Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 17 (1927)

Heft: 51

Artikel: Autostrassen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-647717

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: 11.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Däm isch aaghulfe gsi, nüt het er lieber gmacht, as chly mit em Charen im Dorf desume z'trappen u d'Gwungernase z'fuettere. Er het öppe ne Viertelstung bruucht, bis er wieder isch ume gsi.

Der Schang macht ds Bageet uuf u hets am Meischter zueche: „Nähmit der mer ou einen ab?"

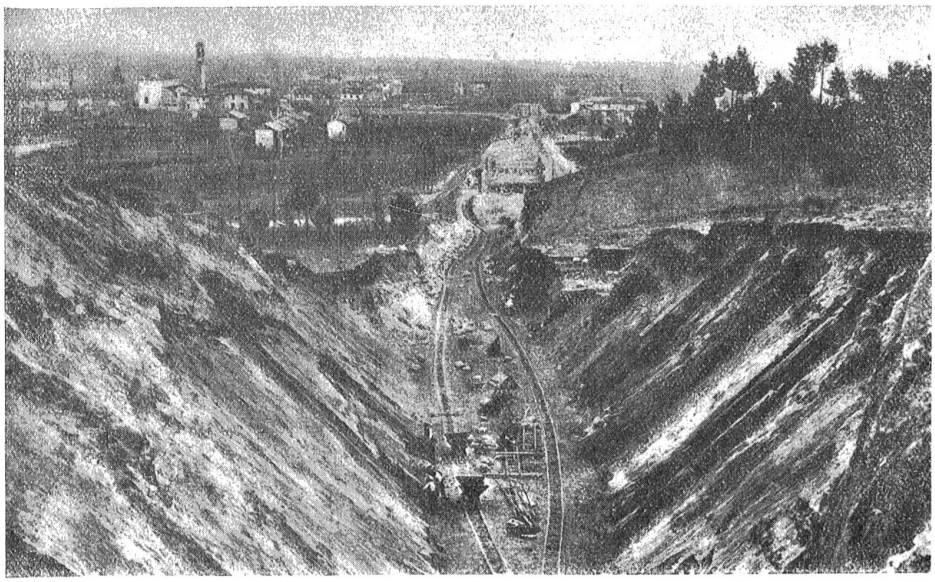
„Dankheigisch!" seit der Meischter, zieht eine vüren u zündtet es Hölzli a.

„U du, Gödeli?"

„Jä, häb Sorg", lachet der Jakob, „sünsch macht er is ume en Ybrochete näben Ampos!"

„Kei Chummer, die Hüehner, wo d'Stümpe lege, frässe kener Roßhaar!" guglet der Schang.

Der Lehrbueb het scho aazündtet gha. Er het e Zug gno, u du seit er: „Mm — i rouke sünsch stercher!"



Die Durchschneidung großer Erdmassen als erstes Baustadium der Automobilstraße.

Autostraßen.

Das Auto und die Landstraße.

Die Entwicklung des Autos zum herrschenden Verkehrsmittel bringt es mit sich, daß die heutigen Straßen den Anforderungen nicht mehr genügen, die das Auto an sie stellt. Sie sind eben für die Fußgänger und die Pferdefuhrwerke und nicht für die Motorfahrzeuge gebaut worden, und auch wenn sie unter großem Kostenaufwand an den Autoverkehr angepaßt wurden, haften ihnen noch alle Mängel der alten Landstraße, wenn auch in gemilderter Form, an.

