

**Zeitschrift:** Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire  
**Band:** 30 (2023)  
**Heft:** 2: Überwinden, erschliessen, erobern? : Infrastrukturen und Architektur des Alpenraums = Surmonter, connecter, conquérir? : Infrastructures et architecture de l'espace alpin

**Artikel:** "Grenzen trennen, Strassen verbinden" : der Diskurs um den Ausbau der alpinen Strassenverkehrslandschaft in den 1930er-Jahren zwischen transnationalem Austausch und internationalem Wettbewerb

**Autor:** Fehlmann, Isabelle

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1046614>

### **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:** 02.11.2024

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

---

## «Grenzen trennen, Strassen verbinden»

### Der Diskurs um den Ausbau der alpinen Strassenverkehrslandschaft in den 1930er-Jahren zwischen transnationalem Austausch und internationalem Wettbewerb

Isabelle Fehlmann

Strassen erschliessen Landschaften und sind gleichzeitig Teil davon.<sup>1</sup> Die Einheit von Strasse und Landschaft lässt sich mit dem Terminus Verkehrslandschaft fassen.<sup>2</sup>

Dabei ist die Rezeption einer Verkehrslandschaft als solche bei einer durch entsprechende Infrastruktur geschaffenen Landschaft – wie Autobahnkreuze – weniger ausgeprägt als im Zusammenspiel von kulturell konnotierten, naturräumlichen Gebieten und darin eingefügten Verkehrsträgern.

Die Qualitäten solcher Verkehrslandschaften und die damit verbundenen wirtschaftlichen und politischen Wechselwirkungen haben verschiedene historische Studien analysiert.<sup>3</sup>

Der vorliegende Beitrag knüpft an diese Untersuchungen an, indem an Staatsgrenzen orientierte Dynamiken der 1930er-Jahre in Bezug auf die alpinen Strassen nachgezeichnet werden. Im Diskurs um deren Gestaltung ergab sich damals eine Spannung zwischen der institutionellen Förderung eines transnationalen Fachaustauschs und der geschürten Angst, dass die Schweiz im Zuge des internationalen Wettbewerbs umfahren werde. Das Landschaftserlebnis auf der Reise über die zu Chausseen ausgebauten helvetischen Pässe entwickelte sich im 19. Jahrhundert zu einem touristisch erfolgreichen Werbemittel und wurde durch ikonografische Idealisierung, etwa in den «voyages pittoresques» oder auf Ansichtskarten, multipliziert und stimuliert.<sup>4</sup> Der Bau der alpinen Eisenbahnlinien gab den zubringenden Strassenstrecken in den Bergen stärkeres Gewicht, verwies die gebirgsquerenden Routen in ihrer überregionalen Bedeutung aber auf den zweiten Rang. Nach dem Ersten Weltkrieg rückten diese wieder in den Fokus raumgestalterischer und -planerischer Aushandlungen, wofür die erstarkende Motorisierung ein wesentlicher Antrieb war.<sup>5</sup> Die 1920er-Jahre stellen in strassenbaulichen Belangen, etwa der Gestaltung einer staubfreien Strassendecke, eine rege Experimentierphase dar, die aber von regionalen und kantonalen Unterschieden geprägt war.<sup>6</sup> In den 1930er-Jahren hoben technische wie organisatorische Impulse die Debatte über die Anpassung des bestehenden Verkehrsnetzes an die neue Mobilitätsform auf die nationale Ebene. Die Weltwirtschaftskrise der ausgehenden 1920er-Jahre und politische Dynamiken, die 1939 in den

Zweiten Weltkrieg mündeten, waren dabei zentrale Einflussfaktoren. Im Zuge dieser gestalterischen und planerischen Veränderungen entwickelte sich in der Schweiz die alpinen Strassenverkehrslandschaft zu einem identitätsstiftenden Nationalsymbol, das sich als Binnenausflugsziel ebenso vermarkten liess wie als Destination für einen internationalen, wirtschaftlich für zentral erachteten Automobilismus.<sup>7</sup> Die Staatsgrenze avancierte dabei für die eigene Standortbestimmung zur Orientierungslinie in einem internationalen Bezugsfeld.

Motorisierung und Strassenbau lassen sich historisch gewinnbringend als transnationale Phänomene untersuchen. Dies wurde in der jüngeren Forschung mit einem dynamischen, komparatistischen Instrumentarium praktiziert, was aufschlussreiche Perspektiven eröffnete.<sup>8</sup> Darauf aufbauend werden im vorliegenden Beitrag zwei grenzorientierte Dynamiken besprochen. Sie wirkten in den 1930er-Jahren aus konträren Motiven heraus, trugen aber beide zur Idee einer an die neue Mobilitätsform angepassten alpinen Verkehrslandschaft bei. Einerseits wurde der Austausch auf technischer Ebene über die Grenze hinweg institutionell gefördert, was die Gestaltung einzelner Bauprojekte zu beeinflussen vermochte. Andererseits wurde die Grenze im Zusammenhang mit der Wirtschaftskrise zur Markierungslinie eines Wettbewerbs zwischen den Alpenstaaten, in dem es galt, mit der attraktivsten Einheit von Strasse und alpiner Landschaft den motorisierten Tourismus für sich zu gewinnen. Einzelne Stimmen waren dabei in den Fachmedien besonders sichtbar.<sup>9</sup>

