

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89/90 (1927)
Heft: 11

Artikel: Schweiz. Autostrasse Basel-Italienische Grenze
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-41761>

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: 23.02.2026

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

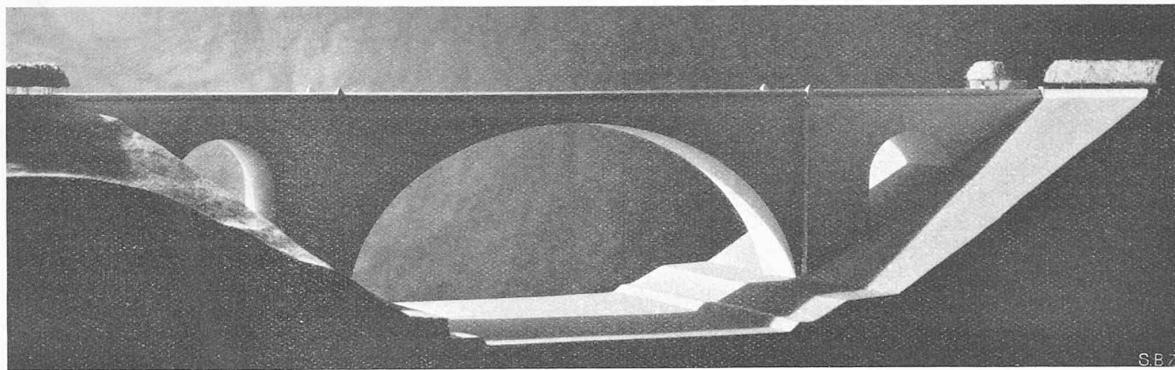


Abb. 2. Modell-Ansicht der neuen Lorraine-Brücke, Entwurf von Ing. Maillart & Cie. und Arch. Klauser & Streit in Bern.

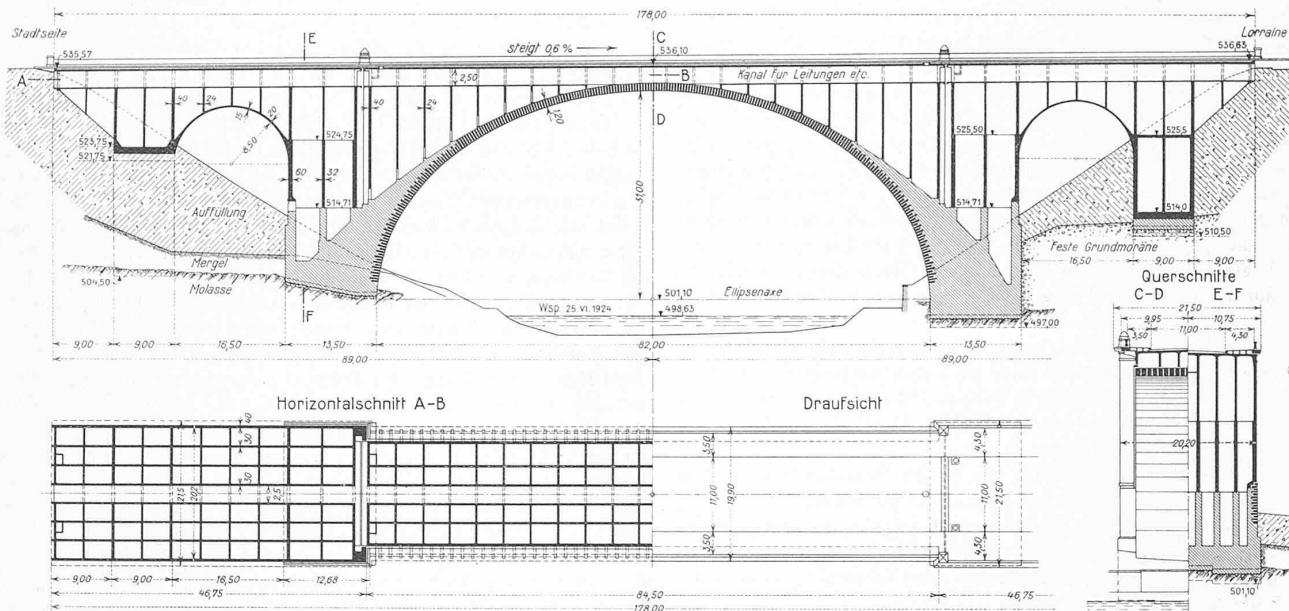


Abb. 1. Längs-, Horizontal- und Querschnitte des Lorrainebrücken-Bauprojekts von Maillart & Cie. — Massstab 1:1000.

