

**Zeitschrift:** Schweizerische Zeitschrift für Vermessungswesen und Kulturtechnik =  
Revue technique suisse des mensurations et améliorations foncières  
**Herausgeber:** Schweizerischer Geometerverein = Association suisse des géomètres  
**Band:** 32 (1934)  
**Heft:** 7

## **Titelseiten**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 21.02.2026

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

SCHWEIZERISCHE  
**Zeitschrift für Vermessungswesen und Kulturtechnik**

ORGAN DES SCHWEIZ. GEOMETERVEREINS

Offiz. Organ der Schweiz. Gesellschaft für Kulturtechnik / Offiz. Organ der Schweiz. Gesellschaft für Photogrammetrie

**Revue technique suisse des mensurations et améliorations foncières**

ORGANE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES GÉOMÈTRES

Organe officiel de l'Association Suisse du Génie rural / Organe officiel de la Société Suisse de Photogrammétrie

Redaktion: Dr. h. c. C. F. BAESCHLIN, Professor, Zollikon (Zürich)

Ständ. Mitarbeiter f. Kulturtechnik: Dr. H. FLUCK, Dipl. Kulturing., Villa Lepontia, Bellinzona-Ravecchia

Redaktionsschluß: Am 1. jeden Monats

Expedition, Inseraten- und Abonnements-Annahme:

BUCHDRUCKEREI WINTERTHUR VORMALS G. BINKERT, A.-G., WINTERTHUR

<b>No. 7 • XXXII. Jahrgang</b> der „Schweizerischen Geometer-Zeitung“ Erscheinend am zweiten Dienstag jeden Monats <b>10. Juli 1934</b>  Inserate: 50 Cts. per einspaltige Nonp.-Zeile	<b>Abonnements:</b> Schweiz Fr. 12.—, Ausland Fr. 15.— jährlich Für Mitglieder der Schweiz. Gesellschaften für Kulturtechnik u. Photogrammetrie Fr. 9.— jährl.  Unentgeltlich für Mitglieder des Schweiz. Geometervereins
---	---

## Das neue Trassieren von Bahnen und Straßen.

Seit der Einführung der Schnellfahrzeuge, den Autos, Schnelltriebwagen und den Rapidzügen, sind die bisherigen Trasse der Bahnen und Straßen den hohen Geschwindigkeiten von 100 bis 180 km pro Stunde, welche diese Fahrzeuge annehmen können, nicht mehr gewachsen. Und dies sowohl in der Linienführung wie im Längenprofil. Wir sehen daher in den letzten Jahren, daß überall Straßenkorrekturen und etwas weniger auffällig auch Bahnkorrekturen durchgeführt werden. Früher begnügte man sich, das Straßentrasse in mehr oder weniger guter Auswahl aus Geraden und Kreisbogen zusammenzusetzen und dem Terrain anzupassen; bei den Bahnen war das Längenprofil führend, die Linienführung richtete sich nach dem Minimalradius und dem Terrain. In Zukunft sind die aus der Geschwindigkeit sich ergebenden Kurvenradien, der gute Ein- und Auslauf dieser Kurven, die gleichmäßige Ueberhöhung der Fahrkanten und nicht zuletzt die einwandfreie Zusammensetzung der Geraden und Kurven maßgeblich. Das Auto hat vor allen andern Fahrzeugen den großen Vorteil, eine große Anfahrbeschleunigung ( $0,5$  bis  $1 \text{ m pro s}^2$ ), einen tief liegenden Fahrzeugschwerpunkt und die direkte Achssteuerung zu besitzen, wodurch es sich ohne großen Zeitverlust den vorhandenen Trassen anzupassen vermag. Schnelltriebwagen und Rapidzüge besitzen diese Vorzüge nur in geringerem Maße; sie haben einen hoch liegenden Schwerpunkt, eine viel kleinere Anfahrbeschleunigung, einen großen Bremsweg und was hauptsächlich in Betracht fällt, statt der Achssteuerung die außer dem Fahrzeug liegende Spurststeuerung. Daher sind diese Fahrzeuge im besondern auf ein sorgfältig aufgestelltes und präzise ausgeführtes und unterhaltenes *Bahntrasse* angewiesen. Aber auch dem schnellfahrenden