

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 101/102 (1933)  
**Heft:** 23

**Artikel:** Technische Gesichtspunkte zur Beurteilung schweizerischer Verkehrsfragen  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-83109>

### **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**

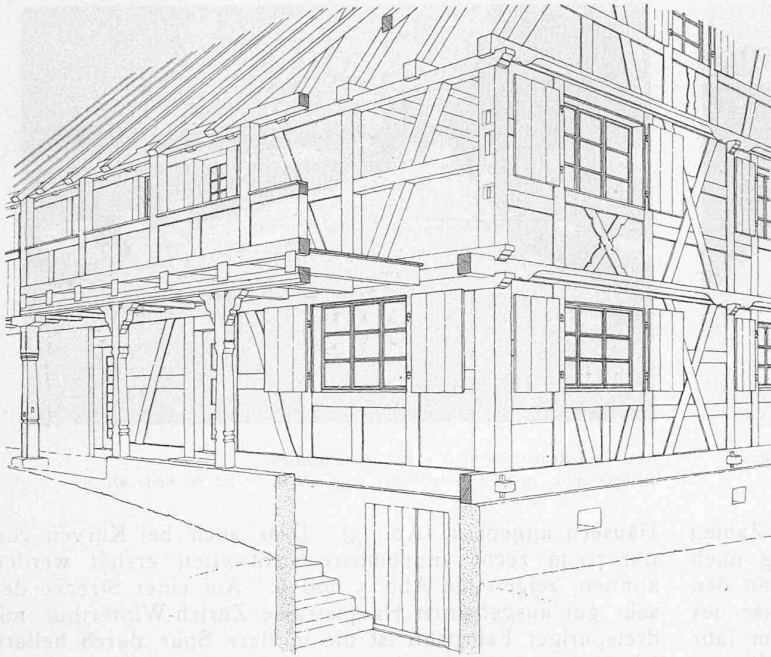
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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.](#)

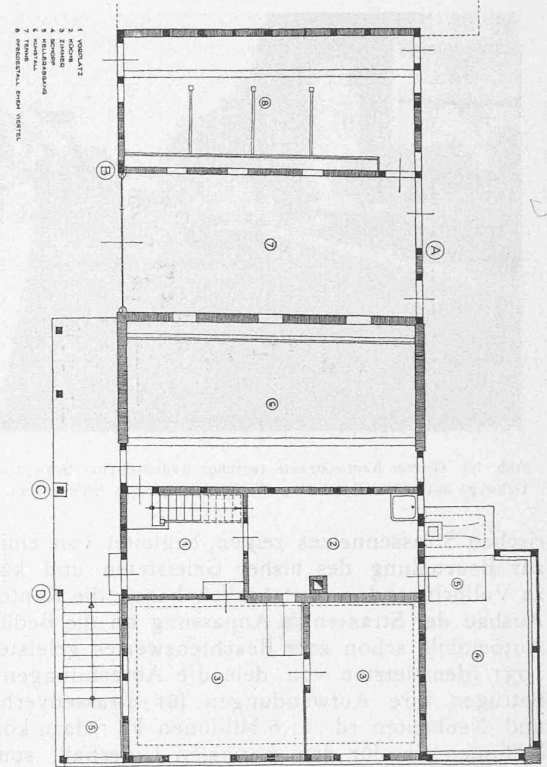
**Download PDF:** 22.11.2024

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



FACHWERKHAUS IN ALLSCHWIL (Basell.). — Abb. 12. Perspektive (Vorderkante 1:80).  
Abb. 13. Erdgeschoss 1:200. (Legende im Grundriss links oben.)

