

Zeitschrift: Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses
Herausgeber: Verband Schweizerischer Gesellschaftswagenbesitzer
Band: 11 (1944)

Artikel: Wandlungen
Autor: Gurtner, Hermann
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-727412>

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: 14.01.2026

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

Wandlungen

Als Buben durchzogen wir, mit mächtigem Durst, von der Lötchenlücke her das Lötschental. Bald nach Gletscherstafel betraten wir die «gross Strass»— wie der Lötscher sagte — und die «gross Strass» erwies sich als steiniger Saumpfad. Natürlich war es eine «grosse» Strasse, die sich von Gampel her, über Stock und Stein, viele Stunden weit, bis in Gletschernähe hinzog, und die den Bergbauern, achthundert Meter über der Talsohle des Rotten, mit Wein und Frucht und entfernten Märkten verband. Das Maultier war das Transportmittel des Bergbauern, und für seine eisenbeschlagenen Hufe war die «gross Strass» ein bequemer Pfad.

Wenn wir in alten Chroniken lesen, wie schon in früheren Jahrhunder-ten Strassenpolitik weiträumigen Zuschnitts getrieben wurde, so han-delt es sich noch nicht um Strassen für Achsentransport, sondern um Strassenzüge für Fussvolk, Reiter und Säumer. Schon 1397 wurde zu Münster im Goms eine Uebereinkunft geschlossen, zwischen Mannen der Stadt Bern, der Städte Thun und Unterseewen, des Gotteshauses Interlacus, des Landes Hasle auf der einen Seite, und Boten von allen Gomserdörfern «oberhalb Doys» (Deisch), von der Kirchhöre Münster und von Leuten «von Bomatt und von Oeschital» andernteils. Sie wollten die Strasse «der Kouflüten von Lamparden» und anderer mit Kaufmannsschatz kommenden Handelsleute durch ihr Gebiet und ihre Länder legen. Bern soll die Strasse besorgen auf seinem Boden «untz an den spital an Grynslen», die Gemeinden der Kichhöhre Münster «von dem spital har-über uff all unser gebiet untz an die march dero von Bomat» — wohl über Obergestelen zum Griespass — endlich die Pommater und Eschenthaler auf ihrem Boden. Dies ist der alte Strassenzug: Bern - Thun - Grimsel - Gries - Domo-d'Ossola.

Der internationale Strassenzug der Grimsel war aber noch bis vor kurzem im Zustande eines Säumerweges. Was wir heute eine «Strasse» nennen, d. h. ein fahrbarer Weg, wurde erst 1895 eröffnet. Vor 100 Jahren hat der von Guttannen scheidende Pfarrer *J. J. Schweizer* seinem wohlehrwürdigen Nachfolger geschrieben: «An schönen Sommertagen wimmelt alles von Fremden, Engländern, Franzosen, Russen, Schweizern usw., die zu Fuss und auf Mauleseln kommen und im schönen Wirts haus das Mittagsmahl nehmen oder pernoctieren. Ich habe mit manchem Fürsten Bekanntschaft gemacht. Es käme daher dem Herrn Pfarrer gut, wenn er auch französisch reden könnte, da sonst niemand im Dorf mit

den Fremden, die etwa keine Führer haben, sprechen kann. Die Wege sind zwar nach allen Seiten schlecht und eng und steil, aber für einen jungen Mann ist das lauter Lust und Freude ... Herr Pfarrer sollte beim Zügeln alles, was er hat, in ballots von 60—70 Pfund packen, dann die Guttanner präzise auf den Tag seiner Ankunft zu Meiringen dahin bestellen, deren dann 30—40 kommen, und ein jeder mit einem Pack wie die Rehe nach Gutannen hinauflaufen für einen Trunk Brandwein.»

