

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 113/114 (1939)
Heft: 1

Artikel: Zum Ausbau der schweiz. Alpenstrassen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-50423>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.05.2025

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

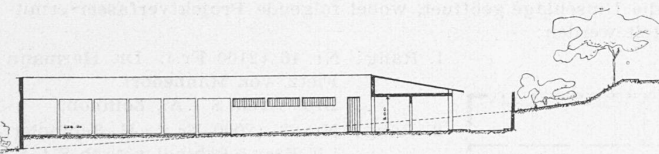
Zum Ausbau der schweiz. Alpenstrassen

Unsere bisherige, vor fünf Jahren begonnene Berichterstattung über den Ausbau der schweizerischen Alpenstrassen, insbesondere eines Alpendurchstichs zur Schaffung einer mit dem Auto ganzjährig befahrbaren Nord-Süd-Verbindung durch die Schweiz bedarf wieder einmal einer Ergänzung, einer Berichterstattung über das abgelaufene Jahr¹⁾.

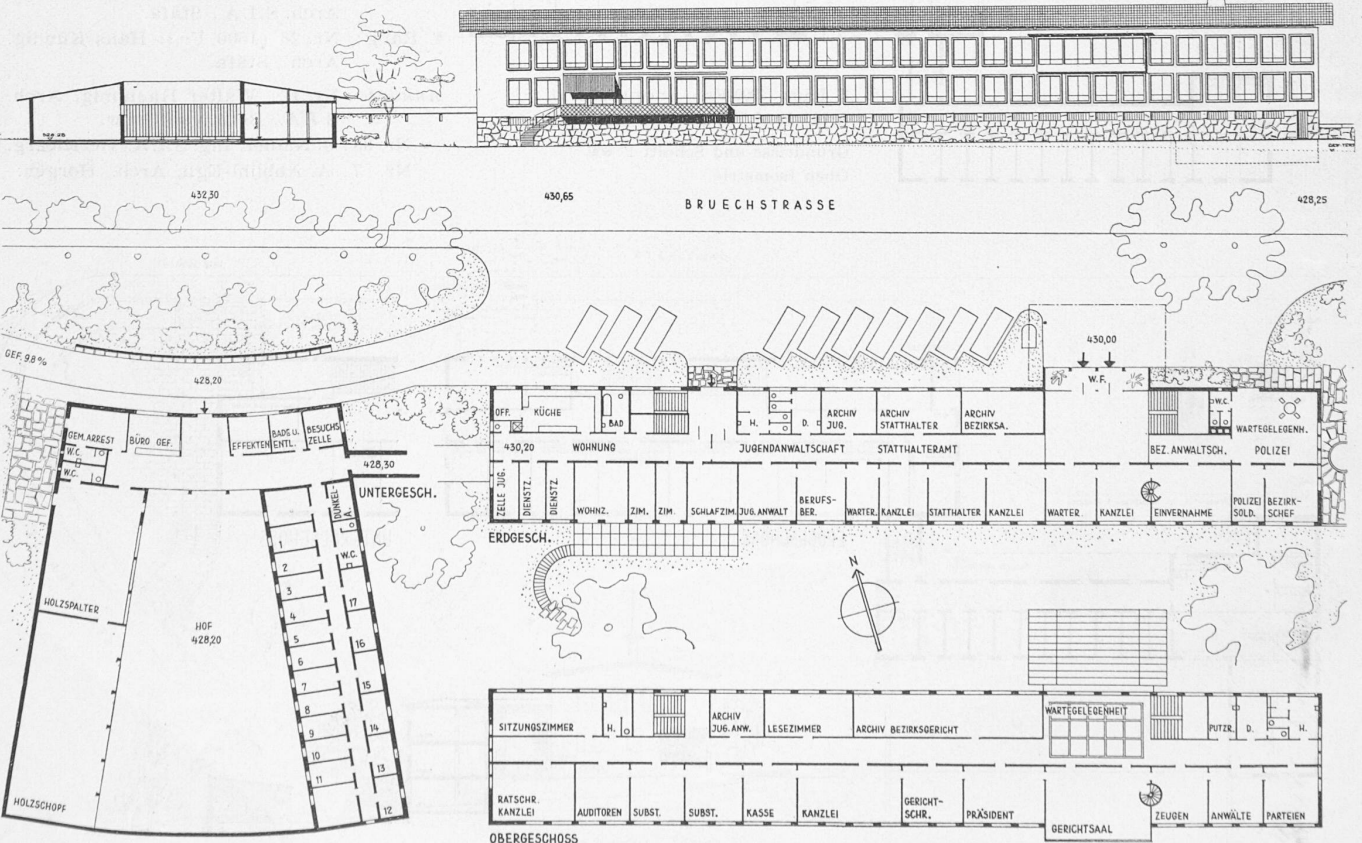
Wir beginnen im Westen, wo (lt. «Touring» 1938, Nr. 49) von italienischer Seite einer Strassenverbindung von Martigny-Orsières über, bzw. durch den Col Ferret das Wort geredet wird, übrigens eine alte Idee. Das neue Projekt sieht eine 8 m breite Strasse von nur 5 % Steigung vor, die, bei Orsières von der Grossen St. Bernhard-Strasse abzweigend, bei Chalet de Ferret (1800 m ü. M.) in einen rd. 6 km langen Tunnel eintritt, den Col Ferret unterfährt und oberhalb Gruetta in den hintersten Ausläufer des Aosta-Tales mündet. Die Gesamtlänge von Orsières bis Courmayeur wird mit 36 km, die Kosten zu rd. 40 Mill. Fr. s. (?) angegeben. Die Italiener sollen hoffen, diese Strasse schon auf die römische Weltausstellung 1940 benützen zu können!

