

*Strecke BE 15
Linienführung 8
Landeskarte*

*Meiringen - Wassen; Sustenpass
Touristenstrasse von 1938-45
1210, 1211*

GESCHICHTE

Stand Juli 1989 / HvR

Im Bernischen Staatsverwaltungsbericht pro 1905 ist bezüglich Sustenprojekt folgendes aufgeführt:

"Mit gemeinsamem Schreiben der Regierungen von Uri und Bern, vom 18. Oktober 1905 wurden dem Bundesrate die im letztjährigen Bericht erwähnten Projekte für die Sustenstrasse zur Subventionierung in analoger Weise wie die Klausenstrasse eingereicht. Die ganze Länge der Strasse von Meiringen bis Wassen beträgt 51,5 km, die Voranschlagssumme, inklusive Landentschädigungen 5 490 000 Fr. oder 106 Fr. per Laufmeter. Begreiflich muss die Ausführung der Bauten auf eine Anzahl Jahre verteilt werden. Das eidg. Oberbauinspektorat hat bereits eine Begehung des Tracés vorgenommen. Die weitere Behandlung durch die Bundesversammlung wird im nächsten Jahr (1906) erfolgen" (MICHEL 1932: 58).

7 Jahre nach der Motion Lohner wartete man immer noch auf die parlamentarische Behandlung in den eidgenössischen Räten. 1909 ersuchte die Berner Regierung entgegen dem früheren Grossratsbeschluss um "Zurücklegung des Sustenprojektes". Trotz vitaler Interessen der Landesverteidigung (Jaun-Susten-Achse) liess auch der Bund das Sustenprojekt in der Versenkung verschwinden.

Projekten für einen Teilausbau der Sustenstrasse im ernerischen Meiental wie im bernischen Gadmertal erteilte die Landesregierung anfangs der 20er Jahre aus finanziellen Überlegungen Absagen. Am 22. März 1931 stellte eine in Interlaken einberufene Volksversammlung an den Regierungsrat das dringende Begehren, "dass dieser im Vereine mit dem Kanton Uri die revidierten, technischen und finanziellen Vorlagen für eine Sustenstrasse und die erforderlichen Zufahrten den eidgenössischen Behörden mit dem Gesuch um Subventionierung und Verwirklichung dieser wichtigen Alpenstrasse tunlichst bald unterbreite" (MICHEL 1932: 68).

Gemeinsam mit Bern reichte Uri am 9. November 1935 beim Eidgenössischen Departement des Innern ein generelles Sustenstrassenprojekt ein und ersuchte um weitgehendste finanzielle Unterstützung.

Nachdem seitens des Bundes eine Subvention von 90% zugesichert worden war, wurde die Vorlage zum Bau einer Sustenstrasse am 29.11.1937 vom Berner Volk mit 86'748 Ja gegen 19'656 Nein und am 15. Mai 1938 vom Urner Volk mit 4'136 Ja gegen 268 Nein angenommen (MÜLLER 1946: 54/55). Die Sustenstrasse erforderte eine Bauzeit von 7 Jahren (1938-45), wobei wie bei der 1811er Strasse im allgemeinen nur acht Monate pro Jahr, in höheren Lagen gar nur während 100 Tagen gearbeitet werden konnte. Auf Bernerseite waren rund 800 Mann, auf Urnerseite zwischen 200 und 1'300 Mann im Einsatz. Die Gesamtkosten betragen Fr. 31'816'000.-, wobei der Bund an den bernischen Anteil von Fr. 18'000'000.- 75% Subvention, an den

urnerischen Anteil von Fr. 13'500'000.- 90% Subvention leistete (BÖSIGER 1947:6).

Am Sonntag, dem 7. September 1946 wurde der Sustenpass offiziell dem Verkehr übergeben. 15'000 Fahrzeuge überquerten an diesem Tag den Pass, das sind etwa 12% der zu dieser Zeit in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeuge. Die Schweizer waren gekommen, ihr Nationalwerk zu besichtigen und zu feiern (ZSCHOKKE 1986: 224).

Neben der wirtschaftlichen Bedeutung der Sustenstrasse für den Tourismus darf nicht unerwähnt bleiben, dass der Baubeginn 1938 in einer Zeit erfolgte, als die Schweiz militärisch und politisch unter grossem Druck der Achsenmächte stand. Der Susten hätte im Ernstfall einen Ersatz für die extrem gefährdeten Übergänge von Furka und Grimsel dargestellt und zudem die Verteidigungskraft der Gotthardfestung erhöht. Als Rochadelinie in Verbindung mit der Klausenstrasse stellt sie bis in die heutige Zeit eine wichtige Querachse im Raum des Gebirgsarmeekorps 3 dar.

GELÄNDE *Aufnahme 6. Oktober 1999 / rb, GS*

"Die Sustenstrasse, deren Höhenunterschied zwischen Innertkirchen und der 2225 m.ü.M. gelegenen Kulmination 1603 m, zwischen dieser und Wassen 1309 m beträgt, ist die erste Neuanlage einer alpinen Autostrasse in unserem Lande. Grundsatz war, sie in langgestreckten Zügen bei höchstens 9% Steigung mit einem Minimum an Kurven und Wendeplatten zu entwickeln" (BÖSIGER 1947: 4). Ihre Streckenabwicklung ist demzufolge 7 km grösser als die Länge der 1811er Strasse, die zur Hauptsache selbständig erhalten und als Wanderweg auch funktionell intakt blieb. Die Passhöhe wird durch einen 325 m langen, 70 m überlagerten Scheiteltunnel unterfahren. Eine Wappentafel in der Tunnelmitte bezeichnet die bernisch-urnerische Grenze. Sämtliche aus Beton bestehenden Bauteile wurden mit Bruch- oder Werksteinen verkleidet; das Material, Gneis und Granit, entnahm man dem Aushub. Damit wurde als Mauertypus eine unregelmässige Bruchsteinverkleidung oder ein horizontal gelagertes Mauerwerk erreicht. Die Strassenbreite wurde auf 6 m festgesetzt, und um diese nicht zu schmälern, sind die Einlaufschächte und Schalen ausserhalb der Fahrbahn angeordnet. Die Wendeplatten wurden mit einer Kleinpflasterung versehen, um die Griffigkeit bei Nässe und Schnee zu verbessern. Berner- und Urnerseite weisen je 13 Brücken und 19 bzw. 5 Tunnels auf. Das von den Felswänden abfliessende Wasser wird in Schalen aufgefangen, die mit einem Randabschluss zur Fahrbahn begrenzt sind. Das Wasser wird durch Tombini unter der Strasse abgeleitet. Schöne Brunnen und Sitzgelegenheiten beleben die zahlreichen Park- und Abstellplätze (BÖSIGER 1947: 4/5).

In seiner ausführlichen Arbeit über die Sustenpasstrasse beschreibt Walter ZSCHOKKE (1996) das Bauwerk unter dem Gesichtspunkt der Ingenieurkunst in Verbindung mit der Landschaftsästhetik. Er beschäftigt sich dabei vertieft mit der Berner Seite des Passes, da dieser Teil in bezug auf das gewählte Thema besonders reichhaltig ist. Im Vergleich zur Arbeit von Walter Zschokke kann es sich beim folgenden Geländebeschrieb demnach nur um einen verkürzten Abriss dieser besonderen Alpenstrasse handeln, um eine auf der IVS-Methodik beruhende Zusammenfassung. Wer sich im Detail mit der Anlage und den

baulichen Elementen der Sustenstrasse befassen möchte, sei auf das Buch von ZSCHOKKE (1996) verwiesen.

