Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 15 (1920)
Heft: 2

Artikel: Landstrassen und Feldwege
Autor: Straub, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-171934

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: 12.12.2025

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

Abb. 4. Wiesenweg und Bachlauf. Nach einer Ölstudie von Robert Zünd.
Fig. 4. Chemin vicinal à travers les prés et pont rustique. D'après une étude à l'huile de Robert Zünd.

LANDSTRASSEN UND FELDWEGE.

Von *Hans Straub*, Dipl. Ing.

Wenn wir die Entwicklung des Heimatschutzgedankens in seinem Einfluss auf das Bauwesen verfolgen, so sehen wir, wie man anfangs hauptsächlich das Gebäude als Einzelobjekt im Auge hatte. In den letzten Jahren geht man weiter: Man tritt ein für die Erhaltung ganzer Städte- und Dorfbilder, und beim Entwerfen von Bebauungsplänen nehmen architektonisch-ästhetische Erwägungen immer mehr den ihnen gebührenden Platz ein; Städtebau steht heute im Vordergrund des Interesses. Mit den abseits der Ortschaften liegenden Land- und Feldstrassen aber hat sich der Heimatschutz bis jetzt noch wenig befasst, mit Unrecht, denn auch eine Strassenanlage draussen in der freien Natur ist ein, wenn ich mich so ausdrücken darf, architektonisches Kunstwerk, das schön oder banal sein, das ein Landschaftsbild sehr stark beeinflussen kann, in günstigem oder ungünstigem Sinne.

Wenn wir Sonntags hinauswandern aufs Land, so spüren wir es: Die Strasse ist nicht nur reines Verkehrsmittel; sie ist mehr, sie ist ein selbständiges Wesen, ein Kunstwerk (oder auch nicht), das uns etwas sagt, dessen Stimmungsgehalt auf uns einwirkt. Wem hat es nicht schon weh getan, zu sehen, wie so manch schönes, altes Strassenbild einer hässlichen, sich der Landschaft als Fremdkörper aufdrängenden Neuanlage hat weichen müssen. Alte Strassen sind oft so anspruchslos in ihrer Anlage und haben dennoch, oder vielleicht gerade deshalb, weil sie so aus dem Boden herauswachsen, eins mit ihm sind, so viel Schönheit und Poesie, indessen neue Strassen durch ihre gewaltsamen Dämme und Kunstbauten, durch den Gegensatz ihrer harten geraden Linien mit den weichen Bodenformen vielfach banal und trostlos wirken.

Ich bin weit davon entfernt, bei Strassenanlagen ästhetische Gesichtspunkte auf Kosten praktischer in den Vordergrund stellen zu wollen; im Gegenteil, für mich ist das Zweckmässigste auch das Schönste. Dagegen möchte ich abraten vor dem im letzten halben Jahrhundert üblichen einseitigen In-den-Vordergrund-stellen der

Verkehrsinteressen, namentlich wenn dies in einer theoretischen, den praktischen Bedürfnissen wenig entsprechenden Weise geschieht. Nur allzuoft wurden und werden noch Strassen, Neuanlagen und Korrekturen im Bureau auf dem Reissbrett planiert, mit Zirkel und Lineal, sogar mit mathematischen Formeln [1]), ohne genügendes Studium der tatsächlichen topographischen und Siedelungsverhältnisse.

Beim nähern Eingehen auf die verschiedenen Gesichtspunkte möchte ich unterscheiden zwischen Strassen in bewegtem, hügeligem Terrain und solchen in der Ebene. Im erstern Falle ist die Strasse um so schöner und auch wirtschaftlich um so rationeller, je besser sie sich ins Gelände hinein schmiegt. Durchschneiden grosse Kunstbauten brutal die gewachsenen Bodenformen, so wird das Bauwerk von unsern Augen stets als etwas Fremdes, Willkürliches und deshalb Hässliches empfunden. Einer meiner Lehrer drückte sich einmal aus: « Wir müssen so bauen, wie das Terrain selber das Bauwerk gemacht hätte, wenn es bauen könnte. » Die Linie einer gut angelegten Strasse kann ein Landschaftsbild gewaltig bereichern, ja einen Landschaftsausschnitt geradezu zu einem « Bild » im Sinne eines abgeschlossenen Ganzen machen, das sich unserm Gedächtnis einprägt. Wie plastisch bringt z. B. das Strässchen auf Abbildung 6 die Form der Bodenwelle, an die es sich in eleganter Linie anschmiegt, zum Ausdruck! (Vergl. auch Abb. 15 u. 16.)

