

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 75/76 (1920)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Die Gemeindestrasse Schüpfheim-Flühli durch die Lammschlucht im Kanton Luzern  
**Autor:** Fellmann, J.G.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-36411>

### **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:** 26.01.2026

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

INHALT: Die Gemeindestrasse Schüpfheim-Flühli durch die Lammschlucht im Kanton Luzern. — Schweizerischer Normalienbund. — Der Hirzenhof in Luzern, Verwaltungsgebäude der Zentralschweiz, Kraftwerke. — Eidgenössische Technische Hochschule. — Miscellanea: Kanalisierung der Holländischen Maas. Neues Dampfkraftwerk in Gennevilliers bei Paris. Ueber Wirtschaftspolitik und Ausbauprogramm der Schweiz-

rischen Kraftübertragungswerke A.-G. Nachfolger Gurlitts. Elektrizitätswerk Basel. — Konkurrenzen: Wiederaufbau des „Temple National“ in La Chaux-de-Fonds. Saalbau und Volkshaus in La Chaux-de-Fonds. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Bernischer Ing.- und Arch.-Verein. Zürcher Ing.- und Arch.-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung. Tafeln 6 und 7: Der Hirzenhof in Luzern.

Band 75.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 5.

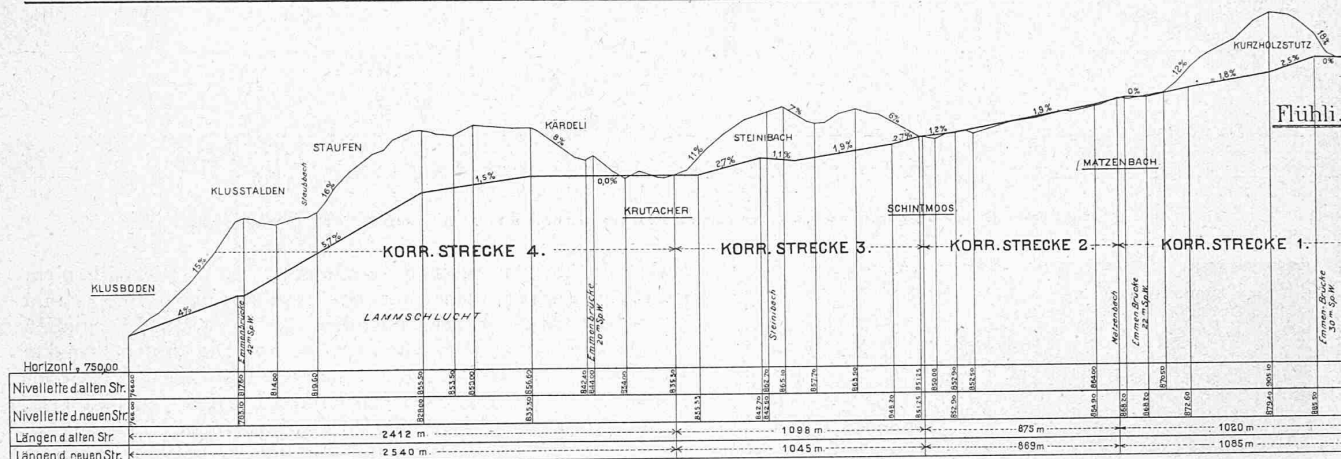


Abb. 2. Längenprofil der alten und der neuen Gemeindestrasse Klusboden-Flühli. — Längen 1:30 000, Höhen 1:3000.

## Die Gemeindestrasse Schüpfheim-Flühli durch die Lammschlucht im Kanton Luzern.

Von Kantonsingenieur J. G. Fellmann, Luzern.

In den letzten zehn Jahren ist im Kanton Luzern eine Anzahl neuer Strassen gebaut worden, von denen das Teilstück der Gemeindestrasse Schüpfheim-Flühli durch die Lammschlucht in erster Linie Erwähnung verdient, da es sowohl allgemeines wie spezielles technisches Interesse bietet (Uebersichtskarte Abb. 1, S. 49).

