Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 220 (1947)

Artikel: Sustenpass - Sustenstrasse
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-657128

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: 06.01.2026

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

jetzt auch noch den Text zu seiner Begleitung. Dann, wie das Lied zu Ende ist, kehrt er seiner Frau das Gesicht zu, ein strahlendes, ein durch und durch verwandeltes Gesicht.

„Und — hast du gehört, Klementine", sagt er noch, „sie klingt schön!"

Dann fällt er auf sein Kissen zurück.

Klementine tritt hinzu. Da sieht sie, daß der Mann schläft.

*

Am Abend, als der Doktor kam, war Kilian noch immer nicht aufgewacht. Der alte Herr griff ihm den Puls, brummte etwas von Krise und neun Tagen und verharrte eine Zeitlang unbeweglich über dem Schlafenden.

„Ein Kerl — für sein Alter!" sagte er dann und fügte nach einer kleinen Pause kopfschüttelnd bei: „So haben wir ihn also doch noch über den Berg gebracht!"

Mißverständnis. „Ja, denken Sie sich, Frau Suter: Fünfzehn Pfund hat mein Mann nach der Blinddarm-Operation abgenommen!" — „Fünfzehn Pfund! Ich dachte gar nicht, daß das Ding so ein Gewicht hat!"

Arzt und Dichter. In einer Gesellschaft rezitiert ein junger Arzt Verse eigener Provenienz. Eine Dame flötet verwundert: „Ich wußte gar nicht, daß Sie auch ein Dichter sind, Herr Doktor." — „Nur um die Zeit zu töten, Gnädigste!" — „Ach, haben Sie denn noch keine Patienten?"

Auf dem Zivilstandsamt. „Ihre Trauung war erst für morgen angesetzt." — „Morgen kann ich leider nicht." — „Also gut, ich will Sie heute trauen — aber das nächstemal seien Sie pünktlich!"

Annettlis Stoßseufzer. Es ist schrecklich eingerichtet in der Welt! Früh, wenn das Bett schön warm ist, muß man heraus, und abends, wenn es kalt ist, muß man hinein.

Bedauerlich. Max (zu Moritz, nachdem beide eine halbe Stunde zugesehen haben, wie zwei Arbeiter eine Glasscheibe abladen): „Komm, gehen wir. Sie lassen sie ja doch nicht fallen!"

