

Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 15 (1935-1936)
Heft: 12

Rubrik: Wehrpolitische Rundschau

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: 24.04.2025

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

Wehrpolitische Rundschau

Alpenstraßen / Aktiver Luftschutz.

Wer aufmerksam die Vorgänge auf dem abessinischen Kriegsschauplatz verfolgt, erkennt die ungeheure Bedeutung guter Straßen für die militärischen Operationen. Neben den Kampftruppen hat Italien ja viele Tausende von Arbeitern in Ostafrika, die hinter den vorrückenden Truppen stets die Nachschubstraßen bauen, auf denen dann große Autokolonnen den Nach- und Rückschub der kämpfenden Armee-korps bewältigen. Das Vorrücken der Italiener vollzieht sich stets in relativ kleinen Stappen. Erst wenn in einem neu besetzten Abschnitt die Straße nachgeführt ist, kann wieder ein weiterer Vorstoß vorbereitet werden. Vormarsch und Straßenbau gehen Hand in Hand, Schritt um Schritt. Der Vormarsch erfolgt daher wohl sehr langsam, aber auch sehr sicher, indem die Italiener bei jedem Vorstoß dank der Straßen wieder ihre ganze materielle Überlegenheit einsetzen können.

Die Erkenntnis von der großen Bedeutung guter Straßen im Gebirgskrieg ist nicht neu und insbesondere auch bei den Italienern schon längst vorhanden. Deshalb werden denn auch schon seit Jahren systematisch Straßen gebaut in allen Abschnitten der italienischen Alpengrenze. Der Alpenraum wird von italienischer Seite von langer Hand für eine allfällige Kriegsführung vorbereitet, indem Jahr um Jahr wieder neue strategische Straßen gebaut werden, die im gegebenen Fall einmal den italienischen Truppen wertvollste Dienste leisten werden. Ganz offensichtlich unter italienischem Einfluß baut seit einiger Zeit nun auch Österreich sein Straßennetz aus, und zwar von Kärnten herüber bis ins Vorarlberg. Das arme Österreich leistet für den Ausbau bestehender Straßen und für neue Straßenanlagen so viel, daß nicht allein die angeblichen touristischen Interessen die Triebfeder dieser Leistungen sein können!

Es ist nun nach gerade höchste Zeit, daß auch die Schweiz ihrem Netz von Alpenstraßen mehr Aufmerksamkeit schenkt. Das verlangen nicht nur unsere Interessen am Fremdenverkehr, die immer mehr gefährdet werden durch die Bevorzugung gut ausgebauter ausländischer Alpenpässe, sondern vor allem auch die Interessen unserer Landesverteidigung. Wenn unsere Armee oder Teile von ihr je im Gebirge kämpfen müssen, so werden sie weitgehendst an Straßen gebunden sein. Je mehr und je bessere Straßen unsere Alpen aufweisen, umso besser werden sie verteidigt werden können!

Nun ist am 1. März dieses Jahres ein Bundesbeschluß vom 4. April 1935 über den Ausbau der Straßen und des Straßennetzes im Alpengebiet in Kraft getreten, nachdem die sogenannte Alpenstraßeninitiative zurückgezogen worden ist. Der Bundesbeschluß sieht vor, daß der Bund den Ausbau und Neubau von kantonalen Alpenstraßen unterstützt und hiefür im laufenden Jahr bis zu 4 Millionen Franken leistet. Im Vordergrund steht nun zunächst der Ausbau der bestehenden Straßen, und zwar vor allem der großen Lebensadern im schweizerischen Alpenstraßennetz. Wie man hört, dürfte der Ausbau der *Gottthardstraße* (Nord- und Südrampe), der *Furkastraße* und der *Brünigstraße* zuerst verwirklicht werden.

Neue Straßenbauten werden erst in zweiter Linie erwogen. Preßmeldungen zufolge sollen hier die *Sustenstraße*, die *Walenseestraße* und die *Pragelstraße* im Vordergrund stehen. Nach welchen Gesichtspunkten geschieht die Auswahl? Unseres Erachtens müssen bei der heutigen unsicheren Lage in Europa in allererster Linie militärische Gesichtspunkte berücksichtigt werden. Unser Land muß heute alle Kräfte anspannen zum Ausbau seiner Landes-

verteidigung. Dementsprechend soll auch der Bau neuer Alpenstraßen so in Angriff genommen werden, daß dadurch eine Verbesserung unserer militärischen Lage erreicht wird. Die militärischen Interessen müssen heute selbst dann maßgebend sein, wenn sie sich nicht mit den Verkehrsinteressen decken, d. h. wenn zum Beispiel vom militärischen Gesichtspunkt aus ein Projekt an erster Stelle steht, dem verkehrspolitisch nur eine Nebenrolle zukommt.

