

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 87/88 (1926)  
**Heft:** 18

**Artikel:** Automobilverkehr und Strassennetz  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-40988>

### **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:** 15.05.2025

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



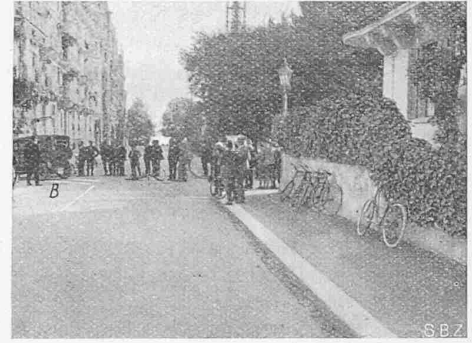
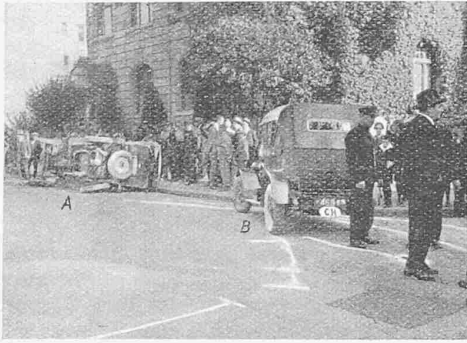


Abb. 3 (links), Abb. 2 (Mitte) und Abb. 1 (rechts) Auto-Zusammenstoss an der Strassenecke Stockerstrasse Nr. 21 (am Rande rechts).

durch diesen Strassenzustand in bedrohliche Nähe gerückt. Dies gilt insbesondere für ortsunkundige auswärtige Fahrer, die gewohnt sind, auf derart gefährliche Kreuzungen durch Warnungssignale aufmerksam gemacht zu werden, und die hier eine freie gerade Strasse vor sich sehen. Bei dem hier vorgeführten Beispiel wurde Wagen A (der Wegrecht hatte) von B und einem rechts neben B fahrenden Radfahrer angerannt und umgeworfen; B hatte versucht durch Abbiegen nach links (Abbildungen 2 und 3) die Kollision zu verhüten, aber zu spät; der Radfahrer kam dazwischen zu Fall. Wer selbst Autolenker ist, der ist im Bild, auch über die primäre, wichtigste Ursache: eben die ganz unbegreiflicherweise geduldete Epheuwand in der Ecke, die Wagen wie B geradezu verleitet, sich links zu halten, also falsch zu fahren, um etwas mehr Ueberblick zu gewinnen. Derartige Sichtmaskierungen bestehen aber noch viele; um nur zwei der benachbarten und geradezu berüchtigten zu nennen: die Ecke der Giesserei Koch mit 1,9 m hoher Bretterwand an der scharfen Ecke Brandschenke-Selnaustrasse und die Ecke Talgasse-Bleicherweg mit der hohen Hecke an der Talgasse Nr. 25 (Baumann älter).<sup>1)</sup>

Die Sache wird noch bedenklicher, als nach behördlicher Auffassung der Gotthardstrasse in Zukunft „als Zufahrtstrasse zur neuen Station eine erhöhte Bedeutung“ zugeordnet ist (Weisung Nr. 168). Ganz abgesehen davon, dass eine Zersplitterung der Stationszufahrten, zum Ueberfluss noch unter Kreuzung durch andere Verkehrs- bzw. Durchgangstrassen, an sich *verkehrshemmend* und unerwünscht wäre<sup>2)</sup>, müsste man die Strasse erst einmal von solchen notorischen Gefahrstellen gründlich säubern. Dazu gehört auch eine Abrundung der Strassenecken mit mindestens 4 m Radius der Randsteinkante, denn wie der in Abbildung 5 eingezeichnete Wagen C zeigt, ist es bei den gegenwärtigen, scharfgekrümmten „Normalecken“ *unmöglich*, gemäss der Polizei-Vorschrift eine Rechtskurve kurz zu nehmen, ohne in die feindliche Gegenrichtung aus- oder einzubiegen. Uebrigens sollten zum mindesten die Kreuzungstellen solcher Verkehrsstrassen nicht mit glattem Belage, wie dem glitschigen, gefährlichen Stampfasphalt, sondern mit Kleinpflaster versehen, und, wo nötig, durch Warnungstafeln auch dem fremden Fahrer kenntlich gemacht werden.

Im städtischen Voranschlag für 1927 sind allein für Strassenbauten im Anschluss an die verlegte Seebahn, hauptsächlich in Wiedikon, rund 2,6 Mill. Fr. vorgesehen (Strasse über den Bahntunnel in Wiedikon 650 000 Fr., Verlängerung der Manessestrasse 600 000 Fr., Verlängerung und Ausbau der Zweierstrasse 350 000 Fr. und 280 000 Fr., Ausbau der Seebahn- und der Marienstrasse 350 000 Fr., usw.). Dazu kommen für voraussichtlich ebenfalls 1927 auszuführende Strassenbauten weitere 2,06 Mill. Fr., also insgesamt über 4 1/2 Mill. Fr. — Angesichts dieser reichlichen Aufwendungen, sowie der umfangreichen gegenwärtigen Strassenbauten des neuen Bahnhofs Enge, erscheint es nicht verständlich, dass für die hier erwähnten und gewiss ebenso dringenden *Verbesserungen lebensgefährlicher Strassenecken* nichts übrig sein soll, dies umso mehr, als deren Kosten im Vergleich zu obigen doch verschwindend klein sind. Aber nicht nur für Zürich soll der hier dargestellte Unfall zum Aufsehen der Behörden mahnen, denn ähnliche Dinge trifft man auch in andern Städten und Ortschaften. So nötig und anerkennenswert die vielen neuern Strassenverbesserungen in Anpassung an die Erfordernisse des Auto-

