Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **116 (1998)**

Heft 16/17

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Alte und neue Teufel

Der Weg durchs Urnerland und über den Gotthard Richtung Süden ist seit alters Gegenstand von Sagen und Legenden. Bedingt durch die kurzen – und im Norden gar schiffbaren – Zufahrtswege zum Alpenpass Gotthard fiel die Wahl früh auf diese Route. Die Schwierigkeiten bei der Errichtung des Wegs allerdings waren gross, so gross, dass manchmal gar der Teufel seine Hand im Spiel haben musste, um ihnen gehörig Ausdruck zu verleihen. So im 16. Jahrhundert anlässlich der Einweihung einer der ersten gewagteren Infrastrukturbauten, der Teufelsbrücke über die Schöllenenschlucht. Es ist bekannt, dass das damalige Einweihungsfest nur bedingt fröhlichen Charakters war; insbesondere einem Geissbock soll die Brücke gar zum Verhängnis geworden sein.

Erst lange Zeit später begann das schrittweise Absenken der Passage, das einige der Naturgefahren zu umgehen erlaubte. Statt des nur im Sommer benützbaren weiten Wegs über den Pass eröffnete ab 1882 der Gotthardtunnel die Möglichkeit, nicht nur den Pass, sondern auch das Engnis Schöllenen in der Eisenbahn zu unterqueren. Die Teufelsbrücke verlor ihre Bedeutung, die erste ganzjährige Verbindung existierte. Weitere hundert Jahre später folgte der Strassentunnel. Seither hält die Beschleunigung des Ausbaus – zumindest, was die Debatten anbelangt – an. Die Neat soll als Flachbahn noch einmal tiefer ansetzen; die freie Sicht aufs Mittelmeer scheint doch noch Tatsache zu werden.

Das Urnerland und seine Wegbauten sorgen daher auch in der Neuzeit immer wieder für Berichte – so beispielsweise bei uns. Sei es nun die Reussbrücke Wassen, deren einer Pfeiler wieder angehoben werden musste, oder sei es der Einsatz eines kathodischen Korrosionsschutzes.

In der vorliegenden Ausgabe werden die Instandsetzungsmassnahmen an einem ganzen Autobahnabschnitt ausführlich dargelegt. Der betreffende Abschnitt ist seit den mittleren 70er Jahren in Betrieb, besonders befahren aber ist er natürlich seit der Eröffnung des Gotthardautotunnels. Seither benützt eine jährlich wachsende Anzahl von Fahrzeugen die Transitstrecke Urnerland. Als die Strasse projektiert wurde, dachten die daran Beteiligten, dass die Verkehrsentwicklung entsprechend der erstellten Szenarien gedeihen würde. Die beiden (falschen) Prognosen sagten eine rasante Zunahme der Schweizer Wohnbevölkerung und einen nur moderaten Anstieg des Verkehrsaufkommens voraus. Zudem lag die Schweiz mit der Realisation ihres Autobahnnetzes hinter anderen Staaten zurück. Unter der Devise «rasch und billig» – wie der Kantonsingenieur auf der nächsten Seite ausführt – mussten die Bauten erstellt werden. Dass dabei Ausführungsmängel und Projektierungsfehler resultierten, mag nicht erstaunen. Tatsache ist, dass die Autobahn nicht gerade lange dem Zweck dienen konnte, für den sie gebaut worden war.

Zerstörten in früheren Zeiten Lawinen, Rüfen, Murgänge und Hochwasser die mühselig zustande gebrachte Verkehrsverbindung, so ist es heute der Verkehr selber, der die Zerstörung seiner Weggrundlagen betreibt. Die Abnützung durch die enorme Verkehrsmenge und der dieser Menge entsprechende Tausalzeinsatz, der die wintersichere Verbindung für alle und jederzeit erst ermöglicht, erodieren die Stahlbetonbauten. Wie diesen neuen Teufeleien heute begegnet wird, darüber informieren wir auf den nächsten 34 Seiten.

Martin Grether