## Netzwerke und Plattformen des Austauschs

Das titelgebende Zitat stammt aus der *Schweizerischen Zeitschrift für Strassenwesen* aus dem Jahr 1934: «Im Anschlusse daran schloss der Vertreter Bayerns den VII. Internationalen Strassenkongress und zwar mit den Worten: Grenzen trennen, Strassen verbinden.»<sup>10</sup> Es bezeugt, dass der Ausbau für die aufkommende Motorisierung nicht als national hermetisches Phänomen behandelt wurde. Die 1908 in Paris initiierten internationalen Strassenkongresse boten dafür eine wichtige Plattform. Aus diesen Veranstaltungen ging die Association internationale permanente des congrès de la route hervor, die sich aus offiziellen Delegierten einzelner Länder sowie aus privaten Mitgliedern zusammensetzte.<sup>11</sup> Die Vereinigung hatte zum Ziel, die Entwicklung des Strassenbaus zum institutionalisierten, länderübergreifenden Gegenstand zu machen: «[...] pour justifier la réunion d'un Congrès International, ayant pour objet de grouper et de comparer les efforts faits dans les différents pays pour aménager les routes en vue des nouveaux modes de locomotion.»<sup>12</sup> Beim ersten Kongress 1908 in Paris waren Vertreter des Automobil-Clubs der Schweiz (ACS) und Ingenieure verschiede-

ner Städte angereist, ab dem zweiten und dem dritten Strassenkongress 1910 in Brüssel und 1913 in London wurden dann Oberbauinspektoren als offizielle Schweizer Delegierte entsandt.<sup>13</sup> Nach der Zäsur des Ersten Weltkriegs organisierte alle drei bis vier Jahre ein anderes Mitgliedsland die Durchführung. 1928 bezeugte eine Mitteilung in der *Schweizerischen Zeitschrift für Strassenwesen* die Weiterentwicklung der Kongresse seit der Wiederaufnahme nach dem Ersten Weltkrieg und die Ausdehnung «der Mitgliedschaft auf alle fünf Erdteile».<sup>14</sup> Der jeweilige Inhalt bestand in einer Auswahl an technischen Fragen, zu denen die Teilnehmer der verschiedenen Länder ihre Konzepte, Herangehensweisen und Umsetzungen präsentierten.<sup>15</sup> Gemeinsame Exkursionen, Ausstellungen und gesellige Anlässe waren zudem wichtige Programmpunkte. Die Kongresse präsentierten ein für die Epoche exemplarisches Bestreben, technische Netzwerke vermeintlich unabhängig von politischen Verhältnissen international zu fördern.<sup>16</sup> Die *Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen*<sup>17</sup> wurde von der Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner (VSS)<sup>18</sup> herausgegeben. Seit ihrer Gründung im Jahr 1913 agierte sie als Institution, die den Austausch und die Vernetzung in technischen Belangen des Strassenbaus auf kantonsübergreifender Ebene stärkte.<sup>19</sup> Die Mitglieder stammten zu Beginn vorwiegend aus städtischen und kantonalen Strassenbauverwaltungen wie auch dem eidgenössischen Oberbauinspektorat. Organisatorische und beratende Tätigkeiten auf kommunaler und nationaler Stufe positionierten die VSS als regierungnahe Instanz und als Expertennetzwerk, das für die politischen Aushandlungen wichtiges Fachwissen zum Entscheidungsprozess beisteuerte und damit als eine *epistemic community* agierte.<sup>20</sup> Die Mitglieder solcher Wissensgemeinschaften sind einflussreiche Akteure, wenn Entscheidungsträger ihre Gutachten einholen und ihnen dadurch Verantwortung übertragen. Infolgedessen hatten die fachlich-neutral vermittelten Beurteilungen der VSS eine Wirkungsmacht auf die weiteren politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen der alpinen Strassenverkehrslandschaft. Seit Anbeginn organisierte die VSS Studienreisen ins Ausland und förderte den grenzüberschreitenden Austausch mittels Zeitschriftenbeiträgen und Einladungen zu Referaten. So sollte ein aus ihren Rängen organisierter Vortragszyklus im Jahr 1933 Gelegenheit bieten, «sich aus berufenem Munde über die zurzeit gebräuchlichen Bauverfahren des In- und Auslandes orientieren zu lassen».<sup>21</sup> Dafür wurden «anerkannte Fachleute unseres Landes und aus unseren Nachbarstaaten» eingeladen, damit die Veranstaltung «wertvolle Aufklärung bringen möge».<sup>22</sup>

