

**Zeitschrift:** Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =  
Gazetta militare svizzera

**Band:** 85=105 (1939)

**Heft:** 4

**Artikel:** Zur Frage der Verbindung der Südostschweiz mit der Innerschweiz  
sowie der Alpenübergänge überhaupt

**Autor:** Gugelberg, H.L. von

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-16176>

### **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.](#)

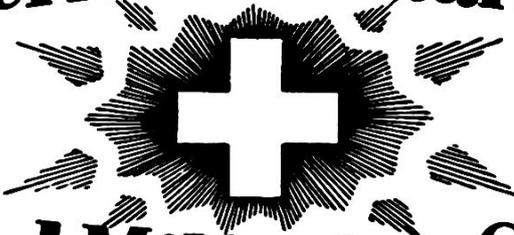
**Download PDF:** 30.03.2025

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

Zofingen, April 1939

No. 4/85. Jahrgang

105. Jahrgang der Helvetischen Militärzeitschrift

**Allgemeine  
Schweizerische Militärzeitung**  
  
**Journal Militaire Suisse  
Gazzetta Militare Svizzera**

Organ der Schweizerischen Offiziersgesellschaft

Redaktion: Oberstdivisionär E. Bircher, Aarau

Mitarbeiter: J.-Oberstlt. K. Brunner, Zürich; Infanterie-Oberst O. Brunner, Luzern; Colonel de Cavalerie F. Chenevière, Genève; Inf.-Oberstlt. G. Däniker, Wallenstadt; Oberst i. Gst. H. Frick, Bern; Art.-Oberst W. Gubler, Frauenfeld; Komm.-Oberstlt. F. Kaiser, Bern; Infanterie-Oberst H. Kern, Bern; Colonnello del genio E. Moccetti, Massagno; Lt.-col. Inf. M. Montfort, Lausanne; Capitaine d'Infanterie E. Privat, Genève; Infanterie-Oberst M. Röthlisberger, Bern; Capitaine d'Infanterie A. E. Roussy, Genève; Oberstkörps-Kdt. U. Wille, Meilen  
Adresse der Redaktion: Manuelstrasse 95, Bern      Telephon 3 68 74

---

**Zur Frage der Verbindung der Südostschweiz mit  
der Innerschweiz sowie der Alpenübergänge überhaupt \*)**

Von Genie-Oberst *H. L. v. Gugelberg.*

(März 1939.)

Durch die Meinungsverschiedenheiten, die über den Bau einer neuen Passtrasse über die Alpen von Glarus nach dem Bündner Oberland entstanden sind, wird die Bedeutung unserer Alpenwälle für unsere Landesverteidigung wieder einmal in Diskussion gestellt.

\*) Vorbemerkung der Redaktion: Dieser Artikel wurde Mitte März geschrieben, also bevor die eidg. Räte den Bau der Kistenpass-Strasse behandelt und am 3. April beschlossen haben. Wir sind aber der Ansicht, dass er trotzdem noch aktuell ist, schon seiner allgemeinen Ausführungen wegen. Denn in unserer Volke und auch in militärischen Kreisen ist der Frage bisher viel zu wenig Beachtung geschenkt worden, ob der Bau von immer mehr Strassen und Bahnen quer durch die Alpen nicht eine grosse Gefahr bedeute. Damit verliert der Alpenwall nämlich seine Eigenschaft als ein Operationen verhinderndes Gebirge und lädt zum Durchmarsch förmlich ein. — Wir haben den Verfasser gebeten, uns den Artikel trotz dem Entschcheid der Räte über die Kistenstrasse zur Verfügung zu stellen, damit auch einmal diese Seite der Frage der Alpenstrassen und -Bahnen etwas besser beleuchtet wird.

