

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 3 (1927)
Heft: 38

Artikel: Die "Hafraba"
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-758024>

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: 24.12.2025

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

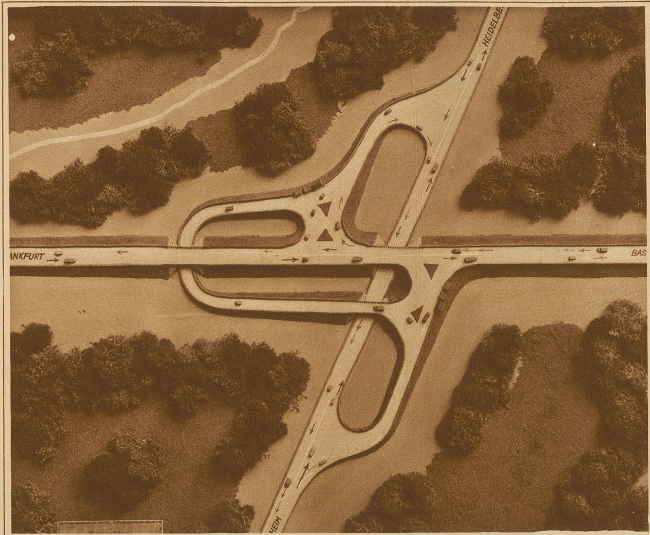
Die «HAFRABA»

Von Stadtrat Dr. HABERLIN, Zürich

Mit Aufnahmen aus der in Basel, Zürich und Bern gezeigten Ausstellung von A. Krenn

Das Automobil erobert sich die Welt. In den Städten mit großem Straßenverkehr verdrängt es die Straßenbahn und auf der Landschaft mocht es Anspruch auf eigene Wege. In der Vergangenheit war es der Störenfried, der auf den, einem schwachen Pferdefuhrwerkverkehr dienenden Landstraßen bildlich und buchstäblich viel Staub aufwirbelte und so viel von sich reden machte, bis die Öffentlichkeit seinen besondern Bedürf-

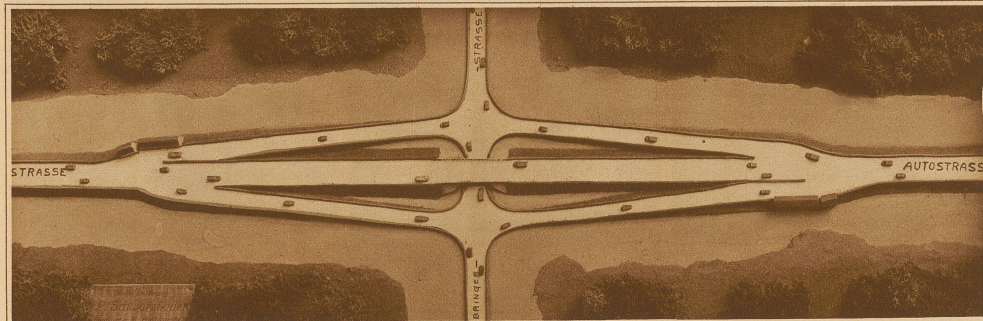
Basel, damit die Großstädte und die Länder wählend, welche den größten Automobilbetrieb aufweisen, der deshalb die zukünftigen Straßen am sichersten benutzt und verzinst. Man hat dabei zugleich die Route gewählt, welche am wenigsten Steigungen aufweisen wird. Die «Hafraba», unter der zielbewußten Leitung des Frankfurter Magistrats, ist eifrig an der Arbeit, um die vorbereitenden Arbeiten zu leisten, die in tech-



Kreuzungspunkt und gegenseitige Einfahrtskurven der beiden Autostraßen Frankfurt-Basel und Mannheim-Heidelberg. Die Führung der Einfahrtskurven ist so gewählt, daß kein Wagen die Fahrbahn des andern zu kreuzen braucht

nissen möglichst Rechnung trug und die alten Landstraßen mit einem harten, staubfreien Belag versah, damit die leidige Schmutz- und Staubfrage glücklich lösend. Wer etwa glaubte, damit die Ansprüche des Automobilmus ein für allemal erfüllt zu haben, der irrt sich, denn mit den

nischer, wirtschaftlicher, finanzieller, verkehrspolitischer und propagandistischer Hinsicht zur Prüfung der Durchführbarkeit und zur Vorbereitung der Ausführung des Projektes geeignet und erforderlich sind. Natürlich kann dasselbe nur etappenweise zur Ausführung kommen und wird



Modell einer sogenannten Zubringerstation, wo Nebenstraßen in die Autostraße einmünden