soll. Die das Bauwerk nach oben abschliessenden kräftigen Kranzgesimse und Brüstungen sind wieder in Granit vorgesehen, sie geben eine straffe Zusammenziehung der Bauteile. Die Gesamtwirkung wird erhöht durch ein seitliches Vortreten der Widerlager gegenüber dem Hauptbogen, bezw. durch eine Verbreiterung der Gehwege um 80 cm im Bereich der Seitenöffnungen; ob die auf den Modellbildern an dieser Stelle erkennbaren kleinen Pyramiden-Aufsätze endgültig werden, wird die Ausführung zeigen.

Die Baukosten sind zu 3,8 Mill. Fr. veranschlagt, dazu kommen noch die Mehrkosten für die im Interesse der neuen Brücke und des Lorrainequartiers geplante Verlegung der Bahnlinie an die Engehalde, die von den Experten mit rund 2,6 Mill. Fr. berechnet wurden. Mit dem Brückenbau soll alsbald begonnen werden. N.

*
Wir können nicht umhin, hier noch eine Bemerkung anzubringen. Die Veröffentlichung und Diskussion des 1911 nicht prämierten Entwurfs Maillart ist der „S. B. Z.“ seinerzeit von der Jury übel vermerkt worden, trotzdem die Redaktion ihr Abgehen von der im allgemeinen zur Regel gewordenen kommentarlosen Wiedergabe der Wettbewerbs-Ergebnisse in jenem Fall klar begründet hatte. Dieses Vorgehen ist berechtigt, sobald eine Bekanntgabe auch anderer Lösungen als der prämierten im offensichtlichen Interesse der Allgemeinheit erscheint; das kommt vor, denn auch eine Jury kann irren, in besten Treuen, so gut wie wir alle. Liegt ein solcher Irrtum im Bereich der Wahrscheinlichkeit, so wird seine Abklärung eben notwendig,

selbst auf die Gefahr hin, dass das Jury-Urteil etwelche Modifikation erfährt. Denn es wäre auf die Dauer auch dem Ansehen des Wettbewerbswesens schlecht gedient, wenn auf die wirklich beste Lösung einer Bauaufgabe dem Prestige einer Jury zuliebe verzichtet werden müsste. Dass im Falle der Lorraine-Brücke die nachträgliche gründliche Prüfung aller Umstände zur Gutheissung der anfänglich abgelehnten Lösung geführt hat, rechtfertigt diesen unsern Standpunkt vollauf.

Red.

Schweiz. Autostrasse Basel-Italienische Grenze.

Zur „Hafraba“-Projekt-Ausstellung, die, wie in letzter Nummer angekündigt, gegenwärtig, aber leider nur bis Dienstag den 13. d. M. im Saal 10 b der E. T. H. (Wochentags 10 bis 12 und 14 bis 19 Uhr, Sonntags 10 bis 12 Uhr) zu sehen ist, geben wir nachstehend einen Auszug aus dem Erläuterungs-Vortrag wieder, den Ing. F. Steiner (Bern), im Anschluss an die „Hafraba“-Projekt-Beschreibung durch Prof. Otzen (Hannover), am 29. August d. J. in Basel gehalten hat. Einleitend besprach der Vortragende die Stellungnahme der hauptsächlichen Staaten: Belgien, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Niederlande, Schweden und Vereinigte Staaten von Nordamerika, wie sie anlässlich des letztjährigen *Internationalen Strassenkongresses in Mailand*¹⁾ zum Ausdruck gebracht worden ist. Die Diskussion führte dann den Kongress zur Annahme folgender Schlussfolgerungen:

¹⁾ Vergl. Band 88, Seite 266 (vom 6. November 1926).

Schlussfolgerungen über die Autostrassenfrage.

