

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

**Band:** 14 (1938-1939)

**Heft:** 11

**Artikel:** Die kommende Fahrstrasse über den Sustenenpass = La route du col du Susten = La futura carrozzabile attraverso il passo del Susten

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-707314>

#### **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:** 25.01.2026

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

der Mannschaft zu untersuchen und meinerseits beizutragen, eine geeignete Lösung zu finden. Ich hatte das Glück, selbst den gewaltigen Unterschied zu erkennen, der zwischen dem Ernstfall und unsern üblichen Manövern klafft. Und mehr denn je drängt sich die Gewißheit auf, daß für unsere kleine Armee und unser beschränktes Material die ersten Stunden des Kriegsfalls entscheidend sein werden. Diese Stunden für uns auszunützen und den Erfolg zu sichern, sollte das Ziel unserer Friedensausbildung sein.

## Militärisches Allerlei

Der Bundesrat hat sich von den eidg. Räten Vollmacht erteilen lassen, für das Jahr 1939, sofern dies die internationale politische Lage erfordern sollte, *außerordentliche militärische Schutzmaßnahmen zu treffen*. Er wird ermächtigt, im Laufe des Jahres 1939 Truppen mit vollen Beständen einzuberufen und sie solange im Dienste zu behalten, als die Umstände dies erfordern. Damit ist ein weiterer wichtiger Schritt getan, der unseren Behörden die Möglichkeit bietet, in jeder Lage rasch zu handeln und die nötigen Maßnahmen zur Verstärkung der Grenzsicherung ungesäumt vorzukehren.

\*

Anläßlich der außerordentlichen Tagung der Bundesversammlung ist die Frage des *wirtschaftlichen Schutzes des Wehrmannes* von verschiedenen Seiten aufgegriffen worden. Der Chef des EMD gab bei dieser Gelegenheit bekannt, daß das Justiz- und Polizeidepartement gegenwärtig eine entsprechende Vorlage ausarbeite. Wir freuen uns darüber, daß diese Frage *gesetzlich* geregelt werden soll, nachdem sich seit Jahren erwiesen hat, daß namentlich in den Kaderschulen nur ein gewisser Prozentsatz der Dienstpflichtigen den Lohn ganz oder teilweise erhält, da Kleinmeister und Bauern in der Regel sich eine vermehrte Ausgabe für Arbeitnehmer und Ersatz derselben nicht leisten können.

\*

In der Diskussion über die *Verstärkung der Landesverteidigung* im Nationalrat brachte Herr Duttweiler aufs neue eine Motion ein, für den Ausbau der Flugwaffe und der Bodenabwehr ein *Wehropfer* von mindestens 1 % vom Vermögen zu erheben. Der Chef des EMD lehnte die Motion als unbegründet ab, da für die Flugwaffe bereits 300 Millionen aufgewendet worden seien und daß weitere 150 Millionen sukzessive dem nämlichen Zweck zugeführt werden sollen, währenddem für die Landesbefestigung erst 52 Millionen verbraucht worden seien. Die Motion Duttweiler wurde mit 65 gegen 53 Stimmen abgelehnt. Damit erhält Herr Duttweiler freie Hand zur Lancierung seines angekündigten Initiativbegehrrens.

\*

Nicht viel Glück hatten die Initianten der *Amnestierung für die Spanienfahrer*, deren Begehr vom Nationalrat mit 93 gegen 71 Stimmen abgelehnt wurden. Die Ratsmehrheit stellte sich damit auf den klaren und gefühlsmäßig unbeeinflußten Rechtsstandpunkt, daß durch die Spanienfahrer die Neutralitätsvorschriften verletzt und die Wehrkraft geschwächt worden sei. Eine allgemeine Amnestie würde jedem Rechtsempfinden ins Gesicht schlagen; anständig gesinnten Leuten aber könnte nach dem Urteil Gnade gewährt werden.

\*

Der Bundesrat hat eine Verordnung erlassen über die *Organisation der Spezialtruppen des Landsturms*. Diese werden zur Ergänzung von Landwehr und Auszug für die Dienste hinter der Front, die rückwärtigen Dienste, den Transportdienst und den Territorialdienst verwendet. Sie können auch eingesetzt werden als Kampftruppen. Die Neuordnung muß bis 31. März durchgeführt sein.

\*

Im Kanton St. Gallen wird ein neues Bataillon, das *Geborg-Schützen-Bataillon 12*, aufgestellt, bestehend aus Stabs-Kp., 4 Schützenkompanien und einer Mitrailleurkompanie. Das Bataillon ist bestimmt zur Verwendung im Grenzschutz.