Der gleichen Nr. 49 des «Touring» entnehmen wir, dass die Herren Perrin und Tüscher (Genf), die Urheber der unglücklichen Idee, den Simplon-Tunnel II für den Autoverkehr usurpieren zu können — eine Utopie, für die eine Zeitlang im Wallis mächtig Propaganda entwickelt worden ist —, dieses Projekt offenbar haben fallen lassen, indem sie nunmehr eine Autostrasse mit eigenem Tunnel vorschlagen. Diese neue Strasse würde bei Bérisal (1526 m) von der Simplonstrasse ins

¹⁾ Vgl. die wichtigsten Mitteilungen in «SBZ» Bd. 101, S. 209*; Bd. 103, S. 91*, 303*; Bd. 103, S. 158*, 167*, 171*, 217*, 226*, 228, 307*; Bd. 107, S. 60, 203, 243*, 295); Bd. 108, S. 110*, 179*; Bd. 109, S. 43, 277*, 278*; Bd. 110, S. 23*, 124*, 176*; Bd. 111, S. 154*, 225*; Bd. 112, S. 31*, 45, 84*, 178 (Ein Stern bei der Seitenzahl bedeutet stets, dass der betr. Artikel illustriert ist). Auch auf den Sonderdruck aus Band 106, der eine auch verkehrsstatistisch reich dokumentierte Zusammenfassung bietet, sei verwiesen.



SCHNITT GEFÄNGNISBAU



4. Rang (1500 Fr.), Entwurf Nr. 26. — Arch. HANS KUNDIG, Stäfa. — Grundrisse und Schnitte 1:600

obere Gantertal (südöstlich) abzweigen, ebenfalls auf etwa 1800 m ü. M. in einem rd. 4 km langen Tunnel das Furggenbaumhorn unterfahren (bloss 200 m tiefer als die Passhöhe) und auf italienischem Gebiet oberhalb der Alpe Veglia, zu hinterst im Cairascatal ausmünden. Von dort würde sie, immer südwestlich fallend, bei Varzo wieder die Simplonstrasse erreichen, wie in der Uebersichtskarte (Abb. 1) angedeutet. — Mit Recht bezeichnet «Touring» diese beiden Projekte, Col Ferret und Simplon, als halbe Lösungen, weil sie in keiner Weise dem Ganzjahr-Verkehr dienen können, wie etwa der Brenner mit seiner Scheitelhöhe von nur 1372 m (Abb. 1).

