Zeitschrift: Unsere Kunstdenkmäler : Mitteilungsblatt für die Mitglieder der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte = Nos monuments d'art et d'histoire : bulletin destiné aux membres de la Société d'Histoire de l'Art en Suisse = I nostri monumenti storici : bollettino per i membri della Società di Storia dell'Arte in Svizzera

Herausgeber: Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte

Band: 34 (1983)

Heft: 3

Artikel: Die Sustenstrasse, ein vergessenes Vorbild?

Autor: Zschokke, Walter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-393507

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: 18.07.2025

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

DIE SUSTENSTRASSE, EIN VERGESSENES VORBILD?

von Walter Zschokke

Die Schweiz bezieht einen Teil ihres Selbstverständnisses daraus, dass seit Jahrhunderten internationale Handelsrouten über ihre Pässe durch die Alpen führen. Neben kühnen Brückenkonstruktionen und langen Tunnels dient eine attraktive Führung der Strasse in einer eindrucksvollen Landschaft dem Ziel, dieses nationale Selbstgefühl zu stärken. Motivierend war und ist der Fremdenverkehr, auch der Binnentourismus, dem sich ganze Talschaften verschrieben hatten.

DIE AUTOMOBILISIERUNG BEDINGT NEUE STRASSEN

Als 1883 die Alpen mit der Gotthardeisenbahn durchfahren werden konnten, hatten die zu Fahrstrassen ausgebauten Pässe für den Warentransport keine Bedeutung mehr. Der Personentransport mit der Postkutsche hingegen blieb weiterhin attraktiv auf den durch die Eisenbahn nicht erschlossenen Strecken und wurde anfangs der zwanziger Jahre durch das Postauto abgelöst. 1919 begannen die PTT-Betriebe mit der Umstellung auf Automobiltransporte auch im alpinen Bereich [1]. Aber der «Alpenwagen» mit grösserer Achslast und höherer Fahrgeschwindigkeit beanspruchte die Strassen weit mehr als die von Pferden gezogene Kutsche. Ab 1923 stieg auch die Zahl der privaten Automobile steil an. Das Automobil war für viele ein Sportgerät, mit einer Aura von Noblesse und Luxus. Die Fahrt im offenen Wagen über einen Alpenpass wurde zum spannenden Erlebnis. Es sei in diesem Zusammenhang auch an die Rennen am Klausenpass erinnert, die in den zwanziger Jahren mehrere zehntausend Zuschauer anlockten. Strassenbelag und Unterbau litten unter der Beanspruchung. Ausserdem waren die Strassen zu schmal, zu staubig und ungenügend unterhalten. Die Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner (VSS), die Wesentliches zur Entwicklung der Strassenbautechnologie beitrug, und die Behörden waren von der Entwicklung der Automobilisierung überfordert.

EINE INITIATIVE SOLL DEN ALPENSTRASSENBAU BESCHLEUNIGEN

Die Unzufriedenheit der Strassenbenützer und der Automobilclubs und das Unbehagen der Hotellerie und der Fremdenverkehrsverbände mündeten in eine Initiative, die die Zweckbindung von Benzinzollzuschlägen für den Bau und Ausbau von Alpenstrassen forderte. Auf einen Gegenvorschlag des Bundesrats erfolgte deren Rückzug und am 4. April 1935 ein Bundesbeschluss über den Ausbau der Strassen im Alpengebiet. Am 26. Februar 1937 sicherte der Bundesrat ein erstes Ausbauprogramm über acht Jahre

Abb. 1. Sustenstrasse. Das alte – noch verschneite – Fahrsträsschen (1811) im Feldmoos, von der Hauptstrasse aus gesehen. Es dient als Wanderweg