Auch die weltbekannten Bündner Pässe, die vor dem Durchschlag des Gotthardtunnels während Jahrhunderten dem Warenverkehr von deutschen Landen nach der Poebene dienten, waren Saumwege, die mit der Annehmlichkeit von Susten, Herbergen und Tavernen versehen waren. Es scheint uns beinahe unfassbar, dass die Eröffnung der ersten fahrbaren Passtrasse kaum drei Generationen zurückliegt, indem erst die Pioniertat Napoleons am Simplon die Anstrengungen auslöste, die zum Ausbau der Alpenübergänge für Achsentransport mit Pferdezug führte. Die Bündner handelten rascher als die Leute am Gotthard. 1821 fuhren die ersten Pferdegespanne über den alten Saumpass des Bernardin. 1823 rollten die Wagen über den Splügen und 1826 bereits über den Julier vom Engadin her. In den Jahren 1827 und 1828, wurde die alte Engadinerstrasse Silvaplana-Casaccia ausgebaut und 1834 der Bau der noch fehlenden Verbindung auf der Chureroute beschlossen, womit der Durchpass der Transitwaren via Julier-Maloja-Chiavenna erreicht werden sollte. So war es ermöglicht worden, dass die untere Kommerzialstrasse, der Bernardin, *vor* der Fahrbarmachung des Gotthard im Jahre 1830 sich einen Anteil am Nord-Süd-Verkehr sichern konnte, und 1840 war auch die obere Kommerzialstrasse, über Julier und Maloja, durchgehend für Achsentransporte geöffnet.

Die Eröffnungsdaten der hauptsächlichen Alpenfahrstrassen sind die folgenden:

1805 Simplon	1828 Maloja	1866 Furka
1821 Bernardin	1830 Gotthard	1867 Flüela
1823 Splügen	1865 Bernina	1872 Ofen
1826 Julier	Albula	1877 Lukmanier

Die Ermöglichung des Achsentransportes über die Alpen vollzog sich also erst im letzten Jahrhundert.

Die Strassenbaukunst dieser Zeit trug selbstverständlich nur der damals zu erwartenden Fahrbahnbeanspruchung und -belastung Rechnung. Als maximale Beanspruchung galt der trabende Fünferpferdezug auf seinen 20 Hufen und vier Rädern, der seine vielleicht 35 bis 40 Zentner im 12-km-Tempo vorwärts bewegte. Der Feind der Fahrbahn war kaum das auf ihr zu bewegende Vehikel, sondern als grösste Feinde traten auf: Temperaturwechsel, Feuchtigkeit, Sonne und Eis, Wasser-



Rhone-Gletscher — Furka

stürze und Rutschungen. Für die Bedürfnisse des Pferdezuges genügte für weite Strecken die erdgewachsene Fahrbahn mit häufiger Bekiesung, und bei Kunstdauten hielten damals Trockenmauern praktisch lange stand. Auch konnte bei verhältnismässig langsamer Fahrt und bei geringer Verkehrsdichte die Staubentwicklung im Hochsommer nicht besonders lästig werden. Wenn aber an einem schönen Augustsonntag ein Hasten und Vorfahren begann, weil die Kutscher beim Grimselwirt zu viel eingeschüttet und die Pferde die Haferkrippe in Hasli im Grund witterten, dann konnte es wohl vorkommen, dass mählich Rappen und Schimmel nicht mehr zu unterscheiden waren, so dass der Stallbub am folgenden Morgen ganze Fuder Granitstaub aus dem Striegel klopfen musste. Die Zeit der alten Kutscherherrlichkeit dauerte bis zum ersten Weltkrieg an.

Wie im Gebirge, so waren auch im Flachland die Strassen ohne allzu-hohen Aufwand erstellt worden. Die Strassen in der Stadt waren gepflästert, die Hauptstrassen über Land ruhten auf einem Steinbett, aber all die vielen Nebenstrassen von Dorf zu Dorf und von Weiler zu Weiler ruhten auf der naturgewachsenen, vom Herrgott geschaffenen Erdkruste.

Kein Wunder, dass die von Amerika angezettelte Revolution im Verkehrswesen Staub aufwirbelte. Als das erste Automobil, ein wahrer Teufelswagen, in die Lütschinentaler vorstiess, da wurde dies von Dorf zu Dorf per Draht gemeldet und mein Vater, der Gemeindepräsident, Grossrat und Rösseler, liess einen handfesten Leiterwagen quer über die Strasse stellen. Der arme Automobilist wurde verprügelt! Warum? Der «donners Amerikaner» — kaum hatte Hermann Wyder von Interlaken her seine Abfahrt gemeldet, war er auch schon da — der «donners Amerikaner» war ein «Revolutionär»!