\*

Vom Bundesrat wurde dem EMD aus dem Erneuerungsfonds ein Kredit von Fr. 1'885,000 für den Bau *zweier neuer Flugzeughallen* in Emmenbrücke und Buochs bewilligt. Ein weiterer Betrag von Fr. 500,000 wurde weiter zur Verfügung gestellt für die Beschaffung von *Unterkunftseinrichtungen für die freiwilligen Grenzschutztruppen*.

\*

Gegenwärtig wird von der Monopol-Film A.G., Zürich, in Verbindung mit Major P. de Vallière ein *neuer schweizerischer Armeefilm* gedreht, der einen lebendigen Einblick in die Vor-

bereitungen unserer Armee zu ihrer Aufgabe der Landesverteidigung vermitteln soll. \*

Über Herrn *Oberstdivisionär Bircher* und dessen Sohn waren vor längerer Zeit wilde Gerüchte über angeblich begangenen Landesverrat ausgestreut worden. Die beiden Offiziere verlangten vom Chef des EMD eine militärische Untersuchung. Diese wurde mit aller Gründlichkeit durchgeführt mit dem Erfolg, daß sich auch nicht die Spur einer irgendwie belastenden Tatsache ergab. 18 Personen wurden hierauf von Vater und Sohn Bircher gerichtlich zur Verantwortung gezogen. In zwölf Fällen wurde außergerichtlich unter Kostenübernahme durch die Verleumder Genugtuung erteilt und in sechs Fällen anerkannten dieselben im gerichtlichen Vergleich die Haltlosigkeit ihrer Aussagen und erteilten volle Satisfaktion. Bundesrat und Landesverteidigungskommission haben Einsicht in die Akten genommen und einstimmig den beiden angegriffenen Offizieren ihr volles Vertrauen ausgesprochen. Es ist ein bedenkliches Zeichen geistiger Verwirrung und moralischen Tiefstandes, wenn sich ein haltloses Geschwätz über einen verdienten Führer unserer Armee in solchem Maße verbreiten kann, wie dies hier möglich war.

\*

Herr *Nationalrat Oprecht* versandte an Behörden, Tages- und militärische Presse eine Verteidigungsschrift, die sein hier mehrmals erwähntes unkorrektes Verhalten in der Affäre Hagenbuch-«Luternau» im Lichte der Unschuld und die sozialdemokratische Partei der Schweiz als Opfer einer Intrigue erscheinen lassen soll. Die nationalrätliche Finanzkommission aber hat aufs neue festgestellt, daß ihr Verhalten gegenüber Herrn Oprecht wohl begründet und daß es eine Anmassung des letzteren sei, sich reinwaschen zu wollen. Wir stellen aufs neue fest, daß mit dem Ausschluß Herrn Oprechts aus der Finanzkommission ein Vertrauensmißbrauch geahndet worden ist und daß es eine Unverfrorenheit des Gemaßregelten bedeutet, beharrlich die Rolle des unschuldig Verfolgten spielen zu wollen.

M.

## Kadettenkorps der Stadt Zürich

Das Kadettenkorps der Stadt Zürich hat im vergangenen Jahr erfreulichen Zuwachs erhalten: Es zählt heute rund 240 junge Schweizer. Sein Arbeitsprogramm, das früher vorwiegend aus einer sorgfältigen Schießausbildung bestand, ist ständig den Forderungen der Neuzeit angepaßt worden. Die Leitung ist sich bewußt, daß sie nicht Vorarbeit rein militärischer Art zu leisten hat, sondern sie will, dem Alter der Jünglinge entsprechend, vor allem die körperliche Beweglichkeit fördern und den offenen kameradschaftlichen Geist wecken. Turnen, Bewegung in Wald und Feld, verbunden mit Kartenlesen und Melchedienst, einfache Pionierarbeiten, kurze Vorträge, Schießausbildung, das sind heute die wesentlichen Bestandteile des Arbeitsprogrammes. Die Zürcher Kadetten werden dieses Jahr auch am Eidgenössischen Treffen in Aarau teilnehmen und außerdem eine Ferienwanderung durchführen.