Alle Länder, ganz besonders auch diejenigen, welche vor allem ihre Unabhängigkeit verteidigen wollen, prüfen die Frage eines für ihre besondern Verhältnisse passenden Landesverteidigungssystems, das ihrer topographischen Gestaltung (Küstenland am Meere, Flachland, Gebirgsland) am besten entspricht. Bei uns in der Schweiz ist die Frage des Ausbaues eines modernen Landesbefestigungssystems nach dem deutsch-französischen Kriege wieder aktuell geworden, nachdem die eidg. Tagsatzung vom Jahre 1831 die Befestigungsanlagen bei Gondo, St. Maurice, Aarberg, Bellinzona und am Luzisteig beschlossen hatte. Diese Arbeiten waren im Jahre 1859 im wesentlichen abgeschlossen und verlangten rund eine Million alter Schweizerfranken. Für die Anpassung an die veränderten Verhältnisse wurden viele Vorschläge gemacht. So erinnere ich an diejenigen von Oberst Rüstow (befestigte Zentralplätze in Bern und Zürich), Oberst Siegfried (Lagerfestungen), Oberst Rothpletz (Zentralplatz Brugg), Oberst Dumur (befestigte Linie Venoge-Aare-Limmat), Oberst von Sinner (Sperrforts an der Westgrenze) und Generalstabschef Pfyffer (Gotthard-Jolimont-Hauenstein). Einen grossen Einfluss auf die Arbeiten, die in Angriff genommen wurden, hatte die 1879 erschienene Broschüre: «Die deutsch-französischen Grenzfestungen und unsere Landesbefestigungsfrage — von einem Milizoffizier». Man vermutete als Verfasser mindestens den Herrn Generalstabschef. Erst später erwies sich zum allgemeinen grossen Erstaunen, dass ein junger Architekt und Positions-Artillerieleutnant Robert Weber das Büchlein geschrieben hatte; der spätere Waffenchef des Genie und Geniechef der eidg. Armee. So verschieden die Art der vorgeschlagenen Lösungen auch war, so verfolgten sie doch alle naturgemäss *denselben primären Zweck*, unser Land nicht zum Durchgangslande oder gar zum Kriegsschauplatze fremder Armeen werden zu lassen. Lehrt doch die Geschichte der Schweiz eindringlich genug, welches Landesunglück ein solcher Durchmarsch ist. Man wollte nun unbedingt etwas Rechtes und Zuverlässiges bauen und entschloss sich, wie schon gesagt, vielfach unter dem Eindruck der oben erwähnten kleinen Schrift, zur Befestigung des *St. Gotthardüberganges* (1. Bauperiode 1886—94) und der Werke bei St. Maurice (1. Bauperiode 1892—94). 1895 folgten die Vorbereitungen für die Sprengung des Simplontunnels und die Modernisierung der Sperre der Strasse bei Gondo. Die Kosten hielten sich in dem sehr erträglichen Rahmen von rund 50 Millionen Franken. Zum Vergleich sei nur daran erinnert, dass allein der Bahnhofumbau von Thun viel mehr gekostet hat, als alle Befestigungsanlagen bei St. Maurice zusammen. Die ausgeführten Bauten erfüllen ihren Zweck

und schützten den Westen und das Zentrum des Landes weitgehend, auch während des Weltkrieges.

Selbstverständlich gehört auch *Sargans* — oft noch wegen der alten Befestigungen «Luzisteig» genannt — zu den drei Sperren, welche eine Traversierung des Alpenwalles in der Nord-südrichtung verhindern sollen. Es hat denn auch 1892 der Chef des Militärdepartementes sofortige Studien über den Ausbau der dortigen Stellungen befohlen. Diese sind in dem Memorial vom 8. Mai 1893 von der Eidg. Befestigungskommission (Verfasser Oberstlt. R. Weber) niedergelegt worden. Es heisst darin: «Gegen *Oesterreich* bildet das Talbecken von Sargans das strategische Zentrum für eine aktive schweizerische Landesverteidigung. — Im Kriegsfall mit *Italien* ist die Talebene von Sargans das wichtigste Einfalltor in die Schweiz. Dasselbe bildet die unerlässliche Basis für ein Vorgehen in das Seeztal und ins Toggenburg. — Im Kriegsfall mit *Deutschland* ist es notwendig, gegen die Umgehung unseres rechten Flügels. — *Sargans ist das dritte und letzte Tor des grossen Alpenwalles*, welches die Vereinigung einer deutschen, ev. deutsch-österreichischen Armee mit einer italienischen auf unserm Boden verhindert. — Die Vorschläge für die als notwendig erachteten und beantragten Bauten kamen aber mangels an Krediten nicht zur Ausführung. Auch glaubte man damals, und das noch bis in die allerneueste Zeit, unsere Ostgrenze, auch in einem Kriegsfall, für wenig gefährdet. Es war auch zutreffend, dass dem Talkessel von Sargans im Weltkriege keine besondere Bedeutung zugekommen ist. Man betrachtete bei uns eine Zeitlang Befestigungen als zwecklos und unnötig und so wurde 1921 das eidg. Festungsbureau aufgehoben. Sein letzter verdienstlicher Chef, Genieoberst *J. Rebold*, schrieb, dass damit alle eidg. Befestigungsbauten für lange Zeit ihren Abschluss gefunden haben, wenn er auch selbst an der Richtigkeit der Auffassung zweifelte\*). Es ist auch nicht lange gegangen und heute schon ist alles im vollen Ausbau. Da muss naturgemäss in erster Linie die nur zu zwei Drittel vollendete Sperrung der Uebergänge in dem unser ganzes Land durchziehenden Alpenwall vollendet werden. Die militärpolitische Lage hat sich ja gerade *für die Ostgrenze* gründlich und leider gar nicht zu deren Gunsten verändert. Mit den Arbeiten ist begonnen worden und man hat nun angefangen, die Vorkehrungen zu treffen, um dieses einzige, für einen Grossverkehr noch offene Tor im schweizerischen Alpenwall,

