

Moderne Bestrebungen im Strassenbau

Autor(en): **Gubler, Th.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Cementbulletin**

Band (Jahr): **14-15 (1946-1947)**

Heft 19

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-153228>

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.

CEMENTBULLETIN

JULI 1947

JAHRGANG 15

NUMMER 19

Moderne Bestrebungen im Strassenbau

Vom getretenen Pfad bis zur Erfindung des Rades lässt uns die Kultur- und Verkehrsgeschichte im Dunkeln, weiterhin auch die Prähistorie, wenn wir nach den ältesten Spuren des auf Fahrverkehr gerichteten Strassenbaus fragen. Linguistisch dagegen ergibt sich unzweifelhaft, dass die indogermanische Vorzeit schon den Fahrweg kannte; denn es ist kein Zufall, wenn in den germanischen Sprachen die Wörter für «Weg» und «Wagen» stammverwandt sind, und noch weniger, wenn in den meisten indogermanischen Sprachzweigen für die Begriffe von «Weg», «Wagen» und «fahren» dieselbe Wortwurzel verwendet wird (z. B. im Lateinischen — *via, veho* —, Griechischen, Slawischen, Baltischen und Altindischen). Für den spätern Strassenbau haben wir archäologische und literarische Zeugnisse, und dass auf diesem Gebiet die **Römer** unsere Lehrmeister waren, beweisen uns, wüssten wir es nicht schon sonst, die Wörter «Strasse» und «Chaussée», jenes entstanden aus (*via*) *strata* = mit Steinen «bestreuter» Weg, dieses aus (*via*) *calciata* = mit «Kalkstein» gepflasterter oder gemauerter Weg.

2 So haben die **Römer** unserm Lande imponierende Zeugnisse ihrer Strassenbaukunst hinterlassen. Abb. 1 zeigt Profile von der grossen Heerstrasse Grosser St. Bernhard-Avenches-Solothurn. Technisch kaum fassbar für uns sind dort die Fundierungsarbeiten im Grossen Moos zwischen Fräschels und Petinesca (Studenberg), was F. Stähelin so formuliert: «Hier musste die Strasse auf Millionen von Pfählen angelegt werden und zudem durch einen Entwässerungstunnel von 160 m Länge das Hochwasser aus dem Hageneckmoos unter einem felsigen Hügelzug hindurch in den Bielersee abgeleitet werden . . . Es ist das grösste derartige Werk, das die Römer in der Schweiz hinterlassen haben».

