

Vom Strassenstaub und der "Route en or"

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses**

Band (Jahr): **7 (1934)**

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-727449>

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.

strasse, bald voll Staub und Schlamm sein müsste. Es muss deshalb auch gegen unten, durch sinnreiche Anwendung von Abschlüssen und Rohrkanälen, wohl das Abfließen des Wassers ermöglicht aber auch das Eindringen des Staubes verunmöglicht werden.

Die meisten Wagen werden heute mit einem Allwetter-Verdeck versehen, das trotz seiner Grösse durch eine Kurbeldrehung, wenn möglich sogar vom Führersitz aus, betätigt werden muss. Mit welcher Sorgfalt solche Verdeck-Aufbauten ausgeführt werden müssen, wird uns einleuchten, wenn wir die oben angeführten Beschwerden durch Wind und Wetter uns überlegen.

Für den Innenausbau ist der Grundsatz wegleitend, dass der Wagen wohnlich sein muss. Die Ausstattung muss mollig aussehen und es müssen deshalb alle kaltwirkenden blanken Metallflächen durch Holz, Leder und Stoff verkleidet werden. Die Bestuhlung des Wagens ist in den letzten Jahren bedeutend verbessert worden und durch die Verwendung von neuen Patentfeder-Einsätzen ist dem Karossier ermöglicht worden, bei Einsparung von Raum doch eine gute, weiche und haltbare Polsterung zu erreichen.

Mit diesem kurzen Ueberblick über die Arbeiten des Karossiers möchten wir dem Passfahrer vor Augen führen, mit welcher grossen Schwierigkeiten der schweizerische Karossier rechnen muss, der nicht ein Vehikel für Asphaltstrassen im sonnigen Süden, sondern einen Wagen baut, in dem man sich bei Wind und Wetter geborgen fühlt, der aber auch geöffnet werden kann, um dem blauen Berghimmel Zutritt zu geben.

Vom Strassenstaub und der „Route en or“.

Das Reiseland Italien hat ein Wunder vollbracht: Hochkonjunktur seines Fremdenverkehrs zur Zeit der grössten Weltwirtschaftskrisis. Dieses Problem wagemutiger Wirtschaftspolitik fordert Achtung und genaue Erforschung seiner Triebkräfte. Hier halten wir allein fest, dass dieser Erfolg durch Ausbau und Anwendung modernster Verkehrsmittel erreicht worden ist. Die Verkehrsmittel sind: Schiffe, Eisenbahnen und Strassen.

Die schweizerische Volkswirtschaft hat beinahe 2 Milliarden in Anlagen des Fremdenverkehrs investiert und ihre Kapitalien arbeiten seit 20 Jahren unbefriedigend und sind heute zu einem grossen Teil gefährdet. Und doch sind die naturgegebenen Bedingungen der Schweiz als Reiseland die denkbar günstigsten und allein die Zersplitterung der Kräfte durch den Föderalismus, der andererseits viele Quellen der Lebenskultur sprudeln lässt, verhindert eine kraftvolle Gesundung des schweizerischen Fremdenverkehrs. Allzulange haben falschverstandene heimatschützerische Bedenken wegen « Ueberfremdung » das Hotelgewerbe entwürdigt und die kulturelle und rein kommerzielle und monetäre Mission dieses Gewerbes, das den Reiestrom der Auslandsgäste nützt, ist vom breiten Volke nie erkannt und gewürdigt worden.

Die Anlagen der Hotellerie sind seit Jahren keine 20 % ausgenützt und könnten doch, wenn der Verkehr sich auch nur verdoppeln würde, grosse Ertragnisse abwerfen; Ertragnisse, die nicht nur das investierte Kapital retten, sondern — bei der Verbundenheit dieses Gewerbes mit der Gesamtheit menschlicher Bedarfsdeckung — das ganze Schweizerland reich befruchten würden.

Kurzsichtigkeit ist es, wenn wir unsere Alpenpasstrassen im Staub vernebeln lassen und in grossen Fremdenverkehrsgebieten, wie beispielsweise im Berner Oberland kein einziger Kurort, mit Ausnahme des Amtssitzes Interlaken, auf staubfreier, zeitgemäss ausgebauter Fahrstrasse erreicht werden kann. Mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes sind wir der Zeit vorausgerannt um nun im Unterhalt der Fahrstrassen schmähschlich nachzuhinken.

In den letzten Jahren ist der Strassenbau in den Fehler verfallen partout dem System der « route en or » zu huldigen, indem die Hauptverkehrsstrassen im Flachland mit Aufwand von zahlreichen Millionen ausgebaut wurden, bevor auch nur an eine durchgreifende Entstaubung im Alpengebiet gedacht wurde. Wir verweisen allein auf die Strecke Zürich-Winterthur oder ein Beispiel bei Rheinfelden, wo auf eine Strecke von 180 m die gutausgebaute Strasse abgetragen wurde um einen Schönheitsfehler von Steigung — ca. 1,50 m Scheitelhöhe — mit einem Kostenaufwand von Fr. 30,000.— zu entfernen.