Erste Schlussfolgerung: Die Bedingungen, die den Bau von Automobilstrassen rechtfertigen.

A. Die Schaffung von Strassen, die ausschliesslich dem Automobilverkehr dienen sollen, erscheint nicht nur da gerechtfertigt, wo der gemischte Verkehr in der Nähe grosser Städte, oder zwischen grossen Verkehrscentren, sowie in Gegenden mit bedeutender Industrie, grossem Handel oder regem Fremdenverkehr eine Ueberlastung der vorhandenen Strassen oder Stauungen auf ihnen hervorrufen kann, die die Verkehrsicherheit gefährden, oder die Wirtschaftlichkeit der Transporte beeinträchtigen. Sie ist auch überall da begründet, wo es bei absolutem Ueberwiegen des Automobilverkehrs darauf kommt, diesen im ganzen oder für einige seiner Arten, wie Personen- oder Güterbeförderung, schnelle oder langsame Fahrzeuge, zur Höchstleistung hinsichtlich der Geschwindigkeit, des ununterbrochenen Betriebes und der Sicherheit zu befähigen.

B. Die Beurteilung der oben genannten Bedingungen muss äusserst vorsichtig und ohne grossen Optimismus erfolgen. Dabei müssen die sich ergebenden Vorteile für die Wirtschaftlichkeit der Transporte (Zeitersparnis, Einsparungen auf dem Brennstoffverbrauch und in der Bedienung) und die Ersparnisse, die durch den Verzicht auf schwierige und kostspielige Anpassungsarbeiten auf den bestehenden Strassen, die durch guten Unterhalt und einfache Verbesserungen leicht in die Lage versetzt werden können, ihren Dienst weiter zu versehen, sorgfältig abgewogen werden gegenüber den Erstellungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten der Automobilstrassen. Es dürfen dabei freilich auch andere Elemente in Rechnung gezogen werden, die sich nicht zahlenmäßig ausdrücken lassen, wie die Sicherheit für Personen, die allgemeinen Vorteile für das Land und für die direkt interessierte Gegend, unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Verhältnisse und der zukünftigen Entwicklung.

C. Die Automobilstrasse kann allgemein die bestehenden Strassen nicht ersetzen. Infolgedessen kann auch nicht verlangt werden, dass der Verkehr von Motorfahrzeugen auf den alten Strassen, selbst wenn diese in der gleichen Richtung verlaufen wie die Automobilstrasse, verboten werde.

Zweite Schlussfolgerung: Die für die Beschlussfassung über den Bau und für die Kontrolle zuständigen Behörden.

A. Der Bau und der Betrieb einer Automobilstrasse soll immer von einer durch eine öffentliche Verwaltung erteilten Konzession abhängig gemacht werden, auch wenn diese öffentliche Verwaltung keine Beiträge leistet.

B. Selbst wenn eine Automobilstrasse nicht über die Grenzen einer Provinz, eines Distriktes, oder einer Gemeinde usw. hinausgeht, muss das Recht zur Konzessionerteilung dem Staate vorbehalten bleiben, als dem höchsten Verwalter der öffentlichen Interessen und dem obersten Ordner der rechtlichen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den amtlichen und Privatpersonen.

C. Als Folge dieser Konzessionerteilung muss die Kontrolle über den Bau und den Betrieb der Automobilstrassen durch Organe der staatlichen Verwaltung ausgeübt werden.

Dritte Schlussfolgerung: Finanzierung. Beiträge öffentlicher Verwaltungen. Wegegelder.

A. Ueber diesen Punkt können keine absoluten und allgemein gültigen Regeln aufgestellt werden. Wo der Automobilismus außerordentlich stark verbreitet ist, kann die Finanzierung aus allgemeinen Staatsmitteln oder unter Verwendung der Automobilabgaben, die in diesem Falle ebenfalls allgemeinen Charakter haben, erfolgen. Wenn die Verbreitung des Automobils aber noch eine geringere ist, wäre es ungerecht, sämtliche Kosten einer Automobilstrasse der Gesamtheit der Bürger, oder auch nur der Automobilisten aufzubürden. In diesem Falle ist die Einführung von Spezialabgaben gerechtfertigt, die von allen jenen zu entrichten sind, die sich für bestimmte Fahrten freiwillig eines raschern und bequemern Weges bedienen wollen. Dabei soll es ihnen, wie übrigens allen andern Automobilisten, freigestellt bleiben, die Automobilstrasse oder die gewöhnliche Strasse zu benützen.

