

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75/76 (1920)**

Heft 5

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

INHALT: Die Gemeindestrasse Schüpfheim-Flühli durch die Lammschlucht im Kanton Luzern. — Schweizerischer Normalienbund. — Der Hirzenhof in Luzern, Verwaltungsgebäude der Zentralschweiz, Kraftwerke. — Eidgenössische Technische Hochschule. — Miscellanea: Kanalisierung der Holländischen Maas. Neues Dampfkraftwerk in Gennevilliers bei Paris. Ueber Wirtschaftspolitik und Ausbauprogramm der Schweiz-

rischen Kraftübertragungswerke A.-G. Nachfolger Gurlitts. Elektrizitätswerk Basel. — Konkurrenzen: Wiederaufbau des „Temple National“ in La Chaux-de-Fonds. Saalbau und Volkshaus in La Chaux-de-Fonds. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Bernischer Ing.- und Arch.-Verein. Zürcher Ing.- und Arch.-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung. Tafeln 6 und 7: Der Hirzenhof in Luzern.

Band 75.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 5.

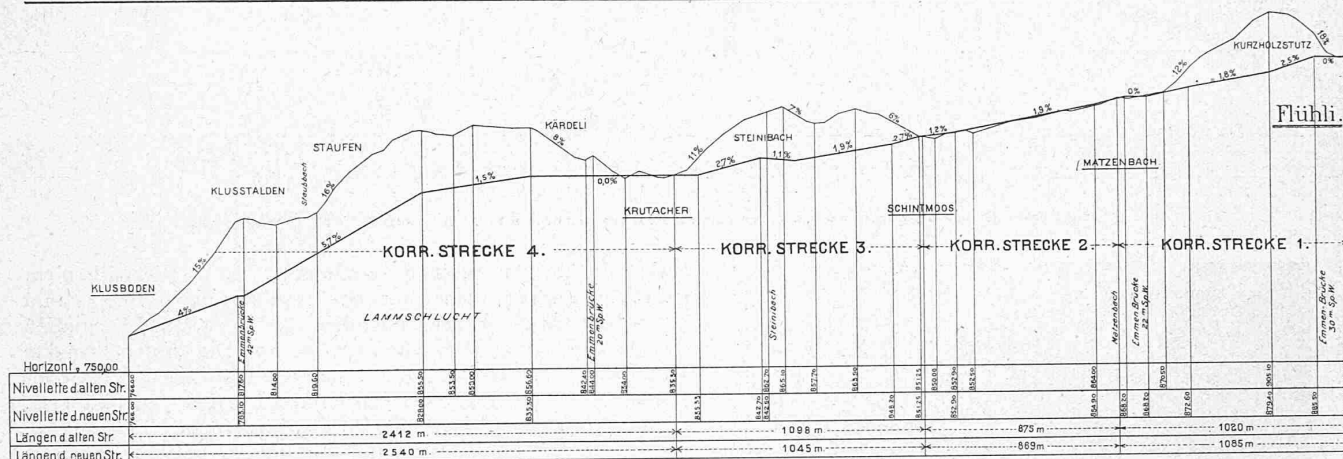


Abb. 2. Längenprofil der alten und der neuen Gemeindestrasse Klusboden-Flühli. — Längen 1:30 000, Höhen 1:3000.

Die Gemeindestrasse Schüpfheim-Flühli durch die Lammschlucht im Kanton Luzern.

Von Kantonsingenieur J. G. Fellmann, Luzern.

In den letzten zehn Jahren ist im Kanton Luzern eine Anzahl neuer Strassen gebaut worden, von denen das Teilstück der Gemeindestrasse Schüpfheim-Flühli durch die Lammschlucht in erster Linie Erwähnung verdient, da es sowohl allgemeines wie spezielles technisches Interesse bietet (Uebersichtskarte Abb. 1, S. 49).

Baues der neuen Strasse verschwunden; die Steilrampen sind beseitigt und die Strassenbreite ist dem gegenwärtigen Verkehrsbedürfnis angepasst worden (Längenprofile Abbildung 2). Wenn es etwas lange gegangen ist, bis die Bewohner von Flühli und Sörenberg zu einer besseren Strassenverbindung mit der Bahnstation Schüpfheim gekommen sind, so muss die Schuld hieran den grossen Kosten zugeschrieben werden, die eine rationelle Verbesserung zur Folge haben musste. Aus diesem Grunde ist es auch nicht möglich gewesen, die Korrektion oder besser

gesagt die Neuanlage der 7411 m langen Strassenstrecke von Schüpfheim bis Dorf Flühli in einem Zuge zu bauen. Der etappenweise Bau umfasst folgende fünf Abschnitte:

1. Flühli Dorf bis Matzenbach,
 2. Matzenbach „ Schintmoos,
 3. Schintmoos „ Krutacher,
 4. Krutacher „ Klusboden,
 5. Klusboden „ Landbrücke
- (Einmündung in die Kantonstrasse bei Schüpfheim, vergl. Karte Abb. 1).

Hiervon sind bis heute nur die Abschnitte 1, 3 und 4 neu gebaut worden und zwar Strecke 1 in den Jahren 1903/04, Strecke 3 in 1908/09 und die Strecke 4, die Gegenstand unserer Bersprechung sein soll, in den Jahren 1913 bis 1916. Die Korrektion der Abschnitte Matzenbach-Schintmoos und Klusboden-Landbrücke, bei denen das alte Tracé zumeist beibehalten werden kann, ist weniger dringend und bleibt einer spätern Zeit vorbehalten. Der Neubau der Strecken 1

und 3 ist in Verbindung mit der Emmenkorrektion zur Ausführung gelangt, wogegen die Strasse Klusboden-Krutacher, durch die Lammschlucht, unabhängig erstellt wurde. Ueber die verschiedenartigen Verhältnisse der alten und der neuen Strasse, in Bezug auf Längen und Steigungen, geben die Abbildungen 2 und 3 (Lageplan der



Abb. 6. Eintritt der neuen Strasse in die Lammschlucht, Blick talwärts, mit Klusstaldenbrücke.

Früher musste der Verkehr von der Station Schüpfheim nach dem Tale der Waldemme auf einem beschwerlichen, kaum drei Meter breiten Fahrsträsschen abgewickelt werden. Die grossen Steigungen und Gegengefälle bis zu 17% verunmöglichten den Transport schwerer Lasten. Heute sind diese ungünstigen Verhältnisse zufolge des