

Arbeitsbeschaffung durch Strassenbau = Des routes - du travail

Autor(en): **Primault, Edgar**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): - **(1944)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-779068>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

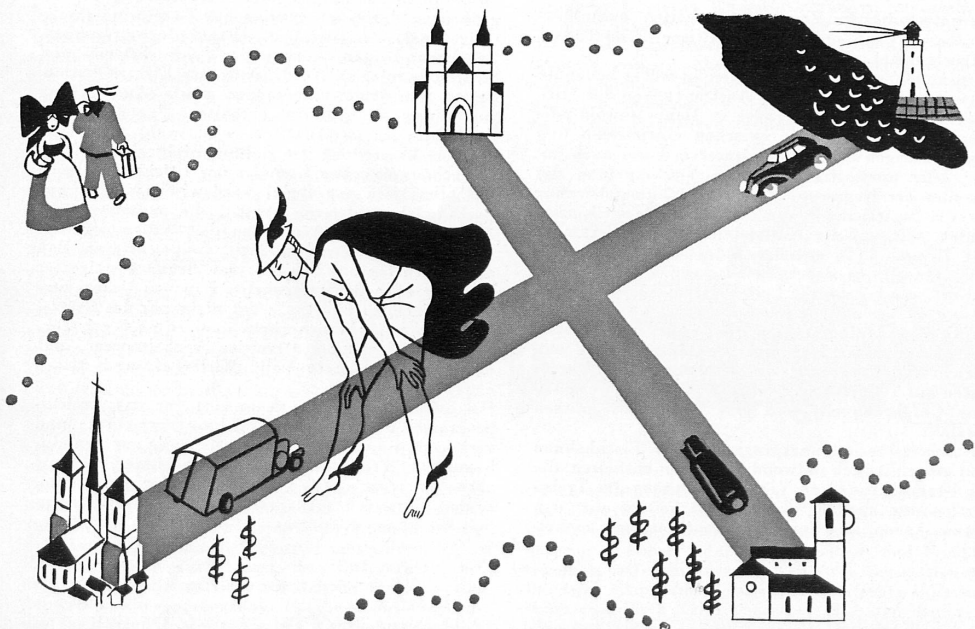
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Arbeitsbeschaffung durch Straßenbau

Straßenbau ist ein hervorragendes Mittel zur Arbeitsbeschaffung. Für die Schweiz fällt einmal ins Gewicht, daß die Hauptbaustoffe Stein und Erde sind, daß also die Trassierungs- und Entwässerungsarbeiten keine Einfuhr ausländischen Rohmaterials voraussetzen. Ferner bietet sich beim Straßenbau Gelegenheit, in weitem Maße ungelernete Arbeitskräfte zu beschäftigen. Überdies bestehen Straßen-

mit 7 m Breite vorgesehen. Durch Fahrradstreifen und Gehwege wird dem Postulat der Verkehrstrennung Rechnung getragen. Das ganze Programm ist in drei Dringlichkeitsetappen geteilt, wobei verkehrspolitische Gesichtspunkte ausschlaggebend waren. In die I. Etappe fällt das große Kreuz Genf—St. Margrethen und Basel (Schaffhausen)—Chiasso, in die II. Etappe der Anschluß der Talstraßen an die

jekten kommen die Straßenzüge mehr regionaler Bedeutung, deren Ausbau von den Kantonen vorgesehen wird. Trotz der großgeplanten Anlage des Bundesprogramms, welches dem gesamten Landesinteresse gerecht werden soll, bleibt die Straßensouveränität der Kantone gewahrt. Sie entscheiden letzten Endes darüber, ob sie die auf ihr Gebiet entfallenden Straßen bauen wollen oder nicht. Das Schweizer Volk



vertraut darauf, daß die Kantone über die Wahrung ihrer regionalen Interessen hinaus an der Vollendung eines großen, das ganze Land befruchtenden, erschließenden und bereichernden Straßennetzes mitarbeiten werden.