---

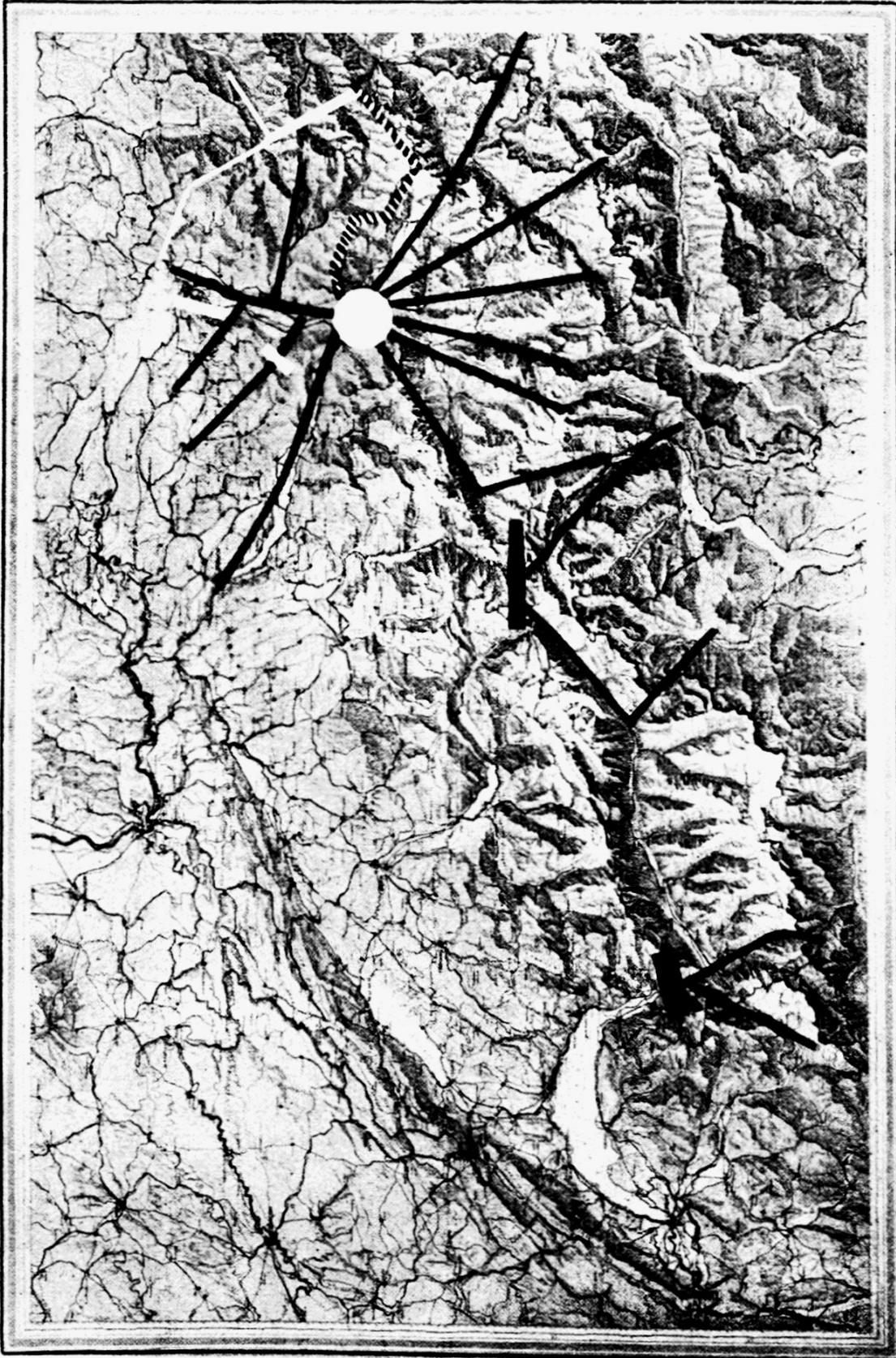
\*) Siehe «La guerre de forteresse, 1914—1918», Colonel J. Rebold; Payot, Paris. Oder deutsche Ausgabe: «Die Festungskämpfe im Weltkriege», von Genieoberst J. Rebold, ehem. Chef des Eidg. Festungsbureaus; Verlag: Gesellschaft für militärische Bautechnik, Postfach Hauptbahnhof Zürich. (144 Seiten, 20 Abbildungen, gebunden Fr. 6.—.)

