

# Winterlicher Strassenbau am Sustenpass

Autor(en): **Thommen, H.W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **29 (1939)**

Heft 20

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-645019>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# 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 bescheidener Postverkehr für Berggänger sich den Serpentinentalen 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 Fichten den kleinen Fahrpreis zusammen, um wenigstens auf dem Wege durch das „große Loch“ einen oder zwei beschwerliche Tagesmärsche zu ersparen.

Ganze Talchaften verfielen todesgleichem Schlafe. An den Susten, wo ehemals das lebhafteste Treiben der ihre Pferde wechselnden Posten und Lastfahren und der Säumer behäbigstolze Gasthäuser gefüllt hatte und in riesigen Stallungen das Hufescharren Hunderter von Zug-, Reit- und Tragtieren erklingen war, kehrte Stille ein. Die Werkstätten der Schmiede und Wagner standen leer und trübe da. Das Volk der Wegknechte 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 aufzuwirbeln, die weit über das Land hinweg den jeweiligen Standort eines solchen neumodischen „Dampfwagens“ verrieten. Später wagte es sich auf die Bergstraßen. Ein erstes dieser ungefügen, rasselfenden, dampfenden und beinahe ununterbrochen Pannen erleidenden Behikel erschien eines Tages vor dem Hospiz, wo seit undenklichen 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 zurückerobert, und wir stehen mitten in den Kämpfen um einen neuen Ausgleich zwischen Schiene und Straße, der — so hoffen wir — zum Nutzen beider schließlich zur fruchtbaren Zusammenarbeit geihen 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 Befastungen 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 bescheidenerer Finanz- und Machtmittel das Netz 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. Ueberall 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.

Voran steht unter den im Gange befindlichen Straßenbauten der Sustenpaß zwischen dem bernischen Meien- und dem ernerischen Meiental, der in wenigen Jahren nicht nur dem Bergnützigreisenden eine wunderbare, bisher weltverlorene Bergwelt erschließen wird, sondern auch militärisch eine Verbindung von allergrößter Bedeutung zwischen der West- und der Urtschweiz bildet.

An diesem gewaltigen Werke ist, während auf Berner Seite die Arbeiten ruhen mußten, bei Wassen an der Gotthardbahn den ganzen Winter über gewerkt worden. Dort konnte der Bahnreisende von den schwindelnd hohen Brücken über die Meienreuth 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 schmalem Pfade in die enge Schlucht hinabstieg, erlahmte die ganze Härte winterlicher Mineurarbeit an beinahe abfahrlösen Klüften, wo es galt, teils von schwebender Arbeitsbühne aus zu trozigem Stollenbau anzusetzen, 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 Felsbänke 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 Tunnelportale heraus mündet wird. Wie ein Adlerhorst klebt das Windmerthaus der Luftseilbahn zwischen den Tannen der rechten Talseite. Ein einziges Kabel verbindet heute noch allein die beiden Wände der Schlucht. Ueberall auf den Baustellen aber herrscht emsiges 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 Hufen und Farnigen hineinziehen kann.

Das Stück zwischen den beiden oberen Meienreuthbrücken 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 Ineinandergreifens 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.

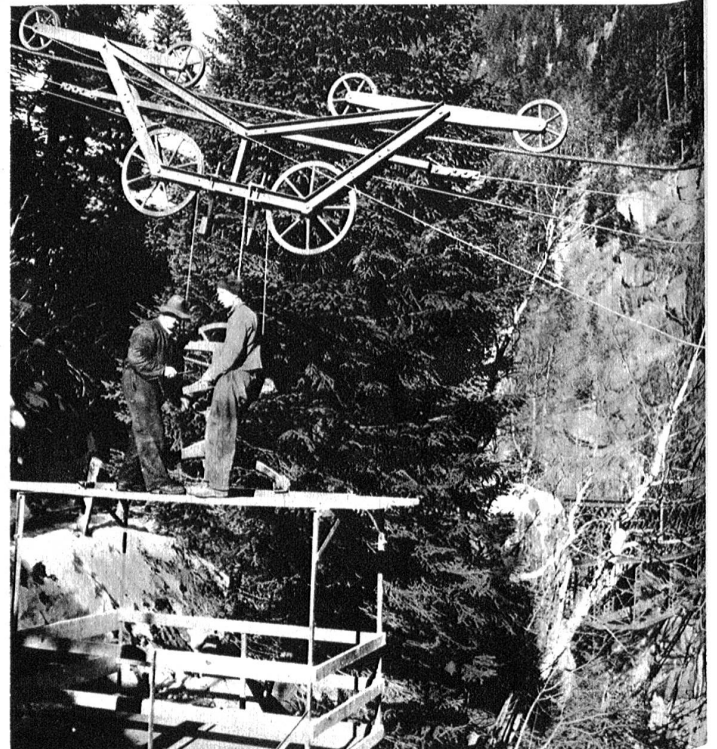
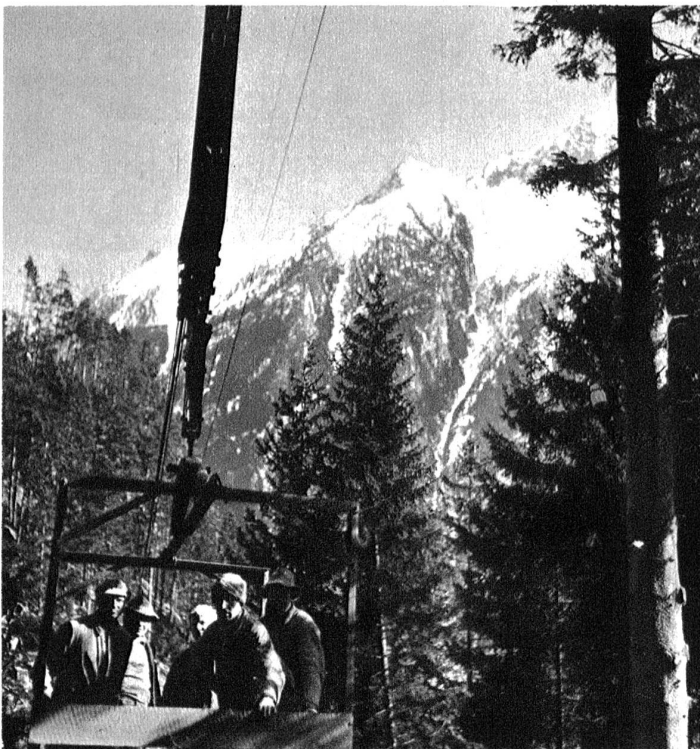


