

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 109/110 (1937)
Heft: 23

Artikel: Zur Linienführung der Walensee-Talstrasse
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-49062>

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

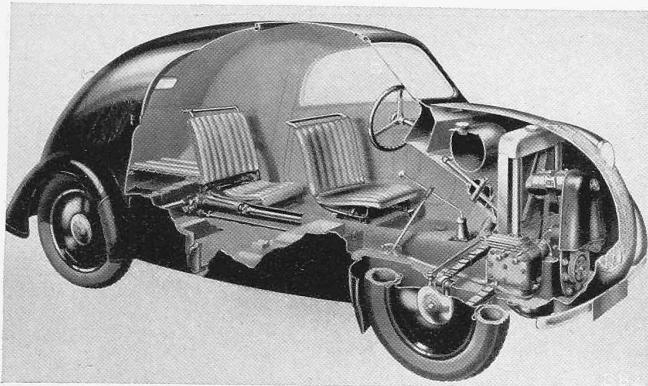
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 22.02.2026

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

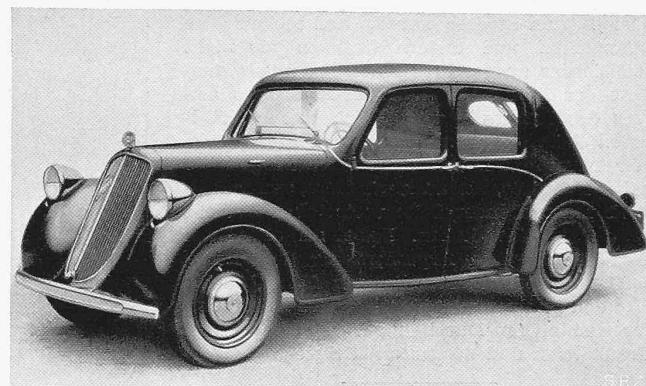
Abb. 10. Steyr 50. 5 St.-PS, 4 Zyl. 4 Takt; selbsttrag. Carross. V_{max} 90 km/h.

nicht synchronisiert; Federung vorn und hinten unabhängig; vorn durch zwei übereinander liegende Halbelliptikfedern, hinten die bekannte Steyr-Schwingachse mit Querfeder und Halbachsstreben nach hinten; Bremsen mechanisch; Karosserie Ganzstahl, mit Kastenrahmen-Chassis verschweisst; Beschleunigung: 3. Gang als Beschleunigungsgang ausgebildet, 4. Gang mässig; V_{max} rd. 90 km/h; Strassenhaltung und Federung dank der konstruktiven Gestaltung für Wagen mit so kleinem Radstand sehr gut. Besondere Merkmale: sehr robuste Bauart, infolge stark vorgerücktem Motor (vor die Vorderfederung), günstige Raumausnutzung bei kleinsten Aussendimensionen, grosse Innenbreite, reichlicher Gepäckraum; Zentralschmierung, Schiebedach, Stromlinienförmige Karosserie. Preis der zweitürigen Limousine mit Schiebedach 4500 Fr.

Steyr: Modell 200 (Abb. 11). Motor Vierzylinder, Viertakt, 7,6 Steuer-PS, 35 Brems-PS, seitliche Ventile, auswechselbare Zylinderbüchsen; Getriebe vier Gänge, zwei synchronisiert; Federung vorn und hinten unabhängig; vorn zwei übereinander liegende Querfedern, hinten Schwingachse mit zwei Vierzelfedern, die am Rahmenende befestigt sind; Bremsen hydraulisch, Lockheed; Karosserie Ganzstahl auf Kastenrahmenchassis; Beschleunigung auch im 4. Gang gut; V_{max} etwa 100 km/h; Strassenhaltung und Federung sehr ausgeglichen, grosse Fahrsicherheit bei weicher Federung. Besondere Merkmale: geräumiger Kleinluxuswagen für 4 bis 5 Personen; da Stromlinienkarosserie sehr breit; Zentralschmierung, infolge ausgezeichneter Strassenlage hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten ohne Ermüdung möglich. Preis der viertürigen Limousine 7000 Fr.

Zur Linienführung der Walensee-Talstrasse

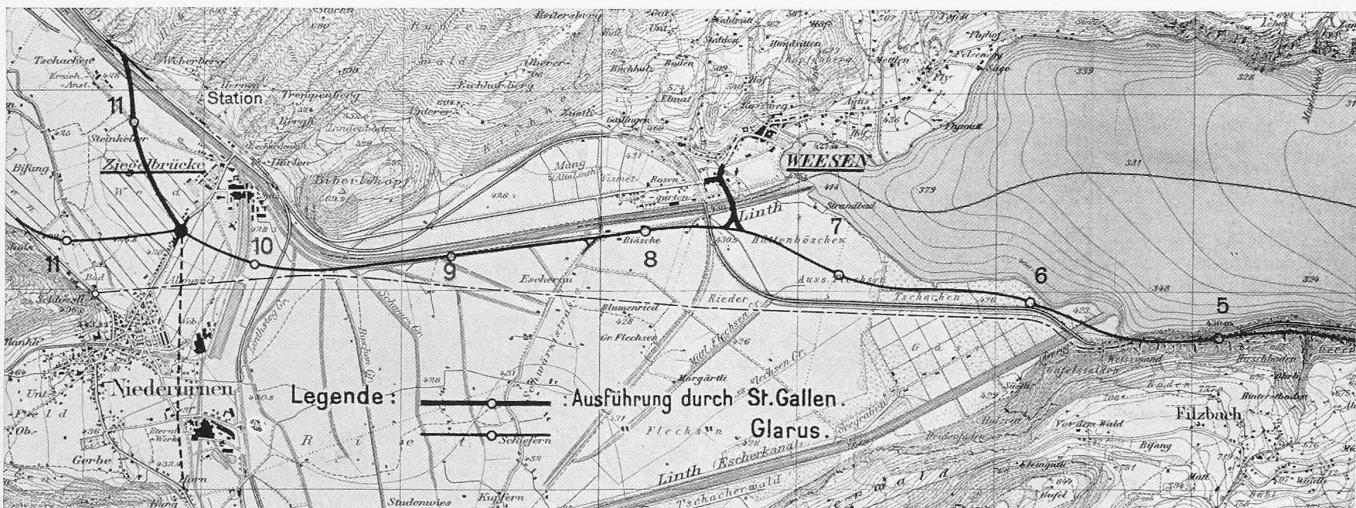
Wie unsern Lesern bekannt, ist der heissumstrittene Entscheid zwischen Panixer- und Walenseestrasse am 26. Februar d. J. zugunsten der natürlichen Tallinie gefallen, und nachdem sowohl die Glarner Landsgemeinde wie der st. galler Grosser Rat ihre Zustimmung erteilt und die Baukredite ihrerseits bewilligt haben, ist der Bau dieser Durchgangstrasse erster Ordnung endlich gesichert. Wir verweisen auf unsere früheren Darstellun-

Abb. 11. Steyr Modell 200. 7,6 St.-PS, 4 Zyl. 4 Takt. V_{max} 100 km/h.

gen der Projekte: linksufrig in Bd. 103, S. 91* (1934), rechtsufrig in Bd. 107, S. 243* (1936); zur Ausführung gelangt die linksufrige, die Süduferstrasse neben, bzw. über der Bahnlinie und durch, bzw. um die Ortschaften Mühlhorn, Murg, Unterterzen und Mols herum. Die endgültige Linienführung, unter Berücksichtigung des Ausbaues der Bahn auf Doppelspur, wird am grossenteils sehr steilen Hang z. Zeit noch studiert; sie bereitet stellenweise, im mittleren und östlichen Teil, erhebliche Schwierigkeiten und kommt viel eher einem Neubau als einem «Ausbau» gleich. Trotzdem erhält St. Gallen nur 65% Bundessubventionen, wogegen Glarus für sein Teilstück 70% zugesprochen wurden.