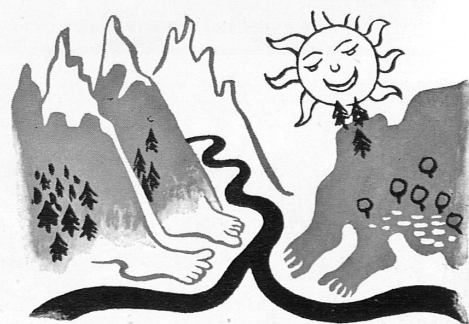
Eines sei zum Schluß hervorgehoben: Der Ausbau des Schweizer Straßennetzes ist nicht nur für die Arbeitsbeschaffung wertvoll. Er stellt an und für sich eine absolute verkehrs- und wirtschaftspolitische Notwendigkeit dar. Sollte uns ein freundliches Schicksal größere Arbeitslosigkeit ersparen, so darf das Interesse am Ausbau unserer Straßen deswegen nicht erlahmen. Im Gegenteil, eine blühende Wirtschaft gibt uns erst recht die Möglichkeit, ein Straßennetz zu schaffen, welches unserem Volke auf

bauprojekte für alle Teile des Landes. Die Arbeiten können je nach Dringlichkeit und regionalen Bedürfnissen aufgenommen und unterteilt werden, wodurch auch ein großgeplantes Straßenprogramm elastisch der momentanen Lage auf dem Arbeitsmarkt angepaßt werden kann. Dazu kommt ferner, daß beim Straßenbau ein wesentlicher Teil der finanziellen Aufwendungen auf die Arbeitslöhne entfällt und daß, wenigstens im Flachlande, nahezu ganzjährig an den Straßen gearbeitet werden kann. Wesentlich für die Schweiz ist jedoch vor allem, daß der Straßenbau nicht eine Notarbeit, sondern eine höchst dringliche wirtschafts- und verkehrspolitische Aufgabe ist und daß daher die Straßenausgaben eine ausgezeichnete Investition darstellen, welche später wieder dem ganzen Land zugut kommen wird. Das Eidgenössische Oberbauinspektorat hat für unsere Talstraßen ein umfassendes Ausbauprogramm zusammengestellt. Es handelt sich um ein Idealstraßennetz ohne eigentliche Autobahnen. Die Ausfallstraßen der großen Städte sind vierspurig und 12m breit, die bedeutendsten Durchgangsstraßen dreispurig, 9 m breit und die übrigen Straßen zweispurig

Alpenstraßen, während in die III. Etappe vor allem die Jurafußlinie und die Voralpenfußlinie fallen.

Für den Ausbau aller vorgesehenen Straßen sind 540,4 Millionen Franken nötig. Bauherren bleiben die Kantone. Sie haben auch den wesentlichen Teil der Kosten zu tragen. Immerhin richtet der Bund bei Einhaltung der vorgeschriebenen Normalien Subventionen bis zu 40 Prozent aus.

Das Talstraßenprogramm wird ergänzt durch den Ausbau der Alpenstraßen, welcher bereits im Jahre 1935 von der Bundesversammlung beschlossen wurde. Durch das große Arbeitsbeschaffungsprogramm vom 6. April 1939 wurden zusätzlich zum Alpenstraßenprogramm 35 Millionen Franken für die Verbindungen mit der Südostschweiz frei gemacht. Mit den Krediten, die heute zur Verfügung stehen, läßt sich der umfassende Ausbau der Alpenstraßen nicht verwirklichen. Es ist also wünschbar, den Bundesbeschluß vom 4. April 1935 zu verlängern, damit der Ausbau unserer Alpenstraßen, dessen Notwendigkeit von keiner Seite mehr bestritten wird, in den nächsten Jahren vollendet werden kann. Zu diesen von Bundes wegen bereitgestellten Baupro-



Generations hinaus eine der sichersten Grundlagen für das kulturelle und wirtschaftliche Gedeihen bleiben wird.

Edgar Primault, Generaldirektor des ACS.



DES ROUTES — DU TRAVAIL

La construction de routes est un excellent moyen de lutte contre le chômage. Les principaux matériaux — pierres et terre — sont disponibles à volonté, sans importation de matières premières étrangères; la main-d'œuvre peut être composée en grande majorité de travailleurs d'occasion, non qualifiés; le plan d'extension intéressant toutes les parties du pays, son exécution peut être à chaque moment adaptée aux conditions régionales du marché du travail; la plus grande part des dépenses va aux salaires — ce qui est l'objet même d'une action en faveur des travailleurs menacés de chômage; enfin, en plaine du moins, les travaux peuvent être poursuivis d'un bout à l'autre de l'année.

Et surtout, les constructions routières sont loin de ne se justifier que comme recours en temps de crise; elles répondent à d'impérieuses nécessités, et constituent des investissements excellents, dont le bénéfice revient au pays tout entier.