*Skizze zu einem Vortrage 1936 über die Notwendigkeit der Befestigung des Talkessels Sargans-Luzisteig und der Ostfront.*

SUISSA  
SVIZZERA

SCHWEIZ

SUISSE



**Im Westen:**

2 Alpenübergänge (Grosser St. Bernhard (Kunststrasse) und Col des Montets (schlechte Fahrstrasse). Gesperrt durch die Befestigungen von St. Maurice.

**Im Zentrum:**

2 Alpenübergänge (Kunststrassen) Simplon und St. Gotthard. Gesperrt durch die St. Gotthardbefestigungen.

**Im Osten:**

6 Alpenübergänge (Kunststrassen) 1. Lukmanier, 2. St. Bernhardin, 3. Splügen, 4. Maloja-Julier, 5. Bernina-Albula, 6. Ofenpass-Flüela-Prätigau.

Alle diese Strassen führen *z w a n g s l ä u f i g* durch den Talkessel von Sargans, ohne Umfahrungsmöglichkeit. Auch von Norden führen alle Strassen nach den Bündner Alpenübergängen von Zürich, aus dem Toggenburg, von St. Gallen, vom Bodensee her und über den Arlberg, ebenfalls alle zwangsläufig durch den Talkessel von Sargans.

Gesperrt ist dieses dritte und letzte Tor zum Uebergang über die schweiz. Alpen durch keine Befestigungen, ausser der veralteten und heute nur noch eine Nebenstrasse sperrenden und umfahrbaren Luzisteig.

gut und zuverlässig schliessen zu können. Ueber den Umfang der Arbeiten und die dafür in Aussicht genommenen Kredite ist nichts bekannt.

Was will man damit in erster Linie erreichen? Doch gewiss vor allem das, was wir ja immer in erster Linie anstrebten und heute noch anstreben: nämlich, dass man unser Territorium *nicht in fremde Operationspläne einbeziehe*, weil man damit rechnen muss, dass man bei uns nicht rasch und sicher durchkommen könne und deshalb vorteilhafter den Umweg um unser kleines Land herum mache und uns in Ruhe lasse. Das ist es doch, was wir vor allem mit unsern militärischen Vorbereitungen und auch mit unserm Landesbefestigungssystem erreichen wollen. Das ist der *primäre Zweck* desselben und deckt sich auch mit den Darlegungen des früheren Chefs des eidg. Festungsbaubureaus, wie er dies neuerdings wieder in den «Technischen Mitteilungen für Sappeure, Pontoniere und Mineure» Nr. 1 des 4. Jahrganges, März 1939, niedergelegt hat.

Der, wenn das Becken von Sargans einmal richtig befestigt ist, *ununterbrochene Alpenwall* vom Gotthard bis zur östlichsten Landesgrenze, rund 140 km lang, ist von *sehr grosser natürlicher Stärke*. Die Kriegsgeschichte, auch diejenige des Weltkrieges, lehrt uns, dass gute Gebirgsstellungen, auch von an Zahl schwachen, aber energischen und zähen Truppen zuverlässig gesperrt und dauernd gehalten werden können. (In 11 Isonzoschlachten konnte die Gebirgsfront gegenüber der gesamten italienischen Armee gehalten werden. Im Oktober 1917 konnte von dort aus zum Gegenvorstoss bis an den Piave vorgegangen werden.) Wir können genügende und geeignete Kräfte einsetzen, um die

einzig fahrbare Durchbruchstelle bei Sargans zuverlässig zu sperren, wenn wir die nötigen Arbeiten ausführen und die Stellung noch möglichst verstärken, beispielsweise durch Herbeiführen von mobilen Panzertürmen nach dem Vorschlage von den Genieobersten Julius Meyer und Lecomte (N. Z. Z. 11. August 1937). Solche sollten bereitgehalten werden und wären sehr geeignet, um Stellungen, wo ein Durchbruchversuch angesetzt wird, rasch verstärken zu können.