So schwarz auf weiss, so Punkt für Punkt, wäre das ja damals schwer zu beweisen gewesen. Aber unsere Rösseler fühlten ganz richtig und sicher mit tiefstem Schmerz, dass das grosse Rad des Weltgeschehens einen krachenden Ruck vorwärts getan. Die Romantik des Kutschenfahrens sollte vom stinkenden Belzebub ausgetrieben werden. Die Maschine verdrängte das treue Pferd, diesen Freund des Menschen seit Jahrtausenden. Mit ihm muss die ganze Poesie des Hegens und Pflegens unserer Vierbeiner untergehen. Wir können Krippe und Barren und Brüge aus dem Stall reissen, wir brauchen fürderhin weder Hafer noch Heu noch Stroh. Wir können Kummete und Brustblattgeshirre zerhacken und Viktoria und Landauer über einen Fluhsatz stürzen, wir werden sie nicht mehr mit Braunen und Rappen, mit Füchsen und Falben bespannen. Und die Schlittenschellen, so festlich auf Safian genäht, und die weissen Büsche, die so schön zwischen zwei spitzen, intelligenten, vorgestellten Pferdeohren stehen, — alles, alles ist nichts mehr nütze und

kommt auf den Ghüdermist. So hat der «donners Amerikaner» gewirkt! Geraume Zeit gab der Pferdezug seinen Kampf mit dem Automobil nicht auf. Jedoch waren die Leistungsgrundlagen zu verschieden und die armen Rosse mitsamt ihrer Fuhr wurden ständig überholt und mit Staubschwaden überzogen. Eingenebelt in eine Wolke von Strassenstaub, die das Fahren zur Qual machte. Dieser Prozess des Einnebelns wurde auf den Alpenstrassen ganz besonders durch die Postverwaltung gefördert, die ihren Fahrpark innerst wenigen Jahren vom Pferdegefährt auf Automobile umstellte. Die technische Beschaffenheit der Bergstrasse genügte in keiner Weise der neuen Beanspruchung durch das schwere und schnell fahrende Automobil. Die Fahrbahn war zu schmal um ein Kreuzen ohne besondere Vorsichtsmassregeln zu erlauben, und so beanspruchte der schwere Postwagen die Bergseite der Bahn, und der erschrockene, gewöhnliche Sterbliche konnte schauen, wie er am Abgrund vorbeikam. Eine äusserst unsympathische Verfügung der Behörde! Schon im Verlauf der Zwanzigerjahre wurden durch solch gewalttätige Automobilisierung die Pferdefuhrwerke von den Alpenstrassen verdrängt. Der flotte Zweispänner und der herrliche Fünferzug sind zurückgesunken ins Traumland unserer Jugend.

Auf einer Fahrstrasse, die für die Benutzung mit Ross und Wagen erstellt worden war, hat das Automobil mit kilometerlangen Staubfahnen seinen Siegeszug angetreten. Der Car Alpin fuhr seine acht- bis zehntönnige Last im Vierzigkilometertempo in die Kurven. Die kunstvollen Kurvenbauten — zu äusserst am Abgrund auf Trockenmauern aufgeschichtet, die bisher schon unter Eis und Schnee, unter Wind und Wetter gelitten —, die armen Kurven wurden einer unmöglichen Belastung ausgesetzt.

Unser Automobilbestand hat sich von 20412 im Jahre 1920 auf 124195 bei Ausbruch des heute wütenden Weltkrieges erhöht. 1920 fuhren zudem 26000 fremde Automobile in die Schweiz ein, 1938 waren es bereits 377451! Ein grosser Teil der aus dem Ausland einfahrenden Gäste waren Sommertouristen, die mit Vorliebe unsere Kurorte im Alpengebiet aufsuchten, und die unsere schönen Alpenpässe befuhren. Was Wunder, wenn sich der rückständige Bauzustand unserer Strassen unliebsam geltend machte! Oft erlitten unsere Gäste Staub und Dreck, wo sie heitere Alpenluft erwarteten, und Angst und Bedrägnis in enger Kurve, auf glitschiger Bahn, wo sie reines Erleben der Bergschönheit erhofften.

