Zeitschrift: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde
Herausgeber: Bernisches historisches Museum
Band: 9 (1947)

Artikel: Die alte Sustenstrasse
Autor: Simmen, Max
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-241297

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: 23.07.2025

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

DIE ALTE SUSTENSTRASSE

Von Max Simmen

Die Kunde eines Überganges über den Sustenpaß, als direkte Verbindung vom Haslital mit dem Reußtal, verliert sich im grauen Mittelalter. Indessen ist anzunehmen, daß die ältesten Bewohner der rauhen Alpentäler diesen Übergang entdeckt und zum internen Verkehr zwischen Gadmen- und Meiental benützt haben. In der allmählichen Entwicklung dieses Verkehrs dürften die Besitzungen des Klosters Engelberg im Gadmental wie auch jenseits der Wasserscheide eine gewisse Rolle gespielt haben. Wenn wir uns erst die Bedeutung des Namens vor Augen halten, so finden wir die Bestätigung für einen frühzeitigen Warenstransport über diesen Paß. Unter Sust versteht man nämlich das Gelass und den Ort, der zur Niederlage von Waren und Kaufmannsgütern benützt wird. Derartigen Susten begegnen wir auch an der alten Grimselhandelsstraße von Thun bis nach Obergestelen im Wallis. Somit ist es nicht ausgeschlossen, daß für die Durchreisenden am Sustenpaß in früheren Zeiten ein solcher Ort bestanden hat.

Eine Erwähnung des Sustenpasses seitens der älteren Schweizer Chronisten des 14. Jahrhunderts, wie Sebastian Münster und Johannes Stumpf, suchen wir zwar vergeblich. Nicht einmal Scheuchzer, der als guter Kenner der damaligen Verhältnisse unseres Landes galt, erwähnt in seiner «Naturhistorie des Schweizerlandes 1752» den Sustenpaß. Erst Gruner schildert in seinem «Eisgebirge der Schweiz 1760», daß ein Paß vom Gadmen- ins Meiental hinüberführe. Dieser sei aber so grausam steil, «daß schwindlichte Leute sich desselben nicht bedienen können». Da aber der Sustenpaß früher zu wiederholten Malen bei kriegerischen Anlässen überschritten wurde, wird es mit der Gefährlichkeit seiner Begehung nicht so schlimm gewesen sein.

Eine bedeutendere Rolle spielte der Sustenpaß im zweiten Villmergerkrieg 1712. Ohne den langwierigen kriegerischen Ereignissen des Glaubenskrieges 1712 sowie denjenigen der Jahre 1798 und 1799, wo französische Truppen diese Gegend besetzt hielten, hier breiten Raum zu geben, sei nur eine daraus resultierende folgenschwere Tatsache festgehalten, die den Anstoß zum Ausbau der Sustenstraße gab. Durch die Einverleibung des Wallis als «Département du Simplon» der französischen Republik sah sich Bern, das einen ausgiebigen Transithandel nach der Lombardei und dem Piemont pflegte, von diesen Absatzgebieten abgeschnitten. Sämtliche Pässe, von der Grimsel bis zum Sanetsch, waren durch den französischen Zoll gesperrt. Wenn auch das Oberland noch eine Verbindung über den Brünig und die Gotthardstraße be-

saß, lag es im Interesse des Staates selbst, den Handel so viel wie möglich durch das eigene Territorium zu leiten. Dies nicht zuletzt auch deshalb, da der Warenverkehr im Oberhasli erhebliche Einkünfte brachte und ganze Ortschaften damit beschäftigte.

Aus diesen Gründen handelspolitischer Natur erwog die Regierung von Bern im Jahre 1810, den von alters her bekannten, aber vernachlässigten und mühsam zu begehenden Übergang über den Sustenpaß durch Anlage einer fahrbaren Straße dem Handel und Verkehr durch das Gadmen- und Meiental und weiter nach dem Gotthard zu erschließen. Zwischen Bern und Uri wurden Unterhandlungen eingeleitet, die zum Resultat führten, daß sich die Kantone Bern und Uri durch den Traktat von Wassen vom 19. August 1810 verpflichteten, die Erstellung einer fahrbaren Straße von 10 Fuß Breite über den Sustenpaß bis nach Wassen an die Hand zu nehmen. Uri erklärte sich bereit, unverzüglich mit dem Bau auf seinem Territorium auf eigene Kosten zu beginnen. Bernischerseits, wo man sich auf dem verbesserten Wege mannigfachen Gewinn versprach, wurden Oberhasli, Brienz und Interlaken zu entsprechenden Leistungen angehalten. Das Oberhasli allein versprach 20 000 Tagewerke, auch Thun trat mit Geld bei, und schon war die Rede davon, von Meiringen bis in den Brienzersee die Aare schiffbar zu machen. Bern selbst nahm die Ausführung des Straßenbaues energisch an die Hand. Mit der obersten Leitung wurden die Herren von Mutach und Stürler, und als sachkundige Männer Bergrat von Tscharner und Ingenieur-Hauptmann von Bonstetten mit der sofortigen Ausführung betraut. Der Bau begann auf der Berner Seite im Sommer 1811 mit 220 Arbeitern. Bern lieferte auch das für die Felssprengungen nötige Schießpulver und stellte auch seine Zuchthaussträflinge in den Dienst der Unternehmung. Das Trasse wurde so gewählt, daß die Straße in stetiger Steigung von 15—20 % die Höhe erreichte. Im Fundament wurde sie äußerst solid angelegt, entweder in Fels gesprengt oder auf mächtigem Steinbett über dem Terrainniveau aufgebaut.