Unsere Uebersichtskarte ist eine ergänzte Wiederholung aus Bd. 108 (S. 179), in der die seither bekannt gewordenen Vorschläge Simplon, Düssistock und die nunmehr endgültige linksufrige Walensee-Talstrasse eingetragen sind. Ferner sind angedeutet die inzwischen gegen unsere Südostgrenze neu vorgetriebenen italienischen Militärstrassen, und zwar von Bormio über den Fraëlepass (1953 m) ins Val Bruna und Alpe del Gallo an den Grenzübergang Giufplan (2262 m), von wo aus über Buffalora unschwer die Ofenpasstrasse beim Wegerhaus (1974 m), also herwärts (im Rücken) der Passhöhe, zu erreichen ist; sodann von der Malserheide (Reschenscheidegg = Resia) nordwestlich an den Unterengadiner Grenzkamm hinauf, beidseitig des Piz Lad, von wo aus die Unterengadiner Strasse zwischen Sent und Finstermünz beherrscht wird. Alle diese Strassen, vom Giacomo- und Mureto-Pass bis Ofenpass und Resia laufen an der schweizerischen Grenze tot, ohne fahrbare Fortsetzung, ja z. T. ohne Möglichkeit einer solchen. Es sind also reine Militärstrassen und für den Zivilverkehr unbrauchbar. Wie weit ihre strategische Bedeutung von dem seither erfolgten Vorschieben der deutschen Südgrenze bis Feldkirch-Finstermünz-Brenner berührt wird, entzieht sich unserer Kenntnis.

Von den zahlreichen Vorschlägen für eine ganzjährig befahrbare Nord-Süd-Durchgangsverbindung durch die Schweiz erscheint immer mehr der Bernhardin-Tunnel als die am ehesten realisierbare; er gewinnt besonders in Graubünden zusehends an Beachtung, umso mehr als die eidgenössische Post schon lange ganzjährig mit dem Auto bis Hinterrhein fährt, wo das Nordportal des rd. 5,5 km langen Tunnels liegt. Er hat ein günstiges nördliches Einzugsgebiet über Chur und auch seine südliche Ausmündung ins Tessin schufte eine wertvolle Verbindung mit der Südschweiz und nach Italien.

Wettbewerb für ein Bezirksgebäude in Meilen

Wenden wir uns der Verbindung Zentralschweiz-Graubünden zu, so ist zunächst zu melden, dass der Bundesrat am 9. Dezember v. J. das militärischerseits erwogene Projekt einer Bahnverbindung aus dem Kanton Uri nach dem Vorder- und Hinterrhein (Göschenen-Sedrun, Bd. 112, S. 45) glücklicherweise hat fallen lassen²⁾, und dass er statt dessen den Eidgenössischen Räten eine Strassenverbindung Glarus-Graubünden beantragen will. Bevor wir auf diese eintreten, sei die durch die strategische Bahn Uri-Oberland (unter Anschluss an den Sustenpass) bezweckt gewesene Verbindung Zentralschweiz-Graubünden besprochen. Ihr dient eine von Ing. Hans Studer (Itznach bei Zürich) entworfene und empfohlene Strasse Amsteg-Maderanertal - V. Cavrein - V. Rusein - Compadials (5 km unterhalb Disentis). Sie zweigt unmittelbar unterhalb der Station Amsteg-Silenen (und mit Anschluss an diese) von der Gotthardstrasse ab, entwickelt sich mit 8 % (max. 10 %) über Frenschenberg und Hinterbristen immer am sonnigen rechtsufrigen Hang, bis in die Gegend des S. A. C.-Hotel und von Guferen, gewinnt dann den Eingang zum Brunnital und tritt auf 1920 m ü. M. in den 3,27 km langen Scheiteltunnel unter den Strahligen Stöcken; sein Ostportal liegt auf 1980 m im Val Cavrein. Von hier sinkt die Strasse ins Val Rusein hinab und weiter mit 0 bis 8 % am sonnenseitigen Hang bis Compadials, wo sie den Anschluss an die Oberländer Talstrasse gewinnt. Nutzbreite 6,5 m, im Tunnel 7,50 m. Nordrampe 19 km, Tunnel 3,27 km, Südrampe 13 km, Gesamtlänge von Talstrasse zu Talstrasse 35,3 km (Sustenstrasse 40 km, Kisten rd. 30 km, Panixer 38 km, Segnes 44 km). Die Kosten ermittelt Ing. Studer, ein gründlicher Kenner der Gegend, auf Grund genauer örtlicher Studien zu rd. 25 Mill. Fr. Dabei hat er bei der Trassierung der Lawinsicherheit grösste Aufmerksamkeit geschenkt, sodass die Strasse im Bedarfsfall in gleicher Weise sicher winterfahrbar gehalten werden kann wie der Julier, im Gegensatz zur Sustenstrasse. Es ist aber nicht beabsichtigt, die Strasse auch für den Zivilverkehr ganzjährig offen zu halten, da dieser im Winter sowieso minim ist; sie hat, wie die Sustenstrasse, ganz ausgesprochen den militärischen Bedürfnissen zu dienen. (Beim Julier als Zufahrt zu den Wintersportzentren des Oberengadins liegen diesbezüglich die Verhältnisse ganz anders.) Ein Anschluss an Gotthard und Susten