ZSCHOKKE (1996: 72) beschreibt den höher gelegenen Teil der Touristenstrasse auf der Berner Seite wie folgt: "Auf der ganzen Strecke hält sich der Strassenverlauf an die stärker sonnenbeschienenen Südhänge des Gadmen- und Meientals, um die Zeit der saisonalen Offenhaltung auf billige Art zu verlängern. Aus den flachen landwirtschaftlich genutzten Wiesen um Gadmen steigt die Strasse nach der Brücke über das Wendenwasser in mehreren weiten und wenigen engen Kurven an bis hinauf zum Feldmoos. Mit ein paar kürzeren Tunnels, die Bäche oft mehrmals überbrückend, überwindet sie den steilen, waldreichen und stark gegliederten Hang. Nahezu gerade zieht sie sich dann am Feldmooshubel vorbei, holt nach Westen aus, wendet sich mit einer 180-Grad-Kurve und zieht sich dem Hang einschmiegend zur Bäregg hinauf. Hier ändert sich die Szene. Das Tal verengt sich, und der Hang endet in steilen Felswänden. Die Strasse ist hier aus dem Fels herausgehauen bzw. gesprengt worden. Zum Teil verschwindet sie in kurzen Tunnels. Ihr Verlauf folgt einer sehr weitgezogenen, unregelmässigen Rechtskurve, die gegen das Ende enger wird. Weiter führt die Strasse durch eine Halbgalerie nach links, um die exponierte Felsnase herum und durch zwei kurze Tunnels bei der "Höll" unter zwei Felsköpfen durch. Ein abrupter Knick nach links leitet eine lange Gerade ein. Vor der Wende zum Steingletscherrank schwingt die Strasse mit dem Hang leicht nach links, eine weite Rechtskurve bildend. Nach der Kehre steigt sie wieder steiler an, dem Hang entlang nach Westen. Mit Tunnels werden Felsriegel durchfahren. Hoch über dem Tal wendet sich die Richtung um 180 Grad im Himmelrank. Nun zieht sich die Strasse am Rand des Steingletscherkessels zweieinhalb Kilometer dem Hang entlang bis zur Sustenpasshöhe. Felsrippen sind von Tunnels durchbohrt; über einen Felskopf stürzt in hohem Fall der Wysebach. Gegen Süden bietet sich auf dem ganzen Abschnitt ein vom Sustenhorn bis zu den Tierbergen reichendes Panorama. Davor liegt der gefurchte und zerklüftete Steingletscher, dessen Zunge über eine Geländestufe zwischen Bockberg und Sustenspitz mehrfach gebrochen wird. Vor der Zungenspitze glitzert der Steinsee aus dem Moränenschutt. Über zwei Haarnadelkurven erreicht die Strasse den Pass mit Passrestaurant und Souvenirmarkt.

Durch einen kurzen Scheiteltunnel gelangt man auf die Urner Seite."

Zschokke klammert in seiner Beschreibung die ersten 14 Kilometer zwischen Innertkirchen und der Brücke über das Wendenwasser östlich von Gadmen aus. Die Strasse schlängelt sich auf diesem Teilstück mit einer durchschnittlichen Steigung von 4.5 % durch eine häufig bewaldete, zum Teil auch landwirtschaftlich bewirtschaftete und mit Einzelhöfen und Weilern durchsetzte Landschaft. Zweifellos hat die Strasse hier von der landschaftlichen Szenerie her weniger zu bieten als der wesentlich spektakulärere, hochalpine Bereich. Zudem mag die Strecke zwischen Innertkirchen und Gadmen weniger eindruckliche Kunstbauten aufweisen und nicht so dramatische Ausblicke bieten, doch ihre bauliche Anlage verrät bereits unmissverständlich den Charakter der alpinen Pass- und Touristenstrasse.

Auffälliges Merkmal der Strasse ist die gegenüber der Bauzeit von 1938-45 kaum veränderte Bausubstanz. Negativ zu erwähnen wären etwa die längere, jüngst erstellte Blocksteinmauer zwischen

Innertkirchen und Wyler (Höhe 700 m), die sich auffällig von den übrigen Mauern der Passstrasse unterscheidet oder die schräg abgestützte, mit uniformen Quadersteinen verblendete, bis 10 m hohe Betonmauer beim Elektrizitätswerk in Hopflouenen. Es handelt sich dabei aber um punktuelle Eingriffe. Massive Ausbauten über längere Strecken oder signifikante Verbreiterungen des Trassees sind bis heute nicht erfolgt.

Die Strasse hat eine durchgehende Breite von 6 m. Die durch angeschnittene Hänge entstandenen Böschungen sind von unterschiedlicher Art und Mächtigkeit. Im Teil westlich von Gadmen wechseln erdige und steinig-felsige Böschungen einander ab, wogegen östlich von Gadmen und vor allem oberhalb der Waldgrenze fast ausschliesslich felsige Böschungen anzutreffen sind. Diese sind stellenweise recht imposant und können Höhen bis 10 m erreichen. Meistens ist der Übergang zwischen ausgebrochener Böschung und natürlicher Felsoberfläche fließend. Bei stark dominierender bergseitiger Felsböschung verläuft die Strasse zuweilen in einer Halbgalerie (Bäregg auf ca. 1700 m, Hell auf ca. 1800 m). Ausgebrochenes bzw. ausgesprengtes Felsmaterial wurde - soweit es nicht bearbeitet und für den Bau oder die Verkleidung der Stützmauern verwendet wurde - über die Hänge gekippt und bildet noch heute deutlich sichtbare und zum Teil kaum überwachsene Geröllhalden (Abb. 1).

Die Aussicht vom Himmelrank westwärts zeigt den Verlauf der Sustenstrasse durch die Bärfeden mit den kurzen Tunnels. Die talseitigen Geröllhalden sind zum Teil Ausbruchmaterial, zum Teil aber auch natürlicher Gehängeschutt. (Vgl. Abb 27.)
Abb. 1 (GS, 7. 10. 1999)

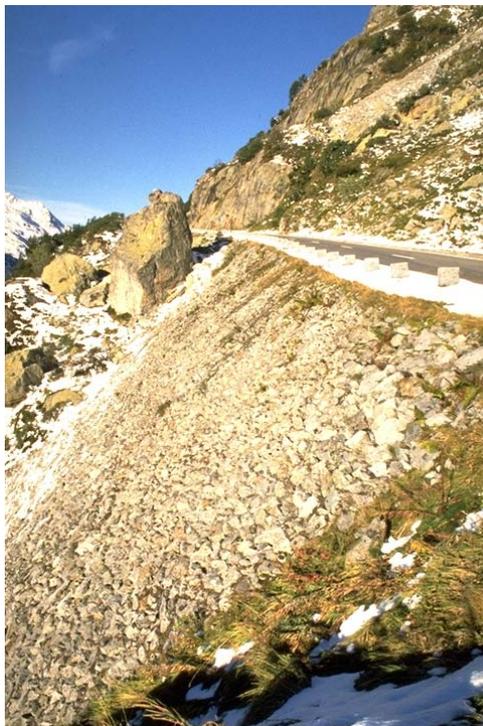


Angeschnittene Steilhänge, die nicht im anstehenden Fels liegen, sind mit Stützmauern befestigt. Die Sustenstrasse zeigt eine grosse Variation verschiedenster Mauertypen, die zum Teil auf engstem Raum wechseln. Als Übergangsform zwischen Böschung und Mauer können die Böschungsmauern oder die sogenannten "rollierten Böschungen" bezeichnet werden. Es sind dies schräg liegende, oft mehrere Meter hohe, mit Bruchsteinen befestigte Böschungen. Sie sind meistens trocken gemauert bzw. in den Steilhang hineingelegt (Abb. 2). Zum Teil haben die Böschungsmauern einzelne aus der Fläche ragende Steine, sogenannte "Useluegi". Sie geben als Bindersteine der Mauer einerseits eine grössere Stabilität, andererseits auch eine etwas rauhere und damit felsenhaft-natürliche Wirkung. Unterhalb der Waldgrenze sind die Böschungsmauern zum Teil überwachsen. Die Stützmauern im engeren Sinne bestehen aus verblendeten,

konstruktiv relevanten Stahlbetonmauern von stark variierender Höhe. Als Blendsteine wurden verschiedene Formen und Oberflächenstrukturen eingesetzt, was sich entsprechend im äusseren Habitus zeigt (Abb. 3, 4). Werksteine mit Quader- und Polygonalformen dominieren stark gegenüber den auf der Urner Seite der Passstrasse häufiger vorkommenden Blendsteinen aus mehr oder weniger bearbeiteten Bruchsteinen. Unregelmässig gemauerte Flächen wechseln mit durchgehenden, parallel zur Strassenneigung verlaufenden Fugen. Punktuell wurden Stützmauern auch eingesetzt für Felsverstärkungen oder gar Felsreparaturen.