Die Motorisierung des Strassenverkehrs ist zur Tatsache geworden. So wie unsere Vorfahren aus den alten Saumpfaden karrossable Strassen geschaffen, so werden wir nun eben diese Strassen in Fahrbahnen ausbauen müssen, die den Anforderungen moderner Verkehrstechnik entsprechen.



Monte Rosa

Unsere Bauinspektoren, unsere Regierungsmänner und ganz im besondern die Finanzdirektoren werden sich auf die Brust schlagen und erklären, dass hier Binsenwahrheiten vorgetragen werden, die längst erkannt und denen längst nachgelebt worden sei. Hunderte von Millionen sind in den letzten beiden Jahrzehnten ausgegeben worden, um das schweizerische Strassennetz zu modernisieren. Einverstanden! Es ist viel getan worden — es muss aber noch *sehr viel* weiter getan werden, bis das hauptsächliche, vom Automobilverkehr benutzte Strassennetz einen Ausbaustand erreicht hat, der den bekannten Anforderungen des modernen, motorisierten Verkehrs entspricht.

Das Arbeitsbeschaffungsprogramm des Bundes sieht für die notwendige Modernisierung des Zufahrtsstrassennetzes einen neuen Aufwand von 800 bis 900 Millionen vor. Dem 1936 begonnenen Ausbau der Alpenstrassen wurde seinerzeit ein erstes Programm der Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner im Betrag von 96 Millionen zu Grunde gelegt. Die bisher erzielten Ergebnisse lassen aber erkennen, dass auch im Gebiet der Alpenkantone vermehrte Anstrengungen unternommen werden müssen, wenn ein merklicher und nützlicher Fortschritt erreicht werden soll. Dem Zwischenbericht des Delegierten des Bundesrates, «Arbeitsbeschaffung in der Kriegs- und Nachkriegszeit», entnehmen wir in Bezug auf die Alpenstrassen die folgenden Darlegungen:

«Vom ersten Ausbauprogramm sind nach den Angaben des Eidg. Oberbauinspektorats alle Strassen in Angriff genommen, teilweise infolge des Krieges jedoch noch nicht fertiggestellt worden. Mit Datum vom 6. April 1939 wurden im Rahmen des grossen Arbeitsbeschaffungsprogramms 35 Millionen Franken für die Verbindungen mit der Süd-Ostschweiz bereitgestellt, die zum Ausbau der Oberalpstrasse, der Oberalpbahn, der Lukmanier- und der Klausenstrasse sowie für den Neubau der Kistenstrasse Verwendung finden sollen. Der Bau der Kistenstrasse ist durch den Kriegsausbruch hinausgeschoben worden. Dem Bund stehen zurzeit noch gewisse Kreditreste aus dem ersten Alpenstrassenprogramm und dem Arbeitsbeschaffungsprogramm von 1939 zur Verfügung, die zusammen in den vier letzten Jahresraten gemäss Bundesbeschluss vom 4. April 1935 rund 55 Millionen Franken ausmachen, mit welchen ein Bauvolumen von etwa 85 Millionen Franken ausgelöst werden kann. Frei verfügbar sind davon nur die vier letzten Raten des Alpenstrassenprogramms von insgesamt 28 Millionen Franken. Infolge der seither eingetretenen Teuerung wird aber ein beträchtlicher Teil dieser Mittel für die Fertigstellung der bisher in Angriff genommenen Alpenstrassen eingesetzt werden müssen. Der vollständige Ausbau des ersten Programms erfordert noch ca. 55 Millionen Franken und derjenige der Verbindungen mit der Süd-Ostschweiz ca. 60 Millionen Franken, so dass



ohne Bereitstellung weiterer Mittel gar nicht daran gedacht werden könnte, weitere Alpenstrassen auszubauen oder gar Neubauten in Angriff zu nehmen.

Und doch stehen uns noch grosse Aufgaben bevor. Allein für Alpenstrassenbauten, die im ersten Programm nicht berücksichtigt werden konnten, wären bei der heutigen Preisgestaltung noch Baukosten von rund 140 Millionen Franken aufzuwenden.

