

Von den französisch-italienischen Alpenstrassen

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **109/110 (1937)**

Heft 14

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-49129>

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.

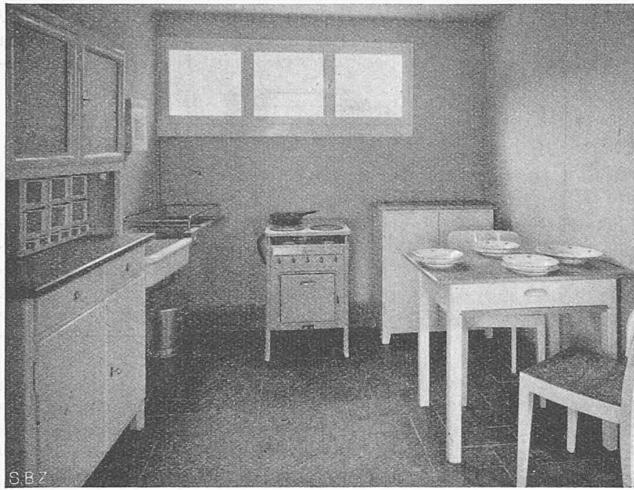


Abb. 7. Küche mit Esstisch (Haus rechts)

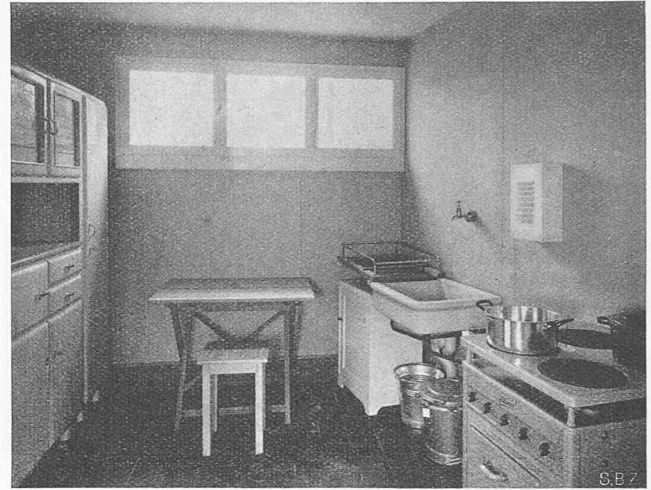


Abb. 8. Küche, Esstisch im Wohnzimmer, Typ B (Haus links)

Wohnung. In den Bereich der Untersuchung fällt die Vierzimmerwohnung (Haustypen A, B, D) und die Dreizimmerwohnung (Haustypen C, K). Mit der Konzentration in der räumlichen Anordnung ist deren Normierung auf den allgemeinen Bedarf angestrebt, und damit wieder der individuellen Einrichtung und Möblierung möglichst breiter Spielraum gewährt. Wohn- und Schlafzimmer sind reichlich bemessen, während die sonst üblichen Nebenräume wegfallen. Die erzielte grundrissliche Straffung wirkt sich in der Bewirtschaftung des Hauses vorteilhaft aus und ermöglicht die Reduktion des Baukubus.

Wohnung und Garten sind in möglichst enge Beziehung gebracht. Der ebenerdige Hauseingang, der direkt in die Küche führt, ist zum gedeckten Vorplatz ausgebildet und wird als windgeschützter Sitz- und Arbeitsplatz im Freien benützt. Der anschliessende Schopf dient der Unterbringung von Fahrrad, Gartenwerkzeug und Kleintierställen.

Die Gruppierung von Küche und Wohnzimmer lässt verschiedene Möglichkeiten der Benützung offen. Steht der Esstisch im Wohnzimmer, so ist die Küche bald gesondert, bald als nischenartige Erweiterung denkbar, oder aber sie lässt sich als eigentliche Essküche einrichten (Haustyp B). Das räumlich dominierende Wohnzimmer, ausgestattet mit breitem Südfenster und dem Kachelofen als zentraler Feuerstelle (ausreichend dimensioniert für den gesamten Wärmebedarf des Hauses), ist in seiner Anordnung nicht geeignet, zur guten Stube oder zur Schlafkammer zu werden, und wird derart wohl seine eigentliche Bestimmung erfüllen. Die Schlafzimmer bieten Stellfläche für je mindestens zwei Betten und die zugehörige Möblierung.

