

Die schweizerischen Alpen- oder Militärstrassen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **146 (1867)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-373319>

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.

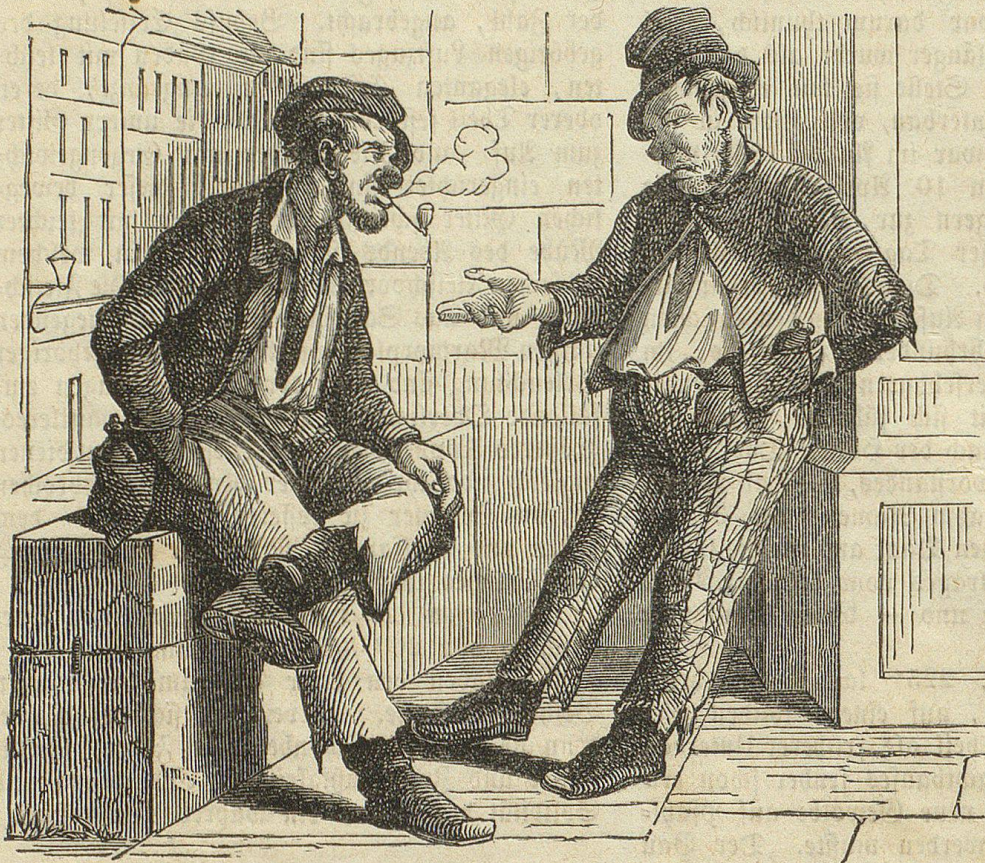
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen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

Ein Gespräch zwischen Tagdieben.



Nikolaus.

I has jeh doch
witer brocht as Du,
wenn i früher scho
im ganza Dorf
Erdäpfelhülfa und
Schwizüg zämme
gsammelt ha.

Brändli.

I glaub's wohl!
Es ischt viel mögli,
wenn ma öppa bi-
nera guota Glega-
heit silberne Löffel
für Schwizüg aluo-
get.

Die schweizerischen Alpen- oder Militärstraßen.

Die sogenannten militärischen Alpenstraßen, welche theils während der letzten Jahre erstellt worden, theils noch im Bau begriffen sind, gehören zu den merkwürdigsten öffentlichen Werken, welche die Schweiz aus neuerer Zeit aufzuweisen hat.

Früher schon wurde von patriotischen Männern die Gefahr hervorgehoben, welche darin lag, daß unsere 2 großen Gebirgskantone, Graubünden und Wallis, im Fall eines Krieges der Schweiz mit einem unserer mächtigen Nachbarn mit Leichtigkeit von der Zentralschweiz abgeschnitten und so eine wehrlose Beute des Feindes werden müssen oder aber, daß im Fall eines Krieges zwischen jenen Nachbarn unter sich unsere defensive Stellung und Neutralität mißachtet, und die Schweiz zum Durchmarsch der sich bekämpfenden Gegner mißbraucht und so selbst in den Krieg hineingezogen werden könne.

