

Wie der Stein ins Rollen kam

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses**

Band (Jahr): **8 (1936)**

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-727419>

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.

Wie der Stein ins Rollen kam.

Im Hinblick auf die in erschreckendem Masse zunehmende Arbeitslosigkeit hat alt Nationalrat Dr. F. Michel in Interlaken schon im Herbst 1932 den Entwurf zu einer Volksinitiative aufgestellt, durch welche der Bund verpflichtet werden sollte, zwecks produktiver Arbeitslosenfürsorge und zur Wiederbelebung der Volkswirtschaft, insbesondere des Fremdenverkehrs, die Ausführung einer Reihe öffentlicher im Interesse des Landes liegender Werke und Arbeiten zu unterstützen. In diesem Initiativprojekt ist vor allem der Ausbau der wichtigsten unserem Reise- und Touristenverkehr dienenden Alpen- und Bergstrassen und deren Zufahrtsstrassen vorgesehen. Der Ausbau des Alpenstrassennetzes sollte nicht nur die Verbesserungen und Modernisierung bestehender Alpen- und Bergstrassen, sondern auch Neuanlagen in sich begreifen. Dr. Michel hatte hiebei insbesondere den aus Gründen der Landesverteidigung so wichtigen Bau der *Sustenstrasse* im Auge als notwendiges Glied einer in west-östlicher Richtung verlaufenden Landestransversale von 554 km Länge von Genf via Jaun (oder Pillon)-Susten-Klausen-Walensee-Flüela-Ofenpass bis Santa Maria. International verbindet diese Landestransversale die vom Mittelländischen Meere (Nizza) nach dem Genfersee führende französische Route des Alpes durch eine möglichst lange Strecke auf Schweizerboden mit den Dolomiten und der Adria. Die Herstellung einer solchen Verbindung würde für den schweizerischen Automobil-Fremdenverkehr eine Attraktion allerersten Ranges bilden.

Nach dem Initiativprojekt von Dr. Fr. Michel sollte die vom Bunde für die auszuführenden Werke und Arbeiten zu leistende Subvention 80 bis 90% der Baukosten betragen. Die Ausführungspläne und die Kostenvoranschläge sollten gemeinsam durch die Kantone und den Bund aufgestellt werden. Die den beteiligten Kantonen auffallenden Kostenbeiträge sollte den Kantonen vom Bunde vorgeschossen werden und von ihnen à 3 1/2% verzinst und innerhalb 20 Jahren nach dem Annuitätensystem zurückbezahlt werden. Das Initiativprojekt sah für den Bund eine Ausgabensumme von maximal 200 Millionen Franken vor, die soweit notwendig auf dem Anleihensweg beschafft und aus demjenigen Teile des Benzinollertrages verzinst und amortisiert werden sollten, der nicht bereits den Kantonen für den Strassenunterhalt zugeschieden ist.

Das erwähnte Initiativprojekt war von seinem Verfasser gedacht nicht als eine fertige Vorlage, sondern als ein erster, einer sorgfältigen Prüfung zu unterziehender Entwurf. Zu dem Zwecke setzte sich der Initiant mit einer Reihe prominenter Persönlichkeiten, insbesondere mit Vertretern des Fremdenverkehrs und der Automobilorganisationen in Verbindung. So wandte er sich namentlich an die schweizerische Zentralstelle für die Verteidigung der Automobilinteressen und an die Präsidenten des Schweizer Automobilclub und des Schweizer. Touringclub. Das Resultat der daherigen Eingaben und mündlichen Verhandlungen war, dass sich die Automobilorganisationen des Initiativgedankens in der Weise annahmen, dass sie im Sommer 1933 den Präsidenten der Schweizerischen Strassenverkehrsliga Herrn Nationalrat Dr. Stadler beauftragten, die Lancierung einer Volksinitiative für den Ausbau unserer Alpenstrassen vorzubereiten und in die Wege zu leiten. Auch fand am 22. August 1933 in Ragaz eine durch die Herren Dr. Michel, Dr. Diethelm und Oberst von Gugelberg einberufene Versammlung von Vertretern der Fremdenverkehrsgebiete des Berner Oberlandes, der Kantone Graubünden und Glarus und des St. Galler Rheintales statt, welche nach einem einlässlichen Referate von alt Nationalrat Dr. Michel die Initiativbewegung einmütig und mit Begeisterung begrüßte. Eine Delegation dieser Versammlung sprach alsdann noch bei dem Präsidenten der Schweizer. Strassenverkehrsliga Herrn Nationalrat Dr. Stadler in Uster vor. Dieser hat sich inzwischen der Sache energisch angenommen und dieselbe so gefördert, dass am 13. Oktober 1933 das Initiativkomitee in Bern seine konstituierende Sitzung abhalten konnte, an welcher die Einleitung der Initiative beschlossen und der Text des Initiativbegehrens festgestellt wurde.

