

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 Stücklistodkes und entlang den südlichen schroffen Abstürzen der Gadmerflüh und den steilen Ausläufern des Tils und der Spannörter verläuft in west-östlicher Richtung der Sustenpaß, das bernische Haslital mit dem umerischen Reußtal verbindend. Das Dorf Innertkirchen ist westlicher Ausgangspunkt des Uebergangs. Von da führt er durch Nessen- und Gadmerthal und über die Steinalp zur 2262 Meter hoch gelegenen Paßhöhe und steigt dann über die Gafernalp und das Meiental hinab ins umerische Wassen. Innertkirchen liegt 631 Meter, Wassen 918 Meter über Meer. Zwischen beiden Orten mißt die Entfernung 48 Kilometer. Von den west-südlich verlaufenden Alpenübergängen kann der Susten als der zentralste gelegene bezeichnet werden.

Dieser Uebergang vom Tal der Aare ins Tal der Reuß ist uralte 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 Gefäß 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 umerischen zum Schutz gegen Bern. Zu der Zeit, da die Schweiz der Tümmelplatz fremder Heere war, im August 1799 überschritt der französische General Lemoine 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 Zolls an der Gränze gezwungen, über den Susten nach dem Gotthard einen gangbaren Weg für seinen Transithandel mit dem Piemont und der Lombardei zu suchen. Laut Staatsverwaltungsbericht für 1814–1830 des Kantons Bern betrug der Gesamtaufwand für den Bau der Straße rund 220 000 Fr. Damit war aber der Paß bei weitem nicht mustergültig fahrbar in stand gesetzt, vielmehr wurden die Arbeiten vor dem Abschluß wegen den Schwierigkeiten des Terrains abgebrochen. Seit dieser Zeit bis 1901 hat sich nichts Wesentliches am 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 Mitunterzeichneter wieder ausgearbeitet. Ein Botschaftsentwurf des eidgenössischen Oberbauinspektors, das sich des Bundesbeitrages und der militärischen Bedeutung der Straße wegen mit dem



So baut Frankreich!

Das ist ein Teilstück der neuerbauten, soeben eröffneten Autostraße von Pontamafrey bei St. Jean de Maurienne nach dem kleinen Dörfchen Montvernier im Arc-Tal in Savoyen. An Stelle eines mühsamen 2–3 Meter breiten Saumpfadcs 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 in den Kurven die Erstellung von Stützmauern von 20–25 Meter Höhe. Wir in der Schweiz bilden uns so viel ein auf unsere «einzigsten» kühnen Kehren und Haarnadelkurven der Gotthard-, der Klausen- und der Grimselstraße. Wie unser Bild zeigt, baut man auch anderswo moderne Autostraßen im Gebirge. Und wohlverstanden, hier handelt es sich keineswegs um eine internationale Durchgangstraße, sondern bloß um die Verbindung eines kleinen Dörfchens im Tal mit zwei winzigen Siedlungen im Gebirge.

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 Längsachse unseres Landes verlaufende Paß wie kein zweiter geeignet ist, verkehrspolitisch eine führende Rolle zu übernehmen. Nach der Meinung kompetenter Sachverständiger übertrifft er selbst die weiter nach Süden vorgeschobene Transversallinie, darum, weil diese vom Genfersee aufwärts das stark ausgesprochene Knie bei Martigny und das sehr lange Haupttal der Rhone bis zur Furka überwinden muß, um dann via Oberalp in das Vorderthierental und an die Ostgrenze auszumünden. Auch ist das Einzugsgebiet des Sustens über Genfersee-Jean-Pirol 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 wichtig, festzustellen, daß ohne eine Susten-Automobilstraße auch



Sollen wir die Sustenstraße bauen?

Teilstück des Sustenpasses bei der Gafernalp, zuhinterst im Meiental, drei Kilometer vor der Paßhöhe. Im Hintergrund das Wasserschorn und der Murnalpstock. Auf der Unterseite von Wassen bis zur Paßhöhe ist der Sustenpaß nur ein Saumpfad und mit Fuhrwerken nicht befahrbar. Auf der Bernenseite ist die Route bereits besser ausgebaut. Von Innertkirchen bis Gadenen (1200 Meter über Meer) verkehrt hier im Sommer regelmäßig ein 6–7plätziges Postauto. Von Gadenen bis Steinalp (1860 m) ist der Paß mit leichtem Fuhrwerk befahrbar. Im Winter wird der Paß zuweilen von Skifahrern gemacht, jedoch bei wärmerer Wetterlage besteht an verschiedenen Stellen ernste Lawengefahr.

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 wirken.

Es gibt mehrere andere gute Gründe für den Bau dieser Sustenstraße. Es wäre beispielsweise produktive Notstandsarbeit in dieser schlimmen Zeit der Krise auf jeglichem Gebiet. Mit dem Bau der Sustenstraße würde aktive Bergbauhilfe im besten Sinne des Wortes geleistet. Das Gadenen- 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 vortrefflichere Straßen in den Bergen. — Man vergleiche die Straßen des 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



Der Sustenpaß zwischen Gadenen und Steinalp, im Hintergrund die Sustenhörner

mustergültigen, bequemen Automobil-Durchgangstraße rund 12 Millionen Franken kosten würde. Uns will scheinen, volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch rechtfertigt sich diese Ausgabe durchaus, und Aktion ist der vom Berner Oberland tatkräftig geführten Aktion zum Bau der Straße ein voller Erfolg zu wünschen.

