

Zeitschrift: Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 33 (1960)

Heft: 9

Artikel: Von Monat zu Monat : militärische Betrachtungen zu den Alpenstrassenplänen

Autor: Kurz

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-517395>

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: 16.03.2025

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



VON MONAT ZU MONAT

Militärische Betrachtungen zu den Alpenstrassenplänen

I.

Veranlasst durch das starke Anwachsen des internationalen Strassentourismus und teilweise auch gefördert durch Erwägungen wirtschaftlicher Art, wird in unseren Tagen eine nie erlebte Vielzahl von *Plänen für die Überquerung oder Untertunnelung unserer Alpenpässe* öffentlich erwogen und auch ausgearbeitet. Bei der Veröffentlichung und der Propaganda für die einzelnen Projekte wird fast regelmässig auch darauf hingewiesen, dass mit der Ausführung eines bestimmten Projekts ebenfalls bedeutende militärische Interessen erfüllt werden. Dieses Argument wird namentlich auch von der Kommission für die Planung des Hauptstrassennetzes angerufen, indem von der Kommission ausdrücklich erklärt wird, dass die zum Bau vorgeschlagenen Strassen auch den Bedürfnissen der Landesverteidigung entsprechen müssen.

In unserer Öffentlichkeit bestehen vielfach unklare Auffassungen über die Interessen, die unsere Armee am Ausbau der Alpenstrassen tatsächlich hat. Diese Frage soll deshalb etwas näher geprüft werden. Dabei darf allerdings nicht allzu sehr nur auf die heutige weltpolitische Lage abgestellt werden; die militärische Bedeutung eines Strassenprojekts ist auf weite Sicht zu würdigen, um dabei auch veränderten Verhältnissen gerecht zu werden.

II.

Ganz allgemein darf sicher gesagt werden, dass jede Verbesserung der Strassenverhältnisse unseres Landes, insbesondere derjenigen im Gebirge, auch der Armee Vorteile bietet. Unsere Armee ist — auch heute noch — für ihre Bewegungen und ihre Transportbedürfnisse weitgehend auf die Strasse angewiesen. Darin bringt auch die sicher zu erwartende feindliche Luftüberlegenheit keine grundsätzliche Wandlung — wenn natürlich in der militärischen Benützung der Strassen heute andere Methoden angewendet werden müssen als noch vor 20 Jahren. Namentlich für den Auf-

marsch, aber auch für spätere Verschiebungen, für die Bewegung von Reserven und namentlich für die Abwicklung ihres Nach- und Rückschubes benötigt die Armee ein leistungsfähiges Strassennetz.

Diesem unbestrittenen Grundsatz stehen jedoch Überlegungen zweifacher Art gegenüber.

1. Eine erste Feststellung ergibt sich schon aus einer oberflächlichen Betrachtung der Verhältnisse, die zeigt, dass die zivilen Interessen, die der Verkehr, die Wirtschaft und die Touristik an einem Strassenprojekt haben können, sich nicht immer mit den militärischen Vorzügen einer neuen Strasse decken. Ziviler Verkehr und Armee haben Aufgaben zu dienen, die sich nicht ohne weiteres in Übereinstimmung bringen lassen, sondern die sich nicht selten sogar als ausgesprochene Gegensätze gegenüberstehen. Dem zivilen Verkehr ist naturgemäss das Bestreben eigen, Tür und Tor zu öffnen und einen möglichst grossen Strom von fremden Reisenden und Transportgütern in unser Land zu ziehen. Die Armee dagegen ist glücklich über den schützenden Wall der Berge, der dem Verteidiger eine mächtige Hilfe bedeutet und dessen Abwehrkraft nicht dadurch herabgesetzt werden soll, dass man ihn durchlöchert und an jeder geeigneten Stelle bessere Überquerungsmöglichkeiten schafft. Dieser grundsätzliche Unterschied in der Zielsetzung schafft sehr verschiedenartige Bedürfnisse. Wir müssen uns bewusst sein, dass auch im Zeitalter des Lufttransportes ganzer Heeresseinheiten gute Strassenverbindungen häufig nicht nur uns, sondern ebenso sehr auch einem Angreifer dienen können — es ist sogar durchaus der Fall denkbar, dass ein Gegner ein noch grösseres militärisches Interesse an einer Strasse haben könnte als wir selber, so dass für uns sicher kein Anlass besteht, ihm diesen Dienst zu erweisen.

