

Das ausländische Beispiel

Autor(en): **Gubler, T.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **8 (1936)**

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-727437>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

DAS BEISPIEL AUSLÄNDISCHE *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 notgedrungenweise 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 „Paradies des Automobilisten“ gestartet wurden: Kaiserstrasse (Karerpass, Pordoi, Falzarego) mit Rollepäss, Brocconsattel, Campolungo 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 Rollepäss 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 Pyrenäenkamms, 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 Rollepäss 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.

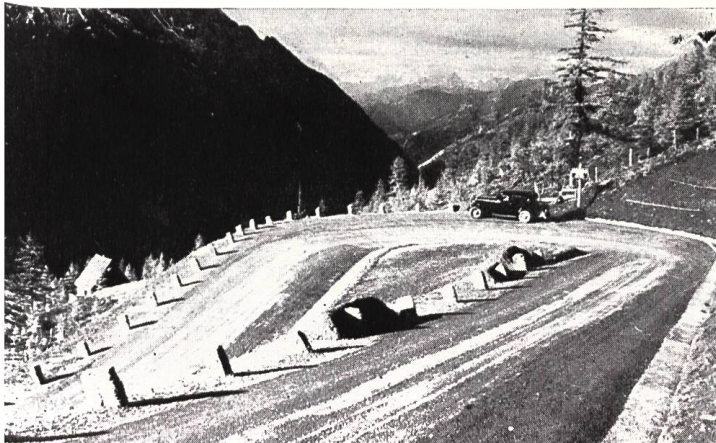
ten Jahre zur Ehrenrettung der schweizerischen Alpenstrassen auf den mangelhaften Zustand zweier der interessantesten Pässe der Route des Alpes hingewiesen wurden, des Galibier (2556 m) und des Izoard (2360 m), so stimmt das heute schon nicht mehr, indem mittlerweile die zum grossen Teil neue Linienführung 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 Europas werden und statt 1935 nun allerdings erst 1936 eröffnet, dann aber dem schweizerischen Automobilfremdenverkehr empfindliche Konkurrenz machen wird (7 m Trasse, 5 m befestigte Fahrbahn, 9,5 Prozent Maximalsteigung, 10,5 m Minimalradius).

Eine bei uns ungeahnte Attraktion des Auslandes für den Automobilfremdenverkehr sind die Gebirgsstrassen zur Gipfelschliessung. 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 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 (Edelweissspitze) 2571 m, Minimalbreite 6 m, Kehrenbreite 10 m, mehrere Stichstrassen zu Aussichtspunkten, so die 8 km lange Strecke nach dem Gletscherende 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 Kehranlage diene Bild 4 und 5.

Was dem Ausländer auf unsern 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 Kehranlagen 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 gleitsicherm 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 Quergefälle, 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

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

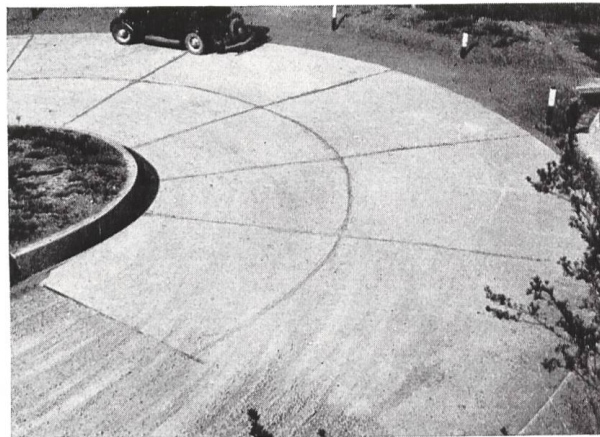


Die am 3. August 1935 eröffnete Grossglocknerstrasse an der Edelweisswand (2190 m). Photo Dr. Gubler.



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 unsern 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 weitem 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.