

Seit 30 Jahren keine neue Alpenstrasse!

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **8 (1932)**

Heft 47

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-756626>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 Südkristockes und entlang den südlichen schroffen Abhängen der Gadenflüh und des steilen Ausläufers des Tals und der Spaustrasse verläuft in west-südlicher Richtung der Sustenpaß, das berühmte Haslital mit dem unersichtlichen Reifal verhängt. Das Dorf Interlaken ist westlicher Ausgangspunkt des Übergangs. Von da führt er durch Nessen- und Gadenrietal und über die Stenalp zur 2262 Meter hoch gelegenen Fathöhe und steigt dann über die Gadenflüh und das Meienal hinab ins urarische Wasser. Innerhalb liegt 631 Meter, Wasser 918 Meter über Meer. Zwischen beiden Orten mißt die Entfernung 49 Kilometer. Von dem west-südlich verlaufenden Alpenübergang kann der Susten als der zentrale gelegene bezeichnet werden.

Dieser Übergang vom Tal der Aare ins Tal der Reuf ist uralt und hat seine Geschichte. Daß er schon in altergrauer Vorzeit zum Warentransport benutzte wurde, darauf hat dieser sein Name, denn unter dem Worte «Sten» muß ein Gefäß oder ein Ort zur Niederlage von Waren verstanden werden. Aufzeichnungen und Überlieferungen über bedeutende historische Ereignisse im Zusammenhang mit dem Paß bis zur Wende des 18. und 19. Jahrhunderts existieren kaum. Einzig am Eingang zum Meienal ob Wasser zeugen Überreste der alten Meienalstraße von einstigem kriegerischem Geschehen am Sustenpaß. Dieses in den Völminger Religionskriegen erstellte Sperrwerk diente den Urnern zum Schutz gegen Bern. Zu der Zeit, da die Schweiz der Truppenlast fremder Heere war, im August 1799 überbricht der französische General Lecoux mit einer Brigade von Saas herkommend den Job- und Sustenpaß, um den Oesterreichern, die das Reifal besetzt hatten, in den Rücken zu fallen. Auch in dem nachfolgenden Gefechte zwischen Russen und Franzosen wurde der Paß mehrmals von französischen Truppen besetzt. Dabei sind auch Wegkorrekturen vorgenommen worden.

Mit der Eingliederung 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 Frachthandel mit dem Piemont und der Lombardie zu suchen. Laut Staatsverwaltungsbericht für 1814-1830 des Kantons Bern betrug der Gesamtkostenantrag für den Bau der Straße rund 220 000 Fr. Damit war aber der Paß bei weitem nicht mauterpflichtig fahrbar instand gesetzt, vielmehr wurden die Arbeiten vor dem Abbruch wegen des Schwereitens der Terrains abgebrochen. Seit dieser Zeit bis 1901 hat sich nichts Wesentliches das Sustenstraßenprojekt betreffend mehr ereignet. In diesem Jahre trat Nationalrat Löhner mit seiner Sustenstraße-Motion vor den berühmten Großen. Diese Motion war von über 100 Mitgliedern des Rates unterschrieben, 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 Mitunterzeichner wieder ausgegraben. Ein Beschlusseckvermerk des eidgenössischen Oberstabsdepartements, das sich des Bundesbeitrages und der militärischen Bedeutung der Straße wegen mit dem



So baut Frankreich!

Das ist ein Teilbild der neu gebauten, schon eröffneten Autostraße von Fontenay-lez-St. Jean de Maurienne nach dem kleinen Dorf dem Montvermeil im Aar-Tal in Savoyen. An Stelle eines schmalen 2-3 Meter breiten Sammelplatzes mit sechshundert mehr als 300 Stufen ist hier eine bequem 4-6 Meter breite Autostraße mit einer Meterhöhe von 10% gebaut worden. Die Linienführung erfordert in den Kurven die Einwallung von Stützmauern von 20-25 Meter Höhe. Was in der Schweiz billiger ausfällt als auf unsere «einigen» Löhner Ecken und Hauerackern der Gotthard, der Klausen und der Grimselstraße. Wie unser Bild zeigt, baut man auch andere moderne Autostraßen im Gebirge. Und wohlverstanden, hier handelt es sich keineswegs um eine internationale Durchgangsstraße, sondern bloß um die Verbindung eines kleinen Dorfbens im Tal mit zwei wenigen Siedlungen im Gebirge.