Man kann dem entgegenhalten, dass es der modernen militärischen Technik keine besonderen Schwierigkeiten bereite, Alpenstrassen und ihre Kunstbauten, wie Brücken und vor allem Tunnels wirksam zu sperren. Diese Feststellung ist grundsätzlich sicher richtig. Dazu muss jedoch festgestellt werden, dass es nicht genügt, eine neue Achse von militärischer Bedeutung entweder zu befestigen oder sie durch eine rein technische Zerstörung der feindlichen Benützung zu entziehen; notwendig ist, dass sie auch besetzt und verteidigt wird. Dafür sind besondere Mittel und Kräfte nötig, die anderswo abgezogen werden müssen und deren Einrichtung Geld kostet. Und weiter ist zu bedenken, dass keine Zerstörung absolute Sicherheit gewährt. Einmal sind technische Versager möglich; es ist aber auch denkbar, dass durch Sabotagehandlungen oder durch überraschende Fallschirmjägeraktionen die Zerstörung verhindert wird. Der zweite Weltkrieg bietet zahlreiche Beispiele dieser Art. Die Gefährdung kann deshalb nie gänzlich beseitigt werden.

Andererseits liegen bei den *Tunnelbauten* gewisse militärische Vorzüge darin, dass diese Anlagen entweder unmittelbar als atom sichere Unterkünfte und Magazine dienen, oder dass sie als Ausgangsanlagen für militärische Stollen, Depots usw. benützt werden können. Dazu kommt, dass Tunnelbauten nötigenfalls auch von Fusstruppen und Motorfahrzeugen durchfahren werden können.

2. Zum Zweiten muss festgehalten werden, dass die Ansprüche, die von der Armee an die technische Gestaltung der einzelnen Strassenverbindungen gestellt werden müssen, nicht unbedingt dieselben sind, die auch der Zivilverkehr stellt. Der zivile Strassenverkehr verlangt möglichst kurze, gradlinige und wenig Höhendifferenzen aufweisende Streckenführungen — sofern es sich nicht um reine Autotouristik handelt, die vor allem der Erschliessung reizvoller Landschaften und der Vermittlung einer sehenswerten Aussicht zu dienen hat. Die Armee dagegen ist in erster Linie auf Routen angewiesen, die in jene Räume führen, die operativ bedeutsam sind, sei es, weil hier Schwerpunkte der Kampfführung liegen, weil sich darin bedeutsame Depots, Ressourcen, Flugplätze oder sonstige Anlagen befinden, oder weil es sich dabei um grössere Mobilmachungsplätze handelt. Im weitern möchte die Armee vermeiden, dass wichtige Strassen durch Gebiete geführt werden, die militärisch besonders gefährdet sind und die deshalb im Kriegsfall bald in den Bereich feindlicher Kampfhandlungen gelangen könnten. Auch ist es für die Armee unter Umständen vorteilhafter, wenn mit verschiedenen kleineren Strassen eine gewisse Gleichmässigkeit der Verbindung zwischen sämtlichen Landesteilen hergestellt wird, als wenn nur ganz wenige Hauptverkehrsadern bestehen, bei deren Ausfall kein Ersatz mehr besteht, so dass der gesamte Strassenverkehr vollständig lahmgelegt wird. Und schliesslich ist die Armee in verschiedenen Fällen gar nicht unbedingt auf Strassen angewiesen, da bestehende Bahnen ihren Bedürfnissen vollauf genügen. Diese wenigen Hinweise zeigen, dass auch in der praktischen Strassenführung die Bedürfnisse der Armee nicht unbedingt mit den Ansprüchen des zivilen Verkehrs übereinstimmen.

III.

Die zahlreichen, heute zur Diskussion stehenden Alpenstrassenprojekte lassen sich in zwei Kategorien einteilen:

1. *Binnenverkehrsstrassen*, die dem Strassenverkehr innerhalb unseres Landes dienen;

2. *Transitrouten*, die für den Nord-Süd-Verkehr von oder durch die Schweiz nach Italien bestimmt sind.

1. Nach ihrer geographischen Lage können bei den *Binnenverkehrsrouten* im wesentlichen drei verschiedene Gruppen unterschieden werden:

a) die Übergänge vom *Berner Oberland ins Wallis*;

b) die Übergänge vom *Kanton Glarus nach Graubünden*;

c) verschiedene *Einzelprojekte*.

a) Die Vorschläge zur *Überquerung der Berner Alpen* zur Schaffung einer Verbindung ins Wallis gehen von der Tatsache aus, dass heute zwischen Grimsel- und Pilonpass auf einer Strecke von 140 km keine, mit Motorfahrzeugen fahrbare, Strassenverbindung zwischen dem Berner Oberland und dem Mittelwallis besteht, und dass auch diese Pässe, insbesondere der Grimsel, im Winter nicht benützt werden können.