²⁾ Statt dieser wird gegenwärtig auch geprüft, ob und wie die Furka-Oberalp-Bahn für durchgehenden Winterbetrieb auf der Strecke Andermatt-Disentis ausgebaut werden kann.

würde bei der Meitschliher Brücke abzweigen, ungefähr dem alten Riedweg folgen und über die St. Antonikapelle bei Hinterbristen in die Düssistock-Strasse einmünden; auch dieses Teilstück ist lawinensicher projektiert. Länge 5,2 km, Kosten 2,9 Mill. Fr. Gesamtlänge Wassen (934 m ü. M.)-Compadials 42,7 km, bis Disentis (Verbindung Susten-Lukmanier) rd. 48 km³⁾. Interessant ist auch ein Vergleich der Verbindungen Zentral-schweiz-Oberland(-Lukmanier) in runden Zahlen, z. B. für Altdorf-Disentis 1. über Klausen-Kistenpass: Länge 95 km, Steigen 2740 m und Fallen 2400 m, und 2. über Düssistock: Länge 49 km, Steigen 1670 m und Fallen 980 m.

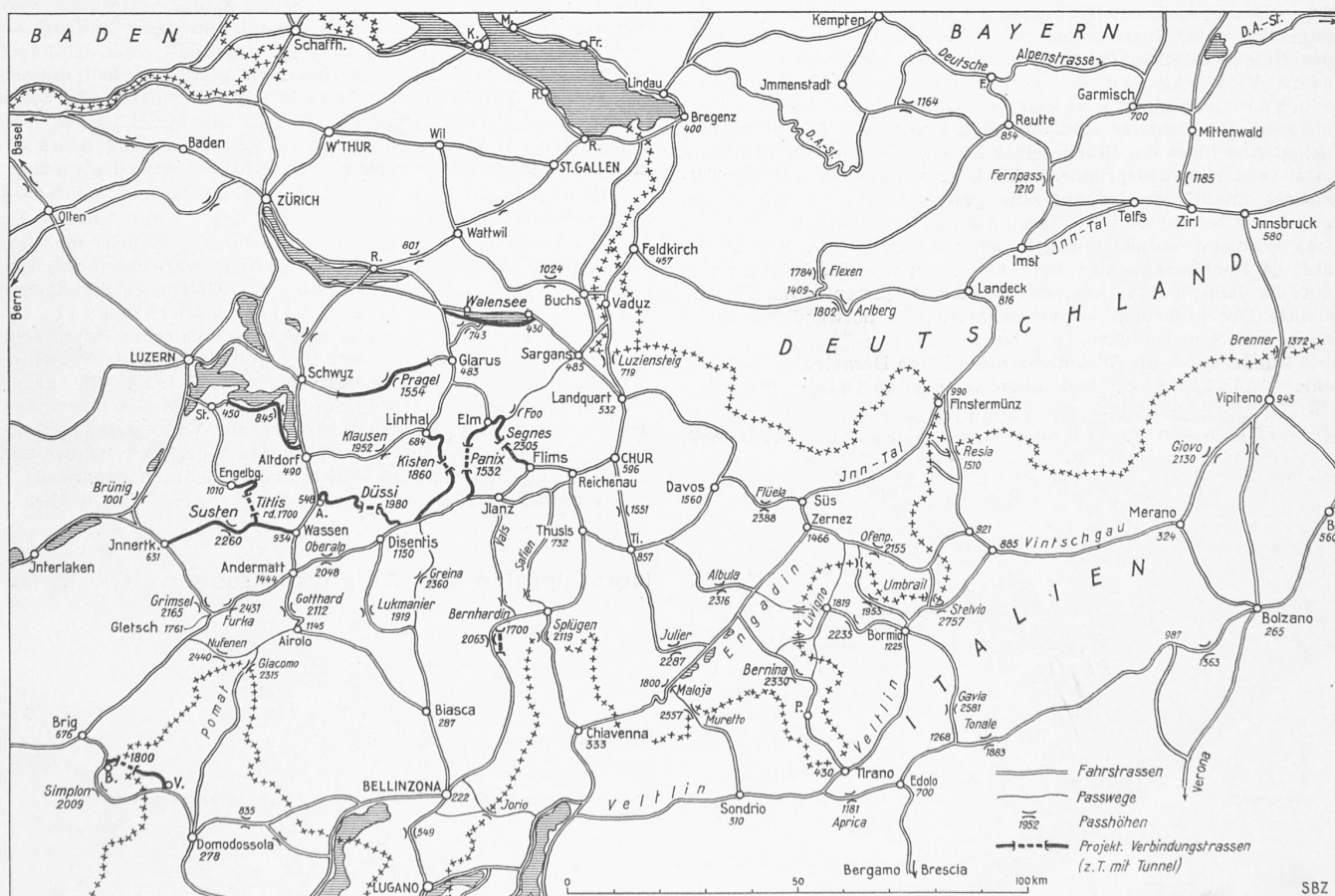
Dass die strategische Bedeutung einer Düssistockstrasse alle Glarner Uebergänge ins Bündner Oberland weit übertrifft, lehrt schon ein Blick auf die Uebersichtskarte. Wenn man glaubt, Segnes und Panix, bzw. Elm und das Sernftal, als im Schussbereich von der Liechtensteiner Grenzecke liegend, meiden zu müssen, so dürfte diese Gefährdung wohl nicht weniger auch auf den Eingang ins Glarnertal zutreffen⁴⁾. Es ist natürlich Sache der militärischen Fachleute, diese Gesichtspunkte zu würdigen; die Entscheidung liegt bei denen, die für das Gesamtwohl unseres Landes verantwortlich sind.

