

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 101/102 (1933)  
**Heft:** 18

## Inhaltsverzeichnis

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 13.10.2024

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

INHALT: Technische Gesichtspunkte zur Beurteilung schweizerischer Verkehrsfragen. — Mitteilungen: Die Reisegeschwindigkeit im Eisenbahnverkehr. Motorräder für Schiene und Strasse. Elektrifikation der Appenzeller-Bahn. Zu Ehrendoktoren der Universität Zürich. Zum Kantonsingenieur von Obwalden. Gleitsichere

Automobilstreifen. Der III. Internationale Krankenhaus-Kongress in Knocke sur Mer. Eidgenössische Technische Hochschule. — Nekrologe: Dr. h. c. Roman Abt — Mitteilungen der Vereine: Technischer Verein Winterthur.

Band 101

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 18

Technische Gesichtspunkte zur Beurteilung schweizerischer Verkehrsfragen.

Wichtige Neuerungen auf dem Gebiet des Verkehrs wesens pflegen die Öffentlichkeit, die ja unmittelbar und mittelbar in ihrer Gesamtheit davon berührt wird, stark zu interessieren. So war es als vor Jahren die Schiffahrtsfragen für unser Land aktuell wurden, so ist es gegenwärtig wieder in Bezug auf die lebhaft entwickelte Entwicklung des Automobilverkehrs und seine Wechselbeziehungen zum Eisenbahnverkehr. Das Thema „Schiene und Strasse“ wird in Wort und Schrift diskutiert, oft mit mehr Voreingenommenheit als Sachkenntnis, genau wie in den Anfangszeiten der Schiffahrts-Kampagne. Damals liessen sich z. B. Dorfgemeinden am Zürichsee Hafenanlagen für 1000 Tonnen-Kähne projektieren — heutzutage wird in der Tagespresse für die „Nur Autostrasse“ als das einzig Richtige Propaganda gemacht. Ein Ingenieur hat allen Ernstens berechnet, dass auf seiner Autostrasse von Basel nach Zürich Personenautos in 45 Minuten (d. h. mit 112 km/h mittlerer Geschwindigkeit!), Lastwagen in 60 min (=  $V_{\text{mittl.}} 84 \text{ km/h!}$ ) fahren könnten; den Baukosten von 86 250 000 Fr. stünden jährliche Ersparnisse an Zeit, Abnutzung und Versicherungsprämien von 14 Millionen gegenüber, usw.) Dem in technischen Dingen nicht urteilsfähigen Publikum derart Sand in die Augen zu streuen ist unverantwortlich; mit solchen wirklichkeitsblinden, *unsachlichen Uebertreibungen* schadet man der Sache der man dienen will. Und wie vor zehn Jahren scheint es uns deshalb auch heute wieder in unsern Aufgabenkreis zu gehören, die zur objektiven Beurteilung nötigen realen technischen Grundlagen hier darzulegen und im Hinblick auf ihre Tragweite im einzelnen und im Gesamten zu erörtern. Wir beginnen mit der *Strasse* und den vom Automobil an sie gestellten Begehren, um hernach Entstehung, Zustand und Zukunft der *Eisenbahn* und ihre Anpassung an die veränderten Verhältnisse zu besprechen.

Zur einprägsamen Veranschaulichung der Entwicklung beider Verkehrsinstrumente des Land-Verkehrs sei auf die graphischen Darstellungen Abb. 1 und 2/3 verwiesen. Natürlich soll mit dieser Gegenüberstellung, im Gegensatz zur weitverbreiteten aber irrigen öffentlichen Meinung, keineswegs gesagt werden, die rapide Entwicklung des Automobilverkehrs sei die Ursache des geradezu katastrophalen Rückgangs der Eisenbahn-Erträge; dieser Rückgang hat, neben der unbestreitbaren Konkurrenzierung durch das Auto, noch ganz andere, tiefer liegende Gründe. Es ist aber begreiflich, dass das zeitliche Zusammentreffen raschen Wachstums auf der einen Seite mit dem Rückschlag auf der andern vom oberflächlichen Betrachter ohne weiteres als Ursache und Wirkung empfunden wird.