Nun ist die grosse Frage, ob man wegen Vorteilen, die es in bestimmten Lagen zweifelsohne haben kann, eine neue gutgebaute Kunststrasse über unsern starken Alpenwall bauen will und ob die damit *unbedingt verbundene Schwächung* der starken Gebirgsstellung gerechtfertigt sei. Man macht damit dieses ganze Gebiet militärisch interessanter, man macht es *zugänglicher und operationsfähiger*, was besonders von grossen Armeen mit Vorteil ausgenützt werden kann. Sobald auch nur ein Baubeschluss vorliegt, wird man damit rechnen müssen, dass man das Gebiet in die Operationspläne einbezieht, die ja für alle möglichen Fälle von den Generalstäben im Frieden ausgearbeitet werden. Man läuft Gefahr, dass man weniger ausser Spiel gelassen wird und unser Land eher in die Kriegspläne einbezieht. Wir aber wollen doch mit unsern militärischen Vorbereitungen vor allem nur das erreichen, dass man uns in Ruhe lässt.

Dieser Auffassung gegenüber ist der Einwand gemacht worden, dass wenn bei einem ganz überraschenden Durchbruchversuche sich die Verhältnisse so gestalten sollten, dass uns die neue Strasse nichts nützt oder gar gefährlich wird, sie durch Befestigungen oder Zerstörung gesperrt werden könne. Man brauche nur den vorgesehenen Tunnel frühzeitig genug zu sprengen. Tunnelsprengungen sind aber oft recht unsicher. Entweder wirken sie ungenügend und die Fahrbahn ist rasch wieder geräumt, oder dann, wenn Gestein nachrutscht, ist an eine Rekonstruktion innert der Zeit einer Aktion nicht mehr zu denken. Jedenfalls aber müssten wir, da man heute unbedingt mit der Möglichkeit eines völlig überraschenden Durchbruchs rechnen muss (ich erinnere an den heutigen Tag, den 15. März, Albanien!) unbedingt frühzeitig sprengen. Befestigungen und Sperranlagen sind nicht nur sehr teuer, sondern verlangen Besatzungstruppen. Auch haben wir noch viele Stellen, gerade an der Ostfront, wo solche dringend notwendig sind, so dass neue Bauten nicht erwünscht werden. Einen Durchbruchversuch aber verdanken wir vielleicht gerade dem Vorhandensein dieser neuen Nordsüd-Alpenstrasse. Wenn sich später die Lage so herausbildet, dass die Strasse den ihr zgedachten wichtigen Zweck erfüllen könnte,

steht sie uns, wenn wir sie selbst zerstören mussten, nicht mehr zur Verfügung.

Der Zweck, die Südostschweiz mit dem *Landesinnern* zu verbinden, *kann aber auf einem andern Wege erreicht werden*. Ich komme deshalb zum Schluss, dass *überhaupt keine Alpenstrasse Glarus-Graubünden gebaut werden darf, sondern eine Verbindung nach dem Reusstal*. Ob Bahn oder Strasse, ist eine Frage für sich, die hier, weil zu weitführend, nicht erörtert werden soll. Wenn ein Bahntunnel wirklich teurer würde, so ist er doch gegen Fliegerbomben und Artilleriefeuer die gesichertste Verbindung, zudem auch im Winter jederzeit brauchbar. Wird von dem Betriebsdefizit und von den Amortisationssummen gesprochen, die bei einer Bahn von Gesetzes wegen vorgeschrieben sind, so muss gerechterweise zugegeben werden, dass der Unterhalt einer Alpenstrasse, wie der Kistenpass eine wäre, sehr viel Geld kostet. Auch die Strassenbauschulden müssen irgendwie getilgt werden. Was die Bauzeit anbetrifft, so würde ein Bahntunnel, die Madaranertal- oder Kistenpasstrasse ungefähr gleichviel Jahre brauchen, bis sie zur Verfügung der Armee stände.

Was die *Arbeitsbeschaffung* betrifft, die eine *sehr wesentliche Rolle* spielt und die für sofortigen Baubeginn spricht, so gäbe der Bau einer Verbindung mit dem Reusstal, Bahn oder Strasse, eben so viel Arbeit wie das bündnerische Stück des Kistenpasses. Mit dem Ausbau der Oberalpbahn und -Strasse und des Lukmaniers kann sofort begonnen werden, so dass es nicht an Arbeitsgelegenheit fehlen wird. Dasselbe ist für Glarus zutreffend, wo der obere Kantonsteil beim Ausbau des Klausen Arbeitsgelegenheit findet und für den untern der Neubau der Prangelstrasse in Aussicht steht. Mit dem Bau der längst beschlossenen militärisch sehr wichtigen *Wallenseeuferstrasse* kann und soll jeden Tag begonnen werden. Dass nicht gleichzeitig mit der Strasse *die Bahnlinie auf Doppelspur ausgebaut* wurde, ist sehr zu bedauern. Diese beiden Arbeiten gleichzeitig auszuführen, hätte sehr wesentliche Ersparnisse ermöglicht. Es fehlt also nicht an Arbeitsgelegenheit.

