

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 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 Birmenstorf. Strandbad in Lausanne-Bellerive. — Nekrologie: 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 oberen Ausgang der Schöllenenschlucht, oberhalb der Teufelsbrücke, um den Felskopf des Kirchberges herum geführte „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* nebenstehend 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 Fahr-
strasse (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, mo-
dernsten Strassentunnel der Schweiz finden wir
wieder am Gotthard, wir verdanken ihn dem
grosszügigen Strassenausbau des Kantons Tes-
sin, der sich um die „automobilistische“ Erneue-
rung der Gotthardroute, seiner Hauptverkehrs-
ader, seit Jahren grosses Verdienst erworben
hat. Die im Herbst d. J. fertig gewordene Ver-

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

²⁾ Im Verhältnis von 7 : 6 verkleinert.

Bericht

Von Dr. Oberer, Geno. Conradt Voyer im Lof.
Braunfelschen in die französische Vog-
teiger, aus Inggeris am 2. Sept.

Am 1708.

In dem Unser Land, von men von der so genannten "Königlichen
Brug" ninen jährlich besten Tag gegen dem Wechsler Gel. Gewest
trifft, wo zu obrest an dem Berg, um ninen grossen Belsen Form
eine großelnde Brug gehebt, welche, man set sie mögen mit gelb
oder Röthen verhüten, willkürlich dasz des meistt Hölzer
aus dem Wechsler Gel, und verhüst das Menge, offent und tief
ein ist wogegen werden: daß selben sind französische Jedes
der Leib "Von Ury" mit einem künftigen Entrepreneur (so vor
dem viel Jahr französisch, und learned unter den französischen (Car-
horn Holländische Dienst gehabt), nemens Pietro Muretini aus dem
Meyschal, aber allfor Hölzleßt, zu recht gezungen. Der selb
sig Namenem lessor, daß so möglich wäre den Berg durch zu-
bringen, daß man leichter tragen könnte; und er welche imbrachte
son, von men ohne für das Alter 50. abz 40. Längs Tafeln
geben wolle. Die Greven von Ury nennen ihn alßbald begin
Hort, und verhüten ihm die 40. Heler. Darauf hat es sich
Vorzeugn Micheli darfinden gelassen, und mit 36. Hesphen,
die continuierlich, so weit es die Witterung erlauben mögen, die
selbe Gel brug, und der anden selba Gel auf Rechte, deren
zweckbeit gab; also daß derselbe holt den 10. Augusti zur
perfection kommen, und da die nächsten zerwischen, die dazwischen Gang
so 7. jähr berütt, 8. jähr gef., und 41. Wechsler lang ist, so sollt den
angeführten Durchgittert sind. Es hat ein mittig Gittern habt,
aus dem Berg anßen in den mitt, welches er hat machen mög-
lich, damit man auf beiden Seiten gegen einander reichten
Konne, und ohne das nicht nur lang nicht einzemeßt wer-
den. Man segt, es gäbe für 1200. Pf. fuller der zu gebraucht,
aber beständig 2. Pfennig gehabt die Instrumenten zu machen, und
sagen ihm 2. Arbeitoren der Berg umkosten. Deren 3 ist 2. deß
wiel der Stein im Berg ihnen färder geraden als er gemeint,
deß er kein anfängliche Anfang mehr als 1200. Pfennig für
den Berg verlitten; wodurch die die Greven von Ury, wörl das
holz so voll zerwischen, nicht nur willig reicht, sondern ihm
nur 200. Pfennig darzu verordnet.