

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 107/108 (1936)  
**Heft:** 18

**Artikel:** Zum Vollausbau der Kerenzbergstrasse  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-48399>

### **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:** 16.01.2026

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



Abb. 3. Hotel Gooi, Strassenansicht.

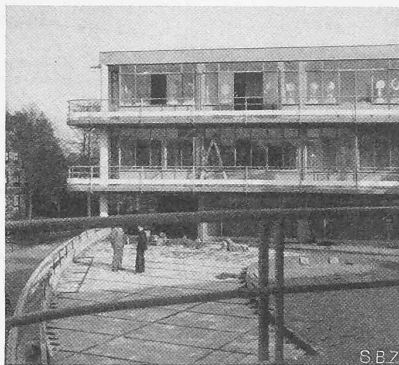


Abb. 4. Terrassendach über dem Café.

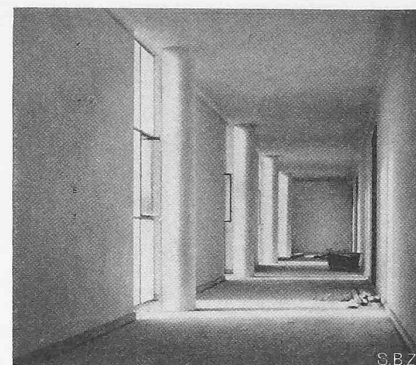


Abb. 5. Gang vor den Hotelzimmern.

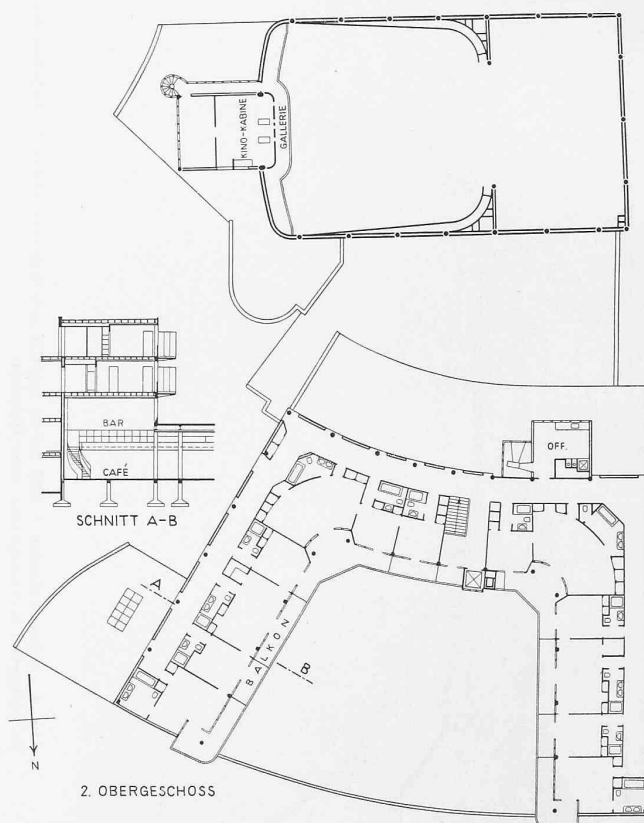
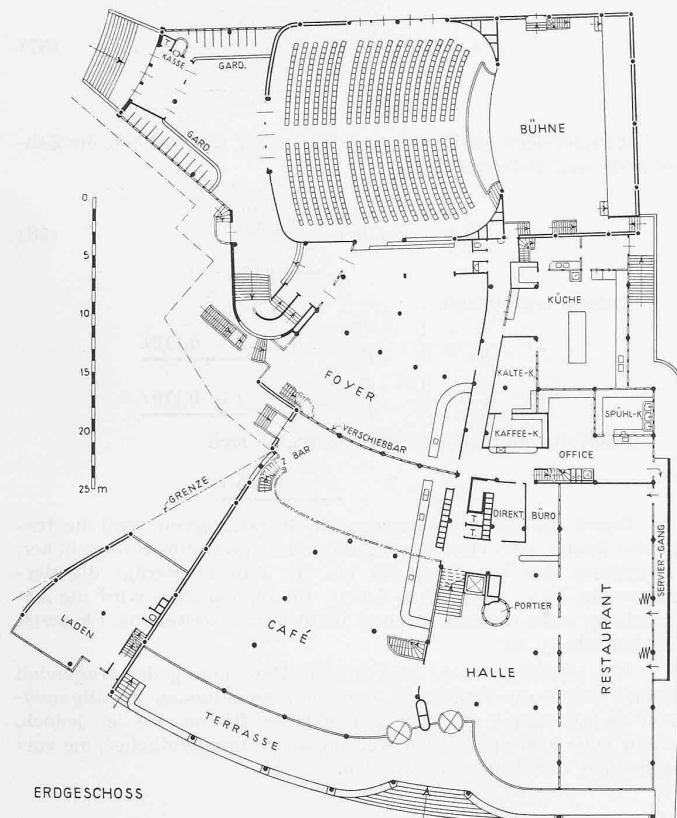


Abb. 1 und 2. Grundrisse und Schnitt 1:600 des Grand Hotel Gooi in Hilversum. — Arch. † J. DUIKER.

