

Ziel und Bedeutung der SAW

Autor(en): **Ess, J.J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündner Schulblatt = Bollettino scolastico grigione = Fegl
scolastic grischun**

Band (Jahr): **14 (1954-1955)**

Heft 5

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-355865>

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.

Ziel und Bedeutung der SAW

Seit im Sommer 1925 die Bündner Straßen durchgehend für den Motorfahrzeugverkehr geöffnet wurden, hat sich in den Talschaften Rätiens manches geändert. Wo einst der zwei- bis vierspännige Postwagen die Reisenden beförderte, die eigene oder gemietete Kutsche von Dorf zu Dorf oder über die Pässe zog, da fahren heute die eleganten Personenautomobile, führen mächtige Autocars ganze Karawanen von Touristen durchs Land. Daneben übervölkern allerhand kleinere Benzinfahrzeuge und Velos die Straßen. Bald hängt an jedem Berghang eine Seil- oder Sesselbahn. Ja, wir haben es in der Technik des Reisens herrlich weit gebracht!

Unter diesen Umständen ist die Art der Fußgänger, sich fortzubewegen, eigentlich furchtbar veraltet und für sie selbst wie für die modernen Straßenbenutzer sehr unangenehm geworden; Lärm, Benzingerüche und Gefahren vertreiben die Fußgänger von den Straßen; die Geschwindigkeit und Leichtigkeit, mit welcher um wenig Geld Distanzen und Höhenunterschiede überwunden werden können, lassen zudem das Wandern fast sinnlos erscheinen.

Aber jede Entwicklung ruft Begleiterscheinungen wach, in der Regel Reaktionen, also Gegenströmungen. Aus der Erkenntnis heraus, daß die mechanisierte und motorisierte Welt uns etwas genommen hat, was der Mensch notwendig braucht, daß wir nicht von der Geschwindigkeit allein leben können, kamen um die Jahrhundertwende die Wandervögel auf; ihnen folgten die Jugendherbergen, und seit zwei Jahrzehnten ist in unserem Lande die Wanderwegbewegung tätig. Sie wollte die Menschen aus der Hetze von



„Das Wandern ist des Müllers Lust“

Arbeit und Verkehr, aus den Steinhaufen und Asphaltböden, aus den vielfachen Reibungsflächen der Städte zur Erholung und Ruhe der Natur zurückführen. Vor allem sollten auch für Schulreisen die Möglichkeiten gewahrt bleiben — oder wo sie verlorengegangen, neue gesucht werden —, von den stark befahrenen Straßen wegzukommen, um einerseits die Unfallgefahr zu vermindern, andererseits das landschaftliche Erlebnis ungeschmälert auf die Kinder einwirken zu lassen.

Wenn uns aber die Natur wirklich Erholung für Körper und Gemüt bieten soll, dürfen wir sie nicht im Auto oder Töff durchrasen, mit höchstens einem Picknickhalt und einigen bewundernden Ah! und Oh! vor der Aussicht, um nachher noch so und so viele Kilometer oder Pässe zu «machen». Wir müssen sie zu Fuß durchwandern. Es ist eine alte Erfahrungstatsache, daß unsere Sinne die Eindrücke nur in dem Tempo aufzunehmen vermögen, in dem unsere Füße vorwärts kommen. Alles andere ist Kino, wobei ein Bild das andere totschießt. In früheren Jahrhunderten war die Wanderschaft eine berufliche Notwendigkeit; unsere jungen Handwerker haben halb Europa durchwandert und neben erweiterten Berufskennntnissen ein schönes Stück Lebenserfahrung mit heimgebracht. Es ist sicher kein Zufall, daß unsere aufblühenden Städterepubliken jahrhundertlang hauptsächlich von Handwerkern regiert wurden. Auch die heutigen jungen Leute lockt es in die Ferne, und hoffentlich werden sie die Welt immer wieder erwandern wollen, damit sie einst in alten Tagen mit Goethe sagen können: «Was ich nicht erlebt habe, habe ich erwandert.»

Im Flachland mit seinen Industrie- und Verkehrszentren hatten sich die Verhältnisse viel früher und rascher geändert und riefen dringender nach Abhilfe. Darum ging auch von dort die Gegenbewegung aus. Am 15. Dezember 1934 erklärten 40 Interessenten und Delegierte, welche 7 Behörden und 24 Verbände vertraten, den Zusammenschluß in der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege (SAW). Unter ihnen befand sich als eifriger Förderer des Bündner Fremdenverkehrs unser Vorstandsmitglied Rud. Boner-Blaser.

