

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

Artikel: Strassentunnel am Gotthardpass einst und heute
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83349>

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: 02.04.2026

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. — 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 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, Ernst Conrad Vögler im Auftr. d. Bauherrschaften in die frühesten Zeiten des Bergbaues, aus Inggerris den 2. Sept. A. 1708.

In dem Urner Land, wenn man von dem so genannten Schöllenschlucht einen schmalen bösen Weg gegen dem Urseren Thal hinauffahrt, so ist zu oberst an dem Berg, um einen grossen Felsen herum eine gefährliche Brücke gefalt, welche, man hat sie wegen mit sehr oder starker Verborgen, vielfältig durch den ungesunden Thaler aus dem Urseren Thal, mit Verhilt der Meyson's Pfand und Wege von ist weggerissen worden: Deswegen sind fordringeres Jahre der Joh. Wand Ury, mit einem künftigen Entrepreneur (so von dem viel Jahre frantzösische, und künftig im dem beirühmten Ca-horn Schändliche Dienst gefalt), namens Pietro Muretini aus dem Mezzinfal, aber alle die Aufschafft, 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 im dem Thale, wenn man ihn für das Alter 50. oder 40. Jahre zu fällen geben sollte. Die Herren von Ury nahen ihn selbst bald beginn Arbeit, und verstanden ihn die 40. Thaler. Daran hat er sich vorgangnen Micheli darfinden lassen, und mit 36. Personen, die kontinuierlich, so weil es die Witterung erlauben mögen, der selbe Teil Berg Berg, und der andere selbe Teil des Thales, davon gearbeitet haben; als so der 10. August zu perfection kamen, und alle die ersten gewonnen, die durch diesen Berg so 7. Teil bereit, 8. Teil hat, und 41. Alter lang ist, zu Pferd ihn angestossen durchgeritten sind. Es hat ein wenig Zeit vor sich, 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 aus gemacht worden. Man sagt, es habe für 1200. Thaler das zu gemacht, habe beständig 2. Thum gefalt die Instrumenten zu machen, und legen ihn 2. Arbeiter darberg imkommen. Beweis ist, dass weil der Wein im Berg innen fäcker gewonnen als er becommt, dass es kein aufgelogter Nachman mehr als 1200. Thaler für den darberg erlitten; welcher die die Herren von Ury, weil das Thale so wohl geworden, nicht nur willig erlitt, 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.

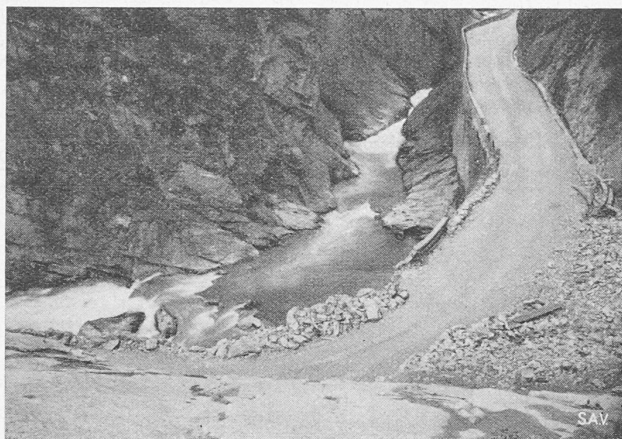


Abb. 2. Unterer Eintritt der alten Gotthardstrasse in die Piottinoschlucht.