Anders jedoch, wenn man sich für den Spannungszustand selbst interessiert und sich nicht damit begnügt, eine Analogie zur elementaren Berechnungsmethode durchzuführen. Wenn man z. B. wissen möchte, welche Last ein Versteifungsbalken erhält, dann lässt es sich nicht umgehen, die Plattensteifigkeit zu berücksichtigen. Es bereitet keine Schwierigkeit, anhand der vorstehenden Ausführungen diese weiteren Fragen im Bedarfsfalle zu klären, worauf hier nicht eingegangen wird. Es soll nur noch einmal auf das wesentlich neue dieser Arbeit: die Aufstellung der Übergangsbedingungen (8\*) und (9\*), hingewiesen werden.

### Zum Vollausbau der Kerenzerbergstrasse

Nachdem der Kanton Glarus bis zum Herbst 1933 die bestehende Strasse über den Kerenzerberg von Mollis bis Stocken im Wesentlichen ausgebaut hatte (vergl. Bd. 103, Seite 91\*), blieb noch der Anschluss an die Uferstrasse bei Mühlehorn zu vollziehen. Hierfür waren verschiedene Varianten studiert worden, von denen schliesslich die auf den Seiten 192 und 193 dargestellte den Vorzug erhielt; die Finanzierung ist vollzogen, die Ausführung ist im Gang. Damit glaubt der Kanton Glarus den Forderungen des internationalen Verkehrs für viele Jahre Genüge geleistet zu haben. Sollte der Bundesrat trotzdem eine linksufrige Walenseestrasse für notwendig erachten, so würde Glarus an deren Bau (Strecke Mühlehorn-Niederurnen) herantreten; der von Graubünden, St. Gallen und Zürich als dringend bezeichnete

Bau der rechtsufrigen Walenseestrasse dagegen (die den Kanton nicht berührt, vergl. «SBZ» 30. Mai d. J.) wird von Glarus aus verkehrswirtschaftlichen und technischen Gründen bekämpft.

### Neue Bauten in Holland

von HANS SUTER, Dipl. Arch., Uetikon a. See

Wenn ich im Folgenden von einigen neuen Bauten berichte, will ich damit nicht den Eindruck erwecken, als ob in Holland immer noch die regste Bautätigkeit herrsche. Im Gegenteil, das Baugewerbe ist schon länger als bei uns beinahe stillgelegt. Dazu kommt noch eine eigentümliche behördliche Abneigung gegen Veranstaltung von Wettbewerben; die grössten Bauaufgaben werden durch direkten Auftrag vergeben. Ueber diesen Zustand hörte ich manche bittere Klage aus der jungen Architekten-Generation, der dadurch die Möglichkeit zu Talentproben zum vornherein genommen wird. Erst nach langem, zähem Kampf und unter dem Druck der Verhältnisse haben die Architekten-Vereinigungen für den Neubau des Amsterdamer Rathauses die Ausschreibung eines allgemeinen Ideenwettbewerbes erzwingen können.

Dass diese junge Generation wirklich Talente aufweist, zeigt das Haus D. in Leeuwarden von Arch. M. Duintjer, Amsterdam (Abb. 21 und 22, S. 197). Fünf Backstein-Tragwände bestimmen klar — ohne dass dadurch die Grundriss-Entwicklung behindert würde — die konstruktive Anlage; diese gibt im Gegenteil Anlass

Abb. 1. Uebersichtsplan 1:8000 des in Angriff genommenen letzten Teilstückes der Kerenzerbergstrasse vom Stocken bis zur St. Gallischen Kantons-grenze beim Rötibach.