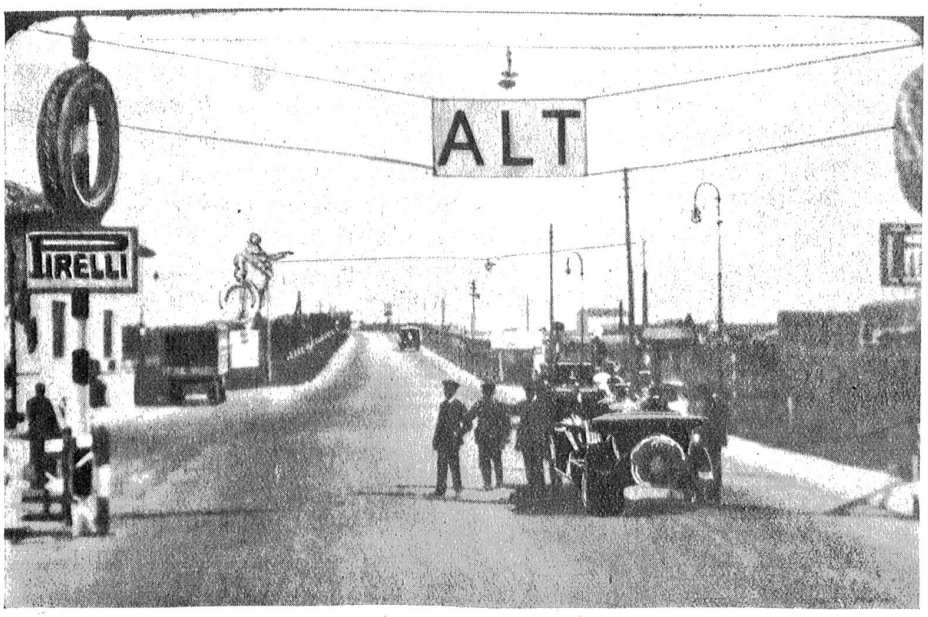
Welches sind diese Mängel? Der am meisten in die Augen springende ist die Staubentwicklung; er ist auch bei asphaltierten Straßen nicht ganz behoben. Dann ist selten eine Straße so angelegt, daß sie dem Automobil erlaubt, die ihm innewohnenden Schnelligkeitsvorteile ganz auszunutzen. Die meisten gehen den Ortschaften nach, oft in sehr engen Kurven, führen durch die belebtesten Wohnquartiere und sind voller Niveauübergänge mit ungezählten Gefahrmomenten für die Fahrer und andern Straßenbenutzer.

Diese Mängel der Landstraße machen die restlose wirtschaftliche Ausnutzung des Autos in unserer Gegend unmöglich. Sie legen den Bau von eigens für den ungemischten Autoverkehr geschaffenen Autostraßen nahe.

Die italienischen Autostraßen.

Im Bau von Autostraßen ist das fascistische Italien bahnbrechend vorausgegangen. Schon vor Jahren gründete dort der Ingenieur Puricelli eine Gesellschaft, die sich die Erstellung von Autostraßen zunächst in Oberitalien zur Aufgabe stellte. Bereits 1925 konnte die Autostrada Mailand-Varese dem Verkehr übergeben werden. Von ihr abzweigend wurden Teilstücke weitergeführt, das eine nach Como und ein anderes nach Sesto-Calende. Und diesen Herbst endlich wurde die 48 Kilometer lange Autostraße Mailand-Bergamo eröffnet. Insgesamt besitzt nun Oberitalien 132 Kilometer Autostraßen, alle von Mailand ausgehend.

Diese Autostraßen sind 8 bis 11 Meter breit, also für 3 oder 4 Spuren eingerichtet, eingefriedet und ohne Niveauübergänge; sämtliche Eisenbahnlinien und Straßen, die die Autostrada schneiden, sind über- oder unterführt, bezw. über- oder unterfahren. Ja ganze Ortschaften sind — wo sie nicht zu meiden waren — unterfahren, wie das Beispiel von Ogliate auf der Strecke Mailand-Sesto-Calende zeigt. Die lombardischen Autostraßen durchschneiden die Ebene in fast schnurgerader Linie; sie weisen keine Kurven unter 500 Metern auf. Die Zubringerwege münden so, daß ein Zusammenstoßen der einfahrenden mit den daherfahrenden Autos unmöglich ist; denn selbstverständlich wird im „sens unique" gefahren; ein Kreuzen oder Kollidieren entgegengesetzt fahrender Wagen ist praktisch ausgeschlossen. Da die Breite der Straße auch das Ueberholen gefahrlos macht, kann der Fahrer die besten Geschwindigkeiten aus seinem Wagen herausholen. Man liest, daß die Strecke Mailand-



Die Einfahrt von Mailand und der Beginn der Automobilstraße.

Ein typisches Beispiel bei einer Ortsunterführung bei der Ortschaft Olgiate auf der Strecke Mailand-Sesto-Calende.

Varese mit 53 Kilometern Länge in einer halben Stunde gefahren wird.

