

**Zeitschrift:** Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie

**Herausgeber:** Schweizerischer Verein für Vermessungswesen und Kulturtechnik = Société suisse de la mensuration et du génie rural

**Band:** 59 (1961)

**Heft:** 2

**Artikel:** Die Bedeutung unserer Bergstrassen

**Autor:** Braschler, H.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-216891>

### 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:** 22.02.2026

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

- [3] *Jordan-Eggert*, Handbuch der Vermessungskunde III (1939).
- [4] *J. Laborde*, Traité des projections IV, Paris.
- [5] *A. Ansermet*, Les projections conformes à variables non dissociées, Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Nr. 6, 1957.
- [6] *A. Ansermet*, L'application en géodésie du théorème de Gauss-Bonnet, Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Nr. 4, 1958.

## Die Bedeutung unserer Bergstraßen

Von *H. Braschler, dipl. Ing., St. Gallen*

In der Erzählung «Der Besuch auf dem Lande» von Jeremias Gott-helf erhalten wir Einblick in die Ansicht des Emmentaler Pfarrherrn über den Straßenbau jener Zeit. Eine Scharfschützenkompanie wird entlassen, und der Unterleutnant Jakobli aus der Stadt und der Korporal vom Lande wandern auf den Hof Sime Sämelis zu, das väterliche Gut des Scharfschützenkorporals, wobei folgendes Gespräch am Abend sich abwickelt: «Straßen seien nötig, nach Soldaten und Schulmeistern das Nötigste, sage sein Vater; sie seien die Adern des Landes, wandte Jakobli bescheiden ein. Davon verstehe sein Vater nichts, sagte Sime Sämeli. Wider Straßen am rechten Ort habe er nichts, aber daß man allen Großräten die Straßen über ihre Kirschbäume führe, damit sie die Leitern ersparen könnten, und all Finger breit eine Heerstraße mache, selb sei über das Bohnenlied. Wenn das so fortgehe, so müsse ihm ein Gesetz gemacht sein, daß man die Erdäpfel für die armen Leute auf den Köpfen der Großräte pflanzen dürfe.»

Damit stellte der Schweizer Schriftsteller drastisch dar, wie eben immer wieder, zum Teil bis in die neueste Zeit hinein, beim Straßenbau auf unzählige private und persönliche Ansichten und Begehren Rücksicht genommen wurde. Dadurch entbehren viele unserer Straßen jener Großzügigkeit der Planung, die heute mit einem gewaltigen Kostenaufwand nachgeholt werden muß. Kurzsichtigkeit und «Kirchturmpolitik» rächen sich nun bitter und spürbar an unserer Generation, obwohl wir durchaus nicht etwa jenen Weitblick unserer Väter verneinen wollen, der gerade vielfach in der Planung und in der Technik bedeutender früherer Werke zugrunde lag und auch heute noch unserer vollen Anerkennung würdig ist. Erinnern wir uns beispielsweise an die Aufgeschlossenheit, mit der in Genf unter dem nachmaligen General G. H. Dufour als Kantonsingenieur geplant und gebaut wurde. Staunend stehen wir vor den von unsren Alt-vordern erstellten Bergbahnen und Alpenstraßen.

Vielenorts in unserem Lande entstanden aber eben aus den alten Karrwegen allmählich die Straßen bis hinauf zu den Staatsstraßen mit ihren Ränken und Biegungen, ehemals Rücksicht nehmend auf lokale Bedürfnisse. Sie gaben im Laufe der Jahre immer wieder zu Korrekturen Anlaß, und erst heute, mit dem zunehmenden Straßenverkehr, im Zeit-

alter einer gewaltigen Motorisierung, sind wir endlich so weit, durch ein großzügig angelegtes Nationalstraßennetz das zu bereinigen, was eigentlich schon Gotthelf beanstandet hat. Wenn auch immer wieder kritisiert wird, es gehe mit den Autobahnen nicht vorwärts in unserem Lande, so stimmt dies nicht. Allüberall sind Baustellen anzutreffen, und es braucht eben alles eine gewisse Zeit, da mit dem Autostraßenbau noch andere Probleme gelöst werden müssen, vor allem auch landwirtschaftlicher Natur; es sei da ganz speziell an die dadurch nötigen Güterzusammenlegungen erinnert. Auf jeden Fall spricht man heute im ganzen Land vom Nationalstraßenbau und vergißt dabei gerne, daß es auch andere Straßenbauten gibt, deren Notwendigkeit ebenso dringend ist; der Baubeginn dieser Weganlagen darf nicht mehr weiter hinausgeschoben werden. Es geht heute darum, unsere ständig bewohnten Berggebiete durch Weganlagen zu erschließen und damit einer Bevölkerungsschicht unseres Landes zu ermöglichen, einer wohlverdienten Erleichterung und Bequemlichkeit und auch eines Teils unseres nationalen Wohlstandes und heutigen Lebensstandards teilhaftig zu werden. Mit Rücksicht auf den immer mehr zunehmenden Kulturlandverlust durch Bauten aller Art im Tale und durch Ausdehnung unserer Städte und Ortschaften müssen wir aber zur besseren Nutzung auch unsere Waldungen und Alpen erschließen.

