Zeitschrift: Zürcher Illustrierte

Band: 8 (1932)

Heft: 47

Artikel: Seit 30 Jahren keine neue Alpenstrasse!

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-756626

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: 28.11.2025

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

Seit 30 Jahren keinre neue Alpenstraße!

In diesen Tagen ist den Bundesbehörden und den Regierungen der Kantone Bern und Uri vom Aktionskomitee für den Bau der Sustenstraße eine Denkschrift, den ganzen umfangreichen Fragenkomplex des uralten Projekts betreffend, überreicht worden. Damit ist der Plan des Ausbaus des Sustenpasses zu einer durchgehenden, modernen Autostraße in ein neues Stadium getreten.

Am Nordfuß der Thierberge, der Sustenhörner und des Stücklistockes und entlang den südlichen schroffen Abstürzen der Gadmerflüh und den steilen Ausläufern des Titlis und der Spannörter verläuft in westöstlicher Richtung der Sustenpaß, das bernische Haslital mit dem urneri-schen Reußtal verbindend. Das Dorf Innertkirchen ist westlicher Ausgangspunkt des Uebergangs. Von da führt er durchs Nessen- und Gadmertal und über die Steinalp zur 2262 Meter hoch gelegenen Paßhöhe und steigt dann über die Gafernalp und das Meiental hinab ins urnerische Wassen. Innertkirchen liegt 631 Meter, Wassen 918 Meter über Meer. Zwischen beiden Orten mißt die Entfernung 48 Kilometer. Von den west-östlich verlaufenden Alpenübergängen kann der Susten als der zentralst gelegene

Dieser Uebergang vom Tal der Aare ins Tal der Reuß ist uralt und hat seine Geschichte. Daß er schon in altersgrauer Vorzeit zum Warentransport benutzt wurde, darauf hin deutet sein Name, denn unter dem Worte «Sust» muß ein Begriff für ein Gelaß oder einen Ort zur Niederlage von Waren verstanden werden. Aufzeichnungen und Ueberlieferungen über bedeutende historische Ereignisse im Zusammenhang mit dem Paß bis zur Wende des 18. und 19. Jahrhunderts existieren kaum. Einzig am Eingang zum Meiental ob Wassen zeugen Ueberreste der alten Meienschanze von einstigem kriegerischem Geschehen am Sustenpaß. Dieses in den Villmerger Religionskriegen erstellte Sperrwerk diente den Urnern zum Schutze gegen Bern. Zu der Zeit, da die Schweiz der Tummelplatz fremder Heere war, im August 1799 überschritt der französische General Loison mit einer Brigade von Stans herkommend den Joch- und Sustenpaß, um den Oesterreichern, die das Reußtal besetzt hielten, in den Rücken zu fallen. Auch in den nachfolgenden Gefechten zwischen Russen und Franzosen wurde der Paß mehrmals von französischen Truppen begangen. Dabei sind auch Wegkorrekturen vorgenommen worden.

Mit der Einverleibung des Wallis in die französische Republik sah sich Bern infolge des Zolles an der Grimsel gezwungen, über den Susten nach dem Gotthard einen gangbaren Weg für seinen Transithandel mit dem Piemont und der Lombardei zu suden. Laut Staatsverwaltungsbericht für 1814—1830 des Kantons Bern betrug der Gesamtkostenaufwand für den Bau der Straße rund 220000 Fr. Damit war aber der Paß bei weitem nicht mustergültig fahrbar instand gesetzt, vielmehr wurden die Arbeiten vor dem Abschluß wegen den Schwierigkeiten des Terrains abgebrochen. Seit vor dem Austinus wegen der Journelingstereit uns er Fransis augentueln. Seit dieser Zeit bis 1901 hat sich nichts Wesentliches das Sustenstraßenprojekt betreffend mehr ereignet. In diesem Jahre trat Nationalrat Lohner mit seiner Sustenstraße-Motion vor den bernischen Großen Rat. Diese Motion war von über 100 Mitgliedern des Rates unterzeichnet, die von der wirtschaftlichen und militärischen Bedeutung der Sustenstraße überzeugt waren. Dennoch wurde die Angelegenheit aufs Eis gelegt und erst 1908 durch eine Interpellation Michel und 34 Mitunterzeichnete wieder ausgegraben. Ein Botschaftsentwurf des eidgenössischen Oberbauinspektorats, das sich des Bundesbeitrages und der militärischen Bedeutung der Straße wegen mit dem



So baut Frankreichl Das is ein Teilstück der neuerbauten, soeben eröffneten Autostraße den Montvernier im Arc-Tal in Savoyen. An Stelle eines milbamen 2-3 Meter betreit Sumpylade mit stellennen Darftals 30 /3/, Steigung ist her eine beutem 4-4-6 Meter betreit kunnst 1900 Meter betreit Sumpylade mit stellennen son stellen und so viel ein auf unser einzigens külnne Khern und Haramatent von 20-25 Meter Höhe. Wir in der Schweiz bilden uns so viel ein auf unser einzigens külnne Khern und Haramatelkurven der Gorthard-, der Klausen- und der Grimseltraße. Wie unser Bild zeigt, baut man auch andersvon moderne Autostraßen im Gebtige. Und wohlverstanden, hier handelt es sich keinenwege um eine internationale Durchangstraße, sondern blöß um die Verbindung eines kleinen Dörfchens im Tal mit zwei winnigen Stellungen im Gebtige.