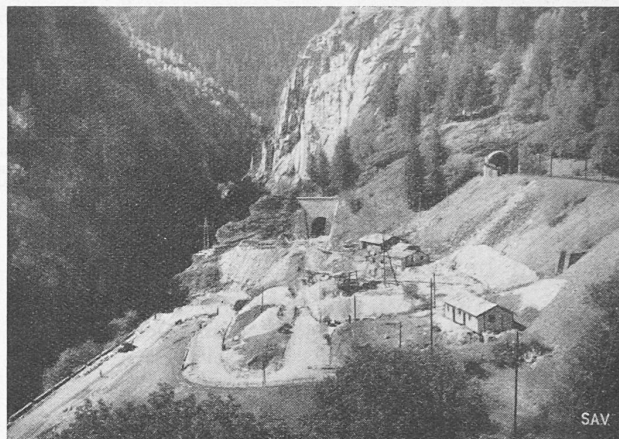


Abb. 3. Doppelkehre und Strassentunnel (rechts darüber Daziotunnel der S. B. B.).

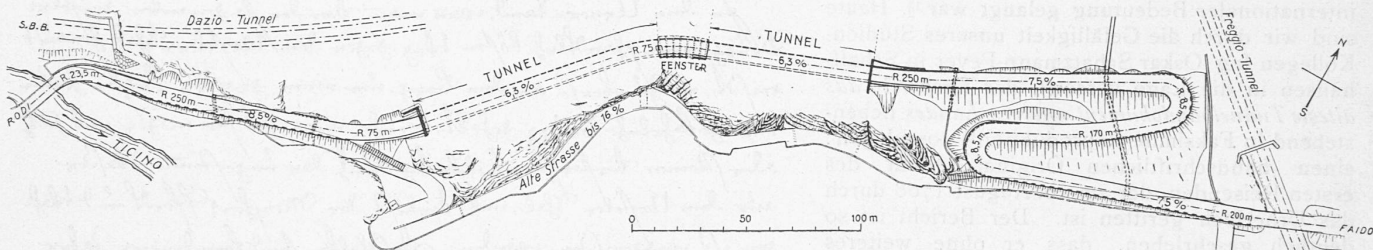


Abb. 1. Verlegung der Gotthardstrasse in der Piottinoschlucht. — Masstab 1 : 3000.

besserung der sehr steilen, schmalen und engkurvigen Strasse durch die *Piottinoschlucht* ist im Plan dargestellt in obiger Abb. 1, sowie in den Abb. 2 bis 5. In der „Autostrasse“ (Nr. 10 vom Oktober d. J.), die uns die Bildstöcke frdl. zur Verfügung gestellt hat, berichtet der Projektverfasser und Bauleiter dieser Strassenverlegung, Ing. J. Germann, ausführlich darüber; wir entnehmen seinem Bericht die nötigen Erläuterungen.

Die etwa 500 m lange, enge Schlucht mit steilen Felswänden, die den Monte Piottino in der oberen Leventina durchbricht, wurde vom mittelalterlichen Saumweg hoch über dem linken Schluchtrand umgangen; erst die bereits erwähnte Gotthardstrasse zwängte sich, dem linken Ufer des Tessinflusses folgend, durch die Schlucht steil hinauf. Ihre Kosten zu decken wurde am oberen Ende jenseits der Brücke ein besonderer Zoll, der „dazio grande“ erhoben, daher der heutige Name dieses Engpasses. Die durch Eis- und Steinschlag im Winter und Frühjahr zudem gefährdete Strasse ist nun in anderthalbjähriger Bauzeit mit einem Kostenaufwand von rd. 600 000 Fr. nordwärts verlegt worden, wie im einzelnen dem Plan Abb. 1 zu entnehmen. Die beiden Kehren (unmittelbar oberhalb des unteren Portals des Freggio-Kehrtunnels der Gotthardbahn) haben 12 m äusseren Radius; die Fahrbahnbreite der offenen Strecke beträgt 6,0 m + 0,50 m befahrbare Schale und 0,50 m talseitiges Bankett. Im 200 m langen Tunnel

