

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 109/110 (1937)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Zur Frage der Walenseestrasse  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-48983>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

die uns Arch. R. Christ Ausführungen zur Verfügung gestellt hat, denen Nachstehendes entnommen ist (vergl. auch «Basler Nachr.», Festnummer vom 29. Aug. 1936).

Mit der Wahl des Bauplatzes auf dem schiefwinklig durch Verkehrstrassen begrenzten Areal des Württembergerhofes und der ehemaligen Eisenbahnbank am St. Albangraben und der Aufstellung eines umfangreichen Museumsprogrammes durch die zuständigen Stellen, war dem Architekten die Bauaufgabe gestellt. Vielleicht in anderem Sinne gestellt, als er sie nach Kenntnis und Durcharbeitung derselben stellen würde.

Die Platzansprüche der Sammlungen, die Zusammenstellung der durch die Sammlung gegebenen Raumgruppen und eine für Besucher und Verwaltung, Sicherheit und Betrieb günstige Organisation haben nach Studium der Wettbewerbsprojekte und nach vielen Ueberarbeitungen nach den Wünschen der Museumsdirektion auf dem verhältnismässig knappen Bauplatz zu der geschlossenen, um einen grösseren und einen kleineren Hof gruppierter Bauanlage geführt.

Städtebaulich ist die Beziehung zum St. Albangraben und zum Rittergassareal gesucht. Die, die alte Stadtanlage schief durchschneidende, den Aussenverkehr zur Wettsteinbrücke bringende Dufourstrasse wird bewusst als Baulinie ausgeschaltet.

Wie der Stein in einem Ring schliesst der Museumsbau das Geviert Albangraben-Aeschenvorstadt und zeigt sich frei gegen den Ausgangspunkt des Münstergebietes, der Wettsteinbrücke und der St. Albanvorstadt. Der kostbare Bau mit dem kostbaren Inhalt soll von der Allgemeinheit in Besitz genommen werden, ähnlich dem Rathaus oder der Signoria in den italienischen Städten. Diese Einstellung ist für das Gesicht des Baues massgebend gewesen.

In der 7 m tiefen Arkade mit ihren neun Rundbogen verklammert sich der Bau mit dem Strassenraum; ein einheitlicher Steinplattenbelag vom Trottoirrand bis zum Eingang lässt den Passanten in den Bau eintreten und den Blick in den grossen, lichterfüllten Eingangshof mit seinem gemusterten Kalksteinboden gewinnen. Die Bogenhalle mit ihrer langen Sitzbank gegenüber der Tramhaltestelle gibt einen erwünschten Treffpunkt für Groß und Klein. Die Säulenkapitälé zeigen keine blossen Dekorationsplastik, die, hoch oben, kaum je beachtet wird, sondern alle Leute interessierende und an- und aufregende lebendige Gestaltungen aus unserer Zeit, die teilweise schon in langer Zusammenarbeit vom Architekt und Bildhauer (J. Probst, E. Suter, A. Weisskopf) geschaffen worden sind und im Laufe der Zeit noch herauswachsen werden.

Wenn so die Hauptwirkung durch die Fühlbarmachung des Grundrisses, also durch die räumliche Gestaltung gesucht ist, sind die Fassaden einfach, ohne plastische Gliederung mit Vorbauten oder dergleichen gehalten. Durch die sorgfältige Auswahl unserer schönsten einheimischen Hausteine aus den Brüchen von Solothurn, Neuenburg und dem Tessin, ist dem Bau eine solide und auf alle Zeiten echt und nobel wirkende Haut gegeben.

Die verhältnismässig nicht zu grossen Fenster, unten mit kräftigen Schmiedeisengittern bewehrt, und die geschlossenen Flächen, die die Oberlichtsäle umschliessen, sind durch die Anforderungen des Museums gegeben. Durch die Gliederung mit Bändern und Rollschichten in dunklerem, körnigem Granit, werden die schimmernden Flächen des Kalksteins gegliedert. Besonders gut kommt die Absicht der Materialwahl und Verwendung an der intimen, kleinen Fassade am baumbestandenen Dufourplatz zur Geltung. Der dortige Eingang zum Vortragssaal mit dem Eichendach auf den schlanken, von Fabeltieren getragenen Säulen aus Castione-Marmor (Bildhauer Paul und Franz Wilde) und mit dem im Entstehen begriffenen Relief in rotem Kalkstein von Röschenz am nahen Blauen, von Bildhauer J. Probst, gibt ein wertvolles Schmuckstück (Tafel 4).

