

Zeitschrift: Schweizer Schule
Herausgeber: Christlicher Lehrer- und Erzieherverein der Schweiz
Band: 48 (1961)
Heft: 8-9: Religionsunterricht an der Mittelschule

Artikel: Die Sustenstrasse
Autor: Letter, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-530034>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

mas und deren Einzelbearbeitung durch die Teamkameraden. Es soll zum Beispiel ein Stück See-, Bach- oder Flußufer oder ein kleiner natürlicher Teich bearbeitet werden. Dabei ergeben sich die Arbeitsbereiche: Uferflora, submerse Flora, Großfauna, Plankton, Temperaturschwankungen des Wassers, pH-Wert des Wassers und des Bodens. Gelingt es den Mitgliedern einer Arbeitsgruppe, ihre Ergebnisse untereinander in Beziehung zu bringen, dann wird nicht nur der Erfolg freundschaftlicher Gemeinschaftsarbeit eindrücklich, sondern die Natur wird auch plötzlich als sinnvolles Ganzes erlebt und verliert den Eindruck des zufälligen Nebeneinanders.

Resultate

Exkursionen unter Leitung des Lehrers können Arbeiten mit persönlichem Einsatz nie ersetzen. Wiederum sind es die großen Klassen, die Exkursionen immer problematischer erscheinen lassen. Auch steht die wissenschaftliche Ausbeute oft in keinem Verhältnis zum Aufwand an Zeit und Geld, wenn auch das Erlebnis in gesellschaftlicher Hinsicht und die Auflockerung des Unterrichtes nicht unterschätzt werden darf. Oft stellen Exkursionen auch einen viel engeren Kontakt mit dem Lehrer her, weil die Schranken in Form des Laboratoriums-

tisches oder des Katheders aufgehoben sind. Doch steht demgegenüber bei selbständigen Arbeiten die Freude am Resultat aus dem persönlichen Einsatz, die Hebung der Selbstsicherheit durch Entdeckung eigener Fähigkeiten, die vielleicht bisher unerkannt oder höchstens geahnt wurden. Die individuelle Initiative, die im normalen Schulbetrieb notgedrungen gedrosselt und genormt wird, wird gefördert und kann für die Berufswahl entscheidend werden. Illusionen über vermeintliche Fähigkeiten können einerseits zerstört oder mindestens auf die Realität reduziert werden, vermutete oder schlummernde Begabung kann andererseits zur begeisternden Gewißheit aufbrechen. Diese mehr psychologische Seite als Resultat aus selbständigem Arbeiten im Biologieunterricht ist ohne Zweifel von großem pädagogischem Wert.

Der rein wissenschaftliche Wert dagegen darf nicht überschätzt werden. Wohl vermitteln die Arbeiten eine Ahnung von wissenschaftlichem Arbeiten, doch dürfen und sollen wir keine kleinen Dissertationen erwarten. Es ist Sache des Lehrers, dafür zu sorgen, daß der Rahmen nicht gesprengt wird. Wir schicken unsere Schüler nicht auf sensationelle Neuentdeckungen aus, sondern auf Wiederentdeckungen mit dem Endziel der ungeteilten Freude an der Natur und des Bestaunens von so viel sinnvoll Schönem.

Die Sustenstraße Dr. Paul Letter

Volksschule

Vor Beginn einer Reise

überlegt man, wie sie am tiefsten auszuschöpfen und auszukosten wäre. Wir sind in spannungsvoller Vorfreude. Auch bekannte Welten können bei der ersten Begegnung noch nicht alles offenbart haben. Wir sind inzwischen vielleicht reifer und wissender geworden. Vielleicht wollen wir eine schöne Erinnerung zurückrufen. Vielleicht uns in etwas außerhalb unseres Selbst Liegendes versenken, das uns entspannt.

Auch der nüchtern denkende Mensch will den Dingen bewußt entgegengehen und setzt sich vorher mit ihnen auseinander, er orientiert sich rechtzeitig. Er will dem Überfluß nicht ahnungslos gegenüberstehen. Er zieht am Anfang der Fahrt die Karte hervor, fragt nicht nachher: Was habe ich alles an Wissenswertem verpaßt?