verkehrs sind, die Verbesserung der Uebersicht an Strassenkreuzungen lässt, wie die Unfallstatistik beweist, noch vielfach zu wünschen übrig. Hier auf mit Nachdruck alle zuständigen Stellen aufmerksam zu machen ist der Zweck dieser Zeilen.

Auf die geradezu bedenkliche Vernachlässigung städtischer Plätze in Hinsicht auf zeitgemässe Verkehrsorganisation kommen wir demnächst eingehender zu sprechen.

### Die Rentabilität der Elektrifikation der S. B. B.

Als Beilage zum Vorschlag für 1927 veröffentlicht die Generaldirektion der S. B. B. eine Vergleichung des Betriebsvoranschlags und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1927 mit einem Betriebsvoranschlag und einer Gewinn- und Verlustrechnung, wie sie sich ergeben würden, wenn nicht elektrifiziert worden wäre, sondern auch im Jahre 1927 das ganze Netz der Bundesbahnen noch mit Dampf betrieben würde. Ende 1927 werden, einschliesslich der Seetalbahn, 1460 km oder ungefähr die Hälfte der S. B. B.-Linien elektrifiziert sein. Da sich darunter jene mit dichtem Verkehr befinden, werden die elektrischen Lokomotiven im Jahre 1927 etwa 60% des gesamten Verkehrs in Brutto-Tonnenkilometern bewältigen. Der Vergleich der Betriebsausgaben zeigt folgendes Bild:

|                                                                      | Voranschlag 1927                       |                  |
|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|------------------|
|                                                                      | für elektr. Betrieb                    | für Dampfbetrieb |
| 1. Allgemeine Verwaltung . . .                                       | 7 853 140 Fr.                          | 7 853 140 Fr.    |
| 2. Unterhalt u. Bewachung d. Bahn 37 455 800 „                       | 37 455 800 „                           | 37 719 800 „     |
| 3. Stationsdienst . . . . .                                          | 102 527 000 „                          | 104 207 000 „    |
| 4. Fahr- und Werkstättendienst . .                                   | 99 385 380 „                           | 115 506 080 „    |
| 5. Verschiedene Ausgaben . . .                                       | 27 801 950 „                           | 29 016 950 „     |
|                                                                      | 275 023 270 Fr.                        | 294 302 970 Fr.  |
| 6. Auf den Rechnungsabschluss zu verteilende Ausgaben u. Einnahmen — | 4 026 600 „                            | — 4 026 600 „    |
|                                                                      | Reine Betriebsausgaben 270 996 670 Fr. | 290 276 370 Fr.  |

Zu der Ersparnis von 264 000 Fr. unter 2. wird angeführt, dass nach den Erhebungen des Oberingenieurs der Bahnunterhalt, wenn man von den Fahrleitungen absieht, beim elektrischen Betrieb rund 350 Fr. pro Bahnkilometer weniger kostet, als beim Dampfbetrieb. Beim elektrischen Betrieb muss zwar mit einer vermehrten seitlichen Abnutzung des äusseren Schienenstranges in den scharfen Kurven, wie überhaupt mit einer stärkeren Beanspruchung der Geleise infolge des grösseren Gewichtes der elektrischen Lokomotiven gerechnet werden. Dieser Nachteil, der sich übrigens mit der Zeit auch beim Dampfbetrieb mit der unvermeidlichen Einführung schwerer Lokomotiv-Typen eingestellt hätte, ist aber kleiner als die Vorteile des elektrischen Betriebes, die in der Erhöhung der Lebensdauer des Oberbaues in den Tunneln, in der starken Steigerung der Arbeitsleistungen der Rotten in den Tunneln, sowie im vereinfachten Unterhalt und in der längeren Lebensdauer der Hallendächer, Brücken, Gebäude usw. bestehen. Im Jahre 1927 werden sich jedoch diese Vorteile des elektrischen Betriebes noch nicht voll auswirken können, weshalb die damit verbundenen Ersparnisse erst mit 2/3 von 350 Fr. in Rechnung gezogen sind.

Der Unterschied von 16 120 700 Fr. im Posten 4 rührt zunächst davon her, dass die elektrischen Lokomotiven durchschnittlich 40% schwerere Züge fördern und rascher fahren (Ersparnisse 10 425 000 Fr.). Ferner stehen den Ausgaben für Brennmaterial, die bei einem An-

<sup>1)</sup> Eine der ähnlich berüchtigten Gartenecke Pelikanstrasse-Talgasse ist erst dieser Tage gelichtet worden, ihr gegenüber am Bot. Garten noch nicht.

<sup>2)</sup> Eine städtebauliche Binsenwahrheit zwar, die aber, wie es scheint, noch nicht überall als solche erkannt worden ist.