Den Ausgangspunkt der Bewegung bildeten demnach gesundheitliche und soziale Momente. Sehr bald schlossen sich den Idealisten auch die Praktiker des Verkehrswesens an, die Automobilisten, welche sich freuten, die Fußgänger von den Straßen weggeführt zu wissen, ferner Leute, welche vornehmlich volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Interessen vertraten, wie die Transportanstalten und das Gastgewerbe. Mit Ausnahme eines Halbkantons sind der schweizerischen Organisation heute alle Gebiete als selbständig tätige Sektionen angeschlossen; zudem zählt die SAW rund 30 Verbände aus Sport-, Verkehrs- und kulturellen Interessenskreisen; ebensoviele Firmen unterstützen sie durch Beiträge.

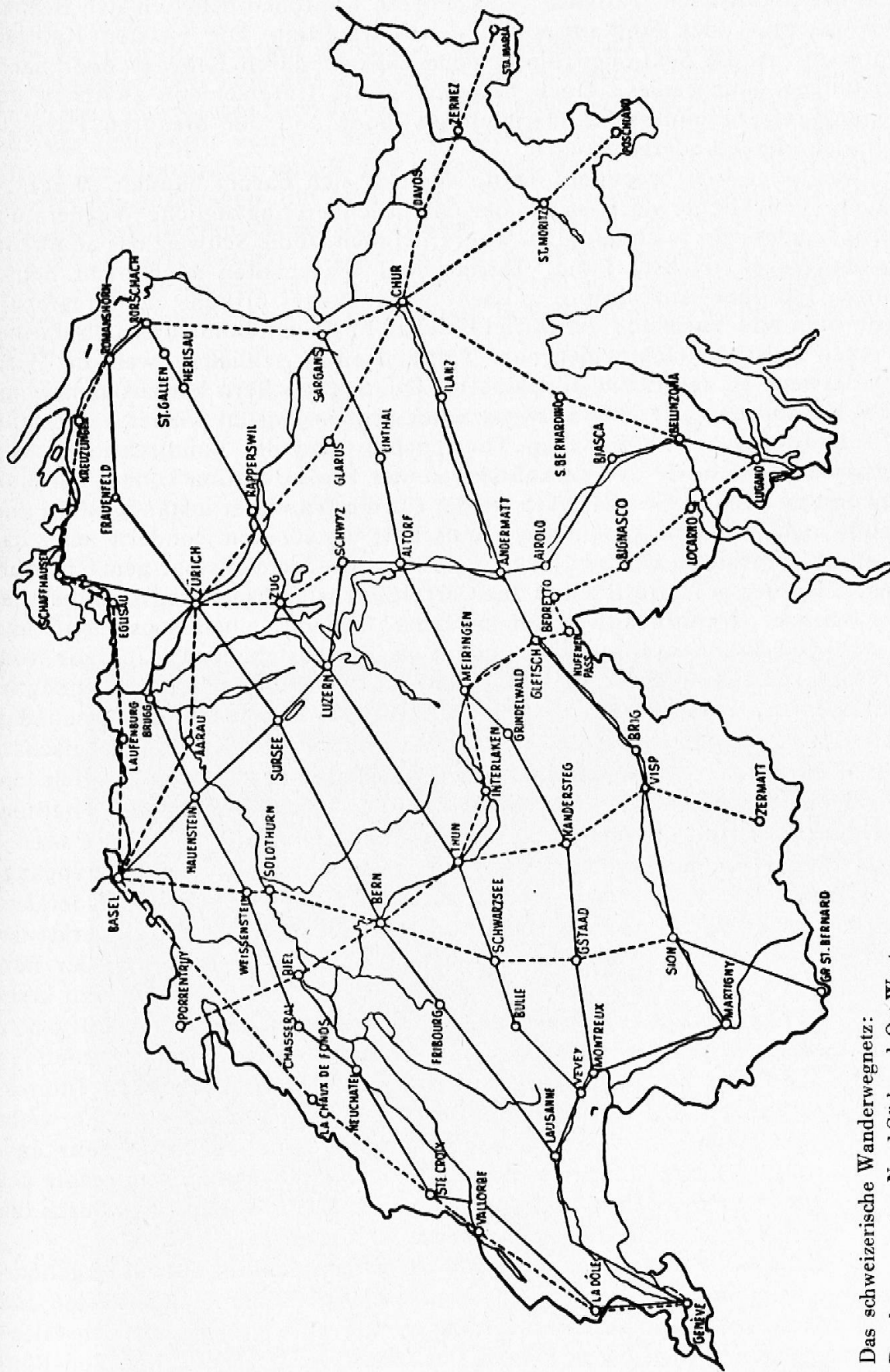
In den einzelnen Kantonen ist die Arbeit allerdings verschieden weit fortgeschritten, je nach den Interessen und den verfügbaren Mitteln und Arbeitskräften. Bäuerliche Voralpenkantone sehen die Notwendigkeit einer Markierung der Wanderwege weniger ein als diejenigen mit städtischen und Industriezentren, deren Bevölkerung für das Wochenende das Bedürfnis nach körperlicher und seelischer Entspannung empfindet. Andererseits begrüßten die eigentlichen Verkehrsgebiete das Aufkommen einer neuen, zusätzlichen