zieht (Abb. 15 bis 19). Aeltere Bauformen des „Strohhauses“ zeigen die Fachwerkbauten der Fronscheuer in Laupen (Abb. 9 bis 11), und aus dem Birsigtal die Allschwiler Fachwerkhäuser (Abb. 12 bis 14), deren Holzkonstruktionen in perspektivischer Darstellung klar in Erscheinung treten. Diese ursprünglich mit Stroh gedeckten Häuser des Mittelstandes mit den charakteristischen Firstsäulen haben seit ihrer Entstehung eine stete Entwicklung erfahren. Bis zu welcher Blüte dieser Holzstil gelangt ist, zeigt das Beispiel der stattlichen Mühle in Grossbödingen (Abb. 5 bis 8) mit einer Gebäudelänge von 41,30 m, Firstlänge von rd. 36 m und Dachüberstand von 2,50 m. Beachtenswert ist



die Küche als Kernzelle des Hauses, über der sich der gewaltige Rauchfang, ein trichterförmiger Bretterkamin mit anschließenden Räucherkammern erhebt, mit dem für die Freiburger Bauart typischen Klappdeckel. Also ein ganz primitiver Organismus bei formal hoch entwickelten äusseren Schmuckformen.

Derartige Zusammenhänge und Schönheiten alter ländlicher Baukunst aufzuklären und zu erhalten ist der Zweck dieser verdienstlichen Hausforschungsarbeiten der Schweiz. Gesellschaft für Volkskunde, in glücklicher Weise hier vereinigt mit der Beschaffung von Arbeitsgelegenheit für stellenlose Bautechniker.

### Technische Gesichtspunkte zur Beurteilung schweizerischer Verkehrsfragen.

In der Einleitung dieser Artikelserie (6. Mai d. J.) waren die technischen Grundlagen des Automobil-Strassenverkehrs, insbesondere des Fernverkehrs dargelegt, die Beziehungen zwischen maximaler und Durchschnittsgeschwindigkeit, die für die Sicherheit massgebenden Fragen des Bremsweges bei verschiedenen Geschwindigkeiten. Ferner wurden gezeigt und erörtert verschiedene Fernverkehrsrouten-Netze in Verbindung mit dem die Schweiz umgebenden angrenzenden Ausland und vor allem das schweiz. Netz der kantonalen Hauptstrassen I. und II. Ordnung, sowie die Verkehrsdichtigkeit auf diesen bestehenden Strassen. Es wurde ausgeführt, dass es bei korrektem Fahren, d. h. unter ständiger Wahrung der eigenen und fremden Sicherheit heute schon möglich ist, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von fast 60 km/h, d. h. mit Schnellzugs-Reisegeschwindigkeit von Genf nach Zürich zu fahren, ohne 80 km/h zu überschreiten. Im Anschluss hieran wurde das Wichtigste aus den Normalien des „Schweiz. Autostrassen-Vereins“ (S. A. V.) mitgeteilt, sowie dessen Fernstrassen-Projekte Basel-Olten-Luzern, Basel-Zürich und Bern-Olten und -Zürich anhand von Uebersichtsplänen und zahlreichen einzelnen Bauobjekten vorgeführt.

Da wir, gestützt auf die oben genannten, heute schon erzielbaren rd. 60 km/h sagten, diese Zahl stelle der Befahrbarkeit der schweizerischen Hauptstrassen mit ihren Kurven und Steigungen kein schlechtes Zeugnis aus, wollen wir anhand einiger Bilder den Zustand dieses schweize-