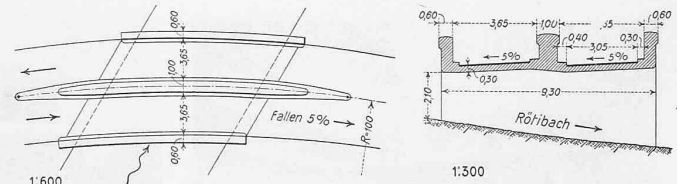


Abb. 4. Eisenbetonbrücke über den Rötibach.  
Abgestufter Fahrbahnquerschnitt wegen geringer Bauhöhe.

während nach der üblichen Theorie, deren Ergebnisse durch einen Stern \* gekennzeichnet werden mögen,

$$c_n^* = 1,434 \frac{l\delta}{h\alpha} \dots \dots \dots (36)$$

wird.

Mit (34) ergibt sich

$$\lambda = 0,179 l \frac{\sum_{n=1}^{\infty} \frac{\sin \frac{n\pi}{2} \sin \alpha_n x}{n^2 (n + c_n)}}{\sum_{n=1}^{\infty} \frac{\sin \frac{n\pi}{2} \sin \alpha_n x}{n (n + c_n)}} \dots \dots \dots (37)$$

Insbesondere ist im Lastangriffspunkt, für welchen die Zahlenrechnung durchgeführt ist

$$\lambda \left( \frac{l}{2} \right) = 0,179 l \frac{\sum_{n=1,3,5,\dots}^{\infty} \frac{1}{n^2 (n + c_n)}}{\sum_{n=1,3,5,\dots}^{\infty} \frac{1}{n (n + c_n)}} \dots \dots \dots (38)$$

Daraus ergibt sich

$$1) \frac{\delta}{h} = \frac{1}{4}, \quad \frac{l\delta}{h\alpha} = 5 : \lambda = 0,112 l$$

$$2) \frac{\delta}{h} = \frac{1}{3}, \quad \frac{l\delta}{h\alpha} = 5 : \lambda = 0,110 l$$

Nach der einfacheren Theorie ergibt sich

$$\frac{l\delta}{h\alpha} = 5 : \lambda^* = 0,115 l$$

Durch die Berücksichtigung der Gurtsteifigkeit wird die tragende Breite also etwas *verkleinert* und zwar umso merklicher, je grösser das Verhältnis  $\delta/h$  ist. Im Fall 1) beträgt die Verringerung 3,1 %, im Fall 2) 5,0 %. Im allgemeinen wird die Abweichung diese Grössenordnung nicht überschreiten, da  $\delta/h$  meist kleiner als  $1/3$  ist.

Wir erkennen also, dass für die Berechnung der tragenden Breite selber die bisherigen Berechnungsmethoden im allgemeinen zu genügend genauen Ergebnissen führen. Es ist jedoch, wenn neue Fälle gerechnet werden, kaum umständlicher, die vorstehenden Resultate anzuwenden.

### Vollendung der Kerenzerbergstrasse (Ostrampe)

Länge dieses letzten, in Bau genommenen Teilstückes 2,7 km.  
Mittleres Gefälle 6,5 %.

Grösstes Gefälle 7,6 %  
(auf 57 m Länge).

$R_{min} = 40$  m.

Minimale Breite = 6,5 m.

Neue Zufahrt zu Mühlehorn  
365 m lang.

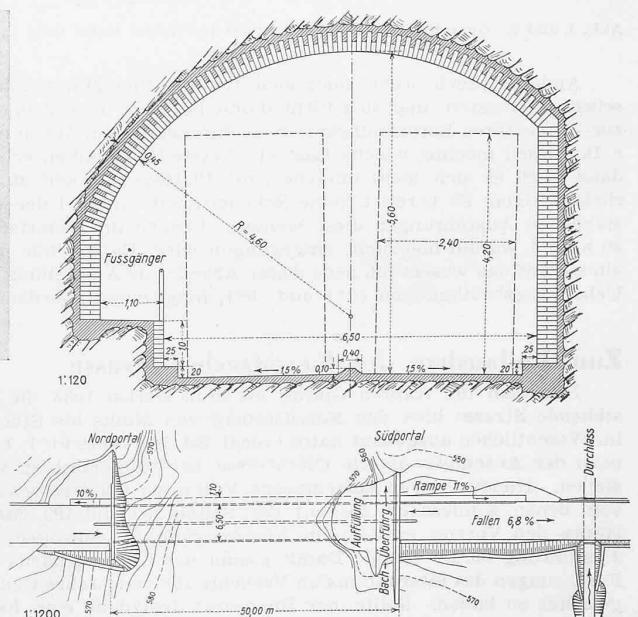


Abb. 2. Tunnel durch das Fuchsfallenhorn.  
Ausbruchquerschnitt rund 38 m².