Gegenüber den tatsächlich erreichten Vorteilen ist die durch teure Kunstbauten verursachte Erhöhung der Baukosten oft eine unverhältnismässig grosse. Die Vermeidung derselben durch besseres Hineinbauen der Strasse ins Terrain wird also meist auch die wirtschaftlich vorteilhaftere Anlage ergeben. Ein grosser Teil unserer Bergstrassen- und Bahnen hätte auf diese Weise viel billiger gebaut werden können, die Klausenstrasse z. B. um 30%, nach der Versicherung eines Fachmannes.

Der Grund, warum oft so unrationell und gleichzeitig unschön gebaut wurde und wird, ist neben der schon erwähnten allzu einseitigen Berücksichtigung gewisser Verkehrsinteressen hauptsächlich darin zu suchen, dass im allgemeinen vor Ausführung des Baues das Terrain zu wenig studiert wird. Man projektiert unter Zugrundelegung irgendeiner bestehenden ungenauen topographischen Aufnahme. Wird das Projekt dann ausgeführt, so ergeben sich Abweichungen der tatsächlichen Bodenbeschaffenheit von der in der benützten Karte eingetragenen. Dadurch werden grosse Erdbewegungen und Kunstbauten notwendig, die leicht hätten vermieden werden können, hätte man das Gelände gründlich studiert, vielleicht für diesen Bau eine eigene topographische Aufnahme gemacht. Der Erbauer einer schweizerischen Bergbahn äusserte sich einmal, als er ein Relief der betreffenden Bahnstrecke betrachtete: « Man würde manches anders machen, wenn man vor Ausführung des Baues so ein Relief zur Verfügung hätte. »

Eine viel kleinere Rolle spielen die topographischen Verhältnisse bei Strassen in der Ebene. Das gegebene Tracé ist hier naturgemäss die gerade Linie, deren praktische Vorteile hier so gross sind, dass es unsinnig und gekünstelt wäre, davon abzuweichen, so langweilig auch für den Fussgänger lange gerade Strassen zu sein pflegen. Das will aber nicht heissen, dass nun unbedingt alle etwas krummen bestehenden alten Strassen korrigiert und durch gerade Stücke ersetzt werden müssen,

---

[1]) In einem Werk über Strassenbau aus den siebziger Jahren (Löwe, Strassenbau) finden wir z. B. folgende schöne Regel: « Die Dichtigkeit des Strassennetzes soll proportional der Quadratwurzel aus der Verkehrsdichtigkeit und umgekehrt proportional der Quadratwurzel aus den Strassenbaukosten sein. »

Eine andere Formel bringt die Sinen der Winkel, unter denen sich drei Strassen begegnen, in Beziehung zu den kilometrischen Gesamtkosten.

auch nicht, dass nicht gelegentlich bei der Neuanlage einer weniger verkehrsreichen Nebenstrasse auf einen schönen Obstbaum, auch ein Haus oder eine bestehende Flurgrenze Rücksicht genommen werden kann. Die trostlose Monotonie langer, gerader Landstrassen kann aber oft durch einfache Mittel vermieden werden, z. B. durch Anlegung von Alleen. Auf Abbildung 11 z. B. wird die ernste, fast melancholische Stimmung der weiten Ebene durch die endlose Perspektive der beiden Pappelreihen gesteigert, wogegen die Strasse allein, oder mit den üblichen Miniaturbäumchen, das Gegenteil bewirken würde.

Abb. 5. Bei Ligornetto, Tessin. Die Silhouette des anspruchslosen, aber wohlproportionierten Kirchleins, gibt der langen geraden Strasse einen wohltuenden Abschluss. Die Strasse wird zu beiden Seiten von Buschhecken begleitet. Federzeichnung von H. Straub. — *Fig. 5.* Environs de Ligornetto, Tessin. La silhouette d'une petite église modeste, mais aux proportions harmonieuses, forme un agréable arrière-plan à la perspective monotone de cette longue route droite. Deux haies vertes accompagnent la route à gauche et à droite. Dessin à la plume de H. Straub.

In Deutschland wählt man oft Obstbäume zu Strassenbäumen. Speziell mit grossen, hochstämmigen Arten, mit Nuss- und Kirschbäumen, erreicht man auf diese Weise sehr gute Wirkungen. Vor dem Kriege schwankte in Deutschland der Ertrag der Obstbäume zwischen 40 und 80 Mark per Kilometer der Strasse, ja in einigen Gegenden wurden die Unterhaltungskosten der Landstrassen fast ganz durch den Obstertrag gedeckt*).

