Zeitschrift: Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses
Herausgeber: Verband Schweizerischer Gesellschaftswagenbesitzer
Band: 11 (1944)

Artikel: Stellungnahme der Bergkantone zum Alpenstrassen-Ausbau
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-727413

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

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

Stellungnahme der Bergkantone zum Alpenstraßen-Ausbau

Graubünden

I. Allgemeines

Der seinerzeitige Rückzug der Alpenstrasseninitiative wurde von den verschiedenen Kreisen auch verschieden gewertet. Heute, nach mehr als sieben Jahren, muss man aber feststellen, dass der damalige Beschluss des I. Alpenstrassenausbauprogramms, sowohl für die Verkehrsförderung, als auch für die Beschäftigung der damals zahlreichen Arbeitslosen, von grosser Bedeutung war. Wenn auch, durch finanzielle Gründe bedingt, der Antrag des Bundesrates an die eidgenössischen Räte für den Ausbau der Alpenstrassen gegenüber der Alpenstrasseninitiative etwas bescheidener gewesen war, so war dadurch doch ein Anfang des Ausbaues der Alpenstrassen gesichert und, was die Hauptsache war, die sofortige Inangriffnahme der Arbeiten ermöglicht worden. Inzwischen sind die Arbeiten für den Ausbau der Alpenstrassen wohl auf allen damals vorgesehenen Strecken in Angriff genommen und gefördert worden, so dass mit Genugtuung auf das Erreichte zurückgesehen werden darf.

Es rechtfertigt sich deshalb auch, dass in einem II. Alpenstrassenausbauprogramm das begonnene Ausbauwerk weiter gefördert werde. Dies ist insbesondere auch deshalb berechtigt, als im Rahmen der eidg. Arbeitsbeschaffung ein Ausbau des schweizerischen *Hauptstrassennetzes* in weitgehendem Sinne vorgesehen wird. Dieses schweizerische Hauptstrassennetz soll durch den weitern Ausbau der *Alpenstrassen* eine erhöhte Frequenz erfahren, da die letzteren als Zubringerstrassen vom Ausland im schweizerischen Tourismus eine wichtige Rolle spielen.

Gleichzeitig mit der Behandlung der Frage des Ausbaues der Alpenstrassen, bezw. der Subventionierung derselben durch den Bund, bildete auch in Graubünden, vom selben Gedanken geleitet, der Ausbau der *bündnerischen* Alpenstrassen und dessen Finanzierung Gegenstand ein-

gehender Beratungen durch die massgebenden Behörden. Sowohl vom Kleinen Rat, als auch vom Grossen Rat, wurde dem Volk ein Programm für einen beschleunigten Ausbau der Bündner Alpenstrassen vorgelegt. Am 5. April 1936 hat es dann auch diesem Ausbau und der Finanzierung mit grossem Mehr zugestimmt.

Das gesamte Programm sah damals im sog. III. kantonalen Strassenbauprogramm vor:

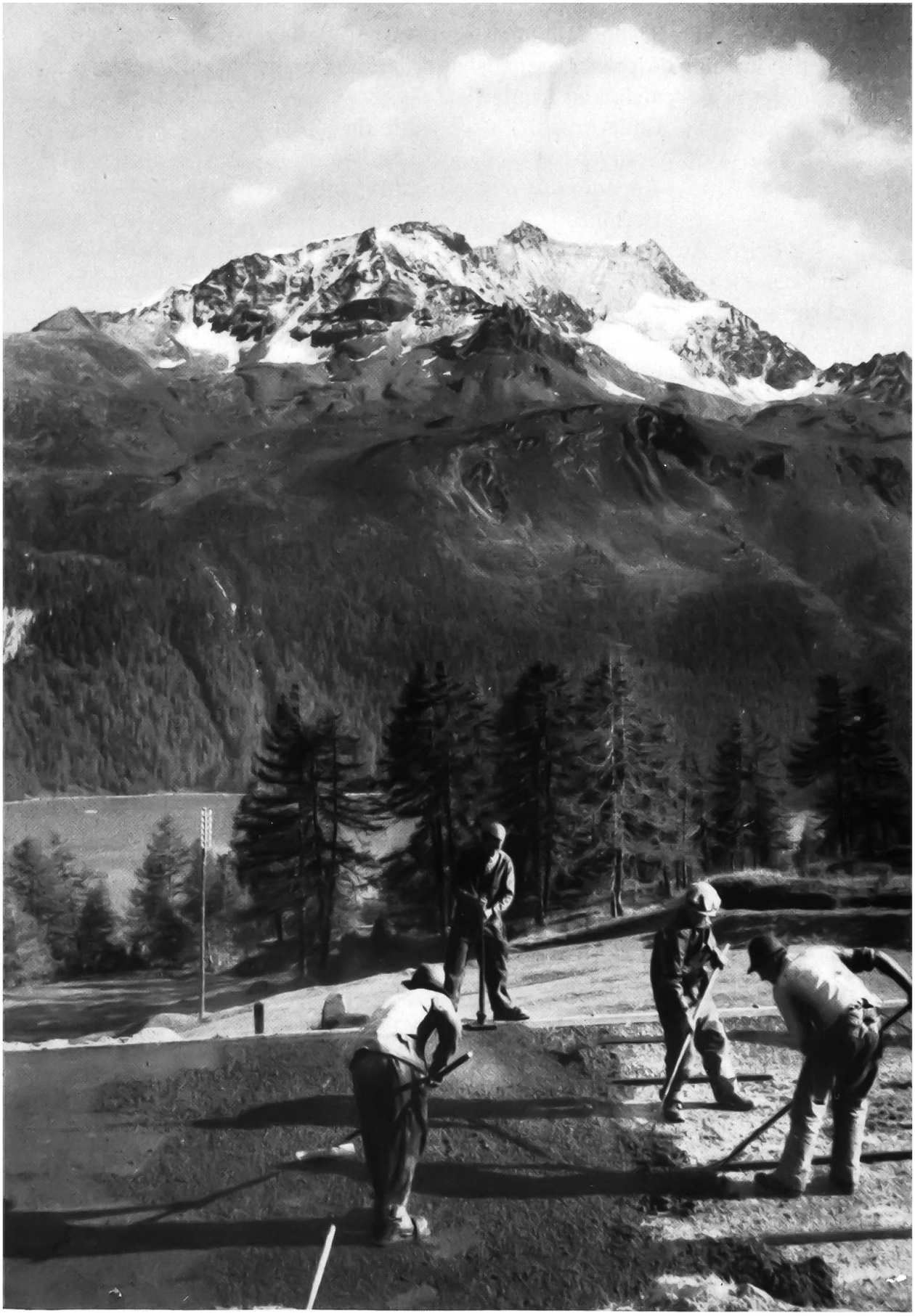
1. Ausbau der vom Bund im eidg. Alpenstrassenprogramm vorgesehenen Strecken.
2. Ausbau kantonaler Berg- und Talstrassen.
3. Ausbau von Kommunalstrassen.

Im ersten Teil dieses Programms, dem sog. eidg. Alpenstrassenausbauprogramm, waren vier Hauptalpenübergänge für den Ausbau in Aussicht genommen, nämlich:

1. Landquart-Davos-Flüela-Ofenberg-Münstertal.
2. Chur-Lenzerheide-Julier-Maloja-Bergell-Castasegna.
3. Chur-Thusis-St. Bernhardin-Mesocco-Kantonsgrenze Tessin.
4. Reichenau-Flims-Ilanz-Disentis-Oberalp.

Für den Ausbau dieser vier Hauptalpenübergänge wären natürlich die Mittel seitens des Kantons in nützlicher Frist nicht aufzubringen gewesen. Der Bundesbeschluss vom 4. April 1935 sah daher vor, 2/3 der Kosten als Subvention des Bundes zu übernehmen. Die Gesamtkosten des Ausbaues aller vier Alpenpässe hätte aber so hohe Beträge erfordert, dass von vorneherein mit einer gewissen Beschränkung des Ausbaues gerechnet werden musste, wie dies natürlich auch bei den Programmen der übrigen Alpenkantone der Fall war. Nach langwierigen Verhandlungen mit den Bundesbehörden wurde der Leitgedanke des eidg. Departementes des Innern den Entschliessungen des Bundes zugrunde gelegt, dass vorerst wenigstens *ein* bündnerischer Pass von Norden nach Süden durchgehend den modernen Anforderungen entsprechend auszubauen sei. Für die übrigen drei Alpenübergänge wurde die Bewilligung bestimmter Beträge in Aussicht gestellt. Die Kosten, die für den Ausbau dieser vier Strassen innerhalb der Jahre 1936—1940 vorgesehen wurden, bezifferten sich auf 12 bis 15 Millionen Franken, in welchem Betrage eine Subvention des Bundes, gemäss Bundesbeschluss vom 5. April 1935, in der Höhe von 65 % enthalten war.

Vor dem Ausbau der vier vom Bund für die Subventionierung 1935 anerkannten Strassenstrecken hatte der Kanton Graubünden in den sogenannten kantonalen Strassenbauprogrammen I. und II. bereits 17 Millionen Franken aufgewendet, die aber bereits 1936 verausgabt waren. Es machte sich deshalb schon in diesem Zeitpunkt ein III. kantonales Strassenbauprogramm erforderlich, das für die nächsten fünf Jahre



Strassenarbeiten am Julier

einen Betrag von Fr. 4,8 Millionen zum Ausbau derjenigen Strassen vorsah, die im eidg. Alpenstrassenausbauprogramm nicht enthalten waren. Als solche Strecken sind zu nennen:

Chur-Arosa,	Albula,
Splügen	Landwasser,
Engadin,	Lukmanier,
Bernina,	Schyn.

Als dritte Ausbaukategorie von Strassen war der Ausbau der Kommunalstrassen im III. kantonalen Strassenausbauprogramm mit berücksichtigt worden. Neben den bisher jährlich für den Ausbau dieser Strassen zur Verfügung gestellten Fr. 200 000.— wurden jährlich weitere Fr. 100 000.— in der Volksabstimmung bewilligt. Der beschleunigte Ausbau der Verbindungen der Gebirgsdörfer mit den Talstrassen wurde hierdurch wesentlich gefördert.

In der Krisenzeit 1936—1940 erfolgte nun als willkommene Arbeitsbeschaffungsmöglichkeit die Durchführung dieses III. bündnerischen Strassenbauprogramms mit einem Kostenaufwand von zirka Fr. 17 Millionen.

In einem Aufruf des eidg. Volkswirtschaftsdepartementes vom 4. Juli 1940 an die Kantonsregierungen betreffend Notstandsarbeiten wird nun betont:

> «Werden die Lasten der Arbeitsbeschaffung im Hinblick auf die Notwendigkeit der Fortsetzung aller Massnahmen auf dem Gebiete der Landesverteidigung zur Zeit auch in der Hauptsache noch vom Bund getragen, so haben die Kantone und Gemeinden doch alles vorzukehren, um notwendigenfalls sofort in der Lage zu sein, durch Ingangsetzung zusätzlicher Notstandsarbeiten frei werdende Arbeitskräfte aufzunehmen.»

Mit Rücksicht auf diese für die Arbeitslosenbeschäftigung während und speziell nach dem Krieg überaus wichtige Aufforderung des Bundes, sah sich die Bündner Regierung veranlasst, ein IV. Strassenbauprogramm aufzustellen, als Fortsetzung des Ausbaues der im I.—III. Programm vorgesehenen und näher aufgeführten Strassen. Mit Rücksicht darauf, dass ein Ausbau der Bündner Strassen namentlich vom Standpunkt des gesamtschweizerischen Fremdenverkehrs aus betrachtet, von grosser Bedeutung ist, durfte auch wiederum vorausgesetzt werden, dass der Bund einen Beitrag von zwei Drittel der Kosten übernehme. Zu diesem Zwecke ist dann auch in dem Programm unterschieden worden zwischen:

a) Strassen, die vom Bund schon subventioniert wurden,
b) Strassen, die dem Bund zur Subventionierung angemeldet worden sind,
c) übrige kantonale Pass- und Talstrassen,
d) Kommunalstrassen,

wofür ein Kostenvoranschlag von rund Fr. 26 300 000.— zugrunde gelegt wurde. In der Volksabstimmung vom 17. Mai 1942 wurde dieser Antrag des Kleinen und Grossen Rates vom Volk mit grosser Mehrheit angenommen. Hierdurch war die finanzielle Grundlage des weitern Ausbaues der Bündner Strassen in weitgehendem Sinne geschaffen, wenigstens soweit die Beiträge des Kantons hierfür in Frage kommen.

Um so grössere Bedeutung legt daher der Kanton Graubünden der Unterstützung des Bundes für den weitern Ausbau der Alpenstrassen bei. *In einem II. Alpenstrassenbauprogramm*, das seitens der eidg. Behörden aufzustellen und zu verabschieden sein wird, *sollten daher die vom Kanton Graubünden in seinem IV. Strassenbauprogramm vorgesehenen Strecken als zur Subventionierung berechtigt aufgenommen werden.*

II. Der bisherige Ausbau des bündnerischen Strassennetzes

Im bündnerischen Strassenbauprogramm vom 28. Mai 1929 in Höhe von Fr. 4,5 Millionen genehmigte der Grosse Rat den Ausbau von vier Durchgangsstrassen, nämlich:

1. St. Gallen-Landesgrenze Castasegna,
2. Roveredo-San Bernardino-Splügen-Thusis-Chur,
3. Oberalp-Chur-Landquart-Klosters-Davos-Süs-Finstermünz,
4. Chiavenna-Silvaplana-St. Moritz-Süs,

wobei in der Hauptsache Korrektionsarbeiten, daneben aber auch der Ausbau der Fahrbahn in Aussicht genommen wurde. Durch die rasche Zunahme des Automobilverkehrs war es notwendig, schon in den Jahren 1929 und 1930 grössere Arbeiten inner- und ausserorts durchzuführen, die gemäss Programm erst für die Jahre 1931, 1932 und 1933 vorgesehen waren. Die Folge davon war, dass vom Kredit von Fr. 4,5 Millionen schon 1929 und 1930 Fr. 4 Millionen verbaut waren. Der Kleine Rat sah sich daher genötigt, bereits im Herbst 1930 dem Grossen Rat eine Botschaft betreffend die vorzeitige Inanspruchnahme der Kredite für das Strassenbauprogramm einzubringen, dahingehend, dass die für die Jahre 1932 und 1933 bewilligten Kredite ihm bereits für das Jahr 1931 zur Verfügung gestellt werden sollten, was seitens des Grossen Rates am 28. November 1930 einstimmung beschlossen wurde.

Ein II. Strassenbauprogramm mit einem Aufwand von Fr. 12,5 Millionen wurde am 29. Mai 1931 vom Grossen Rat verabschiedet. In diesem Programm waren ausser der Fortsetzung der Projekte des I. Programms noch weitere Strassenzüge berückschitigt und zwar:

Lukmanier, Ofenberg, Bernina, Maienfeld-Balzers (Luziensteig).

Im III. Strassenausbauprogramm waren, wie bereits erwähnt, in der Hauptsache die vier Alpenstrassen Julier, Bernhardin, Flüela-Ofenberg,

Herstellung der Planie der Strasse

Oberalp, mit insgesamt Fr. 15,9 Millionen Kosten vorgesehen. Ausserdem aber waren für verschiedene andere Kantonsstrassen kantonale Ausbaumittel in Höhe von Fr. 4,5 Millionen enthalten, so insbesondere für die Untere Strasse (Kantonsgrenze St. Gallen bezw. Landesgrenze Liechtenstein-Chur), Chur-Arosa, Splügenpass, Engadinerstrasse, Berninapass und -strasse, Albulapass und -strasse, Landwasserstrasse, Umbrail, Lukmanier Ilanz-Vrin, Ilanz-Vals, Schynstrasse.

Im IV. bündnerischen Strassenbauprogramm wird nun insbesondere darauf Rücksicht genommen, dass neben den drei bereits im I. eidg. Alpenstrassenausbauprogramm berücksichtigten Strecken Oberalpstrasse, Bernhardinstrasse, Prätigau-Flüela-Ofenberg, noch die Unterengadinerstrasse, Schynstrasse und Landwasserstrasse einen kräftigen Ausbau erfahren. Die Oberalp-, Bernhardin- und Prätigau-Flüela-Ofenberg-Route waren im I. eidg. Alpenstrassenprogramm wesentlich beschränkt worden, da für alle drei Strassen zusammen ein Betrag von nur Fr. 2 Millionen Bundessubvention vorgesehen wurde. Um so dringender wird es sein, für den Ausbau dieser drei wichtigen Alpenstrassenzüge im II. Alpenstrassenprogramm des Bundes einen wesentlich höheren Beitrag zu bewilligen.

Fertige Strasse auf Julieralp in 2300 m Höhe

III. Der künftige Ausbau der bündnerischen Strassen

Die Ueberlegung, von den bündnerischen Alpenstrassen wenigstens *eine*, den modernen Verkehrsverhältnissen entsprechend, auf ihre ganze Länge auszubauen, wurde namentlich vom eidg. Departement des Innern vertreten. Die Konsequenz dieser Ueberlegung zeigte sich im I. eidg. Alpenstrassenbauprogramm insofern, als für den Julierausbau, Chur-Castasegna, eine Subvention von Fr. 4 225 000.— vorgesehen war, unter Zugrundelegen der Preise zur Zeit der 1934 erfolgten Projektaufstellung.

Würde man den Leitgedanken, wiederum einen Bündnerpass auf seiner ganzen Länge auszubauen, statt mehrere Pässe nur teilweise zu korrigieren, auch weiterhin aufrecht erhalten, wäre es heute schwierig, die Priorität für einen weitern Alpenübergang in Graubünden zu erlangen.

Der Kriegsausbruch brachte nun aber in den Ueberlegungen betreffend Dringlichkeit des Ausbaues der verschiedenen Alpenstrassen eine grosse Wendung, weil nunmehr den vom militärischen Standpunkt aus gesehenen Notwendigkeiten in erster Linie Rechnung getragen werden musste. Es wurde dem Ausbau der Oberalpstrasse die Priorität zugesprochen. Daneben konnten allerdings auch für die Bernhardin- und Flüela-Ofenberg-Route noch kleinere Beiträge seitens des Bundes zur Verfügung gestellt werden.

Der künftige Ausbau dieser drei Routen, *Oberalp*, *Bernhardin* und *Flüela-Ofenberg*, soll nun ganz besonders im kommenden II. eidg. Alpenstrassenprogramm berücksichtigt werden. Die Wichtigkeit der Verbindungen des Rheintals über Oberalp-Furka nach dem Wallis sowie über Gotthard nach dem Süden, ist wohl bekannt. Ebenso verlangt die Strecke Prätigau-Flüela-Ofenberg für den Verkehr Schweiz-Adria, bezw. für die Zufahrt von Italien nach der Schweiz, insbesondere auch aus dem wichtigen Verkehrszentrum der Dolomiten unsere spezielle Aufmerksamkeit. Dass auch der Ausbau des Bernhardins eine grosse Hoffnung der Mesolcina bedeutet, ist wohl begreiflich. Dieser Pass bildet nämlich die einzige Verkehrsmöglichkeit dieser jenseits der Alpen gelegenen bündnerischen Talschaft mit dem Heimatkanton.

Ausser diesen drei wichtigen, für den Ausbau der Alpenstrassen in erster Linie in Frage kommenden Passtrassen sieht das Bündner Volk im Ausbau bezw. der Staubfreimachung der *Unterengadinerstrasse*, der *Landwasserstrasse* und des *Schyns* eine der dringendsten Aufgaben, weshalb auch ein entsprechendes Gesuch um Subventionierung des Ausbaues dieser Strassenzüge durch den Bund bereits seit längerer Zeit in Bern anhängig gemacht wurde. Leider konnte bisher der Bundesrat eine diesbezügliche Berücksichtigung noch nicht aussprechen, wohl aber hoffen wir, dass er diese Strassen ins bevorstehende II. eidg. Alpenstrassenprogramm aufnehme.

In Graubünden sind ausser den genannten sechs Strassenzügen noch weitere wichtige kantonale Strassen auszubauen, für die lediglich kantonale Gelder in der Höhe von Fr. 8 Millionen in dem vom Volke beschlossenen IV. Strassenbauprogramm enthalten sind.

Zu den einzelnen, dem Bund zur Subventioinerung vorgeschlagenen Strassen ist folgendes zu bemerken:

1. Oberalproute: Für den Ausbau der Oberalpstrasse auf der Strecke Reichenau-Sta. Brida, oberhalb Disentis, wird im kantonalen bündnerischen Strassenausbauprogramm ein Betrag von Fr. 3 Millionen vorgesehen. Es handelt sich im einzelnen um Verbreiterungen der Strasse auf 6 m, um Entwässerungen zur Sicherstellung des Planums und namentlich innerorts um Belagsausführungen. Dabei kommen auch Verbreiterungen bezw. Umbauten von Brücken in Frage. Eine grössere Arbeit dieser Art bildet die geplante Stennatobelbrücke als Verbindung von Flims-Dorf und Flims-Waldhaus. Die heutigen Verhältnisse der Ueberführung der Staatsstrasse über den Flembach rufen dringend nach einer Verbesserung. Ebenfalls ist die Brückenverbreiterung über das Val Draus zwischen Flims und Laax eine schon lange geforderte Notwendigkeit. Auch sind weitere Strassenkorrektionen im Dorf Schleuis und Gonda sura ob Schleuis geplant, wodurch dann die gesamte Strecke Flims-Ilanz, nach

Ausführung dieser Projekte, als korrigiert gelten darf. Zwischen Rabius und Somvix soll die Brücke im Val Mulineum samt Zufahrten korrigiert werden, auf der Strecke Somvix-Disentis die Verbreiterung der Ueberführung über das Val Lumpegna, Val Schetga und Val San Plazi erfolgen. Eine dringende Korrektion bildet die Einmündung der Lukmanierstrasse in die Oberalpstrasse im Dorf Disentis. Bisher war die direkte Einfahrt für grössere Fuhrwerke und Autos nicht möglich, was insbesondere vom militärischen Standpunkt aus gesehen zu Unannehmlichkeiten führte. Oberhalb Disentis ist die Ueberführung über die Furka-Oberalpbahn zu verlegen, da der jetzige Zustand durch den seinerzeitigen Bau der Oberalpbahn unhaltbar geworden ist.

Bezüglich der vorgesehenen Beläge ist zu bemerken, dass die Strecke Reichenau-Flims nach Möglichkeit in erster Linie staubfrei gemacht werden sollte, weil Flims als bedeutender Kurort schon lange Anspruch auf eine staubfreie Strasse hat. Auf den Ausserortsstrecken von Flims und weiter westwärts sind teilweise schon Mischbeläge erstellt worden und sollen noch weitere zur Ausführung gelangen. Für die Strecke Sta. Brida-Oberalp-Passhöhe hat, wie bereits bemerkt, der schweizerische Bundesrat am 2. Juli 1940, gestützt auf den Bundesbeschluss vom 6. April 1939, betreffend den weitern Ausbau der Landesverteidigung und die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, beschlossen, an den Ausbau, inbegriffen die Erstellung der notwendigen Bauten für die Sicherstellung des Winterbetriebes, einen Bundesbeitrag zu bewilligen. Diese Arbeiten werden vom Volkswirtschaftsdepartement besonders subventioniert und stehen im Zusammenhang mit dem Umbau der Oberalpstrasse und Oberalpbahn, als Verbindung Graubündens mit der Zentralschweiz, auch während des Winters. Dieser Ausbau ist bereits zum grössten Teil fertiggestellt.

Die gesamte Länge der Oberalproute Reichenau-Passhöhe beträgt rund 83 km.

2. Bernhardinroute: Für die Bernhardinroute, mit einer Gesamtlänge von 149 km (Chur-Kantonsgrenze Tessin), ist ebenfalls ein Ausbau mit einer Kostenvoranschlagssumme von Fr. 3 Millionen vorgesehen worden, die sich auf die einzelnen Strecken und Baulose, gemäss den hierfür aufgestellten besondern Kostenvoranschlägen, verteilt. Vorgesehen werden: die Verbreiterung der Einmündung der Bernhardinroute in die Stadt Chur, die Erstellung einer neuen Brücke über die vereinigten Rheine bei Reichenau nebst Zufahrten sowie die Verstärkung der bestehenden eisernen Brücke über den Vorderrhein bei Reichenau.

Einen weitern grösseren Umbau erfordert die Einmündung der Schynstrasse in die Italienische Strasse bei der Nollabrücke in Thusis. Die vorhandenen Brücken der Strecke Thusis-Splügen müssen teilweise auf 6 m Fahrbahnbreite ausgebaut werden. Verschiedene Brücken sind bereits

umgebaut bezw. neu erstellt, so die beiden Brücken in der Viamala. In der Viamala sind auch verschiedene Steinschlaggalerien bereits erstellt, der Neubau anderer zur Sicherung des Verkehrs ist noch nötig. Eine grössere Strassenkorrektion wird beim Dorfe Zillis notwendig, um die sehr verkehrsgefährdenden Kurven innerhalb des Dorfes ausschalten zu können. Grössere Korrektionen machen sich auch in den Kehren unterhalb Bärenburg erforderlich. Innerhalb Splügen müssen verschiedene Strassenumbauten vorgenommen werden, unter anderem auch eine Brückenverbreiterung und Fahrbahnpflästerungen, sofern diese Arbeiten nicht durch die Ausführung des Projektes des Stausees Rheinwald gegenstandslos werden sollten. Auch der Südabstieg der Bernhardinstrasse soll grössere Kehrenerweiterungen bezw. -ausschaltungen erfahren, da namentlich im Winter bei Schneeverwehungen dort ständige Verkehrsgefährdungen bestehen. Verbesserungen der Kreuzung der Mesocco-Bahn mit der Talstrasse werden vorgesehen bei Mesocco und bei Leggia. Mit Ausnahme der Strassenstrecken innerorts, die schon in verschiedenen Gemeinden mit Belag versehen sind, kommen wohl der hohen Kosten wegen grössere Belagsausführungen am St. Bernhardin noch nicht in Frage.

3. Prätigau-Flüela-Ofenberg-Route: Wie für die übrigen genannten beiden Hauptstrassen ist auch für diese Route in einer Länge von 118 km ein Betrag von Fr. 3 Millionen für den Ausbau in Aussicht genommen. Dabei soll die Strecke Landquart-Davos durchgehend auf 6 m verbreitert und mit einem staubfreien Belag versehen werden. Als besondere Bau-

Fertige Strasse - Julierpass

objekte beim Ausbau dieser Strecke sind zu nennen: die Beseitigung der Niveauübergänge beim Felsenbach und bei Küblis sowie beim Wolfgang. Beim Niveauübergang Klus handelt es sich gleichzeitig um den Neubau einer Brücke. Eine Brückenumbaute ist in Aussicht genommen beim Fuchsenwinkel über die Landquart. Daneben aber sind noch verschiedene kleinere Brücken, infolge zu geringer Breite und Tragfähigkeit, auszuwechseln. Die Strecke Klosters-Davos erfordert ebenfalls besonders hohe Kosten, da dort das Gelände steil ist und grosse Stütz- und Wandmauern nötig macht.