Die Bauhütte inmitten einer grossartigen Berglandschaft.

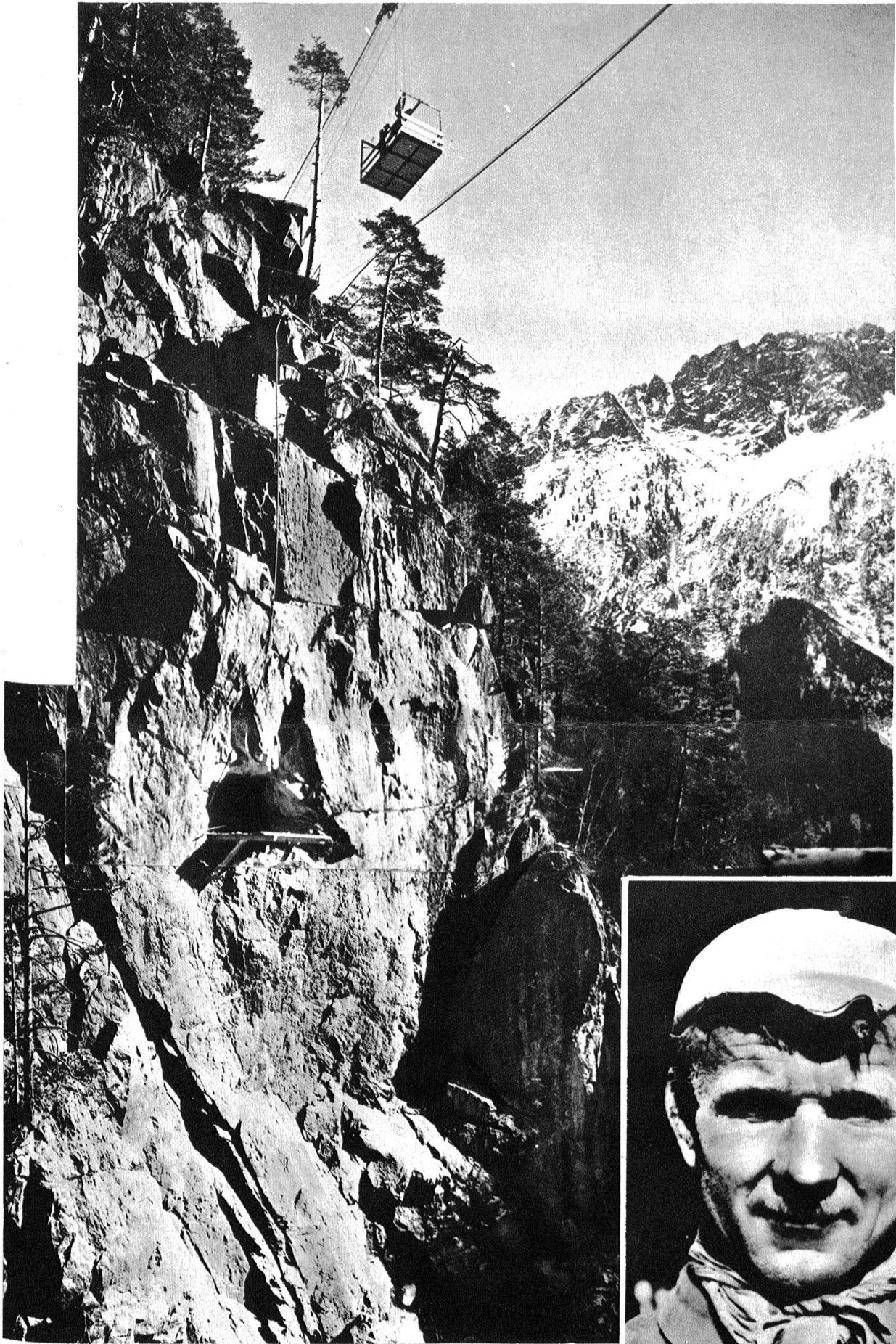
## Vom Bau der Sustenstrasse



Die Meenschlucht 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 Meenschlucht.

Junger Arbeiter am Strassenbau.

