

**Zeitschrift:** Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses

**Herausgeber:** Verband Schweizerischer Gesellschaftswagenbesitzer

**Band:** 8 (1936)

**Artikel:** Das ausländische Beispiel

**Autor:** Gubler, T.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-727437>

### 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:** 07.02.2026

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

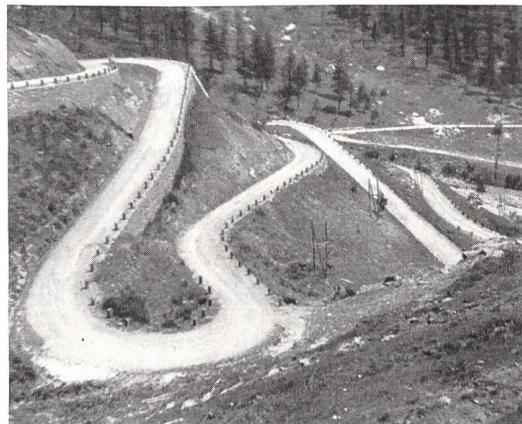
# DAS BEISPIEL AUSSLÄNDISCHE von Dr. Th. Gubler, Basel.

Es lässt sich nicht in Prozenten ausdrücken, aber mit Sicherheit darf gesagt werden, dass fast alle Touristen, die in der eigentlichen Reisezeit die Schweiz aufsuchen, das Alpengebiet in ihren Reiseplan einbezogen haben. Heute bilden die Alpenstrassen einen wesentlichen Faktor im schweizerischen Wirtschaftsleben, in dem das Defizit der Handelsbilanz auf mehr als eine halbe Milliarde angewachsen und der Automobilfremdenverkehr der einzige Zweig des Fremdenverkehrs ist, der dauernd zunimmt. Leider aber ist das Ausland auf dem besten Wege, den schweizerischen Automobilfremdenverkehr auf anderes Gebiet abzuleiten, indem es seine Naturschönheiten immer mehr durch moderne Strassenbauten erschliesst und dies in geschickter Reklame für die Fremdenwerbung auszunützen weiss. Wir in der Schweiz dagegen haben seit vierunddreissig Jahren, da der Umbrail eröffnet wurde, keine einzige durchgehende Alpenstrasse mehr gebaut. Als das ehemalige Alpenland par excellence leben wir von der Tradition und sind nicht einmal zur Modernisierung der Trockenmauern gekommen, dafür notgedrungenerweise zu der uns im Ausland diskreditierenden Verfügung, dass auf gewissen Strecken die Postautomobile unter allen Umständen die Bergseite einhalten, was den Führer eines fremden Privatwagens so unsicher zu machen pflegt, dass mancher sein Urteil zusammenfasst in dem Satz: „Nie wieder auf schweizerische Alpenstrassen!“

Umgekehrt hat das Ausland gerade in den letzten Jahrzehnten unseres Stillstandes sich sein Gebirgsstrassennetz geschaffen. Erst nach 1901 erfolgte die Fahrbarmachung der Dolomiten, die alsbald von den Engländern als das „Paradies des Automobilisten“ gestartet wurden: Kaiserstrasse (Karerpass, Pordoi, Falzarego) mit Rollepass, Brocconsattel, Campolongo usw. Der weitere Ausbau durch die Italiener hat die Dolomiten zum vollkommensten Bergstrassenland Europas gemacht. Für die technische Vollendung der Anlage ist typisch Bild 1, der Rollepass mit seinen Hufeisenkehren, die den Gedanken an ein Reversieren gar nicht aufkommen lassen, im Gegensatz zu so manchen schweizerischen Haarnadelkehren, an denen nicht nur der Ausländer oft ein paarmal sägen muss, bevor er den Rank bekommt.

79

In die letzten zwei Jahrzehnte fällt der Ausbau der ein Dutzend Pässe umfassenden Route des Pyrénées et Route Thermale, die sich auf der französischen Seite des Pyrenäenkammes, von Perpignan bis Bayonne, hinziehen. Und 1909 erst haben die Franzosen den Beschluss für die Durchführung der Route des Alpes vom Genfersee bis zum Mittelmeer gefasst, ebenfalls einer aus mehr als einem Dutzend von Strassen bestehenden Passfolge. Wenn noch im letz-



Mustergültige Hufeisenkehren am Rollepass in den Dolomiten. Photo Dr. Gubler.