Zur Fertigstellung der beiden bisherigen Alpenstrassenprogramme und zur Durchführung des vorgenannten Ergänzungsprogramms bedürfte es unter der Annahme eines durchschnittlichen Bundesbeitrages von 65 % weiterer 110 Millionen Franken aus Bundesmitteln, was bei einer jährlichen Kreditquote von 7 Millionen Franken einer Bauzeit von 16 Jahren entsprechen würde. Es dürfte sich daher rechtfertigen, den Bundesbeschluss vom 4. April 1935, der mit dem Jahre 1947 abläuft, um weitere 10—15 Jahre zu verlängern und darüber hinaus in Zeiten schlechter Beschäftigung zusätzliche Mittel aus Arbeitsbeschaffungskrediten für den Alpenstrassenausbau bereitzustellen, wie dies schon im Bundesbeschluss vom 6. April 1939 geschah. »

Wir haben die Baudepartemente der Bergkantone eingeladen, sich zu diesem Problem des Weiterausbaues der Strassen im Alpengebiet zu äussern und bringen die Darlegungen der Kantone Graubünden, St. Gallen, Glarus, Uri, Tessin, Wallis, Waadt und Bern nachstehend zum Abdruck.

Um das Problem in Gang zu bringen, hat Nationalrat Fritz von Almen das nachstehende Postulat im Nationalrat eingereicht:

Nationalrat, Wintersession 1943.

85. (4482) Postulat von Almen, vom 14. Dezember 1943.

Die Modernisierung des Strassennetzes im Alpengebiet hat noch keineswegs den Grad erreicht, der anlässlich des Bundesratsbeschlusses vom 4. April 1935, über den Ausbau der Strassen und des Strassennetzes im Alpengebiet, planmässig vorgezeichnet worden war. Der Bundesrat wird daher eingeladen, zu prüfen, ob nicht eine Bereinigung und Erweiterung des Alpenstrassenausbaprogramms vorzunehmen sei. Das erweiterte Programm soll den Bedürfnissen der Bergkantone in vermehrtem Masse Rechnung tragen und die Anpassung des Strassennetzes an die Anforderungen des modernen Automobilverkehrs innert nützlicher Frist sicher stellen.

Mitunterzeichner: Bärtschi, Bircher, Broger, Bürki, Condrau, Escher, Gadient, Grimm, Muheim, Müller-Olten, Müller-Amriswil, Rittmeyer, Schmutz, Seematter, Sigerist-Schaffhausen, Studer-Burgdorf, Stutz, Wey, Wiedmer-Oey-Diemtigen, Zweifel.



Finsteraarhorn

Conseil national, Session d'hiver 1943.

85. (4482) *Postulat von Almen*, du 14 décembre 1943.

La modernisation du réseau routier alpestre n'a pas encore atteint le degré prévu à l'arrêté du Conseil fédéral du 4 avril 1935 concernant le développement des routes et du réseau routier alpestre. Le Conseil fédéral est en conséquence incité à examiner s'il n'y aurait pas lieu de reprendre et d'élargir le programme de construction des routes alpestres. Ce programme élargi devrait tenir compte dans une plus forte mesure des besoins des cantons alpestres et adapter à temps le réseau routier aux nécessités de la circulation automobile moderne.

Cosignataires: Bärtschi, Bircher, Broger, Bürki, Condrau, Escher, Gadiant, Grimm, Muheim, Müller-Olten, Müller-Amriswil, Rittmeyer, Schmutz, Seematter, Sigerist-Schaffhouse, Studer-Berthoud, Stutz, Wey, Wiedmer-Oey-Diemtigen, Zweifel.»

Wir hoffen mit der vorliegenden Begründungsschrift die Bestrebungen zum Weiterausbau des Strassennetzes im Alpengebiet zu unterstützen und zu fördern. Wie unsere Vorfahren die Saumwege in Fahrwege umgebaut haben, so ist es nun unsere Aufgabe, diese Fahrwege zu Verkehrsstrassen auszubauen, die den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs technisch genügen.

Damit übergeben wir die elfte Ausgabe unserer Schrift « Auf Schweizer Alpenstrassen » dem Leser und hoffen, dass er mithilfe, unsere Anregungen in die Tat umzusetzen.

Goldswil, 1. März 1944.

Dr. Hermann Gurtner.





Im Tessin



Auf der Bernina



Auf der Furka - Belvédère



Auf der Furka