Wer die Augen offenhält, mit aufgeschlossenen Sinnen die Eindrücke auf sich wirken läßt, erlebt in ei-

nem Tag soviel wie der, der eine Woche oder mehr an den Dingen vorbeigeht. Nicht viel sehen, sondern die Vielfalt auf sich wirken lassen, ist das Rezept. Auch wir wollen uns ein bißchen orientieren, bevor wir miteinander eine Sustenfahrt machen, um nichts von Belang zu verpassen und die Fahrt nicht ‚blind‘ angetreten zu haben.

Bekanntlich verbindet der Susten das Aaretal im Berner Oberland, das eigentliche Haslital, mit dem Reußtal. Diese Querverbindung von Innertkirchen nach Wassen ist Jahrhunderte alt. Der frühere Sustenweg wurde in der Fußgänger Wanderungszeit viel begangen; als der motorisierte Tourismus aufkam, ist er ein wenig in Vergessenheit geraten.

In der durchgehenden Alpenstraßen-Transversale zwischen Genfersee und dem Kanton Graubünden (mit Col des Mosses oder Col du Pillon, Simmental, Thuner- und Brienersee-Straße, Innertkirchen, Gadmen-, Meiental, Wassen, über Schöllenen, Oberalp, Vorderrhein oder über den Klausen zum Glarnerland, nach Sargans und Chur) war bis 1945 eine Lücke, das Teilstück zwischen Innertkirchen und Wassen, offen. Der Bau der Sustenstraße schloß diese Lücke.

Dieser neueste und modernst ausgebaute Alpenübergang erweiterte sehr das Tagestourenprogramm, besonders für die Fremdenverkehrsgebiete des Berner Oberlandes und des Vierwaldstättersees. (Grimsel-Furka-Schöllenen-Susten; Brünig-Luzern-Axenstraße-Susten sind geschlossene Rundfahrtenmöglichkeiten.) Das Tessin erhielt in der Sustenstraße die denkbar kürzeste Automobilverbindung mit der Bundesstadt. Für den Bergsteiger ist es lohnend, von der durch die Alpenpost erschlossenen Sustenhöhe aus seiner edlen Leidenschaft zu frönen. Kaum war die neue Strecke eröffnet, setzte die PTT-Verwaltung ihre besten Wagen auf dieser neuen Strecke ein. Wir beginnen unsere Sustenfahrt in Meiringen, am Ausgangspunkt des Postkurses.

Meiringen ist neben St. Moritz, Sitten, Chur und Lugano ein ausgesprochenes Zentrum der schweizerischen Alpenposten. An schönen Sommertagen zwischert das reiselustige Volk auf dem Bahnhofplatz durcheinander in allen Weltsprachen. Wartende Postautos nehmen die Fahrgäste in Empfang, um verlockende Ziele, wie Susten, Grimsel, Schwarzwaldalp, zu erreichen. Meiringen, schönes, habliches, neues Dorf, vor über sechzig Jahren wie ein Phönix buchstäblich aus der Asche entstanden. Denn der am 25. Oktober 1891 bei einem heftigen

Föhnsturm entfachte Großbrand ließ nur einen kleinen Teil des damaligen Dörfchens zurück. Der auf moderner Grundlage wiederaufgebaute Ort ist mit einer Hauptstraße bedacht, um deren Breite er von manchem zu eng gewordenen Städtchen beneidet wird. Haben wir auf dieser Straße das Dorf durchquert, über die Aare gesetzt, so liegt nicht weit vor uns der mächtige Felsriegel des sogenannten ‚Kirchet‘. In jahrtausendelanger Arbeit hat sich der einst bis ins schweizerische Mittelland hinausreichende Aaregletscher durch diesen Riegel, der das Tal völlig zu sperren scheint, hindurchgefressen und die heutige