Die der Vollendung zugehende Strasse über den Col de l'Iseran, der mit 2769 m die höchste Alpenstrasse Europas werden wird. Photo Dr. Mende.

ten Jahre zur Ehrenrettung der schweizerischen Alpenstrassen auf den man- gelhaften Zustand zweier der interessantesten Pässe der Route des Alpes hingewiesen wurden, des Galibier (2556 m) und des Izoard (2360 m), so stimmt das heute schon nicht mehr, indem mittlerweile die zum gros- sen Teil neue Linienführung des Galibier eine Trassebreite von 7 m (befestigte Fahrbahn 5,5 m), 8 Prozent (statt 18 Prozent) Maximalsteigung und in den Kurven 20 m Minimalradius erhalten hat und der Ausbau des Iseran derart betrieben wird, dass er vor dem ersten Spatenstich der von unserer Alpenstrasseninitiative angeregten Modernisierung der Schweizer Pässe vollendet sein wird. Die Krönung des ganzen Werkes bildet die Chaussierung des Col de l'Iseran (Bild 3), der mit 2769 m die höchste Alpenstrasse Euro- pas werden und statt 1935 nun allerdings erst 1936 eröffnet, dann aber dem schweizerischen Automobilfremdenverkehr empfindliche Konkurrenz ma- men wird (7 m Trasse, 5 m befestigte Fahrbahn, 9,5 Prozent Maximalstei- gung, 10,5 m Minimalradius).

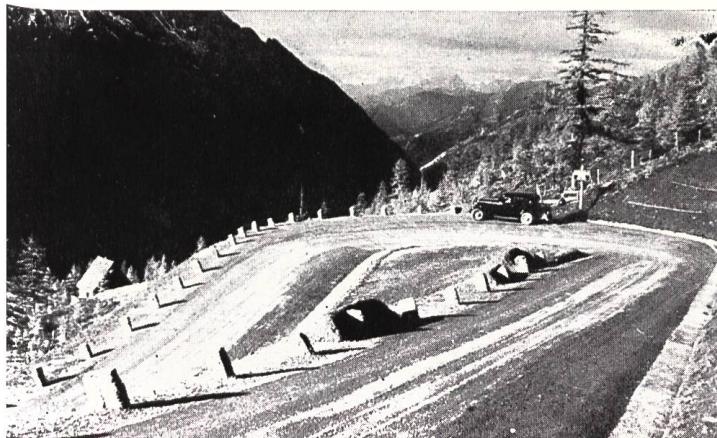
Eine bei uns ungeahnte Attraktion des Auslandes für den Automobilfremdenverkehr sind die Gebirgsstrassen zur Gipfeleröffnung. Nächstes Jahr wird die Strasse der Sierra Nevada in Spanien bis auf 3100 m geführt sein. Italien hat (abgesehen von den Automobilstrassen auf Vesuv, Monte Terminillo und Monte Pellegrino) im Oktober 1934 die Aetnastrasse eröffnet, die der Schreiber dieser Zeilen als die bestangelegte Bergstrasse Europas kennen gelernt hat, die in 31 Kehren auf 1900 m hinaufführt und die Besteigung des den Titlis an Höhe übertreffenden Aetna nun in einem Tage bequem ermöglicht. Frankreich hat in den Pyrenäen den Pic du Midi de Bigorre bis auf 2640 m erschlossen und bezeichnet mit Stolz als den Clou der Auvergne die Strasse auf den Puy de Dôme, erstellt auf dem Trasse der abgerissenen Bergbahn, deren einst vor dem Ruin stehende Besitzerin nun von den Automobilisten als Strassentaxen jährlich  $1\frac{1}{2}$  Millionen Franken einnimmt.