Was den *Zeitpunkt des Baubeginnes* betrifft, so eilt das, soweit es den Neubau eines Passüberganges betrifft, nicht so sehr, dass man sich die Sache nicht nochmals genau überlegen könnte. Das trifft für den Ausbau der Oberalpbahn und -Strasse nicht zu, denn diese Arbeiten können in 1—2 Jahren vollendet werden. Zugegeben, die Lage ist gerade jetzt recht gespannt. Es scheint ausgeschlossen, dass sie dies jahrelang bleiben kann. Bis eine der vier vorgeschlagenen Strassen oder der Bahntunnel fahrbar ist, geht es im besten Falle 3—5 Jahre. Will man, wie das sehr erwünscht wäre, auf die Arbeitsbeschaffung für die ortsansässige Bevölkerung Rücksicht nehmen, geht es noch wesentlich

länger. Mit Ausnahme der Tunnelbauten sind es keine günstigen Winterarbeiten! Will man sich für die gegenwärtige Krise im Rahmen des Möglichen sichern, *ist es zweifelsohne am zweckmässigsten, die fehlenden Befestigungsbauten* nach Möglichkeit zu forcieren. Dabei können nicht nur Erd- und Felsarbeiter Verdienst finden, sondern es erhalten auch weitere Kreise grosse Lieferungsaufträge. Mit dem Neubau von Passtrassen kommen wir so wie so zu spät, denn wir vermögen nicht zu glauben, dass die heutige gespannte politische Lage noch viele Jahre lang andauere.

Wir wollen uns hier nicht über die Wahl des richtigen Strassentrassés *vom Friedensstandpunkt* aus verbreiten, trotzdem es sich dabei um recht wichtige Dinge handelt. Eine neue Verbindung der so abgelegenen und trotz der grössten Anstrengung Graubündens abgefahrenen Gegend mit dem grossen Verkehrszentrum des Vierwaldstättersees und über den Sustenpass zudem mit dem Berner Oberland, hat sicherlich nicht nur militärische, sondern auch recht weitgehende verkehrstechnische Vorteile. Diese sind so gross, dass es keiner nähern Begründung bedarf. Es könnte der Oberländerlinie der Rätischen Bahn sehr nützlicher neuer Verkehr zugeführt werden, was allerdings noch kein Ersatz für die abgelehnte Splügenkonzession ist — abgelehnt, weil das südliche Tunnelportal auf italienischem Terrain liege —, genau wie dies beim Simplon der Fall ist. Dort schien dieser Umstand keine Bedenken erregt zu haben.

Leider hatte der Bund kein Machtwort gesprochen, als Graubünden durch La Nicca noch rechtzeitig den vorzüglichen Vermittlungsvorschlag gemacht hatte, die Gotthardbahn durch das Maderanertal nach Disentis zu führen, dort den bedeutenden Verkehr von Osten her aufzunehmen, um dann durch den Greina über Olivone, das jetzige Gotthardtrassé zu erreichen. Es wäre damit sehr Vieles verkehrstechnisch und militärisch wesentlich besser und sicherer gestaltet worden.

Was nun die Sicherheit gegen *feindliches Artilleriefirnfeuer*, das vielfach stark überschätzt werden dürfte, betrifft, so wird bis zum Zeitpunkt, da eine neue Strasse dem Verkehr übergeben werden kann, zwischen den verschiedenen Varianten kein grosser Unterschied mehr bestehen. Wenn die heutigen Grenzen bleiben, wie wir des Bestimmtesten annehmen, so ist zweifelsohne eine Maderanertalstrasse solchem Störungsfeuer weitaus am wenigsten ausgesetzt.

Ueber die Leistungsfähigkeit der *elektrifizierten Schöllenen- und Oberalpbahn*, sowie über deren Sicherheit gegen Fernfeuer kann man in guten Treuen geteilter Meinung sein. Es sind und bleiben eben Bergbahnen mit Zahnradstrecken und einer recht

ungünstigen Entwicklung östlich von Andermatt. Anzuerkennen ist, dass diese Arbeit in 1—2 Jahren durchgeführt werden kann, wenn sich nicht grössere Stationsumbauten mit längeren Ausweichgeleisen etc. als notwendig erweisen.