Der Franzose verbindet dieses Ausbausystem mit Recht mit dem Begriff « route en or » und wenn in der Schweiz diese Baupolitik weiter verfolgt wird, dann werden noch unsere Enkel auf den Bergstrassen Staub schlucken müssen.

Der französische Touring Club hat mit Erfolg in Frankreich gegen dieses System Sturm gelaufen und durchgesetzt, dass vorerst alle einigermassen befahrenen Strassenzüge durch Aufsprengen einer Bitumen-Emulsion entstaubt wurden und so kommt es, dass wir auch im Bergland Savoyen Kurorte wie Mégève oder Chamonix auf staubfreier Strasse erreichen können. Fahren wir von Chamonix weiter, über den Col des Montets (1445 m) so bleiben wir ständig auf staubfreiem Strassenband bis hinunter zur Grenzbrücke von Châtelard, wo die staubige miserable Schweizerstrasse beginnt, um uns über den Col de la Forclaz nach Martigny zu bringen. Vor vielen Jahren wurde das Strassennetz des Schwarzwaldes tadellos ausgebaut und vom italienischen Alpenstrassennetz der Dolomiten wollen wir lieber gar nicht sprechen; es hält den Vergleich mit unseren besten Waadtländerstrassen aus.

In Ausgabe V von « Auf Schweizer Alpenstrassen » wurde die Schaffung einer « Grossen Schweizer Alpenroute » begründet. Das Projekt der regelmässigen Befahrung der Route Genève-St. Moritz über die Alpenpässe Pillon, Grimsel, Furka, Oberalp und Julier durch Gesellschaftswagen ist prompt von den Eisenbahngesellschaften sabotiert worden. Die eidgenössische Postverwaltung, die um die Erteilung einer Konzession angegangen worden war, hat eine Versammlung der Bahngesellschaften im Gebiete der grossen Transversale einberufen und diese Bahnen haben mit Einstimmigkeit der Behörde empfohlen die Konzession zu verweigern: Gewerbefreiheit! Wir vermuten, dass selbst beim Strassenbau sich derartige Konkurrenzinflüsse geltend machen, die unbedingt ausgeschaltet werden sollten.

Wir haben uns die Mühe genommen zu ermitteln, ob eine Staubverhinderung auf längere Frist durch Besprengen heute möglich und preiswert sei und sind zur Ueberzeugung gekommen, dass auf diesem Gebiete seit kurzer Zeit Fortschritte gemacht worden sind, die es ermöglichen könnten mit einem Aufwand von Fr. 150—200,000 die hauptsächlichsten Alpenpässe staubfrei zu halten (Vergl. die Artikel auf S. 77—79). Vergessen wir nicht, dass die Staubplage den Genuss der schönsten Alpenfahrt verschandeln kann und es schade ist, beim geringen Preis der Medizin, von der Kur abzustehen. Schade um die freie, herrliche Alpenluft!

Berna Schnell-Lieferwagen.

Seit dem Erscheinen der letzten Ausgabe der « Schweizer Alpenstrassen » hat die Motorwagenfabrik Berna A.-G. in Olten zwei neue Fahrzeugtypen auf den Markt gebracht. *Preiswürdige Schnell-Lieferwagen* von 1½, 2 und 3 Tonnen Nutzlast ergänzen das bisherige Fabrikationsprogramm in den unteren Gewichtsklassen. Sie sind mit 6 Zylinder-Benzinmotoren ausgerüstet, die beim 1½ und 2 Tonnen-Wagen 50/54 Brems-PS, beim 2½—3 Tonnen-Wagen 60 Brems-PS ergeben. Diese Motoren haben eine siebenfach gelagerte Kurbelwelle, Nelson-Bohnalite-Kolben und seitlich gesteuerte Ventile. Sie sind sehr elastisch, da sie einen Drehzahlbereich von 300 bis 3000 pro Minute umfassen. Es werden mit ihnen maximale Fahrgeschwindigkeiten von 55 bis 65 km pro Stunde erreicht, was den modernsten Anforderungen genügt. Der Zylinderkopf, System Ricardo, ist abnehmbar und gestattet somit ein leichtes Reinigen des Zylinders und Einschleifen der Ventile. Eine Zahnradpumpe bewerkstelligt die Druckschmierung, ein Luftfilter sorgt dafür, dass dem Vergaser nur reine Luft zugeführt wird. Die Kühlung erfolgt durch kräftigen Wasserumlauf mittels einer auf der Ventilatorwelle befindlichen Flügelpumpe. Besondere Sorgfalt wurde der Konstruktion der Bremsen gewidmet. Die hydraulische Vierradbremse wirkt schon beim leisesten Druck auf das Bremspedal und bringt den Wagen selbst bei höchster Geschwindigkeit sanft und ohne Schleudern zum Stehen. Sämtliche beweglichen Chassisteile inklusive Steuerungsgelenke sind an eine vorzügliche, mit Fussdruck betätigte Zentralchassisschmierung angeschlossen. Als Lastwagen karosseriert zeigen diese Modelle folgende Radstände und Brückendimensionen: