

Zum Ausbau der Strasse Bargaen-Zollhaus

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **109/110 (1937)**

Heft 14

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-49130>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zum Ausbau der Strasse Barga-Zollhaus

Im Zuge der Durchgangstrasse Zürich-Schaffhausen-Stuttgart (220 km) liegt heute noch ein bedenklich schlechtes Stück von etwa 4,5 km Länge, der Juraübergang über die Wasserscheide zwischen Rhein und Donau (Abb. 1 u. 2). Das alte Strässchen von Barga über Neuhaus und Randen nach Zollhaus weist Steigungen auf von 16%, 13% und 17%, indem es nach alter Väter Sitte eben die kürzeste Verbindung (etwa 7 km) herstellte. Schon vor Jahren ist dieses erhebliche Hindernis im Durchgangsverkehr auf badischer Seite gemildert worden durch den Bau einer rd. 3,3 km langen neuen Strasse von Zollhaus bis auf die Höhe nördlich Randen; mit einer weit nach Westen ausholenden Schleife (in Abb. 1 strichpunktiert dargestellt) wurde die Nordrampe um rd. 1 km verlängert und dabei die Steigung von max. 17% auf 4,8% herabgesetzt. Die Fortsetzung dieser neuen Strasse soll, nach Entwurf des Bad. Strassen- und Wasserbauamtes Konstanz von Randen bis Neuhaus (Grenze) die bisher zu überschreitende Höhe des Rubis mit ebenfalls max. 4,8% östlich umfahren, wobei eine prachtvolle Aussicht gegen Osten, in den Hegau, mit einem Parkplatz erschlossen wird. Dabei bleibt allerdings die Durchfahrt durch das Dorf Randen mit etwa 7,5% erhalten, doch ist diese Stelle nur kurz. Die Ausschreibung der Bauarbeiten für dieses rd. 2,5 km lange Teilstück ist vor kurzem erfolgt; mit seinem Ausbau wird die deutsche Strecke einwandfrei in Ordnung gebracht.

Auf schweizer Seite will die Kant. Strasseninspektion Schaffhausen das südliche Teilstück (mit 16%) durch eine nach Westen über Oberbarga ausholende Schleife von 4,1 km Länge und 5,5% Maximalsteigung ausschalten; von dieser Strecke fallen die letzten 900 m bis Neuhaus (Zoll) auf deutsches Gebiet. Die ganze, heute noch fehlende Neubaustrecke misst: Barga-Neuhaus 4,1 km und Neuhaus-Randen 2,5 km, somit insgesamt 6,6 km; sie verlängert die heutige Strasse um 2,6 km, vermindert die Steigungen von max. 16 und 13% auf 5,5 und 4,8% und die verlorene Steigung von 170 auf 148 m. Die Baukosten sind veranschlagt zu 1,05 Mill. Fr., davon fallen 650 000 Fr. auf das Teilstück Barga-Neuhaus (160 000 Fr./km).

In der Absicht, eine radikale, bzw. die grösstmögliche Verbesserung zu erzielen, hat Dr. Ing. Ad. Eggenschwyler (Schaffhausen) die Möglichkeit einer kürzern, Neuhaus und Randen umfahrenden Linie mit Scheitelsenkung durch Untertunnelung des Rubis studiert. Er gelangt dabei zu der in Abb. 1 und 2 gestrichelt eingetragenen Linie, deren Tunnel von 690 m in nord-nordwestl. Richtung den Malm des Rubis durchbricht; anschliessend müsste das Kommental auf einem etwa 200 m langen und 60 m hohen Viadukt überbrückt werden. Dergestalt würde die Strecke Zollhaus-Barga 8,0 km lang, also noch eine Spur kürzer als die heutige Strasse, die Neigungen würden aber auf 4,5% und die verlorene Steigung auf 80 m vermindert, die Scheitelhöhe dieses Juraüberganges um 50 m auf 785 m ü. M. herabgesetzt. Für den Kostenvergleich nimmt Eggenschwyler für den Tunnel 1000 bis 1200 Fr./m und für den Kommental-Uebergang rd. 400 000 Fr. an. Unter Berücksichtigung der Einsparungen aus verminderter Strassenlänge gelangt er für seinen Vorschlag zu Gesamtkosten von 1,80 Mill. Fr. Eine Variante mit einem Tunnel von 590 m Länge, ab gleichem Südportal, aber in Richtung gegen Randen und ohne Viadukt ergäbe, bei einer Gesamtlänge von 9,0 km und 5,5%, Baukosten von 1,30 Mill. Fr.; dabei würde aber Randen durchfahren wie beim aml. Entwurf.

Wir entsprechen dem Wunsche Eggenschwylers, wenn wir hier von seinen Anregungen — die allerdings reichlich spät, wenn auch noch nicht zu spät kommen — Kenntnis geben. Er möchte damit auch die Herbeiführung eines endgültigen Entschides und die Inangriffnahme des schweizerischen Teilstückes anregen, auch im Interesse der Arbeitbeschaffung. Wir möchten ihn hierin gern unterstützen. Wenn auch unter dem Titel «Arbeitsbeschaffung» auch allerlei Fragwürdiges empfohlen wird, über dessen «Produktivität» man geteilter Meinung sein kann, so handelt es sich hier um einen wirklich dringend notwendigen Strassenbau. Und wenn unsere badischen Nachbarn an die Beseitigung dieses Verkehrshindernisses schon an die 6 km Neubau beigetragen haben, bzw. zu tragen entschlossen sind, scheint es nicht zu früh, wenn auch schweizerischerseits die fehlenden 4 km bis Neuhaus in Angriff genommen werden. Der heutige Zustand der Strasse Barga-Neuhaus ist, verglichen mit den im allgemeinen sehr guten Schweizerstrassen, als nördliches Eingangstor unseres Landes geradezu beschämend — glücklicherweise ein Unikum. Möge es, so oder so, möglichst bald verschwinden!