Auch im Innern, beim etwas reicher gehaltenen grossen Hof mit dem tonigeren Material aus den Muschelkalkbrüchen von Othmarsingen und den grünen Steinen von Andeer, oder dem kleinen geschlossenen Hof in naturfarbenen Backsteinen aus unsern Ziegeleien mit dem gelblichen Laufenerkalk und Neuenburgerstein, kombiniert mit einer feinmasstäblichen Pflasterung aus Rheinkieseln, kommt die Echtheit des Materials, das feine Farbspiel ohne groben Aufwand an Formen zur Geltung. Eindrücklich wirkt die grosse Höhe des Treppenhausesfensters mit einem markanten Relief von Bildhauer Karl Gutknecht über dem kleinen Hof.

[Während vorliegende Nummer dem äusseren Aspekt des Museumsbaues gewidmet ist, wird die nächste Grundrisse und Schnitte, sowie Innenansichten bringen. Die technischen Einzelheiten der Durchbildung und Installation sollen dann später folgen.]

## Zur Frage der Walenseestrasse

Seit wir zum letzten Mal über diese nachgerade brennend gewordene Frage, bzw. über das genehmigte Ausbauprojekt des Schlusstückes zum Anschluss der Kerenzerbergstrasse an die bestehende Uferstrasse berichtet (Seite 179 bzw. 193 letzten Bds., vom 24. u. 31. Okt. 1936), sind allerhand unsachliche Ueberreibungen gemacht worden, die geeignet sind, die Meinung der Öffentlichkeit und der Behörden in bedenklichem Mass zu verwirren statt zu klären. Seit am 27. Mai 1935 Glarus sich aus dem interkantonalen Initiativkomitee für eine Walenseestrasse zurückgezogen und an ihrer Stelle eine Panixerstrasse in Vorschlag gebracht hatte (vergl. Bd. 106, S. 226\*, 9. Nov. 1935), ist dieses Projekt dermassen in den Vordergrund gerückt und als militärisch weit besser angepriesen worden, dass man darob die Walenseestrasse und ihren verkehrswirtschaftlichen Wert fast vergass. Es war hauptsächlich Major K. Brunner (Zürich), der in dieses Horn stiess (in «N.Z.Z.» 1936, Nr. 1310); neuerdings ist ihm ein anonymer Sekundant «E» erstanden («N.Z.Z.» Nr. 2219). Es ist nicht Sache der «SBZ», sich in strategische Betrachtungen einzulassen; es sei blos verwiesen auf unsere Uebersichtskarte der Alpenstrassen und saumbaren Wege vom Simplon bis zum Brenner auf Seite 179 letzten Bandes (24. Oktober 1936). Wir können aber daran erinnern, dass sowohl der Kommandant der 6. Division, wie der frühere und der heutige Geniechef, wie auch die Generalstabsabteilung (in einem Gutachten an das Eidgenössische Militärdepartement) sich bezügl. des militärischen Wertes zugunsten der Walenseestrasse ausgesprochen haben. Dies dürfte zur Beruhigung in dieser Hinsicht genügen.

Einen wesentlichen technischen Irrtum begehen K. Brunner und «E» indem sie die Walenseestrasse mit der Panixer-«Strasse» vergleichen: sie übersehen, dass es sich beim Panixer um einen 6 km langen Tunnel handelt, ein für Fuhrwerkbetrieb absolutes *Novum*, dem bezügl. *betriebstechnischer Leistungsfähigkeit* jeder Ingenieur und Autofahrer mit grossem Bedenken gegenüberstehen muss (vergl. Bd. 106, S. 171\*, 217\* ff. 1935). Es ist irreführend, wenn «E» erklärt, die 20 kurzen Fenster-Tunnel und Galerien der Walenseestrasse hätten zusammen (!) «ungefähr die gleiche Länge» wie der Panixertunnel (nein: rd. 4 km gegen 6 km!), und irreführend zu sagen, der Bau des Panixertunnels könne «ebenso gut» im Winter durchgeführt werden, wie die Tunnelarbeiten an der (1000 m tiefer liegenden) Walenseestrasse! Nein: Walenseestrasse und Panixer sind in keiner Hinsicht bau- und betriebstechnisch so miteinander zu vergleichen, wie dies vielfach geschieht. Der abgelegene Panixer hat fast nur militärische — und für militärischen Stossbetrieb wegen des langen Tunnels sogar noch sehr fragliche — Bedeutung; er kostet mindestens das Doppelte und braucht mehr als die doppelte Bauzeit der Walenseestrasse, die ihrerseits, ausser den militärischen, wie keine andere auch den *friedlichen* Zwecken, dem Reiseverkehr *ganzjährig* und *unstreitig am besten* dient.