## Die Angst vor der Umfahrung

«Der Revolutionär ist das Auto. Ihm müssen wir buchstäblich den Weg bereiten, soll das Wort von der Schweiz als dem ‹klassischen Reiseland› nicht einen euphemistischen Beigeschmack erhalten. Daran gibt's nichts zu deuteln, dass wir mit allen Mitteln danach trachten müssen, uns die Rolle der Drehscheibe des internationalen Automobilverkehrs auch für die Zukunft zu erhalten.»<sup>23</sup> Das Zitat stammt aus einem Beitrag im Magazin des ACS von 1934, der inmitten der Lancierung der «Alpenstrassen-Initiative» erschien und eine für diese Zeit exemplarische Überschrift hatte: «Wir und die anderen». Die Alpenstrassen-Initiative hatte das Ziel, die Modernisierung der Strassen für den motorisierten Verkehr zu einem nationalen Traktandum zu machen und die Verantwortung für die Organisation wie auch Finanzierung dafür auf Bundesebene zu verankern. Wie der Name besagt, wurde die Initiative am Motiv der alpinen Routen ausgerichtet, um die es primär auch ging. Jedoch wurde mit dem Beisatz «und deren Zufahrtsstrassen» die Möglichkeit eingeräumt, bis ins Flachland reichende Zubringerrouen zu integrieren. So wurde sie von den Initianten «zu einer Kundgebung des ganzen Landes», zur «gesamtschweizerischen Sache» emporgehoben.<sup>24</sup> Dabei avancierte ein internationales Szenario zum stärksten Argument: Die Gefahr, dass die Schweiz umfahren würde, wenn sie mit dem Ausbau der Strassen in den benachbarten Alpenstaaten nicht mithielt, sollte gebannt werden. Gemäss den zeitgenössischen Förderern des Automobiltourismus konnte der historisch etablierte Status der Schweiz als alpiner Sehnsuchtsort nur in Kombination mit zukunftsgerichteter Motorisierung aufrechterhalten werden. Die Möglichkeit des «Ausgelassenwerdens» stand in den 1930er-Jahren dem eigenen Verständnis als internationale Verkehrsdrehscheibe diametral gegenüber und wurde damit zu einem subversiven Konternarrativ. Die Umfahrungsangst war nicht neu und wurde in der Entwicklung des Verkehrsnetzes nicht zum letzten Mal beschworen, was auf ihre Wirkungsmacht verweist. Als Argument kam das Szenario schon in Zeiten des Chausseenbaus im 18. und 19. Jahrhundert zum Zug, in den 1920er-Jahren dann in der Kontroverse um das Automobilverbot in den Bergkantonen und auch noch im Rahmen des Autobahnbaus während der 1960er-Jahre.<sup>25</sup>

Im Frühsommer 1934 wurde die Initiative mit total 147 830 gültigen Unterschriften eingereicht.<sup>26</sup> Graubünden lieferte mit 14 249 Unterschriften nach Bern (29 906) und Zürich (25 611) den dritthöchsten Anteil. Im Initiativkomitee waren neben den leitenden Vertretern des ACS auch solche des Touring-Clubs der Schweiz und verschiedener Organisationen der Kraftwagenindustrie und des Fremdenverkehrs vertreten, wie der Schweizerische Hotelier-Verein, der Schweizerische Fremdenverkehrsverband und der Schweizer Alpen-Club.

Federführend bei der Initiative waren für die Motorisierung politisierende Mitglieder des Schweizerischen Autostrassen-Vereins (SAV). 1927 wurde dieser unter dem Namen «Verein Autostrasse Basel-italienische Grenze», gegründet.<sup>27</sup> Der Name verweist auf den angestrebten Ausbau der Nord-Süd-Achse und den international ausgerichteten Entstehungsgrund: Der Verein unterstützte das Vorhaben die deutschen Hansestädte und Frankfurt am Main über Basel mit dem italienischen Autostrassennetz zu verbinden, wofür 1926 in Frankfurt am Main die Studiengesellschaft HaFraBa gegründet wurde.<sup>28</sup> Da dieses Vorhaben aufgrund der politischen Entwicklungen in Deutschland und Italien nicht zustande kam, wurde der Name in «Schweizerischer Autostrassen-Verein» verändert. Das Hauptanliegen aber, ein international verbundenes Netz von Durchgangsrouten zu realisieren, blieb.<sup>29</sup>

Die VSS war ebenfalls im Komitee der Alpenstrassen-Initiative vertreten, legte in ihrer Argumentation den Fokus aber auf den Ausbau der Alpenstrassen und nicht wie der SAV auf eine automobil-zentrierte Modernisierung der bis ins Mittelland reichenden Routen. Die Vereinigung der Strassenfachmänner wollte letztlich ihre Dienste als regierungsberatende Organisation, die allen Verkehrsteilnehmer\*innen gerecht werden musste, nicht unterminieren.

Bundesrat und Parlament antworteten mit einem Gegenvorschlag.<sup>30</sup> Dieser stellte eine Subventionierung von jährlich bis zu sieben Millionen Franken während zehn Jahren in Aussicht beziehungsweise maximal zwei Drittel der tatsächlichen Ausbaukosten. Die Ausführung der Arbeiten und der Unterhalt der Strassen blieben aber wie bis anhin in der Verantwortung der Bergkantone. Zentraler Streitpunkt des Gegenvorschlags war die Aufbringung der Mittel, die anstatt durch die generellen Steuereinnahmen über einen neuen Zuschlag zum Benzinzoll finanziert werden sollte und somit ganz zu Lasten der Automobilist\*innen<sup>31</sup> ging.<sup>32</sup> Aufseiten der Initianten wurde dies – als letztlich kleineres Übel gegenüber einer potenziellen Ablehnung durch das Stimmvolk – widerwillig akzeptiert, worauf sie die Initiative zurückzogen.<sup>33</sup>

## **Grenzüberschreitende Impulse für die nationale Verkehrslandschaft**

«Landschaftliche Reize allein reichen jedoch heute nicht mehr aus, um den Automobilverkehr zu locken. Gute Strassen schon weit eher. Ein Maximum an Effekt aber muss sich aus einer Verbindung beider herausholen lassen: moderne Strasse in schöner Landschaft. Für unsern Teil sind wir noch ein hübsches Stück von diesem Idealzustand entfernt. Zwar haben wir als ein Stück unveräusserlichen Gutes unsere Berge, Seen und Täler. Sie werben ebenso mächtig wie stumm und unaufdringlich für uns.»<sup>34</sup>



Im Zuge der politischen Debatten um die Alpenstrassen-Initiative wurde auf bautechnischer Ebene verhandelt, wie das «unveräusserliche Gut» der Alpenlandschaft durch den Ausbau der Strassen dem motorisierten Verkehr am besten zugänglich gemacht werden könnte.