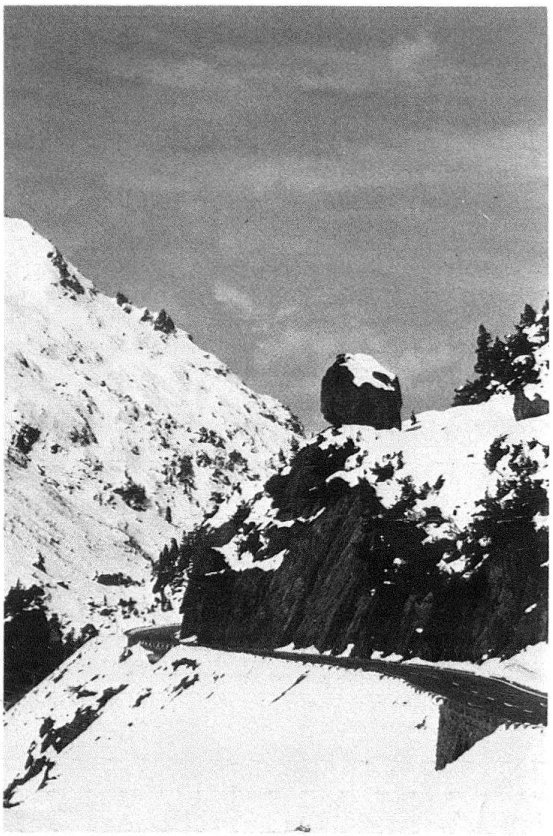

Abb. 2. Sustenstrasse. Wildromantische Landschaft in der Zone der Baumgrenze kurz vor der Kurve im Steingletscher

zu. An Neubauten waren die Walensee-Uferstrasse und die Sustenstrasse zwischen Innertkirchen und Wassen vorgesehen. Oberingenieur R. Walther nennt in seinem Vortrag vor der Jahresversammlung der VSS[2] drei Gründe, die für die Sustenstrasse sprachen: Förderung des Fremdenverkehrs, strategisch militärische Bedeutung und Arbeitsbeschaffung bzw. Hilfe für die Bergbevölkerung. Zum Fremdenverkehr stellte er fest: «Es besteht kein Zweifel darüber, dass eine moderne Autostrasse über den Sustenpass durch eine Landschaft von *so überwältigender Schönheit* geeignet ist, auf den ausländischen Autofahrer eine starke Anziehungskraft auszuüben[3].» Ingenieur Walther musste es wissen, denn von ihm stammte das generelle Projekt für die Berner Seite[4].

DIE SUSTENSTRASSE, EIN NATIONALWERK

Mit dem Bau der Strasse wurde 1938 begonnen. An der Landi 1939 konnten die Besucher bereits Photos der ersten fertiggestellten Teilstücke oberhalb des Dörfchens Gadmen sehen. Das grosse Gewicht, das auf qualifizierte, musterhafte Ausführung und ein gutes Arbeitsklima gelegt wurde, zeugt vom Geist des einsichtigen Zusammenstehens, des Sehnens nach Harmonie und der Projektion von Heimat. Während der achtjähri-

gen Bauzeit war es weder zu Arbeitsniederlegungen noch zu tödlichen Unfällen gekommen. Als die Sustenstrasse dann im September 1946 eingeweiht wurde, durchfuhren am ersten Tag fast fünfzehntausend Fahrzeuge die Strecke. Die Schweizer waren gekommen, ihr friedliches Trutzwerk zu besichtigen.