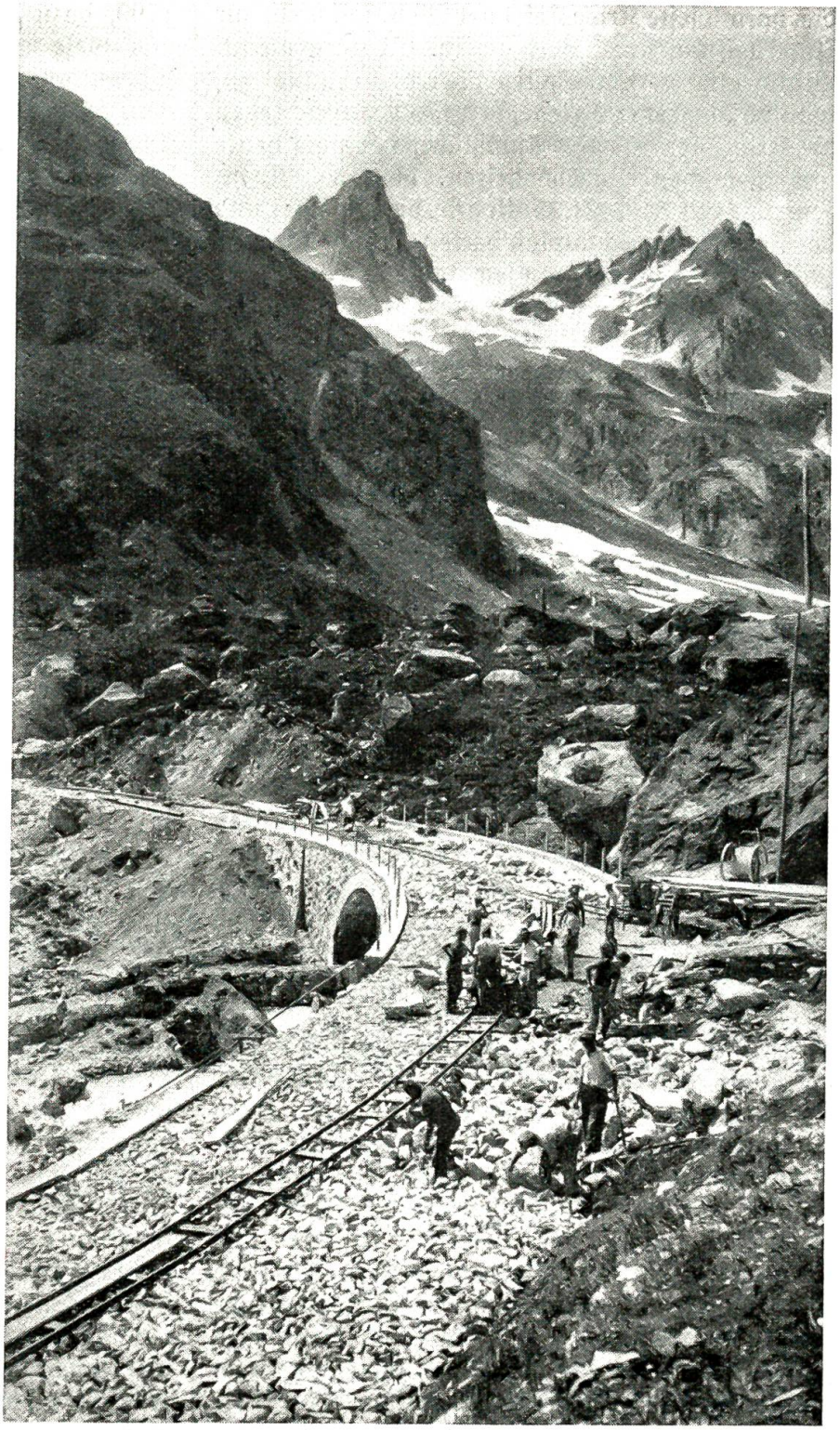
Sustenpaß — Sustenstraße

Unter den schweizerischen Alpenpässen ist diesen vergangenen Sommer ein neuer Regent erkoren worden. Nicht mehr der althistorische St. Gotthard, nicht mehr der stolze Simplon mit seiner berühmten „großartigsten aller Alpenstraßen" hat jetzt, wenigstens in touristischem Sinne, den höchsten Rang, sondern der Susten. Bis anhin war der Susten, der das bernische Gadmental mit dem urnerischen Meiental verbindet, ein fast unbekanntes und eher mißachtetes Alpenweglein, und was an Zufahrten in die beiden Täler hinein dem Verkehr zur Verfügung stand, verdiente nur auf der bernischen Seite eine respektvollere Würdigung. Normalerweise gab es am Susten nur Paßgänger von jener Art, die auf gut genagelten Schuhen laufen, den Rucksack auf dem Buckel haben und den Stecken oder die Eisaxt schwingen. Schlichte Bergfreunde pilgerten über den Susten, solche, die vor erträglichen Strapazen keine Angst hatten, sondern sie gerade aufsuchten; dabei bedeutete ihnen die Einsamkeit und Verlassenheit des Passes eine Zutat, die ihnen nicht weniger willkommen gewesen sein muß.

Aber eigentlich hat doch kaum ein Sustenwanderer je recht begriffen, warum dieser Alpenübergang so lange ein Stiefkind bleiben mußte. Schon ein Blick auf die Karte zeigt, daß ihm, wäre alles hübsch in der Ordnung gegangen, mindestens so viel Heil hätte wiederfahren sollen wie etwa dem Klausen, mit dem er viele verkehrsgeographische Wesenszüge gemeinsam hat. Hüben wie drüben, am Klausen wie am Susten, handelt es sich um eine Querverbindung zweier nordsüdlich gerichteter Täler, und dabei am Susten zweifellos um die wichtigere, knüpft er doch die beiden großen Südlandrouten St. Gotthard und Grimsel, zwei Handels- und Kriegswege von schweizergeschichtlicher Bedeutung, auf die einfachste, eindrucksvollste Weise just in der Mitte zusammen. Die Glarner mußten zum St. Gotthard, weil sie keinen andern Weg nach Italien hatten, dieweil für die Berner, die Besitzer der Grimsel, das Reußtal nur halb so interessant war. Glarus und Uri haben als Länderkantone immer gut zusammengespielt, während das halb west-

