

**Zeitschrift:** Bauen, Wohnen, Leben  
**Herausgeber:** Bauen, Wohnen, Leben  
**Band:** - (1954)  
**Heft:** 16

**Artikel:** Pro Sempione pro Gemmi pro Gottardo  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-651382>

### **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:** 13.01.2026

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

# PRO SEMPIONE PRO GEMMI PRO GOTTARDO

## Neue, auch international interessante Alpenstraßenprojekte

Die in den ersten Nachkriegsjahren von italienischen und französischen Verkehrs- und Handelskreisen lancierten Projekte, unter dem Montblanc oder dem Großen St. Bernhard durch internationale Zusammenarbeit unter Mitwirkung der Schweiz Straßentunnels für ganzjährig befahrbare Verbindungen anzulegen, scheinen den äußeren Anlaß zum Entwurf von Plänen gegeben zu haben, welche einige Alpenübergänge zwischen den Kantonen Bern und Wallis dem Motorfahrzeug erschließen sollen.

Im Frühjahr 1951 hatte die italienisch-schweizerische Vereinigung

### «Pro Sempione»

die ganzjährige Offenhaltung des Simplons als dem niedrigsten und in bevorzugter klimatischer Lage befindlichen Alpenpaß von der Schweiz nach Süden propagiert und dabei auch die Schaffung einer Fortsetzung der Simplonstrasse nach Norden durch den Ausbau der

### Gemmiroute

zu einer Autostraße postuliert. Bereits im Herbst des gleichen Jahres bildete sich unter dem Vorsitz von Nationalrat Moritz Kämpfen, Stadtpräsident von Brig, ein Initiativkomitee für die Gemmiroute, die Kandersteg mit Leukerbad verbinden und parallel zum Lötschberg verlaufen soll. Die Aktionsgemeinschaft Pro Gemmi unterbreitete der Öffentlichkeit die Idee, für den Bau dieser Paßstraße eine Aktiengesellschaft zu gründen, um das Werk durch private Finanzierung auszuführen.

Die Pläne, den alten, traditionsreichen Saumpfad über den Gemmipaß für das Rad nutzbar zu machen, reichen ins letzte Jahrhundert zurück. Besonders die Walliser wünschen eine direkte Verbindung mit dem Bernbiet und der Innerschweiz, denn die zwei Zufahrten ins Wallis über Grimsel und Furka durch das Goms, sowie über den Col du Pillon oder den Col des Mosses durch die Enge von St. Maurice bedeuten längere Umwege.

Ein von Ingenieur Walter Minder (Interlaken) ausgearbeitetes Projekt sieht vor, die Autostraße vom Talgrund hinter Kandersteg über zwei Wendepunkten ins

### Oeschinenental

emporzuführen und sie würde auf 2000 Meter Höhe in einem ersten Scheiteltunnel von 1 km Länge den Oeschinen-grat durchstechen.

Ueber Schwandenbach und entlang dem rechten Ufer des Daubensees steigt der geplante Straßenzug auf 2240 m unterhalb der Paßhöhe, die jedoch nicht berührt wird. Das

### Plattenhorn

soll auf einer Länge von 2,4 km untertunnelt werden. Vom Südostportal senkt sich die Autostraße in einigen Kehren nach Leukerbad hinunter.

Die Gemmiroute soll eine Minimalbreite von 6 m in den Geraden und etwa 8 m in den Kurven, eine leichte Tunnelbreite von 10 m und beidseits Fußgänger- und Radfahrertrottoirs erhalten. Die maximale Steigung beträgt acht bis zehn Prozent und die Länge der mit einem haltbaren Betonbelag versehenen Straßenzüge mißt zwischen Kandersteg und Leukerbad 23 km.