Der Verkehr wird durch Signalzeichen geregelt. An den Zugängen sind Stationen eingerichtet, die von einem Stationsmeister bedient werden. Hier kauft man die Fahrkarten und kann man sich mit Benzin versehen. Die italienischen Autostraßen fordern für ihre Benützung eine Gebühr von ca. 7½ Rappen pro Wagenkilometer. Es gibt aber auch Dutzendkarten, Wochen-, Monats- und Jahreskarten, die die Fahrten noch billiger machen. Diese Benützungsgelder genügen bei einem Verkehr von 700 Wagen im Tage zur Deckung der Unterhaltungskosten und für eine ordentliche Kapitalverzinsung. Diese Verkehrsziffer soll schon im ersten Jahre des Betriebes erreicht worden sein, und heute scheint die Rentabilität der italienischen Autostraßen bereits sicher zu stehen. Herr Puricelli mißt auch dem Umstande, daß seine Autostrada, weil mit Betonunterbau und Bitumüberzug versehen, die Pneus und überhaupt das ganze Fahrzeug schont, große wirtschaftliche Bedeutung zu. Er berechnet die Einsparungen am Auto mit 10 bis 30 Prozent. Ein wirtschaftlicher Gewinn liegt sicher auch in der Zeitersparnis, die ja in vielen Fällen für den Geschäftsmann Geld bedeutet. Die Mailänder Industriellen und Kaufleute benutzen die Strada, um am Wochenende zu ihren Landhäusern am Langensee und Comersee zu gelangen.

Die geplante Autostraße Hamburg-Genua.

Deutschland besitzt in seiner eigens für das Auto erbauten Chaussee Berlin-Potsdam und im „Nürburgring" in der Eifel seine ersten Autostraßen. Es bestehen auch schon Projekte für Verbindungen zwischen Mannheim und Heidelberg und Köln und Düsseldorf.

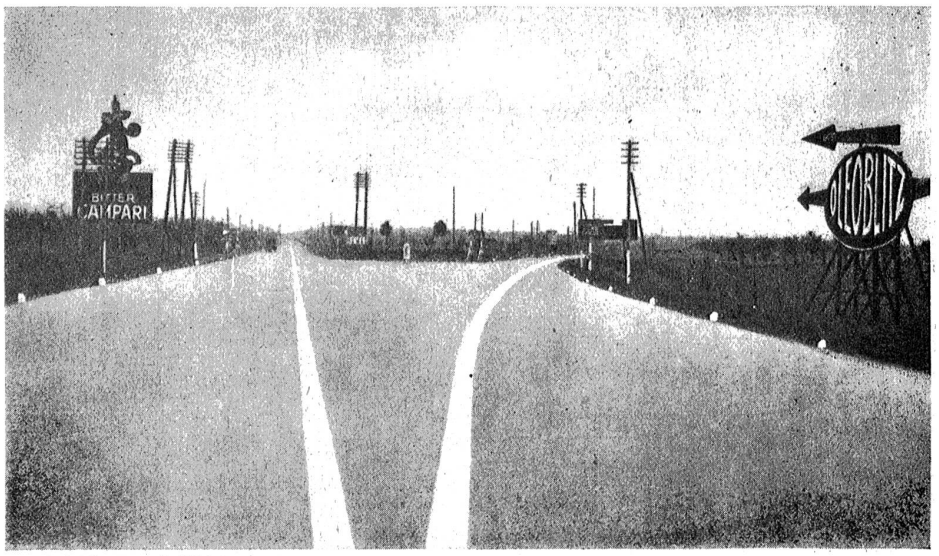
Das großzügigste in Deutschland lancierte Projekt für eine Autostraße aber ist das von Hamburg über Frankfurt nach Basel, das in seinem Endziel eine Verbindung mit Genua durch die Schweiz hindurch anstrebt. Bereits hat sich ein Studienverein gebildet, der die Bezeichnung „Hafraba" führt nach den Anfangsbuchstaben der End- und Mittelpunkte des deutschen Teiles des Projektes. Der Verein verfügt über so viel Mittel und Hilfskräfte, daß er bereits mit Plänen an die Oeffentlichkeit treten konnte. Diese betreffen die Teilstrecken, die zuerst in Angriff genommen werden sollen. Man will zuerst die wirtschaftlich sichersten Stücke bauen, aus deren Rentite sich mit den Jahren die Mittel zum Bau der fehlenden Strecken ergeben sollen. Daß es sich dabei nicht um eine Utopie, sondern um ein realisierbares und in gewissem Sinne notwendiges Unternehmen handelt, konnte man aus dem regen Interesse der Oeffentlichkeit ersehen, das überall der „Hafraba"-Ausstellung entgegengebracht wurde, wo sie gezeigt wurde; in Bern war sie im Oktober zu sehen.

Es interessieren sich auch schon die Franzosen um den Plan; natürlich möchten sie nicht, daß ihr Land von den zu erwartenden reichen Amerikanern und Engländern gemieden würde, und sie schreiben von Knkurrenzprojekten für Autostraßen von den Kanalhäfen zur Riviera.