Wir anerkennen, dass man auch der Meinung sein und dieselbe gut begründen kann, dass eine Verbindung von Graubünden nach dem Glarnerland — speziell in Verbindung mit dem Klausenpass, sehr wichtig werden kann. Ob es nun wahrscheinlicher und wichtiger sei, dass man, um von der Innerschweiz nach Graubünden und dem Tessin zu kommen, den Umweg über den Klausen- und Kistenpass mache — oder dass man, um von Graubünden die Talebene von Ziegelbrücke zu erreichen, über das Reusstal und den Klausen gefahren werden müsse, hängt von Verhältnissen ab, von denen wir unmöglich wissen können, wie sie sich entwickeln. Feststehend ist und bleibt aber, dass die *sicherste und zuverlässigste* Verbindung des Tessins und Graubündens mit der Innerschweiz (wozu wir Glarus und das Gasterland nicht rechnen) *durch das Reusstal führt*. Man wirft dieser Verbindung vor, sie führe auf die sonst schon überlastete Gotthardstrasse. Wenn diese aber auf ihrer Südseite nicht mehr brauchbar ist und der Lukmanier an ihre Stelle treten muss, ist das nicht mehr der Fall.

Man kann sehr wohl die Ansicht vertreten, dass die Beweglichkeit und Operationsfähigkeit einer Armee im Gebirge auch für den Verteidiger möglichst viele Strassenverbindungen notwendig mache. Dies sogar dann, wenn wir den eingangs erwähnten Nachteil, damit den Feind ins Land zu locken, in den Kauf nehmen wollen. Man kann auch annehmen, dass trotz der Unwegsamkeit unserer Gebirge und trotz unserer Befestigungen, die allgemeine Lage einen Durchbruchversuch durch unser Land notwendig mache und dass wir dann gute Verbindungsstrassen notwendig haben. Wenn nun eine Verbindung Graubündens mit dem Reusstal, ausser derjenigen über die Oberalp-Schöllenen, wirklich nicht möglich sein sollte und nur eine solche mit Glarus in Frage kommt, dann kann man auch *vom militärischen Standpunkt* aus einer *Panixerstrasse* zustimmen. Es kommt dabei die sog. *Sether-Variante* mit ihrer glatten Linienführung und der Gabelung der Südrampe oberhalb Ladir, einerseits nach dem Plateau von Flims, anderseits nach Truns, in erster Linie in Frage. Dieselbe führt ja direkt in diejenigen wichtigen Teile Graubündens, welche die Flanke unserer Ostfront bilden und sie kann auf grosse Strecken im toten Winkel von Artilleriefirnfeuer geführt werden.

Decken sich aber die militärischen Bedürfnisse mit denjenigen des Friedensverkehrs, so ist nicht einzusehen, warum man eine solche Lösung als nicht in Frage kommend ausschliesst.

Der Umstand, dass der verlangte neue Alpenübergang vom Bündneroberland, sei es nach dem Reusstal oder nach Glarus, für die jetzige Krise unmöglich rechtzeitig zur Verfügung steht, rechtfertigt es vollauf, dass wir unter Berücksichtigung der derzeitigen Lage *in erster Linie und mit aller Energie die Befestigungsarbeiten an unserer Ostfront forcieren*. Dieselben werden ja im Rheintal in hohem Masse zur Bekämpfung der dort herrschenden Arbeitslosigkeit beitragen und sie sind *dringlichster Natur*. Hier ist es vollauf gerechtfertigt, dass der Staat und die Bundesversammlung die notwendigen Kredite sofort zur Verfügung stellen.

Sollten gegen Erwarten die massgebenden und verantwortlichen Instanzen auf einem Uebergange nach Glarus bestehen, so darf nochmals festgestellt werden, dass der Panixer- oder Segnespass — wohl am richtigsten deren Kombination in der Sether-Variante — auch den zivilen Anforderungen am besten dienen würde, auch wenn man die diesbezüglichen Vorteile nicht allzu hoch einschätzt. Diese Linienführung entspricht den militärischen Notwendigkeiten, auch wenn man mit etwelcher Gefährdung durch Artilleriefernfeuer rechnen sollte, am vollkommensten, sofern man unter der Südostschweiz nicht in erster Linie *nur den Kanton Tessin versteht*, sondern auch Graubünden dazu-rechnet.