schweizerische, städtische, mächtige Bern und Uri so nebeneinander herliefen, als die Verkörperung der Gegensätze des Großen und Kleinen, des Reichen und Armen, der westwärts gerichteten und der tessinisch orientierten Expansion. Man hatte einander gern als „getrüwe, liebi Miteidgenossen" und darüber hinaus wenig verkehrspolitisch Gemeinsames.

So war dem Susten also verwehrt, ein historischer Paß bedeutendern Formates zu werden. Wer im Geiste den Tritt der Legionen vernehmen möchte, wer gern an die Bilder alteidgenössischer Heerzüge sinnt und es darauf abgesehen hat, auf Straßen zu wandeln, die einst vom Geklingel der Säumerzüge widerhallten, kommt hier nur wenig auf seine Rechnung. Einen leisen Anhauch schweizergeschichtlichen Atems verspürte der Susten erstmals in der Epoche des Dreißigjährigen Krieges anläßlich der Bündner Wirren, den zweiten 1655 und den dritten 1712 im Zusammenhang mit den Villmerger Kriegen. Jedesmal fürchteten die Urner, Bern könnte seinen reformierten Freunden via Susten zu Hilfe eilen und ihr Ländchen als Durchmarschland benützen. — Vorsichtigerweise sperrten die Nachkommen Tells den Susten durch die Wassener Meienschanze, die man bis zur „Unüberwindlichkeit" fortifizierte. Zu mehreren Malen ließ man beidseits Truppen gegeneinander ziehen, und einmal gedachten die Berner gar, den Urnern die Teufelsbrücke in die Luft auffliegen zu lassen. Aber in all den Zeitläuften gab es durch diese Scharmützel weder Tote noch Verwundete. Es war, mit unserm heutigen Auge gesehen,



Die Sustenstraße im Bau. Der Abstieg von der Paßhöhe ins Meiental. Im Hintergrund die Fünffingerstöcke, charakteristisch zerklüftete Dreitausender