Am Ostende wird die Strasse zur Umfahrung von Wallenstadt vom Bahnhof in flachen Kurven in der Gegend von Tscherlach an die bestehende Strasse nach Sargans angeschlossen. Im Westen, zwischen Niederurnen-Ziegelbrücke und der Linthmündung in den See, wünscht St. Gallen einen besseren Anschluss nordwestlich ins Gasterland (Ricken) unter Annäherung an Weesen, wie untenstehender Uebersichtskarte zu entnehmen. Die Verlängerung gegenüber der vergleichshalber (strichpunktiert) eingetragenen 4 km langen Geraden durch die Linthebene ist ganz unbedeutend; die in sanften Kurven geschlängelte Linie ist aber viel angenehmer zu befahren als die Gerade es wäre. Bern und Glarus haben erfreulicherweise dieser neuen Linienführung im Allgemeinen zugestimmt, ebenso den westlichen Anschlüssen an die bestehenden Durchgangstrassen. Sehr zu begrüßen wäre die (gestrichelte) Umfahrung von Niederurnen, mit dessen enger, winkeliger und unübersichtlicher Dorfstrasse die heutige Route nach Glarus und Kerenzen noch belastet ist.

Damit wäre das Kapitel Walenseestrasse grundsätzlich abgeschlossen; dass es in der Geschichte der schweiz. Strassenbau-«Politik» ein Ruhmesblatt bildet, wird niemand behaupten wollen. Mit was für gesuchten, sogar technisch falschen Argumenten die selbstverständliche, natürliche Lösung diskreditiert wurde, haben wir letztmals auf Seite 43 dieses Bandes (in Nr. 4) gezeigt. Heute, nach glücklicher Erreichung des Erstrebten, wollen wir all dies auf sich beruhen lassen und mit Genugtuung nur noch eine Feststellung machen. Der Bundesrat hat in seinem



Westliche Anschlüsse der linksufrigen Walensee-Talstrasse (strichpunktiert früheres Glarner Projekt). Bewill. der Eidg. Landestopographie, 31. V. 37.

Entscheid erklärt, dass der Bau einer Panixer- oder Segnes-Strasse zurzeit aus technischen, finanziellen und andern Gründen als nicht realisierbar ausgeschieden werden müsse, und dass der Bau einer Walensee-Talstrasse seitens des Bundes *hauptsächlich aus militärischen Gründen als notwendig erachtet* werde. Wir nehmen hier von diese Erklärung umso lieber Kenntnis, als auch wir diese, von militärisch massgebender Seite vertretenen Ansicht stets unterstützt haben. Dabei sei aber doch dem militärischen Argument für die Walenseestrassse als gleichwertig zur Seite gestellt ihre den Panixer weit überragende Bedeutung für den zivilen Durchgangsverkehr zwischen Graubünden und der untern Schweiz.

Das generelle Projekt einer Segnes-Strasse

Anlässlich der Volksversammlung vom 23. August v. J. in Disentis (vgl. Bd. 108, S. 112), an der die Kant.-Ing. R. Gianella (Tessin) über seine Projekte Lukmanier-Tödi durchstich, A. Blumer (Glarus) über das Panixerprojekt und Ing. Ad. v. Salis (Flims) über seinen Vorschlag einer Segnesstrasse von Elm nach Flims berichteten, erklärte Landammann M. Hefti (Glarus), seinem Kanton sei es schliesslich gleichgültig, ob Panixer oder Segnes; Glarus werde den Panixer weiter bearbeiten, Graubünden den Segnes studieren, zur besseren Abklärung der Vor- und Nachteile beider Verbindungsmöglichkeiten Sernftal-Oberland. Wir stellten damals nähere Aufklärung anhand von Plänen in Aussicht, die auf Grund photogrammetrischer Aufnahmen bearbeitet werden sollen. Wennschon der Bundesrat diese beiden Projekte als zurzeit nicht realisierbar zurückgestellt hat, wollen wir doch zur Orientierung unserer Leser unsere frühere generelle Beschreibung des Panixerpass-Projekts durch eine ebensolche des Segnesprojektes ergänzen.

