

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 61 (1974)
Heft: 6: Stadt und Region : Möglichkeiten und Probleme des Verkehrs = Ville et région : moyens et problèmes de transports

Artikel: Strassen und Autobahnen
Autor: Birkner, Othmar
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-87752>

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: 30.03.2025

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

Strassen und Autobahnen

VON OTHMAR BIRKNER

Schweizer Strassenbauten im 19. Jahrhundert

In der Zeit, als der Eisenbahnbau in der Schweiz begann, wurde der Strassenbau nicht vernachlässigt. Vielleicht ist aber die Geschichte des römischen Strassenbaus, des barocken Strassenbrückenbaus und endlich des beginnenden Autobahnzeitalters bekannter als jene Jahre, in denen die Eisenbahn als Neuheit die Gemüter erregte. Das 19. Jahrhundert begann mit dem Ausbau der grossen Passstrassen. Die Splügen-, Julier-, Maloja- und Gotthardstrasse wurden nach durchschnittlich zwanzigjähriger Arbeit zwischen 1830 und 1840 vollendet.

Nachdem zur Zeit der Helvetik durchziehende Franzosen, Österreicher und Russen ganze Landstriche verwüstet hatten, war der Strassenbau in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in der Politik des Landes ein heisses Eisen. Wir bauen Strassen zur «Vertheidigung der Schweiz», lautete das Motto. Bis in die 70er Jahre wurde das Strassennetz der Schweiz durchgehend erneuert und verbessert. Für die zahlreichen Brücken wurde Holz, Stein, Eisen und sogar schon Beton verwendet. Es seien einige kon-

struktiv interessante Strassenbrücken genannt:

- gedeckte Holzbrücke bei Disentis GR, 1857 mit 56 m Spannweite und über 4 m Fahrbahnbreite erbaut;
- Steinbrücke bei Cartigny GE, 1876, 115 m lang mit fünf Bogen und 6,6 m Fahrbahnbreite erbaut;
- Eisenbrücke bei Sierne GE, 1844 mit drei 20 m weiten Öffnungen und 17 m Fahrbahnbreite erbaut;
- Betonbrücke über den Loudon GE, vor 1878 mit zwei 15 m weiten Bögen erbaut.

Ein spezielles Gebiet waren die

Drahtbrücken, wobei die 265 m weit gespannte Brücke über die Sarine in Fribourg zu den Wundern früher Ingenieurkunst gehörte. An dieser Stelle muss freilich erwähnt werden, dass es damals noch nicht wie heute spezialisierte Berufsparten des Bauingenieurs gab. Es ist im Gegenteil geradezu typisch, dass 1841 ein Architekt das erste Büchlein des Eisenbahnbaus in der Schweiz herausgab. Die klassizistische und frühhistoristische Architektur muss vom Berufsstand des Ingenieur-Architekten her verstanden werden, der so-

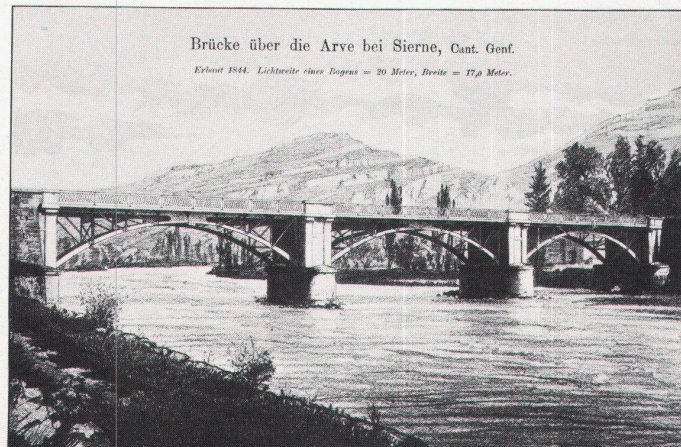
wohl im Tief- als auch im Hochbau tätig war. Brückenbau, Flussregulierung, Kirchenbau usw. konnten in einer Hand liegen. Bezeichnend ist, dass zu Beginn des 19. Jahrhunderts das gesamte Strassenwesen dem Departement der «Künste, Wissenschaften und Bauten» unterstand.