Photo Brügger AG., Meiringen

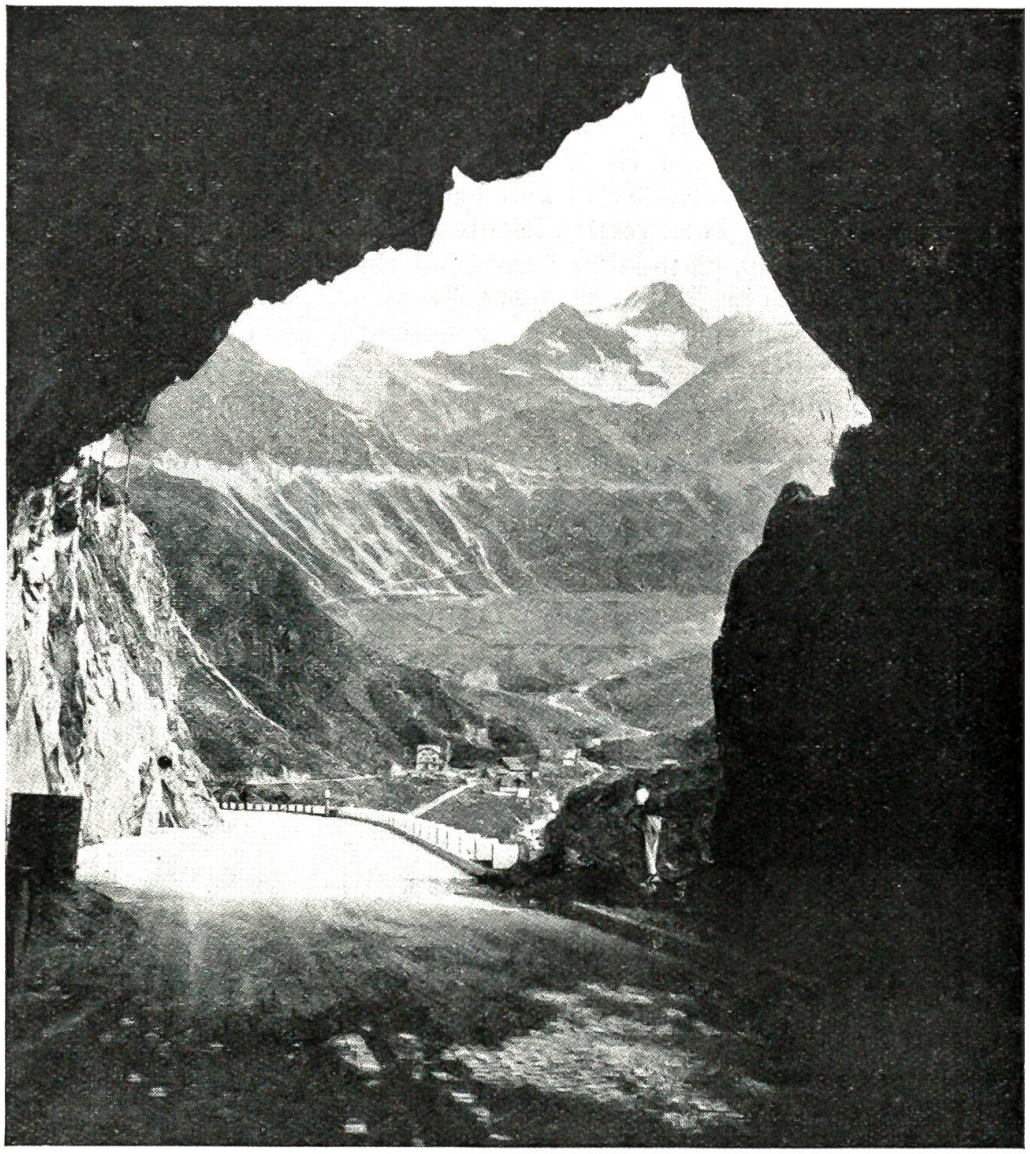
das harmloseste Kriegsspiel der Welt, fast mehr zur Unterhaltung arrangiert als im Ernste gemeint. Blutig ging es am Susten aber doch einmal zu, nämlich im großen Kriege, den 1799 Europa gegen die Franzosen führte. Anläßlich jener noch heute unvergeßlichen Begebenheiten, die das Alpenzentrum mit dem St. Gotthard, der Grimsel und der Furka zum Schauplatz hatten, drang ein französischer Truppenteil von sechstausend Mann über den Susten und erstürmte die von den Kaiserlichen verteidigte Meienschanze. Erstmals in der Geschichte bewies sich dabei der strategische Wert des Susten im System der Zentralalpenpässe. Die Legende will wissen, die Franzosen hätten damals gar mit dem Bau einer „Napoleonsstraße" über den Susten begonnen. In Wirklichkeit haben sie zur Sicherung der Verbindung höchstens den bestehenden Weg zu verbessern gesucht.

Im ganzen Laufe der Jahrhunderte zeigten sich überhaupt wenig Bemühungen, am Susten ordentliche Wegverhältnisse zu schaffen. Das will jedoch nicht heißen, die jetzige moderne Chaussee sei tatsächlich die erste über den Susten. Einen bedeutungsvollen, nach damaligem Stand der Straßenbautechnik beinahe hypermodernen Straßenbau vereinbarten die Regierungen von Bern und Uri im Jahre 1810, als Napoleon alle Minen springen ließ, um das Wallis an sich zu reißen, was dann leider ja auch geschah. Auf der Grimselhöhe setzte sich der gallische Hahn fest, Grenzbarrieren wurden eingerichtet, Zöllner zogen auf, und aus der seit alten Zeiten innereidgenössischen Paßhöhe wurde eine europäische Ländergrenze. Zuerst plante Bern eine Umleitung seines Italienverkehrs über Luzern zum St. Gotthard, doch dann wären die Oberhasler Säumer brotlos geworden. Also blieb nur der Susten als Transversalroute. Die Urner engagierten ein Kontingent von den Straßenarbeitern, die nach Vollendung der napoleonischen Simplonstraße frei geworden waren, eine in allen Strapazen geübte, bergerprobte Schar. Diese Mannen wurden in der obersten Paßregion der Urner Seite eingesetzt, und sie pfefferten dort ein noch jetzt Respekt einflößendes Chausseestück ins wilde Gestein. Indes war Uri sehr arm. Das Ländchen litt noch unter den Folgen des Krieges von 1799, dazu lag Altdorf in Asche, noch mangelte das Geld zu seinem Wiederaufbau, und eine subventionentüchtige eidgenössische Staatskasse gab es damals noch nicht. Besser standen die Dinge auf der bernischen Seite, wo Männer aus dem Oberhasli unter Trommelalarm und militärischem Kommando am Werk waren. Aber die Straße wurde nicht fertig! Denn nach kurzem Gastspiel brach, als der Stern des Korsen gesunken war, die Franzosenherrschaft im Wallis zusammen. Der gallische Hahn auf der Grimsel flog weit gen Westen davon, so daß die Grimsel wie früher benützbar wurde. Den Susten brauchte man nicht mehr.