B. Das System der Spezialabgaben hat zur Folge, dass die Initiative zum Bau einer Automobilstrasse nur dort aufgenommen wird, wo der sichere oder doch zu erwartende Verkehr solche Einnahmen aus den Fahrtaxen oder andern Gebühren verspricht, dass eine genügende Rendite zu erwarten ist. Dieses System schliesst die Beitragsleistung aus öffentlichen Mitteln da nicht aus, wo eine solche aus Gründen des öffentlichen Interesses, das sich freilich nicht

genau abschätzen lässt, gerechtfertigt erscheint. Die Art dieser Beitragsleistung und ihre Höhe können verschieden sein: Beiträge à fonds perdu, rückzahlbare Anleihen, Zinsgarantie für das Kapital oder für einen Teil davon.

C. Im Interesse der Oeffentlichkeit, und um eine gleichmässige Behandlung aller Strassenbenutzer zu garantieren, sollen die Tarife für die Benutzung der Automobilstrassen durch die Behörden genehmigt werden. Diese Tarife müssen so bemessen sein, dass dadurch die Vorteile, die die Automobilstrasse gegenüber der gewöhnlichen Strasse bietet, nicht aufgehoben werden. Sie sollen nicht kompliziert und so abgestuft sein, dass die Benutzung der Autostrassen auch für die an der Strecke liegenden Ortschaften und die von der Strasse durchzogene Gegend erleichtert wird.

D. Die Konzession muss zeitlich begrenzt werden; es empfiehlt sich die Möglichkeit eines freiwilligen Rückkaufes während der Dauer der Konzession vorzusehen.

*

Soweit die bezüglichen Schlussfolgerungen des genannten Mailänder Strassenkongresses von 1926.

Zur Beurteilung des schweizerischen Standpunktes der Autostrassenfrage führte Ing. Steiner im wesentlichen aus was folgt:

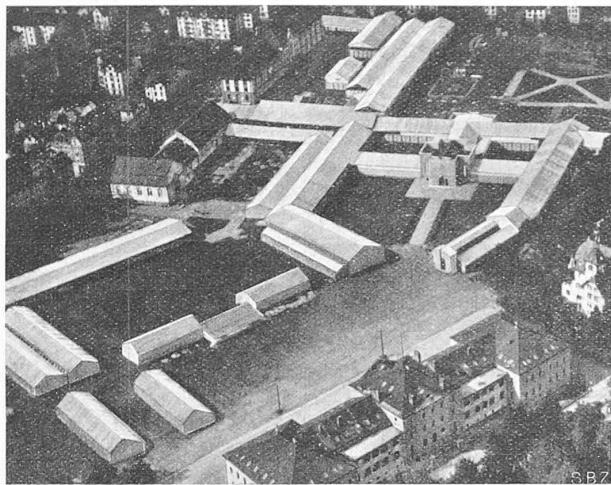
In Deutschland wird der Bau von Automobilstrassen ähnlich begründet wie in Italien. Deutschland verfolgt aber ein weiteres Ziel als die blosse Wiederinstandstellung seines Strassennetzes, seine Bestrebungen zielen auf eine Verbindung mit Italien hin. Und weil bei dem deutschen „Weststrassenprojekt“ (Hansastädte-Frankfurt a. M.-Basel. Red.) diese Verbindung durch die Schweiz gesucht wird, sind wir am Projekte der „Hafraba“ direkt interessiert. Wie soll sich nun die Schweiz zu dieser Idee stellen? Ich denke, die Schweiz hat allen Grund, sich mit der Frage der durchgehenden internationalen Autostrasse allen Ernstes zu befassen, wenn sie die Bedeutung nicht preisgeben will, die ihr zufolge ihrer zentralen Verkehrslage zukommt, denn es sind Bestrebungen im Gange, die eine Umfahrung der Schweiz zu bewecken. So droht im Osten die Gefahr der Erstellung einer direkten Verbindungsstrasse Berlin-Leipzig-München (deutsche „Oststrasse“. Red.)-Innsbruck-Rom via Brenner. Und im europäischen Westen ist in allerneuester Zeit der Gedanke der Erstellung einer Autostrassenverbindung vom Nordwesten Frankreichs über Lyon und Mont-Cenis bzw. über Marseille und Nizza nach Italien aufgetaucht. Eine solche Verbindung wäre im Stande, den englischen, holländischen und belgischen Verkehr, der normalerweise über die Schweiz nach Italien geht, von der Schweiz abzuziehen. Trotzdem gibt es bei uns immer noch Leute, die die Erstellung von Automobilstrassen als Utopie bezeichnen und die in die Wege geleiteten Bestrebungen als verfrüht, wenn nicht gar als unnötig erachten.

