

... Wir hängen an unsern Alpen und Bergen. – Ja, das Liechtensteiner Volk hängt an seinen Alpen und Bergen mit einer Anhänglichkeit, die ein Geschäftsmann der Grossstadt wohl nie verstehen kann. Wohl donnern von den Bergen die Lawinen und fegen dann und wann eine Alphütte weg. Wohl ist der Bergbach bei Wolkenbruch oder Schneeschmelze ein gefürchteter Geselle. Wohl erfordert die Bewirtschaftung dieses Alpentales mühsames Bergsteigen und Arbeiten. Aber trotz alledem hängt der Liechtensteiner an seinen Alpen und Bergen. Es ist dies in erster Linie Liebe zur eigenen Heimat, Verbundenheit der Seele mit jenem Flecken Erde, auf dem die Väter den Pflug angesetzt und ihre letzte Ruhestätte gefunden haben. Die Alpen und Berge sind dem Liechtensteiner etwas Ehrwürdiges, Erbschaft und Familienstück der Vorzeit. Darum macht der Liechtensteiner auch seine Ferien so gern auf den eigenen Alpen und Bergen. Und er spricht mit den Bergen und kennt ihre Namen, wie er die Namen seiner Vetter und Nachbarn kennt ...

Aus der Predigt von Pfarrer Engelbert Bucher, Triesenberg, anlässlich der Eröffnung des Tunnels Gnalp–Steg am 4. Dezember 1947 – Liechtensteiner Vaterland, 6. Dezember 1947

Tunnelbau:

Der Präsident erklärt, dass jedem Abgeordneten der Motivenbericht zugestellt worden ist. Das Projekt sei schon seit 16 Jahren besprochen und beraten worden und zu einer Beschlussfassung sei es nicht gekommen, trotzdem der Kredit vom Lande schon zur Verfügung gestellt worden war. Nun werden sich erhöhte Kosten ergeben, der frühere Kostenvoranschlag war ca. 600'000.–, während der jetzige sich auf 1,2 Millionen beläuft. Die zur Durchführung erforderlichen Mittel sind bereitgestellt, das heisst, sie sind auf dem Darlehenswege zu beschaffen. Er stellt die Angelegenheit zur Debatte und hofft, dass es heute zu einem diesbezüglichen Beschlusse kommt ... Regierungschef Frick führt aus, dass sich die Regierung vergewissern liess, ob die Kostenberechnung richtig ist und hat die beiden Ingenieure Fetz und Bernasconi damit beauftragt. Das Gutachten liegt beim Herrn Präsidenten und diese haben die Kosten mit 1,015 Millionen berechnet und bei ganz vorsichtiger Schätzung mit 1,2 Millionen ... Schädler ersucht die Regierung, die Frage der Finanzierung nochmals aufzugreifen, und er wünscht, dass wegen dem Tunnelbau die Rheinarbeiten nicht ins Hintertreffen kommen dürfen ... Hierauf nimmt der Präsident die Abstimmung über das Tunnelprojekt Gnalp–Steg nach dem vorliegenden Projekte und zwar möglichst nach Variante II a oder II b mit einer Kostenberechnung von höchstens 1,2 Millionen Franken vor. Die Abstimmung ergibt einen einstimmigen Beschluss durch Handmehr ...

Protokoll der öffentlichen Sitzung des Landtages am 23. Oktober 1945 – Landtagsprotokolle 1945

Am 23. Oktober 1945 wurden in die Tunnelbaukommission gewählt (ohne zeitliche Beschränkung):
Präsident David Strub, Vaduz
Johann Beck, Triesenberg
Fidel Brunhart, Balzers
Josef Sele, Vaduz
Florian Kindle, Triesen.

Rechenschaftsbericht der fürstlichen Regierung an den hohen Landtag, 1945, S. 43

Auf Grund einer Konkurrenzausschreibung wurden die Tunnelbauarbeiten im Januar 1946 an die Firma Stuag in Chur vergeben. Nachdem die Installationsarbeiten schon vor der Vergebung durch das Bauamt ausgeführt worden waren, konnte bereits im Monat Februar mit dem Ausbruch des Richtstollens von der Rheintalseite begonnen werden. Im Mai wurde dann auch von der Saminatal-Seite aus begonnen.

Rechenschaftsbericht der fürstlichen Regierung an den hohen Landtag, 1946, S. 73

Einweihung des Strassentunnels Gnalp–Steg

Vergangenen Donnerstag, den 4. Dezember 1947, fand die Einweihung und offizielle Eröffnung des neuen Strassentunnels Gnalp–Steg statt. Der Tag der hl. Barbara war wohl für diesen Zweck gewählt worden als sinnfälliger Ausdruck des Dankes gegenüber der Patronin der Bergeleute dafür, dass das grosse Werk nach langer und nicht ungefährlicher Arbeit vollendet wurde ohne tödlichen Unfall, ja – mit einer einzigen Ausnahme – überhaupt ohne schweren Unfall ...

Gegen 10 Uhr vormittags kam der Postomnibus aus Vaduz vor dem westlichen Tunnelleingang, der mit Flaggen und Girlanden geschmückt war, an. Ihm entstiegen die Mitglieder der Regierung und des Landtages. Anschliessend folgte das fürstliche Auto, welches Seine Durchlaucht den Landesfürsten Franz Josef, seinen Bruder Prinz Heinrich, den liechtensteinischen Gesandten in Bern, sowie den Prinzen Emanuel zusammen mit Herrn Pfarrer Bucher von Triesenberg brachte. In weiteren Wagen folgte der geologische Experte, Herr Prof. Staub von Zürich, sowie der Leiter des Tunnelbaues, Herr Ing. Eichenberger von Zürich, und als Vertreter der Baufirma Stuag Herr Ing. Koller.

Herr Pfarrer Bucher nahm hierauf die Einweihung des neuen Tunnels vor, worauf S. D. der Landesfürst das quer über den Tunnelleingang gespannte blaurote Band durchschnitt und damit symbolisch die Durchfahrt durch den neuen Kommunikationsweg frei gab. Teils im Auto, teils zu Fuss schickten sich nun die Teilnehmer, unter denen sich auch zahlreiche Tunnelarbeiter befanden, an den Tunnel zu durchqueren, der in strahlendem Lichterglanz vor ihnen lag. Ein Marsch von knapp 10 Minuten brachte sie zum Ostportal im Saminatal. Von da ging es zum Kirchlein im Steg, wo ein Dank-Gottesdienst abgehalten wurde ...

Liechtensteiner Vaterland, 6. Dezember 1947