Heute liegen gesamthaft gesehen folgende Projekte vor, welche diesem Mangel abhelfen sollen:

- Grimsel-Strassentunnel
- Gemmistrasse
- Rawilstrasse (deren Projekt im Vordergrund steht)
- Sanetschstrasse
- Wildstrubel-Autotunnel
- Mont Bonvin-Autotunnel.

Zweifellos sind allen diesen Projekten bestimmte militärische Vorteile eigen, da sie die Erfüllung wesentlicher militärischer Aufgaben erleichtern würden. Dennoch kann nicht gesagt werden, dass der Bau der einen oder andern dieser Strassen einem zwingenden Bedürfnis der Armee entsprechen würde. Zwar kommt dem Mittelwallis aus Versorgungsgründen und als Flugbasis erhebliche Bedeutung zu; dennoch ist dieser Raum — operativ gesehen — kein derart wichtiger Frontabschnitt, dass die Errichtung einer zusätzlichen Strassenverbindung über oder durch die Berner Alpen eine unausweichliche Forderung der Landesverteidigung darstellen müsste. Dies namentlich auch darum, weil die ganzjährig betriebene Lötschbergbahn den militärischen Bedürfnissen weitgehend zu entsprechen vermag. Mit einer neuen Strasse würde dagegen ein weiterer Zugang ins Reduit geschaffen, der unter Umständen ebensowohl einem Angreifer zugute kommen könnte als uns selber. Die militärische Dringlichkeit der Errichtung einer neuen Strassenverbindung Berner Oberland—Wallis dürfte deshalb erheblich hinter ihrer zivilen Notwendigkeit zurückstehen.

b) Aus ähnlichen Überlegungen wie die Übergänge ins Wallis sind auch die Projekte erstellt worden, die eine *Strassenverbindung zwischen Glarus und Graubünden* planen. Auch hier hat die Tatsache, dass zwischen der Oberalp und Sargans, also auf nahezu 200 km, kein fahrbarer Nord-Süd-Übergang besteht, Anlass gegeben, verschiedene Strassenpläne zu prüfen, nämlich die Projekte:

- Kistenpass
- Panixerpass
- Segnespass

Die militärischen Bedürfnisse liegen hier insofern etwas anders als im Wallis, als innerhalb dieses Abschnittes eine Bahn fehlt. Ausserdem kann die Umfahrungsmöglichkeit über die Oberalp auf der Strasse das ganze Jahr offen gehalten werden, und dazu kommt die Möglichkeit des Ganzjahresbetriebs auf der Oberalpbahn. Dagegen führt die entscheidende Strassenachse in diesen Raum durch das Talengnis von Sargans und damit durch ein Gebiet, das im Kriegsfall operativ sehr stark gefährdet wäre, so dass damit gerechnet werden müsste, dass diese Achse nicht mehr benützt werden könnte.

Diese Überlegungen haben im Jahre 1939 mit dazu beigetragen, dass der Bau der Kistenstrasse beschlossen worden ist — wenn diesem Entscheid natürlich auch ent-

gegengehalten werden muss, dass damit ein gefährliches Einfallstor in das Zentrum unseres Landes geöffnet würde.

c) Die verschiedenen *sonstigen Projekte* im Landesinnern — es sei etwa an die Pläne eines Titlisdurchstichs, einer Prugelstrasse, einer Napfstrasse oder an den Ausbau der Glaubenbienenstrasse erinnert — bedeuten für die Armee wohl Erleichterungen ihrer Verbindungen und schaffen wertvolle Rochadelinien zwischen den einzelnen Gebirgländern; sie stehen jedoch zur Zeit grösstenteils eher im Hintergrund.

2. Bei den grossen *Transitrouten Schweiz—Italien* (bzw. Frankreich—Italien) sind namentlich folgende Projekte zu nennen:

a) *Aus dem Wallis:*

- Autotunnel Grosser St. Bernhard (mit dessen Aushub unlängst begonnen wurde)
- Autotunnel Simplon.

b) *Aus der Zentralschweiz:*

- Autotunnel St. Gotthard.

c) *Aus Graubünden:*

- Autotunnel Bernhardin
- Autotunnel Lukmanier.