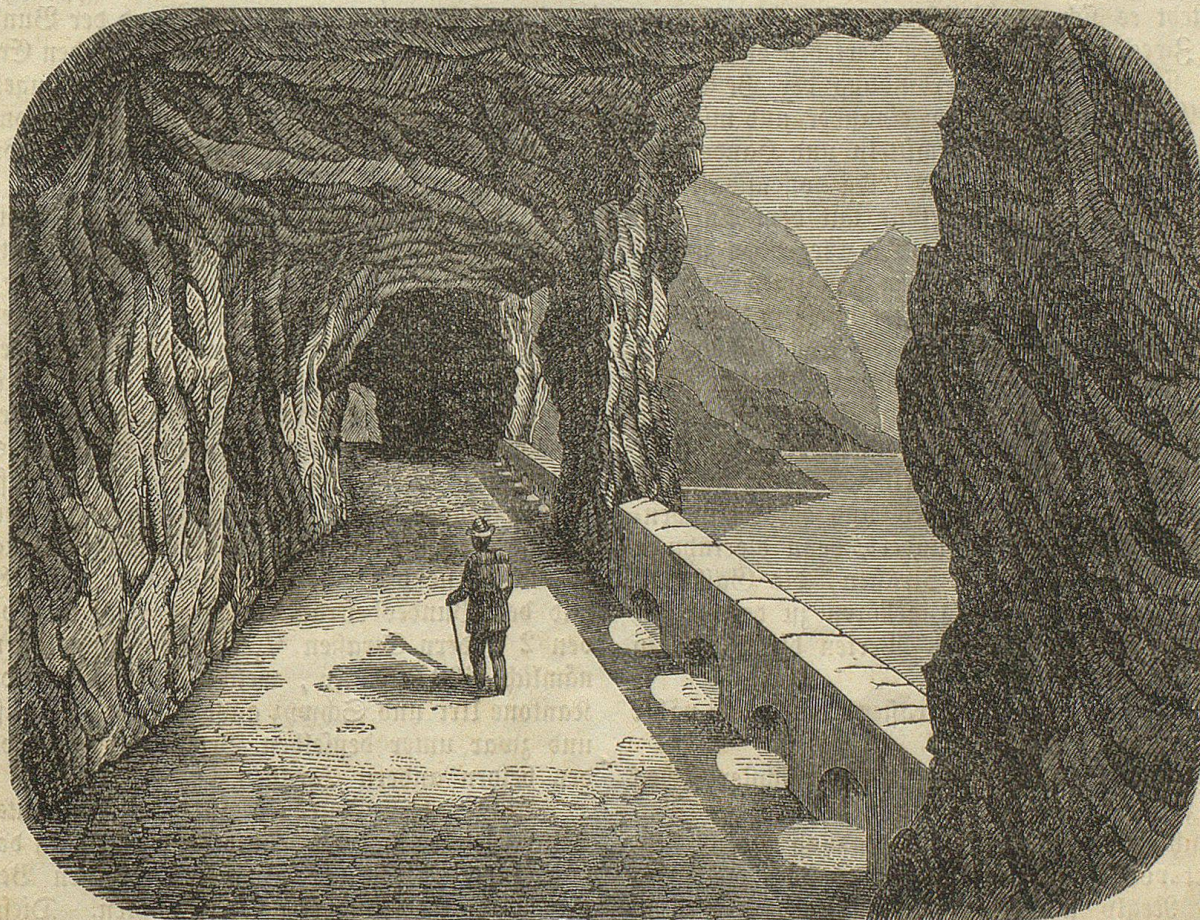
Graubünden und Wallis haben in dieser Beziehung eine ähnliche Lage. Graubünden besitzt die Pässe, welche von Deutschland, und Wallis diejenigen, welche von Frankreich nach Italien führen, besonders die wichtige Simplonstrafe. Lügen die 2 Kantone nicht dazwischen, so wären für Deutschland und Frankreich die ins Herz von Oberitalien führenden Alpenstraßen offen; beide könnten eine in Italien kämpfende Armee nicht bloß in der Front, sondern auch in Flanke und Rücken angreifen. Ganz ähnlich wäre die Bedeutung dieser Pässe für eine Armee, welche aus Italien nach Deutschland oder Frankreich hervorbrechen wollte. Bei einem allgemeinen Krieg müßte daher die Versuchung groß sein für die sich bekämpfenden Mächte, jener Pässe sich zu bemächtigen. Die bestehenden Verträge würden uns, wie die Erfahrung lehrt, kaum geschützt haben vor einem Bruch unserer Neutralität und