Das schweizerische Teilstück.

Natürlich ist auch die Schweiz am Zustandekommen des deutschen Planes interessiert. Die Zukunft des Verkehrswesens gehört nun einmal dem Automobil. Eine Autostraße, die Hamburg mit Genua verbinden will, kann nicht in Basel aufhören; sie muß von dort an die italienische Grenze weitergeführt werden. Die schweizerische Lücke in der mitteleuropäischen Ueberlandverbindung könnte den Verkehr von Meer zu Meer auf andere Wege leiten und dem schweizerischen Fremdenwesen empfindlichen Schaden bringen. Das haben auch sofort alle interessierten Kreise eingesehen, und bereits hat sich ein Verein gebildet, bestehend aus Vertretern der berührten Städte und Korporationen und aus interessierten Einzelmitgliedern, der sich wie der deutsche Verein das Studium der geeignetsten Linie zum Ziele gesetzt hat.

Es hat sich leider schon sofort nach der Basler Gründungsversammlung im Februar und bei der konstituierenden



Eine Gabelung der Automobilstraße bei Leinate.

Versammlung am selben Orte im Juli der historische Gegensatz der Verkehrsereignisse zwischen Bern und Zürich — oder erweitert: zwischen der West- und Ostschweiz — eingestellt. Dieser Gegensatz führte bei der letzthin in Olten stattgefundenen Versammlung des Vereins, bei der wider Abmachung die Berner überstimmt wurden, zu dem bekannten Exodus der Berner. Es ist zu erwarten, daß sich die Gemüter bald beruhigen und die Männer sich wieder zu gemeinsamer Arbeit zum Wohle des Landes zusammenfinden werden.

Die arme Baronin.

Von Gottfried Keller. (Fortsetzung.)

Es dauerte nicht viele Wochen, so kamen Briefe des alten Herrn, Brandolfs Vater, die vom Lobe der Frau Hedwig von Lohausen und von dem neuen Stande der Dinge voll waren. Es sei, wie wenn sie eine Schar Wichtelmännchen im Dienste hätte, so glatt und gutgeordnet gehe seit ihrer Ankunft alles vonstatten; ein wahrer Segen liege in ihren Händen und rührend sei ihre sichtbare stille Freude über die Fülle und Sicherheit, in welcher sie sich bewegen könne und zweckmäßig zu walten berufen sei. Von früh bis spät freue sie sich der Bewegung, aber ohne alles Geräusch, und lieblich sei es, wenn sie sich hinwieder eine Stunde der Ruhe überlasse, fast mehr wie um nicht bemerklich zu sein und andern auch Erholung zu gönnen, als wie um selbst zu ruhen. Auch die Stubenjungfer habe die besten Manieren und die Küche sei vortrefflich geworden, kurz, der Herr Vater befinde sich wie im Himmel und fühle sich verjüngt. Fast beginge er die Torheit, noch zu heiraten, um die treffliche Person nicht mehr zu verlieren.

Endlich kam ein Brief, in welchem der Vater schrieb, er habe sich den Gedanken einer Heirat wirklich überlegt und gefunden, daß der Sohn sie ins Werk setzen müsse. Denn so liebevoll die Frau von Lohausen für ihn sorge, hänge ihr Herz jedenfalls am Sohne, er müsse es ihr angetan haben, das bemerke er wohl. Niemals spreche sie von ihm; aber so oft sein Name genannt werde, erröte sie ein wenig, gleich einem jungen Mädchen, dem sie auch in ihrer schlanken und feinen Tournüre ähnlich sei. Darum wünsche der Vater, daß Brandolf sich entschließen könnte, den Sprung zu wagen; er hoffe auf keine bessere Schwiegertochter für seine Verhältnisse. — —

Brandolf antwortete, er sei es zufrieden. Die Hedwig sei ihm als Schützling lieb, wie wenn sie sein Kind wäre; allein er könne sie auch als sein Frauchen liebhaben und werde sie alsdann mit einem seidenen Faden am feinen Knöchel anbinden, damit sie ihm nie mehr abhanden komme. Doch müsse der Papa für ihn fragen und den Korb einheimsen, den es allenfalls absetze.