### Beförderungstaxe

Die Distanz von Bern über den Gemmi- und Simplonpaß nach Mailand ließe sich um 115 km gegenüber der Route über den Col des Mosses und den Großen St. Bernhard verkürzen. Eine Retourfahrt von Bern ins Mittelwallis über die Gemmi würde um 200 km kleiner als die Rundfahrt via Grimsel und Col du Pillon. Die ganze Straße, von der sich die Walliser eine starke Belegung des Touristenverkehrs und einen neuen kurzen

### Frachtweg für ihre Bodenerzeugnisse

erhoffen, könnte im Winter durch Schneefräsen freigehalten werden. Die Kosten sind auf 27 bis 30 Millionen Fr. geschätzt. Durch Ausgabe von Aktien und Anteilscheinen ist eine Privatfinanzierung in Aussicht genommen. Als Basis für die Verzinsung und Amortisation des investierten Kapitals werden mit etwas mehr als zwei Millionen Fr. potentiell jährlichen Betriebseinnahmen gerechnet. Dem Budget liegt die Annahme einer Frequenz von rund 200 000 Motorfahrzeugen und 80 000 Velos im Jahre zu Grunde. Pro Auto- und Motorradsitzplatz soll eine Taxe von zwei Franken erhoben werden. Un-

ter diesen Voraussetzungen hat man eine Rendite und Amortisation des Privatkapitals von 7,5 Prozent (3 % Kapitalzins, 4 % Amortisation und 0,6 % Straßenerhaltung) kalkuliert. Somit wäre die Kapitalanlage nach sieben Jahren zurückbezahlt und verzinst, worauf dann der Heimfall der Straße an die Kantone Wallis und Bern bzw. an die Anstößergemeinden Kandersteg und Leukerbad erwogen werden könnte.

### Die Aktionsgemeinschaft

### Pro Gemmi

hat dem Eidgenössischen Polizei- und Justizdepartement den Antrag unterbreitet, im Zuge der Revision des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr in das neue Verkehrsgesetz eine Bestimmung aufzunehmen, welche unter gewissen Voraussetzungen den Bau gebührenpflichtiger Straßen gestatte. In Beantwortung einer Interpellation Kämpfen hat Bundesrat Feldmann in der Sempione-Sitzung des Nationalrates darauf hingewiesen, daß der Umfang des verfassungsmäßigen Verbotes von Weg- und Brückenrollen in der Rechtslehre umstritten sei. Der Bundesrat habe bisher immer die An-

## Neue Alpenstraßenprojekte

sicht vertreten, daß unter dieses Verbot auch private Straßen fallen. Nur wenn keine Aussicht bestehe, daß in absehbarer Zeit eine unentgeltliche öffentliche Straße erstellt wird, hält der Bundesrat die Erstellung privater Straßen für den öffentlichen Verkehr als im öffentlichen Interesse liegend. Das rechtliche Problem des Baues gebührenpflichtiger Autostraßen, wie sie am Aussehen bestehen, bedarf also noch der gründlichen Abklärung.

Das Gemmi-Projekt löste sofort Pläne für andere Uebergänge aus. Ein Initiativkomitee für den

### Wildstrubeltunnel

hebt hervor, daß sein Vorhaben die kürzeste, schnellste und einzige ganzjährige funktionierende Straßenverbindung der nördlichen Schweiz mit dem Wallis gewährleiste. Ueber die Autostraße Frutigen-Adelboden gelangt man auf eine Meereshöhe von 1400 Meter, von wo aus ein 9-km-Durchstich durch das Wildstrubelmassiv knapp oberhalb Leukerbad an das Straßennetz des Wallis anschließt.

Dieses Projekt sucht den Schwierigkeiten der Entlüftung und des Abzuges der giftigen Auspuffgase zu entgehen. Die Autos würden beim Tunneleingang mit den Vorderrädern auf eine etwa 5 cm hohe elektrische Bockschwelle auffahren und auf deren Rollen und den eigenen Hinterrädern, jedoch mit ausgeschaltetem Motor,

### durchgeschleust.

Ein parallel verlaufender kleinerer Tunnel für Fußgänger und Radfahrer, der mit dem Haupttunnel jeden Kilometer durch einen Querdurchstich verbunden wäre, würde für natürliche und permanente Ventilation sorgen.