von 44 m² Profilfläche ist die Fahrbahn ebenfalls 6,0 m breit, dazu kommt talseitig ein Gehweg von 1,0 m, bergseitig eine Schutzstreicheleiste von 20 cm Höhe; Tunnelbreite insgesamt 7,5 m. Als Belag dient im Freien Gneiss-Kleinpflasterung, im Tunnel zur Verminderung des Lärms Betonbelag; dessen oberste Schicht wurde einige Stunden nach dem Betonieren mit der Stahlbürste abgerieben und mit Druckwasser abgespritzt, wodurch man eine griffige Oberfläche erzielte. Der Tunnel liegt in hartem Gneiss und musste nur am unteren Ende auf rd. 20 m Länge ausgekleidet werden. In der Kurve in der Mitte wird gegen aussen eine Steinschlagrinne leicht angeschnitten, was eine teilweise künstliche Galerie mit Fenstern erforderte; sie ist mit einem 1,0 m starken Kiesbett als Schutzkissen abgedeckt, das sich bereits bestens bewährt hat.

Weitere derartige Strassentunnel sind im Ausbau-Programm der Gotthard-Südrampe vorgesehen, so in der Stalvedroschlucht unterhalb Airolo, wo schon kürzere Fels-galerien vorhanden sind, und anderwärts. Der längste Tunnel würde jedenfalls ein Scheiteltunnel zur Unterfah-rung der Gotthard-Passhöhe (2111 m ü. M.), der gegenwärtig studiert, aber kaum in nächster Zeit gebaut werden wird. Die Unwirtschaftlichkeit derartiger Alpenpasshöhen veranschaulicht Abb. 6, auf dem, dem Gotthard benachbarten San Giacomo-pass, über den ein Fusspfad aus dem italienischen (aber deutschsprachigen) Formazzatal (Domo d'Os-



Abb. 6. Das italienische „Hospiz“ auf der S. Giacomo-Passhöhe, 2315 m ü. M.

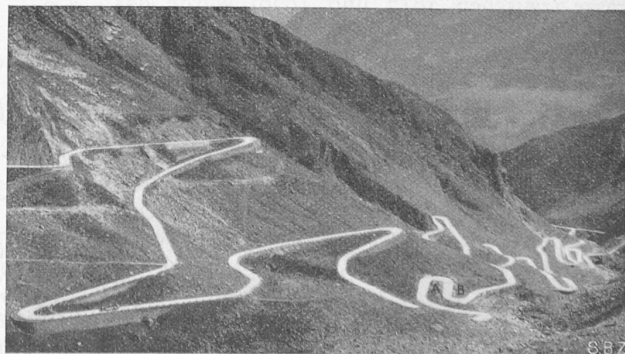


Abb. 7. Blick südöstlich auf die Gotthardstrasse Südrampe im Val Tremola.

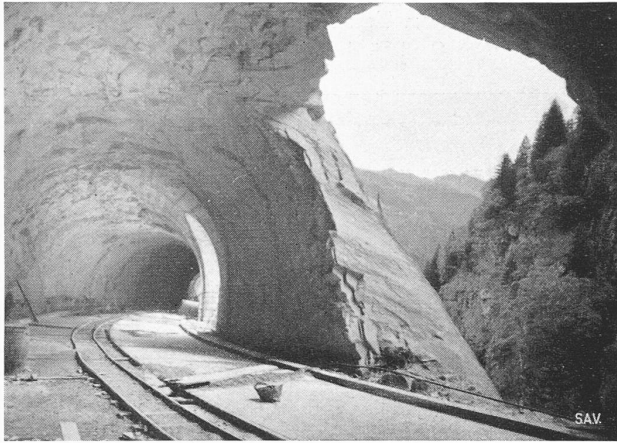


Abb. 4. Natürliches Fenster im neuen Monte Piottino-Strassentunnel.