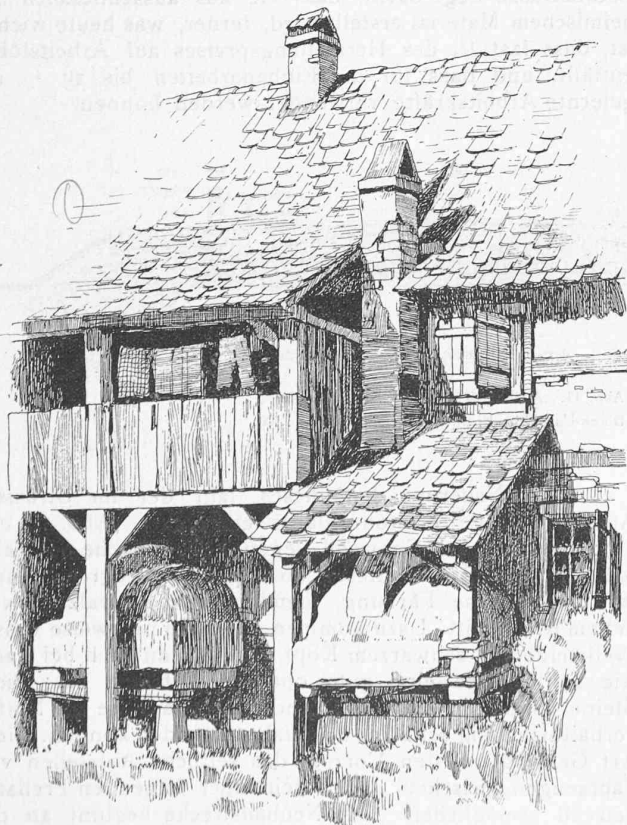


Abb. 14. Backöfen an der Häuserrückseite in Allschwil (Baselland).



Abb. 10. Glarner Kantonstrasse zwischen Kantonsgrenze Schwyz und Biltlen. Gehwege mit hellem Splittbelag (die Prellsteinpfosten fehlen noch).

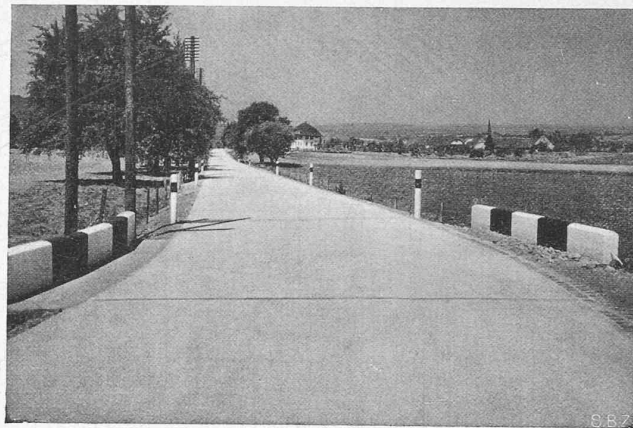


Abb. 9. Betonstrasse Stein a. Rh. - Schaffhausen. Betonbelag 5,7 m breit (Einzelheiten vergl. „S. B. Z.“ Bd. 96, Seite 40).

rischen Strassennetzes zeigen, begleitet von einigen Zahlen zur Beurteilung des bisher Geleisteten und künftig noch zu Vollbringenden. Tatsächlich haben die Kantone an den Ausbau der Strassen in Anpassung an die Bedürfnisse des Automobils schon sehr Beachtenswertes geleistet. Im Jahr 1931 (dem letzten von dem die Abrechnungen vorliegen) betragen ihre Aufwendungen für Strassenverbesserungen und Neubauten rd. 57,6 Millionen Fr.; dazu kommen 29,6 Millionen Fr. für den normalen Unterhalt, somit für das Strassenwesen insgesamt (einschliesslich Verwaltungskosten) 89 460 513 Fr. Im Jahre 1925 betrug die entsprechende Zahl 42,9 Mill., 1927 waren es 49,0 Mill., 1929 schon 66,2 Mill. Fr.; man erkennt das progressive Anwachsen dieser Bemühungen, die zu verkennen ungerecht wäre. Tatsächlich sind unsere Mittellandstrassen im allgemeinen nicht schlechter als z. B. die entsprechenden Deutschlands oder Frankreichs, namentlich wenn man unsere dichtere Besiedelung und die Topographie in Betracht zieht.

Eine andere Frage ist die des Zustandes unserer *Bergstrassen* (auf die wir demnächst eingehend zurückkommen werden), insbesondere wenn man den Fremdenverkehr nach der Schweiz und den Durchgangsverkehr bedenkt. In den ersten acht Monaten dieses Jahres hat die Zahl der einreisenden Motorfahrzeuge mit 163 652 die der entsprechenden Vorjahrperiode um rd. 20% überschritten, trotz der Krise; im ganzen Jahr 1928 waren es erst rd. 100 000. Man könnte aus diesem Anwachsen den Schluss ziehen, dass der Zustand unserer Strassen die ausländischen Automobilisten nicht abschrecke. Doch ist zu beachten, dass unsere Nachbar-Alpenländer sowohl im Westen wie im Osten und Süden uns im Bau von erstklassigen Bergstrassen weit voran sind. Dass diese z. T. ihrer militärischen Bedeutung wegen vom Staat unter grossem Aufwand gebaut werden, ändert nichts an der Tatsache, dass sie geeignet sind, den Touristenverkehr an sich zu ziehen und von unserem Lande abzulenken. Doch davon wie gesagt in einem folgenden Artikel.