Da die Flüela-Nordseite eine verhältnismässig schmale Fahrbahn aufweist, eine durchgehende Verbreiterung aber zu grosse Kosten verursachen würde, werden, wie in den letzten Jahren dort schon ausgeführt, eine grössere Anzahl Ausweichstellen vorgesehen. Dasselbe kann von der Flüela-Südseite gesagt werden. Die Strecke Süs-Zernez weist als Teilstrecke der Unterengadinerstrasse und der Flüela-Ofenberg-Route einen grösseren Verkehr aus als die übrige Flüela-Ofenberg-Strasse, weshalb eine Verbreiterung auf 6 m besonders dringlich erscheint. Teilweise sind diese Arbeiten schon ausgeführt.

Am Ofenberg sind die bereits angefangenen Verbreiterungen und Korrektionen von verschiedenen S-Kurven weiterzuführen. Felssprengungen bieten dort auch Winterbeschäftigung. Verschiedene kleinere Brücken sind ebenfalls umzubauen, während grössere nur wenige in Frage kommen.

Auch auf der Strecke Davos-Ofenberg-Münstertal werden Beläge vorerst der hohen Kosten wegen nur innerorts zur Ausführung gelangen können.

4. Unterengadinerstrasse: Ein Teilstück einer wichtigen Zufahrt von Osten nach dem Engadin und weiter über den Julier nach dem Innern der Schweiz stellt die Unterengadinerstrasse dar. Die bestehende schmale Strasse macht es aber erforderlich, dass zuerst bei schwierigen Geländeverhältnissen die Strasse fast durchgehend auf 6 m verbreitert wird, bevor sie einen staubfreien Belag erhalten kann. Es werden deshalb grosse Erd- und Felsbewegungen mit umfangreichem Mauerwerk nötig, die in das Programm für den Ausbau der Alpenstrassen unsererseits einbezogen werden mussten. Auch die zum Teil noch ungenügenden Verbauungen der Seitentäler und Rutschpartien werden grössere Arbeiten an dieser Strecke bedingen. An Kunstbauten müssen einige Brücken ersetzt oder doch umgebaut werden. Die gesamte Länge dieser Strasse beträgt 52,5 km.

5. Schynstrasse: Die Verbindung der Julierstrasse mit der Oberalpstrasse erfolgt durch die rund 15 km lange Schynstrasse, Tiefenkastel-

Thusis und deren Fortsetzung nach Reichenau. Während nun der Ausbau Thusis-Reichenau bereits weitgehend erfolgt ist und nur noch kleinere Strecken der Belagsausführung bedürfen, sind für die Strecke Tiefenkastel-Thusis, d. h. für den eigentlichen Schyn, noch umfangreiche Strassenkorrektionen durchzuführen. Hierbei kommen namentlich Tunnelausweitungen, Steinschlaggalerien und grosse Stütz- und Wandmauern in Frage. Die Wichtigkeit der Verbindung Tiefenkastel-Thusis erfordert eine baldige Inangriffnahme dieser Arbeiten. Belagsausführungen können auf dieser Strecke der hohen Kosten wegen noch nicht in Frage kommen.

6. Landwasserstrasse: Eine Verbindung der Prätigau-Flüela-Strasse mit der Julier-Strasse, d. h. Davos mit Lenz resp. Tiefenkastel, besteht durch die 35 km lange Landwasserstrasse. Die bisherige schmale Fahrbahn und die grosse Länge der Strecke lassen aber eine durchgehende Verbreiterung dieses Strassenzuges als unmöglich erscheinen. Um den Verkehr aber nach Möglichkeit zu verbessern, sind seit Jahren Ausweichstellen in gewissen Abständen geschaffen worden. Diese Art der Verkehrsverbesserung bei noch unausgebauten Strassen hat sich gut bewährt, so dass auch im IV. bündnerischen Strassenbauprogramm diese Art des weitern Ausbaues für die Landwasserstrasse in Aussicht genommen wurde. Bei diesen Arbeiten kommen auch grosse Felssprengungen in Frage, die für den Winter willkommene Arbeit schaffen. An Kunstbauten ist der Ersatz der Holzbrücke im Belfortertobel durch eine Massivkonstruktion vorgesehen.

7. Uebrige wichtige bündnerische Strassen: Dass neben den bisher aufgeführten sechs Hauptverkehrsstrassen der Ausbau der übrigen bündnerischen Strassen ebenfalls von Bedeutung ist und für den Kanton hohe Aufwendungen bedingt, darf wohl mit Recht betont werden. Die Wichtigkeit auch dieser Strassenzüge und deren Ausbau wird wohl allgemein anerkannt. Es sei beispielsweise nur auf die Zufahrt nach Arosa hingewiesen. Der Ausbau der Schanfiggerstrasse hat bereits in den letzten Jahren Arbeiten von weit über Fr. 500,000.— erfordert. Auch die Berninapass- und -talstrasse sowie die Albula- und Lukmanierstrasse, um noch einige der wichtigeren Strassen zu nennen, erfordern jährlich grosse Aufwendungen für Neuerstellen von Wand- und Stützmauern, Brückenumbauten usw.

IV. Allgemeine Bemerkungen zum Ausbau der Strassen

Der Ausbau der Alpenstrassen in Graubünden erfolgte bisher auf Grund der Normalien der Vereinigung Schweiz. Strassenfachmänner, empfohlen durch die Baudirektorenkonferenz, zur Ausführung vorgeschrieben durch das eidg. Departement des Innern. Dabei hat es sich

Schneeschleuder am Julier

gezeigt, dass durch diese Richtlinien eine einheitliche Durchführung des Strassenausbaues möglich ist, wobei in besonderen Fällen natürlich auch gewisse Abweichungen von den Normalien, insbesondere aus wirtschaftlichen Gründen, notwendig wurden. Die Normalbreite der Fahrbahn von 6 m kann für Alpenstrassen, wie der Verkehr auf den bisher ausgebauten Strecken zeigt, als durchaus genügend bezeichnet werden. Als Richtlinie für den Alpenstrassenausbau muss die Forderung gelten, dass nur erstklassige Materialien zur Verwendung gelangen und die Arbeiten durch tüchtige Fachleute geleitet, aber auch ausgeführt werden. Bauten des letzten Jahrhunderts, namentlich solche, die zu Pauschalpreisen vergeben wurden, zeigen heute die grossen Nachteile dieser Vergebungsweise. Die hohen Kosten der jetzigen Instandstellung solcher Bauten lassen wohl überall darauf schliessen, dass bei Neubauten und Umbauten die grösste Vorsicht in der Auswahl der Materialien und Ausführenden am Platze ist.

Wichtig ist auch die Anlage eines genügend starken Unterbaues der Strassenfahrbahn, insbesondere dort, wo nachher staubfreie Beläge aufgebracht werden sollen. Nur bei wirklich gutem Untergrund oder, wo dieser nicht angetroffen wird, bei Auswechseln des frostgefährlichen Materials, kann mit der spätern Erhaltung der ausgeführten Beläge gerechnet werden. Dass auf diese Fragen ein Hauptaugenmerk zu richten ist, dürfte wohl heute im Strassenbau als Regel gelten und nicht mehr

ausser acht gelassen werden. In dieser Beziehung ist es gleichgültig, ob nur ein leichter oder ein schwerer Belag zur Ausführung gelangt. Zerstörungen infolge Frosteinwirkungen sind bei allen Belagsarten früher oder später zu erwarten, sofern vor dem Einbau nicht genügend Rücksicht auf den Untergrund genommen wird.

V. Wirtschaftliche Bedeutung des Strassenbaues

Das Verkehrswesen hat in Graubünden von jeher eine bedeutende Rolle gespielt. Schon zur Zeit der Römer bildeten die Bergpässe Rhätiens ein wichtiges Verbindungsglied zwischen Süden und Norden. Dieser Verkehr hat es mit sich gebracht, dass Graubünden schon in frühen Zeiten mit andern Ländern rege Beziehungen pflegte, was zur Folge hatte, dass unser Bergland weit über die Grenzen hinaus bekannt wurde. Seine landschaftlichen Schönheiten und Eigenarten, aber auch seine klimatischen Verhältnisse und die wertvollen Heilquellen stellten Anziehungspunkte dar und verschafften dem Lande Beziehungen bis an die Meere.

Die Grundlage des bündnerischen Verkehrs und damit auch der Fremdenverkehrswirtschaft wurde deshalb schon im Altertum gelegt. Nachdem die Alpenstrassen für das Fuhrwerk ausgebaut waren, strömten viele reise- und erholungsbedürftige Menschen durch Graubünden. Durch den Bau der Eisenbahnen wurde Graubünden noch weiteren Kreisen zugänglich gemacht. Dem Fremdenverkehr in noch höherem Masse erschlossen wurde Graubünden aber durch die Zulassung des Automobils.

Da Graubünden zufolge seiner besonderen Lage und Verhältnisse auf eine enge wirtschaftliche Basis angewiesen ist, die sich vorwiegend auf Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Fremdenverkehr stützt, wurden schon seit langer Zeit grosse Anstrengungen unternommen, um das Gastgewerbe zu entwickeln. In richtiger Erkenntnis, dass gute Strassen hiezu wesentlich beitragen können, hat der Kanton Graubünden für den Ausbau seiner Pass- und Talstrassen sehr hohe Beträge aufgewendet. Es wurden allein seit 1928 nicht weniger als Fr. 41 Millionen für den Ausbau und Fr. 26,3 Millionen für den Unterhalt der Strassen verausgabt. Wenn die bündnerischen Strassen aber den heutigen Verkehrsverhältnissen entsprechend hergerichtet werden sollen, sind weitere Fr. 100 Millionen erforderlich. Es sind dies für ein armes Bergland finanzielle Belastungen, die sich nur in Würdigung der Bedeutung, welche dem Fremdenverkehr zukommt, rechtfertigen lassen.

Dass der Fremdenverkehr einer der wichtigsten Wirtschaftszweige des Kantons Graubünden ist, geht schon aus der Tatsache hervor, dass nicht weniger als Fr. 443,5 Millionen darin investiert sind und dass 32 500 Fremdenbetten zur Verfügung stehen. Das macht ein Fremdenbett auf

Am San Bernardino

3,7 Einwohner aus, während an nächster Stelle der Kanton Wallis mit 9,1 Fremdenbetten pro Einwohner folgt.

Der Ausbau des bündnerischen Strassennetzes liegt aber nicht nur im wirtschaftlichen Interesse des Kantons, sondern hat auch, gesamtschweizerisch betrachtet, eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. Wenn Herr Bundespräsident Dr. Celio in seinem Appell zum Ferienbeginn 1943 ausführt, dass die Wiederbelebung des Fremdenverkehrs nach dem Krieg eine der wichtigsten Aufgaben unseres Landes sei, da die gewaltigen Werte, die in diesem Zweige unserer Volkswirtschaft investiert wurden, nicht verloren gehen dürfen, geht das Schweizervolk damit zweifellos einig. *Der Fremdenverkehr kann aber nur in Verbindung mit gut ausgebauten Strassen gefördert werden.* Es ist daher unerlässlich, dass die wichtigsten Strassenzüge, welche durch unser Land führen, und die verschiedenen Zubringerstrassen den modernen Verkehrsverhältnissen angepasst werden. Die bündnerischen Pass- und Talstrassen bilden einen wichtigen Bestandteil des schweizerischen Strassennetzes und sind in hohem Masse geeignet, den schweizerischen und internationalen Automobil- und Touristenverkehr in seinem Umfange zu fördern. Es muss daher als eine kluge Verkehrspolitik gewertet werden, wenn der Bund den Kanton Graubünden im Ausbau seines Strassennetzes weitgehend unterstützt. Im gesamtschweizerischen Interesse rechnet Graubünden deshalb damit, dass seine Vorschläge für das II. Alpenstrassenausbauprogramm in vollem Umfange berücksichtigt werden.

ST. GALLEN

1. Die Wallenseestrasse

Auf Grund des Bundesbeschlusses vom 4. April 1935 und des Bundesratsbeschlusses vom 26. Februar 1937 ist der Ausbau der st. gallischen Wallenseestrasse in das *erste* eidgenössische Bauprogramm für den Ausbau der Strassen im Alpengebiet aufgenommen worden. Die Wallenseestrasse wurde als sog. «Nebenseestrasse» gegen Ende des 19. Jahrhunderts mit einer Strassenbreite von nur 4 m erbaut. In den Jahren nach dem ersten Weltkrieg 1914/18 und bedingt durch die Entwicklung des Autoverkehrs konnte durch Eindecken der Seitengräben eine Strassenbreite von 5 m erreicht werden. In Abweichung von den Normalien für die schweizerischen Alpenstrassen wurde durch den Bundesratsbeschluss vom 26. Februar 1937 für die Wallenseestrasse als wichtige interkantonale und internationale Verbindungsstrasse eine Strassenbreite von *8 m* festgelegt.

Die Bauarbeiten für die ersten Baulose konnten bereits am 4. Januar 1938 vergeben werden, und wurden unverzüglich in Angriff genommen. Bis Ende 1939 waren die hauptsächlichsten Strassenstrecken ausserorts, d. h. die Abschnitte zwischen den Ortschaften, fertig korrigiert und mit einem Zementbetonbelag versehen. Infolge des zweiten Weltkrieges sind seither keine grösseren Bauarbeiten mehr erfolgt, sondern es soll solange zugewartet werden, bis die Strassenkorrektion als Notstandsarbeit weitergeführt werden kann.

