

**Zeitschrift:** Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses  
**Herausgeber:** Verband Schweizerischer Gesellschaftswagenbesitzer  
**Band:** 8 (1936)

**Artikel:** Die Bedeutung der Alpenstrassen für die Landesverteidigung  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-727436>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 07.02.2026

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



# *Die Bedeutung der ALPENSTRASSEN für die Landesverteidigung*

Die Kriegsgeschichte aller Zeiten hebt die Bedeutung der Verkehrswege für die Kriegsführung hervor. Je schwieriger das Gelände im Operationsraum einer Armee ist, um so mehr ist diese auf leistungsfähige Verbindungsmöglichkeiten angewiesen, wenn ihr Vorhaben nicht zum vornehmerein als aussichtslos bezeichnet werden soll oder zu völligem Misserfolg verurteilt ist (Uebergang über die Alpen durch Suwaroff). Mit der Entwicklung der Technik im Strassen- und Eisenbahnbau haben sich die Heerstrassen des Altertums und des Mittelalters zu den leistungsfähigen Schienen- und Strassenzügen der Gegenwart entwickelt, die den gleichzeitig zu ungeahnter Vervollkommnung gelangten Verkehrsmitteln scheinbar unbegrenzte Verwendungsmöglichkeiten bieten. Wie sehr aber die modernsten auf der Erde verwendbaren Verkehrsmittel an entsprechende Verkehrswege gebunden sind, zeigen Ereignisse der jüngsten Zeit.

Die Erstellung von Verkehrswegen ist im allgemeinen in erster Linie bedingt durch deren wirtschaftliche Notwendigkeit. Nur Großstaaten lassen noch andere als rein wirtschaftliche Bedürfnisse dabei eine entscheidene Rolle spielen.

Das gesamte Verkehrsnetz eines Landes — Schienenstränge ebenso sehr wie die für Motorfahrzeuge verwendbaren Strassen — bildet, letzteres ganz besonders in den Grenzgebieten, im Rahmen des vorliegenden Abrisses betrachtet, demzufolge ebensosehr ein Mittel für die Kriegsführung wie das Heer selbst.

Die Schweiz, deren Neutralität bekanntermassen im Wiener Kongress vom Jahre 1815 zum ersten Male von den umliegenden Grossmächten offiziell anerkannt und seit damals wiederholt bestätigt worden ist, unterhält ihre Wehrorganisation ausschliesslich zur Wahrung ihrer Unabhängigkeit und zur Sicherung ihres Grund und Bodens. Sie wird im Bedarfsfalle auch in der Folge dieselbe Neutralitätspolitik befolgen, die sie in den schweren Zeiten vom August 1914 bis in den November 1918 unter Beweis gestellt hat. Für diese durch die Neutralitätspolitik bedingte strategische Defensive ist es von doppelter Wichtigkeit, die gesamte Armee oder Teile derselben in kürzester Zeit an die bedrohte Grenze verschieben zu können. Ein Blick auf die Karte zeigt, dass  $\frac{4}{5}$  unseres Grenzgebietes Gebirgscharakter aufweist, indem die ganze Jurakette von der Dôle bis an die Aare zwischen Brugg und Koblenz für die Kriegsführung als von Gebirgscharakter anzusprechen ist.

Wenn schon für eine offensive Kriegsführung leistungsfähige Verkehrswege unerlässliche Bedingungen für den Erfolg sind, so sind sie es in noch höherem

Masse bei einer defensiven Kriegsführung, in Gebirgscharakter aufweisendem Gelände ganz besonders.

Der Angreifer kann — entsprechend den gesteckten Zielen — Raum und Zeitpunkt des Angriffes frei bestimmen. Der Verteidiger dagegen — im Ungewissen über Raum und Zeit des Angriffs — muss das Gros seiner Mittel in Reserve halten, um sie im gegebenen Moment dem Angreifer entgegen werfen zu können. Das ist innert nützlicher Frist nur möglich, wenn dazu die notwendigen Verkehrswege vorhanden sind. Wenn leistungsfähige Verkehrswege schon für die Verschiebung der Truppen an die bedrohte Grenze von unerlässlicher Bedingung sind, so sind sie nicht weniger bedeutungsvoll, um der Truppe das Kämpfen und Leben an der Grenze überhaupt zu ermöglichen. Das Heranführen des zum Kämpfen und Leben notwendigen Nachschubes, das Zurückverbringen des in der Kampffront nicht mehr Verwendbaren nach dem Hinterland ist nur möglich, wenn sehr leistungsfähige Verkehrswege zur Verfügung stehen.

An einen Ausbau der bestehenden Schienenwege oder einen Neubau solcher in den Grenzgebieten unseres Landes denkt heute kein Mensch, sie sind weder wirtschaftlich noch militärisch notwendig.

Ganz anders verhält es sich mit den Strassen. Wenn bedacht wird, dass grosse Grenzgebiete nur an einer leistungsfähigen und dazu in gewissen Abschnitten noch in unmittelbarer Nähe der Landesgrenze liegenden Verkehrsader hängen, wenn berücksichtigt wird, dass Teile des Landes durch einen im Frieden wohl äusserst leistungsfähigen Verkehrsweg mit dem Hinterland verbunden sind, der aber zufolge seiner vielen Kunstbauten allen Möglichkeiten des Unterbruchs ausgeliefert ist, so kann nicht genug begrüßt werden, wenn die Alpenstrassen, besonders die im Innern des Landes liegenden, einen weitgehenden Ausbau erfahren.

Es wurde andern Ortes darauf hingewiesen, dass für unsere Verhältnisse die wirtschaftlichen Bedürfnisfragen für die Erstellung von Verkehrs wegen in erster Linie massgebend sind. Es würde von allen um die Unabhängigkeit unserer Heimat Besorgten und mit den dadurch bedingten Notwendigkeiten Vertrauten begrüßt werden, wenn bei derartigen Entscheiden auch die Bedürfnisse der Landesverteidigung ihrer ganzen Tragweite entsprechend gebührend berücksichtigt werden könnten.

J.

