

**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 war<sup>1)</sup>. 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-Reproduktion<sup>2)</sup> 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 m<sup>2</sup> 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-

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

<sup>2)</sup> Im Verhältnis von 7 : 6 verkleinert.

# Bericht

Von Dr. Ober, einer Conrad Feyer im Hof,  
Braunfelschen in die französische Reg-  
ierung, am 2. Sept.

Dr. 1708.

In dem Unerbauten Land, von dem man von den so genannten <sup>französischen</sup> Bergz mindestens besten Berg gegen den Westlichen Teil General trifft, wo zu oberst an dem Berg, um einen großen Dolmen befindet eine gesetzliche Bergz geplant, welche, man hat sie mögen mit sehr alten Brünen versorgen, willkürlich Berg des <sup>im</sup> gestime <sup>der</sup> ber aus dem Westlichen Teil, und verlässt das Mengeberg öffentl und bleibt vor ist voneinander verdeckt: Dasselbe sind französische Jahre der Zahl Land Berg mit einem französischen Entrepreneur als von dem viel Jahr französischer, und kommt unter dem brasilianischen (C. horn Holländische Dienste geplant), nemours Pietro Muretini aus dem Meißnthal, aber alle für die Bergz 50. oder 40. Längen <sup>2</sup> fahrt geben werden. Die Kosten von Bergz nennen ihn selbst beginnend, und die Kosten ihm die 40. Jahre. Darauf hat er sich vorgangenen Michelis darfinden lassen, und mit 36. Kosten, die continuierlich, so weit es die Bitterung erlauben mögen, die selbe Teil Bergz, und der andere selbe Teil das <sup>der</sup> Rechts, deren zuverlebt haben; also daß dieser Arbeit den 10. Augusti zur perfection kommen, und daß die ersten gerichtet, die <sup>der</sup> Berg Bergz bis 7. jähr bereit, 8. jähr gef., und 41. doppelter Berg ist, zu <sup>der</sup> Arbeit <sup>der</sup> angefangen <sup>der</sup> Arbeit getragen sind. Es hat ein mittig Säule auf, aus dem Berg an <sup>der</sup> in den mittel, welche er hat machen müssen, damit man auf beiden Seiten gegen einander reichten kann, und ohne das nicht nur lang nicht eingerichtet werden. Man sagt, es habe für 1200. <sup>Fl</sup> für den Berg gebraucht, sehr beständig 2. Doppelt geplant die Instrumente zu machen, und legen ihm 2. Arbeiten der Berg <sup>der</sup> können. Deren <sup>2</sup> ist 2. des <sup>2</sup>, weil der Stein im Berg ihnen <sup>der</sup> gerichtet als er bezeichnet, daß er kein einziger Berg mehr als 1200. <sup>Fl</sup> für den Berg reichten; während die die Kosten von Bergz, weil das Arbeit <sup>2</sup> soll gerichtet, nicht nur willig reicht, sondern ihm nur 200. <sup>Fl</sup> für den Berg verlangt.