

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1946)

Heft: 7

Artikel: Bergsteigerschulen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-775588>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 27.12.2024

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

Die Sustenstraße als technisches Meisterwerk

Wenn im Hochsommer dieses Jahres die Sustenstraße zwischen Innertkirchen und Wassen dem durchgehenden Verkehr geöffnet wird, erfährt das schweizerische Straßennetz eine Bereicherung um einen seiner glanzvollsten Abschnitte. Und dies gilt nicht nur von der unbeschreiblichen Pracht der Landschaft, die der neue Paß erschließt. Es gilt auch von der technischen Meisterleistung, die in ihm verkörpert ist. Doch hält es schwer, in kurzen Worten zu beschreiben, worin denn eigentlich diese Meisterschaft beschlossen ist. Es ist um so schwieriger, als sich gerade die wichtigsten Leistungen des modernen Straßenbaues und gerade die größten Fortschritte hinter einer Selbstverständlichkeit der Straßenanlage verbergen, die den Benutzer kaum mehr den Scharfsinn ahnen läßt, den der Bau der Straße gekostet hat. Wie viele der Tausende von Sustenfahrern werden sich der unerhörten Trassierungskunst bewußt werden, die hier am Werke war? Ist es nicht großartig, wie die Straße gleich von Wassen aus den Weg durch die unheimliche Schlucht der Meienreufß findet, um nach einer grandiosen Folge von Tunnels, kühnen Brücken, Wendeplatten und Lehnpartien hoch am Rand des Abgrundes schließlich in das langgestreckte Meiental einzumünden? Ist es nicht ein raffinierter Kunstgriff des projektierenden Ingenieurs, die Straße statt im flachen Grund des Tales hoch an dessen Flanken weiterzuführen, wo die Lawinen ungehindert über sie zu Tal fahren können, ohne sie unter ihren ungeheuren Schneemassen für Monate zu begraben, wie es sonst so leicht der Fall wäre? Zeugt es nicht von höchstem Geschick der Fachleute, wie sie sowohl auf der Urner als auch auf der Berner Seite die Steilstufen der Täler in wenigen weit ausholenden Schleifen überwandern, um dem Automobilisten die Passierung endloser Kehrentreppen zu ersparen, wie sie an andern Pässen üblich sind? Wer gibt sich davon Rechenschaft, wieviel Mühe es gekostet hat, die Zahl der Tunnels auf ein Mindestmaß herabzusetzen, um dem Benutzer der Straße die Aussicht so wenig wie möglich zu verlegen? Verrät sich schon in den großen Linien der Straßenführung, wie sehr am Susten alle Erkenntnisse moderner Straßenbaukunst Anwendung fanden, so begrüßt es der Autofahrer wohl noch mehr, daß der neue Gebirgsübergang verkehrstechnisch völlig auf die Bedürfnisse des Motorfahrzeugs hin angelegt wurde. Dafür zeugt einmal die durchgehende Fahrbahnbreite von sechs Metern, die den Sustenfahrer aller Sorgen vor Kreuzungen und Überholungen enthebt und ihm, auch wenn er der Bergstrecken ungewohnt ist, selbst in den exponiertesten Abschnitten das Gefühl völliger Sicherheit verleiht. Aber auch die auf weite Strecken völlig gleichmäßige Steigung, die überdies normalerweise nur 8 Prozent beträgt und 9,2 Prozent nie übersteigt, beweist die liebevolle Rücksicht auf den Autofahrer, dem eine Paßfahrt mit

einem Minimum von Schaltmanövern zum doppelten Genusse wird. Schlechthin großartig aber sind die Wendeplatten ausgebaut, jene Kehren, wo die Straße am Steilhang ihre Richtung wechselt und sich mehrmals an den äußersten Rand der Felswand hinausschwingt, gleich als wollte sie ihren Benutzer mit einer kreisenden Armbewegung auf die Herrlichkeit der Landschaft hinweisen, die zu seinen Füßen sich ausbreitet. Eine Erweiterung der Fahrbahn bis auf neunehalb Meter macht sogar an diesen Stellen das Kreuzen zweier Cars zum Manöver ohne jegliche Gefährdung.