Man wendet ein, der Obstbaum sei kein geeigneter Strassenbaum: Bei normaler Stammhöhe müsse die der Strasse zugekehrte Seite zu stark aufgestutzt werden mit Rücksicht auf die Strassenfuhrwerke; ziehe man den Stamm abnormal hoch, so bilde sich ein Missverhältnis zwischen Stammhöhe und Kronendurchmesser. Selbstverständlich werden Wildlinge mit grossen Kronen

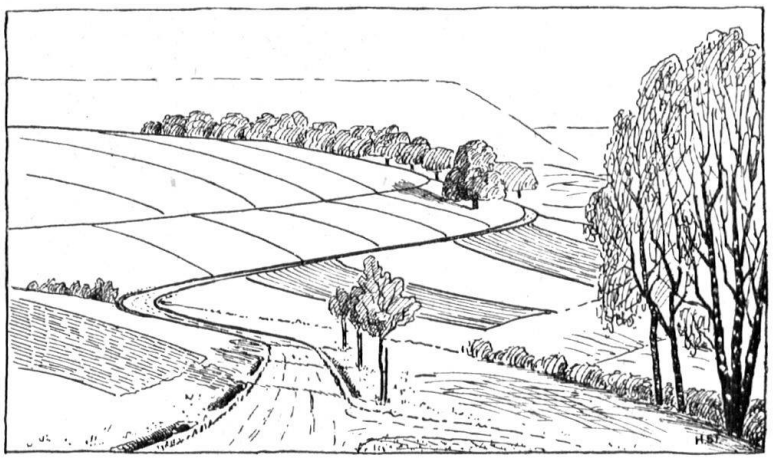

Abb. 6. Strasse von Gerlikon nach Bewangen (bei Frauenfeld). Das Strässchen schmiegt sich in schön geschwungener Linie einer Bodenwelle an und bringt deren Form plastisch zum Ausdruck. Federzeichnung von H. Straub. — *Fig. 6.* Route de Gerlikon à Bewangen (près Frauenfeld). Le tracé de la route épouse avec souplesse les mouvements du terrain et en souligne les formes onduleuses. Dessin à la plume de H. Straub.

*) Vergl. „Der Strassenbau", VIII. Jahrgang, 1917, Nr. 9—22: Vortrag von Stadtgärtner Schläpfer, Luzern, gehalten in Zürich im Juni 1917. Der Vortrag enthält auch wertvolle Angaben über Sorten, die sich als Strassenbäume speziell eignen.

immer schöner sein; den üblichen kleinen Vogelbeer- und Akazienstrassenbäumchen dagegen ziehe ich grosse Obstbäume noch vor.

Es ist übrigens gar nicht notwendig, dass dieselben hart am Strassenrand stehen. In Süddeutschland finden wir Obstbäume oft in zwei regelmässigen, parallelen Reihen auf den Grundstücken links und rechts der Strasse gepflanzt, in einem Abstande von 2—4 m von derselben. Auf diese Weise bilden sie dennoch, trotz ihres grössern Abstandes vom Strassenrand, eine Art Allee und treten dadurch in Beziehung zur Strasse.

In der Schweiz kenne ich nur wenige Beispiele solcher „Obstbaumalleen" (Abbildung 7).

Kleinere Feldsträsschen wurden früher immer den bestehenden Flurgrenzen entlang angelegt. Die originell-unregelmässige Linie derselben kann ihnen unter Umständen einen ganz besondern intimen Reiz verleihen, dessen Verlust vom Standpunkte des Heimatschutzes meist sehr zu bedauern ist, um so mehr, als wohl nur in den seltensten Fällen zwingende Gründe die Korrektur der Strasse notwendig machen. Oft korrigiert man anlässlich einer Neuvermessung oder einer Güterzusammenlegung, „weil es gerade im gleichen geht", im letztern Falle wohl auch, weil sich dann die Flächenrechnung etwas einfacher gestaltet. Dafür verursacht die Verlegung des Strassenbettes viel unnötige Kosten, und auf der neuen Strasse erschwert der grobe Kies

