

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **37/38 (1901)**

Heft 11

PDF erstellt am: **17.05.2024**

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: Der Bau der Klausenstrasse. — Rückblick auf die deutsche Bauausstellung in Dresden. — Restauration des Rathauses in Liestal. — Graphische Lösung höherer algebraischer Gleichungen. — Miscellanea: Versuche an einer 300-pferdigen de Laval-Dampfturbine. Der Tunnel der elektrischen Untergrundbahn am Potsdamer Platze in Berlin. Glimmer und Oel als Isolatoren. Monatsausweis über die Arbeiten im

Albula-Tunnel. Strassenbeleuchtung der nordamerikanischen Städte. Neuerungen an Nadelwehren. — Konkurrenzen: Primarschulhaus in Moutier. Stadthaus in Riga. — Nekrologie: † Adolf Funke. † H. Brändli. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidg. polytechnischen Schule in Zürich: Stellenvermittlung.

Der Bau der Klausenstrasse.¹⁾

Von Prof. F. Becker.

Die Entwicklung des Strassenbaues in den Schweizeralpen steht in engstem Zusammenhang mit der Entwicklung des staatlichen Lebens in der Schweiz. Von jeher war die Existenz unseres Landes an das Vorhandensein von über die Alpen führenden Pässen geknüpft, zunächst in wirt-

des Besitzes und der Bewachung des Splügen, Gotthard und Simplon wegen sich zusammenschlossen, so wird die Schweiz auch einmal die Hüterin sein dreier grosser Alpenbahnen, an welche Hut sich in Zukunft nicht zum geringsten Teile ihre staatliche Selbständigkeit knüpfen wird. (Das Wallis wurde seinerzeit der neutralen Schweiz zugesprochen, um die wichtige Alpenstrasse des Simplon nicht in französische oder in italienische Hand zu geben; die gleichen Interessen bestehen für die mitteleuropäischen Staaten auch in Bezug auf Gotthard und Splügen.)

Ueberblicken wir ganz kurz die Geschichte des Alpenstrassenbaues in der Schweiz. Die erste moderne Alpenstrasse auf schweizerischem Gebiet bauten nicht die Walliser oder Eschenthaler, sondern der grosse Franzosenkaiser, im Jahre 1800, und zwar als Militärstrasse, die grossen politischen Zwecken diente. Der Simplon bildet den tiefsten Einschnitt in den Centralalpen (Meereshöhe von Brieg 684 m, Passhöhe 2010, Crevola bei Domodossola 337 m, Entfernung der Endpunkte in der Luftlinie 30 km). Sobald einmal eine solche Öffnung in der Alpenkette geschaffen war, mussten andere folgen, da sich der Verkehr weiterer Gebiete von diesen ab und zu sehr nach dem geöffneten Passe hinziehen konnte. Vor allem hatten die Oesterreicher, welche im Besitze der Lombardei waren, und die Bündner ein Interesse, nun auch Strassen zu bauen. Es folgten so die Strassenbauten über den Bernhardin 1818, Julier 1820, Splügen 1823 und Maloja 1827. In die gleiche Zeit — 1820 bis 1825 — fällt auch der Bau der Stilsferjochstrasse,

nachdem das Münsterthal der Schweiz zugefallen und damit das Wormser-Joch (Umbrail) für die Oesterreicher gesperrt war, die nun ihrerseits keine direkte Verbindung mit dem Veltlin hatten.

Nun war auch der Verkehr über den centralen Teil der Alpen gefährdet und in den Jahren 1820—1830 wurde von



Photogr. Gebr. Wehrli, Kilchberg.

Aetzung von Meisenbach, Riffarth & Cie.

Fig. 1. Urnerboden mit Blick gegen den Klausenpass.

schaftlicher, dann auch in politischer Beziehung. Ein hervorragender Geschichtsforscher der Neuzeit, Professor Schulte in Breslau, nennt die Schweiz geradezu einen Pass-Staat, d. h. einen Staat, dessen Bildung durch das Aufkommen eines Verkehrs über die Alpenpässe bedingt ist. In der That: verfolgen wir beispielsweise die Geschichte des ernerischen Staatswesens bis in die ersten Anfänge, oder diejenige der drei Bünde in den rhätischen Alpen, so sehen wir, wie zuerst Genossenschaften entstanden sind, deren Einigungspunkt der sich entwickelnde Verkehr auf den das Land durchziehenden Pässen und Wegen bildete, Weg-Genossenschaften, Ruthner- oder Rottengemeinden, welche von diesem Verkehre lebten und allmählich, namentlich in ihrem Zusammenschlusse aus reinen Verwaltungsgenossenschaften zu politischen wurden. Der Befreiungskampf der Waldstätte und die damit in Verbindung stehenden Bündnisse und Eroberungen hatten als praktischen Hintergrund den Besitz der Handelsstrasse von Como über den St. Gotthard nach Reiden, Zofingen und Basel. So werden die Alpenpässe und die zu ihnen führenden Wege die Pfade, auf welchen wir der Staatenbildung in unserem Lande nachforschen können, und heute sind die Alpenstrassen die Skala, an der wir das Wachstum und die Kräftigung der modernen Schweiz ablesen können.

Die Strassen sind immer ein Wertmesser für den betreffenden Staat. Es ist kein Zufall, wenn das starke römische Reich Strassen, namentlich auch Alpenstrassen baute, die schwachen Reiche des Mittelalters nichts mehr thaten und erst wieder die Neuzeit ihrer Kraft das Werk der Römer aufnahm. Für die Schweiz mit sehen wir, dass sie erst nach 1848 als Land Strassen baute, entsprechend ihrer Kräftigung, und wie sie nunmehr auch die Eisenbahnen übernehmen kann. Es sind dies gewissermassen Naturprozesse. Wie die Bündner, Urner und Walliser



Photogr. Gebr. Wehrli, Kilchberg.

Aetzung von Meisenbach, Riffarth & Cie.

Fig. 2. Unterschächen mit dem Klausenpass und der neuen Strasse.

den Ständen Uri, Luzern, Basel, Solothurn und Tessin die Gotthardstrasse gebaut. Das war eine Periode der internationalen Bestrebungen im Alpenstrassenbau; ihr folgte eine Periode interkantonalen und kantonalen Strassenbauten, bei welchen nun auch der Bund mithalf.

In dieser Periode entstanden die Strassen über Furka

¹⁾ Bd. XXXV, S. 248.