

Das Wandern ist des Müllers Lust

Autor(en): **Gurtner, Hermann**

Objektyp: **Preface**

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

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

PDF erstellt am: **27.09.2024**

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 Wandern ist 
des Müllers Lust.

Die Einen sind mit dem Revier über der Waldgrenze vertraut, weil sie es mit dem Nagelschuh begehen oder weil sie es auch mit dem Stollenpneu befahren; sie schlucken nicht gerne Staub und wünschen Gefahren zu meiden, wo dies tunlich ist und doch wollen sie in vollen Zügen die Natur des Hochgebirges genießen.

Die Andern kennen das Revier über der Waldgrenze wohl mehr aus Buch oder Zeitung und doch fühlen oft gerade sie sich als die wahren Betreuer der hehren Natur, die gegen jeden Fortschritt oberhalb der Waldgrenze auftreten, betreffe dies Strassenbau, Telephonstange oder Unterkunftshütte; sie gebärden sich als Naturburschen und finden, es brauche da keine kostspieligen Verbesserungen, wo man doch allein die Natur genießen wolle.

Die Einen, wie die Andern sind mit ehrenwerter Begründung bei der Hand und verfechten ihre gesunde Einsicht mit Herz und Seele und man tut daher gut erstmals eine Pfeife auszuklopfen, bevor man sich ein bedächtiges Urteil erlaubt.

Vor fünfundzwanzig Jahren fuhren wir hoch zu Bock mit dem schwänzelnenden Vierspänner vom Kirchet herunter durch den Aareboden und wenn wir einem haferhungrigen Gespann von der Grimsel her begegneten, so

mussten wir die Kuttenumschläge aufstellen und die Nase einziehen, bis uns nach etlicher Atemknappheit, der Peitschenknall des Kutschers die staubfreie Zone ankündigen konnte. Vor dem Bären in Guttannen taten die Braunen gut, den Kopf bis zu den Augen ins Mehlwasser zu stossen: und auch so kannten wir auf den Passtrassen Rappen mit weissen Wimpfern und weissem Ohrenflaum. Um fünf Uhr früh wurde aus den Striegeln das Staubmehl geklopft und der Stallbub musste manchem Bsetzistein das weisse Güpfi abwischen, bevor die Pferdeschar von der Tränke weg zum Hafer kam. Manch alter Grimselkutscher bekam es „auf der Brust“, die Einen sagten vom Staub, die Andern vom Suff.

So ein Vierspänner wog mit Ross und Rad 35 Doppelzentner und es soll schon damals vorgekommen sein, dass man im Frühjahr eine Kehrenbaute ausbessern musste, wenn Frost und Tau der Trockenmauer zu sehr zugesetzt hatten und die Strasse am „zerbrosen“ war. Im Herbst hatte der Wegmeister etwelche Fuhren Kies in die ausgefahrenen Geleise zu streuen, der winterüber in Regen und Schnee in die Strasse einsank, sodass im Frühling die kleinen Steinchen nicht mehr unter dem drehenden Rad wegspritzten, sondern mit Geknirsch unter der Last sich geduldig tiefer betteten.

Seit jenen beschaulichen Tagen hat sich im Verkehrswesen vieles geändert. Der Unterbau der Alpenstrassen aber ist sich gleich geblieben. Die erdgewachsene Fahrbahn hat oft kein Steinbett, und die grossen Fugen der Trockenmauern haben keinen bindenden Mörtel erhalten. Doch Last und Beanspruchung, die wir der primitiven Fahrbahn zumuten, ist um ein Vielfaches gesteigert worden.

Ein Car alpin nach heutigem Format wiegt mitsamt der Reisegesellschaft seine 8 Tonnen auf 4 Rädern und fährt mit wohl 40 km Geschwindigkeit dort, wo vordem das Pferdegespann im Viererzug mit seinen 35 Zentnern auf 20 Hufen und 4 Rädern im Tempo von 12 km vorwärtskam.

Arme Trockenmauer! Böse Staubwolke!



Angesichts der enormen Zunahme des Verkehrs auf der ungenügenden Unterlage unserer Alpenpässe ist der Ausbau der technischen Grundlagen dieses Strassenbandes über Berg und Tal ohne weiteres gerechtfertigt, wenn die notwendigen finanziellen Mittel aufgebracht werden können. Ein grosser Teil des Touristenverkehrs aus dem Ausland (im Jahre 1935 haben 243,194 landesfremde Automobile die Schweiz passiert) überfährt unsere Alpenpässe und befruchtet durch seinen Lebensbedarf die ganze schweizerische Volkswirtschaft. Auch ist es zur Tatsache geworden, dass die uns umgebenden Alpengebiete im Strassenbau zum Teil weiter fortgeschritten sind als wir, und dass unserem Gastwirtschaftsgewerbe aus diesem Umstand Schaden droht.