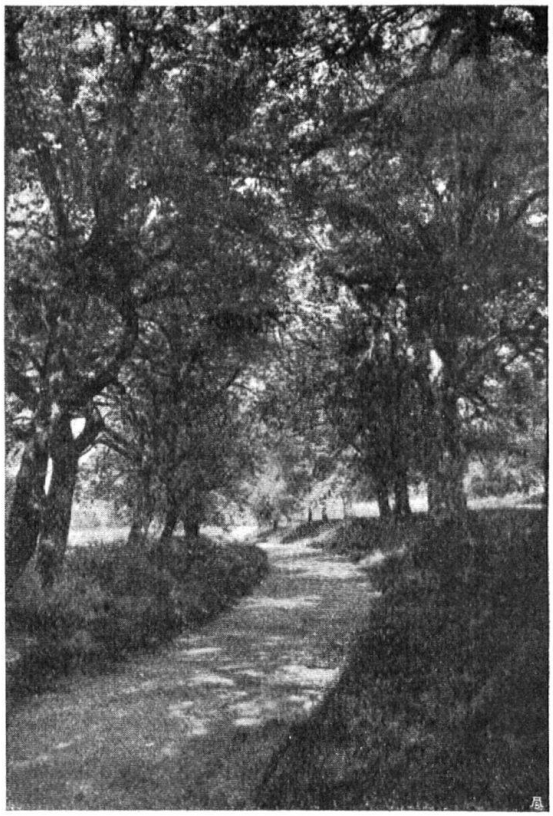

Abb. 7. Zwanglose Baumallee in Pfaffhausen bei Zürich. Die grossen Obstbäume, deren Gipfel sich über der Strasse zu einem Blätterdach vereinen, machen diese zum schattigen Parkweg. Aufnahme von H. Straub. — *Fig. 7.* Allée naturelle à Pfaffhausen près Zurich. Ces grands arbres fruitiers, dont les couronnes unies se rejoignent en voûte par-dessus la route, donnent à ce paysage l'apparence d'une ombreuse allée de parc.

Abb. 8. Bei Egnach (Thurgau). Die Landstrasse folgt den natürlichen Ausbuchtungen eines von Gebüsch und hohen Bäumen eingesäumten Baches und passt sich so dem Naturbilde an. Aufnahme von H. Straub. *Fig. 8.* Environs d'Egnach (Thurgovie). La route suit les méandres d'un ruisseau bordé de buissons et de grands arbres et s'harmonise admirablement à ce paisible paysage.

Abb. 9. Wiesenweg, einem Wasserlaufe folgend. Nach einer Ölstudie von Robert Zünd.
Fig. 9. Chemin à travers les prés, au bord d'un ruisseau. D'après une étude à l'huile de Rob. Zünd.

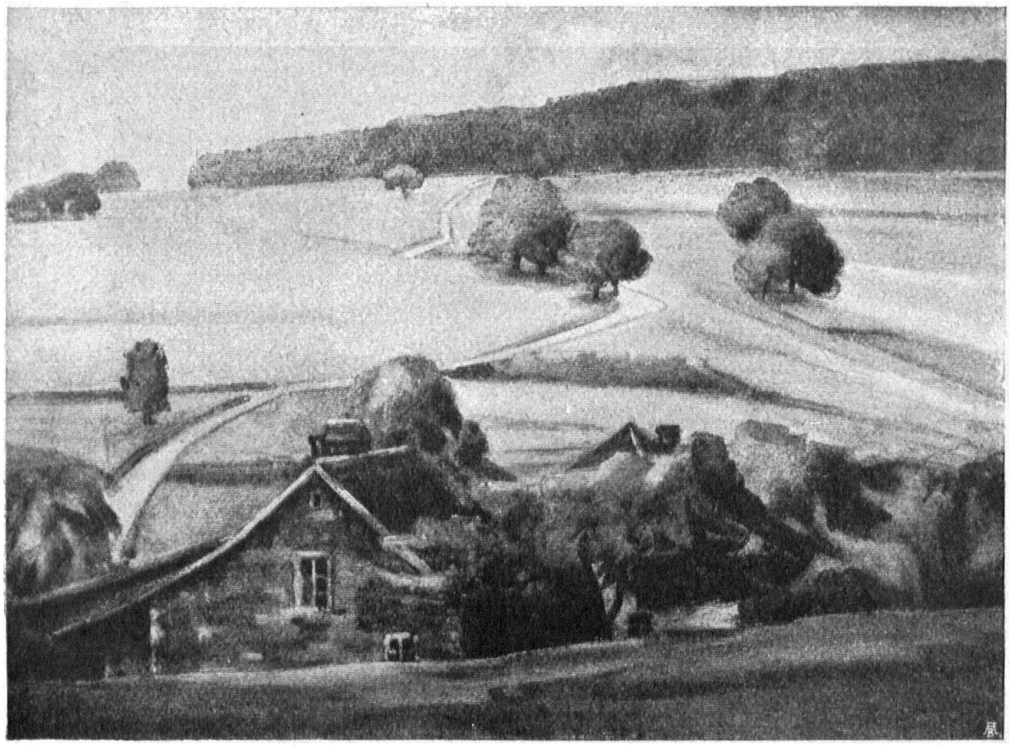

Abb. 10. Bei Witikon (Kanton Zürich). Die Strasse wurde bestehenden Flurgrenzen entlang angelegt; sie liegt fest und sicher im Terrain. Nach einem Ölgemälde von Sophie Egger-Looser.
Fig. 10. Environs de Witikon (canton de Zurich). La route a été tracée à la limite ancienne des champs; elle est définitivement imprimée parmi les ondulations du terrain. D'après une toile de Sophie Egger-Looser.