Soll man über diesen wichtigsten verkehrstechnischen Eigenschaften der wundervollen Straße die scheinbaren Kleinigkeiten vergessen? Des Aufzählens ist kein Ende. Man muß das breite Profil der Tunnels erwähnen, das das Kreuzen auch hier zu einem gefahrlosen Vorgang macht, muß an die Scheuerleisten erinnern, die die Berührung der Felswand durch den Wagen verunmöglichen. Vor allem aber dürfen die kunstvoll gebogenen Brücken nicht vergessen werden, deren Fahrbahn sich flüssig in die Kurven der beidseitigen Zufahrten einfügt. In wundervoller, genußreicher Fahrt gelangt der Automobilist auf die Paßhöhe, wo der Scheiteltunnel auf 2200 Meter ü. M. die letzte Felsbarriere zwischen Bern und Uri durchbricht. Achtundzwanzig Kilometer sind es von Innertkirchen bis hierher, wobei fast wie im Fluge ein Höhenunterschied von 1600 Metern bezwungen wird; achtzehn Kilometer sind es von hier bis hinab nach Wassen, wo ein Abstieg um 1300 Meter in ebenso sorgloser Fahrt voller landschaftlicher Eindrücke durchgemessen wird. Doch kein Automobilist wird seinen Weg über diese grandiose neue Gebirgsstraße nehmen, ohne seinen Wagen von Zeit zu Zeit auf einem der prächtigen Parkplätze abzustellen, die ihn erwarten, um ihn immer wieder für eine Viertelstunde an die Brüstungsmauer der Straße hinaustreten und ergriffen die Eindrücke in sich aufnehmen zu lassen, die von allen Seiten auf ihn eindringen. Dann wird er vielleicht auch plötzlich inne, in wie geschickter Weise das alte Sustensträßchen aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts in die Planung der neuen Straße einbezogen wurde. Auf einmal wird ihm klar, warum er kilometerweit kaum einem Wanderer zu Fuß begegnete. Dort tief unten sieht er sie, die den Susten auf Schusters Rappen bezwingen, im Waldesschatten dahinwandern, ungestört durch das Brummen der Motoren und ihrerseits beruhigt, weil sie den flinken Autos nicht im Wege sind. Und vielleicht gewinnt er gerade im Anblick dieser menschlichen Gestalten das Gefühl und Maß dafür, wie feinsinnig sich das Menschenwerk der Sustenstraße in das großartige Bild der Bergwelt einfügt. Technisches Meisterstück und Bergwelt gehen in der Sustenstraße eine Einheit ein, wie sie noch kaum an einer schweizerischen Straße verwirklicht wurde. Der schweizerische Straßenbau hat sich am Susten als Technik wie als Kunst ein unvergängliches Denkmal gesetzt.

H. W. Thommen.

Bergsteigerschulen

Das Bergsteigen will auch «erlernt» sein, und dafür gibt es Schulen:

Rosenloui (Berner Oberland), 1330 m ü. M. Leitung: Arnold Glatthard
Sustenpaßhöhe (Berner Oberl.) 1866 m ü. M. » Arnold Glatthard
Lauchern-Wiler (Lötschental) 1434 m ü. M. » Gebr. Lehner

Sogenannte «geführte Wanderungen» — von den lokalen Verkehrsbureaux organisiert — werden durchgeführt in: Pontresina, Gletsch, Scheidegg-Eigergletscher sowie an verschiedenen Orten nach Anschlag.



Die neue Vignettes-Hütte im Gebiet von Arolla (3160 m) gewährt Raum für 50 Personen. Sie wurde Ende Juni eingeweiht und wird den Hochtouristen in diesem Gebiet der Walliser Alpen gute Dienste leisten. Im Hintergrund Dent Blanche und Bouquetins. — La nouvelle cabane des Vignettes dans la région d'Arolla (3160 m.) offre place à 50 personnes. Elle a été inaugurée à fin juin et rendra certainement de grands services aux alpinistes dans cette contrée des Alpes valaisannes. Au fond, la Dent Blanche et les Bouquetins.

Phot.: A. Schlatter, Versoix.