LINIENFÜHRUNG UND DREIDIMENSIONALER ENTWURF

Die Sustenstrasse stellte eine völlige Neuplanung dar, deren Linienführung durch die neuesten Erkenntnisse der Strasseningenieure geprägt wurde. Sie verläuft unabhängig von der alten Fahrstrasse von 1811 (Abb. 1) und dem noch älteren Saumpfad. Die flüssige Autofahrt stand im Vordergrund, die Richtung sollte nicht brüsk verändert werden, auch die Brücken passen sich dem Kurvenschwung an. Sie weisen meist Betonbögen von kurzer Spannweite auf, bei längeren Brücken werden einige kurze Bögen aneinandergereiht. Die Sichtseiten sind mit Granit verkleidet. Ebenso sind die z. T. weit aus dem Hang herausragenden Stützmauern der Kurven aussen aus Naturstein. Als Erklärung werden Oberflächenschutz des Betons und die Beziehung zur umgebenden Landschaft genannt, begründet im harten Klima und der notwendigen, aber bewussten Verwendung der vorgefundenen Steine. Die Entwicklung einer Strasse im Raum lässt eine eigentliche Ansichtsseite entstehen, die je nach Linienführung von ferne oder aus der Nähe gesehen wird. Diesen Sachverhalt erkannten die Erbauer und entwickelten viel gestalterische Sorgfalt bis in die Details. Dies bedingte ein Arbeiten und Denken im Gelände, was in einem Grundrissplan 1:2000 schlecht möglich ist. Sie stellten Geländemodelle her und zogen sie zur Beurteilung heran.

ALTE UND NEUERE VORBILDER

Die alten Saumwege wurden kurz nach 1800 zu Fahrstrassen ausgebaut, als erster der Simplon 1805, unter der Leitung napoleonischer Genieoffiziere. Als die Bündner den Splügen und den San Bernardino befahrbar machten, mussten die Urner und Tessiner am Gotthard nachziehen. Die gewichtigsten Vorbilder im Alpenstrassenbau stammen fast alle aus der Zeit des Klassizismus. Heute können wir dies an noch bestehenden Brücken oder den der Strasse zugeordneten Gebäuden erkennen.

Auf die Zeit zwischen 1780 und 1840 bezieht sich später, nach 1900, eine Architekturströmung, genannt nach dem 1908 erschienenen Buch von Paul Mebes, «Um 1800»[6]. Mebes und andere lehnten den Historismus vehement ab und mochten nach 1840 keinen akzeptablen Bau mehr finden. Der gleichen Richtung angehörend und von breitester publizistischer Wirkung war Paul Schultze-Naumburg[7], der dann später, Ende der zwanziger Jahre, als Blut-und-Boden-Propagandist hervortrat. In seinen vor dem ersten Weltkrieg veröffentlichten «Kulturarbeiten»[8] bewies er aber seine Einfühlsamkeit in landschaftliche, ja sogar ökologische Belange. Im Band «Die Gestaltung der Landschaft durch den Menschen» erörterte er auch das Problem des Strassenbaus.

