

**Zeitschrift:** Heimatschutz = Patrimoine

**Band:** 97 (2002)

**Heft:** 2

**Vorwort:** (Alp)Traum der Geschwindigkeit = La vitesse : rêve et cauchemar

**Autor:** Maure, Philipp

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

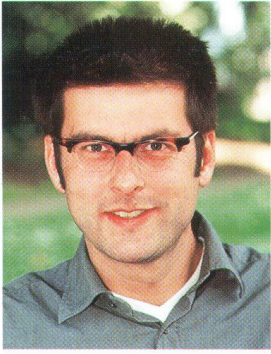
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.10.2024

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



Philipp Maurer

### (Alp)Traum der Geschwindigkeit

Liebe Leserin, lieber Leser!

Der Wunsch nach schneller Fortbewegung ist wohl so alt wie die Menschheit selbst. Die Vorstellung, in kürzester Zeit grosse Distanzen zurückzulegen, beflügelte die Phantasie unserer Vorfahren immer wieder, von den Wachsflügeln eines Dädalus zum Mond-Projektil von Jules Vernes. Schnelles Fortkommen bedeutet nicht nur buchstäbliche Horizonterweiterung oder Zeitgewinn, sondern auch Macht. So bildete beispielsweise die Passstrasse über den Simplon das eigentliche Rückgrat des Imperiums der Stockalper von Brig.

Und bis heute ist der Traum vom schnellen Reisen aktuell. Mit Hochgeschwindigkeitstrassen, Entlastungsstrassen und zweiten oder dritten Röhren sollen Kapazitäten erweitert, Tempi erhöht und Zeit gewonnen werden. Die Erfindung des Rades ermöglicht die Verwirklichung von Träumen und ist gleichzeitig zu einem der grössten Probleme unserer Städte und Agglomerationen geworden, obwohl die Raumplaner schon vor Jahren das Gesetz der konstanten Reisezeit entdeckt haben. Ob zu Fuss, zu Pferd, per Auto oder Zug, die Mehrheit bewegt sich nicht mehr als etwa eineinhalb Stunden am Tag vorwärts, und wir müssen uns fragen, was denn die zusätzlichen Kilometer tatsächlich bringen. Unsere Gesellschaft gibt riesige Summen für den Bau von Verkehrsträgern aus. Gewaltige Bauwerke, oft Höchstleistungen von Ingenieurbüros und Bauunternehmungen, zerlegen unsere Landschaften und schnüren sie neu zusammen. Unüberwindbare Achsen zerschneiden Kultur- und Naturräume. Und mit zunehmender Geschwindigkeit steigt der Platzbedarf neuer Anlagen.

In unserem dicht besiedelten Land wäre zu erwarten, dass bei der Erstellung von Verkehrsinfrastruktur den gestalterischen Aspekten besonderes Gewicht geschenkt würde. Leider ist dies nicht selbstverständlich. Unser Empfinden ändert sich auch mit den neuen Herausforderungen. Wo wir heute eine gute Gestaltung unserer Vorfahren sehen, klappte vor hundert Jahren eine Wunde in der Landschaft. Die Natur heilt. Das geht sogar soweit, dass historische Wege oft kaum mehr im Gelände erkennbar sind. Blüht dies auch einmal unseren Autobahnen?

Philipp Maurer  
Geschäftsführer SHS

### La vitesse: rêve et cauchemar

Chère lectrice, cher lecteur,

*Se déplacer rapidement est un rêve sans doute aussi vieux que l'humanité. Le désir de parcourir de grandes distances à toute vitesse n'a cessé de nourrir l'imagination de nos ancêtres, depuis Dédale et ses ailes de cire, à Jules Verne et son projectile pour la lune. Qui dit mobilité rapide ne veut pas dire seulement ouverture de son horizon personnel ou gain de temps, mais dit aussi puissance. Ainsi, le passage du col du Simplon a constitué la véritable clef de voûte de l'empire des Stockalper de Brigue.*

*La vitesse reste un rêve aujourd'hui encore. On construit des autoroutes, des routes de contournement, un deuxième, voire un troisième tunnel pour augmenter la capacité, raccourcir les trajets et gagner du temps. L'invention de la roue permet de réaliser des rêves, mais elle est aussi à l'origine des plus grands problèmes que doivent affronter nos villes et nos agglomérations; et cela bien que les urbanistes et aménagistes aient découvert depuis longtemps la loi du temps de trajet constant. A pied, à cheval, en voiture ou en train, la majorité des personnes ne se déplace pas plus d'une heure et demie par jour: alors pourquoi chercher à parcourir encore des kilomètres supplémentaires? Notre société dépense des sommes délirantes pour la construction de voies de transport. Des ouvrages pharaoniques, qui constituent souvent le summum du savoir-faire des ingénieurs, des architectes et des entrepreneurs, quadrillent nos paysages et les recomposent différemment. Des axes infranchissables morcellent nos espaces naturels et nos sites. Et plus la vitesse augmente, plus il faut de places de stationnement.*

*On pourrait s'attendre à ce qu'un pays d'une aussi forte densité démographique que le nôtre accorde une attention particulière aux incidences esthétiques de la construction d'infrastructures de transport. Malheureusement, cette prise en considération ne va pas de soi. Notre perception des choses change également au fil du temps. Ce que nous considérons aujourd'hui comme une réalisation heureuse de nos ancêtres a marqué le paysage d'une outrageante blessure il y a une centaine d'années. La nature panse ses blessures. Cela va même si loin que nous perdons parfois la trace de nos voies historiques. Et s'il arrivait la même chose avec nos autoroutes?*

Philipp Maurer  
Secrétaire général Ps