benzinschnauferl» bis zur «Stinkdroschke» und «Hastkutsche»; vielfach behalf man sich mit Ausdrücken aus dem Fuhrwesen», beschreibt der Urner Historiker Rolf Gisler-Jauch die Reaktion der Urner Bevölkerung auf die ersten Fahrzeuge. Der erste Kontakt der Urnerinnen und Urner mit einem selbstfahrenden Wagen dürfte 1892 der Einsatz einer sogenannten Strassenlokomotive gewesen sein. Sie wurde für Festungsbauten im Urserental eingesetzt. Ab 1900 tauchten zunächst nur spärlich, dann aber immer häufiger Automobile in Uri auf, so dass En-

de 1908 bereits die ersten Reklamationen über den zunehmenden Verkehr in der «Gotthard-Post» laut wurden: «Am Montag kamen ihrer ein halbes Duzend gleich auf einmal herangepusht. Sogar mitten in der Nacht vernimmt man das Geräusch, das den aufgeschreckten Schläfer früher sicher an den Rabenschnabel erinnert hätte. Jetzt weiss man, dass keine Gefahr dabei ist, – so lange man im Bette liegt.»

## Der erste Automobilkauf

Der aus Luzern stammende Wilhelm Kesselbach (1868–1919) war eine berühmte Persönlichkeit in Uri. Er war Kreis- und Oberrichter und gehörte als konservativer Politiker dem Landrat an. Als er sich 1904 als Erster in Uri ein Automobil kaufte, gerieten die beiden dominierenden politischen Parteien – der Freisinn und die Konservativen – aneinander. Die leidenschaftliche Auseinandersetzung wurde gar öffentlich in den beiden Urner Zeitungen ausgetragen.

1906 wurde dann die Gotthardpassstrasse von Göschenen bis zur Kantonsgrenze für den Automobil- und Motorradverkehr freigegeben. Allerdings nur während der frühen Mor-

gen- und Abendstunden. Die zeitlichen Beschränkungen waren sehr rigide. Die Strecke Göschenen–Hospental durfte am Morgen zwischen 5.00 und 8.00 Uhr und am Abend von 19.00 bis 21.00 Uhr, die Strecke von Hospental zur Kantonsgrenze von 5.00 bis 21.00 Uhr befahren werden. Ein Versuch der damaligen Automobil-Lobby, eine frühere Öffnung zu erwirken, scheiterte mit der Begründung, dass «man den Polizisten nicht zumuten könne, schon um 3.30 Uhr früh Fahrkarten auszugeben.» Für die Ausstellung eben dieser Fahrkarten wurde eine Schreibgebühr von 2 Franken verlangt. Nicht nur in Göschenen, sondern auch in Sisikon, Altdorf und Unterschächen wurde für die Benutzung der Strassen eine Gebühr erhoben. Bei der Ankenwaage in Altdorf war ebenfalls eine Fahrkarte zu entrichten (siehe Bild). Beim abgebildeten Fahrzeug handelt es sich um einen Opel Baujahr 1911. Der damalige Halter dürfte mit grosser Wahrscheinlichkeit Karl Fleisch, ein Hotelier aus Schaffhausen, gewesen sein.

Am 22. Februar 1929 wurde schliesslich vom Urner Landrat die neue

«Vollziehungsverordnung zum Konkordat betr. den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern» erlassen. Damit fielen die kantonalen Durchgangsgebühren für Automobilisten weg. Der Kunstmaler Heinrich Danioth (1896–1953) kommentierte dies im «Nebelspalter» vom 19. April 1929 folgendermassen: «Liebe Auto-kontrolle, / lange sorgtest du für volle / fette Jahr dem Urnerlande. / Es bewahrend vor der Schande / bei dem Bund zu pumpen müssen, / dankbar liegt es Dir zu Füssen. / Und auch wir sind selbstverständlich / tief – erfreut / dass Du heut / verschwindest – gottlob – endlich!» Am 25. November 1932 wurde endlich ein Motorfahrzeuggesetz (MFG) auf Bundesebene erlassen. Ab 1933 trat dieses neue Gesetz an Stelle des Automobil-Konkordats in Kraft, nachdem man zuvor jahrelang auf politischer Ebene darüber diskutiert hatte. Mit dem MFG führte man auch die heute noch immer gültigen Kontrollschilder und für jeden Kanton eine eigene individuelle Schilder-Nummerierung ein. – Obwohl auch vor dem «Automobil-Zeitalter» bereits Verkehrsunfälle in Uri zu verzeichnen waren, waren diese eher sel-

ten und endeten aufgrund der langsameren Geschwindigkeit der Kutschen meistens weniger tragisch. 1917 forderte ein Unfall mit einem Armeelastwagen den ersten Autoverkehrstoten in Uri. Spektakuläre Bilder bot im August 1923 ein Unfall beim Gotthardmätteli (siehe Bild). Einer der prominentesten Urner, der im Automobilverkehr – als Beifahrer in Littau – bereits 1925 ums Leben kam, war Berti Jütz (1900–1925). Als Schüler von Hanns In der Gand komponierte er die drei Urner Volkslieder «Zoo-gä-n am Boogä», «Wätterbrüün wiä Kafesatz» und «Wenn äini eppä zwanzgi isch».

