

Strecke UR 4 *Wassen - Meiringen; Sustenpass*
Linienführung 2 *Kommunikationsstrasse von 1811*
Landeskarte *1211*

GESCHICHTE *Stand Februar 1990 / é*

In bezug auf die Geschichte der hier erörterten Kommunikationsstrasse stütze ich mich in allen wesentlichen Punkten auf GERMANN (1982).

Nachdem Napoleon die 1797 bekundete Absicht, eine fahrbare Strasse vom Genfersee durch das Wallis über den Simplon nach Arona am Lago Maggiore zu bauen, 1805 in die Tat umgesetzt hatte, gliederte er 1810 aus wirtschaftlichen und strategischen Gründen das Wallis als "Département du Simplon" dem Kaiserreich ein.

Bern, welches einen intensiven Transithandel nach Piemont und in die Lombardei führte, sah sich nun von diesen Absatzgebieten abgeschnitten. Sämtliche Pässe, von der Grimsel bis zum Sanetsch, waren mit französischem Zoll belegt. Ausweichmöglichkeiten über den Brünig, den Vierwaldstättersee und die Gotthardroute waren vorhanden, aber Bern war bestrebt, einen möglichst direkten Zugang zur wichtigen Nord-Süd-Achse zu besitzen und das Oberhasli in den Verkehr einzubinden. Die folgende Ausführung lehnt sich nun der Darstellung von GERMANN (1982) an: Anfang Juni 1809 sprach eine "Deputatschaft" der Oberhasler bei Landammann Karl Martin Müller in Altdorf mit dem Antrag vor, den Pass zu "eröffnen" und miteinander eine Strasse über den Susten zu bauen. Eine gemeinsame Begehung von Urnern und Oberhaslern am 21. August 1809 führte zur Erkenntnis, dass ein solches Vorhaben die Kräfte der Talschaften übersteigen würde. Am 27. Mai 1810 wurde der Regierung von Uri mitgeteilt, dass Bern dem Ansuchen der Oberhasler betreffend Bau einer "Communicationsstrasse" über den Susten zu entsprechen beabsichtige und eine gemeinsame Begehung vorschlage. Nach erfolgter Begutachtung und Besprechung

verpflichteten sich die Stände Uri und Bern am 19. August 1810 im Traktat von Wassen, eine fahrbare Strasse von 8 Bernerfuss (circa 2.35 m) Breite und einer Steigung von 2 Zoll pro Bernerfuss (16.5 %) über den Sustenpass bis nach Wassen zu erstellen. Die Wendeplatten waren möglichst stumpfwinklig und mit mindestens 24 Bernerfuss (7.05 m) äusserem Radius anzulegen. Alle Aufdämmungen der Strasse sollten auf ihrer äusseren Seite mit trockenen Mauern versehen, Bergbäche und Gewässer unter der Strasse durchgeführt und letztere nicht mit grossen Steinen belegt, sondern bekieset werden (STABE Oberhasle 340a, Aktenbände Hof-Susten-Strasse 1810-14; zitiert in GERMANN 1982: B1). Sie sollte für leichte Fuhrwerke und Saumrosse mit schwerer Ladung (circa 150 -200 kg), sowie im Winter für Schlitten bis zur rauhesten Jahreszeit fahrbar sein (BÄHLER 1899: 73).

Auf Urner Seite waren ursprünglich für die Sustenstrasse Kosten in der Höhe von 20000 Gulden vorgesehen. Die effektiven Kosten beliefen sich auf 44923 Gulden; gebaut wurde in den Jahren von 1811 bis 1818. Die Finanzierung erfolgte über Anleihen (Ursern als

Profiteur der neuen Verbindung steuerte 9160 Gulden bei) und eigene Gelder; letztere beliefen sich auf immerhin 15000 Gulden (MÜLLER CARL FRANZ 1946: 18 f.). Beide Orte erhofften sich aus den Strassenzöllen und Weggeldern bedeutende Einnahmen. Als Grundlage für die Festsetzung der Gebühren dienten die "Factoreybücher" der Landschaft Oberhasle von 1794-1809, in welchen die Ein- und Ausfuhr über die Grimsel aufgeführt waren. Durchschnittlich wurden 865300 Pfund Waren, Kuh- und Geisskäse, Schinken, Waren allgemein, sowie 800-1000 Stück Tiere, Hornvieh und Kuppelpferde, über die Grimsel geführt (MUTACH 1810: 4; zitiert in GERMANN 1982: 136). In Wassen war eine Sust und auf der Passhöhe ein Hospiz geplant. Neben dem seit der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts in Wassen eingerichteten Wassener Zoll eröffneten die Urner auch in Meien eine Zollstelle. Aber mit dem Zusammenbruch des französischen Kaiserreiches nach der Völkerschlacht von Leipzig 1813 standen dem bernischen Warentransit die Verbindungen mit dem Wallis und Italien wieder offen. Die ernerischen Einnahmen für das Jahr 1820 beliefen sich auf ganze 104 Gulden, jene für 1822 auf 115 Gulden. Zieht man von diesen Beträgen die Jahresentlohnung des "Zollners zu Meien" von 60 Gulden ab, blieb nicht mehr viel übrig und an eine Verzinsung der Bauschuld durch die Zollerträge war nicht zu denken (MÜLLER CARL FRANZ 1946: 21).