Auch die Zufahrtsstrassen zur Wallenseestrasse, im Westen von Schänis und Weesen, im Osten aus der Richtung von Sargans, sind im ersten Alpenstrassenausbauprogramm enthalten (Bundesratsbeschluss vom 29. Oktober 1937). Hier handelt es sich um die Erstellung neuer Strassenzüge. Bis Ende 1939 sind lediglich die Erdarbeiten für die Zufahrtsstrasse auf der Wallenstadterseite ausgeführt worden.

Technische Daten:

Wallenseestrasse, 10,1 km lang:

Kostenvoranschlag 1937 = Fr. 6 000 000.—

Zufahrtsstrassen, 3,6 km lang:

Kostenvoranschlag 1937 = Fr. 2 000 000.—

Bis Ende 1943 aufgewendete Baukosten:

Für die Wallenseestrasse	Fr. 3 481 000.—
Für die Zufahrtsstrassen	Fr. 330 000.—

Mit Rücksicht auf die seit 1937 eingetretenen Lohn- und Preissteigerungen werden die Kreditreste nicht mehr ausreichen, um den Strassenzug fertig auszubauen, sondern es sind schätzungsweise noch folgende finanzielle Mittel bereitzustellen:

Für die Fertigstellung der Wallenseestrasse	Fr. 5 850 000.—
Für die Fertigstellung der Zufahrtsstrassen	Fr. 2 950 000.—
Zusammen	Fr. 8 800 000.—

2. Die Wildhauserstrasse

Am 27. Dezember 1938 stellte das eidgenössische Departement des Innern dem Kanton St. Gallen auch an die Wildhauserpasstrasse (Staatsstrasse Nesslau-Wildhaus-Gams) einen namhaften Bundesbeitrag in Aussicht und versprach, die Korrektion dieser von den schweizerischen Alpenposten sehr stark frequentierten Passtrasse für das zweite Alpenstrassenausbauprogramm vorzumerken. Verschiedene Teilstrecken dieser rund 24 km langen Passtrasse sind inzwischen vollständig ausgebaut und mit einem Hartbelag versehen worden, zum Teil sind lediglich die Erdarbeiten ausgeführt, und seit 1940 ruhen die Strassenbauarbeiten vollständig. Für sämtliche übrige Teilstrecken liegen die baureifen Projekte vor und ist der Bodenerwerb soweit vorbereitet, dass mit den Bauarbeiten in kürzester Zeit eingesetzt werden kann.

Technische Daten:

Kostenvoranschlag 1938 für 10,3 km . . . . . =	Fr. 3 000 000.—
Bis Ende 1943 aufgewendete Baukosten rund . . .	Fr. 1 480 000.—

Inzwischen sind auch noch die Korrektionsprojekte für die Strassenstrecken zwischen Unterwasser-Wildhaus (3,6 km) baureif geworden. Zusammen mit diesen zusätzlichen Strassenstrecken und wiederum mit Rücksicht auf die seit 1938 eingetretene Teuerung müssen für die geplanten und baureifen Korrektionsstrecken noch folgende weiteren finanziellen Mittel bereitgestellt werden:

Für die Fertigstellung der Wildhauserpasstrasse rund .	Fr. 4 920 000.—
Dies gibt mit den bereits erfolgten Aufwendungen einen Gesamtkostenaufwand von	Fr. 6 400 000.—

3. Die Kräzerlipasstrasse

Ein heiss umstrittetes Strassenausbauprojekt ist die Kräzerlipasstrasse, welche die Zufahrt vom Toggenburg (Nesslau/Neu St. Johann) zur Talstation der Säntis-Schwebebahn vermittelt.

Das bestehende, im obern Teil sehr schmale Wald- und Alpensträsschen, wird von der schweizerischen Alpenpost, von privaten Gesellschaftswagen und Autos stark befahren. Der Ausbau dieser 11 km langen, in

sehr schöner Gebirgslandschaft gelegenen Passtrasse auf die normale Alpenstrassenbreite von 6 m ist schon längst ein dringendes Bedürfnis. Auf Veranlassung der eidgenössischen Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung wird zur Zeit an der Revision der vorhandenen Projektpläne und an der Aufstellung eines baureifen Ausbauprojektes gearbeitet. Die erforderlichen Baukosten können deshalb erst schätzungsweise angegeben werden.

Technische Daten:

Kräzerlipasstrasse, 11 km lang. Generelle Kostenschätzung . . . . . = Fr. 3 000 000.—

Für die drei oben beschriebenen Strassenzüge erwartet der Kanton St. Gallen die Aufnahme in das in Aussicht gestellte zweite Programm für den Ausbau der Strassen im Alpengebiet und eine möglichst hohe finanzielle Unterstützung seitens des Bundes.

GLARUS

Am 26. Februar 1937 hat der Bundesrat, gestützt auf den Bundesbeschluss vom 4. April 1935 über den Ausbau der Strassen und des Strassennetzes im Alpengebiet ein I. Ausbauprogramm beschlossen mit einer Kostenfolge für den Bund von insgesamt 53 Millionen Franken oder 65 % des von den eidgenössischen Räten für die Periode 1936/47 bewilligten Gesamtkredites von 81 Millionen Franken. Dieses I. Ausbauprogramm enthielt für den Kanton Glarus:

a) Ausbau bestehender Strassen:

Vollendung des Ausbaues der Kerenzerbergstrasse:

1. Teilstück in Näfels, vom Restaurant Bahnhöfli bis Freulerpalast;
2. Teilstück im Britterwald;
3. Ostrampe, Stocken bis Kantonsgrenze Glarus/St. Gallen im Tiefenwinkel;

im Gesamtkostenvoranschlag von Fr. 1 950 000.—.

b) Neubauten:

Linksufrige Wallenseestrasse von der Abzweigung der Kantonsstrasse Bilten-Niederurnen bis Einmündung in die Kerenzerbergstrasse im Stutz, Kostenvoranschlag Fr. 6 200 200.—.

Von diesem Programm ist bis Herbst 1938 der Ausbau der Kerenzerbergstrasse vollendet worden mit Ausnahme des ersten Teilstückes in Näfels vom Freulerpalast bis Restaurant Bahnhöfli, mit einem totalen Kostenaufwand von Fr. 2 136 366.30.

Der Neubau der Wallenseestrasse ist im Herbst 1939 begonnen worden mit einem Teilstück Abzweigung von der Kerenzerbergstrasse im Stutz bis Schulhaus Mühlehorn, die vorläufige Vollendung dieser Sektion erfolgte mit dem Aufbringen eines provisorischen Fahrbahnbelages im Jahre 1941. (Die heutigen Bauausgaben belaufen sich auf Fr. 685 183.25 bei einem Kostenvoranschlag von Fr. 620 000.—.)

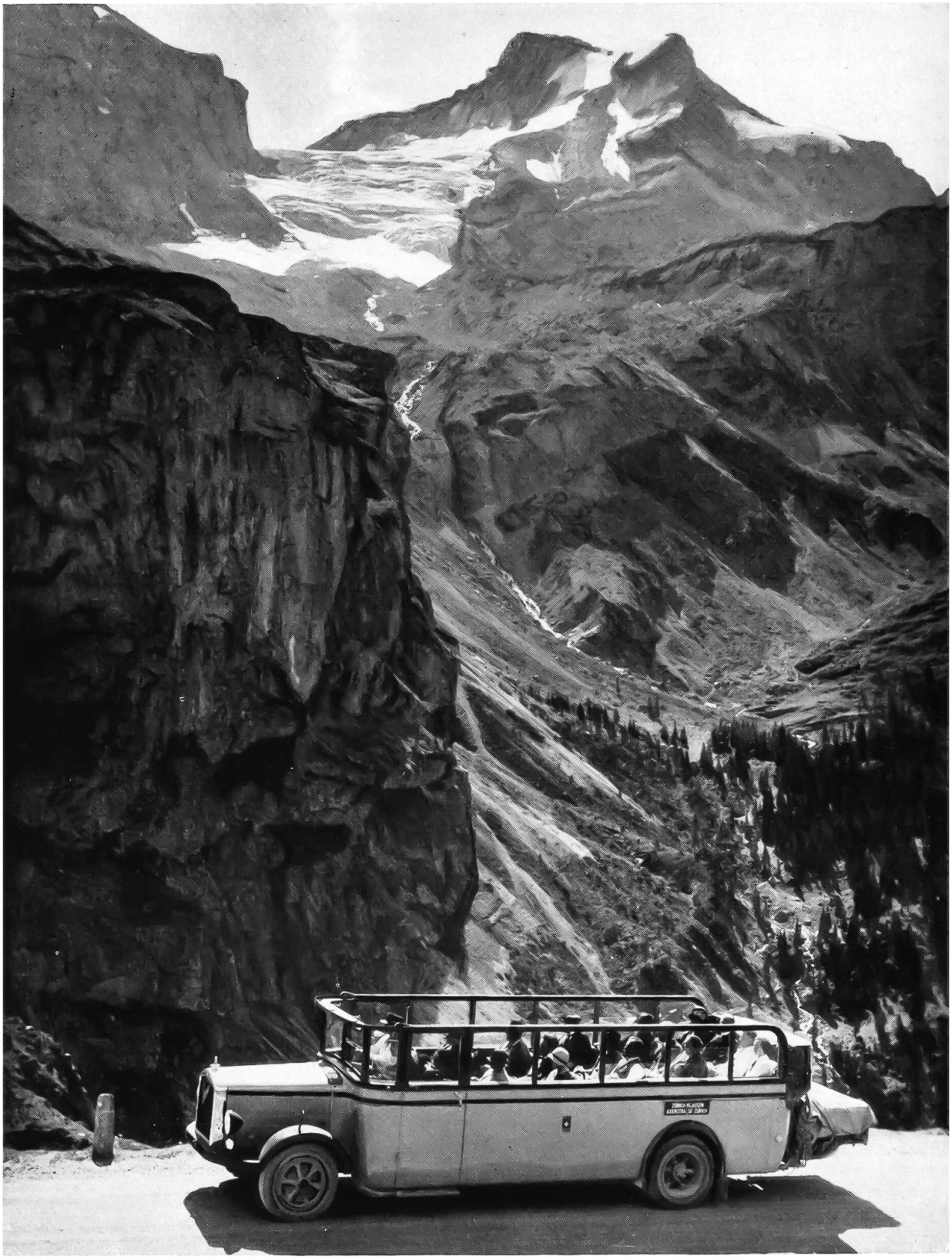
Infolge des Krieges ist der weitere Ausbau zwischen Mühlehorn und Niederurnen zurückgestellt worden und soll erst im Falle einer eintretenden Arbeitslosigkeit aufgenommen werden, nach den sich zeigenden Arbeitsnotwendigkeiten.

Als grösseres für das II. Alpenstrassenbauprogramm bestimmte Projekt ist das schon im Jahre 1934 durch ein tessinisches Aktionskomitee aufgestellte Postulat für die Errichtung einer fahrbaren Nord-Süd-Verbindung Glarnerland-Vorderrheintal-Bleniotal.

Nachdem durch unsern Kantonsingenieur Studien, hauptsächlich von Elm aus durch den Panixerpass hindurch, gemacht worden sind, haben sich die eidgenössischen Räte für die Kistenstrasse entschieden und in der Volksabstimmung vom 3./4. Juni 1939 (Vorlage über Landesverteidigung und Arbeitsbeschaffung) ist hiefür der erste notwendige Kredit gewährt worden. Mit den Organen des Bundes ist damals vereinbart worden, das ganze Projekt mit generellem Kostenvoranschlag bis zum 1. September 1939 auszuarbeiten und da das Projekt zwei Kantone betrifft, sollte der Kanton Glarus die nördliche und der Kanton Graubünden die südliche Zufahrtsrampe projektieren, während der Kistentunnel gemeinsam bearbeitet werden müsste.

Das Projekt für die Kistenstrasse auf Gebiet des Kantons Glarus ist am 25. Januar 1940 dem Eidg. Departement des Innern unterbreitet worden. Die mutmasslichen Totalkosten, berechnet auf der Basis der im Jahre 1939 geltenden Materialpreise und Arbeitslöhne, betragen:

a) der offenen Baustrecke Linthal-Kistentunnel Nordportal, Länge = 19,84 km, gemäss speziellem Kostenvoranschlag vom 19. Oktober 1939 .	Fr. 13 780 000.—
b) des Kistentunnels auf dem Gebiete des Kantons Glarus, Ausführung nach Vorschlag der Experten Rothpletz, Lienhard & Cie., Bern und Prof. C. Andreæ 1,1 km × 3,95 Millionen	» 4 345 000.—
Kanton Glarus total	Fr. 18 125 000.—



Am Klausen

Die Strassenbreite zwischen den beidseitigen Begrenzungen wurde einheitlich zu 6,00 m festgesetzt. Dieses Mass ist das Minimalmass und gilt für die Geraden und Kurven von mehr als 250 m Radius. In Kurven von weniger als 250 m Radius wird die Strasse gemäss den Normalien des S.S.S. für Bergstrassen I. Teil, vergrössert. Ausserdem sollen Ausweichstellen überall da hergestellt werden, wo dies ohne erhebliche Mehrkosten möglich ist. Die vorstehenden Breitenmasse gelten für Hauptstrassen im Berggebiet und gestatten ein einwandfreies Kreuzen von zwei Wagen von je 2,40 m grösster Breite. Die Maximalsteigung soll in keinem Falle 8 % überschreiten. Dort, wo es mit verhältnismässig geringen Kosten geht, — so alle 3 km — sollen Strassenverbreiterungen zu Abstell- bezw. Ausweichzwecken vorgesehen werden.