Doch schon im ersten Baujahr mußten einige Änderungen getroffen werden. War ursprünglich nur ein Saumpfad von zirka 8 Fuß Breite vorgesehen und veranschlagt, entschloß man sich im zweiten Baujahr für eine Verbreiterung bis auf 10—12 Fuß, voraus natürlich erhebliche Mehrkosten entstanden. Aber auch auf der Urner Seite wurde der Bau energisch betrieben. Uri hatte erprobte und geschulte Arbeiter vom Bau der Simplonstraße in den Sold genommen und sogleich mit dem schwierigsten Stück der Strecke, das von der Paßhöhe den Felsen nach in die Tiefe führte, begonnen, wozu durchwegs 15—20 Fuß hohe Stützmauern nötig waren. So war der Bau im zweiten Baujahr schon bedeutend vorgeschritten, bernischerseits die neue Kunststraße von Innertkirchen bis an den Schaftelenstutz fertig erstellt, und mit Ausdauer arbeitete man an den Stützmauern der Straßenkehren bei Feldmoos, an den Sprengungen durch die Schlucht der «Hölle» und am letzten Stück von der Steinalp am Gletscher vorbei bis zur Paßhöhe. Daselbst war auch schon der

Platz zur Errichtung eines Sustgebäudes und Hospizes in einer kleinen Vertiefung ausgesucht worden.

Weniger günstig für die bauliche Entwicklung war das Jahr 1814, indem durch schlechte Witterung, besonders aber durch die ausgebrochenen Oberländer Unruhen, die Arbeiten wegen Militäraufgeboten ins Stocken kamen. Im weiteren hatten Lawinen und Steinschläge die begonnenen oder bereits mit großer Mühe und vielen Kosten ausgeführten Kunstbauten teilweise wieder zum Einsturz gebracht. Doch des momentanen Mißerfolges ungeachtet ging man unentwegt auf das gesteckte Ziel los. Versprach doch die Sustenstraße, so lange das Wallis unter Napoleons Herrschaft stand, für die beteiligten Stände einen bedeutenden Gewinn, indem man dem ganzen ins Stocken geratenen Handel vom Oberland nach Italien einen neuen Weg über den Gotthard wies. Die für die Benützung der Sustenstraße zu erhebenden Weggelder und Zölle waren derart gedacht, daß dadurch den beiden Ständen Bern und Uri eine erquickliche Einnahmequelle in Aussicht stand.

Doch erstens kam es anders und zweitens als man dachte. Der politische Horizont brachte Überraschungen tiefgehender Natur mit sich, und plötzlicher als man ahnte schien der Erfolg des ganzen Unternehmens in Frage gestellt. Ein Ereignis, das für die Schweiz im allgemeinen als Erleichterung empfunden und von der Bevölkerung begrüßt wurde, sollte im besondern den Ständen Bern und Uri in ihrer Straßenunternehmung zum Verhängnis werden: Die Niederlage Napoleons in der Schlacht bei Leipzig! Durch den Sturz des Mächtigsten von Europa sah Bern über Nacht seine Pässe mit dem Wallis und nach Italien wieder offen. Eine Tatsache, die der Fortsetzung des Straßenbaues am Susten — auf Berner- wie auf Urnerseite — nicht mehr das Wort zu reden vermochte.

Nach langwierigen Besprechungen und Verhandlungen beschloß Bern, das angefangene Werk bis zur Paßhöhe zu beendigen, in der Erwartung, daß auch Uri nicht zurückstehe. Bis 1817 setzte Bern den Bau ununterbrochen fort. Während dieser Zeit wurde die Straße von Hasli im Grund bis hinauf zur Grenzscheide mit erheblichen Geldopfern fertig erstellt. So betrugen die Baukosten für Bern als staatlicher Beitrag 210 279 alte Schweizerfranken, ohne die Naturalleistungen der beteiligten Gemeinden. Doch geriet das durchgeführte Unternehmen, da die Straße schon während dem Bau nicht gehörig unterhalten wurde, bald in Zerfall. Als auch die gehegten Erwartungen nicht eintrafen, der Erfolg ausblieb, Uri nicht zur Beendigung seiner Strecke zu bringen war, erlahmte auch bernischerseits das Interesse am Werk. Die Sustenbergkommission wurde im Jahre 1822 aufgelöst und die Straße der kantonalen Straßenkommission unterstellt. Der an diese erteilte Auftrag, die neue Straße einstweilen zu unterhalten und vor gänzlicher Degradation zu schützen, schien nicht mehr viel zu nützen. Die Sustenstraße, die neben dem Simplon die erste fahrbare Straße über einen die Schneegrenze erreichenden Paß zwischen zwei Verkehrslinien werden sollte, zerfiel, den strengen Witte-

rungsverhältnissen jener Höhen ausgesetzt, immer mehr. Zu wiederholten Malen wurde das Sträßchen von Innertkirchen bis nach Gadmen wieder korrigiert. Mit Ausnahme der Strecke beim Steingletscher, wo die vordringende Stirnmoräne den Straßenkörper schon kurz nach Fertigstellung zerstört hatte, war die Straße von Gadmen bis zur Paßhöhe noch zu einem großen Teil gut erhalten, zur Not sogar noch für kleine Fuhrwerke passierbar.

An Stelle des alten Sustenweges ist heute eine modern ausgebaute Verkehrsstraße erstanden.

Es ist zu wünschen, daß der neuen Paß-Straße ein reger Zuspruch beschieden ist, der den gewaltigen Aufwendungen je und je Rechnung tragen wird, und daß ein gütiges Schicksal sie vor Zerstörung bewahren möge. Wenn immer aber sie dazu dienen darf, dem interessierten Besucher die Schönheiten jener noch wenig bekannten Gegend zu erschließen, dann dürfte die Zeit gekommen sein, wo eine aufkommende Fremdenindustrie dem Gadmental einen klingenderen Namen und Arbeit und Verdienst bringen würde.