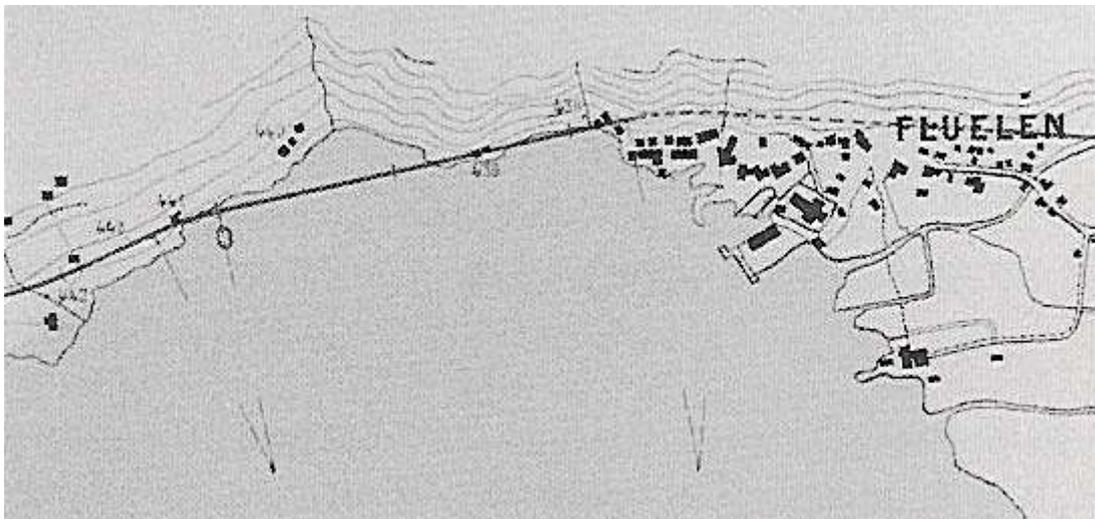


Bahngeschichte – Geschichte Eisenbahn

1879 wurde mit der lange geplanten Gotthardbahn begonnen. Während der Bauzeit sah Flüelen einen starken Verkehr und die Bevölkerungszahl stieg stark an. Die Mietzinse nahmen städtische Ausmasse an und jeder "Schloffen" wurde zur Wohnstätte umgewandelt. Es gab über 32 Wirtschaften und Schenkhäuser. Dazu kamen noch die Baracken der Arbeiter. Die Fuhrleute und Kutscher konnten sich über mangelnde Arbeit nicht beklagen: tagsüber führte man Fremden- und Warentransporte aus, nachts führten sie die "Binggel" oder "Galanger", wie damals die italienischen Arbeiter im Volksmund genannt wurden. Im Winter harrete während dem Bahnbau eine grössere Zahl Arbeiter, als beschäftigt werden konnte, verdienstlos und hungrig auf wärmere Witterung, die ihnen nach dem Unterbruch wieder Arbeit bringen sollte.

Mit dem Verlauf der Bahnlinie und der Lage der Stationen der Gotthardbahn waren Bevölkerung und Behörde von Altdorf und Flüelen grösstenteils unzufrieden. In Flüelen wurde zwischen dem Hotel Urnerhof und dem Dorf mit vielen Fudern Schutt der See aufgefüllt, um Bahn und Strasse Platz zu bieten. Die Bahn schnitt nun 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 hätte die Linienführung und die Lage der Station im ersten Projekt mit der bergseitigen Dorfumfahrung 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 Dampfschiffahrt Chancen auf Berücksichtigung.



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



Der Bau der Gotthardbahn beschäftigte viele Arbeiter. Die Bevölkerungszahl betrug 1880 1'425 Einwohnerinnen und Einwohner. 1888, sechs Jahre nach der Eröffnung der Gotthardbahn betrug diese noch 730 ([Staatsarchiv Uri](#), Sammlung Graphica 11.06-G-2038).



Mit der Anlegung der Eisenbahnlinie wurde auch der Gruonbach verbaut. Die Bahn führte durch einen Tunnel, die Strasse über eine eiserne Brücke. Die Gruonbachverbauung ermöglichte die nördliche Ausdehnung des Dorfes. Mit dem Ausserdorf entstand hier ein neues Quartier.



Der Bau der Axenstrasse (1865) und der Gotthardbahn (1882) brachten einschneidende Eingriffe in die unberührte Natur um Axen. Auffallend - im Vergleich zu heute ist - wie wenig bewaldet das Gebiet noch war.



Die Eisenbahn wurde von der Flüeler Bevölkerung als schwarzer "Chooli" bezeichnet.

Flüelen entwickelte sich zur Schnellzugsstation für den Hauptort Altdorf, welcher ab 1906 mit dem Tram verbunden wurde. Anfangs der 1920er-Jahre wurde der Betrieb der Gotthardbahn [elektrifiziert](#). Die Zunahme des Eisenbahnverkehrs durch das Dorf hatte immer grössere Immissionen zur Folge.

Im Zusammenhang mit der Elektrifikation 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 Ein-sendung an das "Urner Wochenblatt" im Februar 1919 schrieb der Flüeler Bäckermeister, dass alles daran gesetzt werden müsse, 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 Ein-sendung mit den Worten: "In den Berg hinein damit!" Der Leserbrief blieb nicht ohne Reaktionen. In der "Gott-hard-Post" wurde gemahnt, "ruhig Blut" zu bewahren, da die Vorarbeiten für ein zweites Geleise noch nicht aufgenommen worden seien. Eine zweite Ein-sendung war der Ansicht, dass diese Idee "der Komik nicht entbehre" und man sich hüten solle, "aus einem Übel zwei zu machen." Statt dessen sei in Flüelen die Quaistrasse zu verbreitern und auf der Bahnseite mit Bäumen zu bepflanzen. Der Bau des zweiten Geleises durch den Axen wurde erste Ende der 1930er-Jahre aufgenommen.

Jonas Bühler nahm seinen Kampf wieder auf. Er unternahm alles, damit die Bahn in Zukunft das Dorf im Berg umfahren würde. Mit seinem Mitstreiter Josef K. Muheim arbeitete er Pläne und Vorschläge aus. Sein Kampf für die Bergumfahrung fand jedoch nur geringe einheimische Unterstützung und war deshalb erfolglos.



Der Kämpfer für die Bergvariante: Jonas Bühler Josef K. Muheim - Bühler's Mitstreiter

1944 konnte das neue Stationsgebäude in Betrieb genommen werden. 1991 wurde der Bahnhof nochmals erweitert, er erhielt ein Mittelperron. Der Niveau-Übergang wurde aufgehoben und eine neue Unterführung auf der Höhe des Urnerhofs erstellt.

Im Alpen transit-Beschluss 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 ½ 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."

Am 27. September 1992 stimmte Flüelen der Neat-Vorlage zusammen mit Andermatt, Bauen, Erstfeld und Realp als einzige Urner Gemeinden zu.