Waschküche und Küche sind zusammengefasst, sei es dass sie in einem Raum untergebracht werden (Dreizimmerwohnungen), oder wie in den Vierzimmertypen gruppiert sind, wobei die räumliche Erweiterung je nach Bedarf nach der einen oder andern Seite möglich ist. Die Unterbringung der Waschküche im Erdgeschoss bietet ausserdem die Annehmlichkeit des ebenen Austritts in den Garten und erübrigt die bekannten baulichen Komplikationen, die mit der Unterbringung im Keller verbunden sind, und deren Kosten in keinem Verhältnis zum Gesamtaufwand stehen würden. Der hellbeleuchtete Raum mit der Wanne wird zum eigentlichen Bad- und Waschräum im täglichen Gebrauch.

Auch technisch lässt sich diese Anordnung im Holzbau bei Eternitverkleidung verantworten, wenn für geeignete Entlüftung gesorgt ist mittels ausreichender Fensteröffnung, Querlüftungsmöglichkeit und über Dach geführtem Dampfzug.

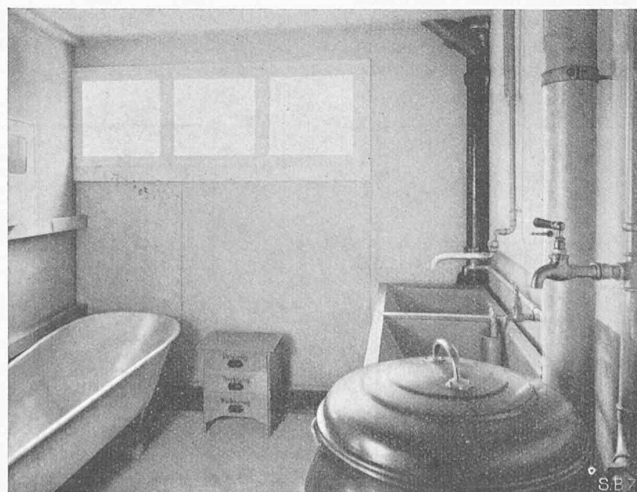


Abb. 6. Waschküche mit Bad im Erdgeschoss von Typ B

Von den französisch-italienischen Alpenstrassen

Die am 10. Juli d. J. erfolgte Eröffnung der Strasse über den Iseranpass, der mit 2769 m ü. M. die höchste Passtrasse Europas ist, hat dem «Schweiz. Autostrassenverein» Anlass gegeben, seine diesjährige Studienfahrt über folgende Pässe zu führen: Iseran Nordrampe, kleiner St. Bernhard, Mont Cenis, Iseran Südrampe, Galibier und Lautaret. Die, wie schon in früheren Jahren, vorzüglich organisierte Fahrt hat den 60 Teilnehmern Gelegenheit gegeben, in viereinhalb Tagen sich ein umfassendes Bild von der Anlage und dem Ausbau dieser touristisch und militärisch gleich wichtigen Passtrassen zu machen und dazu noch einen Eindruck von der Poebene mit Turin, wie von der neuen Aussichtsstrasse auf den Salève¹⁾ zu erhalten. Im Gegensatz zu den früheren Besichtigungsfahrten über österreichische, deutsche und niederländische Strassen wurde einhellig festgestellt, dass die befahrenen Passtrassen nicht besser ausgebaut als unsere eigenen, hingegen ganz bedeutend einfacher in der Anlage und ärmer an Kunstbauten sind. Wenn sich auch

¹⁾ Nachdem vor kurzem auch die neue Strasse von Aix-les-Bains auf den Mont Revard fertig geworden ist, fehlt zwischen dieser und der Salèvestrasse nur noch jene über den Semenoz südlich von Anney zur Vollendung der sog. Dreiberge- oder Dreiseenstrasse (Lac du Bourget, Lac d'Anney, Genfersee).