Baues der neuen Strasse verschwunden; die Steilrampen sind beseitigt und die Strassenbreite ist dem gegenwärtigen Verkehrsbedürfnis angepasst worden (Längenprofile Abbildung 2). Wenn es etwas lange gegangen ist, bis die Bewohner von Flühli und Sörenberg zu einer besseren Strassenverbindung mit der Bahnstation Schüpfheim gekommen sind, so muss die Schuld hieran den grossen Kosten zugeschrieben werden, die eine rationelle Verbesserung zur Folge haben musste. Aus diesem Grunde ist es auch nicht möglich gewesen, die Korrektion oder besser

gesagt die Neuanlage der 7411 m langen Strassenstrecke von Schüpfheim bis Dorf Flühli in einem Zuge zu bauen. Der etappenweise Bau umfasst folgende fünf Abschnitte:

1. Flühli Dorf bis Matzenbach,
2. Matzenbach „ Schintmoos,
3. Schintmoos „ Krutacher,
4. Krutacher „ Klusboden,
5. Klusboden „ Landbrücke (Einmündung in die Kantonstrasse bei Schüpfheim, vergl. Karte Abb. 1).

Hiervon sind bis heute nur die Abschnitte 1, 3 und 4 neu gebaut worden und zwar Strecke 1 in den Jahren 1903/04, Strecke 3 in 1908/09 und die Strecke 4, die Gegenstand unserer Bersprechung sein soll, in den Jahren 1913 bis 1916. Die Korrektion der Abschnitte Matzenbach-Schintmoos und Klusboden-Landbrücke, bei denen das alte Tracé zumeist beibehalten werden kann, ist weniger dringend und bleibt einer spätern Zeit vorbehalten. Der Neubau der Strecken 1

und 3 ist in Verbindung mit der Emmenkorrektion zur Ausführung gelangt, wogegen die Strasse Klusboden-Krutacher, durch die Lammschlucht, unabhängig erstellt wurde. Ueber die verschiedenartigen Verhältnisse der alten und der neuen Strasse, in Bezug auf Längen und Steigungen, geben die Abbildungen 2 und 3 (Lageplan der



Abb. 6. Eintritt der neuen Strasse in die Lammschlucht, Blick talwärts, mit Klusstaldenbrücke.

Früher musste der Verkehr von der Station Schüpfheim nach dem Tale der Waldemme auf einem beschwerlichen, kaum drei Meter breiten Fahrsträsschen abgewickelt werden. Die grossen Steigungen und Gegengefälle bis zu 17% verunmöglichten den Transport schwerer Lasten. Heute sind diese ungünstigen Verhältnisse zufolge des