Zu der in Abb. 1 illustrierten Finanzlage der S. B. B. ist zu bemerken, dass die aus den Betriebsüberschüssen zu deckende Nettolast (für Verzinsung, Tilgung, Einlagen in den Erneuerungsfonds u. a. m.) pro 1933 rd. 137 Mill. Fr. beträgt; das macht für das erste

Quartal rd. 34 Mill. aus, denen nur 8,65 Mill. Fr. effektiv erzielter Betriebsüberschüsse gegenüber stehen. Da seit 30 Jahren „die Schweizer Bahnen dem Schweizer Volk“ gehören, muss die Notlage der S. B. B. unser aller grösste Landessorge sein. — Aus der Wachstumskurve der Autoverbreitung (Abb. 2) erkennt man bereits einen Wendepunkt, noch deutlicher natürlich im Maximum der prozentualen Darstellung der Abb. 3; dies ist vermutlich nicht bloss eine Krisenerscheinung, sondern auch die beginnende Annäherung an einen Sättigungszustand. Auch die Automobil-Bäume werden also nicht in den Himmel wachsen, worauf jene aufmerksam gemacht seien, die gerne Kurven wie Abb. 2 extrapolieren ohne deren funktionellen Charakter näher zu untersuchen und dadurch schon hinsichtlich der Bedürfnisfrage zu unsachlichen Uebertreibungen gelangen.

Wie sehr z. B. die Schnelligkeits-Manie den Blick sogar eines Hochschullehrers zu trüben vermag, dafür diene als „klassisches“ Beispiel der im Zürcher Ing.- und Arch.-Verein gehörte Ausspruch: die Schnelligkeit des Reiseverkehrs sei Masstab für die jeweilige Kulturhöhe der Menschheit.<sup>2)</sup> — Die gleiche Einstellung zur Frage des „Zeitgewinnes“ verrät auch das eingangs erwähnte Projekt einer Autostasse Basel-Zürich, bei dem mit Fahrzeiten gerechnet wird, die unter besondern Umständen von Motor und Fahrzeug erreicht und für kurze Zeit ausgehalten werden mögen, die aber praktisch keinen Sinn haben.

Stellen wir uns auf realen Boden, und geben wir aus vom gegenwärtigen Tatbestand. Auf den folgenden Seiten zeigen die Abb. 4 und 5 das schweizerische Hauptstrassennetz und seine mittlere Verkehrsbelastung. Von den Hauptstrassen I. Ordnung ist der grösste Teil ordentlich bis gut ausgebaut und staubfrei; die Fahrbahn der Haupttrouten ist durchaus ebenbürtig denen der Anschlussstrecken im benachbarten Ausland, zum Teil ihnen überlegen. Die Richtungs- und Steigungsverhältnisse entsprechen eben der Topographie der betreffenden Landesgegend; sie werden aber, nach Massgabe des Bedürfnisses und der verfügbaren Geldmittel, ständig verbessert, wofür die Kantone im Jahr 1928 rund 52 Millionen, 1929 schon 66,2 und 1930 sogar 78,5 Millionen Fr. ausgegeben haben.

Zunächst sei noch erwähnt, welche *mittlern Fahrgeschwindigkeiten* auf diesen schweizerischen Hauptstrassen heute erzielt werden können. Hierzu verweisen wir auf das

<sup>2)</sup> Vergl. Protokoll in Band 97, Seite 46 (24. Januar 1931).

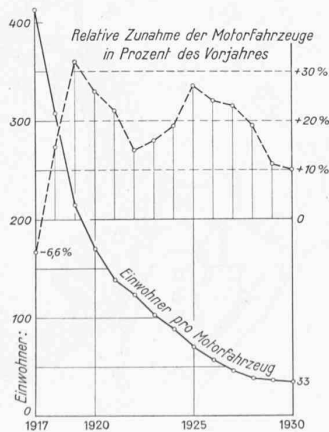


Abb. 3. Zunahme des Automobils, links relativ, rechts absolut, Abb. 2.

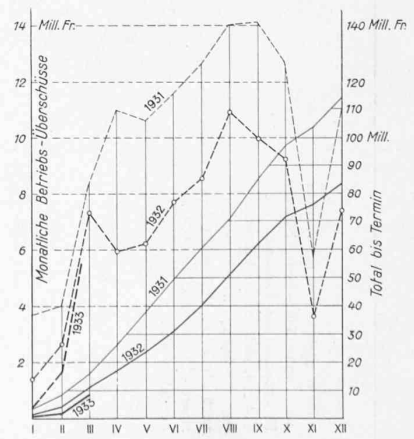
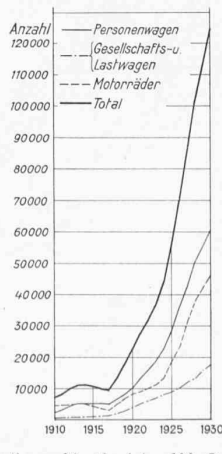


Abb. 1. S. B. B. - Betriebs-Uberschüsse.

<sup>1)</sup> Näheres vergl. „Neue Zürcher Zeitung“ vom 17. April 1932.