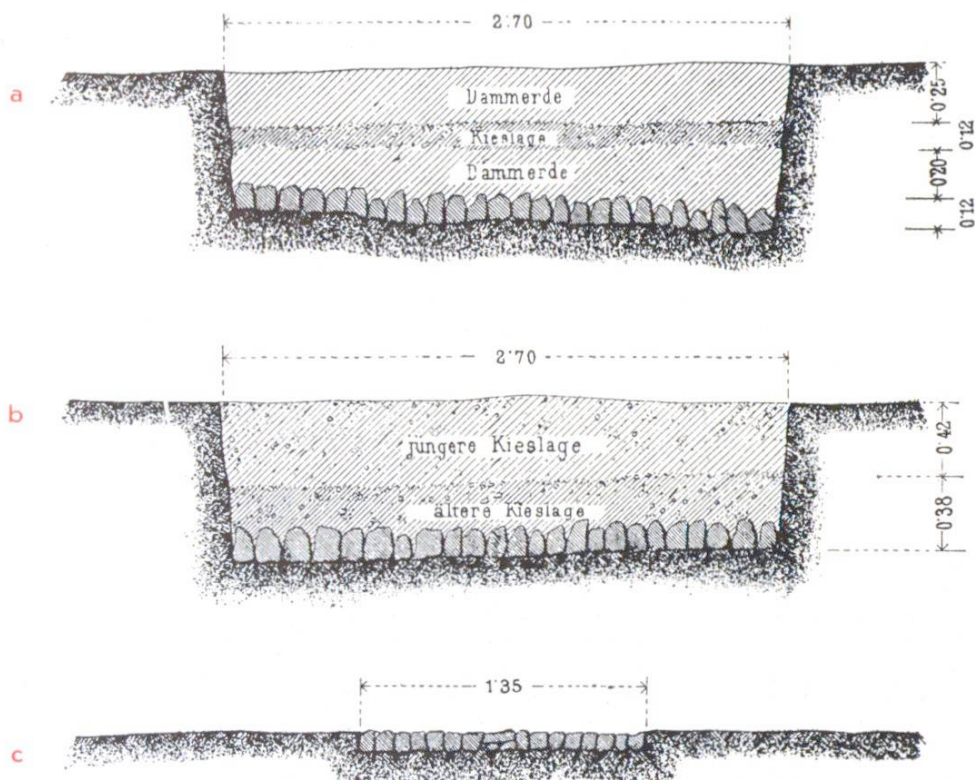


Abb. 1 Profile der altrömischen Strasse Vevey-Solothurn:
a) bei Kallnach zwischen Aventicum und Petinesca
b) zwischen Petinesca und dem Jura
c) am Fuss des Büttlenbergs zwischen Petinesca und Salodurum

Nach dem Zerfall des römischen Weltreichs vergingen Jahrhunderte bis zur Renaissance des Strassenbaus. Ohne Rücksichtnahme auf den tatsächlich meist unbedeutenden Durchgangsverkehr wurde im **Mittelalter** bis **tief in die Neuzeit hinein** der Weg von einer Einzelsiedlung zur andern gezogen, dabei wohl etwa der Acker eines Bauern durchschnitten, kaum aber ein Gut der Geistlichkeit, des Adels oder sonst eines Hochgestellten. Rad- und Achsenbrüche waren an der Tagesordnung, und dass der Postillon einen als schäbigen Trinkgeldgeber bekannten Passagier