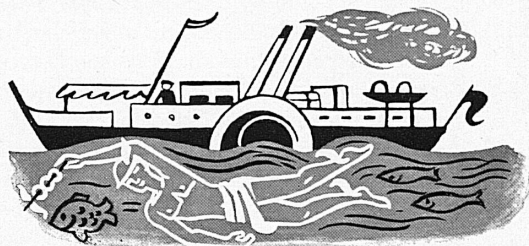
Les autorités fédérales ont établi un vaste programme d'extension du réseau routier de plaine. Sans envisager la construction d'autostrades proprement dites, il répond à toutes les exigences du trafic moderne: routes de 7 à 12 mètres de largeur, pistes pour cycles et trottoirs pour piétons, etc. Il prévoit principalement, par ordre de mise en œuvre: l'aménagement des deux grandes transversales Genève—St-Margrethen et Bâle (Schaffhouse)—Chiasso; le rac-

cordement des routes de plaine aux routes de montagne; enfin le développement des routes du pied du Jura et des Préalpes. Le coût total de ces travaux est estimé à 540,4 millions. La réalisation en est laissée aux cantons, auxquels la Confédération accordera des subsides allant jusqu'à 40%.

Rappelons que d'importants crédits ont déjà été ouverts, en 1935 et 1939, pour l'aménagement des routes alpêtres, qui ne peut cependant être considéré comme achevé. Sans doute de nouvelles dispositions seront-elles prises là aussi, de telle façon que la Suisse, tant en plaine qu'en montagne, se trouve posséder d'ici quelques années un réseau routier exemplaire — gage de prospérité économique et d'essor culturel.



Schiffahrt

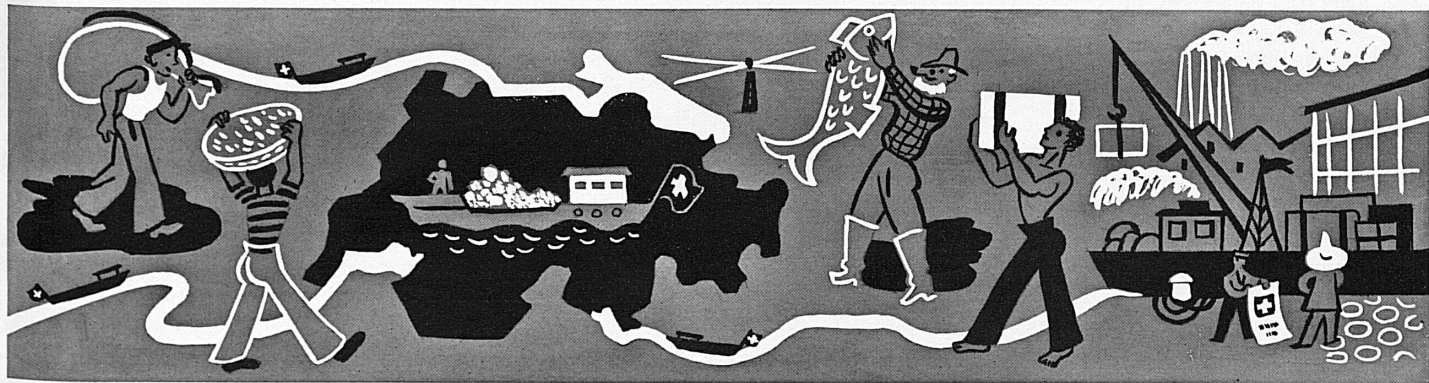


Bei einer Beurteilung der Frage des Ausbaus der schweizerischen Wasserstraßen wird man sich immer den Leitsatz vor Augen halten müssen, den einer der berufensten Sachverständigen auf diesem Gebiet, Ingenieur Hans Blattner in Zürich, seinen Ausführungen an der ersten Tagung der Eidgenössischen Technischen Hochschule für Landesplanung zugrunde gelegt hat, nämlich, daß ohne vorherige Schiffbarmachung der europäischen Wasserwege, des Rheins, der Rhone und des Po von unseren Landesgrenzen bis zum Meer eine rein interne Schiffahrt, vom wirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen, eine Utopie bleiben müßte. Nun ist aber dieser Anschluß an das kontinentale Wasserstraßennetz und damit der direkte Zugang zum Meer bisher erst in Basel verwirklicht. Deshalb kommt in dem jüngsten Zwischenbericht des bundesrätlichen Delegierten für Arbeitsbeschaffung die Auffassung zum Ausdruck, daß im Rahmen eines Zehnjahresplanes wohl nur der