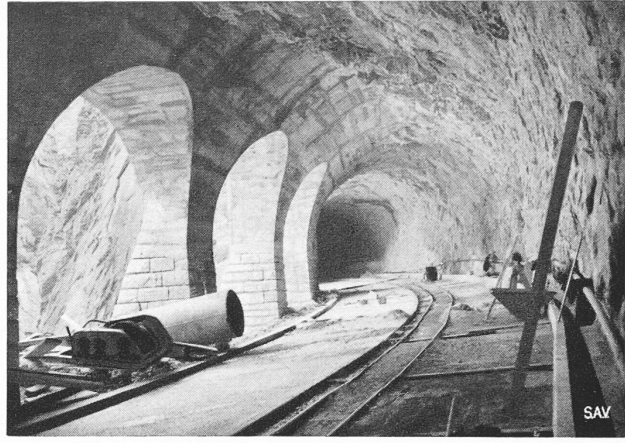


Abb. 5. Gemauerte Galerie in der 75 m-Kurve des Strassentunnels.

sola) ins Bedrettotol (Airolo) herüberführt. Was für eine erstklassige Strasse die Italiener auf diese Höhe von 2315 m ü. M. gebaut haben, mag man daran ermesen, dass es möglich war, einen alten Eisenbahn-Schlafwagen und einen Speisewagen (Kastenlänge rd. 20 m) über diese Strasse heraufzubefördern und hier als Unterkunftshaus zu verwenden, des tiefen Winterschnees wegen auf hohen Betonpfeilern. (Es soll übrigens auch bei uns Leute geben, die die Fortführung dieser Autostrasse bis zum Südportal des Gotthardtunnel für wünschbar halten.)

Ein Scheiteltunnel zur Herabsetzung der Kulminationshöhe der Gotthardstrasse wäre nach den topographischen Verhältnissen möglich z. B. zwischen Rodontboden (rd. 1970 m ü. M.) und dem obern Tremolatal (rd. 1930 m), wo er in die Kehre in Bildecke links von Abb. 7 der Strasse ausmünden würde; Tunnellänge rd. 2,5 km, Scheitelsenkung rd. 130 m, also ein unbedeutender Gewinn. Wollte man die ganzen Val Tremola-Serpentinen ausschalten, so ergäbe sich ein Tunnel zwischen der Gegend beim Mätteli (ca. 1730 m) und dem Südfuss der Tremolastufe bei Motto di dentro (1700 m), mit einer Scheitelhöhe von etwa 1750 m ü. M. bei nicht ganz 6 km Länge, also 360 m Scheitelsenkung und eine sehr erhebliche

Verkürzung. Vergleichsweise haben wir in Abb. 8 die Alpenübergänge Gotthard, Bernhardin und Julier aufgezeichnet, beim Bernhardin auch den projektierten Tunnel mit 1660 m Scheitelhöhe, 4,9 km Länge und rd. 11 Mill. Fr. Baukosten (2250 Fr./m) bei 6,3 m lichter Weite und (angenommener) Ausmauerung auf halbe Länge. Die Verkürzung würde etwa 7 km betragen, der für Ganzjahrsverkehr wichtigste Gewinn aber wäre die Senkung der Portale in Regionen von etwa 1600 m Meereshöhe, die heute schon von der Eidg. Post auch im Winter regelmässig und mühelos befahren werden. — Wir müssen es uns für heute versagen, näher auf diese Abkürzungs- und Tieferlegungsprobleme der Alpenstrassen einzutreten, werden dies aber im kommenden Jahr anhand konkreter Beispiele im Zusammenhang mit dem Ausbau-Programm der schweizerischen Alpenstrassen tun.

In den Vergleichsprofilen in Abb. 8 ist zu beachten, dass der Julier den Alpenfuss in Chiavenna endgültig erreicht, während die Gotthardroute und der Bernhardin in Richtung Como-Mailand noch den Monte Ceneri überwinden müssen, dessen Passhöhe mit 556 m eine Gegensteigung aus der Tessinebene (211 m ü. M.) von 345 m erfordert.³⁾ Diese Ceneristrasse ist erbaut worden 1802/05 durch den Tessiner Ingenieur Giulio Pocobelli, der auch die Strassen über den Bernhardin und durch die Via mala gebaut; sie hatte eine Breite von 7 m, eine Maximalsteigung von 9%, aber auf der Nordrampe verschiedene Schleifen mit Kehren von nur 8 m Radius, bzw. 24 m äusserem Durchmesser. Sie ist nun mit 6,50 m befestigter Fahrbahn + 0,50 m befahrbarer Schale ausgebaut worden, mit kleinsten Radien von 75 m, kleinstem Aus-