*

Was die Verbindungen Glarus-Graubünden betrifft: Kistenpass, Panixer, Segnes und linksufrige Walenseestrasse, so ist, abgesehen von der letztgenannten, noch alles in der Schwebe. Unsere Leser sind bereits davon unterrichtet worden, in Bd. 112, S. 31* (16. Juli 1938); wir werden darüber Näheres berichten, sobald die in Arbeit befindlichen neuen Projekte vorliegen. Es ist, wie eben gesagt, der Walenseestrasse und sogar dem Segnes und Panixer militärischer Wert abgesprochen worden, weil sie im Feuerbereich aus dem sog. «Talkessel» von Sargans lägen (übrigens ist Sargans-Ragaz kein «Kessel», sondern ein sehr weiter Talboden, den man nicht von vornherein preisgeben, sondern bis zum Aeussersten verteidigen wird, besonders wenn die sowieso unerlässlichen Befestigungswerke in den Höhen zwischen Sargans und Buchs erstellt sein werden). In dieser Hinsicht muss nochmals daran erinnert werden, was der damalige Oberst und nachmalige General Ulrich Wille zum Streit zwischen Greina und Splügen als Ostalpenbahn geschrie-

³⁾ Näheres vgl. «Luzerner Tagblatt» vom 17. Dez. 1938.

⁴⁾ Dies ist auch die Ansicht des gew. Geniechef der 6. Division, Oberst H. v. Gugelberg (vgl. «Fr. Rätier» vom 30. Dez. 1938).



Uebersichtskarte der bestehenden und der vorgeschlagenen Alpenstrassen zwischen Simplon und Brenner. — Masstab 1:1500 000

ben hat⁵⁾: «Niemals darf ein Staat aus militärischen Rücksichten — um einem einmal möglichen Feind keinen Einfalls-
weg in das eigene Land zu bahnen — eine Eisenbahn nicht
bauen oder anderswo bauen, als wie die Verkehrs-
interessen und das wirtschaftliche Gedeihen
des Landes erfordern» ... Und: «Schmerzlich ist es (die Zeit-
ungspolemik) mir aber ganz besonders deswegen, weil darin
das wieder zu Tage tritt, das überwunden und vollständig zer-
stört sein muss, bevor wir zu genügender Wehrkraft kommen
können: die Macht der Phrase!» — Das stimmt mutatis mutan-
dis auch auf den leidigen Strassenstreit zwischen den Kantonen.