Errungenschaften im Straßenwesen sind die großen Gefahren eines gemischten Gebrauchs noch nicht gehoben; im Gegenteil, sie wachsen mit der Zahl der Kraftwagen und deren Schnelligkeit. Dem ersten Faktor steht der Staat machtlos gegenüber; da entscheidet das Bedürfnis und die Wirtschaftlichkeit des Autos, und letztere sind zum großen Teil von der Schnelligkeit abhängig. Es ist darum nur folgerichtig, wenn in Zukunft die großen, wichtigen Autostraßen ihr eigenes Trace beanspruchen, während der Lokalverkehr sich auf Straßen abspielt, die auch dem übrigen Verkehr geöffnet sind. Ein Vergleich mit den Eisenbahnen zeigt eine zeitlich umgekehrte Entwicklung; dort anfänglich die Hauptbahnen auf eigener Spur, dann die Nebenbahnen, häufig die Landstraßen benutzend; hier die Selbständigmachung im spätem Verlauf der Entwicklung.

der Bau der ganzen Straße viele Jahre in Anspruch nehmen. Unterdessen wird es Pflicht der Schweiz sein, die ihr bestimmte Aufgabe — die Verbindung zwischen dem nördlichen Endpunkte und Mailand — zu studieren und der Lösung näherzuführen. — Basel hat die Initiative ergriffen und die nächsten Interessenten zu einer Besprechung eingeladen, die am 14. Februar 1927 stattfand, wobei grundsätzlich die Gründung einer schweizerischen Vereinigung zur Förderung des Baues einer Autostraße Basel-italienische Grenze beschlossen und ein Ausschuß von fünf Mitgliedern zur Ausarbeitung eines Statutenentwurfes bestellt wurde. Der am 6. Juli 1927 vorgelegte Statutenentwurf wurde genehmigt und der Verein endgültig konstituiert. Der Verein hat Sitz in Basel; ordentliche Mitglieder können öffentliche schweiz. Gemeinwesen und Vereine sein. Kantone bezahlen 1 Rappen pro Kopf der Wohnbevölkerung, Städte je nach der Größe 1—2 Rappen pro Einwohner, mindestens aber 100 Franken; für Vereine wird der Beitrag von Fall zu Fall festgesetzt mit dem gleichen Mindestbetrag. Der Jahresbeitrag der außerordentlichen Mitglieder beträgt für natürliche Personen mindestens 20 Franken, für die übrigen mindestens 100 Franken. Organe des Vereins sind die Mitgliederversammlung, die den Voranschlag festzusetzen und die Jahresrechnung zu genehmigen hat, der Vorstand von 15 Mitgliedern, auf drei Jahre gewählt, der leitende Ausschuß mit 5—7 Mitgliedern und die Fachkommission.

Italien ist in der Anlage von besondern Autostraßen vorausgegangen und hat dabei Mailand mit den oberitalienischen Seen verbunden. Sie sind ausschließlich den Automobilen vorbehalten, von Kreuzungen à niveau, von Kurven und Steigungen möglichst befreit und bieten alle Vorbedingungen für eine möglichst rasche Fortbewegung. Deutschland will nachfolgen und eine Autostraße Hamburg-Frankfurt-Basel bauen und hat die Absicht bekündigt, über Zürich und den Gotthard die Verbindung mit Mailand und Genua zu suchen. Der neue Verein, die Hafraba, wurde am 6. November 1926 in Frankfurt gegründet, wobei die Stadt Basel mitwirkte.

Er stellt sich die Aufgabe, eine «Autostraße» im modernen Sinne zu erstellen von Hamburg über Frankfurt und dem Rhein entlang nach

Während die «Hafraba» eine Autostraße mit ganz bestimmter Route auszuführen hat, ist in der Schweiz zuerst die Frage der Trace-Führung



Übersichtskarte für die Einführung der Autostraße nach Basel. Die punktierte Linie rechts zeigt die Variante durchs Wiesental

ander, so daß voraussichtlich der Ruf: Hie Gotthard, hie Simplon! wieder ertönen wird. Hoffentlich wird man sich nur von dem praktischen Bedürfnis leiten lassen, denn die Kosten sind ungeheuer.

Die technischen Untersuchungen werden darüber Klarheit schaffen, ob die Ansprüche einer wirklichen Autostraße und wo und in welcher Ausführung bestehen und ob unser Wirtschaftsleben die Anlagekosten zu verzinsen und amortisieren vermag. Die Topographie wird das in ebenen Landen erzielbare Tempo nicht erlauben, so wenig wie im Eisenbahnbetrieb. Der Fremde, der unser Land durchquert, wird das auch nicht als Nachteil empfinden, denn es bietet ihm ja des Sehenswerten so viel. Technische Schwierigkeiten und deren finanzielle Folgen werden voraussichtlich einer jeden Autostraße im neuen Sinne am Fuße der Alpen Halt gebieten. Im Winter bleibt der Transport per Eisenbahn, im Sommer der schneefreie Alpenpaß mit seiner zeitlich beschränkten Leistungsfähigkeit und als Entgelt mit seiner unvergleichlichen Pracht und Majestät.

Es wäre müßig, zurzeit die voraussichtliche Entwicklung näher ergründen zu wollen. Das Wort gehört der technischen Kommission.

abzuklären und da gehen natürlich wie bei den Eisenbahnen die Interessen der Ost-Zentralschweiz mit denjenigen der Westschweiz ausein-



Blick in die Hafraba-Ausstellung in Basel