Aareschlucht gebildet, der wir vor der Weiterfahrt einen kurzen Besuch abstatten. Eine schwache halbe Stunde gemütlichen Spaziergangs auf dem gleich nach der Aarebrücke flußaufwärts abzweigenden Weg bringt uns zum Eingang der Schlucht, des Naturwunders. An dieser Stelle hat sich einst der Aaregletscher durchgefressen. Der Moränenschutt diente dabei als Feile und Säge. Er schloß in jahrtausendelanger Arbeit den Fels ab, bis die Schlucht ihre heutige Gestalt annahm. «Und es waltet und brauset und siedet und zischt», hat Schiller in seinem ‚Taucher‘ gedichtet; die Aareschlucht könnte ihm dabei ganz gut Modell gestanden haben. Auch hier quirlt, kocht und stiebt es ununterbrochen. Die schäumenden, tosenden Wasser können sich nur mit Mühe ihren Weg bahnen durch den so engen Durchgang – stellenweise ist die gegenüberliegende Felswand fast mit Händen greifbar. – Durch die ganze Schlucht hindurch zieht sich ein sicherer Fußweg, teilweise durch Galerien, teilweise über dem Wasser hängend; dann sieht er aus, wie wohl die berühmte ‚Stiebende Brücke‘ in der Schöllenen zu ihrer Zeit ausgesehen haben mag, bloß nicht an Ketten und Querhölzern hängend und mit Stricken als Geländer versehen wie jene. Ein solides Eisengeländer ist durchgehend als Schutz angebracht; auch nicht schwindelfreie Leute können sich unbesorgt hineinwagen in den Engpaß, eine der merkwürdigsten Launen der Natur, eine große Sehenswürdigkeit.

Wir haben den Kirchet überwunden. In zwei großen Kehren am südöstlichen Eingang zur Aareschlucht vorbei fahren wir in den schönen Talkessel von *Innertkirchen*; zwei Seitentäler münden hier ein: von Osten her das Gadmental, vom Süden her das obere Haslital, von Südwesten her in steiler, vom Fluß durchsägten Stufe das Urbachtal, das zum Gauligletscher

hinaufführt. Auf dem Gauligletscher mußte einst ein großes amerikanisches Flugzeug notlanden, ohne daß es zu einem Unfall gekommen wäre. Innertkirchens Bedeutung liegt mehr in dem, was man nicht sieht: hier befindet sich nämlich die Zentrale der zweiten Stufe der Kraftwerke Oberhasli, wo die Fluten des Grimsel- und des Gelmersees und bald auch des Gadmerwassers in weiße Kohle umgewandelt werden. Die Anlage ist vollständig in den Berg hineingestellt. Die mächtige, kirchturmhohe Maschinenhalle ist von außen unsichtbar. Nur die Freiluftstation deutet die hier erzeugten riesigen Energiemengen an, die als ständig fließender Kraftstrom ins Tiefland gelangen. Wettergebräunte Holzhäuser verleihen dem Dorf sein charakteristisches Aussehen, in das herunter über das Gadmental vom Hintergrund links her der Titlis grüßt.

Engstlenalp – Jochpaß. Der Jochpaß hat mit dem alten Saumweg Susten eine gewisse Verwandtschaft. Beide führen von Innertkirchen aus, erklettern auch fast die gleiche Höhe. Doch der Jochpaß ist kürzer und verläuft steiler als sein bekannterer Bruder. Der Jochpaß weist als zweigleichwertige Perlen im schönsten Schmuck der innerschweizerischen Heimat auf: den Engstlensee auf der Berner Seite und den Trübsee oberhalb Engelberg. Der Sustenfahrer, der Lust hat, steigt durchs Gental wenigstens bis zur Engstlenalp auf zu einer besinnlichen Rast. Den Rückweg kann er über das Sätteli und die Birchlaualp nach Gadmen unternehmen. Er kann auch vom Engstlensee aus zum Melchsee hinüberwandern, auch ein Bergsee mit gutem Klang bei Naturfreunden, und von dort aus nach der Stöckalp hinunter, oder er gelangt auf dem Jochpaß auf kürzestem Weg ins Engelberger Hochtal, im Bann des blendendweißen Titlisgipfels, der nord- und südwärts so ganz verschiedene Gesichter zeigt. Ich nahm eines Herbstes den Jochpaß vom Melchsee aus in Angriff, verirrte mich aber vom direkten Wege wegen dichten Nebels und Regenwetters zum Engstlensee herunter. Daß ich einen für mich neuen Schweizer Bergsee ungewollt ‚entdeckt‘ hatte, bereitete mir jedoch große Freude. Der Zauber dieses stillen, friedlichen Sees, mit dem Reißend Nollen im Hintergrund, ließ mich die Abirrung nicht bereuen. Die Engstlenalp ist würdig, das Programm einer Sustenfahrt zu bereichern.

Bis *Gadmen*, der kleinen, auf dem Talboden hingetupft liegenden Siedlung, als wäre sie einer Spielzeugschachtel entsprungen, haben wir seit Innertkirchen bereits gegen 600 Meter Steigung überwunden.