Bereits 1927 hatte die VSS aus ihren Rängen eine Alpenstrassenkommission gebildet, deren erster Präsident der Bündner Oberingenieur Johann Solca war – eine prominente Stimme im alpinen Strassenbau.<sup>35</sup> Die VSS hatte von der Landesregierung die Aufgabe erhalten, ein Ausbauprogramm aufzustellen und Baunormen zu erarbeiten, die dem alpinen Strassenbau – und damit der alpinen Strassenverkehrslandschaft – einen national einheitlichen Charakter verleihen sollten.

Der siebte Internationale Strassenkongress 1934 in München fand unter der Leitung des Generalinspektors für das deutsche Strassenwesen, Ingenieur Fritz Todt,<sup>36</sup> statt. Die Verbindung von Strasse und erschlossener, damit gleichsam inszenierter Landschaft war während der Projektierung der deutschen Autobahnen ein wichtiges Element auf der politischen Agenda des nationalsozialistischen Regimes.<sup>37</sup> So präsentierte die Kongressleitung das ein Jahr zuvor angelaufene NS-Bauprojekt der Reichsautobahnen anhand von Besuchen ausgewählter Baustellen, über die auch die schweizerischen Strassenbauorganisationen in ihren Magazinen berichteten.<sup>38</sup> Diese Art der kommentierten Rezeption des Baus ausländischer Strassen beeinflusste wiederum die Gestaltungsfragen in der Schweiz. Das dokumentiert eine Reihe von Beiträgen von Theo Gubler und Andreas Sutter im Magazin des ACS 1936. In einem ersten Beitrag formulierte der Präsident der ACS-Verkehrskommission und SAV-Vorstandsmitglied Theo Gubler aus der Perspektive des Automobilisten verschiedene gestalterische Forderungen an den Ausbau der Alpenstrassen.<sup>39</sup> Dabei verglich er die Situation in der Schweiz mit Deutschland und anderen umliegenden Ländern.

Als in Sachen Oberflächengestaltung (Umsetzung der Staubfreiheit), Gleitsicherheit und Dauerhaftigkeit vorteilhaft empfahl er neben dem Kleinpflaster den damals als zukunftsträchtiges Baumaterial bewerteten Beton dringend. Das VSS-Mitglied Andreas Sutter, Obergeringenieur Graubündens und Solcas Nachfolger in dieser Position, antwortete im gleichen Magazin einige Nummern später, indem er Gublers Punkte vom Standpunkt des Strassenbauers kommentierte. Beim Thema Dauerhaftigkeit griff er den Vergleich mit Deutschland auf, um seine Argumentation, dass die landschaftlich spezifische Topografie der Schweizer Alpen im Strassenbau berücksichtigt werden müsse, hervorzuheben: «Als beste Belagsart gilt auch für mich die Betonstrasse und Kleinpflasterstrasse. Der hohe Preis derselben aber macht es unmöglich, überall, namentlich bei der grossen Ausdehnung der Gebirgsstrassen, diese Belagsart auf Hunderten von Kilometern anzuwenden. Dass bei den deutschen

Abb. 1: Titelbild der ACS-Revue. Offizielles Organ des Automobil-Clubs der Schweiz / Organe officiel de l'Automobile-Club de Suisse II (1936).



Autobahnen beinahe ausschliesslich Betonbeläge zur Ausführung gelangen, beweist, dass man in Deutschland die genannte Beurteilung ebenfalls teilt. [...] Der Verkehr auf den Alpenstrassen hingegen ist ganz bedeutend geringer [...]. Eine billigere Ausführungsweise der Strassenbefestigung in Form von bituminösen Belägen dürfte deshalb wohl anzustreben sein.»<sup>40</sup> Gubler reagierte seinerseits auf Sutters Beitrag. Er untermauerte seine Forderungen aus der Sicht der Strassenbenützer, die «den Strassenbau mit wahrhaftig nicht geringen Opfern finanzieren», und registrierte «mit Befriedigung und Vergnügen [...], dass Herr Oberingenieur Sutter zum Schlusse kommt, dass unsere Wünsche fast restlos den Auffassungen der Strassenbauer entsprechen».<sup>41</sup> Sutters Position wiederum spiegelt die Haltung des Pragmatikers, der mit Blick auf die Bilanz von Kosten und Nutzen argumentiert.



## Das Gutachten eines «unbeeinflussten» Fachmanns

Ein prominentes Strassenbauwerk, das parallel zu den Ausbauverhandlungen der helvetischen Alpenstrassen errichtet wurde, war die österreichische Grossglockner-Hochalpenstrasse.<sup>42</sup> Sie wurde als nationales Prestigeprojekt zwischen 1930 und 1935 erbaut und verband über 48 Kilometer und zwei Pässe die österreichischen Bundesländer Salzburg und Kärnten. Ihr Name ist abgeleitet vom höchsten Berg der österreichischen Alpen, dem Grossglockner. Die Strasse wurde zum Paradebeispiel für die drohende Umfahrungsgefahr, wie sie in der Polemik um die Alpenstrassen-Initiative artikuliert wurde, und war entsprechend präsent in den schweizerischen Fachmedien. In einem offenen Brief warnte der Präsident des SAV, Gustav Wenk, zusätzlich vor einem Rückgang des landeseigenen Automobilismus, der die in der Schweiz nicht vorhandenen Qualitäten der alpinen Infrastruktur nun in Österreich aufsuche.<sup>43</sup> Ein von Gubler verfasster Bericht «Die Großglocknerstraße. 1935 die Rivalin unserer Hochalpenstrassen», schrieb ihr bautechnische Einzigartigkeit zu.<sup>44</sup> Das als Gesamtensemble mit Rast- und Übernachtungsinfrastrukturen entworfene Bauprojekt regte auch die Auseinandersetzung über gestalterische Aspekte des alpinen Strassenbaus an.