Gebaut wurde nach den Plänen Im Hofs von 1810, welche die Berner gemäss Weisungen der Projektleiter von Mutach und von Stürler nach der gemeinsamen Begehung mit den Urnern im Massstab 1:5000 hatten anfertigen lassen (Archiv Oberingenieur Kreis I, Thun, Ablage Sustenstrasse; Länge des Originals: 3.5 m; aus GERMANN 1982: 123; siehe Beilage 5). Die Berner Experten wurden von den Urnern zur Absteckung der Linien jenseits der Passhöhe beigezogen. Schon bald nach Baubeginn wurden in der Anlage Änderungen vorgenommen: Die ursprünglich als Saumpfad projektierte Strasse von 8 Fuss (2.4 m) Breite wurde im zweiten Baujahr zur Fahrstrasse mit 10-12 Fuss Breite erweitert (BÄHLER 1899: 75), was zu erheblichen Mehrkosten führte.

Die Jahre 1814/15 brachten durch den politischen Umbruch in Europa, die ausgebrochenen Oberländerunruhen und nicht zuletzt durch die schlechte Witterung einen Rückschlag für das Strassenprojekt am Susten. Bern und Uri einigten sich schliesslich nach langem Hin und Her, das begonnene Werk zu Ende zu führen. Ein Unterfangen, das sich bis in die 20er Jahre des 19. Jahrhunderts hinzog. Von Innertkirchen bis Gadmen ist die 1811er Strasse bis 1938 unzählige Male korrigiert und verbessert worden, während das Teilstück zwischen Gadmen bis zur Sustenscheideck mit Ausnahme der Steingletscherpassage noch gut erhalten ist. Am Steingletscher hat der Vorstoss von 1820 die 1811er Strasse im Raum Stüelweng (BE 15.7.15) überfahren und mit Ablagerungen der Stirnmoräne zugedeckt; der 1850/60er Vorstoss hat diese Zone nicht mehr erreicht (KING 1974: 113). Gemäss der Karte von Rüdiger aus dem Jahre 1718 muss der alte Saumpfad in diesem Abschnitt im Perimeter der 1811er Strasse verlaufen und damit vom gleichen Schicksal getroffen worden sein.

Auf Urner Seite hatte man anfangs Juni 1811 mit den Vorarbeiten und am 1. Juli auf der Passhöhe mit dem Strassenbau begonnen, der bis zum 24. September andauerte. Am 15. Oktober 1813, nach achtmonatiger Bauzeit, war der Abschnitt Passhöhe - Färnigen über 8.5 km inklusive Gorezmettlenbrücke erstellt. 1934/36 musste die

Brücke saniert werden. Die Ausgaben hatten bereits 28000 Gulden erreicht (MÜLLER CARL FRANZ 1946: 26).

Unter misslichen Finanzverhältnissen wurde vom 27. Juni bis 20. Oktober 1814 am 3.5 Kilometer langen Teilstück Färnigen - Meien "Bi der Chappelle" gearbeitet. Nach einem Unterbruch der Arbeiten im Jahre 1815 konnte nach Schlichtung eines Streiks der italienischen Gstarbeiter am 9. Oktober 1816 dieser Fahrstrassenteil vollendet werden.

Erst am 3. Juli 1818 nahm man das 2.7 km lange Teilstück zwischen Meien und Husenbrücke in Angriff und beendete es am 9. Oktober 1818. Zwar tagte die Sustenstrassenkommission noch bis 1822 und liess Pläne für das Reststück Husen - Wassen anfertigen, doch zur Ausführung des Projektes kam es nicht mehr. Gesamthaft wurden 14.5 der 16.5 km Sustenstrasse auf Urnerseite gebaut und während mehr als 20 Monaten waren durchschnittlich 40 bis 60 Mann mit einem Tagesverdienst von rund 1 Gulden beschäftigt (MÜLLER CARL FRANZ 1946: 25-32).