Ueber den Zustand schweizerischer *Mittellandstrassen* orientieren unsere Abbildungen auf den vorliegenden Seiten im Sinne von typischen Beispielen; das Wissenswerteste geben die Unterschriften. Zweckmässig ist die Verlegung des Radfahrweges auf den Gehweg auf zürcherischen Ueberlandstrassen; dabei werden beidseitig der Einmündung von Seitenstrassen flache Rampen von halber Gehwegbreite eingelegt, die dem Radfahrer die Auffahrt ermöglichen (Abb. 4). In Ortschaften wird der Gehweg in der Breite ganz individuell den örtlichen Verhältnissen, den

Häusern angepasst (Abb. 3). Dass auch bei Kurven von nur 70 m recht annehmbare Sichtweiten erzielt werden können, zeigen die Abb. 5 und 6. Auf einer Strecke der sehr gut ausgebauten Hauptstrasse Zürich-Winterthur mit dreispuriger Fahrbahn ist die mittlere Spur durch hellere Pflasterung gekennzeichnet (Abb. 4 und 7). Dies hat nur dann Sinn, wenn diese Mittelspur als ausschliessliche Ueberholungsspur respektiert wird und die Fahrer normalerweise die äussere Spur rechts benutzen, was leider sehr häufig nicht beachtet wird.

Viel verbreitet ist besonders im Kanton Thurgau die Betonstrasse (Abb. 9). Ihre Vorzüge sind bekannt: Griffigkeit (auch für Pferdezug erwiesenermassen bis 5,5% Steigung), Dauerhaftigkeit, Sauberkeit und dank ihrer hellen Färbung ausgezeichnete Sichtbarkeit auch bei Nacht. Ende 1932 besass die Schweiz rd. 52 km Betonstrassen, davon die Hälfte im Kanton Thurgau. Für ihre mechanische Herstellung „am laufenden Band“ hat sich die „Betonstrassen A.-G.“ in Wildeggen spezialisiert (Beschreibung in „S. B. Z.“ Band 96, 26. Juli 1930); die Erstellungskosten betragen rd. 12 Fr./m<sup>2</sup>. Ein wirtschaftlicher Vorzug der Betonstrasse liegt darin, dass sie aus ausschliesslich einheimischem Material erstellt wird, ferner, was heute wichtig ist, dass fast 1/4 des Herstellungspreises auf Arbeitslöhne entfällt, und dass für die Einbauarbeiten bis zu 4/5 ungelernete Arbeitskräfte verwendet werden können.

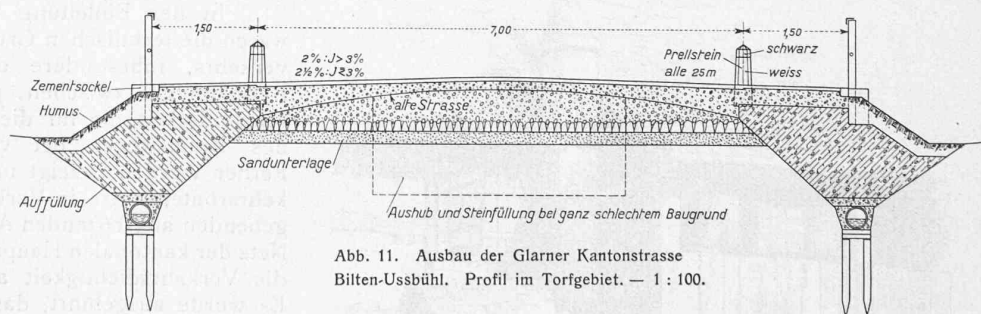


Abb. 11. Ausbau der Glarner Kantonstrasse Biltlen-Ussbühl. Profil im Torfgebiet. — 1 : 100.