Ein Austausch um das zentrale Mittelstück der Strecke ging aber in die andere Richtung: Der leitende Ingenieur Franz Wallack holte für die Bestimmung des Verlaufs der Scheitelroute die Einschätzung des Schweizers Johann Solca ein. Wallack war in Entwurf und Bauleitung der Kopf des Unternehmens, musste aber gestalterische Entscheidungen mit dem Landeshauptmann von Salzburg, Franz Rehrl, aushandeln. Wallacks bevorzugte Linie war eine bis auf 2506 Meter über Meer reichende, möglichst offen geführte Strecke über das Hochtorn. Rehrl dagegen befand eine alternative Linienvariante über die Pfandlscharte, die auf der Scheitelstrecke einen zweieinhalb Kilometer langen Tunnel beinhaltete, wirtschaftlich und bautechnisch besser.<sup>45</sup> Daher sollte ein «unbeeinflusster Fachmann, ein Ausländer»,<sup>46</sup> die Varianten eingehend überprüfen: «Im echtsten Schwyzer Dütsch sagte er dann, daß man für die Touristenstraße nie das lange Loch des Pfandlschartentunnels bauen dürfe, wenn die Möglichkeit bestünde, mit wesentlich niedrigeren Kosten einen ebenso lang fahrbaren, offenen Straßenübergang auszubauen. Zum mindesten würde man sich in der Schweiz von diesem Gedankengang leiten lassen.»<sup>47</sup> Nach der Besichtigung vor Ort riet Solca aufgrund der hohen Baukosten von Rehrls Vorschlag ab und meinte, «dass der Ausbau der Hochtornlinie vor ihr unstreitig den Vorzug verdiene».<sup>48</sup> Wallack hielt Solca für einen «prominenten Fachmann im Gebirgsstraßenbau»,<sup>49</sup> der, aus dem benachbarten Alpenstaat Schweiz stammend, über die Expertise für eine vertrauenswürdige Analyse verfüge. In der Position des Ausländers attestierte ihm Wallack das Vermögen, das bautechnische Unterfangen unabhängig zu beurteilen. Dem-

entsprechend beschrieb er Solcas Argumentation als basierend auf technischem und ökonomischem Ermessen gepaart mit einem Bewusstsein für die ästhetische Qualität der Landschaftserfahrung.

## Fazit

Die wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen der 1930er-Jahre stärkten die Staatsgrenze als mentale Trennlinie im internationalen Wettbewerb und förderten in fachlich-technischen Netzwerken gleichzeitig den transnationalen Austausch.<sup>50</sup> In der Debatte um die Gestaltung der alpinen Strassenverkehrslandschaft wurde die Grenze dabei zu einer doppeldeutigen Vergleichsreferenz, je nach Argumentationsperspektive. Wirtschaftspolitisch wurde sie in der rhetorischen Beschwörung der Umfahrungsangst bei Gubler und Wenk zur Schwelle, die zu verhindern drohte, dass Profit und nationales Prestige erhalten blieben. Fachliche Instanzen des Strassenbaus wie Sutter und Solca dagegen beriefen sich auf die Grenze als Bezugslinie des Vergleichs, um ihre bautechnischen Erkenntnisse unter Berücksichtigung der spezifischen landschaftlichen Besonderheiten zu untermauern. Mit ihrer Mitgliedschaft in der VSS waren sie Teil einer *epistemic community* und formten in ihrer beratenden Funktion die Interessensausrichtungen der betroffenen Entscheidungsinstanzen mit.

In der Episode der transnationalen Interaktion von Solca und Wallack spiegelt sich der Ausdruck «Grenzen trennen, Strassen verbinden» insofern beispielhaft, als der Österreicher sich vom Schweizer Kollegen in seinem Ermessen bestätigt fand. Ob er ihn als ebenbürtigen Fachmann gewürdigt hätte, wäre Solcas Urteil zugunsten der anderen Route ausgefallen, lässt diese Geschichte offen. Das Einholen des Gutachtens unterstreicht aber die Überzeugung, dass die professionelle Expertise eines Alpenstrassenbauers als verbindendes Element letztlich wichtiger sei als das trennende Element der Nationalität. Gleichzeitig bestand der Vorteil des Kontakts darin, dass vom «Ausländer» ein vermeintlich unabhängiges Urteil eingeholt werden konnte. Dies obwohl insbesondere die Grossglockner-Strasse in der Schweiz zur «Rivalin unserer Hochalpenstrassen» stilisiert wurde. Der geteilte Impetus, es in der Gestaltung der alpinen Verkehrslandschaft auf ein wirkungsvolles Reiseerlebnis anzulegen, vermochte als eine Spielart transnationaler Impulse auf Bauprojekte mit internationaler Strahlkraft zu wirken. Die Grenze brachte zuweilen kontroverse Dynamiken in Gang, als Katalysator für den fachlichen Austausch wie auch als Richtlinie, diese Transfers optimal für die eigene Nation einzusetzen.