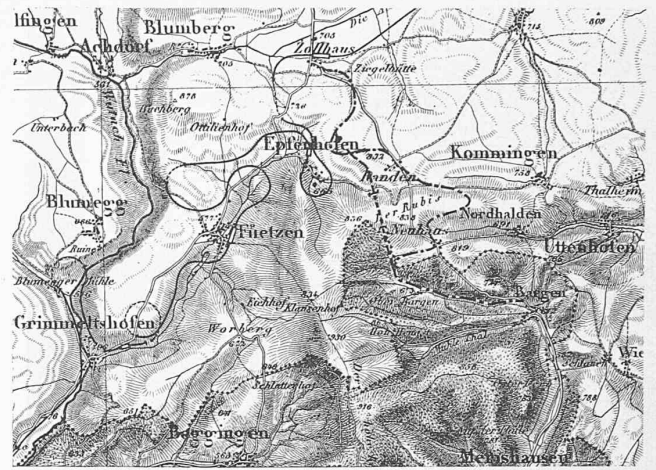


Abb. 1. Uebersichtskarte der Strasse (Schaffhausen-) Barga-Zollhaus Masstab 1 : 130 000. — Mit Bewillig. der Eidg. Landestopogr. 22. Sept. 1937 [Die künstlich entwickelte Bahnlinie von Zollhaus südwestlich Richtung Wutachtal ist die 1890 eröffnete «strategische Linie» Immendingen-Waldshut. Mit R 300 und 10‰ verläuft sie jenseits der Schweizergrenze; gebaut wurde sie unter Leitung von Obering. F. Hennings, dem nachmaligen Erbauer der Albulabahn.]

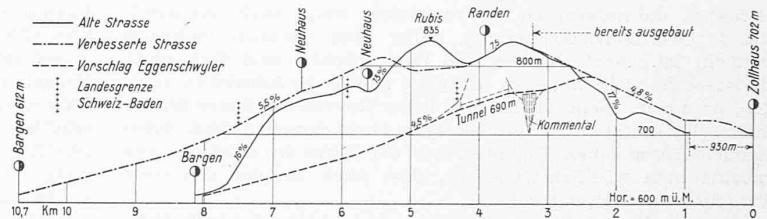


Abb. 2. Strasse Barga-Zollhaus. Vergleichsprofile 1 : 100 000 / 1 : 10 000

MITTEILUNGEN

Elektrischer Betrieb auf der Strecke Paris-Le Mans der französischen Staatsbahnen. Auf Einladung des Ministeriums hatten die französischen Staatsbahnen die Elektrifikation der beiden Linien Paris-Le Havre und Paris-Le Mans einer Prüfung unterzogen. Die Verhältnisse der Elektrizitäts- und Brennstoffversorgung haben den Ausschlag in dem Sinne gegeben, dass für die Strecke Paris-Le Havre Dampf- und Dieselbetrieb wirtschaftlicher ist, während Paris-Le Mans sich für elektrischen Betrieb eignet, der dann auf Grund des Arbeitsbeschaffungsplanes von Mai 1934 eingeführt wurde. Die Strecke von Paris bis Versailles und zum grossen Rangierbahnhof Trappes hat man viergleisig ausgebaut unter Beseitigung aller schienengleichen Uebergänge. Die Energieversorgung der Strecke, die sich an das elektrifizierte Netz der Paris-Orléans-Bahn anschliesst, geschieht aus dem Landesnetz über die an der Strecke liegenden Werke Elancourt aus der 60 000 V-Leitung vom Rhein-Alpengebiet her und Luisant bei Chartres und Arnage bei Le Mans aus den 90 000 V-Leitungen aus dem Zentralmassiv und den Pyrenäen. Verteilt wird der Strom aus den 60 000 V- bzw. 90 000 V-Speiseleitungen über elf Transformatoren-Gleichrichterstationen und über zwei Vorort-Unterwerke aus dem 15 000 V-Netz der Stadt Paris. Jede Umformerstation ist mit zwei Quecksilberdampfgleichrichtern zu 2000 kW bzw. 2750 kW im Vorortsgebiet bei 1500 V Fahrdrachtspannung ausgerüstet. Die Fahrleitung ist in Vielfachaufhängung mit Hilfstragseil und zwei Fahrdrähten ausgeführt. Die mechanischen Signale hat man durch Tageslichtsignale ersetzt, deren jedes einzelne über zwei 3000/110 V-Transformatoren an die doppelt ausgeführte Speiseleitung und die Notdieselgruppe angeschlossen ist. — An neuem Rollmaterial wurden angeschafft: 23 2-D-2-Schnellzuglokomotiven mit BBC-Buchli-Einzelachs-antrieb in Originalform, 3400 PS-Dauerleistung und 150 km/h Höchstgeschwindigkeit mit 500 t Anhängelast in der Ebene, bzw. 130 km/h mit 700 t; sodann 35 B-B-Güterzuglokomotiven mit Tatzlagermotoren, 2000 PS Dauerleistung und 95 km/h Höchstgeschwindigkeit, ausgerüstet mit Vielfachsteuerung und, wie die Schnellzugmaschinen, mit Totmanneinrichtung System Bianchi; weiter 5 einteilige Schnelltriebwagen «de ramassage» zum Einsatz zwischen den Schnellzügen und 20 zweiteilige Vorortschnelltriebwagen (mit nichtrostender Stahlverkleidung) für 130 km/h Geschwindigkeit und 1 m/sec² Bremsverzögerung mit selbstregulierender Bremse und automatischer Boirault-Kupplung (Dumas