Leider kann unser Kadettenkorps dabei nicht in besonders schmucker Uniform antreten. Das ist freilich auch nicht die Hauptsache. Das Korps hat sich von allem Anfang an mit einfachsten Mitteln beholfen und wird auch in Zukunft diesem Grundsatz treu bleiben. Aber nun sind die alten Uniformstücke, die aus Zeughäusern und von andern Korps bezogen wurden, während der letzten Jahre derart hergenommen worden, daß sie nicht mehr zu gebrauchen sind. Unsere Kadetten brauchen wieder neue währschafte Blusen und Hosen, dann gehen sie mit doppelter Freude an die Arbeit! Deshalb wird die Kadettenkommission im Laufe dieses Monats an alle Türen der Stadt anklopfen lassen, in der Gewißheit, daß jeder Zürcher im Rahmen seiner Möglichkeiten einen Beitrag an die Neu-Uniformierung des Kadettenkorps stiftet wird.

## Die kommende Fahrstraße über den Sustenpaß, eine wichtige Ergänzung unserer Landesverteidigung

Mit Beschuß vom 26. Februar 1937 hat der Schweizerische Bundesrat eine Subvention von 75 % an den mit 11,6 Millionen Franken veranschlagten Ausbau des bernischen Teilstückes der Sustenpaßstraße zugesichert; für das urnerische Teilstück Wassen—Paßhöhe, dessen Kosten mit 8,7 Millionen Franken errechnet wurden, soll der Bundesbeitrag sogar 90 % betragen. Damit geht nun im Rahmen des Ausbauprogrammes unserer Alpenstraßen ein mehr als hundertjähriges Projekt seiner endgültigen Verwirklichung entgegen: schon im Jahre 1810 war zwischen den Kantonen Bern und Uri eine Uebereinkunft über den Bau einer Sustenpaßstraße getroffen und im Jahre darauf

auch wirklich mit den Arbeiten beidseitig der Paßhöhe begonnen worden. Aber allmählich schließen diese Arbeiten ein, die unsichern politischen Verhältnisse jener Zeit mögen die Ursache dazu gewesen sein. Erst im Jahre 1901 taucht der Bau einer Straße über den Sustenpaß wiederum aus der Versenkung auf: Nationalrat *Lohner* trat damals mit seiner *Sustenpaß-Motion* vor den bernischen Großen Rat. Trotzdem diese *Motion* von über 100 Ratsmitgliedern unterzeichnet war, die alle von der wirtschaftlichen und militärischen Bedeutung der Sustenstraße überzeugt waren, geriet die Angelegenheit neuerdings auf ein totes Geleise und auch die Interpellation von Dr. *Michel* (Interlaken) vom Jahre 1908 im Großen Rat vermochte keinerlei Entscheid herbeizuführen. Ein Botschaftsentwurf des eidgenössischen Oberbauinspektors, das sich des Bundesbeitrages und der militärischen Bedeutung der Straße wegen mit dem Projekt befaßte, gelangte nie auf den Tisch der eidgenössischen Räte, weil die bernische Regierung um Zurücklegung des Geschäftes ersucht hatte. Mit dem Ausbruch des Weltkrieges und wichtigeren Fragen der Nachkriegszeit trat das Projekt für längere Zeit gänzlich in den Hintergrund, bis 1928 ein Aktionskomitee den Plan neu aufgriff und im Frühling 1931 eine Volksversammlung in Interlaken die Ausführung der Sustenpaß-Fahrstraße dringend forderte. Durch die *Alpenstraßen-Initiative*, die im Jahre 1934 unter der Aegide der Schweizerischen Verkehrsliga zustande kam, wurde dann auch der Ausbau des Sustenpasses in die breitere Basis einbezogen und dann im Bundesbeschluß vom 4. April 1935 die gesetzliche Grundlage für die Weiterverfolgung des Neubaus einer Sustenstraße geschaffen. Während bernischerseits das Bauprojekt unter der Leitung von Oberingenieur *Walter* schon im Jahre 1936 fertiggestellt war, wurde für das Urner Teilstück die Trasseeführung und Detailvermessung im Jahr 1938 abgeschlossen und auch der kantonale Anteil an den Baukosten bewilligt. So konnte beiderseits noch im Herbst des vergangenen Jahres mit den Bauarbeiten begonnen werden; bei einer Beschäftigung von durchschnittlich 600 Mann rechnet man mit einer Bauzeit von 5 Jahren bei rund 200 Arbeitstagen pro Jahr.

