

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: 22.02.2026

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 Dampfurbinnenbaues. — Vom Studentenheim an der E. T. H. — Zur automatischen Verkehrsregelung. — Mitteilungen: Moderne Holzimprägnierungsverfahren. Ein exaltreicher Stadtbahn-Rapidzug. Das Schweiz. Alpine Museum in Bern. Neue

Kirche in Zürich-Wollishofen. Die unterste Aarebrücke. Schulhaus in Altstetten. Personen-Schwebbahn in Grenoble. Eidg. Technische Hochschule. Sechzig Jahre. — Wettbewerbe: Blinden-Altersheim in Ricordone bei Lugano. Protestantische Kirche in Birmenstorf. 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 Vereinsorgane 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 obern 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 Studien-Kollegen 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-

Veric St

Von Joh. Voller, Erbs. Erbk. Vogt im Hof,
Herrn Ge. Landen in die Freyburgische Vogt-
kammer, aus Ingeren am 2. Sept.
An 1708.

Am 1708.

In dem Urner-Land, wenn man von der so genannten Zerscher-
Brücke einen handlich bösen Tag gegen dem Urseren Thal durch-
kreist, so ist zuerst an dem Berg, um einen großen Felsen herum
eine gefahrliche Brücke gebaut, welcher, man hat sie mögen mit sehr
den Brücken Vorarbeiten, vielfachlich durch das ungeheure Wasser
aus dem Urseren Thal, mit Verzicht der Menschenkraft und Geld
von ist weggerissen worden: Deswegen sind vor einigen Jahren
der holl. Land Ury mit einem holländischen Entrepreneur (so vor
dem viel Jahre französisch, und danach mehr dem holländischen (a-
hora holländische Dienst) gestellt), namens Pietro Muretini aus dem
Moggenthal, aber allhier abgesetzt, zu erst zugezogen. Der hat
sich Vornehmen lassen, daß es möglich wäre den Berg durchzu-
brechen, daß man dadurch reisen könnte; und er wollte im ersten
Jahre, wenn man ihm für das Alter 50. oder 40. Linge-Gelder
geben wollte. Die Herren von Ury nahmen ihn alsbald beim
Wort, und vertragen ihm die 40. Taler. Aber erst hat er sich
Vorgangenen Micheli das Funde zeigen, und mit 36. Personen,
die continuierlich, so weit es die Bitterung erlauben mögen, der
selben Thier Weg, und der andern selben Thier das Nachste, daran
gearbeitet haben; also daß dieses Werk den 30. August zu
Perfection kam, und die ersten geworfen, die durch diesen Gang
so 7. St. breit, 8. St. tief, und 41. Altes lang ist. Zu erst ist
ausgeworfen durchgeritten sind. Es hat ein wenig Zeitverzug
aus dem Berg aus den in der Mitte, welcher er hat machen müs-
sen, damit man auf beider Seiten gegen einander arbeiten
könne, und ohne das wäre es noch lang nicht ausgemacht wor-
den. Man sagt, er habe für 1200. Thaler dazu gebraucht,
habe beständig 2. Thier gestellt die Instrumenten zu machen, und
tragen ihm 2. Arbeiter dazwischen im Bogen. Bewußt ist, daß
weil der Stein im Berg immer schwerer gewesen als er vermeint,
daß er nicht aufgezogene Maschine mehr als 1200. Taler für
den dazwischen gelassen; welcher die die Herren von Ury, weil das
Werk so weit gediehen, nicht mehr willig erachtet, sondern ihm
noch 200. Taler dazwischen durch.

¹⁾ Vergl. die ausführliche Entwicklungsgeschichte von *A. Trautweiler*, in „SBZ“, Band 4 (Aug./Sept. 1884).

2) Im Verhältnis von 7 : 6 verkleinert.