Projekt befaßte, gelangte nie auf den Tisch der eidgenössischen Räte, weil die bernische Regierung um Zurücklegung der Sache ersucht hatte. So verstaubte die Interpellation trotz mehrfachen Versuchen, Interesse für das Projekt zu wecken, bis 1928 ein Aktionskomitee den Plan neu aufgriff und im Frühling 1931 eine Volksversammlung in Interlaken die Ausführung des Projektes dringend forderte.

Ein Blick auf die Landkarte zeigt, daß dieser in der Längs-Ein Blick auf die Landkarte zeigt, das dieser in der Langs-achse unserse Landes verlaufende Paß wie kein zweiter ge-eignet ist, verkehrspolitisch eine führende Rolle zu übernehmen. Nach der Meinung kompetenter Sachverständiger übertrifft er selbst die weiter nach Süden vorgeschobene Transversallinie, seibst die weiter nam Suden vorgessiobene Fransversalinie, darum, weil diese vom Genfersee aufwärts das stark ausge-sprochene Knie bei Martigny und das sehr lange Haupttal der Rhone bis zur Furka überwinden muß, um dann via Oberalp in das Vorderrheintal und an die Ostgrenze auszumünden Auch ist das Einzugsgebiet des Sustens über Genfersee-Jaun, Pillon und Pontarlier-Delle-Bern und Basel-Emmental ein viel ausgedehnteres. Nach Osten sodann strahlt der Susten nach dem Gotthard-Tessin-Italien oder Graubünden-Tirol, nach dem Klausen, der Ostschweiz und Deutschland aus. Dabei ist tig, festzustellen, daß ohne eine Susten-Automobilstraße auch



Sollen wir die Sustenstraße bauen? Teiltrück der Susrensser bei der Gefantigzahlenten Meisend, dert kompter und ehr Paßbilde. Im Hintergrund des Wasserhorn und der Murmelplantzode. Auf der Umreneite von Wassen bis zur Paßbilde ist die Susrengd nur
ein Saunweg und mit Fuhrwerken nicht befahrbar. Auf der Berneneite ist die Route bereits beser ausgebeit bis Gadmen (1/20) Meetr über Meer) verkehrt hier im Sommer regelmißig ein 6-7plätziges Potauto. Von Gadmen bis Steinalp (1/80 m) ist der Pß mit
eightem Fuhrwerk befahrbar. Im Wintere wird der Hg zuwellen von Sklafteren gemacht, jedoch bei wärmerer Weterlages beteil an verleigtem Fuhrwerk befahrbar. Im Wintere wird der Hg zuwellen von Sklafteren gemacht, jedoch bei wärmerer Weterlages beteil an verschiedenen Stellen ernste Lawinengefahr

dem Klausenpaß für immer nur lokale Bedeutung zukommt. Erst durch eine erstklassige Autostraße über den Susten würde diese west-östliche Verbindung ihre internationale Bedeutung



Die Sustenpaßhöhe (2262 m über Meer) mit Blick gegen den Fleckistock

erhalten. Nicht zu vergessen ist der Umstand, daß der Sustenpaß zufolge seiner sonnigen Lage im Frühjahr zwei bis drei Wochen früher als beispielsweise die Grimsel eröffnet werden kann. Das würde saisonverlängernd

Es gibt mehrere andere gute Gründe für den Bau die-ser Sustenstraße. Es wäre beispielsweise produktive Notstandsarbeit in dieser schlimmen Zeit der Krise auf jeglichem Gebiet. Mit dem Bau der Sustenstraße würde aktive Bergbauernhilfe im besten Sinne des Wortes ge stet. Das Gadmen- und das Meiental bedürfen der Hilfe dringend. Auch vom Gesichtspunkt der Landesverteidigung aus kann der Bau nur befürwortet werden.

Seit 30 Jahren ist in der Schweiz keine bedeutende Bergstraße mehr gebaut worden. Das gibt zu denken. Alle Länder um uns her haben weit vortrefflichere Straßen in den Bergen. — Man vergleiche die Straßen in den italienischen Alpen oder in Savoyen mit unsern Gebirgsstraßen und es wird einem sofort klar, daß die Schweiz in vielen Fällen nicht ohne Grund umfahren wird.

Der Kostenvoranschlag zeigt, daß nach den neuesten genauen Berechnungen der Ausbau des Sustenpasses zur

mustergültigen, bequemen Automobildurchgangsstraße rund 12 Millionen Franken kosten würde. Uns will scheinen, volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch rechtsulentell, volkswirtsdiarten und verkenspolitisch rent-fertigt sich diese Ausgabe durchaus, und darum ist der vom Berner Oberland tatkräftig geführten Aktion zum Bau der Straße ein voller Erfolg zu wünschen.