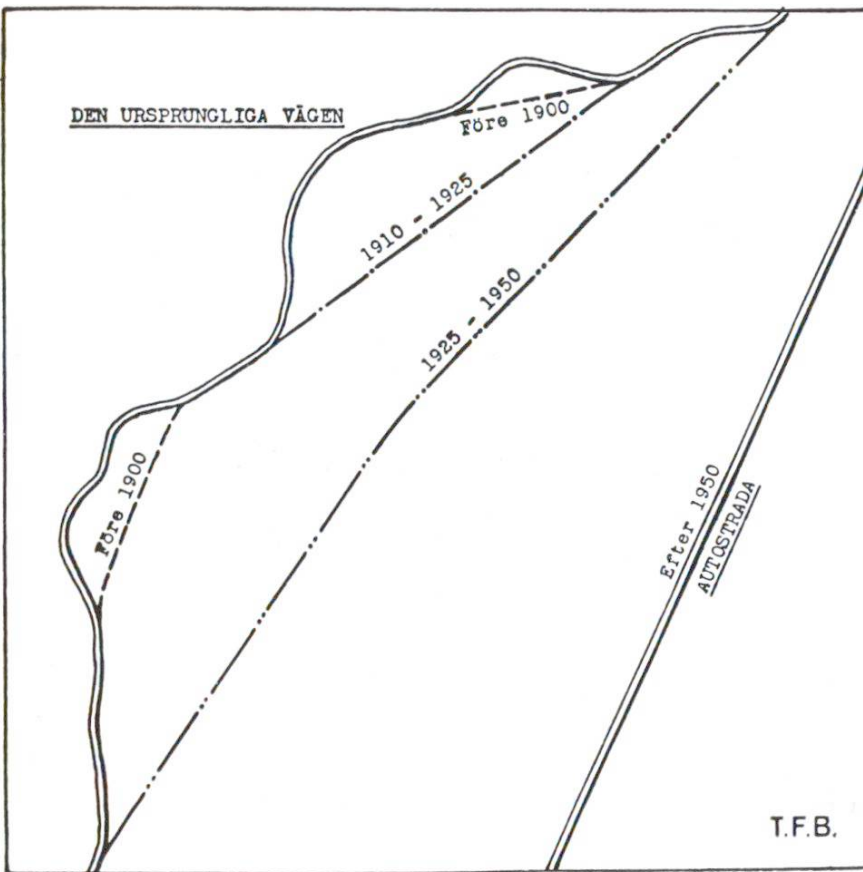


Abb. 2 Schwedisches Beispiel: nacheinander ausgeführte Strassenverlegungen bis zur Autobahn von 1950

durch Galoppieren über die Schlaglöcher zuschanden fährt, bildet ein beliebtes Motiv der Schwankliteratur. Wie oft noch in der Neuzeit, im Laufe von 125 Jahren, eine wichtige Strasse wiederholt «begradigt» wurde, bis man zur Autobahn gelangte, zeigt die aus einer schwedischen Fachzeitschrift stammende Abb. 2.



Abb. 3 Litauische Hauptstrasse (1935)

4 Um die Mitte des **18. Jahrhunderts** gab es gute Strassen eigentlich nur auf wenigen Durchgangsstrassen in England und Frankreich. Zu der fachgemässen Chaussierung um die **letzte Jahrhundertwende** kam die Staubbefreiung in gewissen europäischen Staaten. Ganz abgesehen vom Balkan (auf der Hauptroute Istanbul-bulgarische Grenze gab es 1937 auf 50 km überhaupt keine Strasse, sondern nur eine sich dann und wann in der Steppe verlierende Piste), sah 1935 in Litauen die grosse Transversale Jurbarkas-Kaunas weithin so aus wie auf Abb. 3 (reinstes Mittelalter), und noch 1939 wies die Hauptverbindung lettische Grenze-Reval in Estland das auf Abb. 4 wiedergegebene Strassenpflaster auf.

Für den grossen Verkehr stehen wir heute im Zeitalter der **Nurautofstrasse** oder **Autobahn**. Man darf für unser Land zwar nicht mit den ganz andern Verhältnissen in USA. exemplifizieren, die als einziges Beispiel Abb. 5 illustrieren möge (dreistöckiger Verkehr). Dafür wird man um so eher **Holland** gelten lassen, gleich der Schweiz ein kleines Land, das trotz der Kriegskatastrophe, dem Mangel an Arbeitskräften und der Schwierigkeit der Materialbeschaffung, abgesehen von den guten Strassen für gemischten Verkehr, zu den bestehenden Autobahnen ein halbes Dutzend neue *in petto* hat. Praktisch trug eine Autobahn schon der 1924 begonnene und 1932 vollendete, 30 km lange Zuidersee-Damm (Abb. 6) zwischen Nordholland und Friesland, wo keine Abzwei-



Abb. 4 Estnische Hauptstrasse (1939)



Abb. 5 Dreistöckiger Verkehr in USA (südlich Bronx, Whitestone Bridge, Long Island)

gung vorkommt und naturgemäss auf dem Betonfahrdamm nur Motorfahrzeuge verkehren, während der parallel laufende Beton-Radweg durch einen metertiefen Graben davon getrennt ist. Dass die noch nicht ganz vollendete Autobahn Dordrecht-Rotterdam eine Kronenbreite von 43 m erhält und dass die im Bau befind-