Nach dem Projekt des Kantons Glarus wird das Kistenstöckli mittelst eines ca. 2200 m langen Scheiteltunnels auf Kote 1850 untertunnelt. Da der Ausgangspunkt bei Linthal auf einer ungefähren Höhe von 685 m liegt, ist auf glarnerischer Seite ein Höhenunterschied von 1165 m zu überwinden. Bei einer Länge von 19,84 km vom Ausgangspunkt Linthal bis zum Tunnel-Nordportal errechnet sich das mittlere Gefälle zu 5,9 %. Die Strasse entwickelt sich zunächst hinter Linthal bis zur Ueberquerung der Stoldenruns am grossen Auenschuttkegel inmitten der verstreuten Güter, um dann auf den Moränenhängen der gegenüberliegenden Seite, in teils künstlicher Entwicklung, Höhe zu gewinnen und über Obbord und Tritt die untere Baumgartenalp, mit einem überwältigenden Panorama, zu erreichen. Die geologischen Verhältnisse auf dieser Strecke sind nicht ungünstig, an den Auenschuttkegel schliesst sich die Fuhrbachschlucht an, die in der Flyschformation liegt, und die nachfolgende Strecke bis Baumgartenalp bewegt sich in Malm.

Die anschliessende künstliche Entwicklung zwischen der untern und obern Baumgartenalp führt streckenweise wieder über Moränenschutt, dann aber längs der Ochsenplanken und dem Limmernboden in den Formationen des Malmkalkes.

Die bautechnisch wohl schwierigste, landschaftlich aber erhabenste Strecke bildet als Schlusstück die Hangentwicklung Obere Baumgartenalp-Ochsenplanken-Limmernboden-Tunnelportal Nord.

Der Scheiteltunnel selbst kommt, laut einem geologischen Gutachten des Herrn Prof. Dr. Cadisch, in geologisch günstige Gebirgsformationen zu liegen. In der Hauptsache wird Hochgebirgskalk aufgeschlossen, in der Nähe des Nordportales kristalline Schiefer und ein Band aus Rötidolomit.

Nach einem vom Projektverfasser, Herrn Kantonsingenieur Blumer sel., als vorläufig bezeichneten Bauprogramm ist die Gesamtbauzeit auf 4½—5 Jahre berechnet worden, von der Annahme ausgehend, dass es

zu grossen Kostenerhöhungen führen müsste, wollte man den Baubetrieb, namentlich in den höher gelegenen Bauabschnitten, auf das ganze Jahr ausdehnen.

Er sah daher vor, dass auf offenen Strecken etwa während 200 Tagen im Jahre, im Scheiteltunnel aber das ganze Jahr gearbeitet werden könne. Von den Baukosten der glarnerischen offenen Strecke Linthal-Tunnelportal Nord von Fr. 13 780 000.— sollen rund 50 % für Taglöhne ausgegeben werden. Auf Grund dieser Annahme und unter Zugrundelegung eines mittlern Taglohnes von Fr. 12.— errechnen sich die erforderlichen Tagesschichten zu 574 000, was bei der beabsichtigten Bauzeit von 4½—5 Jahren einem durchschnittlichen Einsatz von 700—800 Mann entsprechen würde.

Der Bau der Kistenstrasse ist nicht nur für die direkt beteiligten Kantone Glarus, Graubünden und Tessin in verkehrspolitischer Hinsicht von grösster Wichtigkeit, sondern spielt für die Verkehrsentwicklung in der ganzen Ost- und Zentralschweiz eine wichtige Rolle. Durch diesen Alpendurchstich werden neue Tourenmöglichkeiten in so grosser Zahl geschaffen, dass weite Gebiete unseres schönen Reiselandes davon profitieren werden. Wir hoffen, der Zeitpunkt des ersten Spatenstiches sei nicht mehr in allzu weiter Ferne. Dies wird sich aber nach den Arbeitsbeschaffungsmassnahmen richten müssen.

Berganemonen

URI

I. Allgemeines

Den Kanton Uri durchlaufen Nord-Süd die Gotthard-Axenstrasse und Ost-West die Furka-Oberalpstrasse und die Klausenstrasse, deren Bedeutung über nur kantonale Interessen hinausgehen. An erster Stelle steht die Axen-Gotthardstrasse mit 54,51 km Länge, die von der Schwyzergrenze durch das Reusstal aufwärts über den Gotthardpass in den Kanton Tessin führt. Sie hat internationalen Charakter und bildet eine der wichtigsten Alpenüberquerungen überhaupt. Ausserhalb Altdorf zweigt die 36,80 km lange Klausenstrasse ab, eine Verbindung mit dem Kanton Glarus und der Ostschweiz herstellend. In Andermatt schliesst die Oberalpstrasse mit 10,66 km an, die die Verbindung mit dem Kanton Graubünden bildet; in Hospental endlich hat die Furkastrasse ihren Beginn, deren Länge auf Urnergebiet 17,95 km beträgt. Die Gesamtlänge dieser wichtigen Alpenstrassen beträgt auf Urnergebiet 119,92 km. In nächster Zeit wird dann noch die neue Sustenstrasse mit rund 18 km Länge dem Verkehr übergeben werden können, so dass das Total der Strassenlänge auf rund 138 km anwächst. Alle diese Strassen werden, wenn einmal der zu erwartende gesteigerte motorisierte Verkehr einsetzt, wieder sehr grosse Bedeutung erlangen, so dass ein richtiger Ausbau am Platze ist, zumal solche Arbeiten einen wesentlichen Beitrag zur Steuerung einer nach dem Kriege einsetzenden Arbeitslosigkeit bieten.

II. Der bisherige Ausbau

Gestützt auf den Bundesbeschluss vom 4.4.35 hat der Bundesrat am 26. Februar 1937 einem Alpenstrassenausbau-Programm grundsätzlich zugestimmt. Der Kanton Uri schritt unverzüglich an die Ausführung der bereits vorhandenen Projekte verschiedener Teilstrecken der Axen-Gotthardstrasse. Das Ausbauprogramm rechnete mit einem Kostenvoranschlag von 5 Millionen Franken, und 8,7 Millionen Franken für den Neubau der Sustenstrasse. Der Bundesrat hatte nach obgenanntem Beschluss einen Beitrag von 4 Millionen Franken, d. s. 75 % an den Ausbau der Axen-Gotthardstrasse und einen solchen von 90 % an den Neubau der Sustenstrasse bewilligt. Der Kostenvoranschlag der Sustenstrasse belief sich anfänglich auf 8,7 Millionen Franken, wurde jedoch später definitiv auf 10,39 Millionen Franken berechnet. Heute ist der Stand des Ausbaues folgender:

Ausgebaute Strecken der Axen-Gotthardstrasse:

Sisikon Dorfende—Flüelen Dorfanfang .	km	4,20	—	9,32	= 5,12
Amsteg—Intschi	»	13,90	—	15,35	= 1.45
Meienreussbrücke—Dorfanfang Wassen .	»	23,83	—	24,78	= 1,00
Wattigen—Dorfanfang Göschenen . . .	»	26,72	—	29,64	= 2,92
Urnerloch—Dorfanfang Andermatt . . .	»	34,24	—	35,47	= 1,23
Dorfende Andermatt—Dorfanfang Hospental	»	35,97	—	38,33	= 2,36
Total	km				14,08

Das sind 26,1 % der Axen-Gotthardstrasse oder 11,9 % der Gesamtlänge des urnerischen, für den Ausbau in Frage kommenden Strassennetzes.

Die Kosten dieser Korrektionsarbeiten beziffern sich bis heute auf Fr. 4 552 441.—, d. s. ca. 320 Franken pro m[1] Strasse. Der Rest auf die 5 Millionen Franken wird für einen Abschnitt der Strecke Gurtnellen-Wassen verwendet.

III. Der weitere Ausbau

In erster Linie wird ein erweiterter, vollständiger Ausbau für die Axen-Gotthardstrasse in Betracht kommen, die wohl als die wichtigste aller schweizerischen Alpenstrassen angesehen werden darf. Es ist jedoch nicht ausser acht zu lassen, dass auch die andern drei genannten Passstrassen, die Klausen-, Oberalp- und Furkastrasse für den touristischen Verkehr Bedeutung besitzen. Die Kantone Graubünden und Wallis haben bereits begonnen ihre Abschnitte der Oberalp- und Furkastrasse auszubauen, so dass auch für die urnerischen Strecken der Ausbau folgen muss. Für den noch zu erfolgenden Ausbau muss mit folgenden generellen Kosten gerechnet werden, soweit man heute überhaupt rechnen kann:

Axen-Gotthardstrasse	40,28	km	ca.	Fr.	20 000 000
Oberalpstrasse	10,66	»	»	»	5 000 000
Furkastrasse	17,95	»	»	»	9 000 000
Klausenstrasse	36,80	»	»	»	13 000 000

Diese Zahlen stellen Schätzungen anhand vom bereits durchgeführten Ausbau dar.

1. Die Axen-Gotthardstrasse:

Während für die erste Ausbauperiode auf Gotthard- und Axenstrasse nur Ueberlandstrecken zum Ausbau vorgesehen wurden, wird nun in einer 2. Ausbauperiode auch an den Strassenausbau innerorts oder durch

Umgehung der Ortschaften herangetreten werden müssen. Eine technisch richtige Lösung, die auch der Verkehrssicherheit genügt, wird im Allgemeinen leichter im Umfahrungsprojekt zu finden sein. Die Gewerbetreibenden und besonders die Wirte erachten aber heute noch eine Umfahrung der Ortschaft als ihren Interessen zuwiderlaufend. Ein Beschluss des Landrates gestattet die Umfahrung aber nur, wenn die betreffende Gemeinde damit einverstanden ist. Beim Ausbau der offenen Strecken wird man im allgemeinen der bestehenden Linienführung folgen müssen, sofern die Kosten nicht übermässig gesteigert werden sollen. Immerhin wird sie bei Ueberquerung von Tälern verbessert werden müssen. Auch an den Gefällsverhältnissen kann nicht viel geändert werden.

Von den Ausserorts-Strecken der Gotthardstrasse sind noch zu korrigieren:

Flüelen—Altdorf,
Altdorf—Erstfeld,
Erstfeld—Amsteg
Intschi—Gurtnellen
Wassen—Wattingen
Göschenen—Andermatt,
Hospental—Tessinergrenze.

2. Die Oberalp-Furkastrasse:

Der Ausbau dieser beiden Strassen rechtfertigt sich besonders im Hinblick auf die Bedeutung einer Ost-West-Verbindung in den Alpen. Die Kantone Graubünden und Wallis haben ihrerseits bereits weitgehende Ausbauarbeiten auf diesen Routen geleistet, so dass auch auf Urnergebiet die Korrektion gefördert werden muss. Auch diese beiden Strassen, die seiner Zeit mit 4,20 m Fahrbahnbreite erstellt wurden, sollen auf 6 m minimale Fahrbahnbreite ausgebaut werden. Dies bedingt bedeutende Aufwendungen für Mauerwerk. Die Wendeplatten genügen den für den Ausbau geltenden Bedingungen nicht und sind daher zu korrigieren. Eine Offenhaltung dieser Strecken im Winter ist jedoch nicht vorgesehen. Auch bedeutende Lawinenverbauungen würden keine gänzliche Sicherheit gewähren.

3. Klausenstrasse:

Diese Strasse wurde mit einer Fahrbreite von 4,80 m erstellt in den Jahren 1894/98. Der Ausbau wird auch hier einsetzen müssen, um die Strasse auf dasselbe technische Niveau der andern gleichbedeutenden Passtrassen zu heben. Die Korrektur würde auch hier eine durchgehende Verbreiterung auf 6 m anstreben, ebenso den Ausbau der Wendeplatten sowie eine Verbesserung der Linienführung, damit auch sie den heutigen und zukünftigen Verkehrsverhältnissen entspricht.

TICINO

Premessa

Con decreto federale del 4 aprile 1935, concernente la sistemazione della rete stradale delle Alpi, il problema dei valichi alpini ha acquistato un'importanza di primo piano e, passando alla sua realizzazione, offre al nostro Cantone vaste possibilità di lavoro e buone prospettive per l'avvenire del turismo attraverso il nostro territorio.

Quest'opera grandiosa e lungimirante, voluta con savi criteri di previdenza in un momento in cui la stasi economica richiedeva senza soste nuove occasioni di lavoro per arginare i danni materiali e morali della disoccupazione, comprendeva un vasto programma di lavori ripartiti in un periodo di 6 anni, vale a dire dal 1935 al 1941 e contemplava anche la sistemazione dei due valichi che interessano in modo particolare il nostro Cantone: quello del *Gottardo*, da Biasca al confine col Canton Uri e — in via subordinata — quello del *Lucomagno*, da Biasca al confine col Canton dei Grigioni.

Un nuovo programma di lavori dovrà completare la ricostruzione dei due valichi principali ai quali abbiamo accennato e dovrà sistemare anche la strada delle *Centovalli* da Ponte Brolla a Camedo (confine italiano) nonchè l'accesso al valico del *S. Bernardino*, da Arbedo a Lumino (confine col Canton dei Grigioni) accettando i postulati contenuti nel quaderno delle «rivendicazioni ticinesi» edizione 1938.

Quello che è stato fatto

Nel settembre del 1935, il Dipartimento Costruzioni del Canton Ticino sottoponeva alle Autorità federali un programma di lavoro da svolgere entro il 1941 coi seguenti preventivi di spesa:

a) per i lavori lungo la tratta Biasca-S. Gottardo .	fr.	9 964 000.—
b) per i lavori lungo la tratta Biasca-Lucomagno .	»	7 398 700.—
totale	fr.	17 362 000.—

In seguito ad una conferenza convocata a Berna dal Dipartimento federale dell'interno il 30 marzo 1936 per discutere in merito alla coordinazione dei diversi programmi presentati dai Cantoni alpini, dietro particolare insistenza dell'Autorità federale, veniva stabilito di limitare, in un

primo tempo, i lavori alla sola sistemazione della strada del Gottardo, escludendo dai sussidî le opere previste lungo la tratta Biasca-Lucomagno.

