

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 37/38 (1901)
Heft: 11

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 06.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

INHALT: Der Bau der Klausenstrasse. — Rückblick auf die deutsche Bauausstellung in Dresden. — Restauration des Rathauses in Liestal. — Graphische Lösung höherer algebraischer Gleichungen. — Miscellanea: Versuche an einer 300-pferdigen de Laval-Dampfturbine. Der Tunnel der elektrischen Untergrundbahn am Potsdamer Platz in Berlin. Glimmer und Oel als Isolatoren. Monatsausweis über die Arbeiten im

Albula-Tunnel. Strassenbeleuchtung der nordamerikanischen Städte. Neuerungen an Nadelwehren. — Konkurrenz: Primarschulhaus in Moutier. Stadthaus in Riga. — Nekrologie: † Adolf Funke. † H. Brändli. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidg. polytechnischen Schule in Zürich: Stellenvermittlung.

Der Bau der Klausenstrasse.¹⁾

Von Prof. F. Becker.

Die Entwicklung des Strassenbaues in den Schweizeralpen steht in engstem Zusammenhang mit der Entwicklung des staatlichen Lebens in der Schweiz. Von jeher war die Existenz unseres Landes an das Vorhandensein von über die Alpen führenden Pässen geknüpft, zunächst in wirt-



Photogr. Gebr. Wehrli, Kilchberg.

Aetzung von Meisenbach, Riffarth & Cie.

Fig. 1. Urnerboden mit Blick gegen den Klausenpass.

schaftlicher, dann auch in politischer Beziehung. Ein hervorragender Geschichtsforscher der Neuzeit, Professor Schulte in Breslau, nennt die Schweiz geradezu einen Pass-Staat, d. h. einen Staat, dessen Bildung durch das Aufkommen eines Verkehrs über die Alpenpässe bedingt ist. In der That: verfolgen wir beispielsweise die Geschichte des urnerischen Staatswesens bis in die ersten Anfänge, oder diejenige der drei Bünde in den rätsischen Alpen, so sehen wir, wie zuerst Genossenschaften entstanden sind, deren Einigungspunkt der sich entwickelnde Verkehr auf den das Land durchziehenden Pässen und Wegen bildete, Weg-Genossenschaften, Ruthner- oder Rottengemeinden, welche von diesem Verkehrs lebten und allmählich, namentlich in ihrem Zusammenschlusse aus reinen Verwaltungsgenossenschaften zu politischen wurden. Der Befreiungskampf der Waldstätte und die damit in Verbindung stehenden Bündnisse und Eroberungen hatten als praktischen Hintergrund den Besitz der Handelsstrasse von Como über den St. Gotthard nach Reiden, Zofingen und Basel. So werden die Alpenpässe und die zu ihnen führenden Wege die Pfade, auf welchen wir der Staatenbildung in unserem Lande nachforschen können, und heute sind die Alpenstrassen die Skala, an der wir das Wachstum und die Kräftigung der modernen Schweiz ablesen können.

Die Strassen sind immer ein Wertmesser für den betreffenden Staat. Es ist kein Zufall, wenn das starke römische Reich Strassen, namentlich auch Alpenstrassen baute, die schwachen Reiche des Mittelalters nichts mehr thaten und erst wieder die Neuzeit ihrer Kraft das Werk der Römer aufnahm. Für die Schweiz sehen wir, dass sie erst nach 1848 als Land Strassen baute, entsprechend ihrer Kräftigung, und wie sie nunmehr auch die Eisenbahnen übernehmen kann. Es sind dies gewissermassen Naturprozesse. Wie die Bündner, Urner und Walliser

des Besitzes und der Bewachung des Splügen, Gotthard und Simplon wegen sich zusammenschlossen, so wird die Schweiz auch einmal die Hüterin sein dreier grosser Alpenbahnen, an welche Hut sich in Zukunft nicht zum geringsten Teile ihre staatliche Selbständigkeit knüpfen wird. (Das Wallis wurde seinerzeit der neutralen Schweiz zugesprochen, um die wichtige Alpenstrasse des Simplon nicht in französische oder in italienische Hand zu geben; die gleichen Interessen bestehen für die mitteleuropäischen Staaten auch in Bezug auf Gotthard und Splügen.)

Ueberblicken wir ganz kurz die Geschichte des Alpenstrassenbaues in der Schweiz. Die erste moderne Alpenstrasse auf schweizerischem Gebiet bauten nicht die Walliser oder Eschenthaler, sondern der grosse Franzosenkaiser, im Jahre 1800, und zwar als Militärstrasse, die grossen politischen Zwecken diente. Der Simplon bildet den tiefsten Einschnitt in den Centralalpen (Meereshöhe von Brig 684 m, Passhöhe 2010, Crevola bei Domodossola 337 m, Entfernung der Endpunkte in der Luftlinie 30 km). Sobald einmal eine solche Oeffnung in der Alpenkette geschaffen war, mussten andere folgen, da sich der Verkehr weiterer Gebiete von diesen ab und zu sehr nach dem geöffneten Passe hinziehen konnte. Vor allem hatten die Österreicher, welche im Besitze der Lombardei waren, und die Bündner ein Interesse, nun auch Strassen zu bauen. Es folgten so die Strassenbauten über den Bernhardin 1818, Julier 1820, Splügen 1823 und Maloja 1827. In die gleiche Zeit — 1820 bis 1825 — fällt auch der Bau der Stilfserjochstrasse, nachdem das Münsterthal der Schweiz zugefallen und damit das Wormser-Joch (Umbrail) für die Österreicher gesperrt war, die nun ihrerseits keine direkte Verbindung mit dem Veltlin hatten.

Nun war auch der Verkehr über den centralen Teil der Alpen gefährdet und in den Jahren 1820—1830 wurde von



Photogr. Gebr. Wehrli, Kilchberg.

Aetzung von Meisenbach, Riffarth & Cie.

Fig. 2. Unterschächen mit dem Klausenpass und der neuen Strasse.

den Ständen Uri, Luzern, Basel, Solothurn und Tessin die Gotthardstrasse gebaut. Das war eine Periode der internationalen Bestrebungen im Alpenstrassenbau; ihr folgte eine Periode interkantonaler und kantonaler Strassenbauten, bei welchen nun auch der Bund mithalf.

In dieser Periode entstanden die Strassen über Furka

¹⁾ Bd. XXXV, S. 248.