Dies erfolgt mittels Güterweganlagen von 2 bis 4 m Breite und 8 bis 12% Steigung. Solche Straßen fehlen nun vielfach noch bei uns, und begreiflicherweise ist die Nachfrage nach solchen Weganlagen, bergbäuerlich, forstwirtschaftlicher und alpwirtschaftlicher Natur sehr groß. Es ist heute an der Zeit, nicht nur an den motorisierten Durchgangsverkehr zu denken, sondern wir müssen uns mit allem Nachdruck auch für die Erschließung unserer ständig bewohnten Berggebiete einsetzen. Wenn wir in unserem Lande noch Gegenden haben, die keine Zufahrt besitzen, über keine genügende und hygienische Wasserversorgung verfügen und noch des elektrischen Stromes entbehren, dann sind das unsere «unterentwickelten Gebiete», und da tut unverzügliche und großzügige Hilfe not. Wohl dringen die modernen Verkehrsmittel auch in die Bergzonen vor. Es sei da vor allem an die Seilbahnen und an das Flugzeug, neuerdings den Helikopter, erinnert. Trotzdem ist die Straße, wo es irgendwie finanziell und technisch noch möglich ist, in jedem Falle vorzuziehen.

Wenn wir dem Bergbauern durch die Motorisierung eine gewisse Arbeitserleichterung bringen wollen, dann müssen wir ihm in erster Linie eine Zufahrt geben. Es wäre auch nicht damit geholfen, die Bergbauern abwandern zu lassen und gewisse Gebiete einfach aufzuforsten, wie man das hie und da hört; denn dann müßte man ebenso an die Straßenbauten herantreten wie jetzt, auch der Wald braucht Wege. Bei uns sind die Verhältnisse für die Autostraßen und die Güterwege kulturtechnischer, forstlicher und alpwirtschaftlicher Art völlig verschieden. Die Nationalstraßen weisen geringe Steigungen und verhältnismäßig große Breiten und große Kurvenradien auf. Sie stellen deshalb in erster Linie eine Aufgabe der Materialbeschaffung dar. Das ist das größte Problem für diese



Güterweganlage im Bau (Stein, Toggenburg) (mit Entwässerungsgebiet)



Güterweg, der auch den Wald erschließt

Anlagen. Als zweiter Punkt muß die Personalfrage gelöst werden, und als dritter und letzter Aspekt tritt die Finanzierung auf den Plan. Diese Straßen werden gebaut, auch wenn sie gewaltige Summen erfordern. Die nötigen finanziellen Mittel werden bereitgestellt, denn die Bedürfnisfrage wird allgemein bejaht.

Ganz anders liegen nun die Voraussetzungen für unsere einfachen Bergstraßen. Sie sind schmal, verhältnismäßig steil, brauchen meist noch keinen Belag und werden durch bedeutend kleinere Kurven dem Gelände angepaßt. Trotzdem sollen sie auch mit Motorfahrzeugen bis zum Lastwagen, vor allem mit Rücksicht auf die Forstwirtschaft, befahren werden können. Die Erstellung dieser sicher heute ebenso dringend notwendigen Straßenbauten ist jedoch in erster Linie eine Geldfrage. Wohl werden sie durch Bund und Kanton unterstützt, sofern eben in den Kantonen die nötigen Kredite hiefür bewilligt werden. Aber auch die Restfinanzierung der beteiligten Bergbauern bietet diesen oft erhebliche Schwierigkeiten. Obschon diese Güter- und Waldwege pro Laufmeter bedeutend billiger zu stehen kommen als die Autobahnen, sind sie in erster Linie eine Frage der Finanzierung. Die Beschaffung des nötigen technischen Personals für die Projektierung und Bauleitung bietet wieder ähnliche Probleme wie für die Nationalstraßen, während wir dann praktisch die Materialfrage für unsere Bergstraßen gar nicht kennen, indem eben diese Weganlagen so dem Gelände angepaßt werden, daß ein Massenausgleich erfolgt.

So haben wir in unserem Lande zwei dringend notwendige Straßenbauarten, deren Verhältnisse für die Ausführung völlig verschieden liegen.

Es wurde auch schon mehrmals der Vorschlag gemacht, aus den bewilligten Mitteln für den Autostraßenbau einen gewissen Prozentsatz abzuzweigen zum Bau von Nebenstraßen und zur Erschließung unserer Bergzonen und Waldungen.

Es ist deshalb jedermann aufgerufen, sich im Zeitalter der Technik und der Motorisierung auch für den Bau der hier erwähnten Bergstraßen einzusetzen, die unsere ständig bewohnten Heimwesen der Bergbauern, aber auch die Alpen und Waldungen erschließen. Sie brauchen alle eine einfache, aber zweckmäßig angelegte Verbindungsstraße mit dem Tal. Sie müssen an die Wirtschaftszentren und an den Verkehr angeschlossen werden. Nur so ist es möglich, auch in diesen Zonen einem gewissen Wohlstand, hervorgerufen durch eine bescheidene wirtschaftliche Blüte, Eingang zu verschaffen.