

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103/104 (1934)
Heft: 25

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: 24.01.2026

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

INHALT: Strassen-Tunnel am Gotthardpass einst und heute. — Das Bürgerhaus in der Schweiz. — Die Verwendung von Luft als Untersuchungsmittel für Probleme des Dampfturbinenbaues. — Vom Studentenheim an der E. T. H. — Zur automatischen Verkehrsregelung. — Mitteilungen: Moderne Holzimprägnierungsverfahren. Ein extraleichter Stadtbahn-Rapidzug. Das Schweiz. Alpine Museum in Bern. Neue

Kirche in Zürich-Wollishofen. Die unterste Aarebrücke. Schulhaus in Altstetten. Personen-Schwebebahn in Grenoble. Eidg. Technische Hochschule. Sechzig Jahre. — Wettbewerbe: Blinden-Altersheim in Ricordone bei Lugano. Protestantische Kirche in Birnenstorf. Strandbad in Lausanne-Bellerive. — Nekrologe: Carlo Trepp. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine.

Band 104

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Verbandsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 25

Strassen-Tunnel am Gotthardpass einst und heute.

Der erste in der Schweiz gebaute Tunnel ist das ursprünglich 83 m lange „Urnerloch“, das die am oberen Ausgang der Schöllenschlucht, oberhalb der Teufelsbrücke, um den Felskopf des Kirchberges herumgeführte „hängende Brücke“ ersetzte, durch die gegen Ende des XIII. Jahrhunderts der Saumweg über den Gotthardpass als Nord-Süd-Alpenübergang zu internationaler Bedeutung gelangt war¹⁾. Heute sind wir durch die Gefälligkeit unseres Studienkollegen Ing Oskar Schatzmann-Peyer in Schaffhausen in die Lage versetzt, der Fachwelt das älteste Tunnelbaudokument unseres Landes nebstehend in Faksimile-Reproduktion²⁾ vorzulegen: einen handschriftlichen Original-Bericht des ersten Reisenden, der am 10. August 1708 durch das Urnerloch geritten ist. Der Bericht ist so deutlich geschrieben, dass er ohne weiteres lesbar und verständlich ist. Bemerkenswert erscheint, dass schon dieser erste Tunnel, von etwa 5 m² Ausbruchprofil, kontinuierlich, im Schichtenbetrieb gebaut worden ist, mit einem Seitenfenster zwecks Verdoppelung der Angriffsorte, dass er zwar (in zehnmonatlicher Bauzeit) Dreiviertel des Uebernahmepreises mehr gekostet, dass aber die Herren von Uri, in Anerkennung der Leistung des Unternehmers, ihm nicht nur diese grosse Kosten-Ueberschreitung (ohne Prozess!) bezahlt, sondern ihm obendrein noch 200 Thaler „dazu verehrt“ haben! Das war wirklich eine „gute alte Zeit“ — werden unsere geplagten heutigen Unternehmer denken. Vielleicht beruft sich der Eine oder Andere gelegentlich auf dieses Dokument als einen unbestreitbaren Präzedenzfall; es würde den sel. Berichterstatter sicher freuen. Doch Spass bei Seite: solche Loyalität dem Unternehmer gegenüber dürfte sich mancher heutige Bauherr zum Beispiel nehmen. Die Aufrechterhaltung einer anständigen Berufsmoral — deren Notwendigkeit ja niemand bestreitet — hängt nicht zum wenigsten ab von der Gewährung eines anständigen und gerechten Lohnes für geleistete gute Arbeit und Dienste.

Das war wie gesagt der erste schweizerische Strassen-Tunnel, gleichzeitig der älteste der Gotthardstrasse. Beim Bau der neuen Fahrstrasse (zwischen 1817 und 1830) wurde das Urnerloch entsprechend erweitert, und es kamen in der Axenstrasse längs des Urnersees wie im Tessin mehrere Tunnelstrecken und Felsgalerien zur Ausführung. Aber auch den jüngsten, modernsten Strassentunnel der Schweiz finden wir wieder am Gotthard, wir verdanken ihn dem grosszügigen Strassenausbau des Kantons Tessin, der sich um die „automobilistische“ Erneuerung der Gotthardroute, seiner Hauptverkehrsader, seit Jahren grosses Verdienst erworben hat. Die im Herbst d. J. fertig gewordene Ver-

Vericht

Von Joh. Voller, Eruo Conrad Vögler im Hof, Chambergesandten in die Fürstbischöfliche Burg Vogen, aus Inggerris den 2. Sept. A. 1708.

In dem Urner Land, wenn man von dem so genannten Schöllers Brugg einen stündlich bösen Weg gegen dem Urseren Thal hinauff reist, so zu oberst an dem Berg, um einen grossen Felsen herum eine gefährliche Brugg gefalt, welche, man hat sie wegen mit sehr oder stromer Vorposten, vielfaltig durch des ungehörigen Ueber aus dem Urseren Thal, mit Vorhilt der Meyson's Pfacht und Weg von ist weggerissen worden: Deswegen sind forndringere Jahre der Joh. Wand Uog mit einem künftlichen Entrepreneur (so von dem viel Jahre frantschisch, und hernach in dem berühmten Ca honn Schändliche Dienst gefalt), namens Pietro Muretini aus dem Mezzuffel, aber alle die Ueberseht, zu recht gegangen. Der selb sich Vornehmen lassen, dass es möglich wäre den Berg durch zu bauen, dass man dadurch einen Kont; und es sollte in demselben Jahr, wenn man ihn für das Alter 50. oder 40. Linge zu felle geben sollte. Die Herren von Uog nahen ihn selbst bald beginn Wort, und Vorstehen ihn die 40. Thaler. Daran hat er sich Vorgangnen Micheli darfinden gelien, und mit 36. Personen, die kontinuierlich, so weil es die Witterung erlögen mögen, der selbe Teil bog Berg, und der andere selbe Teil des Nachts, davon gearbeitet haben; als so der 10. Augusti zur perfection kamen, und hier die ersten gewesen, die durch diesen Berg so 7. July bereit, 8. July hat, und 41. Alfter lang ist, zu Pferd zu angestossen durchgeritten sind. Es hat ein untrüglicher Weg, aus dem Berg an den in der mitte, welcher er hat machen müssen, damit man auf beiden Seiten gegen einander arbeiten könne, und ihn das wäre es noch lang nicht ausgemacht worden. Man sagt, es habe für 1200. Thaler bezahlt gearbeitet, habe beständig 2. Thum gefalt die Instrumenten zu machen, und liegen ihn 2. Arbeiter darweg imkommen. Beweis ist, dass weil der Wein im Berg innen fäcker gewesen als er vornehm, dass es kein aufgelogter Nachgung mehr als 1200. Thaler für den darweg erlitten; welchen die die Herren von Uog, weil der Werk so wohl geworden, nicht nur willig erlöset, sondern ihm noch 200. Thaler darzu verordnet.

¹⁾ Vergl. die ausführliche Entwicklungsgeschichte von A. Trautweiler, in „SBZ“, Band 4 (Aug./Sept. 1884).
²⁾ Im Verhältnis von 7 : 6 verkleinert.