es mußte daher mit Ernst daran gedacht werden, jene Pässe in einen Achtung gebietenden Vertheidigungsstand zu setzen, so daß ein lästerner Angreifer auf die Eroberung der Pässe einen Aufwand zu machen hatte, der ihm zu groß war im Verhältniß zu dem militärischen Vortheil, unsere Neutralität zu verletzen, um diesen oder jenen Alpenpaß zu benützen.

Der unglückliche Ausgang der Savoyerfrage von 1860, wo durch die willkürliche Aneignung dieser ehemals sardinischen Provinz die Schweiz thatsächlich um ihre Neutralitätsrechte auf Chablais und Faucigny gebracht und der Kanton Genf in dauernde Gefahr versetzt wurde, eines Tages die Beute des übermächtigen Kaiserreiches zu sein, — führte aufs neue zu der Erwägung der Vertheidigungskräfte der Schweiz und insbesondere zu der Betrachtung, daß für den Kriegsfall die Verbindung zwischen der Centralschweiz einer- und den Kantonen Graubün-

den, Wallis und Tessin anderseits nur sehr mangelhaft sei und daher bei Zeiten vervollständigt werden sollte. Der Bündner Paß Luziensteig in der Hand eines Feindes — ist der Kanton Graubünden von der übrigen Schweiz abgeschlossen, Truppen sendungen dahin fast unmöglich. Aehnlich mit St. Moriz. Dieser Paß in den Händen eines Feindes wäre der Kanton Wallis abgeschnitten und für die Schweiz verloren, weil die Saumpfade über den Jametsch, die Gemmi, Grimsel und Furka zu militärischen Bewegungen nicht genügen.

Die Frucht dieser Betrachtungen war der vom eidg. Militärdepartement vorbereitete, vom Bundesrath beantragte und schließlich von der Bundesversammlung gefasste Beschluß vom 26. Juli 1861, eine ununterbrochene Straßenlinie aus dem Centrum der Schweiz nach Tessin und eine solche von Graubünden nach Wallis zu ziehen. Da von Flüelen weg das ganze Neuf-



Eine Gallerie der Arenstraße.

thal hinauf, dann über den Bergfattel des St. Gotthard und jenseits das Tessinthal hinunter längst schon die berühmte Gotthardstraße führt, so genügte zu ersterem Zweck die Ausfüllung der Lücke zwischen Brunnen und Flüelen, längs des Arenberges; zur Erzielung der direkten Verbindung zwischen Graubünden und Wallis aber mußte man die in Dissentis aufhörende Straße des Vorderrheins fortsetzen, über den Oberalppaß nach Andermatt und hier in die Gotthardstraße leiten, dann im benachbarten Hospenthal diese Route verlassen, über Realp nach der Furka bauen, diesen Paß ebenfalls überschreiten und jenseits in die von Brieg heraufkommende Rhonestraße ausmünden. So entstanden die drei großen Straßenstücke, von welchen in den letzten Jahren so viel gesprochen und geschrieben wurde: die Arenstraße, die Oberalpstraße und die Furkastraße. Hatten somit diese Straßen zunächst einen strategischen Grund, so versteht es sich von selbst, daß sie nicht weniger den Zwecken des friedlichen Verkehrs dienen, indem sie eine nähere Verbindung der Bewohner der Gebirgskantone unter einander und mit dem Herzen der Schweiz vermitteln und Handel und Verkehr nicht nur in der Eidgenossenschaft selber, sondern auch mittelbar mit dem Ausland erleichtern und fördern. Die Gegenden unsers Vaterlandes, welche von den genannten Straßen durchzogen werden, gehören theilweis zu den schönsten und darum besuchtesten der Schweiz und die Straßen führen an Punkten vorbei, welche schon bekannte Naturschönheiten, z. B. am herrlichen Vierwaldstättersee, noch bedeutend erhöhen. Aber nicht nur die Naturschönheiten, sondern auch die Werke des Menschengewisses und der Menschenhände werden hier bewundert, denn die kühn in die Felsen gehauenen Straßen, die Gallerien, Terrassen und Tunnels gehören zu den bedeutendsten und kunstvollsten Werken dieser Art in der Neuzeit.