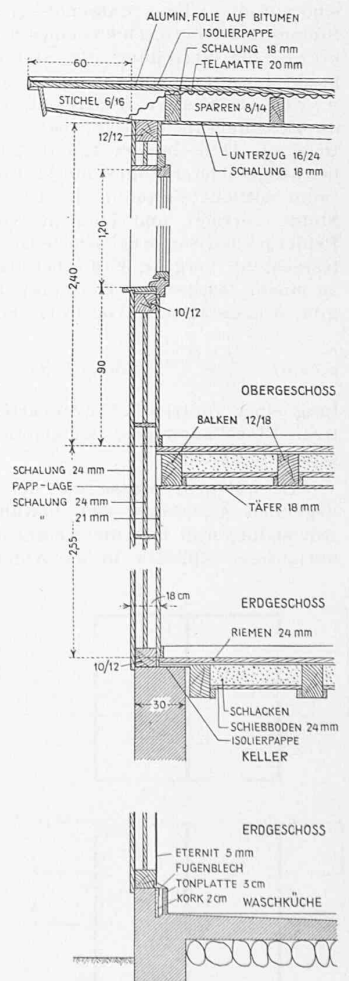


Abb. 5. Einzelheiten, 1:50

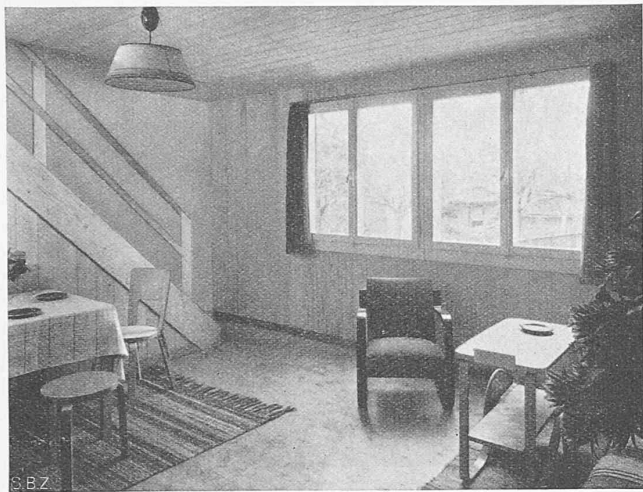
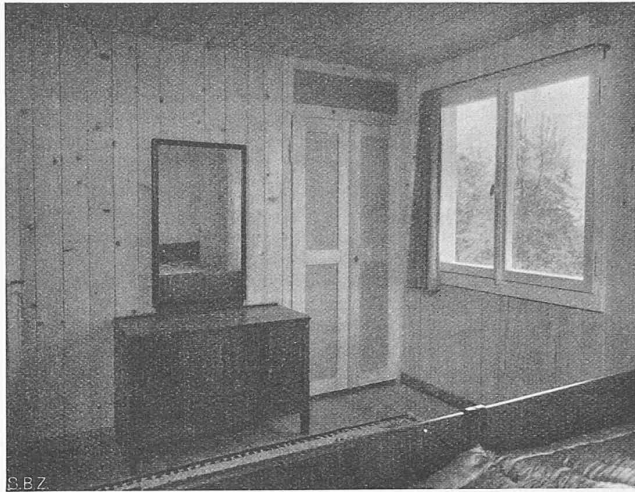


Abb. 9. Wohnzimmer mit Treppe zum Obergeschoss



Musterhaus in St. Gallen, Typ B

Abb. 10. Elternschlafzimmer

daraus das Urteil bildete, dass in der Schweiz selbst unsere Leistungen im Strassenbau über das nötige Mass hinaus als rückständig bezeichnet worden sind, so war doch ein Vorsprung des Auslandes noch augenfällig: die durchgehende Staubfreiheit der Strassen, die namentlich in Frankreich, wenn auch nur durch billige Oberflächenbehandlung, dafür aber wirklich lückenlos erreicht ist. Auch Kurven und Wendeplatten sind dort nicht anders behandelt, wogegen in Italien zahlreiche Baustellen zeigten, dass man, mehr wie bei uns, lieber Kurven und kurze Stücke sehr solid gestaltet, dazwischen aber lange Strecken noch unbehandelt lassen muss. In Anbetracht der Kürze des Bergsommers möchte man wirklich wünschen, dass auch bei uns das erste Prinzip mehr Geltung bekäme.