Was zwischen dem Hotel Steingletscher und dem Himmelrank aussieht wie eine Geröllhalde ist in Wirklichkeit eine mächtige Böschungsmauer. Die trocken geschichteten, in den Hang hinein gelegten Steine ergeben diese stabile, schräg abgestützte Mauer. (Vgl. Abb 28.)

Abb. 2 (GS, 7. 10. 1999)



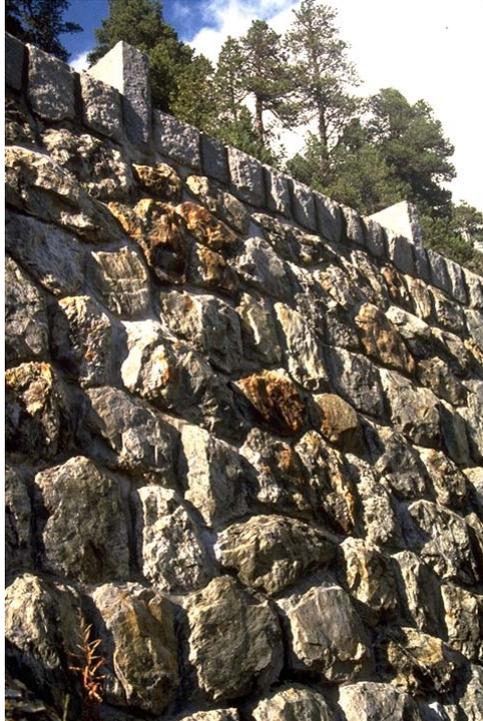
Mit Polygonalsteinen verkleidete Betonmauer bei Milital (Höhe 820 m). Durch die kleinen Öffnungen kann das Wasser austreten und dadurch wird der Hangdruck auf die Mauer vermindert. (Vgl. Abb 19.)

Abb. 3 (rb, 6. 10. 1999)



Die Mauer südlich des Feldmooshubels (Höhe 1630 m) erhält mit ihren wenig bearbeiteten Blendsteinen ein rauheres und dadurch natürlicheres Aussehen. In der durchgehenden Mauerkrone sind Kolonnensteine eingelassen. (Vgl. Abb. 26.)

Abb. 4 (rb, 6. 10. 1999)



Ein charakteristisches strassenbegrenzendes Element bilden die vielen Kolonnen- oder Randsteine (auch "Wehrsteine") genannt. Es lassen sich hauptsächlich vier verschiedene Formen unterscheiden. Dominierend von Innerkirchen bis an den Fuss des Feldmooshubels (Höhe 1630 m) sind die kegelförmigen, dreiviertelrunden Granitsteine mit einer Höhe von 60 - 80 cm. Über weite Strecken sind sie mit Eisenröhren, die mittels einer Haltevorrichtung (Rohrschelle) in der flachen Oberseite befestigt sind, miteinander verbunden (Abb. 5). Stellenweise ist nur noch die Rohrschelle erhalten und die verbindende Stange fehlt. Im Vergleich zu andern Alpenstrassen ist der Abstand der Steine untereinander relativ gering (3 - 6 m). Einen zweiten, wichtigen Typ findet man zwischen der Nase des Feldmooshubels und der Passhöhe. ZSCHOKKE (1996: 116) bezeichnet ihn als "neuer Wehrsteintyp" der "eigens für die Sustenstrecke entworfen worden zu sein" scheint. Der rechteckige, prismatische Stein aus bruchrohem Granitgneis steht ohne verbindendes Element in einem Abstand von durchschnittlich 3 m (Abb. 4, 6). Die Quader sind rund 50 cm hoch, 20 - 25 cm breit und 30 - 40 cm tief. Bei Stützmauern sind die Randsteine in die abschliessende Rollschicht eingelassen (Abb. 4). Den dritten Typ von Randstein findet man auf einem kurzen Teilstück im Bereich von Kilometer 15. Es sind felsblockartige, nur grob behauene Steine. Schliesslich zu erwähnen sind die als kurze Mauerstücke gebauten Brüstungen, die funktional ebenfalls im Zusammenhang mit den Randsteinen zu sehen sind. An mehreren exponierten Stellen zwischen dem Schwarzbrunnengraben und der Bäregg stehen als vertikale Fortsetzung von talseitigen Stützmauern durchgehende Brüstungsmauern unterschiedlicher Höhe (0.5 - 1 m). Die auf der Urnerseite des Sustenpasses als Strassenbegrenzung saisonal montierten und ausschliesslich aus Eisenröhren gefertigten Geländer fehlen auf bernischem Gebiet. Mit Eisenröhren gesicherte Strassenränder findet man hier fast ausschliesslich als Brückengeländer.

Bei Rossweid (Höhe 670 m) führt die Strasse über einen künstlich geschütteten Erddamm. Die Fahrbahn wird beidseitig von Kolonnensteinen begrenzt, die durch Metallröhren miteinander verbunden sind. (Vgl. Abb 17.)

Abb. 5 (rb, 6. 10. 1999)



Jüngerer Typus von Kolonnensteinen am Fuss des Feldmooshubels. (Vgl. Abb 26.)

Abb. 6 (rb, 6. 10. 1999)



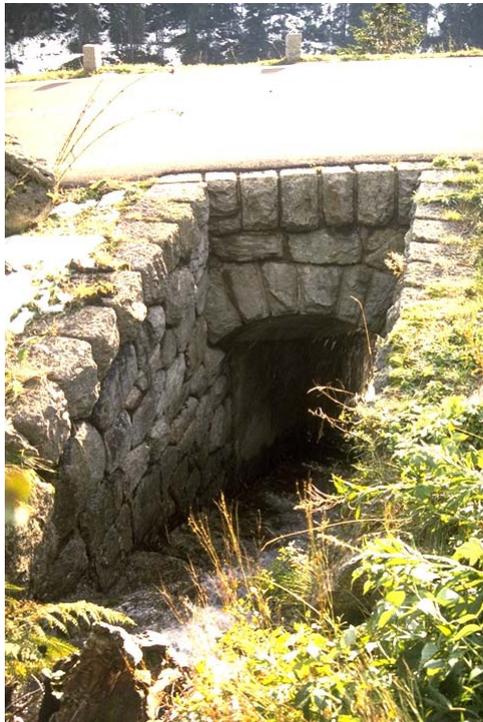
Mit zahlreichen Brücken werden zwischen Innertkirchen und der Sustenpasshöhe Bäche und Flüsse überquert. Die Brücken von Wyler, Milital und westlich Hopflouenen fallen auf durch ihre Spannweiten von 25 und mehr Metern. Im Teilstück zwischen der Wendenwasserbrücke östlich von Gadmen und Feldmoos gleichen sich die grossen Brücken stark. Sie bestehen aus drei Stampfbetongewölben, die in der Untersicht offen sichtbar sind. Seitlich sind die Brücken ausnahmslos mit Quadersteinen verblendet (Abb. 7). Die Fahrbahnen sind mit einem Geländer von bis zu vier übereinanderliegenden Eisenrohren gesichert. Viele kleinere Wasserläufe werden mit unterschiedlich weiten, tombino-ähnlichen Stampfbetongewölben überquert (Abb. 8). Der Übergang zwischen Brücken und Tombini ist durchaus fließend. Es fällt allgemein auf, dass beim Bau der Strasse grosser Wert auf die Entwässerung gelegt wurde. Viele Stützmauern (vor allem bergseitig) haben kleinere Öffnungen, die das Wasser austreten lassen und damit den Bergdruck auf die Mauern verringern, was sich wiederum auf deren Qualität und Lebensdauer auswirkt (Abb. 3). Wenn immer möglich wird das vom Hang herkommende Wasser in seitlichen Abzugsgräben gesammelt (Abb. 9) und in Durchlässen (meist Betonröhren) unter der Strasse durchgeführt. Die

Wasserfassungen sind meistens gemauert, häufig sind sie in Mauern integriert oder in Felsen eingelassen. Ihre Form wurde der jeweils örtlichen Situation angepasst, und entsprechend vielfältig ist das Spektrum.

