

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 107/108 (1936)
Heft: 17

Inhaltsverzeichnis

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: 14.01.2026

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

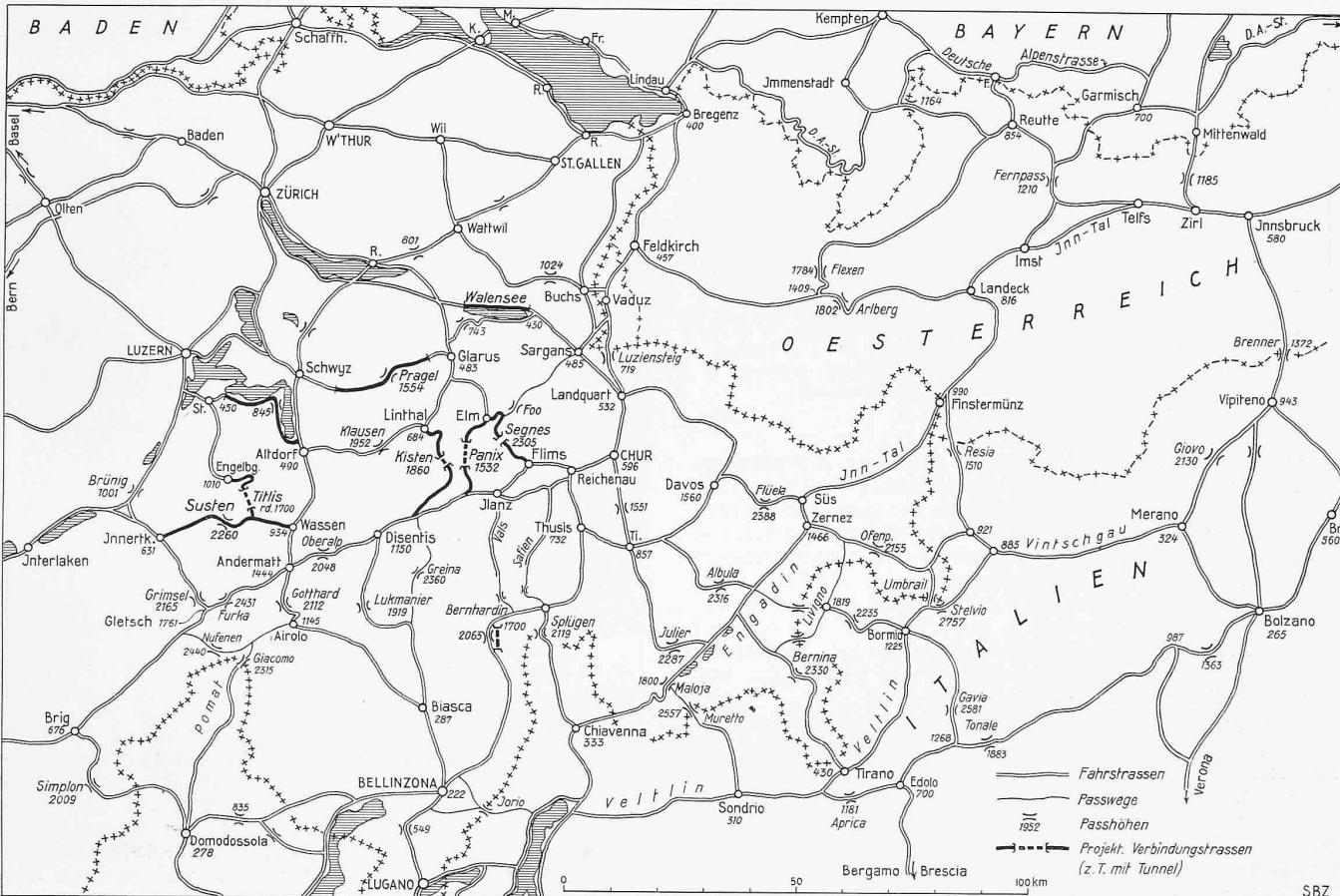
INHALT: Probleme neuer schweizerischer Alpenstrassen. — Lagerhausanlage in Köniz. — Neue Methoden der Luftphotogrammetrie und photogrammetrisch-geologische Kartierungen. — Von der 25. Hauptversammlung des Schweizerischen Wasserwirtschafts-Verbandes. — Chauffage aux huiles extra-lourdes. — Unsere Wehranleihe vierfach gezeichnet. — Mitteilungen: Die Heiz- und Lüftungsanlage der Deutschlandhalle in

Berlin. Neue Methoden der Ufer- und Sohlsicherung. Die Strassenbau-Tagung und -Ausstellung München 1936. Unterirdische Vergasung von Kohlenflözen. Zur «Elektrowoche». Holzkongress in Bern. The Engineering Institute of Canada. — Nekrolog: Gaston Guex. — Wettbewerbe: Verwaltungsgebäude bei der Universität Lausanne. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Schweiz. Verband für die Mat.-Prüf. d. Technik.

Band 108

Der S.I.A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 17



Übersichtskarte der bestehenden und der vorgeschlagenen Alpenstrassen zwischen Simplon und Brenner. — 1:150000.