Damit ist ein erster Anfang im Bau neuer fahrbarer Alpenstraßen gemacht, dem auch in militärischer Hinsicht größte Bedeutung zukommt. Die ausgebauten Sustenpaßroute stellt eine der wichtigsten Innenraumverbindungen dar, deren das Land bedurfte. Eine weitere, dringend notwendige Alpenstraße ist grundsätzlich von den eidgenössischen Behörden beschlossen in Form einer ganzjährlich befahrbaren Nordsüdverbindung aus dem Kanton Glarus nach Graubünden. Auch im Kanton Bern harrt eine weitere Fahrstraße nach dem Rhonetal der Verwirklichung; vom Grimselpaß an gerechnet sind es über 110 km Luftlinie bis zur nächsten befahrbaren Kommunikation in das Tal der Rhone, so daß also an geeigneten Bauobjekten keinerlei Mangel besteht.

K. E.

### La route du col du Susten, une importante réalisation pour notre défense nationale

En date du 26 février 1937, le Conseil fédéral a assuré une subvention de 75 % sur les 11,6 millions de francs auxquels a été devisée la partie bernoise de la route du Col du Susten. Pour la partie uranaise Wassen—sommel du col, laquelle coûtera 8,7 millions de francs, la subvention fédérale assure le 90 % des frais. C'est ainsi que notre programme de construction de routes alpestres s'est enrichi d'un projet, datant de plus de cent ans, qui trouvera enfin sa réalisation. C'est, en effet, en l'année 1810 que des dispositions communes furent prises par les cantons de Berne et d'Uri pour la construction d'une route au Col du Susten et qu'en outre les travaux furent commencés sur les deux versants du col. Toutefois, les conditions politiques peu sûres de l'époque furent à l'origine de l'abandon du projet et des travaux. Ce n'est qu'en 1901 que la question revint en lumière, par une motion du Conseiller national *Lohner* présentée devant le Grand conseil bernois.

Malgré cette motion signée par plus de cent membres du conseil, tous persuadés de l'importance économique et militaire de la route du Susten, l'affaire fut dirigée une fois de plus sur une voie de garage, de même que l'interpellation du Dr. *Michel* (Interlaken) en 1908. D'autres tentatives encore ne furent pas plus heureuses. Pendant la guerre et la période critique qui la suivit, il ne fut plus du tout question du projet, lorsqu'en 1928, un comité d'action le reprit, de même qu'au printemps 1931, une assemblée populaire à Interlaken vota une résolution demandant d'urgence la construction de la route du Col du Susten.

Enfin, en 1934, sous l'égide de la Ligue routière suisse, l'initiative des routes alpestres permit d'étendre sur des bases

plus larges le projet de construction de la route du Susten et l'arrêté fédéral du 4 avril 1935 sanctionna légalement la continuation des travaux préparatoires. Tandis que, du côté bernois, sous la direction de l'ingénieur *Walter*, le projet définitif de construction était terminé en 1936, celui de la partie concernant le canton d'Uri ne le fut qu'en 1938, en même temps qu'était accordé le crédit des frais incomptant au canton. C'est ainsi qu'en automne dernier, les travaux de construction purent être commencés sur les deux versants du col. On estime qu'avec une moyenne de 600 ouvriers et de 200 journées de travail par année, l'ouvrage pourra être achevé en cinq ans.

Avec ces travaux, commence une nouvelle ère de construction de routes alpestres dont l'importance est grande, tant du point de vue économique que militaire. La route du Susten constituera une des plus importantes voies internes de communication de notre pays. Une autre route alpestre dont la nécessité se fait impérieusement sentir est aussi celle qui devrait relier les cantons de Glaris et des Grisons dans l'axe Nord-Sud.

Dans le canton de Berne, on attend aussi la réalisation d'une nouvelle route conduisant dans la vallée du Rhône, étant donné que sur une distance à vol d'oiseau de 110 km calculée à partir du Grimsel, il n'existe point encore de route carrossable permettant la communication entre le canton de Berne et la vallée du Rhône.