*Dreibogige Brücke bei Nessental (Höhe 925 m). Charakteristisch sind die mit polygonalen Werksteinen verkleideten Seitenansichten und die Metallgeländer, welche die Fahrbahn beidseitig begrenzen und sichern. (Vgl. Abb 21.)
Abb. 7 (GS, 6. 10. 1999)*



*Bei den Wasserdurchlässen sind die Einläufe zuweilen gemauert, während die Gewölbe unter der Strasse betoniert sind und verblendete Seitenansichten haben. Von der Grösse des Durchlasses her ist die Grenze zwischen einem Tombino und einer Brücke oft fließend. Die Aufnahme zeigt einen Tombino auf dem Löibboden (Höhe 1620 m, vgl. Abb 26).
Abb. 8 (rb, 6. 10. 1999)*



*Der gepflästerte seitliche Wassergraben östlich von Hell (Höhe 1820 m) sammelt das Wasser und führt es zu einem Durchlass. Das Bild zeigt auch die über weite Strecken vorhandene klare Fahrbahnbegrenzung mittels Randabschluss. (Vgl. Abb 27.)
Abb. 9 (rb, 12. 10. 1999)*



Eine Besonderheit des Sustenpasses auf der Bernerseite sind die beinahe 20 Tunneldurchstiche (Abb. 1, 10). Sie sind kaum je länger als 100 m, wirken aber durch ihre in der Regel grossen Scheitelhöhen (bis 3.5 m) ziemlich monumental. Im unteren Bereich der Strasse sind die Tunnel zum Teil ausgebaut und haben mit Quadersteinen verblendete Tunnelportale sowie mit Spritzbeton ausgekleidete Gewölbe. Im höher gelegenen Teil der Strasse zeigen sich Tunnel in ihrer Ursprünglichkeit. Es sind schlichte, ausgebrochene Röhren im Fels (Abb. 10). Einzelne Tunnel haben Fenster, dem Tal zugewandte Durchbrüche, die das Licht ins Innere eintreten lassen. Eine extreme Variante dieser Art von Beleuchtung hat der Tunnel oberhalb des Himmelranks (Höhe 1960 m), wo das Deckengewölbe auf einer Länge von einigen Metern eine Lücke hat und das Tageslicht ungehindert hereinfluten kann. Tunnel wurden auch dort gebaut, wo ein vollständiger Durchbruch durch den Felsen durchaus möglich gewesen wäre oder gar Sinn gemacht hätte. Ein solches Vorgehen verlangte höchste Vorsicht beim Aussprengen des Felsens und zeigt gleichzeitig den hohen Stellenwert, den der ästhetische Aspekt beim Bau der Strasse hatte. Bei ungenügender Felsüberdeckung erfolgte ein vollständiger Durchbruch und hinterliess stellenweise mächtige Felsböschungen (Abb. 11).

Ein rund 50 m langer Tunnel bei Untertal (Höhe 2000 m) wurde offensichtlich in den 1990er Jahren eingerissen (in der LK 1211 Meiental von 1993 ist der Tunnel noch enthalten).

Kilometersteine entlang des talseitigen Strassenrandes zeigen die Entfernung von Innertkirchen an. Die mit weisser Farbe gestrichenen Granitquader, oben mit flacher Rundung, sind fast lückenlos erhalten (Abb. 12). Es fehlen die Steine bei Kilometer zwei und drei. Die Steine sind meist eingemittet zwischen zwei Kolonnensteinen. Die schwarze, in den Stein eingravierte Beschriftung ist senkrecht zur Fahrtrichtung angebracht und setzt

sich zusammen aus der Distanzzahl und der mit Minuskeln geschriebenen Abkürzung für Kilometer (km).

*Durch die Lücke im Deckengewölbe beim Tunnel oberhalb des Himmelranks (Höhe 1960 m) gelangt Tageslicht ins Tunnelinnere. (Vgl. Abb 27.)
Abb. 10 (GS, 7. 10. 1999)*



*Als mächtiger Hohlweg präsentiert sich die Strasse jeweils dort, wo sie Felsrippen durchfährt. Das Bild zeigt den Felseinschnitt beim Eyhubel (Höhe 1280 m). Deutlich erkennbar sind die beidseitig angelegten Entwässerungsgräben. (Vgl. Abb 25.)
Abb. 11 (GS, 6. 10. 1999)*



*Die meisten der weiss bemalten Kilometersteine zwischen Innertkirchen und der Passhöhe auf dem Susten sind erhalten geblieben. (Vgl. Abb 26.)
Abb. 12 (rb, 6. 10. 1999)*



Abschliessend sind noch einzelne, im Zusammenhang mit der Pass- und Touristenstrasse nicht unwesentliche, wegbegleitende Einrichtungen zu erwähnen.

Im Zusammenhang mit dem Unterhalt der Strassen während den Wintermonaten (bis zur Dauersiedlung Gadmen ist sie während des ganzen Winters offen und befahrbar) stehen in unregelmässigen Abständen Streukästen. Sie sind zum Teil betonierte, zum Teil aus Polygonalsteinen gemauert (Abb. 13).

Typisches Merkmal der Touristenstrasse sind Ausstell- und Rastplätze. In den 1930er Jahren war die Idee des "Autowanderns" stark im Bewusstsein der Automobilisten. "Das hiess für den Strassenbauer, jede, auch die geringfügigste Gelegenheit für Ausstellplätze zu nutzen. Damit sollte die Bereitschaft des Automobilisten gefördert werden, sich Pflanzenwelt und Umgebung näher anzusehen" (ZSCHOKKE 1996: 119). Natürlich kam es früher auch viel öfter vor, dass Autos mit überhitztem Motor und kochendem Kühlwasser ausgestellt werden mussten. Häufig bieten die Ausstellplätze aber nicht mehr als zwei bis drei Fahrzeugen Platz, was auch ein Schlaglicht auf die bescheidene Verkehrsmenge von damals wirft. Als Rastplätze geradezu ideal sind die Wendeplatten (Haarnadelkurven). An exponierten Lagen wurden sie bewusst als Rastplatz mit Autoausstellplätzen, Brunnlein, Sitzgelegenheit und Treppen als Passagen zum eigentlichen Aussichtspunkt am Strassenrand konzipiert und eingerichtet (Abb. 14).

Ebenfalls zur Infrastruktur der Strasse gehören die Brunnen (Abb. 15). Sie befinden sich häufig im Bereich von Ausstell- und Rastplätzen, wobei das Wasser oft dorthin geleitet werden muss. Die ursprüngliche Funktion der Brunnen lag nebst dem Durstlöschen und der körperlichen Erfrischung in erster Linie darin, als primitive Pannenhilfen überhitzte Automotoren zu kühlen. Schliesslich zu erwähnen sind zwei Inschriften, die an den Bau der Sustenpassstrasse erinnern. Die erste, beim sogenannten Polendenkmal, befindet sich bei Jungholz (Höhe 1310 m). In einem

*Die Streugutdeponien (hier bei Milistalden, Höhe 940 m) sind jeweils so angelegt, dass sie einerseits leicht zugänglich sind, andererseits aber den Verkehr nicht behindern. (Vgl. Abb 21.)
Abb. 13 (GS, 6. 10. 1999)*



*Oberhalb Jungholz (Pkt. 1453) wurde die Wendeplatte als Rastplatz angelegt. Die Treppe führt zum äusseren Rand der Kurve, wo sich eine schönere Aussicht bietet als vom Rastplatz aus.
(Vgl. Abb 25.)
Abb. 14 (GS, 6. 10. 1999)*



Fels über einem Rastplatz mit Brunnen ist eine Bronzetafel eingelassen. Die mit den Wappen Polens und der Schweiz verzierte Tafel ist datiert mit "A.D. MDMXL" [1940] und erinnert in polnischer und französischer Sprache daran, dass auch polnische Internierte beim Bau der Sustenstrasse mitgearbeitet haben (Abb. 16). Die zweite, schlicht gehaltene Erinnerungstafel ist in schönster Aussichtslage bergseitig beim Himmelrank angebracht und trägt als Inschrift: "1938 - 1945 IN ERNSTER ZEIT DEM FRIEDEN GEWEIHT". Bemerkenswert ist die Tatsache, dass für die Tafel nicht ein Granit, sondern Berner Sandstein verwendet wurde.