## Résumé

### «Les frontières divisent, les routes unissent.» Le discours sur l'aménagement du paysage routier alpin dans les années 1930. Entre échanges transnationaux et concurrence internationale

Dans l'entre-deux-guerres, alors que les destinations touristiques alpines suisses étaient une réalité déjà bien établie, l'aménagement technique des routes pour répondre à la motorisation croissante s'accompagnait d'un discours tourné vers l'avenir. La question de savoir si et comment le réseau routier devait être adapté à cette nouvelle forme de mobilité a suscité, dans les milieux spécialisés, un vif débat, dont les enjeux ont été influencés par la crise économique de la fin des années 1920 et par les développements politiques qui ont conduit à la Seconde Guerre mondiale à partir de 1939. La frontière devient alors une ligne d'orientation dans un champ de référence international pour déterminer sa propre position. «Les frontières divisent, les routes unissent», c'est ainsi que le *Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen* reprenait, en 1934, les mots du représentant de Bavière au VII<sup>e</sup> Congrès international de la route.

Le présent article aborde deux dynamiques transfrontalières nées de motifs opposés dans les années 1930. D'une part, dans le contexte de la crise économique, la frontière devient un marqueur dans la compétition entre les États alpins: il s'agissait d'attirer le tourisme motorisé vers son propre pays grâce à un ensemble de routes traversant des paysages alpins des plus attractifs. D'autre part, la ligne de démarcation nationale s'est révélée perméable au discours professionnel dans le domaine de la construction routière, où les échanges transnationaux ont été institutionnellement encouragés. La volonté partagée d'aménager le paysage routier alpin, en vue d'offrir une expérience de voyage agréable, a même pu stimuler des projets de construction de portée internationale.

(Traduction: Sabine Citron)

## Anmerkungen

- 1 Der vorliegende Beitrag steht im Zusammenhang mit meiner Dissertation am Institut für Landschaft und Urbane Studien der ETH Zürich zur Wirkungsmacht der alpinen Landschaft im Gestaltungsdiskurs um die Schweizer Alpenstrassen während der 1930er-Jahre.
- 2 Vgl. Hans-Ulrich Schiedt, «Entstehung der Verkehrslandschaft», in Jon Mathieu et al. (Hg.), *Geschichte der Landschaft in der Schweiz*, Zürich 2016, 159–174.
- 3 Vgl. Hans-Ulrich Schiedt, «Landschaft und Verkehrswege», *Wege und Geschichte / Les chemins et l'histoire / Strade e storia* 1 (2021), 4–8; Thomas Zeller, *Consuming Landscapes. What We See When We Drive and Why It Matters*, Baltimore 2022; Brita Brenna et al. (Hg.), *Routes, Roads and Landscapes*, Farnham 2011; Christof Mauch, Thomas Zeller (Hg.), *The World beyond the Windshield. Roads and Landscapes in the United States and Europe*, Athens 2008; Daniel Speich, «Alpenblick mit Geländer. Technisch hergestellte Landschaftserlebnisse in der Moderne», in David Gugerli, Barbara Orland (Hg.), *Ganz normale Bilder. Historische Beiträge zur visuellen*

- Herstellung von Selbstverständlichkeit* (Interferenzen Bd. 2), Zürich 2002, 47–66; Laurent Tissot, «D'une Suisse aimée à la Suisse aimante. Tourisme, transport et mobilité dans l'historiographie économique de la Suisse aux 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles», *traverse* 17/1 (2010), 156–170; Dirk van Laak, *Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft. Geschichte und Zukunft der Infrastruktur*, Frankfurt am Main 2018; Stanislaus von Moos, «Die schöne Strasse in der schönen Landschaft», in ders. (Hg.), *Industrieästhetik*, Zürich 1992, 117–121.
- 4 Siehe die Publikationsserie «*Als regne es hier nie ...*», hg. von Susanne Bieri, Graphische Sammlung Schweizerische Landesbibliothek, Basel 2003.
  - 5 Die erstarkende Motorisierung und der daran gekoppelte Ausbau der Strasseninfrastruktur hatten auch eine Konkurrenz von Strasse und Schiene zur Folge. Inwieweit transnationale Dynamiken in die Wechselwirkung der beiden Verkehrssysteme wirkten, wäre eine valable Forschungsfrage, die ebenso Quellenarbeit aus dem Eisenbahnbau bedingt. Aus Gründen des Umfangs konzentriert sich dieser Beitrag auf Akteure aus dem Strassenbau.
  - 6 Vgl. Hans-Ulrich Schiedt, «Der Ausbau der Hauptstrassen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts», *Wege und Geschichte / Les chemins et l'histoire / Strade e storia* 1 (2004), 12–23.
  - 7 Vgl. Dirk van Laak, «Verkehr und Infrastruktur in der Zeit der beiden Weltkriege», in Ralf Roth (Hg.), *Neue Wege in ein neues Europa. Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert*, Frankfurt am Main 2009, 141–155.
  - 8 Vgl. Gijs Mom, «Decentering Highways. European National Road Network Planning from a Transnational Perspective», in Hans-Liudger Dienel, Hans-Ulrich Schiedt (Hg.), *Die moderne Strasse. Planung, Bau und Verkehr vom 18. bis zum 20. Jahrhundert*, Frankfurt am Main 2010, 77–100; Christoph Maria Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Wien 2002; Frank Schipper, *Driving Europe. Building Europe on Roads in the Twentieth Century*, Amsterdam 2008, 121–157; Johan Schot, Vincent Lagendijk, «Technocratic Internationalism in the Interwar Years. Building Europe on Motorways and Electricity Networks», *Journal of Modern European History / Zeitschrift für moderne europäische Geschichte / Revue d'histoire européenne contemporaine* 6/2 (2008), 196–217; Catherine Bertho Lavenir, «La route saisie par l'automobile, 1895–1920», *traverse* 6/2 (1999), 109–124.
  - 9 Als Quellen herangezogen wurden primär die Fachmagazine, Monografien und Archivmaterialien dreier massgeblich am Diskurs beteiligter Institutionen, der beiden Strassenbauorganisationen Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner (VSS) und Schweizerischer Autostrassen-Verein (SAV) sowie eines zentralen Vertreters der Automobilist\*innen, des Automobil-Clubs der Schweiz (ACS).
  - 10 E. Schuler, «Vom VII. Internat. Strassenkongress in München. Kongressverhandlungen, Schlussfolgerungen, wie sie aus den Kongressverhandlungen hervor gegangen sind», *Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen / Revue suisse de la route* 20/20 (1934), 262.
  - 11 Association internationale permanente des congrès de la route, I<sup>er</sup> Congrès international de la Route – Paris 1908. *Compte rendu des travaux du congrès*, Paris 1909, V–XIII.
  - 12 Ebd., V.
  - 13 Vgl. Madeleine Herren, *Hintertüren zur Macht. Internationalismus und modernisierungsorientierte Aussenpolitik in Belgien, der Schweiz und den USA 1865–1914*, Berlin 2014, 318–320.
  - 14 s. n., «Internationaler ständiger Verband für Strassenkongresse», *Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen / Revue suisse de la route* 14/11 (1928), 133.
  - 15 Internationaler Ständiger Verband der Strassenkongresse, VII. Kongress München 1934. *Bericht über den Verlauf des Kongresses*, München 1934, 79 f.
  - 16 Vgl. Schot/Lagendijk (wie Anm. 8), 196–217.
  - 17 Die *Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen / Revue suisse de la route* erschien ab 1936 unter dem Titel *Strasse und Verkehr / La route et la circulation routière*.
  - 18 Als ab den 1970er-Jahren auch Frauen beitreten konnten, wurde die VSS 1975 zur Vereinigung schweizerischer Strassenfachleute und ab 1987 zum Verband. VSS blieb aber stets das offizielle Kürzel. Vgl. Hans-Ulrich Schiedt, *VSS Chronik, 1913–2013. 100 Jahre in Diensten des*