Sustenstrasse 46 km, etwa 20,5 Mill. Fr. — Titlis etwa 18 km, geschätzt auf 12 Mill. — Linksufrige Vierwaldstättersee-Strasse 22,6 km, etwa 14 Mill.

Pragelpass (Neubaustrecke) etwa 30 km, etwa 10 Mill. — Walensee-Talstrasse 19,3 km, 13,5 Mill. — Kistenpass etwa 43 km, etwa 14 Mill. (?); — Panixer-pass (bis Ruis) etwa 22 km, etwa 28 Mill. — Segnespass etwa 19 km, etwa 12 Mill. — Bernhardintunnel (mit Anschlüssen) rd. 6 km, etwa 7 Mill. Fr.

Probleme neuer schweizerischer Alpenstrassen

Nachdem der Kanton Glarus, wie unsern Lesern bekannt, sich an der linksufrigen Walenseestrasse (Niederurnen-Mühlehorn) desinteressiert hatte, waren die ostschweizerischen Kantone Graubünden, St. Gallen und Zürich genötigt, sich dem Norduferprojekt dieser Talstrasse zuzuwenden, dem auch militärischerseits der Vorzug zu geben ist.¹⁾ Das Hervorheben militärischer Gesichtspunkte hat nun eine Reihe von neuen Vorschlägen auf den Plan gerufen, die hinsichtlich ihrer Vorzüge in Wettstreit getreten sind, wobei auch die Oeffentlichkeit der berührten Talschaften sich in Volksversammlungen und Zeitungsartikeln lebhaft beteiligt, in nicht immer sachlicher und sachkundiger Weise. Welchem dieser Uebergänge nördlich der Alpenlängsfurche Wallis-Gotthard-Rheintal (Brig-Furka-Oberalp-Chur) die grösste Bedeutung zukommt, ob dabei militärische oder allgemein verkehrswirtschaftliche Anforderungen in Vordergrund zu stellen sind, und namentlich welcher dieser Strassen die Priorität bezügl. Bauwürdigkeit und Dringlichkeit gebührt — das ist nachgerade zu einem Problem geworden. Um nun zur Diskussion dieser Linienwahl eine übersichtliche Grundlage zu schaffen, haben wir obenstehende Übersichtskarte gezeichnet und mit den wichtigsten Höhenzahlen versehen, wobei wir uns auf den zentralen Gotthardpass und die Ostschweiz, sowie die südlich und östlich anstoßenden Grenzgebiete beschränkt haben. Es sind dabei die nach zuverlässigen Erhebungen militärisch wichtigen Strassen, sowie die für Feldartillerie benützbaren Saumwege eingetragen.

Schon ein erster Blick auf dieses Verkehrsnetz zeigt seine auffallende Dictheit auf Schweizer-, besonders Bündnergebiet,

im Vergleich zu den Süd-Nord-Uebergängen im östlich angrenzenden Vinschgau und Tirol. Trotz dieser Dictheit auf Schweizergebiet wird klar, dass z. B. die Sustenstrasse als Ergänzung für die Verteidigung des Gotthardmassivs, d. h. seine Verbindung mit der westlichen Mittelschweiz von hohem strategischen Wert ist. Beziiglich der östlichen, der bündnerischen Alpenpässe erkennt man deutlich, wie alle acht: Lukmanier, Bernhardin, Splügen, Julier, Albula und Flüela, sowie Bernina- und Ofenpass ins Rheintal führen, und dass dieses seine einzige, natürliche Verbindung mit der unteren Schweiz in Richtung des Walensees an der einspringenden Grenzecke bei Sargans findet, ganz entsprechend St. Maurice am Westknie des Rhonetals. Man braucht kein Strategie vom Fach zu sein, um angesichts dieses Verkehrsnetzes die ausserordentliche Bedeutung von Sargans und der Walensee-Talstrasse zu erkennen. Bemerkenswert ist auch die Befahrbarkeit von fünf Passwegen von Süden her bis nahe an die Grenze. Daraus erklärt sich der Wunsch nach schweizerischen Ergänzungen, sei es durch Rochadelinen hinter dem Alpenwall nördlich der erwähnten Längsfurche, wie vor allem die Sustenstrasse, sei es durch Verbindungen für Nach- und Rückschub, wie Titlis-, Kisten-, Panixer- und Segnes-Pass, und in erster Linie die Walenseestrasse, die als reine Talstrasse neben den strategischen wie keine andere auch friedlichen Zwecken, dem Reiseverkehr ganzjährig unstreitig am besten dient.

Die Süd-Nord-Verbindung aus der Poebene in das Tirol (Oesterreich) stellen die vorzüglich ausgebauten Passtrassen über den Stelvio (Stilfserjoch), Resia (Reschenscheideck oder Malserheide) nach Landeck und der nur 1372 m hohe Brenner nach Innsbruck ins Inntal her, aus dem dann verschiedene Wege nach Bayern führen. Auf deutschem Gebiet werden alle diese Ueber-

¹⁾ Vergl. Vorgeschichte und Beschreibung in Bd. 107, S. 243*.