Però, dietro le vive insistzenze del lod. Consiglio di Stato, le Autorità federali, riconoscendo, sebbene indirettamente, la fondatezza delle richieste formulate dal nostro Cantone, stanziavano per i lavori del valico del Lucomagno, (programma 1936—1941) un sussidio di fr. 750 000.— da prelevare, provvisoriamente, dai sussidî accordati per la sistemazione del valico del Gottardo.

Successivamente, con decreto del 26 febbraio 1937, la Confederazione fissava un sussidio del 65 % su un preventivo di spesa pari a fr. 8 000 000.- per la strada del S. Gottardo ed un sussidio del 50 % su un preventivo di fr. 1 500 000.— per la strada del Lucomagno.

Ora, al 31 ottobre 1943, la sistemazione dei valichi del Gottardo e del Lucomagno rivelava la seguente situazione:

1. *Valico del S. Gottardo*, da Biasca al confine col Canton Uri:
   lunghezza complessiva km. 55,800 di cui:

a) tratte completamente sistemate	km.	23,150
b) tratte in corso di sistemazione	»	5,400
c) tratte ancora da sistemare	»	27,250
	km.	55,800

Come si vede, rimane ancora da sistemare il 48,8 % della lunghezza complessiva.

Il consuntivo al 31 ottobre 1943 ha sorpassato leggermente il preventivo di spesa fissato per lo stanziamento dei sussidì federali nel 1937 e costituisce circa 1/3 della spesa necessaria per la ricostruzione completa del valico, come risulta dalle cifre che seguono:

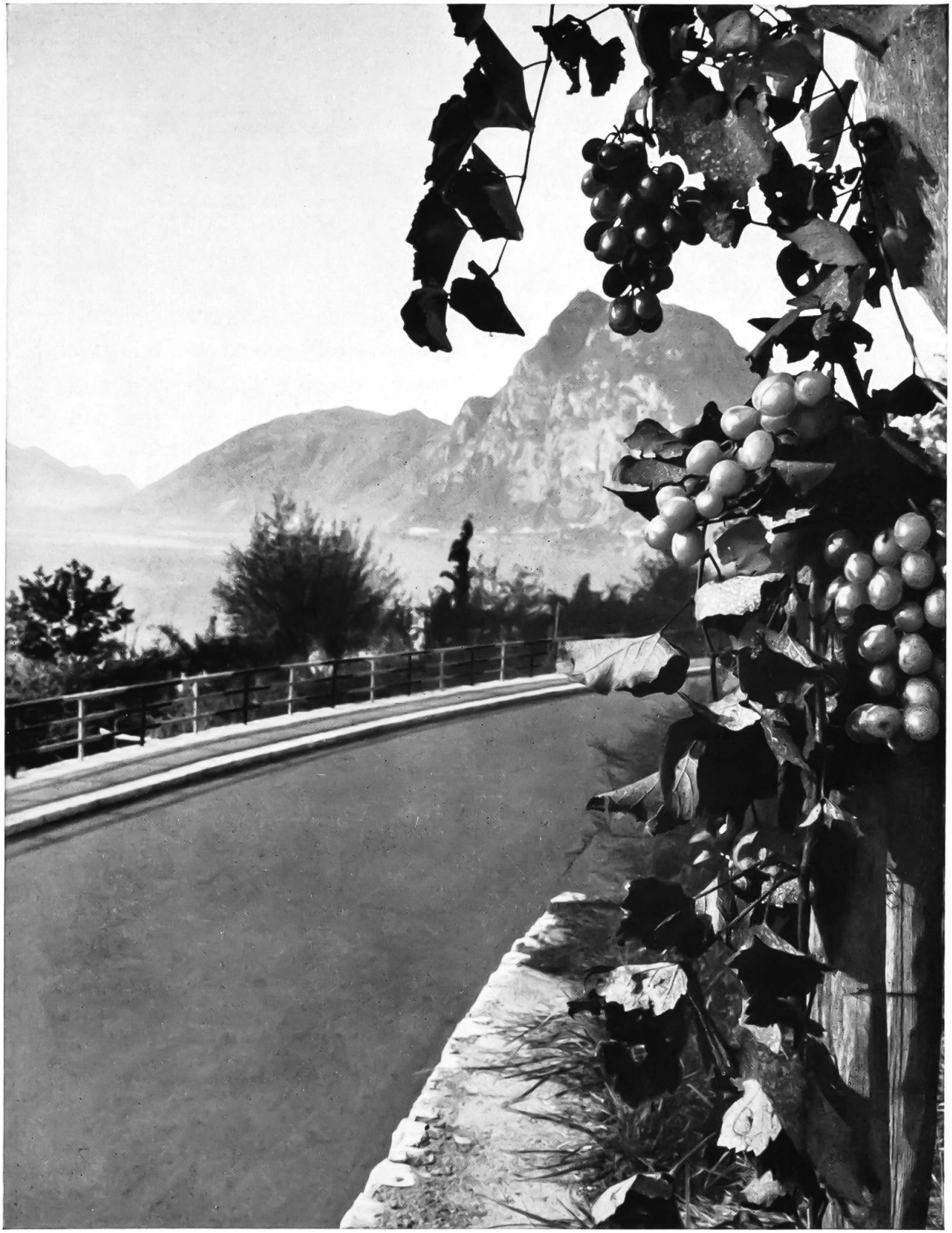
a) totale della spesa consunta al 31 ottobre 1943 . .	fr.	8 100 000.—
b) preventivi di massima aggiornati per le tratte ancora da sistemare	»	15 160 000.—
totale	fr.	23 260 000.—

2. *Valico del Lucomagno*, da Biasca al confine col Canton dei Grigioni:
   lunghezza complessiva km. 40,700 di cui:

a) tratte sistemate, pavimentazione compresa . . .	km.	1,500
b) tratte sistemate, pavimentazione esclusa	»	0,800
c) tratte in corso di sistemazione	»	0,300
d) tratte ancora da sistemare	»	38,100
	km.	40,700

Rimane quindi da sistemare il 93,6 % del''intero tracciato.

Il consuntivo al 31 ottobre 1943 non ha raggiunto il preventivo di spesa fissato per lo stanziamento del sussidio federale nel 1937 e costituisce circa 1/11 della spesa necessaria per la ricostruzione completa del valico su territorio del nostro Cantone. Infatti:



Via Gandria

a) totale della spesa consunta al 31 ottobre 1943 . fr. 1 100 000.—
b) preventivi di massima aggiornati per la sistemazione ancora da eseguire . . . . . » 11 400 000.—
totale fr. 12 500 000.—

Dalle cifre riassuntive che veniamo di esporre, si può rilevare che, per la sistemazione del valico del S. Gottardo, si è consunto al 31 ottobre 1943 solo il 34,8 % della spesa occorrente per portare a termine l'opera; per il valico del Lucomagno si è consunto solo l'8,8 % della spesa totale preventivata.

Quello che rimane da fare

I dati schematici riassuntivi di cui sopra, stanno a dimostrare quanto rimanga ancora da fare e quale spesa si debba ancora sopportare per condurre a termine quelle opere che avrebbero dovuto essere ultimate col primo programma di ricostruzione dei valichi alpini; è evidente quindi la necessità di allestire con sollecitudine un nuovo programma di lavori, in modo che la grandiosa opera non resti incompiuta. Solo cosi si raggiungeranno le mete prefisse.

L'intenso sviluppo del traffico automobilistico lungo le belle vallate del nostro Cantone nel periodo prebellico, ha chiaramente messo in evidenza la necessità di ricostruire altre strade oltre a quelle previste nel 1. programma di sistemazione dei valichi alpini.

Non è soltanto il valico del Gottardo che deve entrare in considerazione per il nuovo programma di lavoro, ma, come abbiamo visto, anche il valico del Lucomagno, la strada delle Centovalli e l'accesso al valico del S. Bernardino. Data l'importanza che hanno queste strade nello sviluppo del turismo intercantonale e internazionale e data l'ingente spesa per la loro sistemazione, sarebbe davvero ingiusto pretendere che il Cantone Ticino, colle sue modeste risorse, provvedesse interamente alla spesa necessaria di ricostruzione.

La Confederazione dovrà sussidiare questi lavori nella misura minima del 75 % tenendo presente che la spesa può essere preventivata come segue:

1) valico del S. Gottardo, da Biasca al confine col Canton Uri:
ultimazione dei lavori lungo i tronchi non ancora sistemati . . . . . fr. 15 160 000.—
2) valico del Lucomagno, da Biasca al confine col Canton Grigioni:
ricostruzione delle tratte non ancora sistemate . . » 11 400 000.—
3) strada delle Centovalli, da Ponte Brolla a Camedo:
lunghezza totale km. 15,500 di cui 14,300 ancora da sistemare. Costo:

a) tronchi già sistemati	fr. 330 000.—		
b) tronchi da sistemare	» 7 535 000.—		
totale	fr. 7 863 000.—	»	7 863 000.—
4) strada di accesso al valico del S. Bernardino: da Arbedo a Lumino, lunghezza totale m. 3200. Spesa per la ricostruzione dell'intera tratta . . .		»	1 300 000.—
Preventivi di massima per il nuovo programma di ricostruzione dei valichi alpini		fr.	35 723 000.—

Esaminiamo ora un po' più da vicino le singole strade che interessano il nostro Cantone e che dovranno essere incluse e sussidiate nel nuovo programma nazionale di ricostruzione dei valichi alpini:

1. Valico del San Gottardo.

Nel 1803, eretti i baliaggi ticinesi a Stato autonomo nella Confederazione svizzera, i nostri reggitori affermarono per prima cosa: «Il progresso deve venire a noi per le strade larghe» e dimostrarono coi fatti la fermezza dei loro propositi, impostando quell'opera notevole che fu la costruzione della rete stradale nel nostro Cantone.

Fu precisamente il governo dei landamani (1815—1830) che diede un grandissimo impulso alle costruzioni stradali e dobbiamo alle loro fulgidementi ed alla loro volontà quadrata le nostre principali strade e, tra queste, il valico del Gottardo.

Su proposta del governo dei landamani, previ accordi con Uri, Lucerna e Basilea, la strada carreggiabile del Gottardo, da Airolo al confine urano, fu decisa dal Gran Consiglio ticinese il 19 gennaio 1827, iniziata nel secondo semestre dello stesso anno ed ultimata nel 1831 per opera dell'ing. Francesco Antonio Meschini di Piazzogna (Gambarogno), Consigliere di Stato, progettista e appaltatore dei lavori.

La larghezza di 6 m. voluta per la strada del Gottardo e il tracciato che supera la Tremola stanno a testimoniare le concezioni larghe e ardimentose del landamano ing. Meschini, anima tecnica del Governo dell'epoca.

La strada del Gottardo è la spina dorsale del nostro Cantone: l'importanza di questa arteria quale moderna via delle genti motorizzate, è determinata dalla sua stessa posizione geografica e si è manifestata chiaramente tanto in tempo di pace che in tempo di guerra.

La nostra terra insubrica s'incunea tra l'Italia settentrionale e il centro del sistema alpino che è spartiacque, punto culminante di Europa, diaframma tra due mondi nei secoli, culla di noi svizzeri.

Ha detto Giuseppe Motta, nostro indimenticabile cittadino: «Nessun altro valico alpino è così intimamente legato alle vicende della storica svizzera e nessuno porta in sè tanto valore di simbolo e questo simbolo significa concordia, mutua comprensione, spirito di libertà.»

La via del Gottardo è chiamata a incanalare il flusso turistico fra il nord e il sud dell'Europa centrale e non deve quindi far meraviglia se noi affermiamo che la larghezza della strada deve essere portata a 7 m. lungo i tronchi non ancora sistemati, almeno tra Biasca e Airolo.

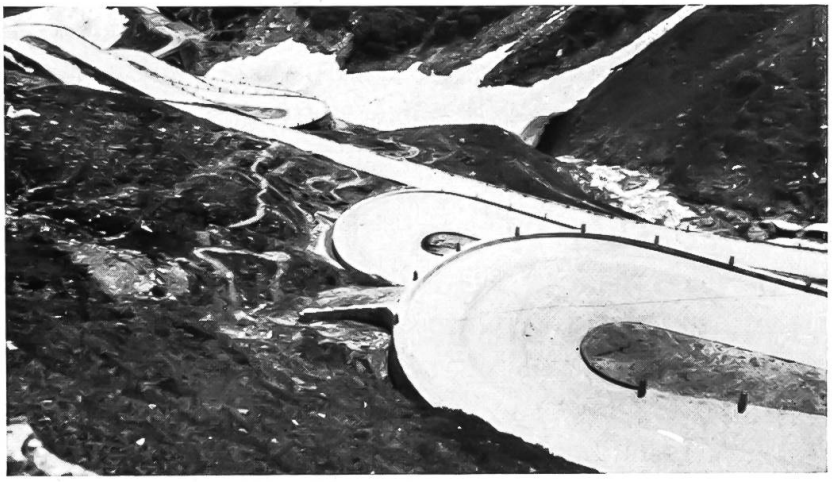
Il piano nazionale per la creazione di nuove occasioni di lavoro comprende, nel suo vasto e multiforme programma, la sistemazione delle strade di pianura, di gran traffico, come per es. la strada del Gottardo, da Biasca a Chiasso e la diramazione da Cadenazzo a Dirinellaconfine (strada del Gambarogno) Orbene, la larghezza per i nuovi tronchi da sistemare, tra Biasca e Chiasso, è prevista in m. 12,5 ivi compresi i marciapiedi e le piste per i ciclisti: il campo viabile, vero e proprio, risulta in tal modo di 7 m. Questa larghezza dovrebbe essere osservata anche per la ricostruzione delle tratte non ancora sistemate tra Biasca e Airolo, limitando a 6 m. la larghezza del valico, da Airolo al confine col Canton Uri.