Benützte Quelle:

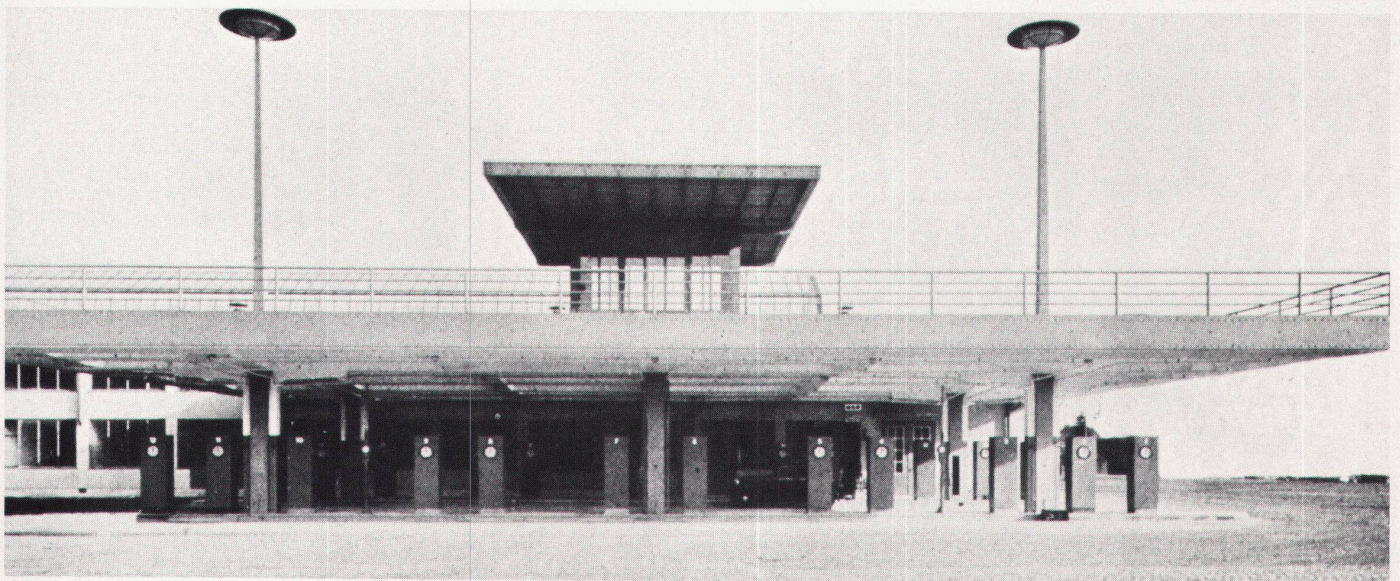
S. Bavier, «Die Strassen der Schweiz», Zürich 1878.

Die «Reichsautobahn» in Deutschland

Politik war der Initiator der ersten Autobahnbauten in Deutschland 1933–1945. Die Frage nach der Bedeutung dieser Aufgabe wurde 1938 mit folgenden Sätzen beantwortet: «Was sind die Strassen Adolf Hitlers? Sie sind Tragbalken des Reichsgefüges, sind Pulsadern im Leben des deutschen Volkes...» und «Heute werden die Autobahnen bewusst als Verkörperung der Einheit und Autorität des neuen Reiches gebaut». 1933–1938 wurden über 2000 km dem Verkehr übergeben. Nachher stagnierte durch den Weltkrieg der Bau mehr und mehr. Immerhin wollte man aus militärischen Gründen den Autobahnbau von Bayern bis nach Wien auch in den 40er Jahren möglichst schnell vorantreiben.



Brücke über die Arve bei Sierne, Cant. Genf.
Erbaut 1844. Lichtweite eines Bogens = 20 Meter, Breite = 17,6 Meter.
Eiserne Strassenbrücke bei Sierne über die Arve (GE), 1844 erbaut. Bildquelle: S. Bavier, Die Strassen der Schweiz, Zürich 1878, Tafel 21
Pont métallique sur l'Arve près de Sierne (GE), construit en 1844



«Heimatbahnhof des Reichsautozuges Deutschland» von Paul Hofer und Karl Johann Fischer, um 1935. Bildquelle: Das Bauen im neuen Reich, Bayreuth 1938, S. 103
«Heimatbahnhof des Reichsautozuges Deutschland», par Paul Hofer et Karl Johann Fischer, vers 1935.