Kategorie von Reisenden; und wenn sie auch nicht zu den zahlungskräftigsten gehören, so bringt dafür ihre Zahl eine wirtschaftliche Belebung. Seit im Frühling 1947 der linksseitige Höhenweg in der Leventina markiert wurde, wandern dort an schönen Sonn- und Ferientagen so viele Nordschweizer, daß die Wirte der kleinen Gasthöfe oft gezwungen sind, sie zum Übernachten in die Taldörfer zu weisen, während vorher dort kaum ein fremdes Bein zu sehen war. Gerade diese abseits des großen Fremdenstromes gelegenen Gebiete wollen wir aufsuchen; denn sie haben noch mehr von ihrer Ursprünglichkeit bewahrt und vermögen die landschaftlichen Erwartungen der Ferienwanderer viel eher zu erfüllen als die großen Kurorte, in deren mondänem Milieu sie sich mit Rucksack und bestaubten Schuhen doch nicht recht wohl fühlen.

Die meisten Kantone haben während der «stillen» Kriegsjahre und seither ihr Routennetz festgelegt — einzelne teilweise oder ganz schon vorher markiert. Wie sich die Verhältnisse bisher im Bündnerland entwickelt haben, wird in einem besonderen Abschnitt dargelegt. Während die kantonalen Leitungen auf die sinngemäße Fortsetzung der einzelnen Wanderrouen von einer Gemeinde zur andern, von einem Tal zum andern Bedacht nehmen, so sorgte der schweizerische Vorstand von Anfang an für die richtige Koordination unter den Kantonen. Um dem Bedürfnis nach längeren Wanderungen zu entsprechen, hat er aus den kantonalen Routennetzen eine Anzahl durchgehender schweizerischer Wanderrouen zusammengesetzt. Es ist klar, daß eine solche Route nur selten auf ihrer ganzen Länge begangen wird, aber es kommt doch häufig vor, daß der Jurahöhenweg von Brugg bis zum Bielersee in einigen Tageswanderungen benützt wird. Und jene beiden Berner Professoren, die manches Jahr den Weg zu ihrem Ferienhäuschen am Bodensee zu Fuß zurücklegten, immer wieder durch andere Gegenden, die hätten jetzt die Möglichkeit, unsere Wegweisung zu benützen. Ein Tessiner, der seine Studien an der Handelshochschule in St. Gallen absolvierte, kehrte für seine Sommerferien zu Fuß nach Bellinzona zurück, dreimal über verschiedene Pässe. Für das Bündnerland mag das Bedürfnis nach solchen schweizerischen Durchgangsrouten weniger lebhaft ausgeprägt sein, bietet doch «das Land der 150 Täler» für sich allein Möglichkeiten genug, die jemand nicht so bald ausschöpft. Vor Jahren traf ich dort ein Basler Ehepaar, das bereits den zehnten Tag unterwegs war, immer von einem Tal ins andere. Besonders für Propaganda im Ausland bieten diese schweizerischen Routen aber dankbare Möglichkeiten.

Sie sind heute zum größten Teil markiert, und in den Kantonen geht die Arbeit je nach den verfügbaren Mitteln weiter. Es liegt im Wesen der Wanderer und ihrer mit freiwilligen Kräften arbeitenden Organisation, daß sie nicht zu pressieren brauchen. Die Landschaft wartet, bis wir kommen, und die Wanderer benützen die markierten Routen — oder gehen glücklicherweise auch immer noch ihre eigenen Wege.

Unsere Mittel sind nämlich immer noch beschränkt. Der föderative Aufbau der Schweizerischen Eidgenossenschaft spiegelt sich auch im Wesen und in der Finanzierung der SAW-Sektionen. Einzelne von ihnen sind Vereine nach Art. 60 ff. des ZGB mit Einzel- und Kollektivmitgliedern. In einigen Kantonen sind die vorher schon rührigen Verkehrsvereine Träger der Idee



Das schweizerische Wanderwegnetz:
Durchgangsrouten Nord-Süd und Ost-West

und der praktischen Tätigkeit. In kleineren Kantonen befassen sich Beamte des Tiefbau- oder Forstamtes mit der Markierung. Die meisten Kantone unterstützen die Sektionen direkt oder indirekt durch Beiträge oder Sachleistungen oder beides. Doch bestehen große Unterschiede zwischen der Finanzkraft besonders begünstigter Sektionen und der prekären Lage, in der sich einige andere befinden.