Come abbiamo visto, la spesa necessaria per portare a termine la ricostruzione del valico del Gottardo è da noi preventivata in fr. 15 160 000 secondo i prezzi aggiornati dei materiali e della mano d'opera. E' però da ritenere che tale somma subirà una notevole riduzione col ritorno dei tempi normali.

L'importanza del valico del Gottardo per l'economia nazionale e per la difesa nazionale è fuori di discussione: ciò giustifica pienamente la nostra richiesta, nel senso che la spesa ancora necessaria per portare a termine i lavori di ricostruzione, sia sussidiata dalla Confederazione sulla base minima del 75 %.

2. Valico del Lucomagno.

Il valico del Lucomagno occupa il secondo posta fra le strade alpine che più interessano il nostro Cantone: fu costruito, con una larghezza di m. 4,30, negli anni 1875—1877, da Olivone a Santa Maria e fu dichiarato cantonale il 7 maggio 1878.



Tremola - San Gottardo

Il valico del Lucomagno, collegando la valle di Blenio a quella del Reno medio, non ha certamente l'impor-

Monte Ceneri

tanza economica del Gottardo, poichè s'inoltra in una valle laterale, ma dà buone prospettive per l'avvenire, colla progettata strada del Kisten, destinata a congiungere il Canton Ticino col Canton Glarona, passando per i Grigioni.

Come è noto, il decreto federale del 6 aprile 1939, concernente il rafforzamento della difesa nazionale e la lotta contro la disoccupazione, mette a disposizione un credito di 35 milioni di franchi, di cui 20 per la nuova strada del Kisten e 15 per la sistemazione della strada e della linea dell'Oberalp, come pure delle strade del Lucomagno e del Klausen.

La guerra, sopraggiunta in pieno fervore di propositi, ha lasciato in sospeso la costruzione della strada del Kisten, per cui questo progetto potrà realizzarsi col ritorno di tempi meno agitati.

Comunque, il valico del Lucomagno ha pur sempre per il nostro Cantone una notevole importanza, sia per il facile tracciato che permette di liberarlo dalla neve con alcuni mesi di anticipo rispetto al Gottardo, sia per la sua posizione geografica che ne fa una via strategica per la difesa nazionale.

Certo, bisogna ammettere che le difficoltà per far accettare questo nostro postulato non sono lievi, dal momento che le Autorità cantonali del Cantone dei Grigioni non hanno creduto di includere il valico del Lucomagno nel suo programma di ricostruzione della rete stradale alpina.

E' per questa ragione che in data 2 novembre 1939 il Consiglio di Stato del Canton Ticino indirizzava una lettera all'Alto Consiglio federale nella quale metteva in evidenza la ferma intenzione di giungere alla ricostruzione del valico del Lucomagno e chiedeva un sussidio del 75 % della spesa. E' detto fra altro in questa lettera:

«Ben sappiamo che nel programma da Voi tracciato per la ricostruzione della rete stradale alpina, il valico del Lucomagno non è stato preso in considerazione e che i nostri vicini grigionesi non hanno creduto — per ragioni che non vogliamo qui discutere — di appoggiare i nostri sforzi e di cooperare alla realizzazione del nostro postulato. Non sono però queste ragioni bastevoli per farci desistere dai nostri fermi propositi i quali sono ispirati, oltre che dalla vigile e doverosa premura di salvaguardare gl'interessi materiali del nostro Cantone, da ragioni superiori che mirano ad allacciare vincoli sempre più stretti coi Cantoni finitimi, vale a dire col resto della Confederazione.»

L'importanza del valico del Lucomagno dal punto di vista turistico, storico e militare, la sua minor quota sul livello del mare rispetto al Gottardo ed al San Bernardino, il fatto che tale strada dovrà servire di naturale accesso al progettato valico del Kisten, la cui attuazione è stata sancita a suo tempo da una votazione popolare, fanno sì che la richiesta formulata dal nostro Cantone sia pienamente giustificata e che la ricostruzione del valico del Lucomagno debba figurare nel nuovo programma di sistemazione dei valichi alpini.

Come abbiamo visto, il decreto federale del 26 febbraio 1937 fissava un sussidio del 50 % su un preventivo di fr. 1 500 000.— per la strada del Lucomagno, ma col dispositivo che questo sussidio fosse prelevato da quello messo a disposizione per il valico del Gottardo: ciò significa che — in realtà — il valico del Lucomagno veniva escluso dal programma di ricostruzione della rete stradale alpina.

Da quanto si è detto, la spesa per portare a termine la sistemazione della strada del Lucomagno, da Biasca al confine coi Grigioni, è valutata dall'Ufficio tecnico cantonale in fr. 11 400 000.—. Questa cifra, che tiene in considerazione i prezzi attuali dei materiali e della mano d'opera, potrà subire notevoli riduzioni col ritorno di tempi normali.

La sistemazione del valico del Lucomagno è inclusa nelle «rivendicazioni ticinesi» alle quali già abbiamo accennato.

3. Strade delle Centovalli.

La strada delle Centovalli è la più breve via di accesso al Sempione partendo dal Ticino: mette in comunicazione diretta Locarno con Domodossola passando attraverso une zona che attrae irresistibilmente il turista per le selvagge bellezze naturali di cui è ricca. Per la sua importanza quale strada internazionale e quale via di raccordo fra il Ticino e la Svizzera romanda attraverso il valico del Sempione, la strada delle Centovalli ha il diritto di essere inclusa nel nuovo programma per la sistemazione dei valichi alpini ed è quindi giustificata la nostra richiesta che venga corretta in base a criteri moderni e messa al beneficio di un sussidio federale del 75 %.

Non è inopportuno far rilevare a questo proposito, che — in confronto per esempio alle vaste richieste del Canton Grigioni per il sussidiamento del suo grandioso programma di lavori a favore delle sue strade alpine — i postulati del Canton Ticino si mantengono entro limiti assai modesti.

La strada delle Centovalli da Ponte Brolla a Camedo (confine italiano) ha una lunghezza di km. 15,500 di cui km. 1,200 già sistemati.

Come abbiamo visto, la spesa per la ricostruzione della strada delle Centovalli è preventivata in fr. 7 863 000.—, cifra che potrà subire notevoli riduzioni col ritorno di tempi normali.

4. Strada di accesso al valico del S. Bernardino.

Si svolge su territorio del nostro Cantone dal bivio di Castione (Arbedo) al confine col Cantone dei Grigioni, nel paese di Lumino, per una lunghezza di km. 3,200 interamente da sistemare.

L'importanza di questa strada, quale accesso al valico del San Bernardino appare senz'altro evidente e giustifica la richiesta che faccia parte del nuovo programma di sistemazione della rete stradale alpina, con un sussidio del 75 %.

Il preventivo di costo, come abbiamo visto, è calcolato in fr. 1 300 000 prendendo come base del calcolo i prezzi attuali.

Conclusioni

Da questa esposizione schematica appare evidente che la ricostruzione della rete stradale alpina ha un'importanza capitale per il nostro Cantone, sia per la sua stessa posizione geografica, sia per il fatto che il turismo costituisce una delle sue maggiori risorse economiche.

Gli sforzi e i sacrifici che furono fatti dai nostri antenati non devono andar persi: occorre perseverare sulla via tracciata arditamente dai nostri padri per il bene delle future generazioni.

Quello che fu realizzato con antiveggenza dal governo del landamani e dai governi successivi era adatto ai tempi e le strade del Cantone servirono egregiamente per quasi un secolo ai bisogni del piccolo traffico a traino animale.

La motorizzazione del traffico sia per il turismo, sia per il trasporto delle merci anche a distanza, richiese dalla rete stradale prestazioni superiori alle sua forze, per cui fu necessario affrontare l'opera di ricostruzione che è conosciuta nel nostro Cantone sotto il nome di «sistemazione generale della rete stradale».

Quest'opera di vasta mole, iniziatasi nel 1928, è tuttora in corso e richiederà ancora molti anni di lavoro e ingenti spese: sono circa 1000 chilometri di strade, di cui soltanto 300 km. circa, sistemati con critri moderni. Il lavoro già fatto, suddiviso in 6 periodi, ha richiesto una spesa

di oltre 41 milioni, ciò che costituisce un onere non indiffrente per un cantone di limitate risorse come è il nostro.

Il Ticino è fiero dei sacrifici che ha fatto ma chiede di essere avvicinato con più solleciti ed opportuni provvedimenti ai centri economici ed amministrativi della madre Patria in modo che, vinti i due ostacoli che lo isolano in modo pericoloso, la barriera delle Alpi e la barriera doganale, possa affrontare con serena fiducia le gravi incognite e i gravi compiti del dopoguerra.

Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni.

Bellinzona, 29 ottobre 1943.

VALAIS

Suivant décret du Grand Conseil du 25 février 1938 sont à considérer comme routes alpestres, les routes cantonales à grand transit:

1) Route de la Furka et Grimsel, longueur 65,550 km.
2) Route du Simplon, longueur 42,280 km.
3) Route du Grand St-Bernard, longueur 44,560 km.
4) Route Martigny-Salvan-Châtelard, longueur 20,400 km.
5) Route Monthey-Morgins, longueur 17,020 km.

et les routes à construire, Rawyl avec raccordement sur Sion et Sierre et Col de Coux par Troistorrents et Champéry,

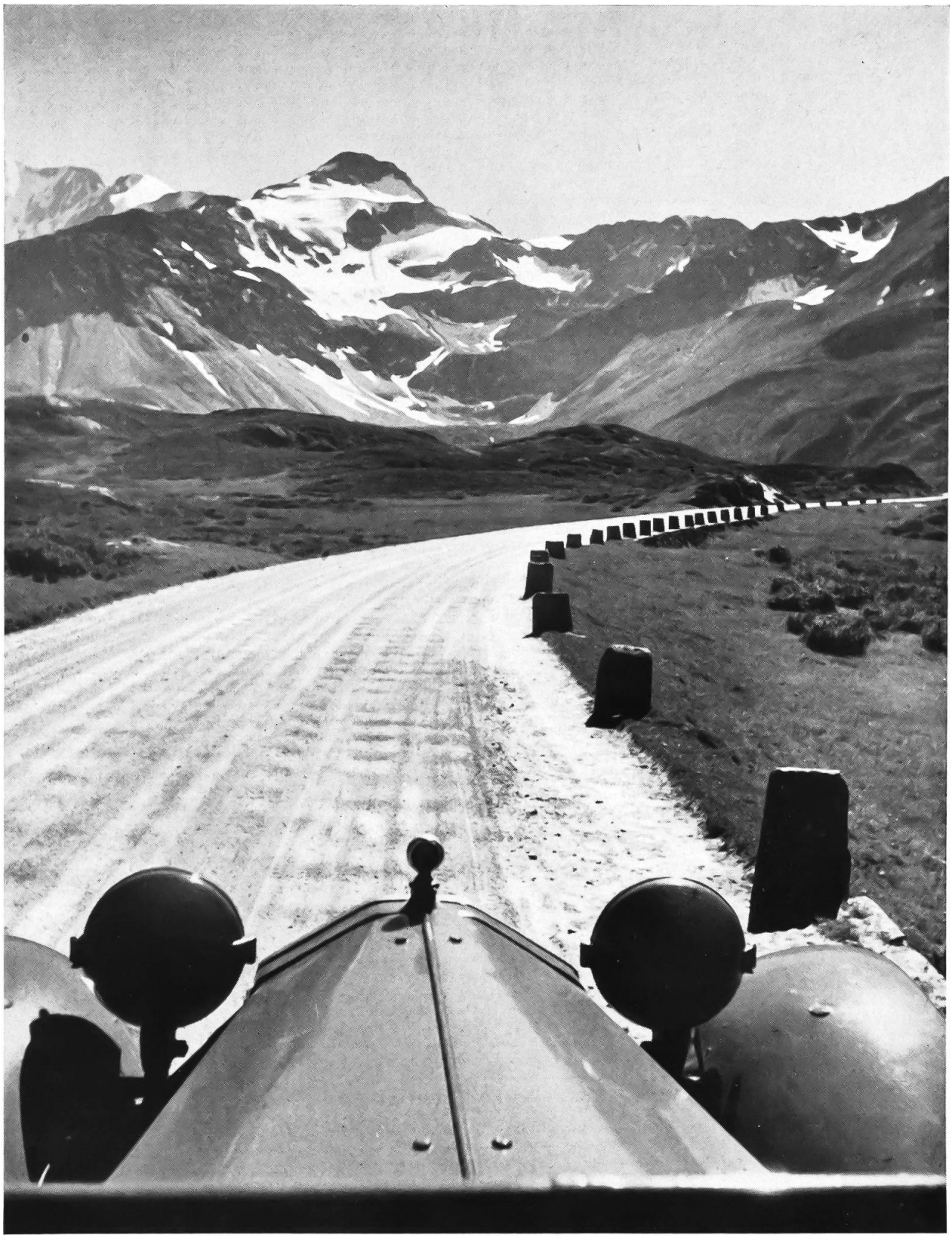
Le canton du Valais a entrepris jusqu'à maintenant la correction de deux de ces routes, celle de la Furka et celle du Grand St-Bernard.

Route de la Furka: Les travaux de correction de la route de la Furka ont été commencés en 1937. Actuellement, cette route est aménagée à 6 mètres de large sur une longueur de 35 km, soit entre Mœrel et Oberwald.