Eine Neuerung hat dieses Jahr der im Strassen-Ausbau rührige Kanton Glarus eingeführt (Abb. 10 und 11): die seitlichen Gehwege liegen in der Fläche der Fahrbahn und sind von dieser nur optisch abgegrenzt durch ihre fast weisse Färbung, erzielt durch Einwalzung von hellem Kleinsplitt. Dazu kommen alle 25 m paarweise weisse Prellsteine mit schwarzem Kopf, sodass man auch bei Nacht wie bei Schnee eine gute optische Führung hat; diese Steine sind nur wenig tief fundiert, sodass sie im Notfall verhältnismässig schadlos umgefahren werden können. Diese Art Gehweg hat den Vorzug, das seitliche Aufstellen von Fahrzeugen zwischen zwei aufeinander folgenden Prellsteinen zu ermöglichen. Die Neubaustrecke beginnt an der schwyzerisch-glarnerischen Kantonsgrenze (Abb. 10).

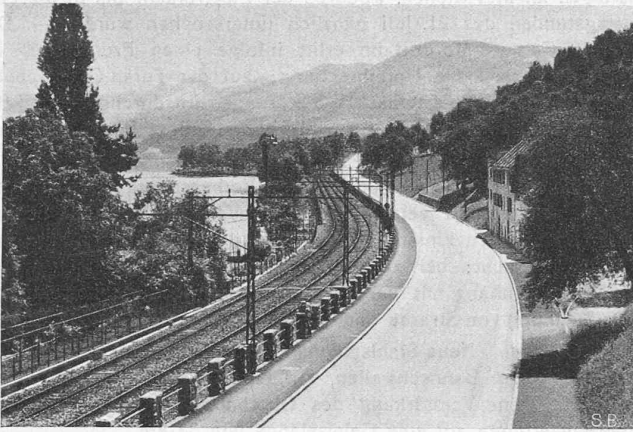


Abb. 8. Linksufrige Zürichseestrasse, neben der Hauptbahn zwischen Wädenswil und Richterswil. Breiten 3,0 + 8,0 + 2,5 m.

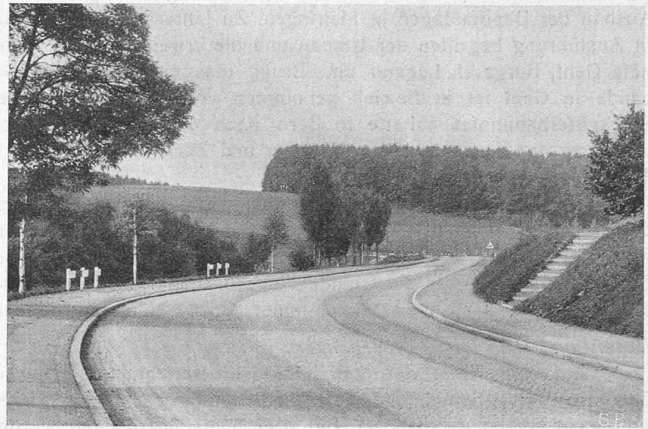


Abb. 7. Hauptstrasse I. Kl. Zürich-Winterthur, Breiten 3,0 + 8,0 + 3,0 m. Mittlere Spur als Vorfahrspur hell geplästert.

Ausser derartigem Ausbau der Fahrbahn bestehender Strassen, worin u. a. auch der Kanton Aargau schon viel geleistet hat, finden wir aber auch schon erhebliche Strecken völlig neuer, eigens dem Automobilverkehr angepasster Strassen, so z. B. zwischen Wohlen und Lenzburg, wo man zwischen diesen beiden keine Ortschaft mehr durchfahren muss. Die längste uns bekannte Autostrasse baut z. Zt. der Kanton St. Gallen zwischen Wil und Gossau mit 12 km Länge, max. 5,5 % Neigung und 6,5 m Fahrbahnbreite; der Kostenvoranschlag beläuft sich, einschliesslich neuer Thurbrücke, auf 2,18 Mill. Fr. Die neue Strasse umgeht u. a. die Ortschaften Oberuzwil und Flawil, sodass man künftig zwischen Wil und St. Gallen auf rd. 26 km nur noch Gossau zu kreuzen haben wird. (Fortsetzung folgt.)

