

**Zeitschrift:** Die Berner Woche  
**Band:** 29 (1939)  
**Heft:** 20

**Artikel:** Winterlicher Strassenbau am Sustenpass  
**Autor:** Thommen, H.W.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-645019>

#### **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:** 23.02.2026

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

# Winterlicher Straßenbau am Sustenpaß

Als vor rund hundert Jahren die Eisenbahn den Landverkehr an sich riss und die Straßen verödeten, schien die Jahrtausende alte Kunst des Straßenbaues unaufhaltbarem Zerfall geweiht. Vor allem die Gebirgspässe schienen zu nichts mehr nütze zu sein, seit die Alpenbahnen den Bergwall mit ihren Tunnels durchbohrten und nur noch ein beiderseitiger Postverkehr für Bergüngungsreisende sich den Serpentinen entlangbewegte, wo seit Altertum und Mittelalter der ganze Warenaustausch zwischen Süd und Nord durchgegangen war, römische Kohorten nach Germanien gezogen waren und umgekehrt die Menschenströme der Völkerwanderung sich nach Italien ergossen hatten. Selbst der auf der Wanderschaft befindliche Handwerksbursche brachte ja durch Fachten den kleinen Fahrpreis zusammen, um wenigstens auf dem Wege durch das „große Loch“ einen oder zwei beschwerliche Tagesmärkte zu ersparen.

Ganze Talschaften verfielen todesgleichem Schlafe. An den Susten, wo ehemals das lebhafte Treiben der ihre Pferde wechselnden Posten und Lastfuhrten und der Säumer behäbig-stolze Gasthäuser gefüllt hatte und in riesigen Stallungen das Hufescharren Hunderter von Zug-, Reit- und Tragtieren erklangen war, kehrte Stille ein. Die Werkstätten der Schmiede und Wagner standen leer und trübe da. Das Volk der Begnechte wurde brotlos. An den vielen Zollstellen längs den Straßen erblindeten die Fensterscheiben. Und schließlich gerieten ganze Dörfer in Armut und Elend, und die Männer mußten ausziehen, um bei den Bahnen ihren Verdienst zu suchen, die ihre frühere Existenz vernichtet hatten.

Viele Jahrzehnte blieb es so. Aber dann kam das Auto. Zuerst eroberte es sich die Straßen des Flachlandes und begnügte sich viele Jahre lang damit, aus deren handhohem Staub riesige Fahnen aufzuhüpfen, die weit über das Land hinweg den jeweiligen Standort eines solchen neumodischen „Dampfwagens“ verrieten. Später wagte es sich auf die Bergstraßen. Ein erstes dieser ungefüglichen, rasselnden, dampfenden und beinahe ununterbrochen brennenden Befehl erischien eines Tages vor dem Hospiz, wo seit unendlichen Zeiten arme und reiche Wanderer Abzug und Unterkunft gefunden hatten.

Nicht nur Aufsehen, nein wahren Schrecken erregend und oft genug beinahe die Volkswut aufwühlend setzte sich das neue Verkehrsmittel langsam aber sicher durch. Heute hat das Motorfahrzeug der Straße wieder alte Rechte zurückeroberet, und wir stehen mitten in den Kämpfenden um einen neuen Ausgleich zwischen Schiene und Straße, der — so hoffen wir — zum Nutzen beider schließlich zur fruchtbaren Zusammenarbeit geidehen wird.

Unter dieser Wandlung der Dinge hat auch die Kunst des Straßenbauers neuen Auftrieb erhalten. Zuerst erhob das Auto Anspruch auf Staubfreiheit der Straßen. Dann kamen die gebieterischen Forderungen von Belägen, die den gewaltig gestiegenen Belastungen und Abnützungen durch das Auto standhalten sollten. Und schließlich entwickelte sich eine ganz neue Straßenverkehrstechnik überhaupt, die — wenn wir Europa überblicken — in den Autostraden Italiens und den deutschen Reichsautobahnen ihre höchsten Triumphe feiert.