Projekt befaßte, gelangte nie auf den Tisch der eidgenössischen Räte, weil die berühmte Regierung im Zerkleinerung der Sache ergriffen ist, verkehrspolitisch eine füllende Rolle zu übernehmen. Nach der Meinung kompetenter Sachverständiger übertrifft er selbst die weiter nach Süden vorgeschobene Transverallinie, darum, weil diese von Genèverre aufwärts das stark ausgesprochene Knie bei Martigny und das sehr lange Haupttal der Rhone bis zur Furk überwinden muß, um dann via Oberalp in das Vorderostal und an die Ostgrenze auszumünden. Auch in das Einzugsgebiet des Susten über Genèverre-Joux, Pillen und Pontarlier-Delle-Bern und Basel-Emmental ein viel angesehener. Nach Osten strahlt der Susten nach dem Gotthard-Tessin-Italien oder Grabschüler-Tal, nach dem Klausen, der Ostschweiz und Deutschland aus. Dabei ist wichtig festzustellen, daß diese eine Susten-Autostrassenstraße auch



Sollen wir die Sustenstraße bauen?

Teilbild des Sustenpasses bei der Gadenflüh, im Hintergrund das Wasserhorn und der Marmelplausch. Auf der Unterseite von Wassen bis zur Fathöhe ist der Sustenpaß nur ein Steinweg und von Fathöhe nach unten ein Pfad. Auf der Oberseite ist die Straße bereits besser ausgebaut. Von Interlaken bis Gaden (1200 Meter über Meer) verläuft hier im Sommer regelmäßig ein 6-7stelliges Postauto. Von Gaden bis Stenalp (1865 m) ist der Paß mit leichter Fuhrwerk befahrbar. Im Winter wird der Paß zwischen von Stenalp her gemeldet, jedoch bei winterlicher Witterung bereits in verschiedenen Stellen eine Lawengefahr.

dem Klausenpaß für immer nur lokale Bedeutung zukommen. Erst durch eine erstklassige Autostraße über den Susten würde diese wertvolle Verbindung ihre internationale Bedeutung

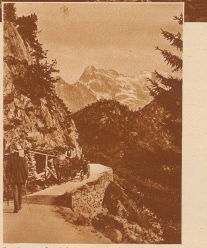


Die Sustenpahlhöhe (2262 m über Meer) mit Blick gegen den Haslital.

erhalten. Nicht zu vergessen ist der Umstand, daß der Sustenpaß zufolge seiner sonstigen 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 Nonstandarbeit in dieser schlimmen Zeit der Krise auf jeglichem Gebiet. Mit dem Bau der Sustenstraße würde aktive Bergbauernhilfe im besten Sinne des Wortes geleistet. Das Gaden- und das Meienal 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 in den italienischen Alpen oder in Savoyen mit unseren Gebirgsstraßen und es wird einem sofort klar, daß die Schweiz in vielen Fällen nicht ohne Grund umfahren wird. Der Konzeptionsrat zeigt, daß nach den neuesten genauen Berechnungen der Ausbau des Sustenpasses zur



Der Sustenpaß zwischen Gaden und Stenalp, im Hintergrund die Sustenhörner.

mauterpflanzigen, bequemen Automobilfahrergarstraße rund 12 Millionen Franken kosten würde. Und will absehen, volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch reherfertig sich diese Angabe darthun, und darum in der vom Berner Oberland tatkräftig geführten Aktion zum Bau der Straße ein voller Erfolg zu wünschen.