Betrachten wir die Straßen noch etwas näher im einzelnen.

1) Die Furkastraße, deren nächster Zweck ist, zwischen dem Kanton Wallis und der Zentralschweiz eine direkte Verbindung herzustellen, führt von Oberwald im Wallis über die Furka und Realp nach Hospenthal in Uri. Sie ist 9 Stunden (à 16,000') und 106' lang, liegt in

ihrer höchsten Höhe 8107' ü. M. (also noch 400' höher als der Säntis) und die Erstellungskosten waren auf 1,200,000 Fr. veranschlagt. Am 8. Februar 1862 beschloß die Bundesversammlung, den Kantonen Wallis und Uri einen Beitrag von 800,000 Fr. an die Erstellung dieser Straße zu bezahlen, unter der Bedingung, daß sie 14' breit, nach den von den eidg. Genieoffizieren aufgenommenen Plänen und unter Aufsicht des Bundesrathes ausgeführt und daß der Bau bis Ende 1864 vollendet sei. Die genannten 2 Kantone haben jene Bedingungen angenommen und den Bundesbeitrag im Frieden unter sich vertheilt. Für den spätern Unterhalt der Straße haben die Kantone zu sorgen.

2) Die Oberalpstraße, die das Rheinthal mit der Zentralschweiz verbindet, ist die naturgemäße Fortsetzung der Furkastraße. Sie führt von Andermatt in Uri bis Dissentis in Graubünden, ist etwas über 6 Stunden lang, läuft in einer Höhe von 6879' ü. M. und der Bund hat an den etwa 520,000 Fr. betragenden Erstellungskosten unter den gleichen Bedingungen wie bei der Furkastraße einen an die Kantone Graubünden und Uri zu bezahlenden Beitrag von 350,000 Fr. übernommen.

3) Die Arenberg- oder Arenstraße, ohne welche die 2 südlich gelegenen Kantone Uri und Tessin von der übrigen Schweiz abgeschnitten wären, giebt der Gotthardlinie ihren wahren Werth, indem sie einen ununterbrochenen und den kürzesten Straßenzug (bisher nur Wasserweg) vom Zentrum der Schweiz nach der südlichen Grenze bildet, auf welchem Truppen und Kriegsmaterial jederzeit und ungehindert fortgeschafft werden können. Die Arenstraße führt von Flüelen nach Brunnen, ihre Gesammtlänge beträgt 40,000', sie hat eine Fahrbahnbreite von 18' und der Bundesbeitrag beträgt bei ihr wie bei den 2 andern Straßen $\frac{2}{3}$ der Erstellungskosten, nämlich 600,000 Fr., welche Summe an die Kantone Uri und Schwyz ausbezahlt worden ist, und zwar unter denselben Bedingungen wie bei den beiden andern Straßen.