Ohne übermäßig viele Kurven verfolgt bis dahin die Sustenstraße zielbewußt den Weg zur Höhe. Oberhalb Gadmen beginnt der Zickzackverlauf der Straße erst so recht. Beim Weiler Obermad, hinter dem Waldzipfel oberhalb Gadmen, zweigt der alte Sustenweg als feiner weißer Strich ab und verliert sich im bewaldeten Gelände.

Es ist nicht gar lange her, seitdem die *alten Susten-Wägeli oder -Kütschchen*, vom Pferd gezogen, über den alten Sustenweg rollten. Vor Eröffnung der neuen Straße gab es über den Susten keine Postreiseverbindung. Wer sich da hinaufwagte und nicht gut zu Fuß war, mietete sich ein privates Kütschlein und ersparte sich die Reises Strapazen. Vielleicht nicht ganz, denn es muß da jedenfalls kräftig über Stock und Stein gegangen sein, und Luftbereifung gab es auch noch nicht. Unbekannt ist uns auch, was jeweils geschah, wenn sich zwei solcher Fuhrwerke, wie ich sie auf einer alten Photographie abgebildet sehe, auf dem schmalen, auf der Talseite steil abfallenden Weg begegneten. Doch das Bild erinnert an eine noch nicht so eilige Zeit, da man auf Bergwanderungen noch den Regenschirm mitnahm, wie der Mann links im Vordergrund, und wo vom Hafermotor auch für die Spatzen etwas abfiel. Man konnte die Eindrücke noch verarbeiten. Würden wir, wenn wir die Wahl hätten, mehr kuriositätshalber das einstige idyllische Kütschchen für eine kurze Strecke besteigen, so aber für die lange Fahrt doch das unserer Zeit angepaßte Automobil vorziehen.

Das *Hotel Steingletscher* stammt aus der Zeit, da noch kein Mensch an den Bau einer Sustenstraße dachte. Neben Hotelgebäude und Scheune mit niedrigem Dach entstanden alle andern Bauten erst im Gefolge der Sustenstraße, natürlich auch der große Autoparkplatz und der Andenkenkiosk. Der Steingletscher selbst reichte früher bis in die Gegend des heutigen Hotels; er nahm periodisch ab und zu. Einmal mußte wegen einer seiner Vorstöße der alte Saumweg verlegt werden. Heute hat sich der weiße Geselle – er macht es dem Rhonegletscher gleich – ziemlich weit zurückgezogen, aber einen prächtigen Moränenwall zurückgelassen. Wir nehmen ihn am besten vom Heubergrank aus in Augenschein.

Der sogenannte *Himmelrank mit den Wendestöcken* im Landschaftshintergrund, der ausgerechnet in der ‚obern Hölle‘ liegt, nicht in der richtigen Hölle, sondern in einem früher als ‚Hölle‘ bezeichneten Gebiet, dieser Rank also, der heute wirklich seinen himmlischen Namen verdient, bietet uns wie nirgends

sonst auf der ganzen Strecke einen umfassenden Blick auf das stolze Werk des Sustens, von ihm aus wirft man auch den letzten Blick ins liebliche Tal, nachher begegnen uns nur noch Fels und Eis. Der Susten, dessen Kulminationspunkt auf 2554 Meter liegt, ist die erste Neuanlage einer alpinen Autostraße in der Schweiz. Diese ist mit 46 Kilometer um 5 Kilometer länger als der alte Paßweg, der zur Hauptsache auch heute noch erhalten geblieben ist und in das Netz der Wanderwege eingebaut wurde. Sie weist 26 Brücken und 24 Tunnels auf und hat eine Maximalsteigung von 9 Prozent. Ihr Bau dauerte von 1938 bis 1945 und kostete die Kleinigkeit von 31816000 Franken. Grundsatz beim Bau war, die Straße in langen Zügen mit einem Minimum von Kurven und Wendeplatten zu entwickeln; besonders auf der Urner Seite sieht man, wie ausgezeichnet dies gelungen ist. 1897 war das Projekt einer elektrischen Sustenbahn aufgetaucht, das einen 7,5 Kilometer langen Scheiteltunnel durch den Berg vorsah. Glücklicherweise blieb es jahrelang in den Schubladen liegen und wurde 1911 endgültig abgelehnt. Dafür reifte der Gedanke der Sustenstraße, die wir nun, in Gedanken wenigstens, befahren.