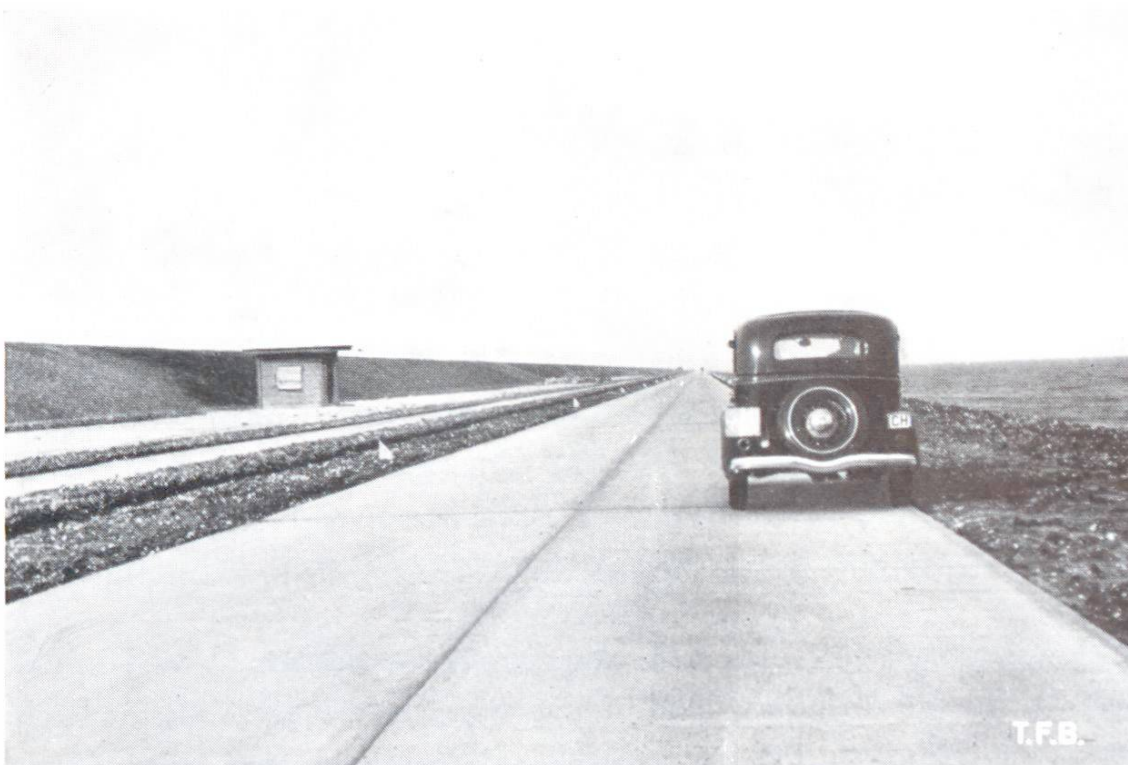