Abb. 11. Pappel-Allee zwischen Ragaz-Maienfeld. Die ernste, fast melancholische Stimmung der weiten Ebene, wird durch die grossartige Perspektive der beiden Pappelreihen zum packenden Erlebnis gesteigert. Aufnahme von P. Strässle. — *Fig. 11.* Allée de peupliers entre Ragaz et Maienfeld. Grâce à la grandiose perspective de deux lignes puissantes de peupliers, cette vaste plaine, où règne la mélancolie, prend un caractère presque dramatique.

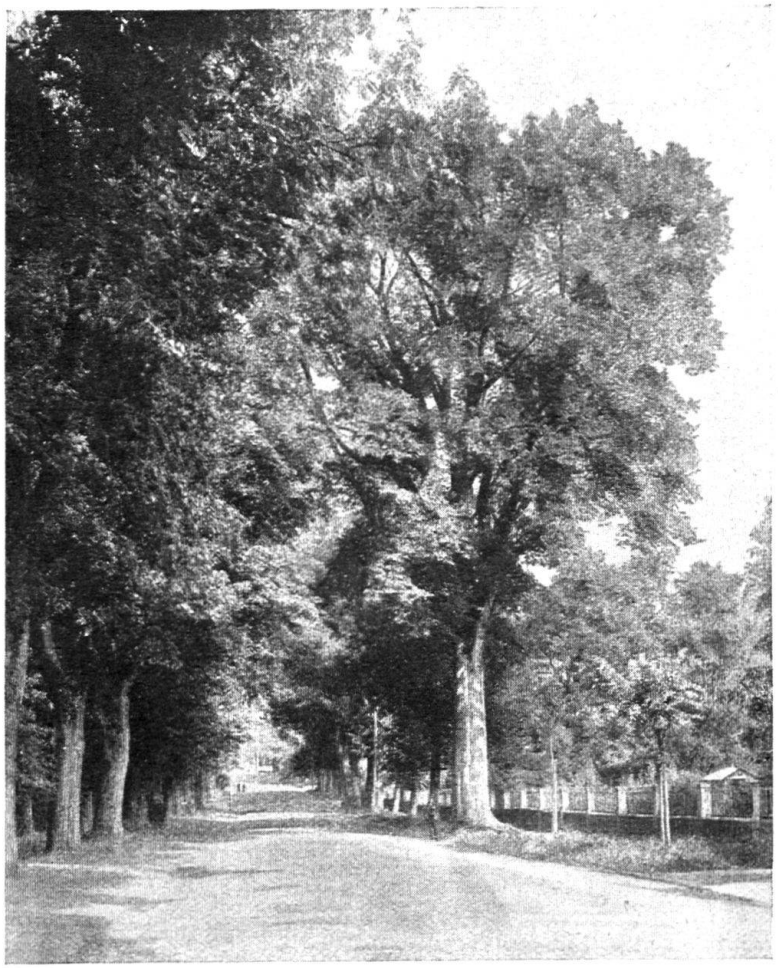

Abb. 12. Strasse nach Muri bei Bern. Eine der wohlgepflegten, mächtigen Alleen, die für die Umgebung von Bern das Strassenbild bestimmen. Den Bäumen ist freie Entwicklung gegönnt. Aufnahme von Albert Stumpf, Bern. — *Fig. 12.* La route de Berne à Muri. Une de ces superbes allées d'arbres magnifiques et admirablement entretenus, qui caractérisent les routes aux environs de Berne. On a laissé tous ces arbres se développer librement.

oft ein paar Jahre lang den Verkehr, vom Verluste des malerischen Bildes gar nicht zu reden. (Abb. 13.)

Kurzweilig sind Wege, die der bewegten Linie eines Baches oder eines Waldrandes folgen. (Abb. 8 u. 9.) Solche Anlagen werden leider mit Vorliebe „korrigiert", indem man an die Kurve des betreffenden Baches oder Waldrandes die äusserste Tangente zieht und zur neuen Strassenachse macht, mit den gleichen Folgen wie oben angedeutet.