- Strassen- und Verkehrswesens in der Schweiz / VSS chronique, 1913–2013. 100 ans au service de la route et des transports en Suisse*, Zürich 2013, 130, 142.
- 19 Schiedt (wie Anm. 18), 7 f.
- 20 Vgl. Peter Haas, «Epistemic Communities and International Policy Coordination», *International Organization* 46/1 (1992), 1–35; Bruce E. Seely, «An Overview Essay. Roads in Comparative Perspective», in Laurent Tissot, Gijs Mom (Hg.), *Road History. Planning, Building and Use*, Neuchâtel 2007, 13–31.
- 21 E. Ammann, «Unser Vortragszyklus über Strassenbau und Strassenverkehr», *Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen / Revue suisse de la route* 19/6 (1933), 58.
- 22 Ebd.
- 23 s. n., «Wir und die anderen. Zur Initiative für den Ausbau der schweizerischen Alpenstrassen», *A. C. S.-Revue. Offizielles Organ des Automobil-Club der Schweiz / Organe officiel de l'Automobil-Club de Suisse* 1/7 (1934), 9.
- 24 Ebd., 11.
- 25 Vgl. Hans-Ulrich Schiedt, «Chauseen und Kunststrassen. Der Bau der Hauptstrassen zwischen 1740 und 1910», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte/Revue suisse d'histoire / Rivista storica svizzera* 56/1 (2006), 13–21; Theo Gubler, *Der Kampf um die Strasse*, Bern 1953, 46–86; Thomas Buomberger, «Die Nationalstrasse als Flussbett», in Jürg Albrecht, Bruno Maurer, Georg Kohler (Hg.), *Expansion der Moderne. Wirtschaftswunder – Kalter Krieg – Avantgarde – Populärkultur*, Zürich 2010, 219–234, hier 224 f.
- 26 «Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über das Volksbegehren betreffend den Ausbau der Alpenstrassen und deren Zufahrtsstrassen (Art. 23ter der Bundesverfassung). (Vom 12. Juni 1934)», *Bundesblatt* 1934, Bd. 2, 503.
- 27 Max Greiner, «Schweizerischer Autostrassenverein. Gründung – Tätigkeit – Ziel», *Auf Schweizer Alpenstrassen / Sur les routes alpestres suisses* 6 (1932), 68–80.
- 28 Vgl. Reiner Ruppmann, *Schrittmacher des Autobahnzeitalters. Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet*, Darmstadt 2011, 161–200.
- 29 Vgl. Bern Kreuzer, «Vorausseilende Angebotsplanung und Raumerschliessung. Die Vor- und Frühgeschichte der österreichischen Autobahnen im internationalen Kontext» in Hans-Liudger Diemel, Hans-Ulrich Schiedt (Hg.), *Die moderne Strasse. Planung, Bau und Verkehr vom 18. bis zum 20. Jahrhundert*, Frankfurt am Main, 2010, 171–202; Ingrid Heckmann-Strohkark, «Der Traum von einer europäischen Gemeinschaft. Die Internationalen Autobahnkongresse 1931 und 1932», in Martin Heller, Andreas Volk, Meret Ernst (Hg.), *Die Schweizer Autobahn*, Zürich 1999, 32–45.
- 30 «Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über das Volksbegehren betreffend den Ausbau der Alpenstrassen und deren Zufahrtsstrassen (Art. 23ter der Bundesverfassung). (Vom 26. Februar 1935)», *Bundesblatt* 1935, Bd. 1, 250–260.
- 31 Auf dem Fahrersitz sassen in der besprochenen Zeitepoche in der Mehrheit Automobilisten. Es gab aber auch Frauen am Steuer: Laurent Tissot, «Femmes, automobilisme et égalité en Suisse dans la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle», *Wege und Geschichte / Les chemins et l'histoire / Strade e storia* 2 (2021), 33–36; Isabelle Fehlmann, «Die Dame am Steuer – ein Sinnbild unserer Zeit», *Wege und Geschichte / Les chemins et l'histoire / Strade e storia* 2 (2021), 37–40.
- 32 Vgl. Christoph Maria Merki, «Der Treibstoffzoll aus historischer Sicht. Von der Finanzquelle des Bundes zum Motor des Strassenbaus», in Christian Pfister (Hg.), *Das 1950er Syndrom. Der Weg in die Konsumgesellschaft*, Bern 1996, 311–332.
- 33 Theo Gubler, «Das Schicksal der Alpenstrassen-Initiative», *Die Autostrasse / L'Autoroute / L'Autostrada. Mitteilungsblatt des Schweizerischen Autostrassen-Vereins / Organe officiel de la société suisse des routes d'automobiles* 5/3 (1936), 33–36.
- 34 Wir und die anderen (wie Anm. 23), 9.
- 35 VSS-Vorstandssitzung vom 28. 4. 1927, Protokoll Nr. 79, Archiv des VSS, Zürich; E. Schuler, «Nekrologe Johann Solca, alt Oberingenieur des Kantons Graubünden», *Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen / Revue suisse de la route* 20/15 (1934), 163.