Vom militärischen Gesichtspunkt aus muß unbedingt eine sichere Straßenverbindung mit dem Kanton Graubünden an erste Stelle gerückt werden. Die großen Adern, die heute den Kanton Graubünden mit der übrigen Schweiz verbinden, sind die Straßen und Bahnen von Zürich und Rorschach über Sargans nach Chur. Nun könnte eine Bedrohung des Bündnerlandes nur von unserem südlichen Nachbar erfolgen, der aber heute auch über das Gebiet unseres östlichen Nachbarstaates verfügen kann bei der sehr starken politischen und militärischen Abhängigkeit Österreichs von Rom. Militärpolitisch betrachtet reicht heute Italien bis an den Bodensee. Dadurch wird aber nicht allein die Verbindung von Rorschach durch das Rheintal wertlos, sondern auch die Verbindung von Zürich über Sargans. Der Kessel von Sargans liegt so nahe an unserer Ostgrenze, daß hier mit Leichtigkeit alle Verbindungen von der Ostschweiz mit dem Kanton Graubünden unterbrochen werden können. Dann würde Graubünden nur noch an der Oberalpstraße hängen, die während eines großen Teils des Jahres geschlossen ist. Mit einer Unterbrechung der Verbindungen in Sargans könnte also Graubünden glatt abgewürgt werden! Das dringendste Erfordernis ist daher eine Straßenverbindung aus der Ostschweiz nach Graubünden, die erstens nach allen Seiten so sicher ist, daß sie nicht schon vom ausländischen Boden aus unter Artilleriefeuer genommen werden kann, und die zweitens während des ganzen Jahres benützt werden kann. Die erste Voraussetzung führt zur Wahl einer Straße aus dem glarnerischen Sernftal ins bündnerische Vorder- und Hinter- (Eim- und Reichenau), die zweite Voraussetzung verlangt den Bau eines Straßentunnels. Ein Straßentunnel unter dem Segnes- oder Panixerpaß würde somit beiden Anforderungen entsprechen. Welcher Paß nun den Vorzug verdient, sei hier nicht weiter untersucht und bleibe der eingehenden Prüfung durch Sachleute vorbehalten. Militärpolitisch erfüllen beide Projekte den gewünschten Zweck: Graubünden erhält eine sichere Verbindung mit der übrigen Schweiz, die den exponierten Kessel von Sargans meidet, sodaß Graubünden nicht mehr abgewürgt werden kann. Von Reichenau aus aber findet die Straße ihre Fortsetzung zur Splügen- und Julierstraße, aber auch zum Lufmanier und damit zum Tessin.

Aus diesen Gründen ist eine Tunnelstraße von Elm nach Reichenau zur Zeit sehr dringend und allen andern fertigen und unfertigen Straßenprojekten unbedingt vorzuziehen. Eine Walenjeeßstraße auf dem rechten Ufer mag verkehrspolitisch und wirtschaftlich viel wichtiger und in der Ausführung auch viel billiger sein als ein Panixer- oder Segnes-Straßentunnel. Sie ist aber militärisch völlig wertlos, weil sie eben auch nach Sargans führt. Was nützt uns die schönste und beste Walenjeeßstraße, wenn sie in Sargans von gegnerischem Feuer oder gar durch einen Handstreich in den Kessel von Sargans unterbrochen wird? Die rechtsufrige Walenjeeßstraße darf erst dann in Angriff genommen werden, wenn alle übrigen Straßen von strategischer Bedeutung gebaut sind, trotzdem heute ein reges Initiativkomitee für die Walenjeeßstraße den Vorrang beansprucht.