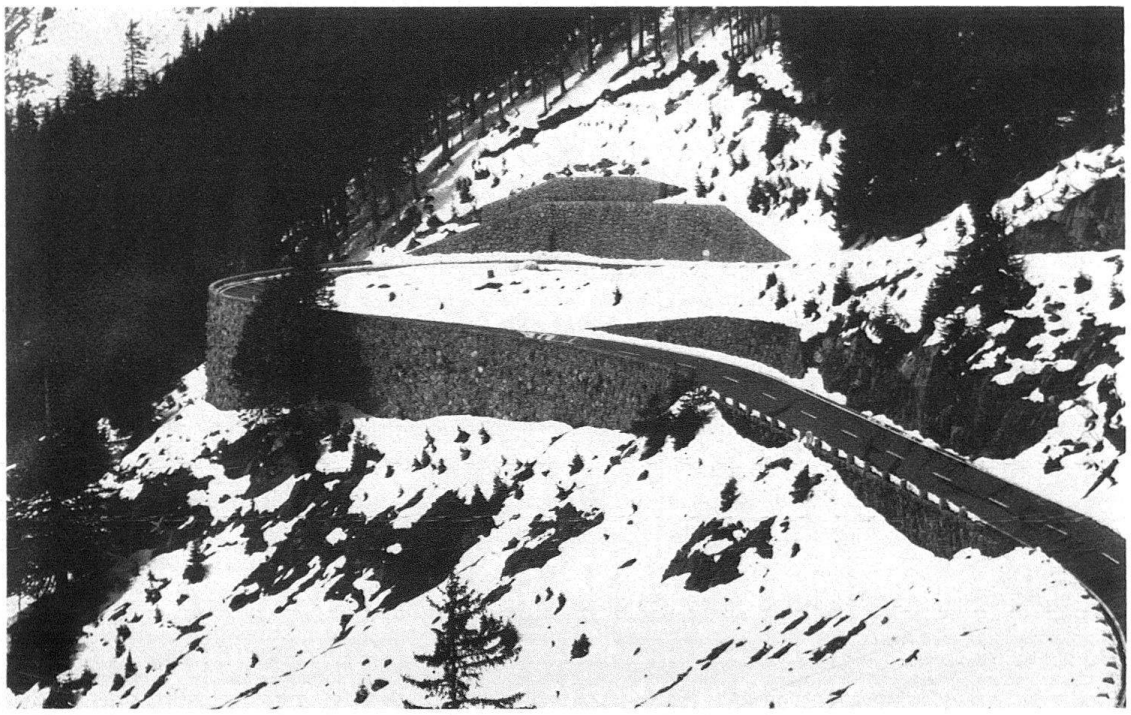

Abb. 3. Sustenstrasse. Ausgebaute Haarnadelkurve oberhalb Feldmoos

Seine Schriften fanden grosse Verbreitung, und der Einfluss auf die Heimatschutzbewegung[9] war enorm.

Als 1933 mit dem beginnenden Reichsautobahnbau in bisher ungeahntem Mass Landschaft verändert und zerstört werden sollte, traten im Deutschen Reich auch die Heimatschützer dagegen auf. Der Architekt Alwin Seifert[10] war einer der erfolgreichsten und gleichzeitig einer der radikalsten Kritiker. Sein Einsatz brachte ihm den Posten eines «Reichslandschaftsanwalts» ein, seine von eingehenden naturwissenschaftlichen Kenntnissen zeugenden Artikel und Vorträge wurden aber auch in der Schweiz gelesen und angehört. 1942, im Heft des Schweizerischen Heimatschutzbundes[11], kritisiert er die Bauten der Sustenstrasse unzimperlich: Da sind ihm die Mörtelfugen zu dick, dort moniert er die mit Naturstein verkleideten Betonbrücken, sie seien unwahrhaftig, ein Hausteingewölbe wäre richtiger gewesen. Von derartigen Detailforderungen abgesehen fand die u.a. von Seifert vertretene Auffassung, die die Landschaft als System menschlicher Arbeitsspuren im Vorhandenen verstehen wollte, in das neue «Spuren» integriert werden müssten, auch hierzulande Unterstützung und Interpreten.

Die eigenen alten Vorbilder und die Konjunktur einer konservativen Architekturströmung konnten ihre Wirkung auf die Planer und Erbauer der Sustenstrasse nicht verfehlen. Man wollte vom ersten Planungsschritt an die in den dreissiger Jahren von breiten Kreisen unterstützten Anliegen von Natur und Heimatschutz berücksichtigen. Man hatte eine Vorstellung davon, was eine «schöne Landschaft» sei. Und was das be-