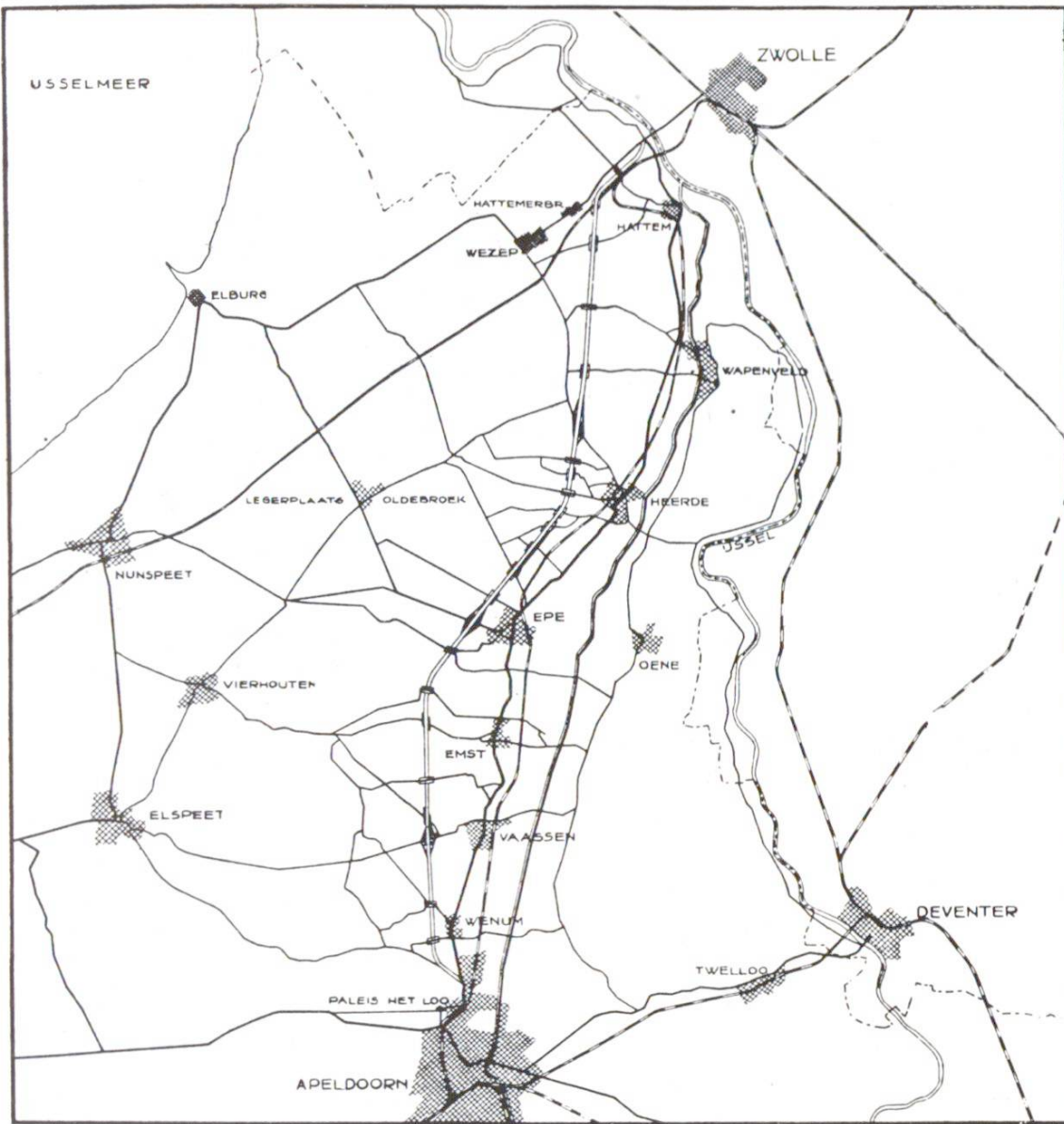