Diese Einwendungen gegen die Erstellung von besondern Automobilstrassen sind die folgenden:

Der erste Einwand ist militärischer Natur und lautet: die Autostrasse kann vom Feinde als Einfallstrasse benutzt werden. Diesen Einwand hätte man aber auch bei den Eisenbahnen vorbringen können.¹⁾ Der zweite Einwand ist finanzieller Natur. Es heisst, der Bund sei nicht stark genug, um sich in so gewaltige Ausgaben, wie sie der Bau von Automobilstrassen erfordere, zu stürzen. Dem gegenüber ist zu antworten, dass es nicht Sache des Bundes, sondern private Initiative sein soll, die Autostrassen zu erstellen und zu betreiben. Als dritter Einwand wird die Konkurrenzierung der S. B. B. hervorgehoben. Aber auch dieser Einwand ist nicht stichhaltig, denn man kann den Fortschritt der Technik nicht aufhalten. In vierter Linie werden die technischen Schwierigkeiten geltend gemacht und insbesondere auf die Schneeverhältnisse hingewiesen.

1) Eine noch viel schlagendere Widerlegung der militärischen Bedenken lieferte General U. Wille 1912 anlässlich der öffentlichen Diskussion über die militärischen Bedenken gegen den Splügen gegenüber der Greina als Ostalpen-Durchstich. Er sagte: „Niemals darf der Staat aus militärischen Rücksichten eine Eisenbahn nicht bauen oder anderswo bauen, als wie es die Verkehrsinteressen und das wirtschaftliche Gedeihen des Landes erfordern“, und: „Noch in keinem Land der Welt ist es vorkommen, dass man eine durch das wirtschaftliche Interesse des Landes gebotene Bahn überhaupt nicht baute oder nicht dort, wo sie diesem Zweck am besten dient, weil sie dem Nachbar in der dunklen Zukunft einmal dienlich sein könnte zu kriegerischem Einfall. Jede Eisenbahn, jede Brücke, jede Strasse, die ins Nachbarland hineinführen, erleichtern einem Invasor seine Absichten in ganz gleichem Masse, wie sie dem friedlichen Verkehr mit ihm dienen. Und wenn beim Bau solcher für das Wohlergehen und Gedeihen, für das Leben der Nation notwendiger Verbindungsstrassen zwischen den Völkern die Erwägung, dass sie im Krieg dem Feinde, der ins Land will, möglichst wenig Vorteil gewähren sollen, oben an steht, dann werden sie auch entsprechend weniger dem eigentlichen Zwecke dienen, wofür sie gebaut werden.“ (Ausführlich in „S. B. Z.“ Band 59, Seite 203, 13. April 1912.) Diese Ausführungen eines militärischen Sachverständigen gelten sinngemäss natürlich auch für die internationalen Autostrassen.

Red.



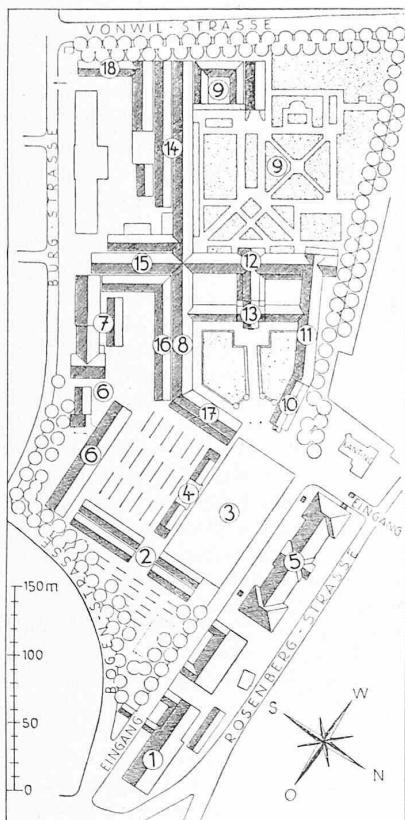
Fliegerbild aus N.-O.