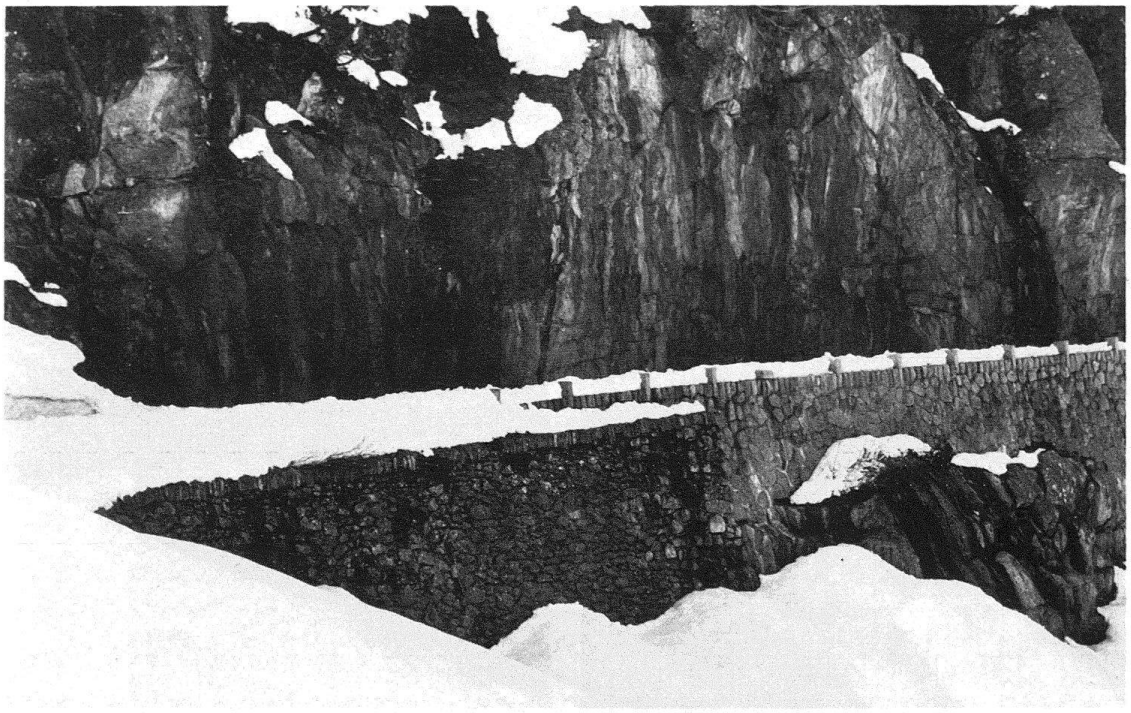

Abb. 4. Sustenstrasse. Ein Stück Stützmauer des alten Fahrsträsschens beim Übergang über den Laubbach, wo altes und neues Trassee zusammenfallen

deutete, musste den Berner Oberländern nach über hundert Jahren Fremdenverkehr nicht mehr von Blut-und-Boden-Theoretikern erst beigebracht werden.

Ihre Sicht war schon lange von den englischen Gästen geprägt und beeinflusst worden. Es war eine Landschaftssicht, die einen Erholungswert des landschaftlichen Bildes erkennt (Abb. 2). (England muss im 19. Jahrhundert grauenhaft ausgesehen haben, was Landschafts- und Umweltzerstörung durch die Industrien angeht, kein Wunder, kamen jene Engländer, die es vermochten, in die noch unversehrte Schweiz, um sich in der «naturhaften Landschaft» zu erholen.) Diese wichtige lokale, «berneroberländische» Wurzel lässt sich im Detail an den eher romantisch struppigen Oberflächen [12] der Stützmauern (Abb. 3) ablesen, oder an den Aussichtskanzeln, die an jenen Punkten der Strasse gebaut wurden, wo z. B. die Sustenhorngruppe am «schönsten» zu sehen bzw. zu photographieren ist.