Aber auch die Schweiz ist nicht zurückgeblieben und paßt im Rahmen bescheidener Finanz- und Machtmittel das Neb ihrer Straßen den Bedürfnissen des Motorfahrzeugverkehrs an.

Doch die Entwicklung geht über den Ausbau der über-

kommenen Verkehrswege schon längst weit hinaus und strebt nach neuen Verbindungen. Der Ruf nach solchen erhebt sich von Seiten des Fremdenverkehrs und neuerdings auf Grund der politischen Tatsachen aus militärischen Erwägungen. Und so ist denn nunmehr eine Epoche neuer gewaltiger Straßenbauten angebrochen, und jeder Schweizer weiß, daß auch unser Land da nicht zurückstehen will und darf. Überall wird an neuen touristischen und strategischen Verbindungen gearbeitet, und an mehr als einer Stelle unseres Vaterlandes ist die Entwicklung bereits über das Stadium der Planung und der parlamentarischen Kreditverhandlungen hinausgediehen zur praktischen Tat.

Boran steht unter den im Gange befindlichen Straßenbauten der Sustenpaß zwischen dem bernischen Nessen- und dem uralterischen Meiental, der in wenigen Jahren nicht nur dem Bergüngungsreisenden eine wunderbare, bisher weltverlorene Bergwelt erschließen wird, sondern auch militärisch eine Verbindung von allergrößter Bedeutung zwischen der West- und der Urschwyz bildet.

An diesem gewaltigen Werke ist, während auf Berner Seite die Arbeiten ruhen mühten, bei Wassen an der Gotthardbahn den ganzen Winter über gewerkt worden. Dort konnte der Bahnreisende von den schwindelnd hohen Brücken über die Meienreuss aus packende Bilder schwieriger Arbeit an steilen Felswänden erblicken, wenn er auf den Ausblick gefaßt war und die paar sekundenkurzen Momente zu nutzen wußte. Aber erst wer auf schmalen Pfade in die enge Schlucht hinabstieg, ersah die ganze Härte winterlicher Mineurarbeit an beinahe absatzlosen Flüßen, wo es galt, teils von schwabender Arbeitsbühne aus zu trozigem Stollenbau anzusehen, damit die künftige Straße dereinst durch Tunnels hindurch überhaupt die Stelle des kürzesten Brückenschlages über die unheimliche Tiefe zu gewinnen vermag.

Nur einen Steinwurf weit stehen sich dort die beiden Felshänge gegenüber, zwischen denen sich in einigen Monaten, beidseitig wie aus den Felsen gewachsen, das Lehrgerüst zu einer Brücke spannen wird, auf die von beiden Seiten her die Straße künftig unmittelbar aus einem Tunnelportal heraus münden wird. Wie ein Adlerhorst klebt das Windwerkhaus der Luftseilbahn zwischen den Tannen der rechten Talseite. Ein einziges Kabel verbindet heute noch allein die beiden Wände der Schlucht. Überall auf den Baustellen aber herrscht eifiges Treiben. Die Stollen sind seit einigen Wochen durchschlagen. Viele Hunderte von Metern der Straße aber müssen dem Fels auch unterher und jenseits der Schlucht abgerungen werden, bis sie den flacheren Talboden des eigentlichen Meientales erreicht und sich ohne große Schwierigkeiten nach Husen und Färnigen hineinziehen kann.

Das Stück zwischen den beiden oberen Meienreussbrücken der Gotthardbahn aber stellt höchste Anforderungen an die Straßenbauer, Techniker sowohl wie Arbeiter, und im Verein mit den Kunstbauten der Bahn wird sich dort künftig ein prachtvolles Bild moderner Verkehrstechnik der Schiene und Straße zeigen, das im kommenden Frühling gewiß manchen Bewunderer anlocken wird — aber dem Besucher steht infolge der Schwierigkeiten des Geländes und wegen der Bahngeleise kaum ein Zutritt zu den Baustellen offen —, das aber vor allem nach Eröffnung der Sustenstraße einmal einen Anziehungspunkt ersten Ranges für den Liebhaber pittoresken Ineinandergriffens von Bergnatur und Menschentechnik bilden wird.