Mit der Brunnenschale in einer Stützmauer bei Bärfedern (Höhe 1750 m) wird ein kleiner Wasserlauf gefasst und nutzbar gemacht. (Vgl. Abb 27.)
Abb. 15 (rb, 6. 10. 1999)



Die Bronzetafel beim Polendenkmal (Höhe 1310 m) erinnert an den Bau der Sustenstrasse und an die polnischen Soldaten, die daran mitgearbeitet haben. (Vgl. Abb 25.)
Abb. 16 (GS, 6. 10. 1999)



Würdigung:

Die Touristenstrasse über den Sustenpass wurde aufgrund der damals neusten Kenntnisse der Strassenbauingenieure von Grund auf neu konzipiert und gebaut. Sie kann als Vorzeigebispiel einer modernen Alpenstrasse bezeichnet werden. Bemerkenswert ist insbesondere, dass beim Bau nicht bloss ingenieurtechnische Kriterien eine Rolle spielten, sondern auch eine landschaftsschonende Linienführung. Auf die Ästhetik und Sorgfalt in der Ausführung, namentlich bei den Kunstbauten, wurde grosses Gewicht gelegt. Die Strasse ist als Ganzes gesehen in einem aussergewöhnlich guten Erhaltungszustand und wurde bis heute durch keine grösseren Ausbauten überprägt. Dadurch ist über weite Strecken noch die traditionelle Bausubstanz vorhanden.