Man dachte auch in der Aera der von den Bündnern eingeleiteten und in der Zentralschweiz fortgesetzten Alpenstraßen-Chaussierung kaum je an den Susten. In erster Linie ging es damals darum, dem schweizerischen Transit die großen Deutschland–Italienrouten zu sichern, weshalb alles Augenmerk auf die direkten Nord–Süd-Übergänge gerichtet wurde. Zwischen 1820 und 1830 konzentrierte Uri seine sämtlichen Energien auf den Ausbau der St. Gotthardstraße, womit für den Susten gar nichts mehr abfiel. Von der Grimsel konnten die Berner nun einmal nicht lassen, und so machten sie sich mit dem Gedanken vertraut, hier auf ihrer angestammten Reiseroute reichlich spät das Beispiel der andern Kantone nachzuahmen. Die Chaussierung der Grimsel erfolgte in den Jahren 1891 bis 1894 mit einem Kostenaufwand von etwas über anderthalb Millionen Franken, wobei die Eidgenossenschaft drei Viertel des Baubetrages übernahm. Das Zuwarten bis zur Aufnung einer spendefreudigen eidgenössischen Staatskasse hatte sich also gelohnt. Dafür wollte die Eidgenossenschaft, als sieben Jahre später Uri und Bern neuerdings vorsprachen und diesmal den Susten proponierten, nicht beispringen. Acht Jahre lang schleppte sich die Sache hin, um endlich im Jahre 1909 abschlägig entschieden zu werden. Wir müssen ein wenig vorgreifen: die jetzige, im Jahre 1945 resp. 1946 vollendete Sustenstraße verschlang den Betrag von 31,861 Millionen Franken, an die der Bund nicht weniger als 25,650 Millionen beitrug, so daß Uri und Bern noch für rund 6 Millionen Franken aufkommen mußten. Hätte

der Bund damals zugegriffen, so wäre heute nicht notwendig gewesen, derart beispiellos tief in den Säckel greifen zu müssen!

Vorerst blieb also der Susten das Mauerblümchen, das er immer gewesen. Doch zu Zeiten geschieht es zuweilen, daß solche Stiefkinder des Schicksals plötzlich die beste Partie machen. Als hauptsächlichster Freier trat der Tourismus auf den Plan, dem aber die Donatoren nicht hinreichend günstig gesinnt waren. Im Zeichen des Automobils wären Bern und Uri längst gern zusammengekommen wie jene zwei Königskinder, zwischen denen das tiefe Wasser lag. Natürlich fehlte es bald nicht mehr an Fühlungnahmen und Vorstößen, und hundertfach konnte bewiesen werden, welch eine touristische Schlüsselstellung mittels der Anlage einer Sustenstraße erschlossen würde. Wir glauben nicht, daß alle diese Bemühungen zum guten Erfolge geführt hätten, wenn nicht die Schatten eines drohenden Krieges von Nord und Süd, Ost und West her über Europa erschienen wären. So aber prägte sich die touristisch-strategische Bedeutung des Susten allmählich ins Militärische um; man gedachte auch der Ereignisse von 1799. Und nun galt es, im Netz unserer strategisch bedeutsamen Alpenstraßen, also in unserm Verteidigungssystem, die „fatale, folgenschwere Lücke" des Susten ein für allemal gründlich zu schließen. „Eine befahrbare Sustenstraße", so hieß es in der Botschaft ans Bernervolk, „bringt uns auf kürzestem Wege eine gesicherte Verbindung für Truppen und Material aus dem Raume Bern und westwärts davon nach dem Gotthard und sogar auch über den Oberalppaß nach der Luziensteig, als Flankenschutz aus dem Vorderrheintal. Von gleicher