Von der Walenseestrasse haben wir (ebenfalls am
16. Juli v. J.) berichtet, dass der Landrat des Kantons Glarus
am 29. Juni v. J. beschlossen habe, an der Walenseestrasse
«keinen Spatenstich» zu tun, bevor nicht einer der drei Ueber-
gänge ins Oberland sichergestellt sei. Auf den Vorwurf, das gehe
gegen Treu und Glauben gegenüber den Mitinteressenten in
St. Gallen, Graubünden und Zürich, die im Vertrauen auf den
Glarner Landsgemeindebeschluss von 1937 ihr Projekt der rechts-
ufrigen Strasse aufgegeben hatten, nur damit endlich diese wich-
tige Hauptverbindung in Ordnung gebracht werde — auf diesen
Vorwurf antwortete Glarus, es habe ja bei der damaligen Verein-
barung nicht gesagt, wann es sein Teilstück bauen werde! Das
roch doch zu stark nach reservatio mentalis! Nun, im National-
rat fand dies am 12. November von seiten der Berner und Zür-
cher Vertreter eine gebührende Beleuchtung; inzwischen ist in-
folge des bundesrätlichen Beschlusses vom 9. Dezember dieser
Stein des Anstosses beseitigt worden: am 17. Dezember ist der
Glarner Landrat auf seinen bedenkliehen Beschluss zurück-
gekommen und hat die Regierung zum Baubeginn an der Teil-
strecke Mühlehorn-Niederurnen ermächtigt. Das wäre also be-
friedigend erledigt und der Bau, den St. Gallen schon kräftig
gefördert hat, wird demnächst auch auf Glarner Gebiet in An-
griff genommen.

Ein Haar bleibt allerdings noch aus der Suppe zu ziehen.
Als (1933, bzw. 1935) zwischen Glarus und St. Gallen die links-
ufrige Talstrasse endgültig vereinbart wurde, erfolgte die
Einigung auf Grund eines Projektes mit 8 m Strassenbreite,
entsprechend den Normalien der Rechtsufrigen. Wir wiederholen
die Profile in Abb. 2 nach dem Glarner Projekt von Kant.-Ing.
A. Blumer und Abb. 3 nach st. gallischem Projekt⁶⁾. Nun will
Glarus völlig überraschenderweise, nachdem St. Gallen schon
drei Baulose mit 8 m nahezu vollendet, sein Teilstück nur mit
6,5 m Breite, nach den Normalien der Kerenzerbergstrasse bauen,
angeblich unter Zustimmung des Departements des Innern, bzw.
des Eidgenössischen Oberbauinspektorates. Das wäre wieder
eine Verletzung der getroffenen interkantonalen Ver-
einbarung, einer Voraussetzung, unter der St. Gallen
auf seine Rechtsufrige verzichtet hat. Zudem will Glarus im öst-
lichen Anschluss ein Stück seiner Kerenzerbergstrasse benutzen,
also, (aus Ersparnisgründen) das Ufer verlassend, mit der Tal-
strasse unnötigerweise auf eine gewisse Höhe ansteigen, und
zwar, wie behauptet wird, ebenfalls mit Zustimmung von Bern.
Das erscheint ebenso unbegreiflich wie unzulässig. Wir treten
auf die Rechtsfrage hier nicht näher ein und beschränken uns
auf die bau- und verkehrstechnischen Argumente, die für die
strikte Durchführung der vereinbarten und notwendigen Nutz-
breite von 8 m sprechen.

Zunächst ist die Walenseestrasse keine Bergstrasse, sondern
eine Talstrasse, und überdies die einzige Haupt-

⁵⁾ Nachzulesen in «SBZ» Bd. 59, S. 203 (13. April 1912)!

⁶⁾ Linksufrige in Bd. 103, S. 93* (1934), Rechtsufrige Bd. 107, S. 243* (1936).

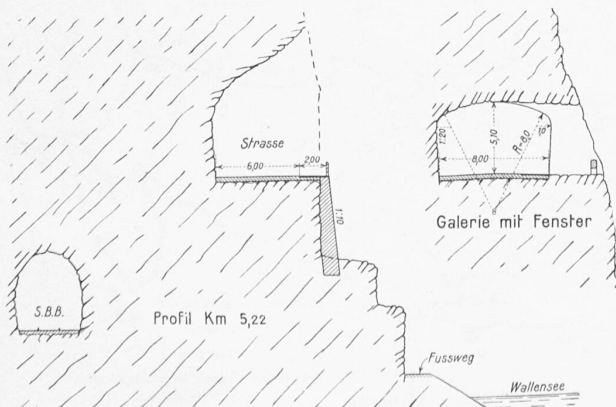


Abb. 2. Linksufriges Projekt des Kantons Glarus (1:500)
von Kantonsing. A. Blumer (aus «SBZ» vom 27. Februar 1934)