Abb. 6 Der 30 km lange Zuiderzee-Damm: Nurautostrasse trotz dem Radweg (links), da dieser durch einen metertiefen Graben vom Fahrdamm getrennt ist



T.F.B.

Abb. 7 Planskizze der 30 km langen holländischen Autobahn Zwolle-Aperdoorn (alte Siedelungen kreuzungsfrei umfahren)

liche Autobahn Rotterdam-Amsterdam (teilweise parallel zur alten Autobahn den Haag-Amsterdam) die Hauptstadt und Residenz glatt umfährt, sei als weiteres Beispiel für die holländische Grosszügigkeit hervorgehoben. Landschaftlich die schönste Autobahn wird die 30 km lange, 26 m breite Autobahn Zwolle-Apeldoorn sein, mit deren Bau die Holländer kurz vor Kriegsbeginn begonnen haben (Planskizze Abb. 7). Um noch ein anderes kleines Land zu nennen, sei auf Abb. 8 verwiesen: die 1938 eröffnete dänische Autobahn Kopenhagen-Helsingör mit 23 m Kronenbreite.

In der **Schweiz** eignen sich die topographischen Verhältnisse weniger für ein Autobahn-**Netz**. Aber Nurautostrassen müssen auch bei uns kommen auf stark verkehrsbelasteten Ausfall- und Fernverkehrsstrassen (projektiert sind z. B. Zürich-Winterthur und

7 Zürich-Zuger Grenze). Leider ist an die Verwirklichung des 1942 vom Eidg. Oberbauinspektorat veröffentlichten **Talstrassenprogramms** nicht zu denken, so lange der Bund die Subventionierung der Kantone auf diesem Gebiet vom Eintreten einer massiven Arbeitslosigkeit abhängig macht. Anzustreben ist auf alle Fälle Verkehrstrennung mit Anfügung von Rad- und Gehwegen. Es liegen für eine Anzahl der wichtigsten Fernverkehrsstrassen bereits **generelle Projekte** vor, die der Schweizerische Autostrassen-Verein im Verlauf der letzten vierzehn Jahre ausarbeiten liess; diese Strecken sind mit fetten Linien eingezeichnet auf Abb. 9 mit der Karte des vom Autostrassen-Verein seinerzeit aufgestellten Fernverkehrsstrassen-Netzes. Für die Schweiz als Fremdenland *par excellence* wäre eine **grosszügige Strassenbaupolitik** das Gegebene — nach dem Vorbild der Holländer, die an der Abschlusstelle des Zuidersee-Damms ihre Devise hingesezt haben: *Een volk dat leeft bouwt an zijn toekomst* — Ein Volk, das lebt, baut an seiner Zukunft.

Dr. Th. Gubler.