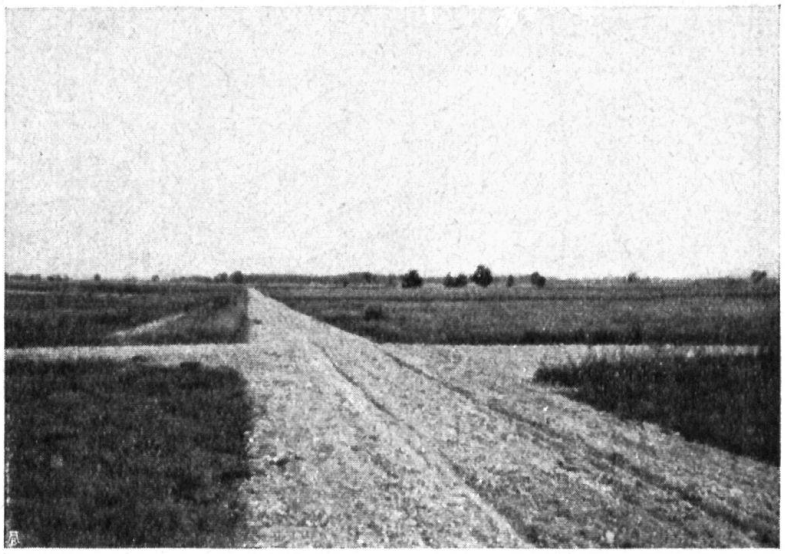

Abb. 13. Mit der Reissschiene „korrigierte" Feldsträsschen bei Dübendorf, Kt. Zürich. Durch geeignete Baumpflanzungen könnte die Öde der Strasse behoben werden. Aufnahme von H. Straub. — *Fig. 13.* Chemin vicinal des environs de Dubendorf, «corrigé» à l'équerre. Une plantation d'arbres enlèverait un peu de sa sécheresse à ce paysage.

Meines Erachtens schenken die Sektionen des Heimatschutzes der Erhaltung schöner alter Strassen und Wege noch zu wenig Beachtung.

Prächtige Partien finden wir oft in der französischen Schweiz, wenn bei kleinern Strassen die anliegenden Gärten und Campagnen mit hohen lebenden Hecken eingefriedigt sind. Dazu ragen meist noch Bäume aus dem Garteninnern bis über das Strässchen, das dann oft derart in ein grünes Blättermeer gehüllt ist, dass es selbst ein Parkweg zu sein scheint.

Ein Problem möchte ich bei dieser Gelegenheit noch berühren: die Schaffung und Erhaltung von Fusswegen. Mit dem zunehmenden Automobilverkehr macht sich das Bedürfnis nach Wegen, wo der Fussgänger von Staub und Benzingeruch unbelästigt bleibt, immer mehr geltend. In Berggegenden, speziell im Kanton Appenzell, begegnen wir noch häufig solch kleinen, kaum 30 cm breiten Weglein, die von Hof zu Hof führen und nur dem Fussgängerverkehr dienen. Als Spazierwege sind sie geradezu ideal. Im Mittelland, wo die

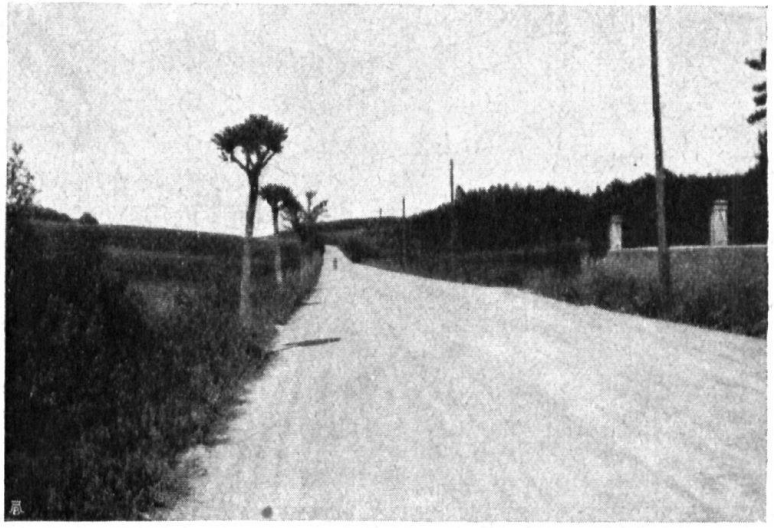

Abb. 14. Bei Kloten (Kanton Zürich). Monotone gerade Landstrasse mit barbarisch zurückgeschnittenen Vogelbeerstrassenbäumchen. Aufnahme von H. Straub. — *Fig. 14*, Environs de Kloten (canton de Zurich). Quelques pauvres sorbiers, le seul ornement de cette grand'route rectiligne et monotone, ont été impitoyablement mutilés.