Darauf schrieb der Alte zurück, er habe es sofort getan und augenblicklich ein Ja erhalten. Es sei auf dem Wege zu dem großen Gemüsegarten geschehen, den sie in so herrlichen Stand gebracht habe. Sie sei so ehrlich und offen, daß sie sich nicht eine Sekunde lang zu zieren vermocht, sondern ihm gleich beide Hände zitternd entgegengestreckt habe, von einem ganz merkwürdig hingebenden und seelenvollen Ausdruck des schmalen Gesichtes begleitet. Ja, ja, die kleine Hexe sei nicht nur nützlich, sondern auch angenehm usw.

Hierauf begann Brandolf allerhand kleine Briefchen und große Geschenke an die Erwählte zu senden. Sie antwortete ebenso kurz; aber die Buchstaben flimmerten von den Empfindungen, die darin lebten. Der Tag der Verlobung wurde in den Monat Mai verlegt und die Verwandten und Freunde geladen. Als Hauswirtin hatte Hedwig die Pflicht und Freude, alle Vorbereitungen zu treffen, und sie selbst war die Braut. Bei Brandolfs Ankunft war sie ihm allein entgegengeeilt; so hatten sie es verabredet. Er stieg aus dem Wagen und wandelte mit ihr durch einen einsamen blumigen Wiesenpfad, auf dessen Mitte er sie fest an sich drückte und sie an seinem Halse hing, von den niederhängenden Aesten der weißblühenden Apfelbäume geschützt. Hier ist nun weiter nichts zu sagen, als daß eine jener langen Rechnungen über Lust und Unlust, die unsere modernen Shylocks eifrig aufsetzen und dem Himmel so mürrisch entgegenhalten, wieder einmal wenigstens ausgeglichen wurde.

Das neue Goetheanum in Dornach-Basel.

Das an Stelle des in der Nacht vom 31. Dezember auf den 1. Januar 1923 niedergebrannten „Johannesbaues" errichtete neue Goetheanum geht seiner Vollendung entgegen.

Da Brandolf bis gegen den Herbst hin mit seiner amtlichen Verrichtung beschäftigt und nicht gesonnen war, auch nach der Hochzeit noch im Dienste zu bleiben, wurde die Zeit der Weinlese zu dem Feste bestimmt, um zugleich eine natürliche Lustbarkeit mit demselben zu verbinden und es zu einer gewissermaßen symbolischen Feier für die witliche Braut zu gestalten, die so vieles erduldet und entbehrt hatte. Es sollte auch von einer Hochzeitsreise nicht die Rede sein, sondern das eheliche Leben gleich im Anfang in das Arbeitsgeräusch und den bacchischen Tumult des Herbstes untertauchen.

Zur Zeit der Kornernte reiste Brandolf nochmals auf ein paar Tage nach Hause; nachdem er die Braut im bittern Winter kennengelernt, im Lenz sich mit ihr verlobt, wollte er sie im Glanz des Sommers sehen, ehe der Herbst die Erfüllung brachte. Sie war jetzt vollkommen erstarkt und beweglich, aber immer besonnen und stillwaltend, und die helle Liebesfreude, die in ihr blühte, von der gleichen unsichtbaren Hand gebändigt und geordnet, wie die Wucht der goldenen Aehren, die jetzt in tausend Garben auf den Feldern gebunden lagen. Zwischen zwei ausgedehnten gelben Ackerflächen zog sich ein schmaler Forst alter Eichen, deren Schatten das blendende Licht der Felder und der Sommerwolken kräftig unterbrach; ein klarer Bach floß überdies in diesem Schatten. Hier hatte Hedwig ihren Aufenthalt; sie ordnete die Ernährung der vielen Arbeitsleute, und jedermann wollte hier speisen; auch der alte Herr war herausgekommen. Und obgleich die Gegenwart der Frau von jedermann angenehm empfunden wurde, war es doch, wie wenn sie nicht da wäre. Nach verrichteter Mahlzeit blieb sie allein im durchsichtigen Forste zurück, zwischen dessen Stämmen man überall das Feld übersehen konnte. Sie nahm sich die Zeit, rasch die Erntekränze zu besorgen, und Brandolf leistete ihr Gesellschaft. Im einfachsten Sommerkleid, nur ein dünnes Goldkettchen um den Hals, welches die Uhr trug, schien sie eine Tochter der freien Luft zu sein und sich allein des gegenwärtigen Augenblickes zu erfreuen, ohne ein Wissen um Vergangenheit oder Zukunft.

„Bist du auch schon so gewesen, wie jetzt in diesem Augenblicke?" sagte Brandolf vertraulich, indem er ihrem Tun und Lassen gemächlich zuschaute.