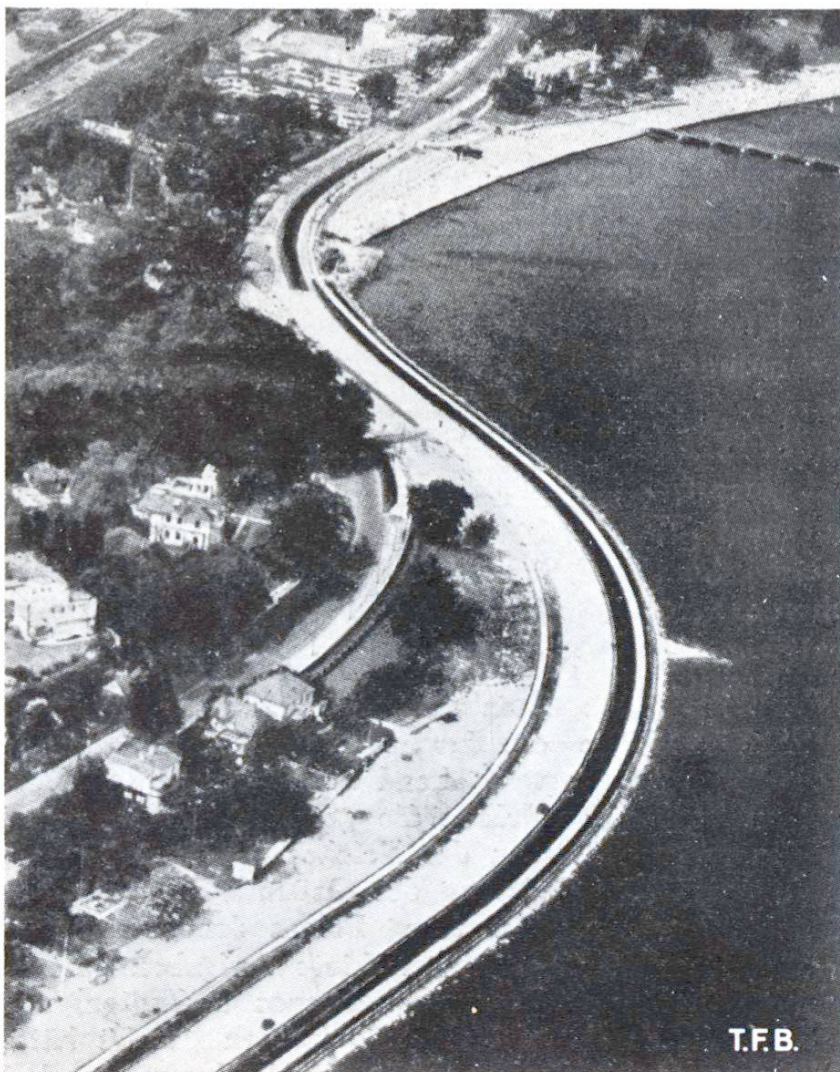


Abb. 8 Die 23 m breite dänische Autobahn Kopenhagen - Helsingör

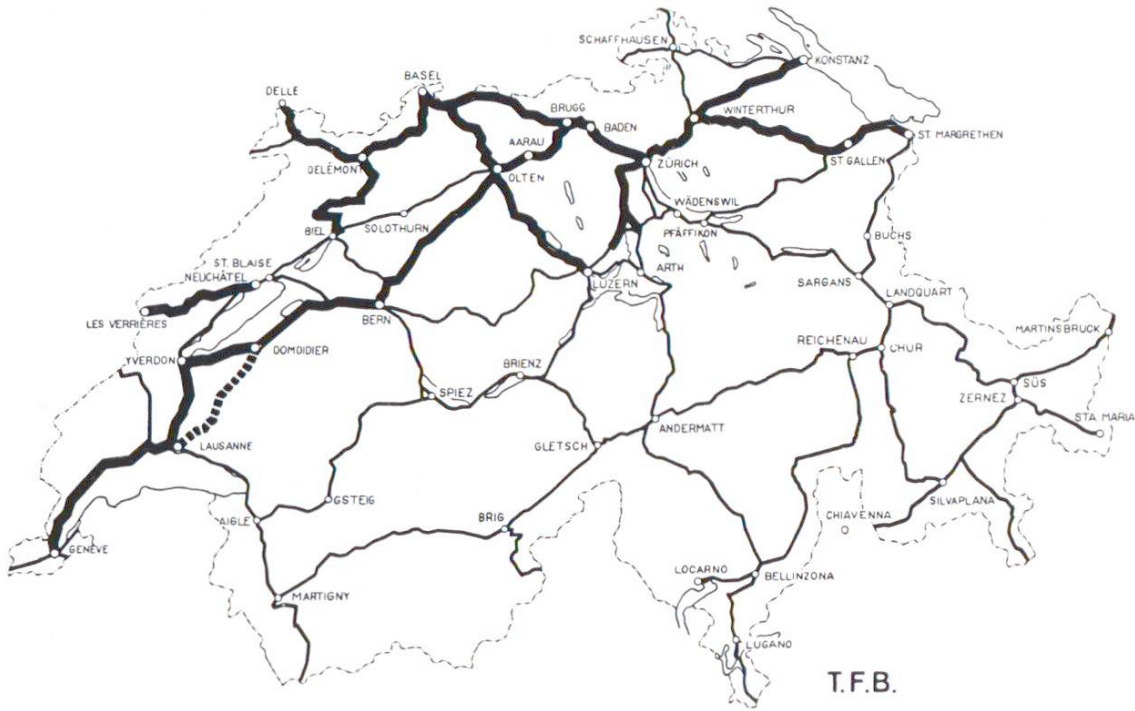


Abb. 9 Im Fernverkehrsstrassen-Netz des Schweizerischen Autostrassen-Vereins liegen für die mit fetten Linien bezeichneten Strecken bereits die generellen Projektierungen vor

Literatur:

Felix Stähelin, Die Schweiz in römischer Zeit.

S. Bavier, Die Strassen der Schweiz.

Alfred Birk, Die Strasse.

Ausbau des schweizerischen Strassennetzes (Bericht des Eidg. Oberbauinspektorates an das Departement des Innern) 1942.

«Die Autostrasse», Zeitschrift des SAV (1932—1947).

Zu jeder weitem Auskunft steht zur Verfügung die

TECHNISCHE FORSCHUNGS- UND BERATUNGSSTELLE DER E. G. PORTLAND WILDEGG, Telephon (064) 8 43 71