DAS BAUWERK ERZÄHLT VON DER LERNFÄHIGKEIT SEINER ERBAUER

Das Bild der Strasse ändert sich zwischen Innertkirchen und der Passhöhe nicht nur wegen der sich zu beiden Seiten wandelnden Landschaft. Die Umgebung könnte z. B. den Eindruck wachsender Rationalität erwecken infolge Abnahme der Vegetation oder eine Heroisierung erfahren durch grössere Nähe zu den schroffen Hörnern und Stöcken. Es ist der differenzierte Ausbau der Strasse selbst, der rationaler und monu-

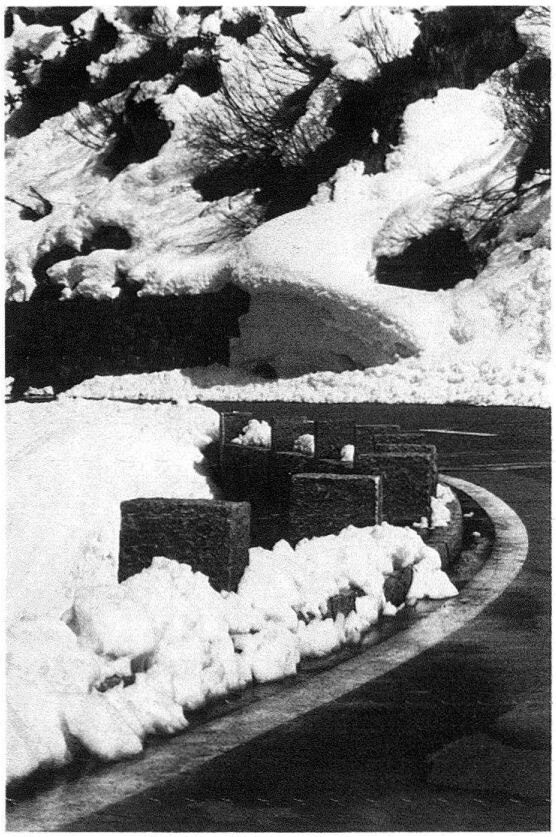

Abb. 5. Sustenstrasse. Wehrsteine und Radabweisstein

Abb. 6. Sustenstrasse. Wassersammler auf der Bergseite

mentaler erscheint. Mit der präziseren Formulierung des Strassenrandes nimmt der Systemcharakter zu. Bis zum Feldmooshubel begleiten gerundete, auf der Rückseite ekkige Wehrsteine die Strasse. Dicke Gasrohre sind oben auf den Steinen befestigt und verbinden diese zu einem Zaun. Oberhalb des Feldmooshubels sind die Wehrsteine prismatisch auf rechteckigem Grundriss und in die Rollschicht des oberen Abschlusses der talseitigen Stützmauern eingelassen (Abb. 5). Die Zwischenräume werden kürzer und ein davor verlaufender niedriger Rand- bzw. Radabweisstein trennt deutlicher zwischen Fahrbahn und angrenzender Weide oder dem lockeren Wald, relativiert optisch aber auch die kantige Härte (oh das empfindliche Blech) der auf längere Sicht für den Autofahrer zur Mauer werdenden Wehrsteine, die sich auf kurze Sicht in die einzelnen Quader auflöst. Der Wanderer erkennt ausserdem, dass die Steine in der Dicke variieren, also keine «Normsteine» sind. In den Haarnadelkurven auf Stützmauern verläuft die Mauer durchgehend und ist oben durch eine Rollschicht präziser behauener Steine abgeschlossen. Diese Art Strassenrand verstärkt den Systemcharakter, und der Betrachter ahnt, dass dahinter ein «Konzept» stehen muss. Es sind dies die Normalien. Aber sie sind nicht durch normierte Teile erfüllt, sondern individuell konkretisiert, sei dies z. B. bei einer Massnahme zum Sammeln von Hangwasser (Abb. 6) oder bei einem der Brunnen, um Beispiele aus den Kategorien der notwendigen und nicht unbedingt notwendigen, speziellen baulichen Massnahmen zu geben. Das Spiel zwischen