**Ausbau betriebener Linien.**

Vollendet wurden an grössern Arbeiten auf dem Netz der S.B.B. die II. Geleise Choindez-Courrendlin, Selzach-Solothurn-West und Riddes-Ardon mit einer Gesamtlänge von 13,538 km. In Ausführung begriffen war das II. Geleise zwischen den Stationen Ependes und Yverdon, Freiburg und Schmitten, Zollikofen und Münchenbuchsee, sowie zwischen der Signalstation al Sasso und der Station Rivera-Bironico. Der zweite Ceneri-Tunnel ist fertiggestellt worden, desgleichen die Verbesserung und Auskleidung des Tunnels von Glovelier im Hinblick auf die Elektrifikation; abgebrochen wurde das Geleise auf der aufgelassenen Linie Weesen-Näfels. Noch in Bau begriffen war die aus dem gleichen Grunde vorgenommene Verbesserung und Auskleidung der Tunnel zwischen St. Ursanne und Courgenay der Linie Delsberg-Delle.

**Bahnhöfe und Stationen.**

Folgende grösseren Arbeiten sind vollendet worden: Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Chiasso, Oerlikon, Wädenswil und Sargans; Erstellung von fünf neuen Perrongeleisen und Erweiterung der Geleise-Anlagen in Zürich; die Arbeiten der ersten Bauetappe für den Rangierbahnhof auf dem Muttenerfeld bei Basel sind zur Hauptsache beendet; Umbau und Erweiterung der Stationen Les Hauts-Geneveys, Rheinfelden, Boniswil-Seengen, Frick und Murg; Verlängerung der Kreuzungs-, bzw. Ueberholungs-Geleise auf den Stationen Bonstetten-Wettswil, Mettmenstetten und Riedtwil; Erweiterung der Güterdienstanlagen in Siders und Zofingen; Umänderung des Aufnahmegebäudes in Airolo; Erstellung einer Halte-

**Die schweiz. Eisenbahnen im Jahre 1932.**

**III. Bahnbau.**

(Schluss von Seite 272.)

**Bahnlinien im Bau.** Im Jahr 1932 wurden folgende neue Bahnstrecken dem Betrieb übergeben: an schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf Strassen: die Verlängerung der Birsfelderlinie der Basler Strassenbahnen bis zum Hardwald, 0,794 km, die Verlängerung der Wabernlinie der Strassenbahn Bern um 0,311 km; an Drahtseilbahnen die II. Sektion Höhenweg-Weissfluhjoch der Davos-Parsenn-Bahn (2,227 km). Die Drahtseilbahn Schwyz-Stoos befand sich auf Jahresende noch im Bau; die Bauarbeiten waren bereits zum grössern Teil ausgeführt.

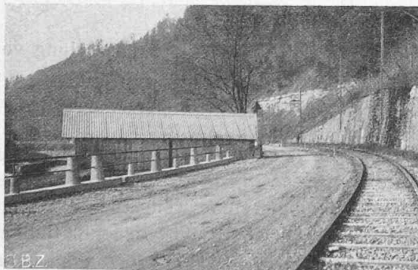


Abb. 1 u. 2. Sihltal-Strasse u. -Bahn, vor und nach Ausbau der Strasse. Umbau eines Schleusen-Bedienungshäuschens zur Verbesserung der Sicht.

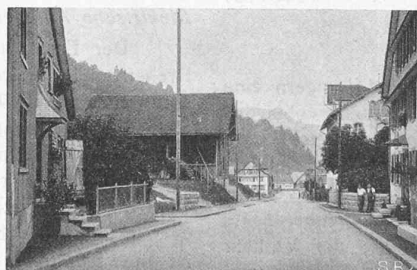


Abb. 3 (oben). Dorfstrasse II. Kl. im Tösstal. Abb. 4. Winterthurerstrasse, Gehweg mit Radfahrerweg vereinigt (Auffahrt-Rampen).



Zürcherische Kant. Strasse II. Kl., Gubel bei Wald. Abb. 5 aufwärts, Abb. 6 abwärts: Sichtweite 90 m; R 90 m und 70 m; Gefälle 8%; Kleinplästerei.