Bei einer Breite des Haupttunnels von 6 m und des Nebentunnels von 4 m kann die Kapazität pro Stunde für jede Richtung auf 600 Wagen angesetzt werden. Die Baukosten werden auf 30 Millionen Franken beziffert und auch sie sollen durch eine Beförderungstaxe begittelt werden. Da die Zufahrt auf beiden Seiten lawinsicher ist, kann ein ganzjähriger Betrieb garantiert werden.

Anfangs Oktober letzten Jahres konstituierte sich ein Komitee für den Bau einer

### Sanetschstraße

von Gstaad (Bern Oberland) nach Savis (Wallis). Das Projekt stützt sich auf folgende Argumente: Auf Berner Seite besteht die Absicht, im Gebiet des Sanetsch einen Stausee zu errichten. Zu diesem Zweck muß ohnehin eine Straße bis an die Kantongrenze angelegt werden. Deshalb braucht auf Walliser Seite nur noch die Verbindung zwischen der Berner Route und Crans-Montana geplant zu werden, um eine Durchgangsstraße ins Rhonetal zu führen. Der Scheitelpunkt würde auf Kote 2234 m liegen, von den 35 km entfielen 25 km auf Wallisergebiet. Schließlich ist auch noch der Ausbau des Rawylpasses von 14 km Länge, der ebenfalls in Montana enden soll, zur Diskussion gestellt. Die Verbindung über den Rawyl würde von Thun bis Siders 92 km messen, und sie wäre 20 km kürzer als die Sanetschroute, dafür überquert der Rawyl die Alpen auf nur 1800 Meter Höhe.

Die Regierungen von Bern und Sitten sollen vereinbart haben, generelle Pläne für die vorgeschlagenen Routen auszuarbeiten zu lassen, damit ihre Vor-

züge und Nachteile genau gegeneinander abgewogen werden können.

Zwischen dem Berner Oberland und dem Wallis wiederholt sich gegenwärtig die Auseinandersetzung um Konkurrenzprojekte, die eine Parallele in den seit Mitte der dreißiger Jahre immer wieder aufflammenden Kontroversen über einen Uebergang aus dem Raume von Elm ins Vordererthal haben. Glarner und Bündner vermögen sich nämlich nicht auf eine der drei Varianten, Segnes-, Panixer- oder Kistenpaß zu einigen. Im Lande Fribolins versteift man sich auf den Kisten, dem seinerzeit aus strategischen Gründen ein Vorrang eingeräumt wurde. Er kann indessen keine wintersichere Verbindung verbürgen, weil der Lukmanier als Fortsetzung nach Süden sehr stark lawinegefährdet ist.

Unter dem gesamtschweizerischen Gesichtspunkt muß unbedingt einer zweiten, ganzjährig befahrbaren Nord-Südverbindung das Primat eingeräumt werden. Fast jeden Winter erlebt man es, daß die Gotthardlinie durch Lawinen und Rutschungen für Stunden und gar Tage unterbrochen und damit die Südschweiz abgeschnitten wird.

Das von einem kürzlich in Andermatt gegründeten Komitee

### «Pro Gottardo»

erläuterte Projekt, zwischen Hospental und Motta Bartola auf 1500 m einen sich über 9,8 km erstreckenden Straßentunnel zu bohren, dürfte erheblichen

### Widerständen

begegnen. Einmal sind die Kosten von 45 Millionen Franken reichlich hoch, dazu käme der jährlich wohl kaum geringe Aufwand für die Offenhaltung der Schöllenen. Der bisherige Bahn-

transport Erstfeld/Göschenen - Airolo könnte sich als billiger erweisen.

Als kürzeste und billigste wintersichere Nord-Südverbindung ist wohl das seit vielen Jahren erörterte Projekt eines