Die Kunststrasse von 1811 war 1818 zwischen Meiringen und Husenbrücke, ab 1870 bis Feden, mit leichten Wagen befahrbar. Die letzte technische Schwierigkeit, die Passage bei der Meienschanze, wurde "nicht gemeistert".

Ein undatierter Plan aus anonymer Hand (abgebildet in MITTLER 1988: 156/157) zeigt den Verlauf der 1811er Strasse im Perimeter der Husenerbrücke, die 1870 bei der Verlängerung der Fahrstrasse nach Feden durch eine neue Brücke ersetzt wurde. Im Gelände konnten die Widerlager der weiter flussaufwärts gelegenen Husenerbrücke noch nicht ausgemacht werden, was auf eine "vergänglichere" Stegkonstruktion hinweist. Wassen hatte 1811 die Übernahme der Unterhaltspflichten für diese Brücke versprochen, sofern man der Gemeinde die "Fürleite" (Weggeld) belassen hätte (MÜLLER CARL FRANZ 1946: 19).

Das Augenmerk Uris lag in der Folge ganz auf der seit 1830 befahrbaren Gotthardachse. 1848 spielte die verkehrstechnische Sperre an der Meienschanze ein letztes Mal eine Rolle: Posten wurden auf die Passhöhe gestellt, der Landsturm nach Färnigen verlegt und 50 Unterwaldner Scharfschützen als Besatzung für die Schanze vorgesehen (MÜLLER CARL FRANZ 1946: 15). Zu Kampfhandlungen ist es am Susten nicht mehr gekommen, trotzdem sollte fast ein Jahrhundert vergehen, bis eine durchgehende Fahrstrasse von Meiringen nach Wassen eröffnet werden konnte.

1913 wurde zwar eine Fahrstrasse von Wassen zum Granitsteinbruch unterhalb der Schanze erstellt, ohne dabei aber eine Verbindung zur Fedenbrücke herzustellen.

GELÄNDE *Aufnahme 19. September 1990 / LA*

Diese frühe Alpenstrasse ist auf der Urner Seite fast ganz erhalten geblieben, auch wenn sie über lange Strecken für den motorisierten landwirtschaftlichen Verkehr verbessert worden ist. Einige Bemerkungen zu den Wegelementen: Die Oberfläche des heute 2 - 2.5 m breiten Weges, der teilweise von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren wird, besteht aus ungebrochenem Schotter,

also kleinem Rollgestein aus Bächen, und Kies, der beim Strassenbau anfiel, sowie einem jüngeren Schotter aus gebrochenem Material. Im obersten Teil (UR 4.2.7) steht die alte Strassenkoffierung aus grösseren Bruchsteinen an. Die wohl einst bestehende, schützende Schotterschicht ist hier weggeschwemmt. Die Erosion hat hier auch die intakte Randpflasterung und den markanten, seitlichen Abschluss freigelegt.

Über längere Partien ist die Wegmitte bewachsen, im oberen Bereich ist nahezu die ganze Oberfläche verkrautet und teilweise auch verschüttet.

Der Entwässerung wurde vor allem im obersten Bereich (UR 4.2.7) grosse Beachtung geschenkt. Hier findet man viele steinerne Querabschläge, die vielleicht einst auch im unteren Teil bestanden, dort aber durch hölzerne und andere Querrinnen ersetzt wurden, die weniger schwellenartig über die Fahrfläche hinausragen. Ein klassisches Element des Strassenbaus, den bergseitigen Strassengraben, stellt man ebenfalls vor allem in der obersten Strassenzone fest, wo die Niederschläge am grössten sind. Es sind gemauerte Rinnen, die allerdings schon seit Jahrzehnten nicht mehr unterhalten werden.

Die Strassenbreite lässt kein Kreuzen von Fahrzeugen zu, weshalb denn viele Ausweich- und Ausstellplätze vorgesehen waren, die sich noch heute als Verbreiterungen über 10 - 30 m Länge nachweisen lassen. In der Regel wurde das Trasseetalseits erweitert.