Die neue Sustenstraße auf der Bernerseite
In der Bildmitte das Hotel Steingletscher mit der Moräne des Steingletschers. Oben wieder die Straße und die Paßhöhe. Darüber der Fleckistock (3420 m) mit seinen Gletschern

Photo Brügger AG., Meiringen

Wichtigkeit ist der Susten als rasche Zufahrtslinie über die Oberalp zum Lukmanier, zum Bernhardin und zum Splügen zu bewerten. Gelingt es dem Gegner, über die Grimsel ins Haslital vorzustoßen, so ist für ihn die Sustenstraße ein unangenehmes Hindernis. Er ist von daher im weitern Vorgehen in seiner rechten Flanke schwer bedroht. In eine ähnlich mißliche Lage gerät ein Gegner, falls er sich im Abstieg durch das Reußtal befindet. Eine Sustenstraße bremst in starkem Maße das Heraustreten aus den Alpen. Ihre höchste Bedeutung hat die Straße aber für die Südfront als sichere, weiter rückwärts in den Bergen liegende Nach- und Rückschubslinie, als Ersatz und Ergänzung für Grimsel und Furka." Unmöglich, daß in Zeiten, die dem Lande derartige Perspektiven aufdrängten, der endliche Ausbau des Susten noch zu verzögern gewesen wäre! Auf Grund des Alpenstraßenprogramms konnte denn auch sehr rasch gehandelt werden. Zusicherung der überaus hohen eidgenössischen Subvention, Volksabstimmung in den Kantonen Bern und Uri mit überwältigendem Mehr zugunsten des Baues (86 748 gegen 19 656 Stimmen im Kanton Bern, 4136 gegen gar nur 268 im Kanton Uri), Beginn der Arbeiten, nach siebenjähriger Arbeit Vollendung der Straße: alle diese Termine scheinen heute, im Rückblick auf das Erreichte, wie auf einen einzigen Jahres- oder Tageslauf zusammengedrängt, gleichsam als hätte man einen spannenden Dokumentarfilm im Blitztempo ablaufen lassen.

Ziegen im Simmental ziehen zur Weide bergwärts.

Photo Hans Steiner, Bern

Wir haben nun also die Sustenstraße von Meiringen nach Gadmen über den Gebirgskamm, und wer es nicht längst schon gewußt hätte, erlebte es im nun zu Ende gegangenen Sommer des Jahres 1946 gewiß durch eigene Anschauung: über alle unsere stolzen Alpenstraßen ist mit dem Susten ein neuer Regent gesetzt worden. Die neue Chaussee hat eine Streckenlänge von sechsundvierzig Kilometern, davon achtundzwanzig auf bernischem Gebiet; sie steigt von Innertkirchen (622 m) in eleganter, gestreckter Führung zum Kulminationspunkt hinauf (2262 m) und alsdann durchs Meiental nach Wassen (834 m) hinunter, vom Anfang bis zum Ende immer dem Sonnenhang nach. Die Kulmination liegt in einem Scheiteltunnel, den die geographische Paßhöhe nur hügelartig überlagert. Wer die Höhe

