

MIT DER GÜTERSTRASSE ZUM TOURISMUS

Vor 50 Jahren wurde in Giswil zur Erschliessung von Heimwesen, Alpen und Waldungen die Kleinteilerbergstrasse gebaut. Damit wurde es auch möglich, dass auf der Mörlialp der Tourismus Wurzeln fassen konnte.

Zahlreiche Heimwesen im westlichen Teil des Kleinteilerberges hatten bis zum Beginn der Sechziger Jahre noch keine Zufahrtsstrasse. Das war ein Zustand, den man sich heute kaum mehr vorstellen könnte. Güter für den täglichen Gebrauch oder auch für den Bauernbetrieb wurden über einen notdürftigen Karrweg herbei geschleppt und das Vieh musste über die Grundstücke der Nachbarn getrieben

werden. Selbst wenn jemand medizinische Hilfe brauchte, war man auf den Fussmarsch angewiesen. Theodor Abächerli vom Heimwesen Schwandacher kann sich noch gut daran erinnern, wie die Benützung dieser alten Fuss- und Viehfahrtswegrechte nicht immer zur Freude unter den Nachbarn beigetragen hat. Eine mit Fahrzeugen befahrbare Strasse gab es damals nur im östlichen Teil des Kleinteilerberges. Diese steile Naturstrasse mit Steigungen bis zu 30 Prozent diente auch der Erschliessung der vielen Alpen, wo gesamthaft über 1000 Stück Rindvieh gesömmert werden. Die Alpauf- und Alpaufahrten waren dabei jeweils für Tiere und Menschen mit Strapazen verbun-

den. Schwierigkeiten gab es auf dieser Strasse auch mit Materialtransporten. Der Sarner Alois Seiler erinnert sich noch daran, wie in den Fünfziger Jahren das Material für den Kapellenneubau auf der Alp Iwi, die der Korporation Freiteil gehört, nur mit viel Mühe hinauf transportiert werden konnte.

Strassen für die Landesverteidigung

Während dem zweiten Weltkrieg, in den Jahren 1939 bis 1945, zeigte die Eidgenossenschaft ein grosses Interesse daran, zur Sicherung des Alpenreduits das Gebiet Kleinteilerberg und Mörlialp bis hin zur Kantonsgrenze Luzern/Obwalden mit einer Strasse zu er-

schliessen und sie gab dazu auch eine entsprechende Zusicherung. Das Militär erstellte dann, zeitweise mit Baufirmen oder auch mit internierten Polen oder Russen, das Teilstück von der Luzerner Kantonsgrenze zur Mörlialp und auch ein kurzes Teilstück im Giswiler Talboden vom Pfedli bis Mülibach. Damit waren von der Gesamtlänge von rund 17 Kilometern aber erst rund 8 Kilometer gebaut. Als der Krieg zu Ende war und auch das Teilstück Mülibach bis Mörlialp mit einer Länge von 8,8 Kilometern hätte gebaut werden müssen, zog sich der Bund von seinen Zusicherungen zurück, womit für dieses Projekt eine längere Leidenszeit begann.

Viermal vor die Landsgemeinde

Der Kanton brachte das Strassenprojekt Mülibach bis Mörlialp im Jahre 1949 ein erstes Mal an die Landsgemeinde. Weil der Bund auch dazu die notwendige Unterstützung ablehnte, verliefen zehn weitere Jahre, bis das Projekt wieder aufgegriffen wurde und im Jahre 1960 in der Höhe von 4,1 Million Franken erneut an die Landsgemeinde kam. Nachdem der Bund eine Kehrtwende machte und die Unterstützung doch noch zusicherte, konnte bereits im Sommer 1960 mit den Bauarbeiten begonnen werden. Ein drittes Landsgemeindegeschäft war im Jahre 1963 erforderlich, weil das früher erstellte Teilstück von der Kantons-

grenze Luzern/Obwalden zur Mörlialp dem Verkehr nicht mehr gewachsen war und ausgebaut werden musste und schlussendlich hatte die Landsgemeinde im Jahre 1965 teurerungsbedingt einen Zusatzbeitrag zu bewilligen.

Speditiver Strassenbau

Die Bauarbeiten an der Neubaustrecke Kleinteil bis Mörlialp von rund 9 km Länge und die Totalsanierung der Strecke Mörlialp bis Kantonsgrenze mit 7 km Länge gingen trotz Problemen speditiv vor sich. Der in Sarnen aufgewachsene Ingenieur Hans Furrer vom Ingenieurbüro Hickel und Werffeli, Alpnach, berichtete als verantwortlicher Projektleiter von Schwierigkeiten durch Steilhänge, Wald- und Nasspartien, von Hangrutschungen und Erschwerungen im unwegsamen Gelände. Dankbar zeigte sich Furrer, der heute in Schwyz lebt, für den grossen Einsatz, welcher damals von Kulturingenieur Alois Stockmann als Vertreter des Kantons für die Verwirklichung dieses Projektes geleistet worden ist. Bereits im Herbst 1962 war der Rohbau fertig erstellt. In den Jahren 1963 und 1964 wurden die Belagsarbeiten zu Ende geführt. Endgültig abgeschlossen wurde das Projekt im Jahre 1966 nach der Vermarchung der Strasse und der grundbuchlichen Bereinigung der alten Karr- und Viehfahrtwegrechte. Das ganze Projekt konnte mit einer Kostensumme von 4,9 Mio. Franken abgerechnet werden.

Feier zur ersten Passüberquerung

Analog zum Aufrichtefest bei Hochbauten oder zur Durchstichfeier bei Tunnelbauten wurde der Tag feierlich begangen, an welchem die Strasse von Giswil nach Sörenberg über Glauenbielen mit der Passhöhe von 1611 Metern ü. M. durchgehend geöffnet werden konnte. Am 7. November 1962 fuhren die Vertreter der Behörden, der Bauleitung, der Bauunternehmen und der Flurgenossenschaft mit einem Car erstmals über die neue romantische Bergstrasse. Bei einer der neuen Brücken, die mit «Firstbäumchen» geschmückt war, wurden sie

von einer Delegation der Gemeindebehörden von Flühli empfangen. Die historische Eröffnung der Verbindung zwischen den beiden Kantonen wurde dann gebührend gefeiert.

Die Umbenennung zur Panoramastrasse

Gebaut und subventioniert wurde die Strasse nach den gesetzlichen Grundlagen für Meliorationsprojekte unter dem Titel der Bodenverbesserungen als sogenannte Güterstrasse, womit zu erklären ist, warum die Strasse nur

auf eine Breite von 3,6 Meter mit Ausweichstellen von 6 Metern Breite gebaut worden ist. Trotz der schmalen Breite wurde die Strasse bald nach der Verkehrsfreigabe sehr viel befahren und mit dem wundervollen Ausblick von verschiedenen Punkten auf das Sarneraa-

tal und die Berge wurde die Kleintellerbergstrasse schon bald zur Panoramastrasse umbenannt. Die Mörlalp erlebte mit dieser Strasse innert kurzer Zeit einen touristischen Aufschwung und wurde besonders für Familien ein beliebtes Naherholungs- und Skigebiet.

BERICHT IN DER NEUEN OBWALDNER ZEITUNG

VON PAUL KÜCHLER, ENNETRIEDERWEG 1, SARNEN (9.8.11)



Blick von der Panoramastrasse oberhalb Breitstein auf das Sarneraatal mit dem Pilatus und der Rigi im Hintergrund.

Bild: Paul Küchler