Die Mauern entlang der 1811er Strasse sind durchwegs trocken gebaut und bestehen vielerorts aus Bossenquadern, also behauenen Steinen. Man hatte auf der Urner Seite (im Gegensatz etwa zum obersten Wegstück auf der Berner Seite) recht gutes Baumaterial, zumeist wohl anfallendes Bruchgestein, aber auch Lesesteine zur Verfügung. Stützmauern finden sich auf beiden Strassenseiten und sind durchschnittlich 1 m hoch. Talseitig können sie Höhen bis 4 m erreichen. Sie stehen zumeist im Lot und sind - bis auf die wenigen Ausnahmen, wo man offensichtlich Werke des alten Saumpfades vor sich hat - fachmännisch gut gemauert. An einigen wenigen Stellen krönen Randsteine die talseitige Stützmauer.

Die Anlage der 1811er Strasse ist nach Zivilingenieurkunst nivelliert, weist aber nur wenige Geländedurchstiche und Dammpartien auf. Unter letzteren ist sicher die oberste unterhalb der Passhöhe die auffälligste.

Böschungen finden sich nur wenige. Sie sind heute durchwegs grabbewachsen und erreichen kaum mehr als 1.5 m Höhe. Offensichtlich zog man ihnen, nicht zuletzt wohl um Land zu sparen, Stützmauern vor. Gemauerte Hangverbauungen, wie sie von der Mitte des 19. Jahrhunderts an allgemein zur Trasseestabilisierung aufkommen, finden sich nicht.

Der Bau dieser Alpenstrasse erforderte vielerorts die Aussprengung und Ausschlagung eines Trassees im anstehenden Fels. Dies namentlich auch in den Kehren unterhalb der Passhöhe. Deutlich wird dies vor allem bei den Felsböschungen, die auf Urner Seite jedoch selten mehr als 2 m Höhe erreichen.

Als Wegbegrenzung stehen heute im unteren Talbereich permanente Drahtzäune. Holzzäune mit den traditionellen

dreilochigen Zaunpfosten bilden die Ausnahme. An der Strasse finden sich auch einige freistehende Begrenzungsmauern und Lesesteinwalle, jene vor allem im Kulturlandbereich. Auch sie sind ohne Bindemittel gefügt.

Zu den einzelnen Abschnitten: UR 4.2.1 beinhaltet die Kommunikationsstrasse zwischen der Fedenbrugg und Dorfli. Obwohl sie heute als Flurstrasse benutzt wird und einen jüngeren Schotterbelag aufweist, hat sie mit ihren vielen substantiellen Elementen ihren Charakter als frühe Alpenstrasse bewahrt.

Bei Dorfli und Bi der Chappelle schneidet die Touristenstrasse UR 4.4 die Kommunikationsstrasse. UR 4.2.2 hat einen Abschnitt der Kommunikationsstrasse zum Gegenstand, bei dessen Bau möglicherweise Stützmauern des alten Talweges UR 4.1 miteinbezogen worden sind; hier trifft man die alten dreilochigen Zaunpfosten noch häufig an.

Westlich der Talkirche (Bi der Chappelle) beginnt der Abschnitt UR 4.2.3. Er wird durch die Touristenstrasse UR 4.4 geschnitten und endet in Furlai.

Beim Abschnitt UR 4.2.4 von Furlai nach Färnigen handelt es sich um das am wenigsten (v.a. durch Belagserneuerung) verfälschte Stück der 1811er Strasse im Talbereich. Nur das letzte Teilstück von Ribi bis Färnigen wurde geteert.

In UR 4.2.5 nimmt die Kommunikationsstrasse mit der ersten Kehre und der Gorezmettlenbrucke, ausserdem mit der offensichtlich geringeren Benutzung durch Fahrzeuge, einen wilderen Ausdruck an. Stellenweise ist die freigelegte Strassenkofferung sichtbar. Gewisse Stützmauern sind verfallen und die Ausweichstellen stark überwachsen.

Der Abschnitt UR 4.2.6 wirkt in der meliorierten Talebene anfänglich recht langweilig. Dafür findet man bei Schanz den Rest der alten Sperrmauer und trifft auf das erste Stück des Dammweges.

UR 4.2.7 bildet von der Substanz her betrachtet den krönenden Abschluss der Kommunikationsstrasse von 1811. Von den nagenden Kräften der Witterung in den vielen Jahrzehnten offensichtlich in Mitleidenschaft gezogen, teilweise verschüttet und unbefahrbar, wirkt sie hier ganz ursprünglich: eine alte Alpenstrasse mit Felsaussprengungen, mit vielen wasserableitenden Kulissen und Querabschlagen sowie dem gebautem Strassenkörper mit einem Damm und Randsteinen.

— Ende des Beschriebs —