H. W. Thommen.



Meienschlucht bei Wassen an der künftigen Sustenstrasse. In der Felspartie links erblickt man ein Stück der Strasse im Bau und den Tunnel, welcher zur geplanten Brücke über die Schlucht hinführt.

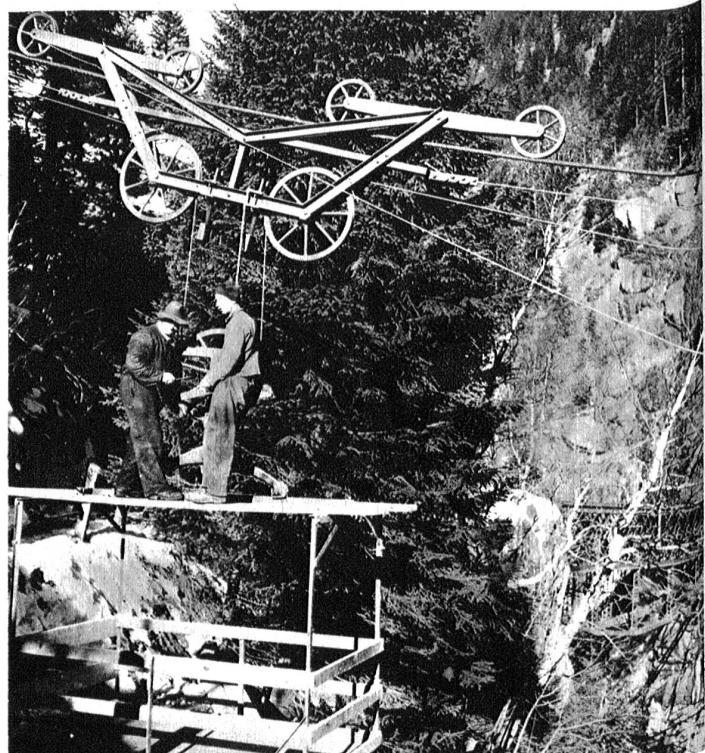
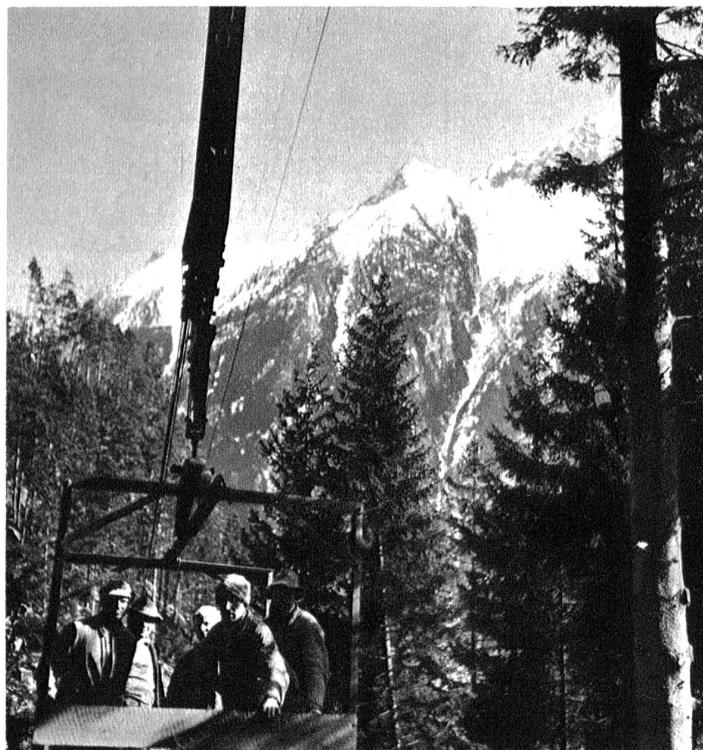


Die Bauhütte inmitten einer grossartigen Berglandschaft.