In einem technischen Gutachten, mit dem sich die Glarner Baudirektion die Vorzüge der Kerenzerberg-, bzw. die Mängel der Walenseestrasse hat bestätigen lassen, lesen wir über die «nicht abzuleugnende» militärische Bedeutung einer Uferstrasse folgende erstaunlichen Sätze: «Frage ist nur, ob nicht andern Strassen eine *weit höhere* strategische Bedeutung zukäme als der Walenseestrasse, und deren Bau daher *viel dringender* wäre», wie z. B. (in Fortsetzung des Prager) ... «einer *Strasse über Weessen-Amden nach dem Toggenburg*, woselbst sie die natürliche Verlängerung finden würde in der nahezu fertiggestellten Strasse Rietbad-Kräzern-Urnäsch-Appenzell» — mit Anschluss an die Sämtisschwebbahn?! Und mit solchen «strategischen» Argumenten wird die Walenseestrasse bekämpft! —

Man sollte auch nicht aus ausschliesslich militärischen Erwägungen eine allgemein verkehrswirtschaftlich schlechtere Route einer bessern, weil natürlicheren vorziehen. Als vor 25 Jahren im Kampfe Splügenbahn contra Greina gegenüber dem Splügen die Landesgefahr ins Feld geführt wurde, sagte unser nachmaliger *General U. Wille* u. a.: «... noch in keinem Lande der Welt ist es vorgekommen, dass man eine durch das *wirtschaftliche* Interesse des Landes gebotene Bahn nicht *dort* baute, wo sie diesem Zweck am besten dient, weil sie dem Nachbar in der dunkeln 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 Verbindungsmittel die Erwägung, dass sie im Krieg dem Feinde, der ins Land will, möglichst wenig Vorteil gewähren sollen, obenan

steht, dann werden sie auch entsprechend weniger dem eigentlichen Zweck dienen, wofür sie gebaut werden.» — Es sei verwiesen auf die weitem beherzigenswerten, besonders auch die auf militärischem Gebiet so bedenkliche «Macht der Phrase» geisselnden Ausführungen Willes in der «SBZ» Bd. 59 (13. April 1912).

In diesem Sinne wollen auch wir uns besinnen auf den Zweck des «Bundesbeschlusses (vom 4. April 1935) über den Ausbau der Strassen und des Strassen-netzes im Alpenge-

biet» (vergl. Bd. 107, S. 246, 30. Mai 1936). Darnach sollen nur Arbeiten berücksichtigt werden die

- a) dem *Durchgangsverkehr* oder
- b) dem *Fremdenverkehr* dienen; ferner soll damit
- c) die *Arbeitsbeschaffung* gefördert werden und
- d) die *militärische Bedeutung* von massgebendem Einfluss

sein. — Zur Zeit des bezügl. Bundesrätl. Berichtes war von einer Panixerstrasse überhaupt noch nicht die Rede. Dagegen werden in jenem Bericht als Projekte für neue Strassen aufgezählt: Walensee-, Susten-, Prugel-, linksufrige Vierwaldstättersee- und Rawil- oder Sanetschstrasse. — Und schon am 31. Oktober 1933 hatte das Eidg. Departement des Innern dem Initiativkomitee die schriftliche Erklärung abgegeben, dass es die *Walensee-strasse in erster Linie* den Behörden zur Behandlung vorlegen wolle. Nachdem eine Delegation des Bundesrates sich am 9. Jan. 1937 durch Augenschein überzeugen konnte, dass die winterliche (damals in einem mittleren Zustand sich befindende) Kerenzerbergstrasse trotz Ausbau (und intensiver Reinigung an jenem Morgen) doch nicht die Verkehrssicherheit aufweist, die von einer internationalen *Hauptdurchgangsstrasse* gefordert werden muss, darf wohl nicht mehr daran gezweifelt werden, dass die Walenseeestrassen in nächster Zeit jene Berücksichtigung finden werde, die ihr gebührt. Wenn sie endlich einmal gebaut sein wird, dürfte es wenige Monate nach Betriebseröffnung jedermann unverständlich sein, dass man bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts hinein ohne diese Selbstverständlichkeit ausgekommen ist.