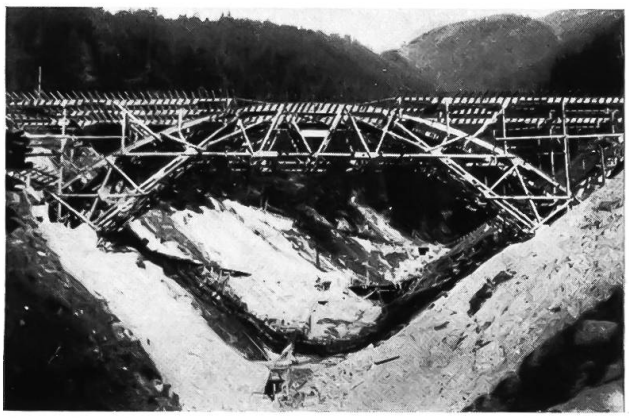
Les dépenses correspondantes se montent à fr. 5 500 000.—, soit en moyenne à fr. 160 000.— par km. Il reste encore à exécuter sur cette route 30,530 km, soit les tronçons:

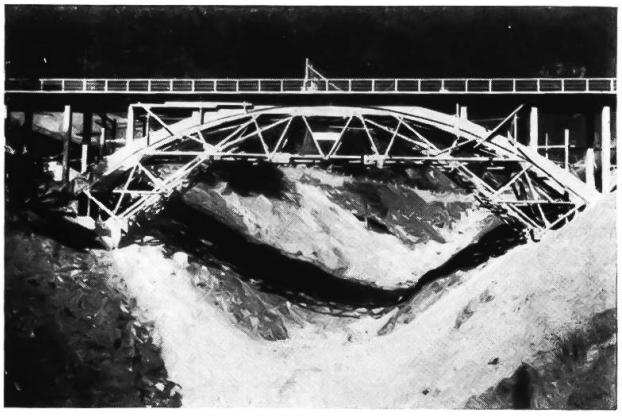
Briege-Mœrel,
Oberwald-Gletsch-Furka,
Gletsch-Grimsel.

Les projets de correction sont prêts pour le tronçon compris entre Oberwald et Gletsch, tandis que les levés sur le terrain sont faits de Gletsch à la Furka.



Simplon





Laxgrabenbrücke (Oberwallis), Erbaut 1942
Gerüst System Coray, Spannweite 45 m. Fertige Betonbrücke
Projekt A. Sarasin, Lausanne, Betonarbeiten Walo Bertschinger

Route du Grand St-Bernard: L'aménagement de cette route a été commencé en octobre 1938 en amont de Bovernier et les travaux sont terminés entre Bovernier et Orsières, ainsi qu'à Liddes où la route a été déviée en dehors du village. La longueur de la route corrigée mesure actuellement 11,400 km. Les dépenses totales correspondantes s'élèvent à fr. 1 000 000.— environ, ce qui nous donne comme coût au km. fr. 87 500.—. Il reste encore à corriger une longueur de 33,160 km.

Le projet de correction entre Orsières et Liddes sur une longueur de 7,500 km est achevé, tandis que sur le reste du tracé aucune étude n'a encore été faite.

Route du Simplon: Cette route n'a donné lieu encore à aucune étude et aucun travaux. Nous nous bornons pour le moment à assurer un entretien convenable.

Route Martigny-Châtelard: La correction de cette route n'a pas encore été examinée sérieusement. Deux solutions se présentent: celle qui suit le tracé actuels par le col de la Furka et la deuxième qui se développerait le long de la nouvelle route de Salvan pour continuer sur la rive gauche du Val du Trient et de l'Eau Noire jusqu'à la frontière franco-suisse.

Route Monthey-Troistorrents-Morgins: Aucun travail n'a encore été entrepris pour corriger cette artère. Par contre, les études commencées en 1942 se poursuivent de façon à pouvoir mettre en chantier les travaux au moment voulu.

Route du Rawyl: Cette route, destinée à relier les cantons de Berne et Valais, a déjà fait l'objet d'un avant-projet, mais les discussions entre les deux cantons au sujet de la réalisation de cette œuvre n'ont pas été poursuivies et catuellement aucune solution n'est encore décidée.

Route Col de Coux: Ce raccordement de la vallée d'Illiez avec la France n'a fait l'objet d'aucune étude jusqu'à maintenant.

Programme d'exécution.

Les travaux à entreprendre en première période sont ceux destinés à achever l'aménagement des routes de la Furka et du Grand St-Bernard. Dès que ces deux artères seront sur le point d'être achevée, nous estimons que les travaux devraient être entrepris de façon à pouvoir occuper la main d'œuvre dans chaque partie du canton en tenant compte de l'urgence au point de vue touristique, international et intercantonal.

Il est à remarquer que la route du Simplon comporte déjà sur une bonne partie de sa longueur 6 mètres de chaussée et de ce fait les travaux qui auront pour but sa remise en état définitive pourront être faits au moment où le tourisme et le trafic l'exigera.

Ces travaux d'aménagement des routes alpestres représentent pour le canton du Valais une énorme importance au point de vue touristique. Les stations de montagne souffrent énormément depuis la guerre et elles auront beaucoup de peine à se relever si les étrangers ne sont pas attirés vers elles par des routes convenables sur lesquelles la circulation peut se faire sans danger.

Pour ces raisons, nous estimons que la continuation des travaux d'aménagement de nos routes alpestres revêt une importance vitale pour notre canton.

Sion, le 10 novembre 1943.

Service des Ponts, Chaussées, Chemins de fer et Mines
l'Ingénieur:
Farvez.

VAUD

Le canton de Vaud est intéressé au problème de l'amélioration des routes alpestres par la route dite des Mosses, qui constitue un tronçon de la grande voie touristique destinée à relier la région du lac Léman à celles de l'Oberland bernois et du lac des Quatre Cantons, par les cols des Mosses, des Saanenmöser et du Brunig.

La route des Mosses a pour point de départ la ville d'Aigle, sur la route Lausanne-Simplon, à l'altitude de 420 mètres, et son point terminus sur territoire vaudois se trouve à la frontière bernoise, au Vanel, près de Rougemont.

La longueur totale sur sol vaudois est de 44 km. La différence d'alti-

tude entre les points extrêmes est de 590 mètres, tandis que l'altitude du point culminant, soit le Col des Mosses, est de 1448 mètres.

La route, telle qu'elle existait en 1936, début des travaux d'aménagement, avait été construite par étapes et en deux périodes, entre les années 1836 et 1874.

Le coût de la construction avait atteint *fr. 1 150 000.—*, ce qui représentait une dépense moyenne par kilomètre de *fr. 34 000.—* pour le parcours Aigle-Château-d'Oex.

La largeur de la voie carrossable variait entre 3 m 90 et 4 m 80, la dimension minimum étant appliquée là où les difficultés du terrain étaient les plus grandes.

Les travaux d'aménagement de la route des Mosses ayant été incorporés dans l'arrêté fédéral du 25 février 1935, concernant l'amélioration et le développement du réseau routier dans les Alpes, la réfection de cette route a pu commencer en 1936.

Le choix de la route des Mosses de préférence à celle du Pillon qui avait été aussi envisagée simultanément, se justifie du fait que la première est susceptible d'être praticable durant l'année entière, ce qui n'est pas le cas pour le Col du Pillon, dont l'ouverture hivernale présente des difficultés presque insurmontables entre le col et la frontière bernoise.

A fin 1943 les travaux de correction étaient complètement achevés sur une longueur de 15,5 km et la dépense engagée de l'ordre de 3 000 000 de francs, ce qui fait ressortir le prix de revient kilomètrique à environ 200 000 francs, soit 6 fois plus que le prix moyen de la construction de la route entre 1836 et 1874.

Entre Château-d'Oex et la frontière bernoise, l'amélioration de la route a été entreprise par le canton seul et à ses propres frais, avant la mise en vigueur de l'application de l'arrêté fédéral relatif au subventionnement des routes alpestres.

Malgré cela, pour parachever l'œuvre commencée, il sera nécessaire d'aménager encore 18,5 km de route qui exigeront une dépense minimum de 3 000 000.— de francs et cela dans l'hypothèse que le coût des matériaux et de la main d'œuvre auront quelque peu fléchi jusqu'au moment où les travaux seront repris.

A part l'importance que présente au point de vue touristique l'achèvement de cette grande voie alpestre, qui reliera entr'eux les centres d'excursion les plus connus du pays, les travaux restant à exécuter seront susceptibles de procurer de précieuses occasions de travail au moment où le chômage ne manquera pas de se faire sentir à la fin des hostilités.

Lehm-Mannried im Simmental - Alphastic-Rauhbelag (Colas AG.)
Ausgeführt von der Strassenbauunternehmung M. F. Roth, Bern

BERN

Mit Bundesratsbeschluss vom 26. Februar 1937 ist ein erstes Programm über den Ausbau der Strassen im Alpengebiet mit einer Gesamtbausumme von rund Fr. 78 000 000.– genehmigt und mit Fr. 53 000 000.– subventioniert worden. Von den vom Kanton Bern angemeldeten Strassen konnten in das Programm aufgenommen werden:

1. Ausbau der Simmental- und der Brünigstrasse (Spiez-Wimmis-Simmental-Saanen-Vanel, Brienzwiler-Brünig und Meiringen-Brünig). Kostenvoranschlag Fr. 8 000 000.—, Bundesbeitrag 60 %.
2. Neubau der Sustenstrasse von Innertkirchen bis Passhöhe. Kostenvoranschlag Fr. 12 632 000.—, Bundesbeitrag 75 %.

Die Bauarbeiten konnten sowohl beim Ausbau der Simmental- und der Brünigstrasse, als auch beim Neubau der Sustenstrasse bis zum Ausbruche des Krieges nach dem vom Bunde genehmigten Programm durchgeführt werden. Mit der Mobilisation der Armee mussten jedoch auf sämtlichen Baustellen die Arbeiten auf das Notwendigste beschränkt werden. Im Laufe der weiteren Ereignisse sowie als Folge kriegsbedingter Massnahmen folgte dann ein fast gänzliches Einstellen der Bauarbeiten an der Simmental- und an der Brünigstrasse. An der Sustenstrasse konnten die Bauarbeiten wohl nicht nach dem ursprünglich genehmigten Programm beendet, aber immerhin so gefördert werden, dass auf Seite des Kantons Bern mit der Fertigstellung auf Ende 1944 gerechnet werden kann. Infolge der seit Kriegsausbruch eingetretenen Lohn- und Materialpreissteigerung ergeben sich nun sowohl beim Ausbau der Simmental- und der Brünigstrasse, als auch beim Neubau der Sustenstrasse ganz wesentliche Ueberschreitungen gegenüber der genehmigten Voranschlagssumme.

Von den auf Grund des Bundesbeschlusses vom 4. April 1935 für den Ausbau der Strassen im Alpengebiet bewilligten Fr. 81 000 000.— bleiben nach Abzug der Bundesbeiträge an die Arbeiten des I. Programms von Fr. 53 000 000.— noch Fr. 28 000 000.— dem Bundesrate zur Verfügung, die in erster Linie zur Deckung der Mehrkosten herangezogen werden sollen, so dass für ein II. Programm nur noch ein Kredit von rund Fr. 7 000 000.— zur Verfügung stehen dürfte. Andererseits ist mit der Durchführung des ersten Programmes das dem Ausbau der Strassen im Alpengebiet im Sinne des Bundesratsbeschlusses vom 4. April 1935 gesteckte Ziel bei weitem noch nicht erreicht. Zur Förderung des Fremdenverkehrs warten noch grosse und wichtige Projekte über Strassenbauten im schweizerischen Alpengebiet ihrer Verwirklichung.

Anlässlich der Anmeldung der mutmasslichen Mehrkosten des Ausbaues der Simmental- und der Brünigstrasse und des Neubaues der Sustenstrasse beim Eidg. Departement des Innern sind vom Kanton Bern für die Fortsetzung des Ausbaues der Alpenstrassen folgende Strassenzüge in Vorschlag gebracht worden:

Spiez-Interlaken-Meiringen-Innertkirchen	Fr.	11 830 000.—
Innertkirchen-Grimsel	»	9 200 000.—
Gstaad-Gsteig-Pillon	»	3 830 000.—
Jaunpass	»	3 400 000.—
Uebergang ins Wallis	»	15 000 000.—
Thun-Merligen-Interlaken	»	6 000 000.—

Bei den hier angeführten Strecken handelt es sich um den Ausbau bestehender Strassen mit Ausnahme der Passtrasse in das Wallis, für die zwei Varianten in Frage kommen können.

Lehm-Mannried im Simmental - Alphastic-Rauhbelag (Colas AG.)
Ausgeführt von der Strassenbauunternehmung M. F. Roth, Bern

Die Bausummen sind auf Grund der Löhne und Materialpreise von Ende 1943 berechnet worden. Nach den Erfahrungen beim Ausbau der Simmental- und der Brünigstrasse und beim Neubau der Sustenstrasse sowie im Blick auf die zu erwartende Entwicklung in der Erstellung von Gesellschaftswagen, sind in Abweichung von den Bestimmungen des Bundesratsbeschlusses vom 26. Februar 1937 für Strecken mit dichtem und schwerem Verkehr Fahrbahnbreiten von 7 m den Kostenberechnungen zu Grunde gelegt worden. Als besonders dringend ist der Ausbau der Strecke Spiez-Interlaken zu bezeichnen, aber auch dem Bau eines Ueberganges ins Wallis wird grosse Bedeutung beigemessen, da zwischen der Grimsel und dem Pillon auf 90 km Luftlinie kein fahrbarer Passübergang ins Rhonetal führt.