Die Reichsautobahn hatte vier Bahnen mit einem Grünstreifen in der Mitte und war durchschnittlich 24 m breit. Die Gestaltung lag in den Händen der «Obersten Bauleitung Berlin» wo Fritz Todt, (später Reichsminister für Bewaffnung und Munition) der Abteilung Autobahn vorstand. Die Brückenbauten und Nebenbauten wurden aber teilweise verschiedenen Architekten übergeben. Grösste Aufmerksamkeit schenkte man der Anpassung ans Landschaftsbild. Betonstützmauern waren verpönt, die Verkleidungen wurden mit den «der Landschaft gemässen Natursteinen» vorgenommen. Selbst für grosse Brückenbauten wählte man Natursteinbögen oder zumindest Pfeiler, zum Beispiel für die Waschmühlthalbrücke von Paul Bonatz. Die grösste Brücke mit 180 m hohen Natursteinpfeilern planten Wilhelm Herter und Peter Birkenholz über die Elbe bei Hamburg. Es muss aber hervorgehoben werden, dass ähnlich wie bei einigen Industriebauten, auch unter nationalsozialistischer Herrschaft, bei Tankstellen der Funktionalismus der 20er Jahre weitergeführt werden konnte. Man bezeichnete zwar grössere Tankstellen als «Heimatbahnhöfe des Reichsautozuges Deutschland», allein der Typ, welcher von Paul Hofer und Karl Johann Fischer entworfen und ausgeführt wurde, hätte in seiner klaren konstruktivistischen Aussage auch der Bauhauszeit Ehre gemacht. Dies ist um so erstaunlicher, als der Autobahnbau im wahrsten Sinne des Wortes auch vom malerischen Standpunkt aus betrachtet wurde. Es gab Autobahnmalerei und eigene Ausstellungen, in welchen Ölgemälde, Aquarelle und Kohlezeichnungen der Deutschen Autobahn in Deutscher Landschaft gezeigt wurden. Wir fänden es heute recht komisch, wenn wir am Rande der Autobahn einen Mann mit Staffelei und Pinsel entdeckten.

Benützte Quellen:

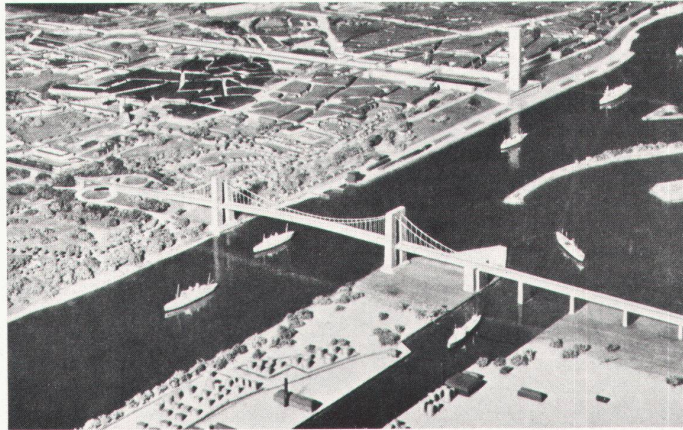
«Das Bauen im neuen Reich», Bayreuth 1938.

«Die Strassen Adolf Hitlers», in: Die Pause, 1938, Heft 1. ■

Routières et autoroutes

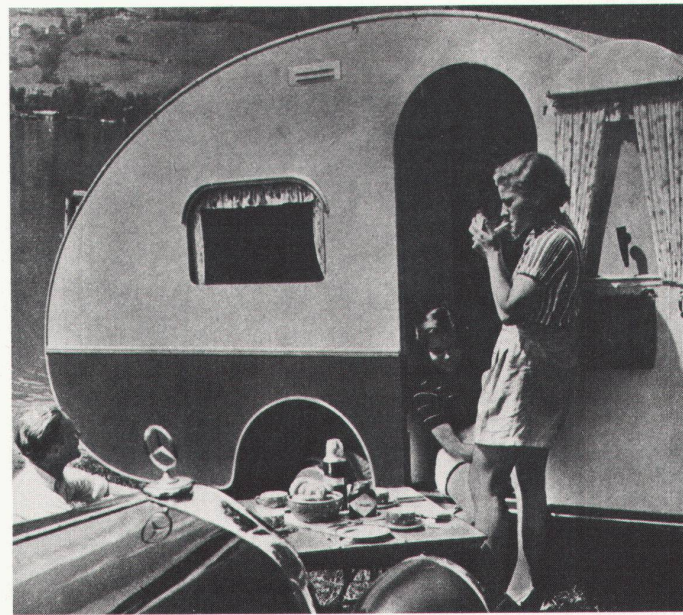
Les constructions routières au XIXe siècle

A l'époque où débutait la construction des voies ferrées en Suisse, on ne délaissa pas pour autant la construction routière. Ainsi, le XIXe siècle commença par l'aménagement des



Modell der Autobahnbrücke bei Hamburg 1937 von Wilhelm Herter und Peter Birkenholz. Bildquelle: wie Abb. 11, S. 129

Maquette du pont de l'autoroute sur l'Elbe près de Hambourg, 1937, par Wilhelm Herter et Peter Birkenholz.