Schiffahrtsweg Basel—Bodensee spruchreif werden dürfte. Doch sind für den Fall, daß noch innerhalb dieses Zeitraumes die Schiffbarmachung der Rhone bis zu unserer Landesgrenze und die Schiffahrtstraße vom Po bis zum Langensee sichergestellt sein sollte, die entsprechenden Ergänzungsbauten auf schweizerischem Gebiet in das Programm aufgenommen worden. Nach den Berechnungen des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft würden die Schiffahrtsanlagen zwischen Basel und dem Bodensee mit ihren vierzehn Stufen, über welche die Untersuchungen, mit alleiniger Ausnahme derjenigen von Rheinfelden, heute abgeschlossen sind, 144,8 Millionen Franken erfordern; die Wasserstraße Aaremündung—Brugg (15 Millionen) zusammen mit der Hafenanlage Brugg (14,3 Millionen) insgesamt 29,3 Millionen; der Ausbau der Rhone, mit dem Kraftwerk von Les Etournelles (20 Millionen) und den Schiffahrtsanlagen von Les Etournelles, Chaney-

Pouigny und Verbois (30 Millionen) sowie dem Flußhafen Genf (20 Millionen), total 70 Millionen und die Hafenanlage in Locarno, der einzige auf schweizerischem Gebiet auszuführende Bau für die Schiffahrt Langensee—Adria, 8,5 Millionen, was also einen Gesamtbetrag von 252,6 Millionen ergäbe. Dabei sind die für die Seeregulierungen nötigen wasserbaulichen Arbeiten noch nicht berücksichtigt, die um so weniger rasch der Baureife entgegengeführt werden können, als sie mit internationalen Fragen im Zusammenhang stehen. Auch hinsichtlich der oben genannten Beträge gilt es, noch Verhandlungen mit den Nachbarstaaten über die Kostenteilung, wie überhaupt über wesentliche technische und volkswirtschaftliche Probleme abzuwarten, weshalb sie sich zu einem großen Teil nur annähernd errechnen lassen. Aber sie genügen, um einen Begriff von der Bedeutung der betreffenden Arbeiten zu geben.

Dr. H. B.



Zeichnungen: Trudi Wünsche.

NAVIGAZIONE FLUVIALE E PROGRAMMA DI LAVORO

In una conferenza per il Piano di sistemazione nazionale, l'ingegnere Hans Blattner a Zurigo disse che lo sviluppo di una navigazione puramente interna sarà sempre, dal punto di vista economico, un'utopia fino a tanto che non si saranno resi navigabili dai nostri confini al mare le correnti europee del Reno, del Rodano e del Po. Finora, l'allacciamento alla rete continentale delle idrovie, e quindi l'accesso diretto al mare, vennero realizzati soltanto a Basilea. In un recente rapporto sulla creazione di occasioni di lavoro, il delegato del Consiglio Federale manifesta l'opinione, che soltanto il problema del-

l'idrovia Basilea—Lago di Costanza potrà maturare nell'ambito di un piano decennale. Tuttavia si sono inclusi nel programma per questo periodo anche le costruzioni su territorio svizzero inerenti alla sistemazione del Rodano e del Po, qualora nel frattempo venisse assicurata la navigabilità dei due fiumi fino ai nostri confini.

Seconda i calcoli dell'ufficio competente, gli impianti fra Basilea e il Lago di Costanza verrebbero a costare la somma di 144,5 milioni di franchi, l'idrovia Foce dell'Aar—Brugg compreso il porto di Brugg 29,3 milioni; la sistemazione del Rodano con

gli impianti di Les Etournelles, Chaney—Pouigny e Verbois e il porto fluviale di Ginevra, 70 milioni, e gli impianti portuari di Locarno 8,5 milioni; vale a dire un totale complessivo di 252,6 milioni, in cui non sono compresi i lavori idraulici per la sistemazione dei laghi, la cui esecuzione dipende dalla soluzione di problemi internazionali. Anche la ripartizione delle spese ed altri problemi tecnici ed economici dovranno essere oggetto di trattative con gli Stati vicini. Basti questo brevissimo accenno a dare un'idea dell'importanza dei lavori previsti.