Und wenn der Kanton Glarus seine vermeintlich gefährdeten Lokalinteressen gegen die Uferstrasse — die am rechten Ufer besser läge als neben der Bahn am linken — weiterhin geltend machen sollte, so ist andererseits zu berücksichtigen, dass die Kantone Graubünden, St. Gallen und Zürich ein ungleich grösseres und wirtschaftlich wichtigeres Gebiet umfassen, dessen Verkehrsinteressen an der Walenseeufstrasse um ein vielfaches grösser sind und schon einen wesentlichen Teil der Ostschweiz umfassen. Die Regierungen dieser Kantone sind mündlich und schriftlich schon wiederholt und dringend in Bern vorstellig geworden, dringend nicht zuletzt wegen der Arbeitsbeschaffung, die nirgends so notwendig ist wie in Zürich und St. Gallen.

\*

Das oben erwähnte technische Gutachten über den Ausbau der Kerenzerbergstrasse, das in eine vorbehaltlose Belobigung des Projektes der Baudirektion ausläuft, zieht auch die rechtsufrige Walenseeestrassen (W) zum Vergleich mit der Kerenzerbergstrasse (K) heran und kommt dabei zum Schluss, dass K vollkommen genüge zur Abwicklung auch eines bedeutend erhöhten Durchgangsverkehrs; der Bau der W sei «jedenfalls nicht dringlicher Natur». Das Gutachten enthält indessen verschiedene Behauptungen, die der Präzisierung bedürfen. Dies betrifft hauptsächlich die Kurvenverhältnisse, aus denen eine auf der K-Strasse erzielbare Verkehrsgeschwindigkeit von 60 bis 80 km/h errechnet wird (auf zusammen rd. 11 km Rampen von 6 bis 7 ‰!). Von der Gesamtlänge Näfels bis Tiefenwinkel von 13,9 km liegen 49 ‰ in Geraden und 51 ‰ in 125 Kurven, und zwar haben 51 dieser Kurven Radien unter 100 m (22 unter 50 m, dabei vier Wendeplatten mit R 15 bis 20 m). Vergleichsweise erhält die rechtsufrige W 56 ‰ Gerade, 25 ‰ Kurven von R 200 bis 500, 19 ‰ mit R 150 bis 100 und eine einzige unter R 100 m (von

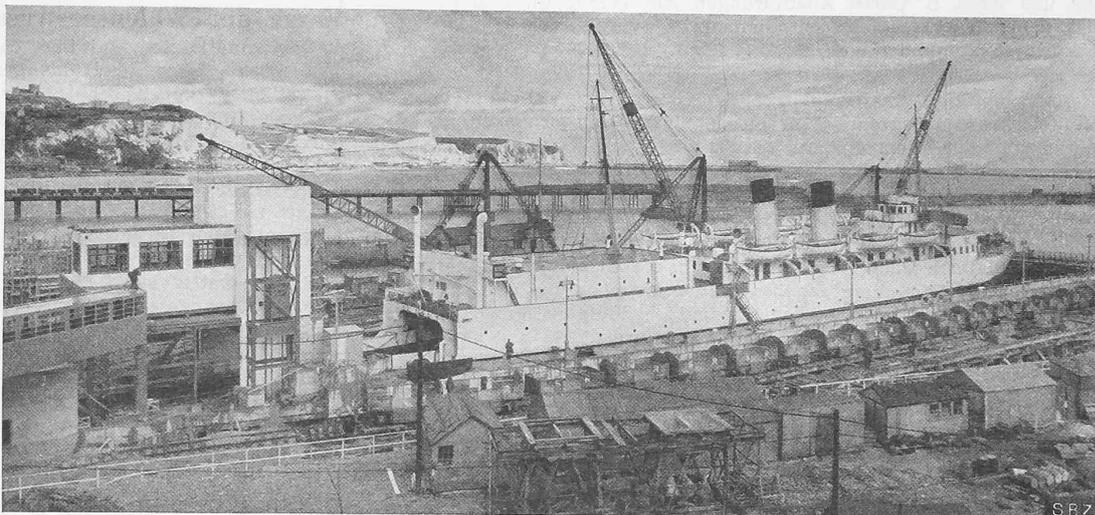


Abb. 4. Eines der neuen Aermelkanal-Fährboote in seiner Sonderschleuse in Dover.