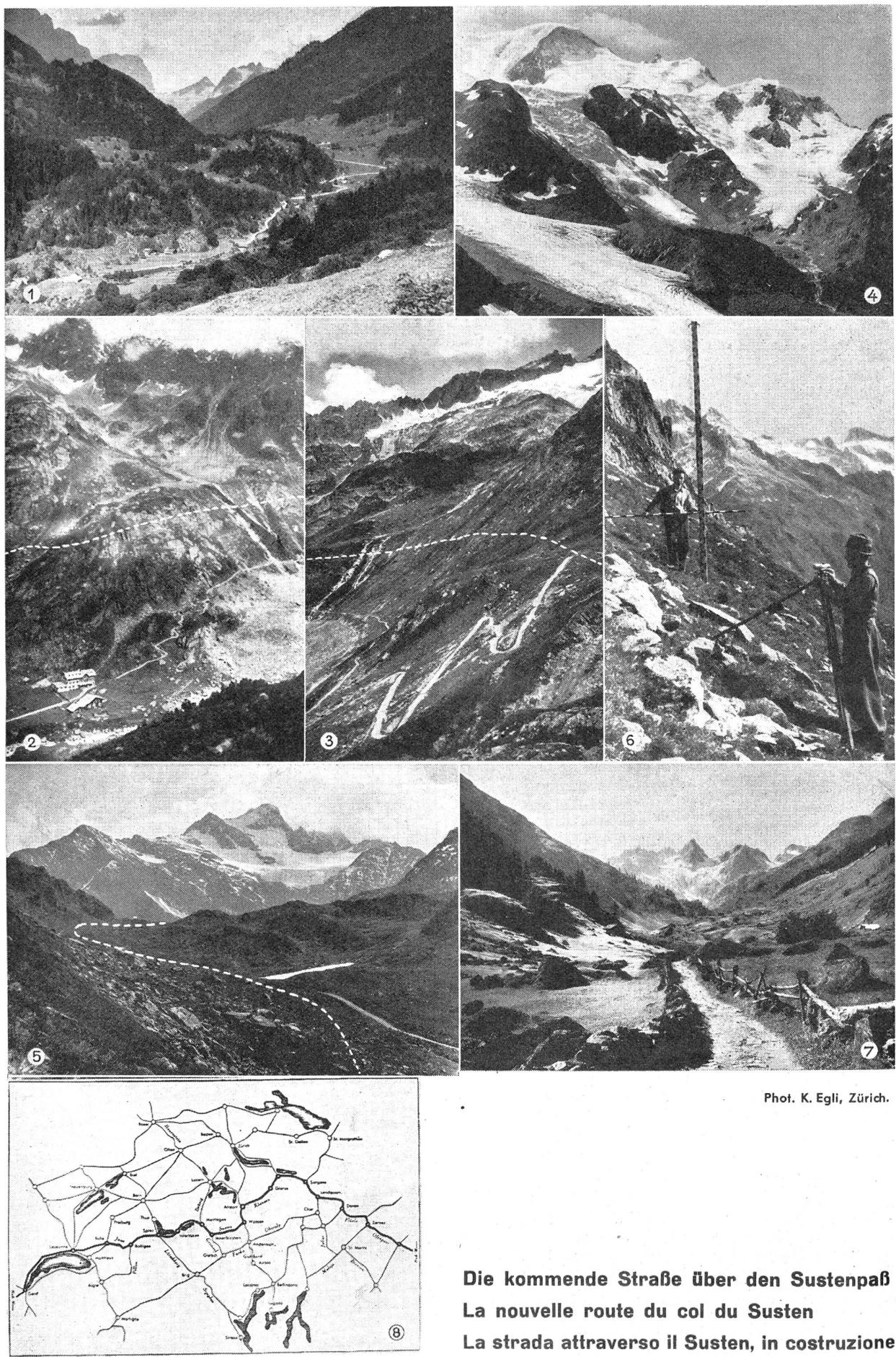
Comme on le voit, le problème de nos routes alpestres ne manque pas de sujets d'étude.

### La futura strada carrozzabile attraverso il passo del Susten. Un importante complemento per la nostra difesa nazionale