KANTONALE
AUSSTELLUNG
ST. GALLEN 1927.

Lageplan 1:5000.

LEGENDE:

- 1 (Reithalle) Pferde und Rindvieh.
- 2 Zuchtfamilien, Kleinvieh.
- 3 Vorführungsplatz.
- 4 Tribüne, Degustationen.
- 5 (Kaserne) Landwirtschaft Gruppen I, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIV, XV.
- 6 Gemüse, Fischerei.
- 7 (Turnhallen) Landwirtschaftliche Maschinen und Geräte.
- 8 Milchwirtschaft.
- 9 Gartenbau.
- 10 Werkstrasse.
- 11 Bildungswesen, Bank- und Verkehrswesen, Wohnkultur.
- 12 Bekleidung, Nahrungsmitte, Konditorei, Textilindustrie.
- 13 Repräsentationsraum, Kunst, Kunstgewerbe.
- 14 Gewerbe, Industrie.
- 15 Hauptrestaurant.
- 16 Mostwirtschaft.
- 17 Küchlwirtschaft.
- 18 Bierzelt.



gewiesen, die im Winter ein Befahren der Bergstrecken unmöglich machen. Hierzu ist zu bemerken, dass gerade unsere grossen Alpentunnel hier in die Lücke treten, indem der Transport der Auto durch diese mittels der Eisenbahn erfolgen kann. In fünfter Linie ist der Einwand erhoben worden, das mühsam in Gang kommende Werk des Ausbaues unserer bestehenden Hauptdurchgangsstrassen werde durch den Bau der Automobilstrassen gefährdet. Dem ist zu entgegnen, dass nach den Schlussfolgerungen des Mailänder Kongresses die Autostrassen ganz oder zum mindesten in der Hauptsache aus privaten Mitteln erstellt werden sollen. Im weitern ist geltend gemacht worden, es könnte durch eine durchgehende Automobilstrasse der schweizerische Fremdenverkehr geschädigt werden, weil der Automobilist in wenigen Stunden, ohne anzuhalten, die Schweiz durchrasen würde. Hierauf ist zu antworten, dass die historischen Kulturdenkmäler, die Naturschönheiten und die hohe Entwicklung des schweizerischen Hotelwesens nach wie vor eine Hauptanziehung für den Südländern bilden werden, und dass noch mehr als beim heutigen Eisenbahnverkehr die Schweiz eine Etappe im Nord-Südverkehr sein wird, denn für den Autoreisenden, der sein Gepäck mit

sich führt, ist die Erreichung von abseits der Hauptlinie gelegenen Reisezielen viel einfacher und damit einladender.

Haben wir somit erkannt, dass die Erstellung des Zusammenschlusses der deutschen mit den italienischen Autostrassen durch die Schweiz in unserem nationalen Interesse liegt, so entsteht die Frage für uns: in welcher Weise haben wir das Problem anzupacken? Die Antwort hierauf geben die Statuten des „Vereins zur Förderung der Autostrassenverbindung von Basel nach der italienischen Grenze“, in denen der Zweck wie folgt umschrieben ist. Der Verein bezweckt alle Arbeiten zu leisten, die in technischer, wirtschaftlicher, finanzieller, verkehrspolitischer und propagandistischer Hinsicht zur Prüfung der Durchführbarkeit und zur Vorbereitung der Ausführung der Autostrasse Basel-Italienische Grenze geeignet und erforderlich sind. Der Verein bezweckt demnach nicht, wie dies vielfach angenommen wird, die Ausführung einer bestimmten Strasse: Basel-Zürich-Gottard oder Basel-Bern-Lötschberg-Simplon u. a. m., sondern er will lediglich die Frage abklären, ob die Erstellung einer durchgehenden Automobilstrasse von der Nord- nach der Südgrenze möglich ist, und wenn ja, welche Routen in Betracht kommen. Gebaut wird die schweiz. Strecke erst dann, wenn der Bau der deutschen Strasse zum mindesten gesichert oder schon erfolgt ist. Sie wird aber auch erst gebaut, wenn das zum Bau nötige Geld vorhanden ist, denn letzten Endes ist es nicht der Techniker, sondern die wirtschaftlichen Momente, die Tracé und Baubeginn bestimmen.