Was nun aber den schweizerischen Automobilfremdenverkehr am meisten „konkurrenzieren“ wird, ist der (eines für uns pikanten Beigeschmackes nicht entbehrende) Ausbau der Grossglocknerstrasse, den sich das arme Oesterreich hauptsächlich mit schweizerischem Kapital finanzieren liess: am 3. August 1935 eröffnet, Länge 47,8 km, Kulminationspunkt (Edelweiss spitze) 2571 km, Minimalbreite 6 m, Kehrenbreite 10 m, mehrere Stichstrassen zu Aussichtspunkten, so die 8 km lange Strecke nach dem Gletscher rande des Grossglockners zur Ferdinandshöhe, wo auf 2400 m eine von Tonnengewölben getragene Wendeplatte 100 Personenwagen und 25 Cars Alpins Raum bietet und schon ein weiterer Parkplatz vorgesehen ist (abgesehen von den übrigen 16 Parkplätzen an der Hauptstrasse), Absperrung durch Drahtgeflecht gegen das Weidegebiet, Tunnel für den Viehdurchlass, so dass die Strasse kreuzungsfrei verläuft, S.O.S.-Telephonstationen, Betonbrunnen für Kühlwasser usw. usw. Als Beispiel für Landschaft und Kehrenanlage diene Bild 4 und 5.

Was dem Ausländer auf unsren Alpenstrassen Mühe macht, sind häufig die unzulänglich angelegten Kehren. Auch da weist uns das Ausland den Weg mit der starken, einseitigen Kurvenüberhöhung. Die Italiener sind in dieser Hinsicht vorangegangen, z. B. am Stilfserjoch, das früher wegen der Kehrenanlagen bei den Automobilisten berüchtigt war, nun aber trotz den Terrainschwierigkeiten zu den leicht fahrbaren Pässen gehört, da die erweiterten Kehren stark überhöht und zum Teil in gleitsicherem Beton ausgebaut sind. Nicht nur in den Alpen verwenden die Italiener diese Technik, sondern auch im Silamassiv, in den Apenninen usw., wie das vom Raticosa-Pass stammende Bild 6 veranschaulicht. In der Schweiz haben nun die neuen Gotthardkurven auf der Südseite in der Bogenmitte bis 12 Prozent Quer gefälle, und am Klausen finden wir seit letzten Sommer die ideale Lösung, allerdings erst an zwei Stellen, in der Säuboden- und in der Kluskehre, wo der

81

Eine der auf 10 m verbreiterten Kehren auf der Nordrampe der österreichischen Grossglocknerstrasse. Photo Dr. Gubler.



Die am 3. August 1935 eröffnete Grossglocknerstrasse an der Edelweisswand (2190 m). Photo Dr. Gubler.



Betonbelag bis 14 Prozent Quergefälle aufweist. Anfängliche Befürchtungen, das Quergefälle werde den Pferdefuhrwerken gefährlich, erwiesen sich, wie neulich die Schächentaler auf dem Urner Boden dem Schreiber dieser Zeilen bestätigten, als vollständig unbegründet. Uebrigens betrug das einseitige Quergefälle auf unsren einst so stark bombierten Strassen des Flachlandes reichlich mehr als 14 Prozent. Man wird beim Ausbau unserer Alpenstrassen sämtliche Kehren in diesem Sinne, d. h. einseitig und stärker überhöhen müssen.

Diesen Ausbau hat auf alle Fälle die Alpenstrasseninitiative angeregt. Leider haben sich die eidgenössischen Räte nicht zur Annahme entschliessen können und der Bundesrat hat einen Gegenvorschlag ausgearbeitet, der mit seinem auf 12 Jahre befristeten Zuschuss von sieben Millionen so ungenügend ist, dass von ferne nicht einmal der heutige Rückstand gegenüber dem Ausland aufgeholt, geschweige denn mit dem weitern Ausbau des Auslandes Schritt gehalten oder vollends an neue Strassenanlagen gedacht werden kann, nicht zu reden von den wichtigen Zufahrtsstrassen und den Anforderungen, die von der Landesverteidigung heute an unser Strassennetz gestellt werden müssen.



Stark überhöhte Betonkehre am Raticosa-Pass. Photo Dr. Gubler.