## Das Auto in Uri – Meilensteine

- 1892 erster selbstfahrender Wagen (Strassenlokomotive) im Urserental im Einsatz.
- 1895 fährt ein Pariser Ehepaar mit einem Dampfvelo über die Axenstrasse kommend durch Altdorf weiter über den Gotthard nach Italien.
- 1901 ist es wiederum ein Franzose, der die hiesige Gegend mit einem Automobil aufsucht und über seine Schwierigkeiten auf der Gotthardstrasse detailliert berichtet.
- 1901 tritt das kantonale Verbot des Verkehrs mit Automobil- und Motorwagen auf den Alpenstrassen in Kraft.
- 1903 versucht man in der Schweiz eine einheitliche Regelung des Motorfahrzeugverkehrs zu schaffen. Uri will diesem Konkordat nicht beitreten.
- 1904 immatrikuliert Wilhelm Kesselbach (1868–1919) als Erster ein Motorfahrzeug in Uri.
- 1906 wird die Gotthardstrasse von Göschenen bis zur Kantonsgrenze provisorisch zur Benutzung von Motorfahrzeugen freigegeben, 1907 wird die Strasse definitiv geöffnet.
- 1912 tritt Uri dem interkantonalen Konkordat über die einheitliche Regelung des Verkehrs mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern bei.
- 1915 tritt die im Konkordat revidierte Verordnung betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern in Kraft.
- 1929 fallen die kantonalen Durchgangsgebühren weg.
- 1933 wird der Strassenverkehr gesetzlich auf Bundesebene geregelt.

## Literaturnachweis:

Rolf Gisler-Jauch. Uri und das Automobil – des Teufels späte Rache, Altdorf, 1994. Otto Julius Bierbaum. Eine empfindsame Reise im Automobil, 1903.

## Ein Erlebnisbericht einer Autoreise durch den Kanton Uri

Aus der Feder des deutschen Journalisten Otto Julius Bierbaum (1865–1910) stammt der Reisebericht «Eine empfindsame Reise im Automobil». Sie zeigt, wie absurd 1902 die Situation bezüglich Verkehrsverordnungen in Uri war. Ein Ausschnitt: «So gelangten wir glücklich, ohne irgend ein Pferd des Kantons Uri in ernstliche Verlegenheit gesetzt zu haben, über die Teufelsbrücke und schliesslich nach Göschenen. Hier aber ereilte uns unser Geschick. Es hatte die Gestalt eines überlebensgrossen Polizisten, der sich wie ein Turm breitbeinig vor uns aufpflanzte, indem er abwechselnd äusserst laut und mächtig rief: «Anhalte! Uschtiege!» – Nun, ich bin zwar ein Mensch voller Respekt vor der Polizei, zumal, wenn sie in überlebensgrossen Exemplaren auftritt, aber ich lege einigen Wert auf höfliche Behandlung. Und so sagte ich meistens: «Sehr schön! Aber bitte, schreien Sie nicht so und erklären Sie mir ruhig und sachlich den Grund Ihrer Aufregung.» – «Anhalte! Uschtiege!» brüllte der Turm. – «Wenn Sie so freundlich sein wollen und ruhig die Sachla-

ge betrachten», erwiderte ich, «so werden Sie unschwer bemerken, dass wir bereits halten, und ich kann Ihnen versichern, das wir auch aussteigen werden, wenn Sie nur eine Andeutung darüber machen wollten, warum wir hier aussteigen sollen, wo wir keineswegs die Absicht haben, Station zu machen.» – Diese längere und wohlgesetzte Rede besänftigte den Riesen von Uri, und er versicherte uns unter deutlichem Ringen nach Höflichkeit, wir hätten nichts von ihm zu befürchten und möchten ihm auf die benachbarte Polizeiwache folgen, wo sich alles schnell schlichten werde. – Was mir dort eröffnet wurde war dies: Die Polizei von Andermatt hat hierher telegraphiert: «Automobil hier durchgefahren; unmöglich es aufzuhalten. Stellt es und verfügt nach dem Gesetze.» «Wieso?», fragte ich, «ist es nicht erlaubt, über den Gotthard zu fahren?» – «Doch», antwortete der Gewaltige, «das ist erlaubt, und es ist auch erlaubt, im Kanton Uri zu fahren. Ja, aber es ist nicht erlaubt, von Andermatt nach Göschenen zu fahren.» – Jetzt fängt der Riese an, Witze zu machen, dachte ich

mir, denn das sah doch nicht anders als wie ein Witz aus. Weder meine Logik noch meine Bescheidenheit rührte den Mann des bewaffneten Gesetzes. Er sprach, und der Sinn seiner Rede war dies: «Das mögen Sie mit dem Kanton Tessin ausmachen, der erlaubt hat, über den Gotthard zu fahren. Wir in Uri erlauben eben bloss, von Göschenen weiterzufahren.» – «Demnach hätte ich», fuhr ich unter andauernder Logik und Bescheidenheit fort, «von Andermatt aus, da ja dort keine Eisenbahn ist, ein Ochsespann mieten und meinen Wagen bis hierher durch Tiere befördern lassen müssen, deren Kopf das Wappen dieses Freistaates ist?» – «Das hätten Sie allerdings müssen», antwortete der Turm. «Da Sie es aber nicht getan haben, müssen Sie nach dem Gesetze bestraft werden.» – «Wieviel kostet es?» fragte ich. – «Zwanzig Fränkli», antwortete prompt der Übermensch. – «Wie», rief ich, «und wegen zwanzig Fränkli musste ich aussteigen? Das hätten wir doch auch draussen ausmachen können!» – «Nein», erwiderte der Riese, «ich muss Ihnen eine Quittung ausstellen.»