Gedenkstein zum Stolleneinbruch vom 24. Juli 1908; Ing. O. Casparis

Durchgangstrasse von Nordwesten (Frankreich und Nie-
derrhein-Basel, Bern und Zürich) nach Graubünden und dem
Arlberg. Sie ist in keiner Weise zu vergleichen weder mit
Kisten-, Panixer- oder Segnes-Pass, noch mit der Kerenzerberg-
strasse. Sie muss, um der drohenden Umfahrung unseres Landes
wirksam vorbeugen zu können, schnell und sicher befahren wer-
den können, und zwar ganzjährig. An ihre — trotz oder gerade
wegen des bedrohten «Talkessels» von Sargans auch emi-
nent militärische Wichtigkeit sei bloss erinnert. Für zwei sich
kreuzende Kolonnen und einen für Meldefahrer unbedingt er-
forderlichen freizuhaltenden Streifen sind 8 m nötig. Diese Strasse
ist nur mit 8 m Breite sicher dreispurig, für die häufige «Be-
gegnung zu dritt» dienlich, umso mehr als sie durch Radfahrer
viel stärker benützt werden wird, als die an sich gewiss sehr
schöne Kerenzerbergstrasse. Auch an der Walenseestrasse, ge-
rade an ihren malerischen und imposanten Glarnerstellen werden
viele anhalten und rasten; auch das braucht Platz. — Dann aber
kommt als sehr wichtiges Moment hinzu, dass sie wegen ihrer
Felsgalerien und Steilhänge gerade auf Glarner Gebiet zwischen
Ofenegg und Mühlehorn, einmal gebaut, nur mit unverhältnis-
mässigen baulichen Schwierigkeiten und Kosten verbreitert wer-
den könnte. Und was eine nicht einmal sehr ferne Zukunft an
Steigerung der Verkehrsbelastung in Zahl und Grösse der Fahr-
zeuge uns bescheren wird, das wissen wir allerdings nicht, müssen
es aber aus Erfahrung als beträchtlich annehmen. Aber dass
alsdann eine Verbreiterung der Strasse hauptsächlich in den
Felspartien ein Vielfaches der durch Verschmälerung heute er-
zielbaren Einsparungen verschlingen wird, das wissen wir sicher!

Es wäre somit nicht nur eine unverzeihliche Kurzsichtigkeit,
einer verhältnismässig geringen Einsparung — auf Kosten der
doch so heiss begehrten Arbeitsbeschaffung — zuliebe die Ver-
schmälerung vorzunehmen, ebenso schlimm wäre die moralische
Seite, die Verletzung der gegenüber St. Gallen eingegangenen
Verpflichtung völliger Gleichwertigkeit im
Ausbau. Die heute angekündigte Verschmälerung entspräche
auch nicht dem auf Grund des bisher gültigen Glarner Projektes
gefassten Beschluss der Landsgemeinde von 1937. Wir gehen
ernsten Zeiten entgegen; sie erfordern einmütige Geschlossenheit
und diese hat gegenseitiges Vertrauen zur Voraussetzung, Ver-
trauen in gegebenes Wort: ein Mann, ein Wort! Wir können und
wollen nicht glauben, dass Glarus anders denkt und handelt.

Neujahrstag 1939.

Carl Jegher.

Normalprofile der Walenseestraszen

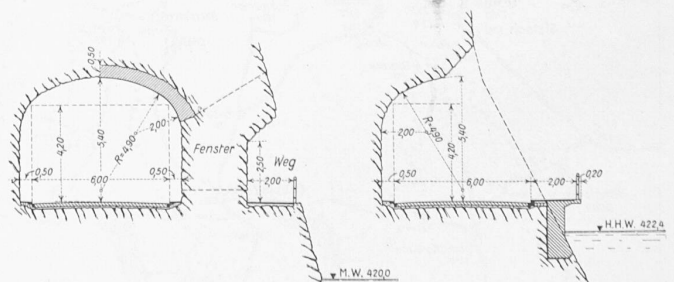


Abb. 3. Rechtsufriges Projekt des Kantons St. Gallen (1:300)
von Kantonsing. A. Altwegg (aus «SBZ» vom 30. Mai 1936)