Hinsichtlich der technischen Hauptdaten sei auf die Abb. 1 bis 3 verwiesen. Das Projekt bezweckt erstens eine kürzere Verbindung zwischen Glarus und Graubünden, wobei der südliche Anschluss besser, weil zentraler liegt (vergl. unsere Uebersichtskarte in Bd. 108, Seite 179!); zweitens die militärische Sicherung Graubündens im Falle einer Sperrung der über Sargans führenden Talstrassen; dieser zweite Zweck hat überwiegende Bedeutung; trotz des hohen touristischen Reizes, den hauptsächlich die Nordrampe der Segnesstrasse bieten würde. Die Strasse ist mit ihrer Kulminationshöhe von 2300 m ü. M. für Sommerbetrieb gedacht, genau wie die bereits gutgeheissene Sustenstrasse (2260 m ü. M.), bei der *militärischerseits* eine Senkung der Scheitelhöhe durch Untertunnelung als *nicht nötig* bezeichnet worden ist (vergl. Bd. 108, S. 102). Der kurze Segnes-Scheiteltunnel mit 6% Steigung dürfte wohl natürlicher Lüftung überlassen bleiben. Sollte sich eine Oeffnung im Winter als nötig erweisen, so dürfte diese ebensogut zu bewerkstelligen sein wie am Julier (2286 m ü. M.); die am Segnes vorkommenden Lawinenzüge sollen durch Schutzgalieren und Verbauungen gesichert werden. Abgesehen hiervon ist zum Bau des Scheiteltunnels die Erstellung einer rd. 3 km langen Transport-Schwebebahn von der ersten Kehre bei Elm (Km 0,875) nach dem Nordportal vorgesehen; diese könnte als bleibende Einrichtung und so gestaltet werden, dass mit ihr auch Personal und Material, mindestens Feldgeschütze transportiert werden können.

Ein weiteres Moment von militärischer Bedeutung ist der Umstand, dass von der Rammer Alp mittl. Stafel (Kote etwa 1740, Km. 8,3) ohne grosse Schwierigkeiten ein Fahrsträsschen gegen den Foopass abgezweigt werden kann, wodurch dem wichtigen militärischen Bedürfnis, der Schaffung einer fahrbaren Verbindung vom Sernftal ins Weisstannental und damit in den sog. «Talkessel» von Sargans Genüge geleistet wäre.

Die Baukosten dieser 6 m breiten Segnesstrasse (im Tunnel 7 m) von 10% Maximalsteigung, Nordrampe (bis Mitte Tunnel) 14,47 km, Südrampe 14,63 km, also 29,1 km Gesamtlänge sind vom Projektverfasser Ing. Ad. v. Salis in Flims vorläufig auf rd. 10 1/2 Mill. Fr. veranschlagt, gegenüber der in Disentis für den Panixer (bis Panix) genannten Summe von rd. 26 Mill. Fr. (bei rund 5,7 km langem Basistunnel mit künstlicher Lüftung und Kulmination auf rd. 1500 m ü. M.).

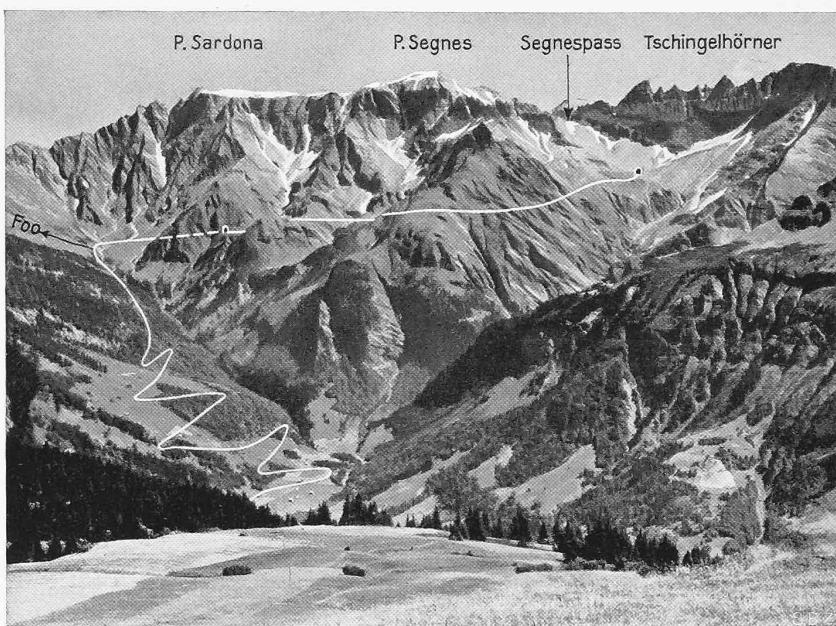


Abb. 2. Nordwest-Rampe der Segnes-Strasse, gegen Osten gesehen. Proj. Ing. A. v. Salis, Flims.