## Die neue Gemeindestrasse Schüpfheim-Flühli im Tal der Wald-Emme, Kanton Luzern.

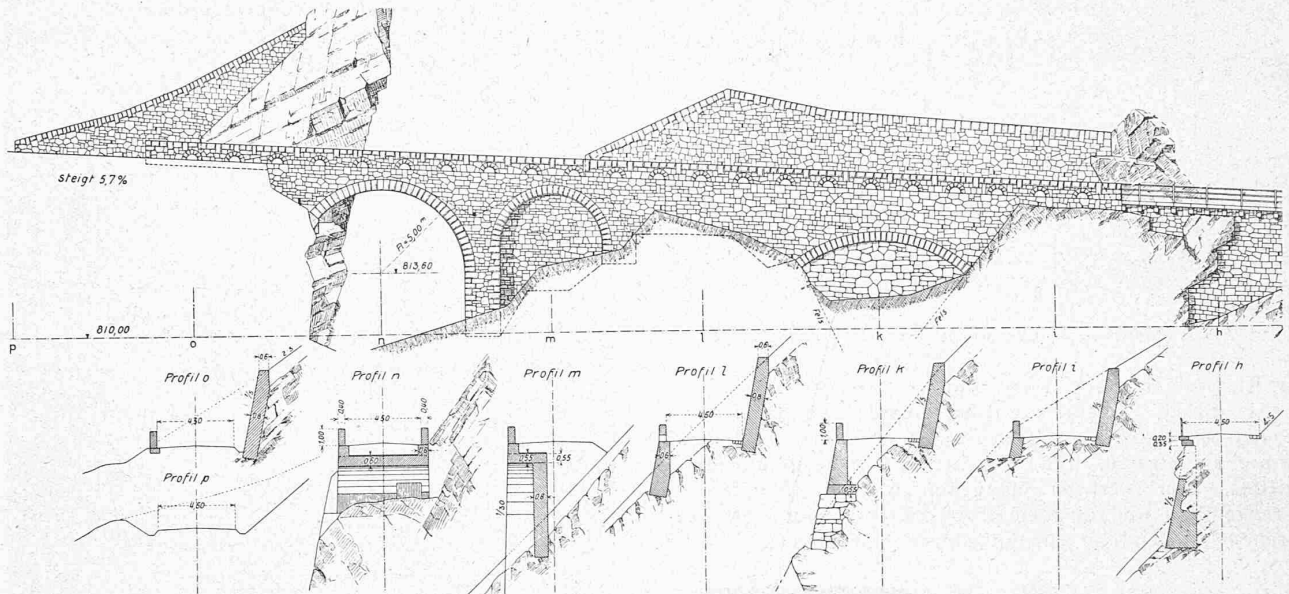


Abb. 11. Lehenbau zwischen Km. 1,43 (rechts) und 1,51 (links) in der Lammschlucht. — Ansicht und Profile, Masstab 1 : 400.

Die neue Strasse folgt mit Ausnahme von drei kleinen Verschiebungen, die zur Verbesserung der Richtungsverhältnisse und behufs Verminderung der Felseinschnitte gemacht werden mussten, genau dem projektierten Tracé (Abbildungen 3 bis 5). Als Anfangstrecke wurde die bestehende Strasse auf 350 m korrigiert. Bei Klusstalden verlässt die neue Strasse das alte Tracé, sie biegt nach rechts ab, gelangt längs eines steilen Abhanges, wo die Erstellung von grösseren Stütz- und Futter-Mauern nötig war, und nach Untertunnelung eines 26 m langen Felsvorsprunges an die Emme (Abb. 6, S. 47), die auf einer Bogenbrücke von 41 m Spannweite und 26 m Höhe übersetzt wird. Damit erreicht die Strasse die wildromantische Lamm-

schlucht, deren steile Hänge auf eine Länge von etwa 850 m traversiert werden. Grosse Stütz- und Futter-Mauern, bedeutende Felseinschnitte, gewölbte Durchlässe von 1 bis 10 m Lichtweite begleiten das zum grössten Teil aus Kurven und Gegenkurven, von min. 25 m Radius, zusammengesetzte Tracé (Abbildungen 7 bis 14). Nach Austritt aus der Schlucht wird der Bau einfacher und die Strasse erreicht nur noch einmal, auf eine Länge von 300 m, das steil abfallende Felsufer. In einer Höhe von 17 m über der Flusssole geht sie auf einer steinernen Bogenbrücke von 18 m Spannweite wieder auf die rechte Talseite über, wo sie in die alte Strasse einmündet.

Die Steigungsverhältnisse sind aus dem Längenprofil (Abbildung 4) ersichtlich. Der Höhenunterschied zwischen Strassen-Anfang und -Ende beträgt 67,46 m, die max. Steigung 5,7 ‰, die mittlere Steigung 2,15 ‰. Von den 2932 m entfallen auf Territorium der Gemeinde Schüpfheim 832 m, auf Escholz matt 954 m und auf Flühli 1146 m.