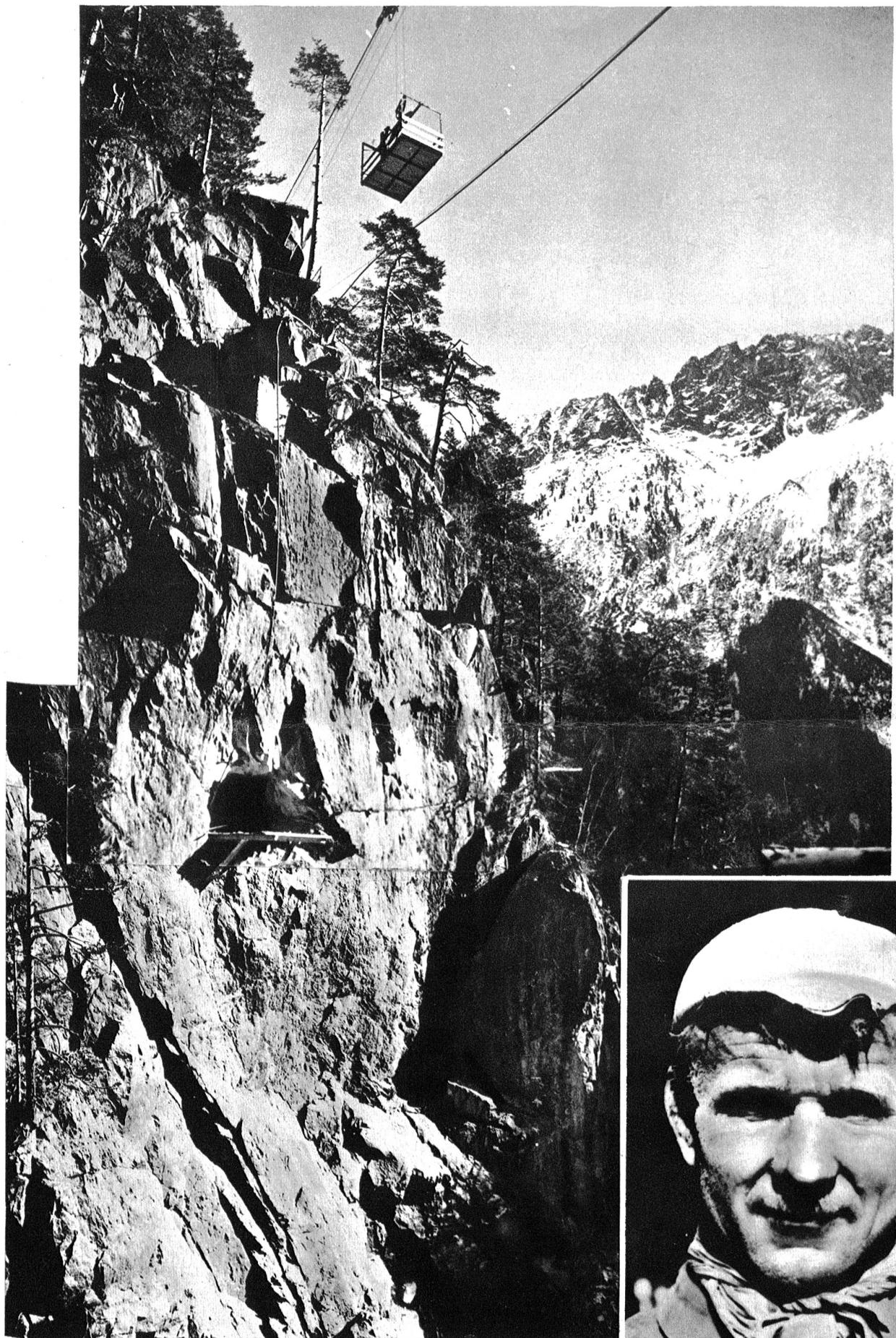
## Vom Bau der Sustenstrasse



Die Meieneschlucht mit dem Stollenausgang für die Erstellung der Brücke.



Lift und Aufzug, welche die Arbeiter an ihren Arbeitsplatz bringen.



Seilbahn und Felspartie an der Stelle des künftigen Brückenkopfes über die Meien schlucht.

Junger Arbeiter  
am Strassenbau.