Zur Abklärung des ganzen Fragenkomplexes ist es notwendig, dass das schweizerische Verkehrsproblem als Ganzes ins Auge gefasst, und die Wechselbeziehungen unserer vier Nachbarstaaten unter sich und mit der Schweiz in Berücksichtigung gezogen werden.

Ein vorläufiges generelles Studium ergibt für diese Internationalen Strassenverbindungen ein Verkehrsnetz, wie es etwa in einer (in der Projekt-Ausstellung gezeigten) Karte skizziert ist. Die Verkehrs frequenz wird zeigen, welche Strecken desselben im Laufe der Jahre teilweise oder ganz umzubauen und welche als eigentliche Automobilstrassen neu zu erstellen sind. Dass diese Festlegung in der Weise erfolgen soll, dass dadurch die grösste Summe schweizerischer Interessen befriedigt wird, wurde schon am 14. Februar d. J. (an der Gründungsversammlung in Basel) mit besonderem Nachdruck betont. Zur Erreichung dieses Ziels ist es notwendig, dass sich alle schweizerischen Landesteile und alle Interessengruppen mit dem Problem befassen. Dies geschieht am besten durch den Beitritt zum schweizerischen Verein „Autostrasse Basel-Italienische Grenze“. So seien denn alle, die heute dem Verein noch fernstehen, zum Beitritt eingeladen.

Mitteilungen.

Die kantonale Ausstellung St. Gallen 1927, vom 10. Sept. bis 2. Oktober, umfasst Landwirtschaft, Gartenbau, Gewerbe, Industrie und Kunsthändler, wie im einzelnen der Legende zu nebenstehendem Lageplan zu entnehmen. Wenn wir, trotz ihres verhältnismässig wenig umfangreichen technischen Inhalts, an dieser Stelle auf sie hinweisen, geschieht es einmal wegen ihres mit rund 30000 m² überbauter Fläche sehr beträchtlichen Umfangs, sodann auch wegen ihrer sachlich-ökonomischen Ausbildung als Zeltbauten ohne aussen vorgeklebte Scheinfassaden. Einzig der zentrale Repräsentationsraum der Ges. Schweizer. Maler, Bildhauer und Architekten hat eine besondere künstlerische Durchbildung erfahren. Unser vorliegender Hinweis will in Anbetracht der kurzen Dauer schon heute auf die Veranstaltung hinweisen, auf deren unsere Kreise interessierenden Inhalt zurückzukommen wir uns vorbehalten; als besondere Note sei die „Werkstrasse“ erwähnt, in der auch weniger bekannte Handwerke im Betrieb beobachtet werden können. Ebenfalls als bemerkenswert seien die Kollektivausstellungen der st. gallischen Gas- und Elektrizitätswerke und weiterer öffentlicher Verwaltungen hervorgehoben. Näheres, wie gesagt, nach vollzogener Eröffnung.

Der neue Cascade-Tunnel der Great Northern Railway (U. S. A.). Die Hauptlinie der Great Northern Railway, die St. Paul mit Seattle am Stillen Ozean verbindet, durchquert vor dem Abstieg zur Küste das Cascade-Gebirge, dessen Wasserscheide mit einem 4400 m langen Scheiteltunnel unterfahren wird. Der Tunnel liegt in beidseitigem Gefälle von 17 %, auf der Küstenseite schliesst eine 34 km lange und kurvenreiche Rampe mit 22 % Gefälle an, die zudem wegen Lawinengefahr auf nahezu $\frac{1}{3}$ der Länge in Lawingen-Galerien geführt werden musste. Diese Umstände ergeben grosse Be-