Autoferien um 1940. Bildquelle: Die Pause, 5. Jg. Heft 4
Vacances en auto vers 1940.

grandes routes de montagne. Les routes du Simplon, du Julier, du Maloja et du Saint-Gothard ont été terminées après une vingtaine d'années de travaux en moyenne entre 1830 et 1840.

Les Français, Autrichiens et Russes ayant dévasté de nombreuses régions de notre pays au temps de la République Helvétique, la construction routière de la première moitié du XIXe siècle était une affaire brûlante dans la politique du pays. Nous construisons des routes «pour défendre la Suisse» disait-on de toutes parts. Le réseau routier suisse fut constamment renouvelé et amélioré au cours des années 70. Pour construire les innombrables ponts, on utilisa du bois, de la pierre, de l'acier et même du béton. Il existe d'ailleurs quelques ponts routiers d'une construction très intéressante:

- Pont couvert en bois de Disentis (GR), construit en 1857, 56 m de portée et 4 m de largeur de voie

- Pont en pierre de Cartigny (GE), construit en 1876, 115 m de long sur 5 arches et 6,6 m de voie

- Pont en fer de Sierne (GE), construit en 1844, trois portées de 20 m et 17 m de voie

- Pont en béton sur le Loudon (GE), construit avant 1878, deux arches de 15 m.

Les ponts suspendus formaient un domaine particulier, celui de 265 m de portée au-dessus de la Sarine à Fribourg ayant compté parmi les miracles des ponts et chaussées de l'époque. L'architecture néo-classique et proto-historique doit, évidemment, se comprendre du point de vue de l'ingénieur-architecte de l'époque, qui travaillait aussi bien dans le bâtiment, les ponts et chaussées que dans le génie civil; la construction de ponts et d'églises, ainsi que l'amélioration de cours d'eau pouvaient être l'œuvre d'une seule et même personne. Il est d'ailleurs intéressant de noter qu'au début du XIXe siècle, toute la cons-

truction routière ressortissait du département des «Arts, sciences et constructions».

L'autoroute du Reich allemand

La politique fut, indubitablement, à l'origine de la première autoroute en Allemagne, vers 1933-1945. A la question concernant l'importance de cette tâche: «Que sont les routes d'Adolf Hitler?», on répondit en 1938: «Elles sont les poutres dans la structure du Reich, elles sont les artères dans la vie du peuple allemand...» et «Aujourd'hui, les autoroutes se construisent sciemment comme l'incorporation de l'unité et de l'autorité du nouveau Reich.» Plus de 2000 km d'autoroute furent mis en service en 1933-1938. Ensuite, la guerre en freina de plus en plus la construction; le Reich tenta néanmoins d'accélérer, durant les années 40, la construction de l'autoroute de Bavière à Vienne, et ce, évidemment, pour des raisons militaires. L'autoroute du Reich avait quatre voies et une bande de séparation au milieu; elle était en moyenne large de 24 m. La conception en avait été laissée aux soins de la «Oberste Bauleitung Berlin», où Fritz Todt (qui devint par la suite ministre de l'Armement et des Munitions) dirigeait le service de la construction des autoroutes. Une partie des ponts et des constructions annexes fut toutefois confiée à divers architectes. On voua la plus grande attention à adapter les constructions au site environnant. Les murs de soutènement bétonnés étaient mal vus, les revêtements devaient se faire à l'aide de «pierre naturelle correspondant au paysage». On fit même pour de très grands ponts, par exemple celui de Waschmühlthal, par Paul Bonatz, des arches ou du moins des piles en pierres de carrière. Le plus grand pont à piles en pierres naturelles, haut de 180 m, qui enjambait l'Elbe à proximité de Hambourg, fut projeté par Wilhelm Herter et Peter Birkenholz. Il faut souligner à cet effet que le fonctionnalisme des années 20 put être appliqué sous le régime national-socialiste, même aux postes d'essence, tout comme il l'avait été à certains édifices industriels. Bien que certains grands postes d'essence aient été appelés «Heimatbahnhöfe des Reichsautozuges Deutschland» (gares d'attache du train autoroutier du Reich allemand), le seul modèle projeté et exécuté par Paul Hofer et Karl Johann Fischer aurait fait honneur à l'époque du Bauhaus, tant son message constructiviste était clair. Cela est d'autant plus surprenant que la construction de l'autoroute avait aussi été considérée du point de vue pittoresque, dans le sens étymologique de l'adjectif. Il y eut effectivement des peintres de l'autoroute et des expositions y relatives avec des peintures à l'huile, des aquarelles et des dessins au fusain. Nous souririons sans doute si nous découvrions de nos jours, au bord d'une autoroute, un artiste avec son chevalet, sa toile et sa palette.

Traduction: J. Bendel ■