Ueberdies handelt es sich bei vielen der in Frage stehenden Strassen um Verbindungswege von Kanton zu Kanton, von Landschaft zu Landschaft und Talschaft zu Talschaft; es gebietet selbst die Staatsraison eine An-

passung dieser Verkehrswege an die Bedürfnisse der Verkehrsmittel. In unseren Alpenkantonen führen hunderte von Strassenkilometern durch wirtschaftlich wenig leistungsfähige Gebiete und es ist diesen Gegenden schlechterdings unmöglich, aus eigenen Mitteln die mancherorts längst notwendige Instandstellung der Verkehrswege durchzuführen.

Ein Ausbau auf gesamtschweizerischer Grundlage ist notwendig geworden.

Wie kann man dieses Problem bemeistern? Was kostet dieser Ausbau? Wie und wo können die Geldmittel gefunden werden? Auf wie viele Jahre soll die Arbeit verteilt werden?

Diese Fragen sollen in der vorliegenden achten Ausgabe von „Auf Schweizer Alpenstrassen“ von massgebenden Kennern der Materie erörtert werden.



Eine Volksinitiative verlangte den Ausbau und auch der hohe Bundesrat hat das Bedürfnis bejaht und die Anhandnahme der Arbeiten vorbereitet. Aber über das **Wie** und **Wann** wogte noch vor kurzem der Streit in Parlament und Volk. Die Alpenstrasseninitiative, die zurückgezogen worden ist, nachdem die Bundesversammlung dem Programm des Bundesrates zugestimmt hatte, kann für sich den Erfolg buchen, den Stein ins Rollen gebracht zu haben. Ohne das Vorgehen der Initianten würden noch unsere Söhne ihre Staubfahnen durch die schöne Alpenwelt ziehen.

Mit dem prinzipiellen Beschluss des Strassenausbaus ist natürlich noch keineswegs bestimmt, wann und wo gebaut wird. Für die Lösung dieser Fragen hat aber die Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner gearbeitet, indem sie als gesamtschweizerische Instanz einen Ausbauplan für das ganze Verkehrsgebiet des Landes ausgearbeitet hat. Oberingenieur Walther hat, als Vorsitzender der Alpenstrassenkommission der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner, einen umfassenden Beitrag über das Programm des Alpenstrassenausbaus der vorliegenden Broschüre eingefügt und wir hoffen, dass sowohl die verschiedenen Kantonsbehörden in ihren Bauvorschlägen an den Bundesrat, als auch der Bundesrat selbst, das Bauprogramm der Strassenfachmänner weitgehend berücksichtigen werden. Damit erhalten wir zum ersten Mal im Verkehrsleben der Schweiz einen planmässigen Ausbau der Verkehrsadern unter möglichster Einschränkung des sonst so mächtigen „Kantönligesties“ zu Gunsten einer gesamtschweizerischen Lösung.

Dass nicht jedermann mit der in Aussicht genommenen Lösung der Behörden einverstanden sein kann, ist an sich nicht verwunderlich. Aus den in 1 15



der vorliegenden Broschüre enthaltenen Beiträgen ergeben sich oft gegenseitig abweichende Ansichten, je nach dem Standpunkte, von dem aus der Schriftsteller sein Thema behandelt. Allen gemeinsam ist das zu erstrebende Ziel und allein über den Weg, der einzuschlagen ist, gehen die Meinungen auseinander.



Die Automobilisten, die in ihren Unternehmungen gehemmt werden durch die hohen Automobilsteuern und einen Brennstoffzoll, der den Ankaufspreis des Benzins im Ausland übersteigt (Benzin $19\frac{1}{2}$ Rp., Zoll $23\frac{1}{2}$ Rp.) meinen, das viele Geld dürfte vor allem den Strassen zugute kommen und nicht zum grössten Teil der Bundeskasse und damit der Umschichtungspolitik der Subventionen zufließen. Es ist nicht zu vergessen, dass ein Reisender, der mit seinem Wagen tagtäglich fährt bis zu Fr. 2500.— allein für Benzinzoll und Automobilsteuern aufbringen muss. Und wenn dieser Reisende dann die Strassenverhältnisse des Auslandes vergleicht, wo er wohl alle Städte des Kontinents erreichen kann ohne Staub zu schlucken, dann läuft ihm oft die Galle über, wenn er in den Alpenkantonen und auch auf vielen Strassenzügen des Unterlandes in Staub und Kot seinen Weg suchen muss. Er ist Strassenbenützer und er bezahlt für das Benutzungsrecht und sollte mithin in erster Linie gehört werden.

Wenn wir daher die Probleme des Strassenbaus nicht nur vom Standpunkt der Behörden oder des Strasseningenieurs aus betrachtet wissen wollen, sondern auch dem tatsächlichen kommerziellen Benutzer des Automobils das Wort erteilen, so scheint uns dies für die Abklärung der in Frage stehenden Probleme zweckdienlich und nützlich zu sein.

Hoffen wir nun, dass diese achte Ausgabe von „Auf Schweizer Alpenstrassen“ auch ihr Quintchen zur Förderung und Beschleunigung des Alpenstrassenbaus beitrage.

Goldswil, 1. März 1936

HERMANN GURTNER.