Den beiden andern im Vordergrund stehenden Projekten einer Susten- und Pragelstraße kommt gewiß auch eine sehr große militärische Bedeutung bei, die jedoch lange nicht an die Bedeutung einer Panixer- oder Segnesstraße heranreicht. Diese letztere ist für den Kanton Graubünden geradezu eine Existenzfrage in jedem Kriegsfall im Süden oder Osten! Auch alle übrigen Projekte von Straßentunnels müssen vor diesem einen in den Hintergrund treten. Wenn aber später noch andere Straßentunnels in Frage kommen sollten, so sei dringend gewarnt vor Grenz-

tunnels. Es dürfen nur Straßentunnels gebaut werden, deren beide Portale auf Schweizergebiet liegen und genügend gesichert sind. Besonders gewarnt sei deshalb vor dem Projekt einer Umwandlung des zweiten Simplontunnels in einen Straßentunnel. Bedeutet schon die Bahn Brig-Nelle eine gewisse Gefährdung, so ist es wirklich nicht nötig, daß diese Gefahr noch verdoppelt werde durch eine Autostraße unter dem Simplon.

* * *

Nach Aussage von kompetenter Seite ist die Schweiz mit ihrem Luftschutz um vier Jahre im Rückstand! Dabei ist bei einem kommenden Krieg mit einer sehr intensiven Mitwirkung der Flugstreitkräfte zu rechnen. Sie sind längst nicht mehr nur Hilfswaffe der Heere, sondern treten als selbständige Streitkräfte neben Heer und Marine. Die Schweiz hat es bisher versäumt, diesen Tatsachen und den daraus sich ergebenden Schlüssen Rechnung zu tragen. Unsere eigene Fliegertruppe, die allfälligen gegnerischen Flugstreitkräften entgegentreten könnte, ist zahlenmäßig sehr gering und reicht bei weitem nicht aus zur Bewältigung der zahlreichen verschiedenartigen Aufgaben, die ihr zugebacht sind. Passiver und aktiver Luftschutz befinden sich überhaupt erst in den ersten Anfängen und zu einem guten Teil sogar erst im Studium! Es bedarf ganz gewaltiger Anstrengungen unseres Landes, wenn es seinen Luftschutz noch auf eine anständige Höhe bringen will, die einigermaßen Schutz verbürgen kann.

Wenn trotz aller Bemühungen heute der Luftschutz nicht recht marschieren will, so dürfte die Hauptursache in einer fehlerhaften Organisation, in einer heillosen Zersplitterung liegen. Die Fliegertruppe und der Fliegerbeobachtungs- und Meldedienst unterstehen der Generalstabsabteilung, der aktive Luftschutz durch Fliegerabwehrartillerie wird geprüft durch die Artilleriekommission und die Kriegstechnische Abteilung, und der passive Luftschutz endlich ist Sache der Kantone, denen eine eidgenössische Luftschutzkommission und eine eidgenössische Luftschutzstelle zur Seite stehen. Die Aufgaben und Kompetenzen sind also verteilt unter eidgenössische und kantonale Stellen, unter verschiedene militärische und zivile Behörden. Das dringendste Gebot für den Luftschutz scheint uns die Schaffung einer Stelle, die alle Fragen des Luftkrieges und des Luftschutzes behandelt. In Deutschland ist dies das Reichsluftfahrtministerium, dem die Flugstreitkräfte, die Flakartillerie, der zivile Luftschutz, die Verkehrsfliegerei und der Luftsport unterstehen, wodurch ein zielbewußtes, einheitliches Arbeiten aller Stellen gewährleistet wird. Eine ähnliche zentrale Stelle müßten wir auch in der Schweiz schaffen. Es kann sich für uns nicht um ein besonderes Departement handeln, wohl aber um eine besondere Abteilung des eidgenössischen Militärdepartements, eine Abteilung der Fliegerwaffe und des Luftschutzes. Erfreulicherweise ist diese zentrale Leitung der Flieger und des Luftschutzes auch im Nationalrat bereits angeregt worden durch ein Postulat Zimmermann. — In zweiter Linie käme dann eine bedeutende Vermehrung unserer Fliegertruppe und die Beschaffung von Fliegerabwehrartillerie verschiedener Kaliber. Es handelt sich um Riesenaufgaben, die von unserem Land ganz bedeutende finanzielle Opfer verlangen. Sie sind nicht länger zu vermeiden, wenn wir noch Wert legen auf eine kriegsgenügende Landesverteidigung zum Schutze unserer Unabhängigkeit.

Gottfried Zeugin.