MITTEILUNGEN

Kontrastwirkung und Natriumlicht. Prof. G. B. Van de Werfhorst hat anlässlich der 18., dem Gasentladungslicht gewidmeten Diskussionsversammlung der E.T.H. in seinem im «Bulletin SEV» 1936, Nr. 14 abgedruckten Hauptreferat gewisse eigentümliche Wirkungen dieser neuen Lichtart hervorgehoben, darunter die folgende. Bei der Landstrassenbeleuchtung kommt es darauf an, einen scharfen Kontrast zwischen den Objekten auf der Fahrbahn und ihrem Hintergrund herzustellen. Daher die Forderung, die Lichtquelle womöglich über Strassenmitte anzubringen, damit sie, vertikal abwärts strahlend, die (horizontale) Strassendecke hell beleuchtet, die (vertikalen) Objekte aber dunkel lasse. Dass es nun mit Natriumlicht möglich ist, Kontrastwirkungen zu erzielen, die mit weissem (Glühlampen-)Licht nicht zu erreichen sind, beweist das folgende Experiment: Eine Fläche sei in vier Quadranten geteilt, zwei obere weisse und zwei untere von gleichem Grau. Die beiden rechten Quadranten werden mit weissem, die beiden linken mit Natriumlicht so beleuchtet, dass man die beiden oberen Quadranten genau gleich hell sieht. Dann erscheint von den beiden unteren Quadranten der rechte grau, der linke, mit Natriumlicht beleuchtete, jedoch schwarz! Nutzanwendung: Wird eine Strasse erstens mit weissem, zweitens mit Natriumlicht so beleuchtet, dass sie beidemal gleich hell erscheint, so heben sich die auf ihr befindlichen, dunkel gelassenen Gegenstände unter Natriumlicht schwärzer gegen den Hintergrund ab als unter Glühlampenlicht. Die Erklärung dieses Phänomens ist darin zu suchen, dass die menschliche Netzhaut über zwei Sehsysteme verfügt: die «Zäpfchen» und die «Stäbchen». Jene sind farbenempfindlich und treten bei heller Beleuchtung in Funktion (Tagessehen), diese bei schwacher Beleuchtung (Nachtssehen). Offenbar sieht das Auge den hellen Hintergrund mit den Zäpfchen, das dunkle Objekt aber vorwiegend mit den Stäbchen. Nun hängt die Empfindlichkeit des Auges für eine Lichtstrahlung von deren Wellenlänge ab: Wird die Augenempfindlichkeit, d. h. das Verhältnis der empfundenen (physiologischen) zu der objektiven (physikalischen) Lichtstärke über der Wellenlänge aufgetragen, so ergibt sich eine Glockenkurve, deren Maximum für Tagessehen im Gelbgrün, bei etwa 5550 Å, liegt.¹⁾ Für das Stäbchensehen erhält man eine ähnliche, jedoch gegen Blau zu verschobene Empfindlichkeitskurve mit einem Maximum bei 5010 Å. Z. B. ist bei 5800 Å die Tagesempfindlichkeit $\lambda_T = 0,9$, die Nacht-empfindlichkeit $\lambda_N = 0,2$; bei 5000 Å aber $\lambda_T = 0,3$, $\lambda_N = 1$. Infolgedessen wird das Verhältnis der objektiven Stärken des von der hellen Strassen- und der dunklen Objektfläche zurückgeworfenen Lichtes zwar für Licht von 5800 Å subjektiv 0,9 : 0,2 = 4,5 fach vergrössert, für solches von 5000 Å aber $3\frac{1}{3}$ mal verkleinert: Je nach der Wellenlänge wird der objektive Kontrast der Lichtstärken subjektiv verstärkt oder vermindert. Von einer einheitlichen subjektiven Verstärkung des objektiven Kontrastes ist

¹⁾ 1 Å (Angström) = $10^{-8} \mu = 10^{-8}$ cm. Die Wellenlängen des sichtbaren Lichtes liegen zwischen 3700 und 7300 Å.