Allen diesen Projekten ist gemeinsam, dass sie den Zugang zu unserem Land, namentlich im Winter, von Süden her erleichtern, was vom Gesichtspunkt der Autotouristik und der Landesversorgung mit Importgütern zweifellos von einem gewissen Interesse ist. Dieses letztere Argument scheidet allerdings bei jenen Achsen, bei denen bereits leistungsfähige Bahnen bestehen, also dem Simplon- und Gotthardstrassenplan, weitgehend aus. Allen neuen transalpinen Routen haftet dagegen der schwere militärische Nachteil an, dass sie neue, direkte Zugänge zu unserem Land schaffen, dass sie die militärischen Operationen eines Angreifers im Gebirge erleichtern und dass sie damit die Verteidigung vor erhebliche neue Probleme stellen — namentlich dort, wo der Passübergang kein schweizerisches Vorland besitzt, sondern unmittelbar auf italienisches Gebiet ausmündet.

d) Ähnliche Feststellungen gelten auch für einen Strassenbau, der uns zwar nur indirekt angeht, da er ausserhalb unseres Landes verläuft: den zur Zeit im Bau befindlichen Montblancedurchstich. Aus diesem kann nicht nur eine erhebliche militärische Gefährdung des auch für unsere Landesverteidigung wichtigen strategischen Raums von Lyon erwachsen; auch aus der blossen militärischen Benützung der hart am Genfer Gebiet vorbeiführenden Zufahrtsachsen zum Strassentunnel kann die Gefahr entstehen, dass der Kanton Genf in kriegerische Aktionen, beispielsweise Fernbombardierungen, hineingezogen wird, ohne selbst das Ziel der Kampfhandlungen zu sein.

IV.

Diese Überlegungen zeigen, dass die heute zur Diskussion stehenden Alpenstrassenprojekte nicht nur nach den Bedürfnissen des zivilen Verkehrs gewertet werden dürfen, sondern dass dadurch unter Umständen auch sehr *vitale militärische Interessen berührt* werden, die mit den zivilen Bedürfnissen nicht immer übereinstimmen. Es ist deshalb notwendig, dass in jedem einzelnen Fall mit aller Sorgfalt geprüft wird, welches die beiderseitigen Interessen sind, die dabei im Spiel stehen, und dass die Entscheide in Würdigung aller massgebenden Gesichtspunkte getroffen werden.

Kurz

Armeeschau 1960 in Basel

Aus Anlass des 200jährigen Bestehens der Offiziersgesellschaft Basel-Stadt führt das Eidgenössische Militärdepartement vom 29. September bis 3. Oktober 1960 in Basel in den Hallen 10 und 13 der Mustermesse sowie in der gegenüberliegenden Rosentalanlage eine umfassende *Waffenschau* durch, um der Bevölkerung der Nordwestschweiz Gelegenheit zu geben, die heutige Bewaffnung unserer Armee kennenzulernen.

An dieser imposanten Schau werden die Waffen und Geräte aller Truppengattungen und Dienstabteilungen gezeigt, sowie mit Übersichtstafeln und graphischen Darstellungen Funktionen und Zusammenhänge erläutert werden.

Neben Panzern, Düsenflugzeugen, Helikoptern, grossen Baumaschinen und verschiedenem Übermittlungsmaterial nebst Brieftaubenschlägen mit den dazugehörigen Abflügen, werden auch zwei Feldbäckereien, wovon eine im Betrieb — um nur einige Sehenswürdigkeiten herauszugreifen — bei der Bevölkerung grosses Interesse finden.

Waffen und Geräte werden nicht nur mit den Augen zu sehen sein, sondern viele davon werden zum Berühren, Besteigen, Manipulieren, Richten etc. zur freien Verfügung stehen. Für Führungen, Auskünfte und Instruktion stehen den Besuchern Fachleute des EMD zur Verfügung.

Diese Waffenschau, deren Eintritt unentgeltlich ist, ist einmalig mit dem Zweck, *unsere Wehrrbereitschaft und unseren Wehrwillen zu fördern*.

Le Fourrier Suisse

Nach fünfeinhalbjähriger Tätigkeit als Redaktor des Organes der Association Romande des «Le Fourrier Suisse» ist

Fourier Rochat Benjamin

von seinem Amt zurückgetreten. Fourier Rochat wurde für seine langjährige Mitarbeit innerhalb des Verbandes und der ARFS anlässlich der Delegiertenversammlung 1959 die Ehrenmitgliedschaft des Schweizerischen Fourrierverbandes verliehen. Als Präsident der «Fondation du Journal „Le Fourrier Suisse“» wird Kamerad Rochat weiterhin mit der Zeitschrift verbunden bleiben. Als Nachfolger wurde anlässlich der Generalversammlung der ARFS

Fourier Degoumois Jean-Jacques
69, avenue du Léman
Lausanne

gewählt. Wir gratulieren Fourier Degoumois zu seiner Wahl und wünschen dem neuen Redaktor viel Erfolg.

ru.