St. Maurice nach Osten führt und die Höhe mit zahllosen Kehren gewinnt, zeichnet sich die Iseranstrasse durch einen sehr gestreckten Verlauf aus. Fast bis zu ihrer Quelle folgt sie der Isère, um sich alsdann im Lehenbau, am Nordhang des eigentlichen Passes, mit 6,4% mittlerer Steigung zu entwickeln. Von der Passhöhe (2769 m) fällt sie mit durchschnittlich 6,9% in etwas stärker modelliertem Gelände (eine Brücke von 15 m Weite und kurze Tunnel) nach Bonneval sur Arc. Die Breite ist durchgehend 7 m, doch sind z. Z. noch Teile davon durch kleine Rutschungen verschüttet, andere durch Bauarbeiten in Anspruch genommen; die Oberflächenbehandlung soll in zwei Jahren fertig werden. Ebenso einfach wie in baulicher, ist der Pass in landschaftlicher Hinsicht, sodass man den Eindruck gewinnt, die militärischen Gründe seien für den Bau ausschlaggebend gewesen.

Ueber die befahrenen Strassen sind zahlreiche technische

Die Galibrierstrasse ist bekanntlich durch ihre Schmalheit (3 bis 4 m, zahlreiche Ausweichstellen) und engen Kurven eine der schwieriger zu befahrenden Strassen. Für das Verbindungsstück Galibrierpasshöhe (2556 m) — Lautaretpasshöhe (2058 m) ist diesem Uebelstand nun abgeholfen durch eine mustergültige neue Strasse von 8 km Länge und 7 m Breite mit talseitiger betonierter Bordschwelle (Wehrsteine sind in Frankreich kaum zu sehen, geschweige denn Parapetmauern). Angenehm für den Fahrer sind die Kurven von 20 m Minimalradius und entsprechendem Quergefälle. (Die im Verhältnis zur Fahrgeschwindigkeit gewöhnlicher Wagen zu starke, bis 20%-ige Ueberhöhung der engen Kehren des Iseran hingegen wirkt nicht überzeugend. Am schönsten sind diesbezüglich die Möglichkeiten des Geländes an der französischen Mont-Cenis-Rampe ausgenützt für die Anlage von Kehren mit bis 15 m Fahrbahnbreite). Ebenfalls sehr gut und mit breiten, beleuchteten Tunneln angelegt ist die Strassenverlegung am Stausee des Chambon-Werkes an der Romanche.

In Turin fiel neben der reichlichen Signalisierung (einheitlich nach go- and stop System, zu Zeiten schwachen Verkehrs durch gelbes Blinklicht ersetzt) besonders die Strassen-Beleuchtung auf, ein Mittelding zwischen Kandelaber- und Ueberspannlampe. Die Beleuchtungskörper befinden sich am Rand der Strasse in etwa 6 m Höhe; ihre Leuchtflächen sind liegende, gegen Strassenmitte geneigte Rechteckmilchgläser von beiläufig 0,5x1 m Grösse. Diese Lampen sind an den Häuserfronten direkt befestigt und werfen ihr Licht gegen Strassenmitte; bei Strassen ohne Bebauung werden sie auf Ständer montiert. Soviel man flüchtig beobachten konnte, ist die Blendung für den Strassenbenützer bedeutend geringer als bei unsern Kandelabern.

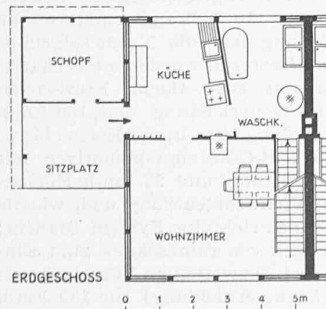
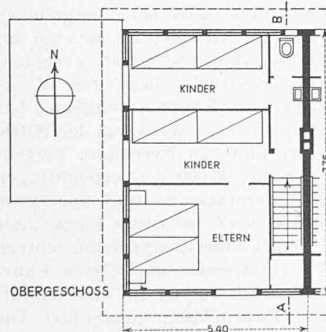
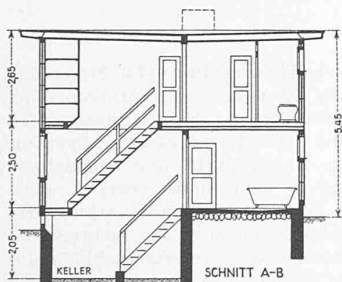


Abb. 4. Holzhaus Typ B, 1 : 200



Abb. 11. Wohnzimmer mit Blick in die Küche