25 m Länge und  $R = 50$  m); das Kurvenverhältnis von K und W sei «also nicht wesentlich verschieden»! — Hierzu ist zu bemerken, dass diese Verhältnisse sich *sehr wesentlich* unterscheiden; zudem: der im Bahnbau übliche Vergleichsstab der Gesamtlänge aller Kurven ( $K 51 \frac{1}{2} \%$ ,  $W 44 \frac{1}{2} \%$ ) ist für die Bewertung einer Autostrasse nicht zutreffend. Man stelle sich nur das Tracé als einen Zickzack-Polygonzug vor, bei dem man die Winkel das eine Mal mit ganz kurzen, das zweite Mal mit möglichst langen flachen Kurven ausrundet: das zweite Tracé, mit fast 100 ‰ Kurvenlänge, ist kürzer und viel besser und rascher zu befahren. Somit ist die Fahrgeschwindigkeit von 60–80 km/h im Mittel, die der Experte selbst (S. 16) als *Kennzeichen einer Durchgangstrasse* fordert, wohl auf der W, niemals aber auf dem K zu erreichen; man bedenke, dass man mit 80 km/h max. schon geschickt fahren muss, um als Mittel 60 km/h zu erzielen. Der K-Strasse *fehlt* also das charakteristischste Merkmal einer Durchgangstrasse.

Indessen liegt der Nachteil der K kaum im Zeitverlust, den der Experte bei 7,5 km Mehrlänge mit 6 bis 7 min allerdings viel zu niedrig berechnet. Viel unangenehmer sind dem Fahrer das Durchfahren der verschiedenen z. T. sehr engen und unübersichtlichen Dorfgassen, die verlorene Steigung von 300 m, und vor allem die winterlichen Tücken der Kerenzerbergstrasse, ihre häufige Glatteisbildung, was uns von verschiedenen, den Berg häufig Befahrenden als *sehr* hemmend und die Route als gefährlich diskreditierend bestätigt wird. Dass durch die hoch entwickelten «Schnee- und Eishobelmaschinen» nach Meinung des Experten die K «so gut wie schnee- und eisfrei gehalten werden können, wie eine Talstrasse», wird von Kennern für die Rampen der K stark bezweifelt. Dagegen ist dem Experten darin beizupflichten, dass «heute effektiv für die Schweiz die Gefahr besteht, automobilistisch abgeschnitten zu werden», und dass «die alleinige Rettung im raschen Ausbau unseres Alpenstrassen-netzes liegt».

Unterstreichen möchten wir ferner den Satz des Glarner Regierungsrates am Schluss seines Berichtes an den Landrat, wo er — zur Beruhigung der vom Schlussstück der Kerenzerbergstrasse umfahrenen Ortschaft Mühlehorn — sagt: «Vom heutigen wirtschaftlichen Nutzen eines Durchgangsverkehrs hegen die Interessenten meist viel zu grosse Erwartungen». — Einverstanden; das trifft aber genau so zu auf die Ortschaften Nieder- und Oberurnen, Näfels und die Kerenzerberggemeinden. Auch sie werden lediglich vom aufenthaltslosen Durchgangsverkehr *entlastet*; die einheimischen, gemächlichen Tourenfahrer aus der untern Schweiz wie die Fremden, die schöne Bergstrassen lieben, werden sie auch weiterhin aufsuchen.

Zustimmen wird man drittens auch dem Satz aus dem Subventions-Antrag des Eidg. Departement des Innern (vom 7. Juli 1936) . . . «In einem Industriekanton, der solchermaßen und seit einigen Jahren unter der Krise leidet, bedeutet der beabsichtigte Bau eine ganz besonders günstige Arbeitsgelegenheit.» — Genau das Gleiche, nur in noch viel höherem Mass trifft auch zu auf die Petenten der Walenseeestrassen, die Kantone Graubünden, St. Gallen und Zürich. Möge man in Bern auch ihnen gegenüber die gleiche Konsequenz ziehen, und die Ostschweizer nicht schlechter behandeln als unsere Glarner Mit-eidgenossen.