Die Strasse hat eine fahrbare Breite von 4,50 m (Normalien Abbildung 14); die des Steinbettes beträgt 3,70 m und die der Bankette je 0,40 m. Das Steinbett ist 0,20 m stark, die eingefahrene Bekiesung 0,10 m. Erdböschungen sind 1½ bis ¼-füssig ausgeführt, die Felseinschnitte weisen Anzüge von ⅓ bis ⅕ auf. Bei Dämmen über 2 m Höhe ist die Fahrbahn mit Radabweisern eingefasst. Ueber Stützmauern sind überall Parapetmauern oder eiserne Geländer angebracht. Längs Felseinschnitten und Futtermauern kamen an Stelle der 25 cm tiefen Strassengräben 60 cm breite gepflasterte Strassenschalen zur Ausführung.

(Schluss folgt.)

## Schweizerischer Normalienbund.

Ueber die beabsichtigte Gründung eines Schweizerischen Normalien-Bundes (S N B) ist hier bereits berichtet worden (vergl. Band LXXIII, Seite 272, vom 7. Juni 1919). Die dort angekündigte Konferenz von Vertretern der verschiedenen Verbände hat am 2. Juli 1919 in Baden stattgefunden und die Bildung dieses Schweizerischen Normalien-Bundes wurde gutgeheissen. Einem vom 31. Dezember 1919 datierten Zirkular der Normalien-Kommission des Vereins schweizerischer Maschinen-Industrieller entnehmen wir darüber die folgenden Einzelheiten:

„Den Vorsitz im Schweizerischen Normalien-Bund übertrug die Konferenz bis auf weiteres der VSM-Normalien-



Abb. 12. Strecke Km. 1,35 bis 1,47 während des Baues.



Kommission. Von dieser aus gehen deshalb die Einladungen an andere Verbände und sie verkehrt als Vertreterin des SNB mit den Normalien-Kommissionen anderer Länder.

Der Schweizerische Normalien-Bund bildet zunächst eine freie Vereinigung von schweizerischen Verbänden und

Normalienbureau und andere Verbände verkehren sollen. Diese Vertreter werden vom Vorsitzenden nach Bedarf und nach Verständigung zu SNB-Sitzungen eingeladen. Sie können später in ihrer Gesamtheit oder in beschränkter Zahl die „Schweizerische Normalien-Kommission“ bilden.

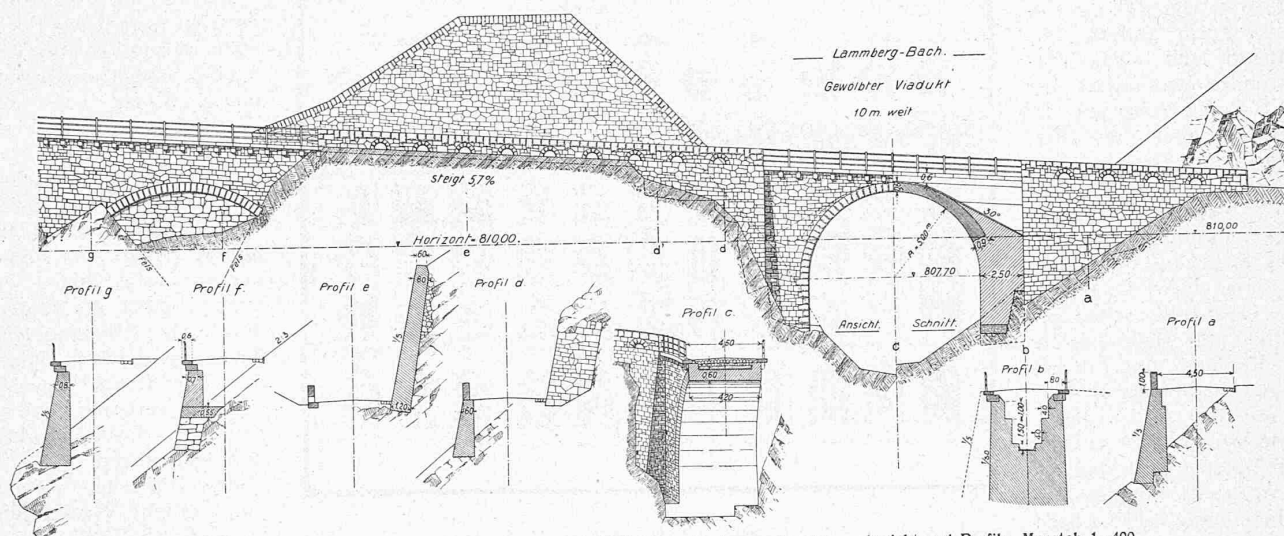


Abb. 10. Lehnbau zwischen Km. 1,35 (rechts) und 1,43 (links) in der Lammschlucht. — Ansicht und Profile, Masstab 1:400.