Il Consiglio federale col suo decreto del 26 febbraio 1937, concede un sussidio del 75 % su 11,6 milioni per il tratto bernoese della strada attraverso il Susten. Per il tragitto urano, Wassen al culmine preventivato 8 milioni e 700 mila, il sussidio federale si eleva al 90 %. Così verrà, infine, definitivamente realizzato, nel quadro del programma delle nostre strade alpine, un progetto che data da più di un secolo. Nel 1810 si era già giunti ad un accordo fra i Cantoni di Berna ed Uri inerentemente alla costruzione di questa strada, e nel 1811 i lavori si iniziarono d'ambro le parti del colle. Ma poi, per ragione della situazione politica incerta dell'epoca, i lavori cessarono. Solamente nel 1901 il progetto venne nuovamente di attualità. Il consigliere nazionale *Lohner* presentò una mozione in tal senso al Gran Consiglio bernoese avallata da più di 100 firme di membri del Consiglio convinti dell'importanza economica e militare della strada del Susten. Ciò malgrado non se ne fece nulla; medesima sorte ebbe, nel 1908, l'interpellanza del dottor *Michel* (Interlaken) al Gran Consiglio bernoese. Un progetto di messaggio dell'ispettore federale delle costruzioni pubbliche relativo al sussidio federale per la costruzione della strada e sua importanza militare, non fu mai trattato dai consigli legislativi avendo il Governo bernoese chiesto il ritiro del progetto. La conflagrazione mondiale e le questioni importantissime del dopo guerra rimise nuovamente il progetto fra cose morte. Nel 1928, nuovamente, un Comitato d'azione risollevò la questione. Nella primavera del 1931 un'assemblea popolare ad Interlaken domandò d'urgenza la costruzione della strada attraverso il Susten. *Coll' iniziativa delle strade alpine* riuscita nel 1934 sotto il patrocinio della Lega svizzera del turismo, anche la costruzione di questa rotabile venne compresa tra i progetti. La base legale per la continuazione della costruzione della strada la si è trovata nel decreto federale del 4 aprile 1935. Sul versante bernoese il progetto di costruzione era già portato a termine nel 1931 dal capo ingegnere *Walter*. Il tragitto ed il dettaglio per la sezione urana s'accomplì nel 1938 colla partecipazione cantonale alle spese di costruzione. Nell'autunno dello scorso anno si poté iniziare i lavori di costruzione d'ambio le parti, occupando, in media, 600 operai con un periodo di costruzione stimato a 5 anni contando su 200 giorni di lavoro annuo.

Un primo inizio nella costruzione di strade carrozzabili alpine, importantissime dal punto di vista militare, è dunque realizzato. La rotabile del Susten è la più importante via di comunicazione interna della quale il Paese sente la necessità. Una altra simile strada stimata di urgente necessità dalle autorità federali è la comunicazione Nord-Sud, praticabile durante tutto l'anno, tra i Cantoni di Glarona e Grigioni.

Il Cantone di Berna ne esige una che metta nella valle del Rodano. Dal passo della Grimsel bisogna contare 110 km in via d'aria fino alla prossima rotabile facente capo nella valle del Rodano. I progetti di costruzioni di strade alpine non mancano!



Phot. K. Egli, Zürich.

Die kommende Straße über den Sustenpaß  
 La nouvelle route du col du Susten  
 La strada attraverso il Susten, in costruzione

**Legenden zu nebenstehenden Bildern**

**1** Die Steilstufe bei Schwendi-Käppeli zwischen Nessental und Gadmen von Westen her gesehen. Nach dem neuen Projekt wird sich die kommende Fahrstraße etwa von der Höhe der ersten (untensten) Spitzkehre nach links um den Schlupfhubel (in der Bildmitte) herumziehen, währenddem das heutige Fahrsträßchen den Schlupfhubel nach rechts umgeht. Im Hintergrund links der Steilsturz des Titlis, darunter das Wendenjoch, anschließend nach rechts Grassen und Fünffingerstöcke.

La côte de Schwendi-Käppeli, entre Nessental et Gadmen, vue de l'ouest. Selon le nouveau projet, la route, à la hauteur de la première courbe, doit passer à gauche de la Schlupfhubel (au milieu, sur l'image), tandis que le chemin actuel l'évite par la droite. A l'arrière plan les parois abruptes du Titlis, au-dessous le Wendenjoch, enfin à la suite à droite les Grassen et Fünffingerstöcke.

La rampa presso Schwendi-Käppeli tra Nessental e Gadmen veduta da ovest. Secondo il nuovo progetto, la futura strada passerà, presso a poco, all'altezza della prima curva a valle verso sinistra della collina di Schlupf (nel centro della fotografia) mentre che la piccola strada esistente passa a destra di questa collina. Nel fondo, a sinistra, la parete del Titlis, più in basso il Wendenjoch, a destra il Grassen ed i Fünffingerstöcke.

**2** Blick vom Seeboden auf das Hotel Steingletscher und die Fünffingerstöcke. Die punktierte Linie gibt die ungefähre Trassenführung der neuen Fahrstraße in diesem Teilstück an.

Vue du Seeboden sur l'Hôtel Steingletscher et les Fünffingerstöcke. La ligne pointillée donne le tracé approximatif de la nouvelle route dans ce secteur de terrain.

Veduta da Seeboden sull'albergo Steingletscher ed i Fünffingerstöcke. La linea punteggiata indica presso a poco il tracciato della nuova strada in questo settore.