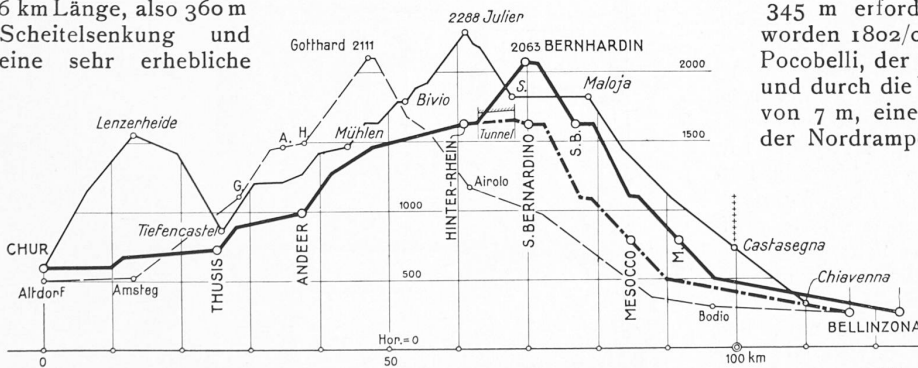


Abb. 8. Vergleich der schweiz. Alpenpässe Gotthard, Bernhardin (strichpunktiert Verkürzung durch Tunnel) und Julier.

³⁾ Andererseits ist dem Julier nordwärts über die Lenzerheide eine verlorene Steigung von rd. 700 m vorgelagert.

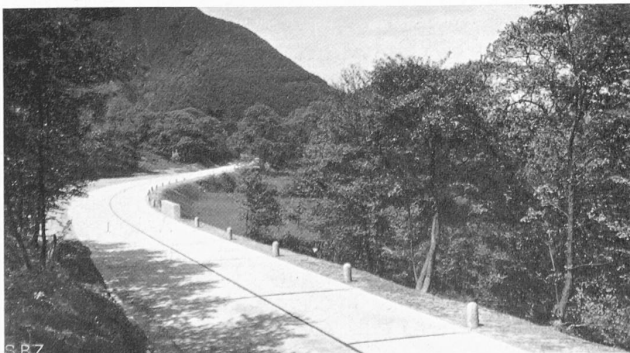


Abb. 9. Betonstrasse Ceneri Nordrampe, nahe der Passhöhe.

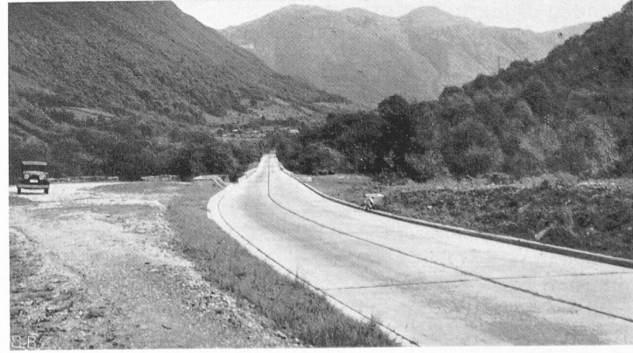


Abb. 10. Betonstrasse mit Griffbelag Ceneri Südrampe, bis 9% Neigung.

Aus: Das Bürgerhaus in der Schweiz. — Band XXVI: Kanton Tessin, Sottoceneri.

Herausgegeben vom Schweizer Ingenieur- und Architekten-Verein. — Orell Füssli Verlag, Zürich.