Wir fassen unsere Ansicht unter dem Eindrucke der gegenwärtigen Lage nochmals wie folgt zusammen:

Es werden zweifelsohne heute überall und für alle möglichen Lagen Operationspläne ausgearbeitet. Dabei *wirken sich Befestigungen und starke Sperrungen wichtiger Verkehrsstrassen zu Ungunsten, neue Strassen dagegen fördernd auf eine Durchbruchsabsicht aus*. Wir aber müssen alles daran setzen, dass man unser Land aus allen militärischen Operationsplänen ausschaltet und wir dürfen deshalb keine neue Kunststrasse bauen, die den Alpenwall zwischen dem Norden und Süden durchbricht.

**Nachschrift:** Unterdessen ist der Entscheid gefallen. Die ständerrätliche Kommission, deren Mitglieder vorerst für den Bau des Kistenpasses eingenommen waren, ist auf Grund des Studiums einer gut motivierten Eingabe von Graubünden dazugekommen, mit 7 gegen 3 Stimmen einen Kredit von 20 Millionen für den Bau der Kistenpasstrasse *abzulehnen*. Dieser Beschluss, der in den beteiligten Kreisen Aufsehen erregte, verdient alle Beachtung, da er kaum zufällig gefasst worden ist. Der gesamte Ständerat hat dann aber mit 29 gegen 7 Stimmen dem Antrag des Bundesrates zugestimmt. Bei der nationalrätlichen Kommission war eine starke Minderheit für die Erteilung des Kredites, wobei aber der Entscheid darüber, was zu bauen sei, für die Junisession vorbehalten wurde. In seiner Nachtsitzung vom 3. April hat dann der Nationalrat, nachdem der Herr Bundespräsident erklärt hatte, d e r

Bundesrat übernehme die volle Verantwortung für seinen Antrag, sich mit dem erstaunlich grossen Mehr von 120 gegen 31 Stimmen ebenfalls für den Bau der Kistenpasstrasse entschieden. Damit wird der Bau dieses Nord-Süd-Alpenpasses baldmöglichst in Angriff genommen werden. — Es bleibt uns die Hoffnung, dass sich nie eine Lage herausbilde, bei der der neue Nordsüdalpenpass den Anreiz dazu gibt, dass eine grosse Nachbararmee glaubt, den Durchbruch über den Alpenwall, wegen der guten vorhandenen Passtrassen, erzwingen zu können.

---

## Gesetz des Krieges

Von *Walther Allgöwer*.

Das moderne Gefecht ist in blitzartig sich abspielende Einzelaktionen aufgelöst, die sich im raschen Sprung des vorrückenden Infanteristen wie im schnellen und unerwarteten Waffeneinsatz zeigen. Das Moment der Ueberraschung, angefangen beim strategischen Ueberfall bis hinunter zum versteckt abgegebenen Einzelschuss, bricht die Widerstandskraft des Gegners leichter als ein gleichmässiges Vorgehen, weil dem Angegriffenen keine Zeit zur sinngemässen und planmässigen Reaktion gelassen wird. Die Ueberraschung kann durch ein plötzliches Unterbrechen der begonnenen Handlung und durch ihre Wiederaufnahme an andern Orten und in neuer Weise wesentlich verstärkt werden. Dadurch treiben wir den Gegner immer mehr in eine innere Spannung hinein, die ihm die lähmende Unsicherheit und schliesslich das Gefühl der Machtlosigkeit bringt, dem er leicht durch den Rückzug oder gar durch die Flucht nachgibt. In dem ständigen unrhythmischen Wechsel zwischen höchster Handlungsintensität und dem brüskten Uebergang in den Zustand völliger Aktionslosigkeit und Ruhe zeigt sich ein Grundgesetz des Krieges, dem Angreifer und Verteidiger unterstehen. Zu allen Zeiten haben die grossen Feldherren dies erkannt und versucht, ihre Mittel so einzusetzen, dass der Gegner nicht ahnte, wann die entscheidende Aktion ausgelöst oder die Ruhe aufgesucht wurde. Brauchte früher jedoch nur die oberste Führung die geistige Beweglichkeit zu besitzen, um schlagartig vorstossen und wirksam gegen einen Ueberfall reagieren zu können, so ist dies heute bis hinunter zur Taktik des Einzelkämpfers notwendig geworden.

Innerhalb der Geschichte einer Nation bedeutet der Krieg als Ganzes betrachtet immer eine Höchstleistung, wie dies stets wieder betont werden muss. Aber diese Leistung unterliegt sowohl beim Sieger wie beim Unterliegenden starken Schwankungen und zeigt einen fortwährenden Wechsel zwischen Höhepunkten und