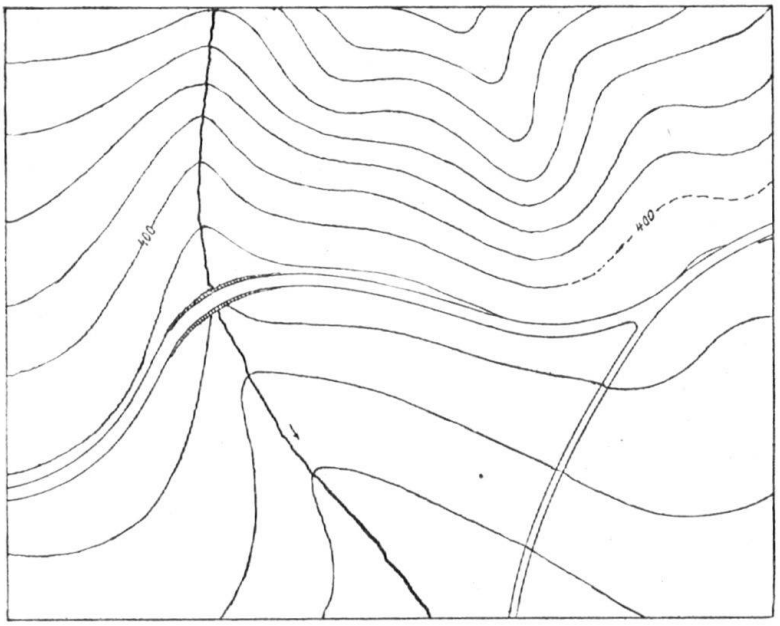

Abb. 15. Schematisches Beispiel einer gut ins Terrain hineingebauten Strasse. Zeichnung von H. Straub. — *Fig. 15.* Exemple schématique d'une route établie normalement selon les mouvements du terrain. Dessin de H. Straub.

Art der Bodenbebauung eine andere ist und mehr Wagen verwendet werden, werden eventuell noch bestehende derartige Fusspfade leider mehr und mehr entweder aufgehoben oder in Fahrstrassen verwandelt. Das letztere mag oft aus wirtschaftlichen Gründen geschehen: bedauerlich ist aber das erstere, denn bei der äusserst geringen Bodenfläche, die solche Wege bedecken, fällt neben den idealen und gesundheitlichen Vorzügen, die sie als Spazierwege bieten, der Ertrag, den sie als Kulturland abwerfen würden, kaum in Betracht. Nach dem Grundsatz der räumlichen Trennung der verschiedenen Verkehrskategorien muss für die Zukunft direkt die Schaffung eines durchgehenden, Ortschaft mit Ortschaft verbindenden Fusswegnetzes, analog dem bestehenden Strassennetz, aber unabhängig von diesem, gefordert werden.