vorgegebener Norm und den die Norm immer noch erkennen-lassenden Variationen mag für unsere heutigen Augen besonders attraktiv sein, wurde aber schon zur Bauzeit als besondere Qualität anerkannt. Die grossen Anstrengungen der Erbauer, ein vorbildliches Werk zu schaffen, bleiben lesbar. Gerade der Umgang mit dem alten Fahrsträsschen, sei es dort, wo es als Wanderweg dient (Abb. 1), oder dort, wo die neue Strasse aus der alten hervorzugehen scheint (Abb. 4), zeigt uns eine interessante und sprechende Variationsbreite von der völligen Erhaltung des Alten bis zum spannungsvollen «neuen Bauen in alter Umgebung». In der Zeit des Sustenstrassenbaus hatte man grosses Verständnis für das Konzept der Wanderwege, stand doch die Vorstellung eines Wanderwegnetzes eigentlich gleichberechtigt neben der eines Hauptstrassen- und eines Radwegnetzes! Dass es dennoch einige Stellen gibt, an denen Ergänzungen der gelegten Spuren für den Wanderer noch möglich wären, mag heutige Architekten und Ingenieure zum Nachdenken und Projektieren anregen.

Anmerkungen

[1] 1919 Postautokurse Reichenau–Flims und Simplonstrecke. Lit.: BRETSCHER, ULRICH. *Von der Postkutsche zum Postauto.* Schaffhausen 1982. Weitere Informationen aus: *«Auf Schweizer Alpenstrassen»*, Bd. 1–12 (ab 1926) – *Schweizerische Zeitschrift für Verkehrswesen,* ab 1914, Jahrgänge 1925–1950 (Zeitschrift der VSS; ab 1937 «Strasse und Verkehr»).

[2] *Strasse und Verkehr,* Bd. 23, 1937, S. 288ff.

[3] Wie Anm. 2, S. 288.

[4] Unter Baudirektor Dr. Walter Bösiger, der später Direktor der Sustenstrasse wurde, arbeitete Kantonsingenieur A. von Steiger. Das Ausführungsprojekt lieferten die Ingenieure Th. Vögeli, Thun, (bis Wendenwasserbrücke) und E. Nil, Meiringen (bis zur Passhöhe). Urner Seite: Generelles Projekt von Kantonsingenieur Oberst Epp, Ausführungsprojekt durch die Ingenieure Erni und Schröter, Luzern.

[5] *Strasse und Verkehr,* Bd. 32, 1946, S. 283.

[6] MEBES, PAUL. *Um 1800, Architektur und Handwerk im letzten Jahrhundert ihrer traditionellen Entwicklung.* München 1908.

[7] Paul Schultze-Naumburg, 1869–1949, Maler und Kulturkritiker, ab 1903 als Architekt tätig, Mitbegründer der Saalecker Werkstätten. 1928 Mitbegründer des «Nationalsozialistischen Kampfbundes für deutsche Kultur». Verfasser einiger übler Pamphlete gegen die moderne Kunst.

[8] SCHULTZE-NAUMBURG, PAUL. *Kulturarbeiten.* 9 Bde, München 1901–17.

[9] Der deutsche Heimatschutzbund wurde 1904 gegründet, Vorsitz: Paul Schultze-Naumburg. Der schweizerische Heimatschutzbund wurde 1905 gegründet.

[10] Alwin Seifert, 1890–1973, Architekt und Landschaftsplaner. Lit.: SEIFERT, ALWIN. *Im Zeitalter des Lebendigen,* Dresden und München 1941 (gesammelte Aufsätze aus den dreissiger Jahren aus verschiedenen Zeitschriften). – SEIFERT, ALWIN. *Ein Leben für die Landschaft,* Düsseldorf und Köln 1962 (1972), Autobiographie.

[11] *«Heimatschutz»,* Jg. 37, 1942, S. 35ff. «Mauerwerk an Alpenstrassen», den Artikel verdanke ich Frau D. Huber.

[12] Den gleichen Mauerwerkcharakter zeigen die Bauten der Albula-Bahn (gediegenes Natursteinmauerwerk), die um 1900 ausgesprochen für den Fremdenverkehr gebaut worden war.