Abb. 19

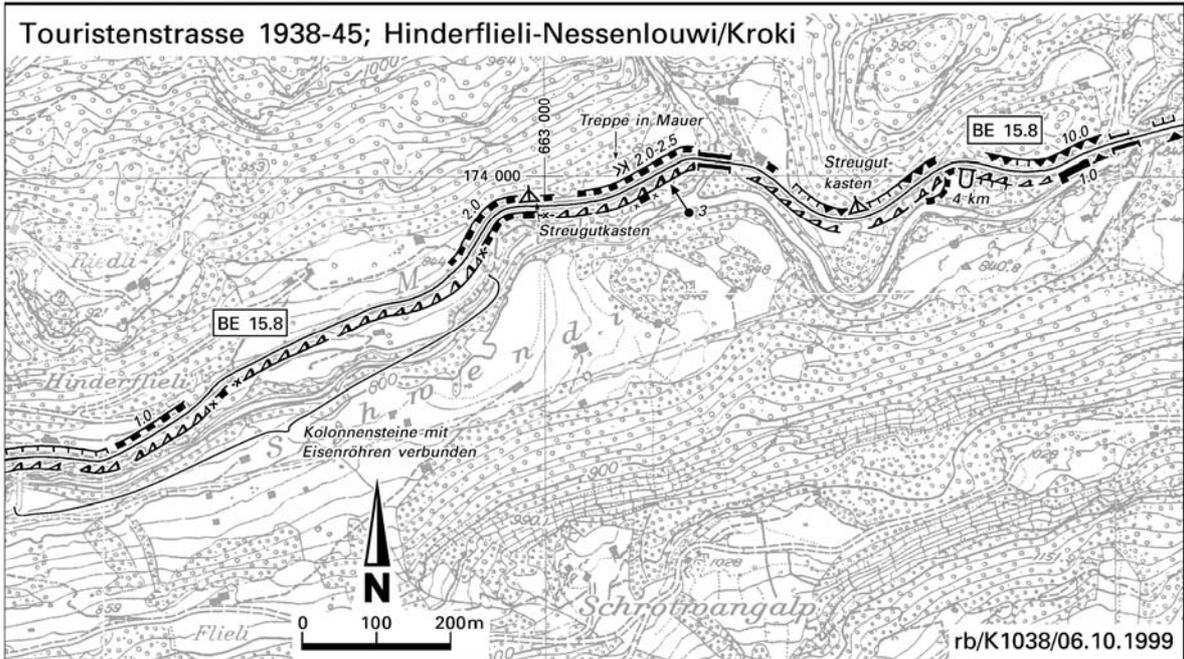


Abb. 20

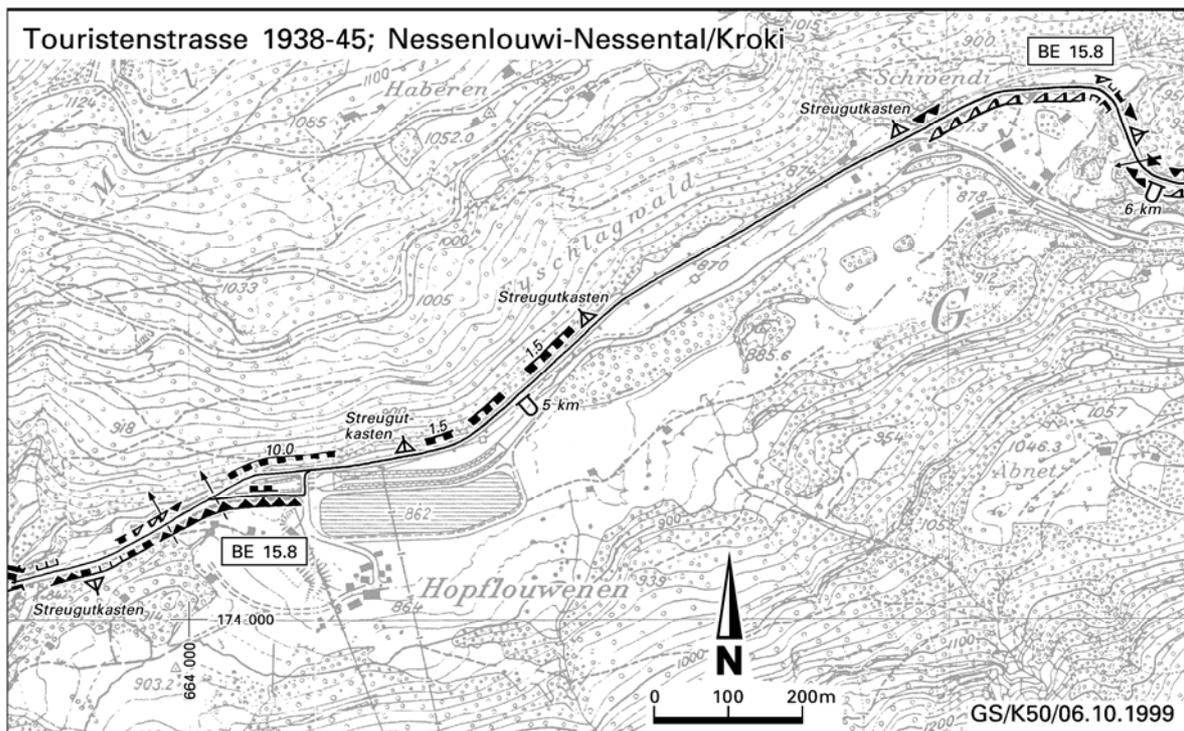


Abb. 21

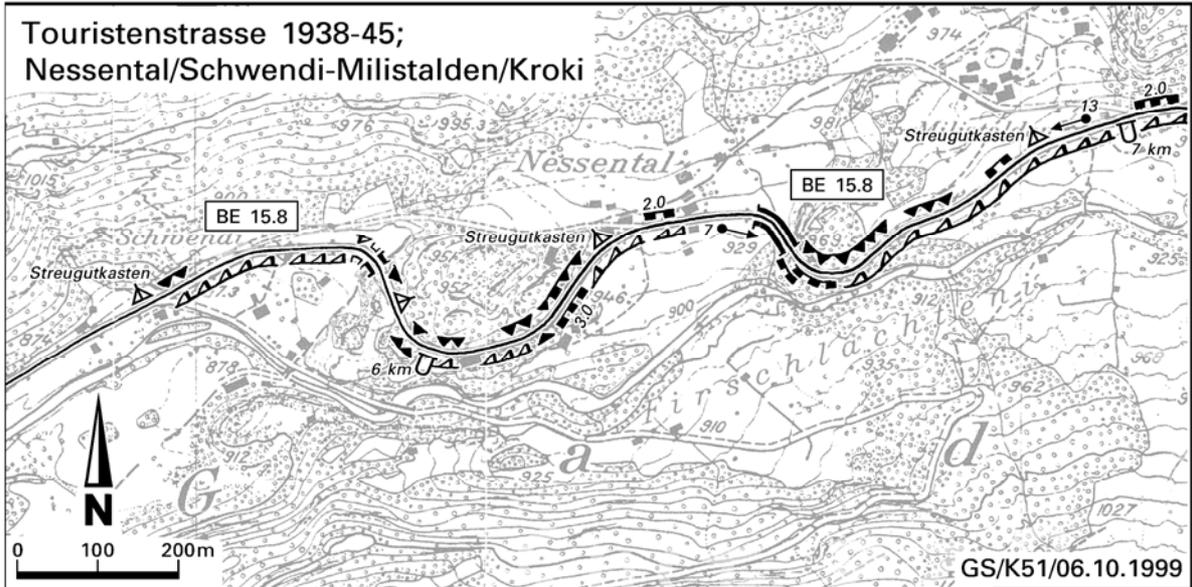


Abb. 22

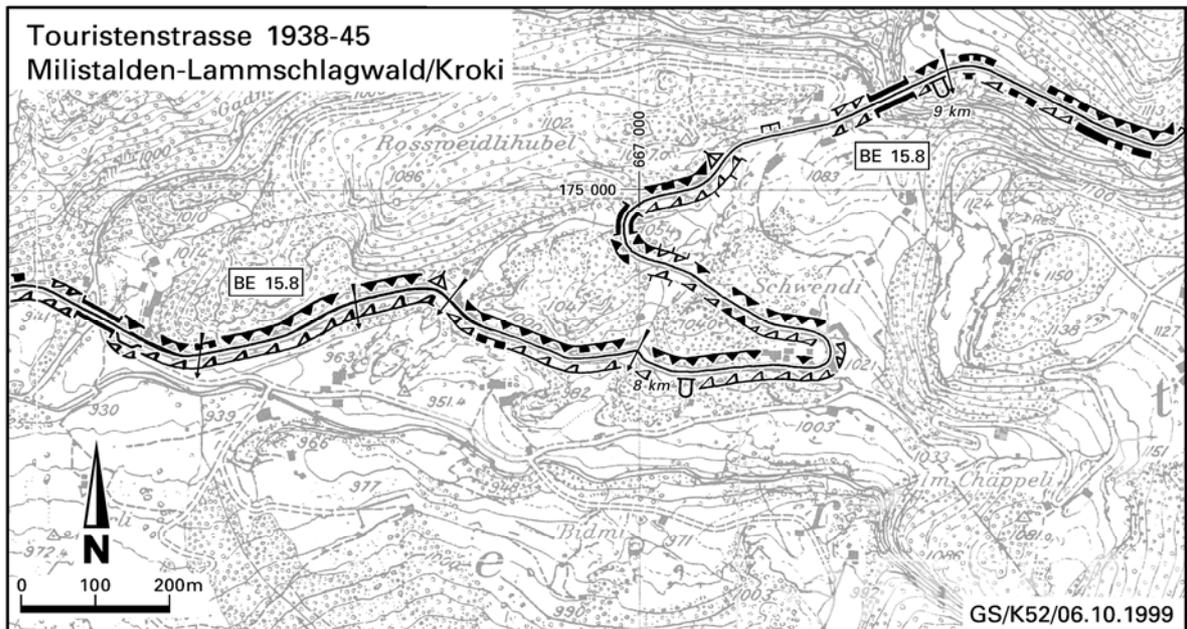


Abb. 23

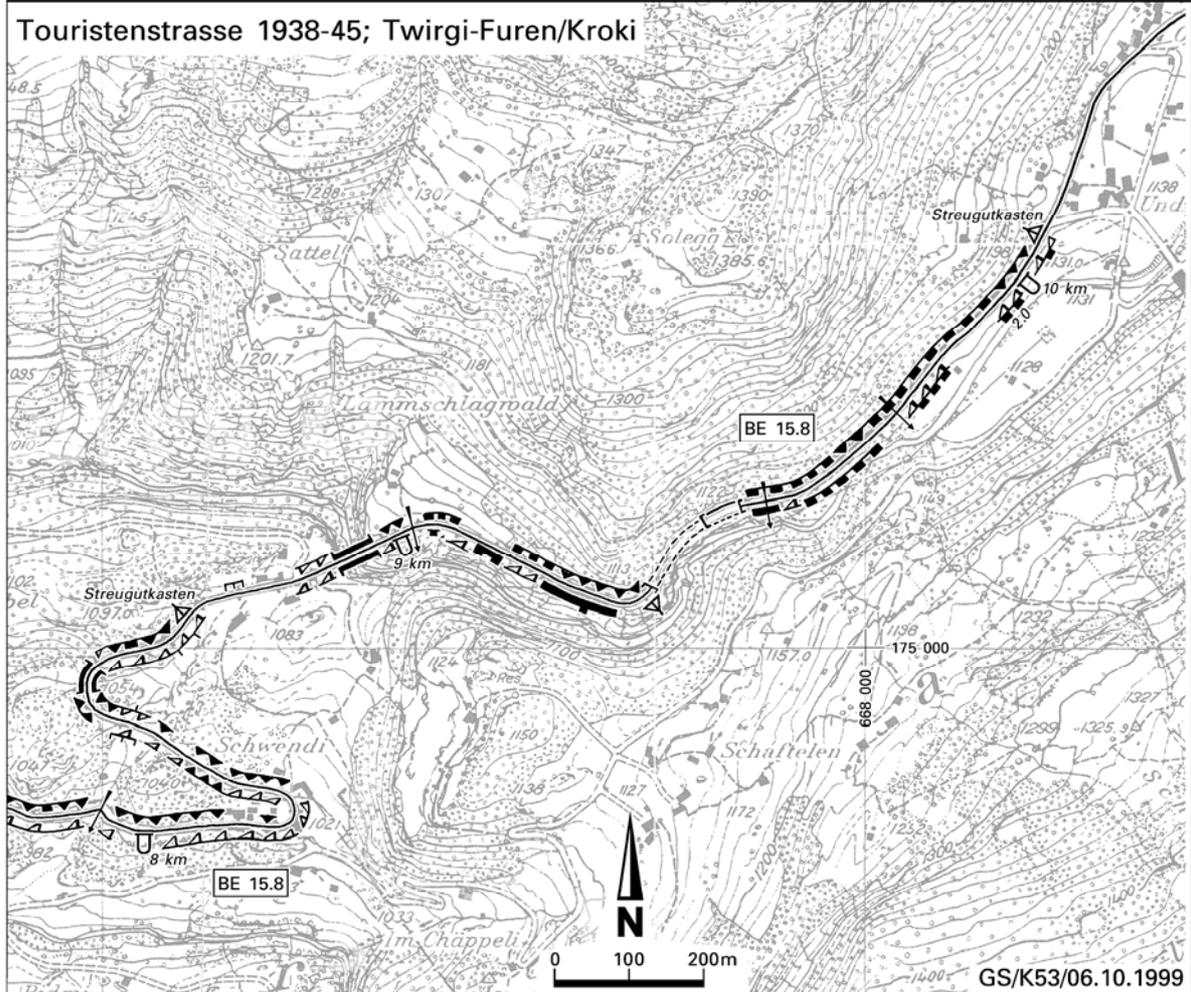


Abb. 24

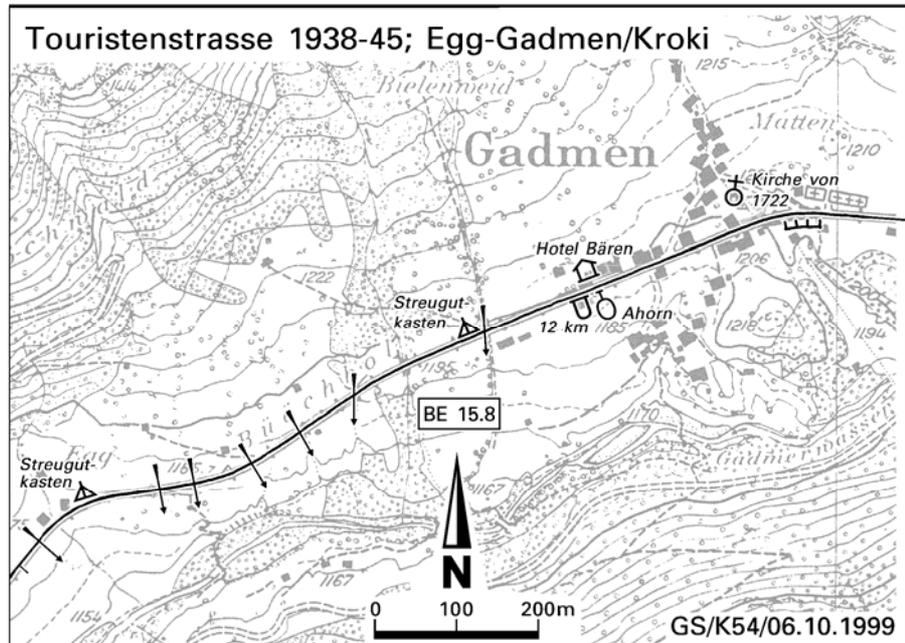


Abb. 25

