

Strecke UR 1 *Göschenen - Andermatt - Hospental*
Linienführung 3 *Kunststrasse 1830*
Landeskarte *1231*

GESCHICHTE *Stand Februar 1989 / LA, é*

Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts befand sich der Gotthardsaumpfad infolge des Franzosenkrieges in einem bedenklichen Zustand. Die Konkurrenz der 1805 eröffneten Simplonstrasse sowie der Beginn des Kunststrassenbaus über den San Bernardino und Splügen in den Jahren 1818-22 zwangen Urner und Tessiner, den Bau einer fahrbaren Strasse über den Gotthard ins Auge zu fassen.

Am 26. Oktober 1826 wurde zwischen den Ständen Luzern, Uri, Basel Stadt, Solothurn und Tessin in Altdorf ein Konkordat betreffend Ausbau der Zufahrten sowie der Gotthardpassstrecke für Kutschen und Fuhrwerke beschlossen (MEYER ISIDOR 1938: 16). Die neue Strasse sollte 6 m breit sein und eine maximale Steigung von 10% aufweisen. Die Kosten der bis zum Jahr 1830 erstellten Kunststrasse zwischen Göschenen und Brüggloch beliefen sich auf 1 135 000 Franken (BAUMANN WERNER 1945: 32, 33).

Mit Ausnahme der steilen Partien im Brüggwald in der Schöllenen, bei Chämleten oberhalb Hospentals und im Mätteli nördlich des Brüggloches (siehe dazu UR 25.3), wo die Strasse in Serpentinaen geführt werden musste, folgte sie weitgehend dem Trassee des Saumweges.

Die Eröffnung der Gotthardbahn im Dezember 1881 schaltete die Tradition und Bedeutung des Urserntales als Achse im Nord-Süd-Verkehr aus. Erst 1909 verkehrte wieder eine Pferdepost zwischen Andermatt und Airolo, die 1922 durch das Automobil abgelöst wurde. 1914-1917 erfolgte der Bau der Schöllenenbahn.

Zur Kunststrasse siehe auch UR 3.4.

GELÄNDE *Aufnahme 26. August 1997 / rb, Heg, LA*

Von der 1830 gebauten Kunststrasse sind nur noch wenige Reste erhalten geblieben. Namentlich zu erwähnen ist das Teilstück zwischen Brüggwald und Teufelsbrücke (UR 1.3.2) und die beiden Dorfpassagen in Andermatt (UR 1.3.4) und Hospental (UR 1.3.5)

Im übrigen ist die Kunststrasse heute stark überprägt, mit durchwegs modernen, mit Zement gemauerten Quadersteinstützmauern. Diese können in den Kehren beträchtliche Höhen erreichen und geben so der Strasse ihr charakteristisches Gepräge. Ein wichtiges Ausstattungselement sind die vier erhaltenen Kilometersteine (Kil 30 – Kil. 31).

1955-57 erfolgte im Bereich Teufelsbrücke-Urnerloch die letzte Ausbauphase. 1956 wurde die jüngste Teufelsbrücke fertiggestellt. Sie führt an ihrem Nordende direkt in einen Tunnel hinein (vgl. Foto bei UR 1.3.2). Das Urnerloch ist heute ein 60 m langer, mit

Spritzbeton ausgekleideter Tunnel, der durch eine Galerie verlängert ist.

— *Ende des Beschriebs* —