**3** Blick vom Pt. 2220 am Nordwestgrat der Sustenspitze auf die Stuhlwang, die letzte Teilstufe von Westen her gegen die Sustenpaßhöhe. Während das jetzige Sträßchen hier die Hauptsteigung in 6 Spitzkehren überwindet, wird die neue Fahrstraße die Höhe in einem Zug gewinnen und erst nahe dem Hochplateau eine Wendeplatte aufweisen, welche das Trasse gegen Norden abbiegt.

Vue du point 2220 de l'arête nord-ouest de la Sustenspitze, sur les dernières pentes de Stuhlwang conduisant au sommet du col côté ouest. Tandis que le chemin actuel les gravit en 6 courbes, la nouvelle route y grimpera d'un trait et ce n'est guère qu'à proximité du plateau supérieur qu'elle amorcera un tournant qui la dirigera vers le nord.

Veduta dal punto 2220 sul versante Nord-Ovest del Sustenspitze e sull'ultimo tratto ovest, verso il culmine. Mentre che la strada attuale supera il dislivello principale con 6 curve, la strada nuova giungerà al culmine in un sol tratto, solamente in vicinanza dell'alto piano una piattaforma devia il tragitto verso nord.

**4** Von der Stuhlwang bietet sich dem Reisenden ein imposanter Blick gegen Süden auf das Gwächtenhorn (links), hinterer Tierberg (Mitte) und vorderer Tierberg (rechts), sowie die von ihnen herabliegenden Steingletscher (links) und Steinlimmigletscher (rechts). (Gwächtenhorn 3428 m, hint. Tierberg 3343 m, vord. Tierberg 3091 m.)

De Stuhlwang une vue imposante s'offre au regard du touriste au sud sur le Gwächtenhorn (3428 m) (à gauche), sur le Hinterer Tierberg (3343 m) (au milieu) et le Vorderer Tierberg (3091 m) (à droite), de même que sur le Steingletscher (à gauche) et le Steinlimmigletscher (à droite).

Dalla Stuhlwang il viaggiatore avrà una vista imponente verso il sud del Gwächtenhorn (a sinistra), al centro ed a destra il Tierberg, come sullo «Steingletscher» (sinistra) e lo Steinlimmigletscher (destra). (Gwächtenhorn 3428 m, Tierberg 3343 m e Tierberg fronte 3091 m.)

**5** Kurz vor der Höhe des Sustenpasses müssen für die neue Straße noch zwei Schleifen gegen Norden hin mit Wendeplatten eingelegt werden, um einem unangenehmen Steinrutschgebiet auszuweichen. Im Hintergrund der Fleckistock.

Peu avant le sommet du col la nouvelle route doit effectuer deux courbes contre le nord pour éviter une région exposée aux chutes de pierres. A l'arrière plan le Fleckistock.

Immediatamente prima del culmine, la nuova strada si dirige verso nord ripetutamente con piattaforme girevoli per evitare un framamento di sassi continuo. Nel fondo il Fleckistock.

**6** Ingenieurgruppe beim Abstecken des Straßentrasses auf der Ostseite des Sustenpasses. Im Hintergrund Wichenplankstock (2976 m, links) und Klein-Spannort (3149 m, rechts).

Groupe d'ingénieurs pendant le piquetage de la route sur le versant Est du col. A l'arrière plan le Wichenplankstock (2976 m) (à gauche) et le Klein-Spannort (3149) (à droite).

Un gruppo d'ingegneri occupati al tracciato della nuova strada est del colle. In fondo il Wichenplankstock (2976 m, sinistra) e Klein-Spannort (3149 m, a destra).

**7** Der östliche Teil des Meientales gegen Westen zu. Im Hintergrund die Fünffingerstöcke.

La partie Est du Meiental en direction de l'ouest. A l'arrière plan les Fünffingerstöcke.

Il settore est del Meiental verso Ovest. Nel fondo i Fünffingerstöcke.

**8** Uebersichtskarte über das Einzugsgebiet einer Sustenpaß-Fahrstraße, die wie keine zweite geeignet ist, verkehrspolitisch und militärisch eine führende Rolle zu übernehmen. Durch sie wird eine neue West-Ostroute durch die Schweiz von Genf nach dem Münsterthal erschlossen werden, die eine Länge von 554 Kilometern besitzt.

Carte d'ensemble du terrain emprunté par la route du col du Susten. Comme pas une, cette dernière sera appelée à jouer un rôle important tant au point de vue du trafic qu'au point de vue militaire. Grâce à elle, une nouvelle voie de communication ouest-est sera créée à travers la Suisse, de Genève à la vallée de Münster, sur une longueur de 554 kilomètres.