- 36 Vgl. Ruppmann (wie Anm. 28), 218–226.
- 37 Vgl. Thomas Zeller, «Aneignung. Landschaft und Autobahn bis 1945», in ders., *Strasse, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990*, Frankfurt am Main 2002, 41–209.
- 38 Erwin Thomann, «Die Exkursion vom 6. September», *Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen / Revue suisse de la route* 20/19 (1934), 241–245; A. von Steiger, «Der VII. Internationale Strassenkongress München 1934», *Die Autostrasse / L'Autoroute / L'Autostrada. Mitteilungsblatt des Schweizerischen Autostrassen-Vereins / Organe officiel de la société suisse des routes d'automobiles* 3/11 (1934), 133–135.
- 39 Theo Gubler, «Wie sollen die Strassen ausgebaut werden?» *A. C. S.-Revue. Offizielles Organ des Automobil-Club der Schweiz / Organe officiel de l'Automobil-Club de Suisse* 3/11 (1936), 7–12.
- 40 A. Sutter, «Zum Kapitel Alpenstrassenausbau», *A. C. S.-Revue. Offizielles Organ des Automobil-Club der Schweiz / Organe officiel de l'Automobil-Club de Suisse* 3/17 (1936), 19.
- 41 Theo Gubler, «Zum Kapitel Alpenstrassenausbau», *A. C. S.-Revue. Offizielles Organ des Automobil-Club der Schweiz / Organe officiel de l'Automobil-Club de Suisse* 3/19 (1936), 20.
- 42 Vgl. Georg Riegele, «Die Grossglockner Hochalpenstrasse. Die Geschichte ihres Baus», in Johannes Hörl, Dietmar Schöndorfer (Hg.), *Die Grossglockner Hochalpenstrasse. Erbe und Auftrag*, Wien 2015, 75–100.
- 43 Gustav Wenk, «An die Mitglieder der Eidgenössischen Räte», abgedruckt in: Theo Gubler, «Der S. A. V. zum Ausbau der Alpenstrassen», *Die Autostrasse / L'Autoroute / L'Autostrada. Mitteilungsblatt des Schweizerischen Autostrassen-Vereins / Organe officiel de la société suisse des routes d'automobiles*, 5/5 (1936), 22; weiter exemplarisch H. R. Schmid, «Die Grossglocknerstrasse und der Fremdenverkehr» *Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen / Revue suisse de la route* 20/4 (1934), 49–52; «Oesterreichs Strassenbauten gewidmete Sondernummer», *Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen / Revue suisse de la route* 21/23 (1935), 381–402.
- 44 Theo Gubler, «Die Grossglocknerstrasse. 1935 die Rivalin unserer Hochalpenstrassen», *Die Autostrasse / L'Autoroute / L'Autostrada. Mitteilungsblatt des Schweizerischen Autostrassen-Vereins / Organe officiel de la société suisse des routes d'automobiles*, 4/2 (1935), 15–17.
- 45 Franz Wallack, *Die Grossglockner-Hochalpenstrasse. Die Geschichte ihres Baues*, Wien 1949, 121–131.
- 46 Ebd., 151.
- 47 Ebd., 153.
- 48 Ebd., 154.
- 49 Ebd., 153.
- 50 Vgl. Christian Jansen, Henning Borggräfe, *Nation – Nationalität – Nationalismus*, Frankfurt am Main 2020, 144–148; Hansjörg Siegenthaler, «Supernationalität, Nationalismus und regionale Autonomie. Erfahrungen des schweizerischen Bundesstaates – Perspektiven der europäischen Gemeinschaft», *traverse* 1/3 (1994), 117–142.