Das zeigt sich besonders dann, wenn es sich darum handelt, Wege zu bauen. Glücklicherweise ist das der Öffentlichkeit zugängliche Wegnetz unseres Landes sehr reichhaltig, ja, wahrscheinlich ist die Schweiz das an öffentlichen Wegen reichste Land. Darum sind Wegebauten auch nicht häufig nötig. Für ihre Ausführung müssen in der Regel örtliche oder regionale Behörden und Verbände die Mittel beschaffen. Meist handelt es sich darum, Lücken zwischen Gemeinden oder Talschaften zu schließen, weil die Wirtschaftswege an den Grenzen auslaufen. Die Sektion Bern hat zusammen mit dem Kanton den alten Grimselweg unter großen Kosten wieder hergestellt. Mit Hilfe des Schweizerischen Touringclubs und der Baudirektionen von Tessin und Uri sowie des Verkehrsverbandes Pro Leventina konnte vor einigen Jahren der alte Gotthardweg wieder für die Wanderer instandgestellt und damit nicht nur eine großartige Landschaft erschlossen, sondern auch das Erbe der Vorfahren der heutigen Generation wieder dienstbar gemacht werden. Eine der prächtigsten und auch erfolgreichsten Wegverbesserungen hat die Brienzer Rothornbahn schon im Jahre 1936 mit einem Kostenaufwand von 15 000 Franken ausgeführt, indem sie die bestehenden Alppfade vom Brünig nach dem Rothorn verbinden und für den Wanderer gefahrlos begehbar machen ließ. Damit hat sie eine der eindrucksvollsten Höhenpromenaden der Alpen geschaffen. Auf Betreiben der Zürcherischen Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege beteiligten sich das Tiefbauamt des Kantons Zürich, die NOK und die anstoßenden Gemeinden, um den von Grenztruppen erstellten, nachher in Zerfall geratenen Töbegg-Steg am Rheinknie ob Eglisau wieder instandzustellen und damit eine der großartigsten Stromlandschaften zugänglich zu machen. Vor einigen Jahren wurden mit Hilfe des Schokoladetalers des Schweizer Natur- und des Heimatschutzes die in argen Zerfall geratenen Guyer-Zeller-Wege in den romantischen Tobeln des Töbtales wieder hergerichtet. In verschiedenen Kantonen liegen Projekte vor für den Fall kommander Arbeitslosigkeit. Auch in Graubünden ergeben sich solche Aufgaben, für welche die Mittel bei gutem Willen erhältlich zu machen sein werden. So hat die Sektion Pfannenstiel des SAC sich bereit erklärt, mit anderen Interessenten zusammen den Weg über die Berghalde der Sanalada, der den wichtigen Zugang von Stürvis zur Schesaplanahütte bildet, nächstes Jahr ausbessern zu lassen. Im Unterengadin ist für den stillen Wanderweg rechts des Inn ein Steg nötig, um die Verbindung von der Station Cinuoschel durch die wundervollen Lärchenwälder nach Zernez zu sichern.

Welchen Aufschwung das Wandern unter dem Einfluß der SAW genommen hat, zeigt sich auch in der stets wachsenden Zahl der Wanderkarten und Wanderführer, die von Verkehrsverbänden und kartographischen Anstalten herausgegeben werden. Von den bei Kümmerly & Frey erschienenen Bänden sind für das Bündnerland diejenigen der Regionen Oberengadin, Unter-

engadin, Chur–Arosa–Lenzerheide und Davos herausgekommen. Weitere sind in Vorbereitung.

In Zusammenarbeit mit Behörden und Automobilverbänden befaßt sich der schweizerische Vorstand aber auch mit den immer brennender werden den Fragen der Verkehrstrennung. Nicht genug, daß der motorisierte Verkehr die Fußgänger von der Straße verdrängt hat, die überhandnehmende Anzahl der Motorräder und Roller beunruhigt sie auch auf ihrem eigensten Gebiete, den Fußwegen und Alppfaden. Nicht nur Fußwege und Sträßchen im stark bevölkerten Mittelland müssen behördlich für den motorisierten Verkehr gesperrt werden — sogar für Alpwege war das schon nötig. Und doch gibt es für ein vernünftiges Zusammenleben von Fußgängern und Fahrzeugen keine andere Losung als die von der SAW von Anfang an propagierte:

Dem Auto die Straße,
dem Wanderer die stillen Wege!

J. J. Ess.

Wanderweg am Rhein bei Chur

