

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: 16.01.2026

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

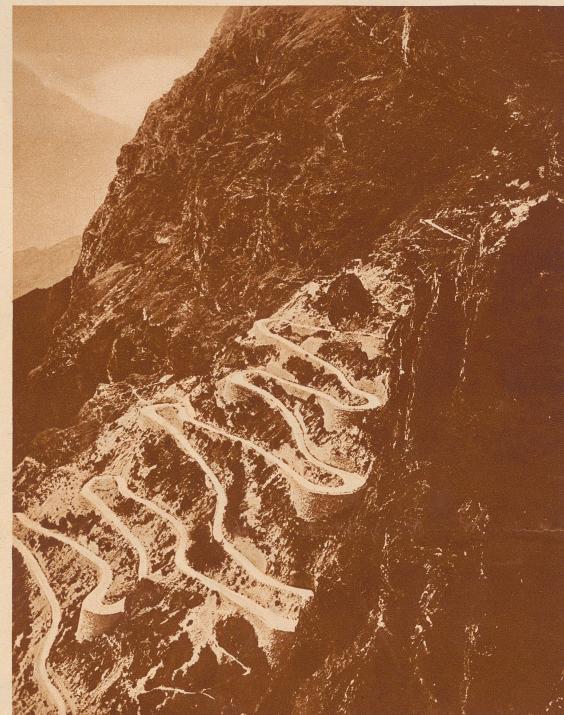
Seit 30 Jahren keine neue Alpenstraße!

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 des südlichen schroffen Abzweigen der Gadmerflüe und den steilen Ausläufern des Titlis und der Spannäute verläuft in west-östlicher Richtung der Sustenpaß, das bernische Hasital mit dem umerischen Reuftal verbindend. Das Dorf Innerkirchen ist westlicher Ausgangspunkt des Ueberganges. Von da führt er durch Nesseln- und Gadmental und über die Steinalp zur 2262 Meter hoch gelegenen Paßhöhe und steigt dann über die Gafernalp und das Meiental hinab ins umerische Wassen. Innerkirchen 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 bezeichnet werden.

Dieser Uebergang vom Tal der Aare ins Tal der Reuß ist uralt und hat seine Geschichte. Daß er schon in altergrauer Vorzeit zum Warentransport benutzt wurde, darauf hin deuter sein Name, denn unter dem Worte «Sust» muß ein Begriff für einen Pfad oder einer 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 Überreste der alten Meisenchanze von einstigen kriegerischen Geschehen am Sustenpaß. Dieses in den Villmerger Religionskriegen erstellte Sperrwerk diente den Uernern zum Schutze gegen Bern. Zu der Zeit, da die Schweiz der Tummelplatz fremder Häre war, im August 1799 überschritt der französische General Loison mit einer Brigade von Stans herkommend den Jodi- und Sustenpaß, um den Österreichern, die das Reuftal 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 Transitandel mit dem Piemont und der Lombardie zu suchen. Laut Staatsvertragsschrift für 1814–1830 des Kantons Bern betrug der Gesamtkostenaufwand für den Bau der Straße rund 220 000 Fr. Damit war aber der Paß bei weitem nicht fertig, es fehlten noch die ersten 10 Kilometer, die erst 1851 vor dem Abschluß der Schweizergegen des Terrains abgeschritten. Seit dieser Zeit bis 1901 hat sich nichts Wesentliches das Sustenstrasseprojekt 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 als Feigheit und erst 1908 durch eine Interpellation Michel und 34 Mitunterzeichnete wieder ausgespielen. Ein Botschaftsentwurf des eidgenössischen Oberbauministeriums, das sich des Bundesbeitrages und der militärischen Bedeutung der Straße wegen mit dem



So baut Frankreich! Das ist ein Teilstück der neuerrichteten Autostraße Montvernier im Arc-Tal in Savoyen. An Stelle eines mühsamen 2-3 Meter breiten Saumpfades mit stellenweise mehr als 30% Steigung ist hier eine bequeme 4-6 Meter breite Autostraße mit einer Maximalsteigung von 10% gebaut worden. Die Linienführung erforderte die Errichtung von Steinen und Holz. Von der Sustenstrasse bis zum Schweiz bilden uns so viel ein auf unsere «einzigsten» kleinen Kehlen und Haarmädelarven, den Gotthard-, den Klausen- und der Grimselstrasse. Wie unser Bild zeigt, baut man auch modernste moderne Autostrasse im Gebirge. Und wohlbestanden, hier handelt es sich keineswegs um eine internationale Durchgangsstraße, sondern bloß um die Verbindung eines kleinen Dörfchens im Tal mit zwei winzigen Siedlungen im Gebirge



Sollen wir die Sustenstraße bauen? Teilstück des Sustenpasses bei der Gaferalp, zuhinterst im Meiental, drei Kilometer vor der Paßhöhe. Im Hintergrund das Wasserhorn und der Marmelsteinstock. Auf der Urnerseite von Wassen bis zur Paßhöhe ist der Sustenpaß nur ein Saumweg und mit Fuhrwerken nicht befahrbar. Auf der Berner Seite ist die Route bereits besser ausgebaut. Von Innerkirchen bis Gadmen (1200 Meter über Meer) verkehrt hier im Sommer regelmäßig ein 6-7plätziges Postauto. Von Gadmen bis Steinalp (1860 m) ist der Paß mit leichtem Fuhrwerk befahrbar. Im Winter wird der Paß zuweilen von Skifahrern gemacht, jedoch bei warmerer Wetterlage besteht 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 Fleckstock

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

Es gibt mehrere andere gute Gründe für den Bau dieser Sustenstrasse. Es wäre beispielsweise produktive Notstandsarbeit in dieser schlimmen Zeit der Krise auf jedem Gebiet. Mit dem Bau der Sustenstrasse würde aktive Bergbauernhilfe im besten Sinne des Wortes geleistet. Das Gadmen- und das Meiental bedürfen der Hilfe sehr 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 vorreißende Straßen in den Bergen. — Man vergleiche die Straßen in den italienischen Alpen oder in Savoyen mit unserm 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 Automobilbildungsgangstrasse rund 12 Millionen Franken kosten würde. Uns will scheinen, volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch rechtfertigt sich diese Ausgabe durchaus, und darum ist der vom Berner Oberland tatkräftig geführten Aktion zum Bau der Straße ein voller Erfolg zu wünschen.