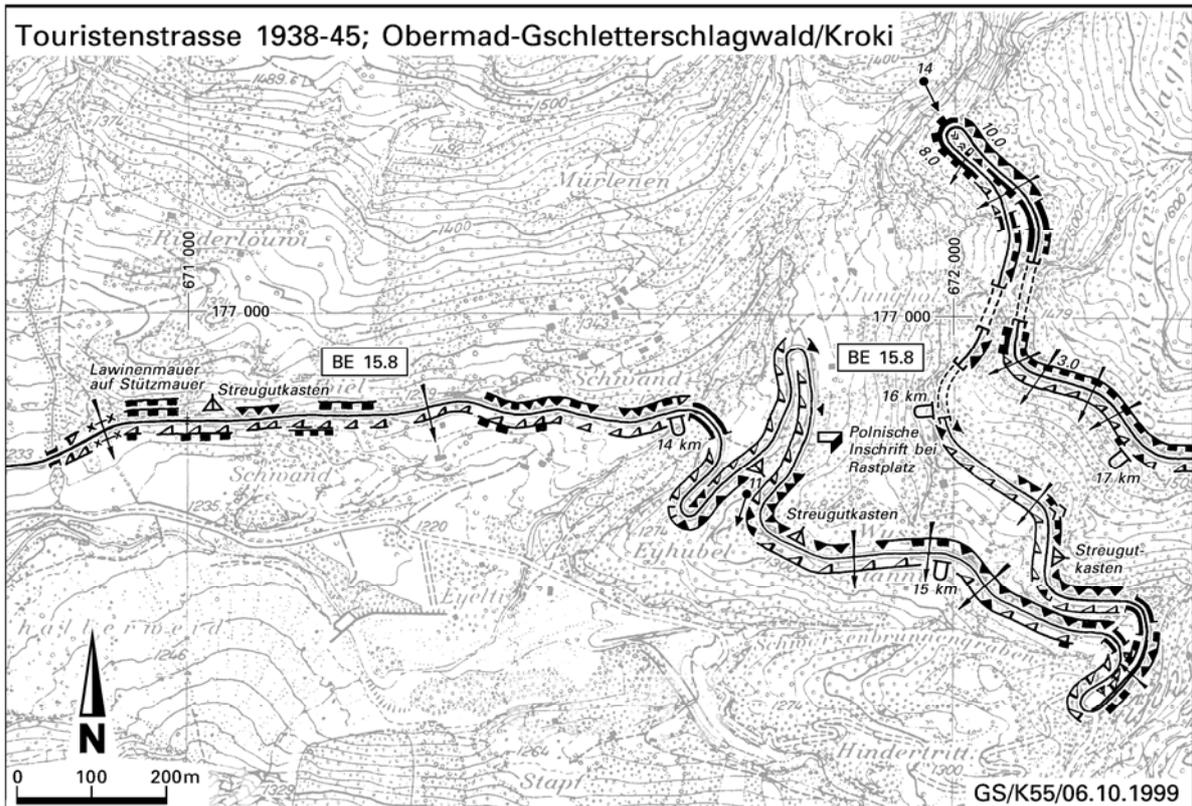


Abb. 26

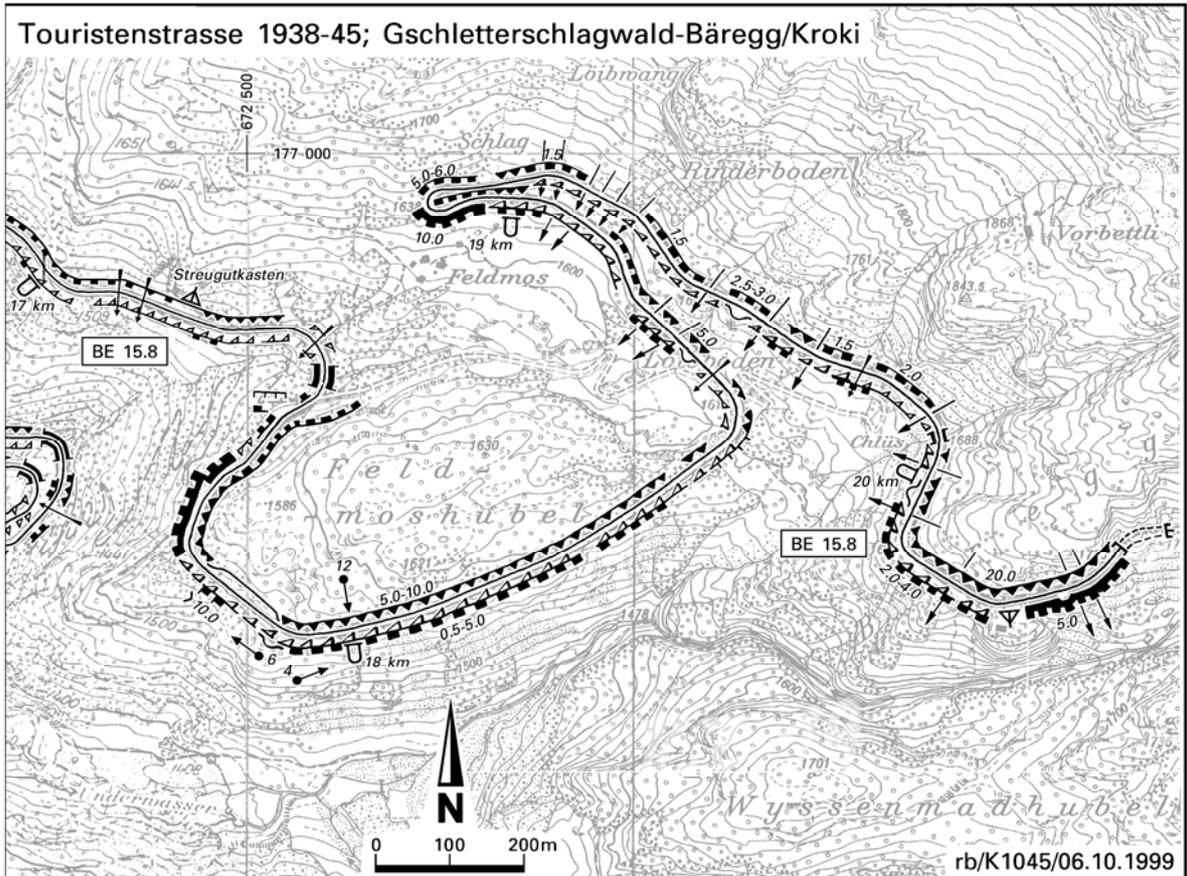


Abb. 27

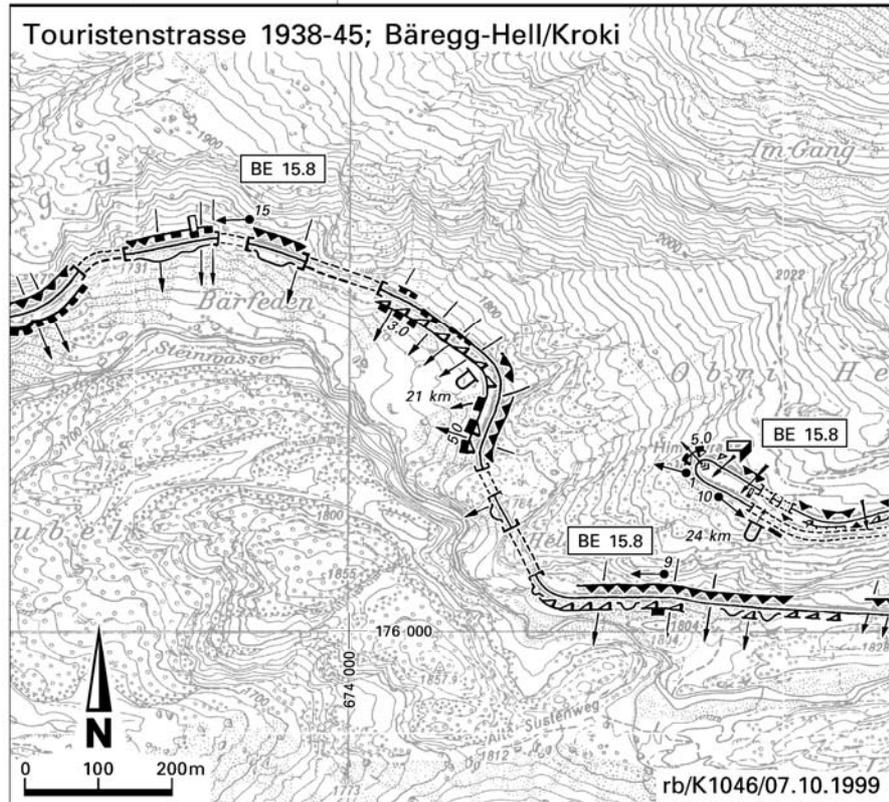


Abb. 28

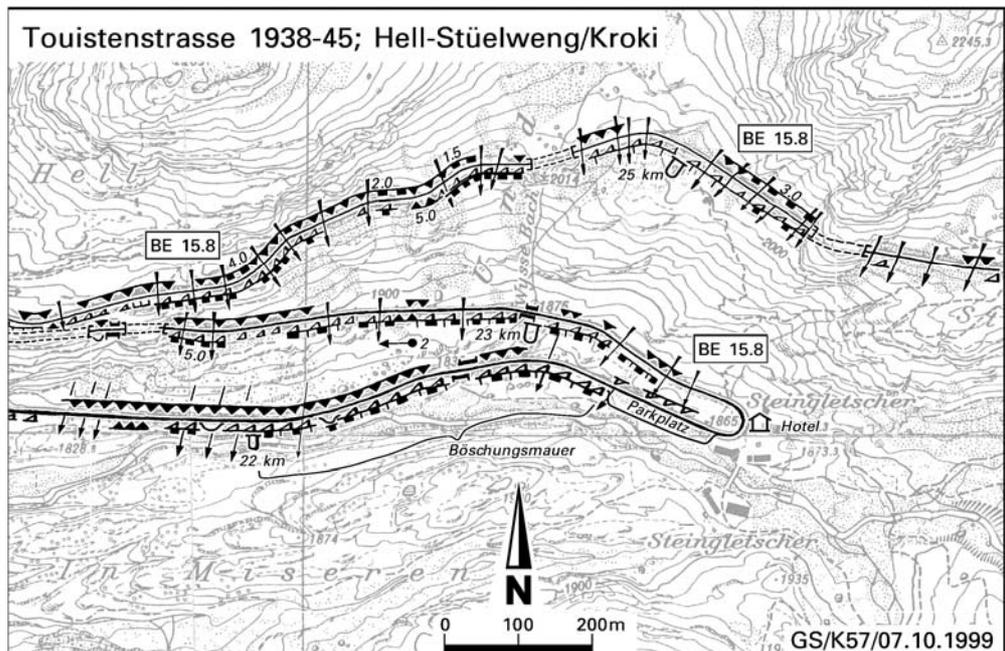
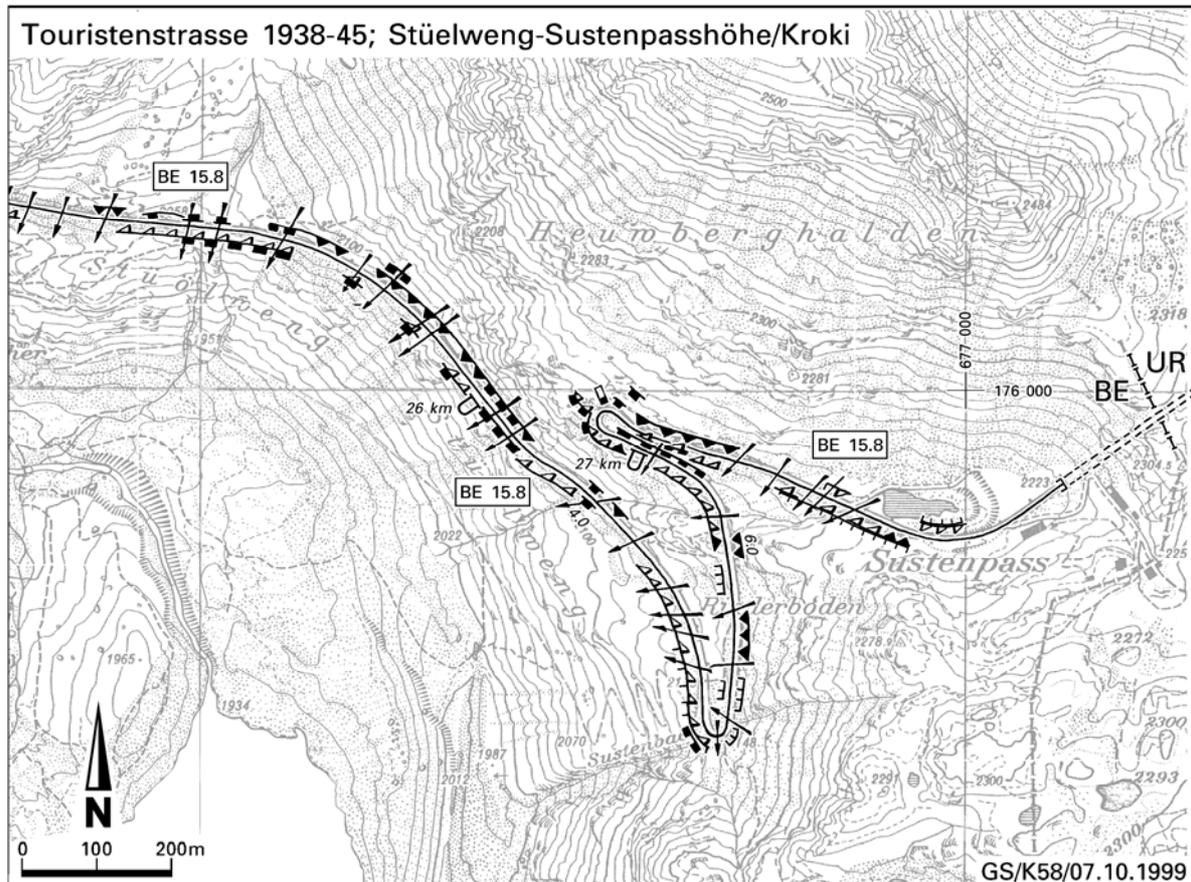


Abb. 29



ZIELE UND MASSNAHMEN

Als eine gegenüber ihrem ursprünglichen Zustand kaum beeinträchtigte Alpenpassstrasse wäre ein sorgfältiger, der Strasse angepasster Unterhalt wünschenswert. Es sollte möglichst darauf geachtet werden, dass beschädigte oder zerstörte Strassenelemente (Kolonnensteine, Mauern, Geländer usw.) mit traditionellen Materialien und Formen repariert bzw. ersetzt werden.

— Ende des Beschriebs —