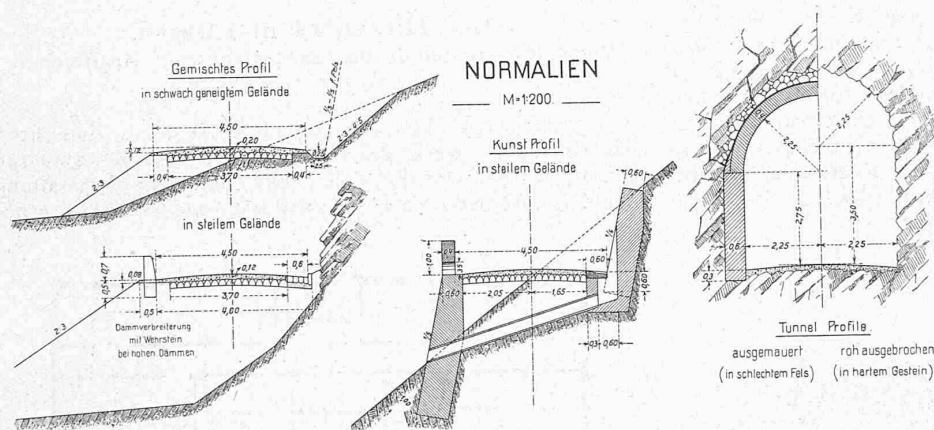


Abb. 14. Normalprofile der neuen Gemeindestrasse Schöpfheim-Flühl. — Masstab 1:200.

Behörden, die die Bedeutung der Vereinheitlichung und Vereinfachung (Normalisierung) in Technik und Industrie für die Förderung der nationalen Wirtschaft als notwendig oder wünschenswert erkannt haben. Er bezweckt die gegenseitige Verständigung, Anpassung und Zusammenarbeit der beteiligten Verbände und Behörden in allen Fragen. Ferner beteiligt er sich an den einschlägigen, durch den Krieg unterbrochenen internationalen Bestrebungen auf dem Gebiet der Normalien.

Seine Organisation ist einfach. Er hat eine ständige Zentralstelle, das *SNB-Normalienbureau* (vorläufig beim VSM-Normalienbureau). Dieses bereitet die Bestimmungen allgemeiner Art des SNB und die die ganze Technik gemeinsam betreffenden Normalien vor, und stellt sie mündlich, schriftlich oder in der Fachpresse zur Diskussion, bearbeitet sie auf Grund derselben und gibt sie nach Beschluss aus.

Die einzelnen dem Normalien-Bund angehörenden *Verbände* bezeichnen für die Behandlung aller Geschäfte des SNB einen persönlichen Vertreter, mit dem das SNB-

Die einzelnen Verbände bearbeiten ihre eigenen, d. h. „Verbands-Normalien“ selbst und bringen die Entwürfe in die für den SNB allgemein vorgesehene Form. Sie übertragen die Arbeit je nach ihrer Organisation einer ihnen geeignet erscheinenden Stelle, z. B. einer besondern Kommission oder einer Verbandsgruppe. Die Verbands-Normalien sollen so vollständig bearbeitet werden, dass sie später allgemein gültig erklärt werden können, wenn sie von allgemeinem Interesse sind oder sich im Gebrauch als derart erwiesen haben.



Abb. 13. Fertige Strasse bei Km. 1,35 bis 1,47 (vergl. oben Abb. 10 und 11).