Außer den Beiträgen an die 3 genannten Militärstraßen hat der Bund beschlossen, an das sogenannte Bündner Straßennetz den Beitrag von 1 Million Fr. zu bezahlen. Dieser Gebirgskanton mit seinen nur 90,000 Einwoh-

nern auf 304 Quadratmeilen wäre von sich aus nicht im Stande gewesen, die nöthigen Straßen zur Verbindung mit Deutschland und Italien, im Lande selber und mit der übrigen Schweiz herzustellen, und da hat denn die Bundesversammlung den großmüthigen Beschluß gefaßt, den Bündnern einen thatsächlichen Beweis ihrer brüderlichen Liebe zu leisten, indem sie zu Ausführung einer Reihe von Straßen in Graubünden den obigen Beitrag dekretirte. In Folge der Ausführung einer Reihe von Straßen in Graubünden, die bis 1873 vollendet sein sollen, wird der Kanton Graubünden zu einer größern Entwicklung des Verkehrs mit dem Innern der Schweiz sowohl als mit dem Ausland und im Kanton selbst gelangen. Ganz besonders wichtig aber ist die Erstellung des fraglichen Straßennetzes in militärischer Beziehung in einem Kanton, der zwischen Italien und Deutschland mit seinen Pässen und Grenzen die wichtigste militärische Stellung zur Vertheidigung der Schweiz einnimmt. Die Eidgenossenschaft hat also zu Befestigung ihrer militärischen Stellungen im Lande eine Summe von 2,750,000 Fr. ausgeworfen, wozu noch die bedeutenden Opfer der Kantone im Betrag wenigstens der Hälfte dieser Summe kommen.

Was Kaiser Napoleon 1869 zu erwarten hat.

Die Propheten unsers statistischen Jahrhunderts wenden sich mit Vorliebe Zahlenkombinationen zu. So machten in Paris folgende 2 merkwürdige Zahlengruppen ungeheures Aufsehen. Bekanntlich wurde König Louis Philipp im Jahre 1773 geboren und gelangte 1830 zum Throne; das Geburtsjahr seiner Gemahlin Marie Amalie ist 1782, die Heirat fand im Jahre 1809 statt. Aus diesen Zahlen konstruirt man durch Addition folgendes Schema:

1830	1830	1830
1	1	1
7	7	8
7	8	0
3	2	9
<hr/>		
1848	1848	1848

Wie man sieht, ergibt sich aus der Zusammenzählung der einzelnen Ziffern des Geburtsjahres

von König Louis Philipp und seiner Gemahlin und den Ziffern des Jahres ihrer Verheirathung mit der Zahl des Jahres, in welchem er den Thron bestieg, in allen 3 Fällen 1848 — in welchem Jahre Louis Philipp von seinem Throne gejagt wurde.

Man weiß, daß Napoleon III. im Jahre 1808 geboren wurde und 1852 zur Kaiserwürde gelangte. Seine Gemahlin erblickte im Jahre 1826 das Licht der Welt und wurde ihm 1853 angetraut. Man verfähre nun nach obiger Weise und staune!

1852	1852	1852
1	1	1
8	8	8
0	2	5
8	6	3
<hr/>		
1869	1869	1869

Zigarren und Menschen.

Junge Menschen und Zigarren
Haben noch viel Feuchtigkeit,
Und die trocknet nur bei Beiden
Erst das Alter und die Zeit.

Bei den jüngeren Zigarren
Geht das Feuer öfters aus,
Doch die alten, ja die halten,
Mit dem Feuer spärlich Haus.

So stirbt auch bei jungen Menschen
Oft die Lebensflamme hin,
Während man bei manchen Alten
Sie noch kräftig sieht erglüh'n.

Bei Zigarren wie bei Menschen
Kauft man manches oft für echt,
Doch was man für echt gehalten,
Zeigt sich dann für falsch und schlecht.

Diese Täuschung zahlt oft theuer
Der, der nur auf's Deckblatt sieht —
Zwischen Sein und zwischen Scheinen
Liegt ein großer Unterschied.

Bei Zigarren wie bei Menschen
Zeigt sich die Vergänglichkeit,
Beide werden einst zu Asche,
Beide sind ein Raub der Zeit.

D'rum genießt Zigarren und Leben
Nicht mit gar zu raschem Zug,
Sonst verfällt Ihr wie Zigarren
Allzufrüh dem Aschenkrug.