La carta panoramica del tragitto della strada del Susten, strada che come nessun'altra rappresenta una si grande importanza militare ed interesse turistico. È una strada che costituirà una nuova via di comunicazione da Ovest ad Est attraverso la Svizzera, da Ginevra nella valle del Münster con una tratta di 554 chilometri.

## Aufgaben für Unteroffiziere in der Gruppenführung

### Lösungsvorschlag der Aufgabe Nr. 9

(Siehe Nr. 7 des «Schweizer Soldat» vom 1. Dez. 1938.)

#### Lösung von Kpl. Stettler Rob., Geb. Fü. Kp. III/37, Gofau (St. G.), Mitglied des UOV Gofau.

a) *Entschluß*. Mit den mir unterstehenden 2 Mg. beziehe ich Stellung in den beiden Haustruinen A und B und weise den 2 Gewehren folgende getrennte Aufgaben zu:

*Gewehr 1* hat einen Gegner, der evtl. vom Waldrand K aus unsern Angriff stören will, mit Störungsfeuer niederzuhalten und wenn notwendig Gewehr 2 bei seiner Aufgabe zu unterstützen.

*Gewehr 2* soll einen evtl. von dort aus geführten Gegenstoß zerschlagen.

b) *Begründung*. Ich wähle die beiden Haustruinen als Stellungen, weil sie mir folgende Vorteile bieten: Beinahe gedecktes Instellungsgen, ebenso beinahe gedeckter Munitionsschub, stetige Augenverbindung mit der eigenen J., ungefährdetes Ueberschießen der eigenen J., gute Wirkungsmöglichkeit in die Breite, günstige Deckung gegen Sicht und wahrscheinlich auch gegen Gewehr- und Mg.-Feuer.

Da aber die Objekte aus der Ferne gut sichtbar sind und ich damit rechnen muß, daß unsere Stellungen beim Feuern erkannt werden, nehme ich, um die Treffmöglichkeit des fei. Feuers herabzusetzen, die beiden Mg. nicht in die gleiche Ruine, trotzdem dadurch eine einheitliche Feuerleitung wesentlich erschwert wird. Ferner lasse ich für beide Gewehre Wechselstellungen vorbereiten, denn die Ruinen bieten, wenn einmal unsere Anwesenheit festgestellt, der fei. Art. und MW ein zu gutes Ziel.

Die Aufgabenzuteilung in Waldrand und Vorgelände, anstatt in Abschnitt links und Abschnitt rechts, erfolgt aus nachstehenden Erwägungen heraus:

1. Die Anwesenheit eines zweiten Mg. möglichst lange zu vertuschen, falls unsere J. anfangs nur auf leichtern Widerstand stoßen sollte.

2. Erhielten die beiden Gewehre den Abschnitt links bzw. rechts zugeteilt, so würden sie bei einem evtl. Gegenstoß ihre Aufmerksamkeit nur noch diesem zuwenden und die vom Wald aus den Vorstoß unterstützenden automatischen Waffen, mit deren Vorhandensein sicher zu rechnen ist, könnten ungestört wirken.

Das will aber nicht heißen, daß jedes einzelne Gewehr starr an die erteilte Aufgabe gebunden ist. Je nach der Entwicklung der fei. Abwehr kann eines zur Unterstützung des andern eingesetzt werden. Ich bleibe bei Gewehr 1, und falls Gewehr 2 den Gegenstoß nicht zu halten vermag, so unterstütze ich es mit Mg. 1. Sollte dagegen das fei. Feuer aus dem Wald vor dem evtl. Gegenstoß zu stark werden, so setze ich ebenfalls durch Vermittlung des Verbindungsmannes Gewehr 2 auf diesen ein.

Sofort nach der Orientierung durch den Kp.Kdt. beauftrage ich die Ord., mir den Halbzug (ohne Pferde und Karren) von M heranzuholen. Ich selbst messe in der Zwischenzeit die Entfernung zwischen Ruine B und südöstl. Waldrand K. Bei Ankunft nehme ich den Halbzug in Empfang und lasse ca. 20 Meter vor der Wegbiegung bei B (vor dem ungedeckten Wegstück) anhalten. Während ich die beiden Gewehrchefs durch das offene Geländestück über unsere und speziell die jedem einzelnen zugesetzte Aufgabe orientiere, lasse ich den Halbzug das offene Wegstück im Einzelsprung zurücklegen.