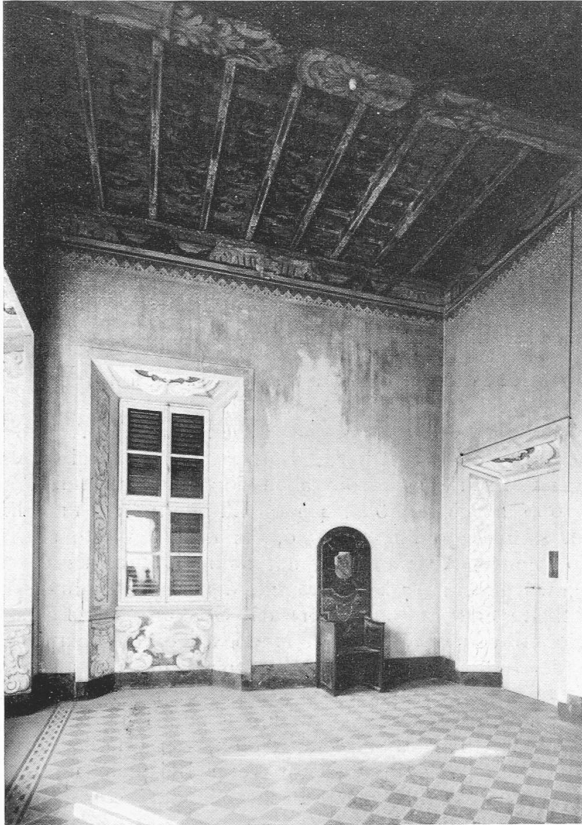


Abb. 3. Balerna, Villa vescovile. Saal im Obergeschoss.

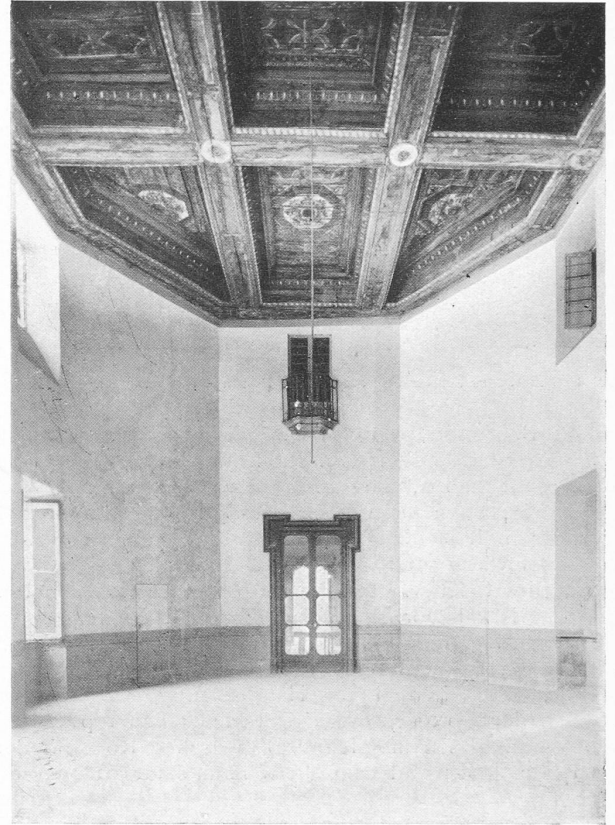


Abb. 4.

senraddurchmesser der Wendeplatten von 34 m, ferner mit Verbreiterung der Fahrbahn bis auf 8 m in allen Kurven unter $R\ 200\ m$ und mit Ueberhöhung in den Kurven im Verhältnis zum Radius bis auf max. 8%, in den Kehren bis auf 12% Querneigung⁴⁾. Die ganze Umbau-strecke von 8,55 km erforderte rd. 60 000 m³ Materialbewegung, 19 000 m³ Mauerwerk und rd. 60 000 m² Fahrbahnbelag, wovon 19 600 m² in Eisenbeton, der Rest Granitpflasterung. Der durch Ing. Alessandro Antonietti geleitete, mustergültige Bau erforderte 2,26 Mill. Fr., bezw. 265 000 Fr./km, wovon 123 000 Fr./km auf Betung und Belag entfallen. Die durch die Betonstrassen A.-G. Wildegg bis zu 9% Neigung ausgeführte griff-rauhe Betondecke kostete 11,60 bis 12 Fr./m². Sie hat sich seit 1932 bestens bewährt; die Abb. 9 und 10 zeigen Beispiele davon.