### Bernardin-Tunnels

anzusehen. Eine ganzjährige befahrbare Verbindung der Ostschweiz mit Italien und dem Mittelmeer, die den klimatischen Hindernissen der Alpen zu trotzen vermag, gilt seit Jahren als dringlichste Aufgabe. Die Route Zürich-Bernardin-Bellinzona weist eine ausgeglichene Linienführung auf und die geologischen Verhältnisse für einen 6 km langen Tunnel auf 1600 Meter Höhe sind vorzüglich. Es ist eine 6 m breite Fahrbahn mit beidseits 1,5 m breiten Streifen für den Fußgänger- und Veloverkehr vorgesehen. Der Entlüftung dient ein senkrechter Schacht in der Tunnelmitte. Die Gesamtgestehungskosten wurden auf Grund detaillierter Berechnungen inklusive Kraftwerke, Ventilationsanlagen und Beleuchtung für die Bewältigung eines Verkehrstromes von 600 Automobilen pro Stunde auf 20 Millionen Franken ermittelt. Für eine Kapazität von 1200 Wagen müßten zwei Millionen Franken mehr bereitgestellt werden, die Bauzeit soll drei Jahre betragen.

Graubünden kann einen begründeten Anspruch auf einen vollwertigen Ersatz der versprochenen, heute aber nicht mehr aktuellen Ostalpenbahn erheben, der in der Bernardin-Straße mit Autotunnel erblickt wird. Diese Route ist in verkehrspolitischer Hinsicht, aber auch bezüglich der Kosten, allen andern das ganze Jahr offenen Verbindungen der Nordschweiz mit dem Süden überlegen, zumal sich die Zufahrten ohne besondere Mühe schneefrei halten lassen.

Nachdem durch das Hauptstraßenprogramm endlich mit einer einheitlichen und systematischen Planung im schweizerischen Straßenwesen begon-

nen wurde, muß verlangt werden, daß zuallererst die ganzjährig benutzbare Nord-Südverbindung über den Bernardin verwirklicht wird, ehe man Tutzende von Millionen Franken in neuen Alpenübergängen mit vorwiegend regionalem Charakter und nur periodischer Befahrbarkeit in den Sommermonaten versteinert.

## Niederländische Autobahnen

Holland besitzt gegenwärtig Autobahnen von insgesamt 180 km Länge. Die Verbindung Amersdam—Utrecht wird soeben fertig erstellt. Es ist aber ein weit größeres Streckennetz vorgesehen. Unter Autobahn versteht man heute in Holland nur noch eine Route mit zwei parallel verlaufenden Straßen zu je zwei Fahrbahnen. So gilt die vier Fahrbahnen aufweisende Straße Haag—Rotterdam im Prinzip als überholt und wird zu einer Autobahn mit zwei getrennten Straßen, die sogar je drei Fahrbahnen erhalten, umkonstruiert. Nun ist freilich interessant, daß man in Holland die neuen Autobahnen vorerst als «Halbautobahnen» baut, das heißt man erstellt nur eine Trasse mit zwei Fahrbahnen, trifft aber alle Vorbereitungen, damit das zweite Trasse sofort gebaut werden kann, sobald sich dieses als nötig erweist. Nach dem endgültigen Ausbau würde das holländische Autobahnnetz folgende Strecken aufweisen: Haag — Utrecht — Arnheim; Haag — Amersdam — Groningen; Amsterdam — Utrecht — Hertogenbosch — Eindhoven; Amsterdam — Zwolle; Zwolle — Apeldoorn — Arnheim — Nijmegen — Venlo — deutsche Grenze; Haag — Rotterdam — Breda — Eindhoven; Zwolle — Groningen; Utrecht — Apeldoorn — Enschede. Trotz dem großen Fahrradverkehr lehnt man in Holland Autobahnen mit Fahrradwegen ab.

## Zweifel Süssmost naturtrüb

wie frisch ab Presse

Was Ihnen im Herbst beim süßen Most frisch ab Presse so gefällt und zusagt, das liefert Ihnen die Mosterei Zweifel in Höngg nun das ganze Jahr.

Zweifel-Süssmost, naturtrüb ist erhältlich in sämtlichen Filialen des

**Lebensmittel-Verein Zürich** und des **Konsum Denner**, in den **SHG-Läden** und **USEGO-Läden**, sowie in vielen anderen Lebensmittelgeschäften, oder direkt von der Mosterei Zweifel in Zürich-Höngg

Süssmost naturtrüb ist ein Qualitätsprodukt der

Mosterei **Zweifel** Höngg

Mosterei Zweifel & Co. Regensdorfstr. 20 Zürich-Höngg Tel. 56 77 70