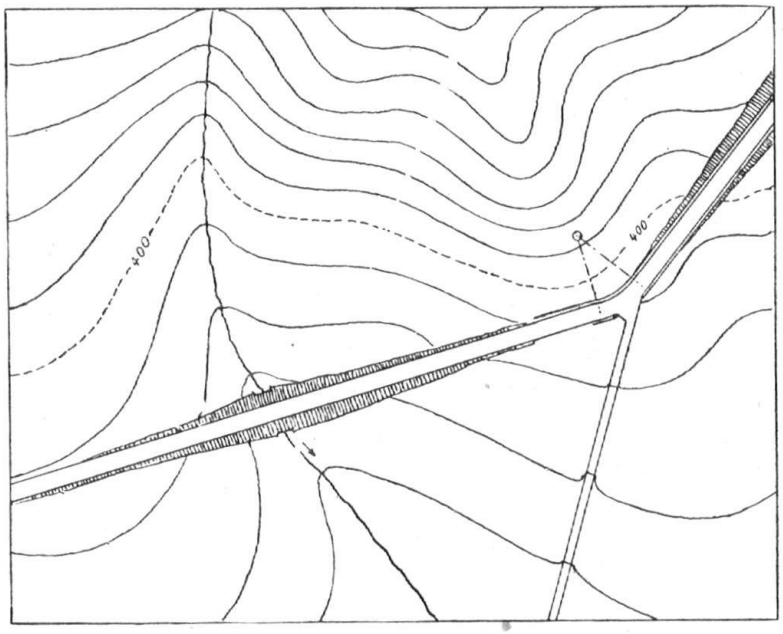

Abb. 16. Schematisches Beispiel einer schlecht ins Terrain eingebauten Strasse; höchstens bei ganz grossem Verkehr gerechtfertigt. In diesem Falle Baumpflanzungen wünschenswert. Zeichnung von H. Straub. *Fig. 16.* Exemple schématique d'une route mal adaptée aux mouvements du terrain. Système que seul un grand trafic peut justifier. Dans ce cas une bordure d'arbres serait désirable. Dessin de H. Straub.

Zu diesem Zwecke ist wohl in den meisten Fällen die Schaffung von kostspieligen Neuanlagen gar nicht nötig; es muss nur unter Benützung der überall in Menge vorhandenen Nebensträsschen und Feldwege, durch Schaffung von geeigneten Verbindungsstücken, eine *durchgehende* Fusswegverbindung von einer Ortschaft zur andern geschaffen werden. In vielen Fällen wird nicht einmal dies nötig sein, sondern es ist nur durch Anbringung von Wegweisern „Fussweg nach N. N.“ oder Wegmarkierungen, wie sie z. B. für Saumwege

Abb. 17. Eine Landstrasse, die sich dem Terrain wohl anschmiegt, die deshalb nie als öde und störend empfunden wird. Holzschnitt von H. Wagner. — *Fig. 17.* Une route qui se conforme avec souplesse aux ondulations du terrain, et qui, pour cette raison, ne nuira point au paysage. Gravure sur bois de H. Wagner.

im Gebirge üblich sind, das Publikum auf eine bestehende Fusswegverbindung aufmerksam zu machen und bei Gabelungen auf den richtigen Weg zu leiten, so dass man sich nicht immer von neuem wieder in Sackwege verirrt. Auf diese Weise könnte mit geringen Kosten viel Positives geleistet werden.

MITTEILUNGEN

Wettbewerb der Verkaufsgenossenschaft SHS zur Gewinnung von künstlerischen Reiseandenken. Auf die Ausschreibung hin, die die Verkaufsgenossenschaft SHS am 15. September 1919 zur Gewinnung von künstlerischen Reiseandenken erlassen hat, gingen über 400 Arbeiten ein. Das Preisgericht, das sich aus den Herren Bastard-Genf, Balmer-St. Gallen, Hartmann-St. Moritz und Greuter-Bern als Obmann zusammensetzte, trat am 5. März im Kunstmuseum Bern zusammen, um die eingegangenen Arbeiten zu prüfen und die Preise festzusetzen. Preise erhielten (Reihenfolge nach der Höhe der Preissumme): Frl. Jenny Bruppacher, S. W. B., Winterthur. Albert Sänger, Langnau. Otto Münch, Bildhauer, S. W. B., Zürich. Albert Grupp, Bildhauer, Biel. Frl. Cécile Rott, Chaumont sur Neuchâtel. Heinrich Appenzeller, Maler, Zürich. Frl. Dora F. Rittmeyer, St. Gallen. Walter Haggenmacher, i. F. Baumann, Kölliker & Cie., Zürich. Kantonales Gewerbemuseum, Bern. Obwaldner Heimarbeit, Herr Jos. von Ah-Werder, Sachseln. Frau Sofia Riklin-Fiechter, Küsnacht. Verkaufsgenossenschaft Zürcher Frauenzentrale, Zürich. Fritz Imhof, Arosa. Andreas La Roche, Basel.

Ferner erhielten „*Lobende Erwähnung*" (alphabetisch): Heinrich Appenzeller, Maler, Zürich. A. Blöchlinger, St. Gallen. Adrian Boller, Obermeilen (Zürich). Ad. Gerber-Kohler, Langnau (Bern). Frau Marie Leupold-Villiger, Bern.

Alle preisgekrönten Arbeiten gehen in den Besitz der Verkaufsgenossenschaft SHS über.

Schutz der Seeufer. Obschon die *Neuenburger* Verfassung die Ufer des Sees als *unveräusserlich* erklärt, wurde doch ein beträchtlicher Teil der Küste vom öffentlichen Besitz losgetrennt und zu lächerlichen Preisen an Einzelpersonen verkauft. Die Mehrzahl derselben hat ihr Eigentumsrecht geltend gemacht, indem sie ihren Uferstrich ab-