Damit sind wir unversehens im Sottoceneri, dem sonnigen Südzüpfel unseres Landes angelangt, der nicht nur der neuen Strassen, sondern auch der alten Architektur wegen bemerkenswert ist, wie aus den folgenden Bildern hervorgeht.

Das Bürgerhaus in der Schweiz, XXVI. Band: Tessin I, Sottoceneri.

Aus dem vor kurzem erschienenen ersten Tessinerband des „Bürgerhaus in der Schweiz“ (siehe unter Literatur am Schluss dieser Nummer) zeigen wir aus der reichen Fülle des Gebotenen einige Illustrationsproben von weniger bekannten Objekten. Die beiden Abbildungen auf Seite 289 stammen aus zwei benachbarten Häusern der Familie Oldelli in Meride, einer Ortschaft am Monte S. Giorgio, die, glücklicher als andere Tessinerdörfer, bisher

⁴⁾ Vergl. den Plan in Abb. 35 von Bd. 99, S 287* (28. Mai 1932).

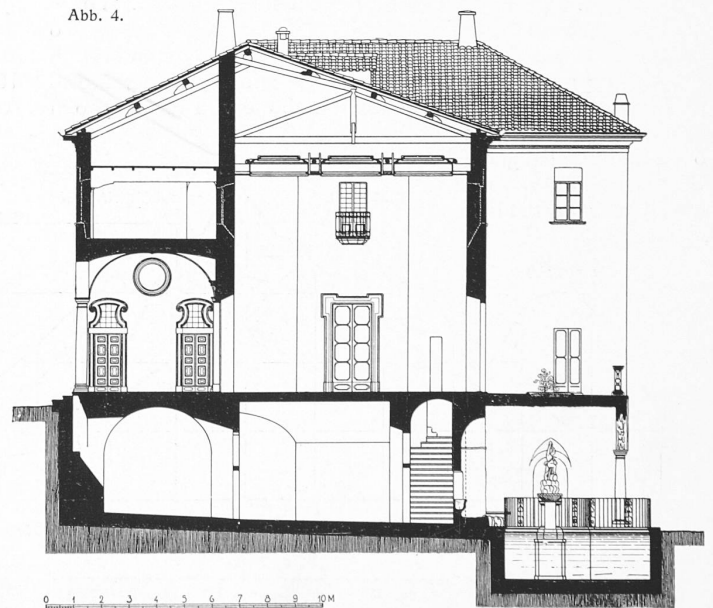


Abb. 4 und 5. Castel San Pietro, Villa di Loverciano. Saal und Schnitt 1 : 250.

ihre Eigenart bewahren konnte. Es ist kaum glaubhaft dass so prunkvolle Gestaltung wie die Balustrade Abb. 2 schon ursprünglich für eine so bescheidene Umgebung vorgesehen war, denn sie zierte ein anspruchloses Höfchen dieser wenig bekannten Häusergruppe. Abb. 1 gibt einen Einblick in den grösseren, für den südlichen Teil des Tessin charakteristischen Vorhof zwischen Strasse und Haus.

Abb. 3 zeigt das Innere eines Saales in der Villa vescovile in Balerna, die zu Anfang des 18. Jahrhunderts durch den Architekten Carlo Francesco Silva (1661 bis 1726) erbaut wurde im Auftrag von Francesco Bonesana, Bischof