zu ersteigen wünscht, darf das ohne weiteres tun, ohne auf den Postanschluß verzichten zu müssen, denn beidseits des 325 Meter langen Straßendurchbruches, der allein 1,750 Millionen Franken kostete, sind die entsprechenden Wartezeiten eingeschaltet. Da die Sustenstraße überhaupt die erste Neuanlage einer hochalpinen Automobilstraße auf Schweizerboden darstellt, versteht es sich von selbst, daß mit dem Einsatz der modernsten straßenbautechnischen Mittel in jeder Hinsicht ein Meisterwerk erstrebt wurde; das Meisterwerk hat man in der Tat auch erreicht. Höchstens 9 Prozent Steigung hat die überall sechs Meter breite, gegen Runsen, Lawinen und andere Witterungseinflüsse beispiellos gesicherte Chaussee. Mächtig holen die überhöhten Kurven aus, bei deren Passierung das Automobil sein Tempo kaum wesentlich zu vermindern braucht. 24 zumeist im natürlichen Fels ausgewölbte Tunnels und 26 Viadukte passen sich, wie überhaupt die gesamte Straßenanlage, der großartigen Felsen- und Gletscherarchitektur des Passes wunderbar an. Nichts Landfremdes, nichts Naturwidriges, ja man darf geradezu behaupten: nichts Technisches stört die wilde, stille, feierliche Einsamkeit der nun erschlossenen Landschaften. Freilich wird der Verkehr selbst, wird die Alpenpost und der Automobilismus seine eherne Stimme vernehmen lassen, was dem Alpenwanderer gewiß nicht zum Vergnügen gereichen kann. Doch auf der modernen Sustenchaussee hat der mit Rucksack, Nagelschuhen und Bergstock ausziehende Bergfreund auch nichts zu tun; diese Straße ist eine Verkehrsader, eine der wichtigsten nun im System der zentralen Pässe. Indes braucht der Fußgänger dem Susten doch nicht auszuweichen, ist doch das alte, ehrwürdige, von den klugen Wanderern immer gehätschelte Sustenweglein erhalten geblieben, gleichsam als ein Geschenk, und dazu noch verbessert worden. Unabhängig vom Trasse der mächtigen Chaussee zieht es über den Alpenkamm wie früher, als es am Susten überhaupt nur bescheidene Alpenspaziergänger gab. Der Sustenstraße aber, die diesen Sommer zum erstenmal ihre gewaltige Anziehungskraft unter Beweis stellte, setzte der Bauherr die jetzt und wohl noch nach vielen hundert Jahren von jedermann mit Rührung und Stolz gelesene Inschrift: „In ernster Zeit dem Frieden geweiht." Denn Friede ist ja wieder und die militärischen Sustenkombinationen sind in den Hintergrund getreten. Bildlich gesprochen verwandelte sich der Susten vom Schwerte zur Pflugschar. M.

Kein Irrtum und doch einer

„Kennen Sie das dicke Weib mit der scheußlichen Fratze, das da oben am Tische sitzt?" fragte ein Herr seinen Tischnachbar. — „Das ist meine Frau", antwortete dieser. — „Ich bitte tausendmal um Verzeihung", stammelte erschrocken der andere, „es ist ein Irrtum meinerseits." — „Durchaus nicht", bemerkte der Ehemann, „es war ein Irrtum meinerseits."

Sonderbare Steuern

Während ein großer Teil Europas unter sibirischer Kälte seufzte, lachte sich der Besitzer des Gutes Foulis in Schottland ins Fäustchen. Denn ihm bezahlte der Winter die Steuern. Die einzige Abgabe, die er dem König von England zu leisten hatte, bestand nämlich in — einem Eimer Schnee. Überhaupt hatten sich in England uralte Bräuche erhalten, durch die bevorzugte Familien sich von allen an ihre Besitztümer geknüpften Steuerleistungen befreien konnten. So hatten die Herren der Lehen Kepperton und Atterton in Kent die Pflicht, dem König und seinem Thronerben den Kopf zu halten, falls diese bei der Überfahrt über den Kanal gezwungen waren, Neptun zu opfern. Das letztemal wurde diese „Steuer" an Eduard I. entrichtet. — Der Zins des Besitzers von Krendon bestand in einer Rosengirlande, einer in frühern Zeiten gar nicht leicht zu beschaffenden Abgabe. — Einfacher war die Verpflichtung zu erfüllen, die der Herzog von Wellington für seinen Besitz Strathfieldsaye zu leisten hatte. Er mußte dem König jährlich am Tage von Waterloo eine kleine Fahne überreichen. In gleicher Weise befreite der Herzog von Marlborough sein Gut Woodstock von allen andern Abgaben. Die von ihm jährlich dem König zu liefernde Fahne bestand aus Seide und zeigte das gestickte Wappen des Herzogs von Windsor.