Um die unberührte Schönheit des Landschaftsbildes möglichst wenig anzutasten, wurden sämtliche aus Zementbeton bestehenden Bauteile mit Naturstein verkleidet. In den 19 Tunnels auf der Berner Seite – strenggenommen sind es nur kurze *Felsdurchstiche* – ersparte ein kompakter Fels die Auswölbung. Daher treten die Tunneleingänge meist als natürliche Felsentore, seltener als in Haustein und Mauerwerk gefügte wuchtige Portale in Erscheinung. Blicken wir durch eine Tunnelöffnung – man fühlt sich beinahe an die Axenstraße versetzt – in die verschneite Bergwelt hinaus, so deutet nur die Straße darauf hin, daß da der Mensch am Werke war, den in der Schweiz modernsten Alpenübergang zu bauen, der, wie es an einer Felsflanke in einer Inschrift heißt, «In ernster Zeit dem Frieden geweiht» ist.

Vom sogenannten Gletscherrank, direkt über dem Steingletscher, und von der letzten großen, nach Nordwesten ausholenden Kurve vor Erreichung der Paßhöhe, vom sogenannten ‚*Heubergrank*‘, aus sehen wir das Herzstück der ganzen Sustenstraße, den *Steingletscher*, mit den Tierbergen im Hintergrund. Sehr eindrucksvoll, direkt unter der Kurve, wirkt die Gletschermoräne, die sich wie ein Berggrat herunterzieht. Wer möchte hier nicht seine Fahrt unterbrechen, das prächtige Panorama in sich aufnehmen

und darüber nachdenken, wieviel Arbeit für eine Kunststraße wie den Susten aufgewendet worden ist. Auf der Berner Seite waren beim Bau durchschnittlich 800 Arbeiter eingesetzt, auf der Urner Seite deren 200 bis 1300, je nach Umständen. Im allgemeinen konnte nur während 8 Monaten im Jahr gearbeitet werden, in den höhern, klimatisch rauhern Lagen gar nur während durchschnittlich 100 Tagen. Also nicht verwunderlich, daß die Sustenstraße eine Bauzeit von 7 Jahren erfordert hat.

Die Sustenstraße unterfährt die *Paßhöhe* in einem 325 Meter langen *Scheiteltunnel*, damit die Strecke bedeutend verkürzend. Die auf Berner Seite vor dem Tunneleingang liegende kleine, ebene Bodenfläche leistet als Parkplatz ausgezeichnete Dienste. Viele Leute ziehen es vor, statt den Tunnel zu durchqueren, den bloß viertelstündigen Umweg über die Paßhöhe, rechts oberhalb des Gebäudes über dem Tunneleingang liegend, zu machen und am Tunnelausgang den Wagen auf der *Berner Seite* wieder zu besteigen. Mondlandschaftähnlich wild und kahl präsentiert sich hier das Gelände. Herrschte hier oben früher Einsamkeit, so reißt nun an schönen Sommertagen die Kette der Motorfahrzeuge nicht ab. Der besinnliche Naturfreund geht also etwas abseits der Straße und schaut in die Weite, etwa zu den hinter der Paßhöhe auftauchenden Gipfeln wie Kleines Spannort, Zwächten und Bächtenstock.

Vor mir liegt eine *Flugaufnahme* der *Susten-Paßhöhe*. Auf die Aushubablagerungen, die weißen Bauspuren, die noch nicht vernarbten Wunden in den Bergflanken kurz nach Fertigstellung der Straße, hat inzwischen die Zeit ihre Patina gelegt. Prächtig die Übersicht über die beiden obersten Schleifen auf der Berner Seite und über die Schlangenlinien des alten Sustenweges, von rechts unten bis auf die Paßhöhe hinauf. Das langgestreckte Steingebäude rechts oberhalb der Tunnelmündung dient zivilen und militärischen Hochgebirgskursen. Vor diesem Bau zieht sich der alte Sustenweg zu seinem Kulminationspunkt, dahinter versinkt er jäh in das tiefe Chalchtal, ein Tälchen, in das im Winter monatelang kein Sonnenstrahl dringt, ein Tälchen, das der kältesten Gegend der Schweiz, dem ‚schweizerischen Sibirien‘ um La Brévine herum, ernsthafte Konkurrenz macht, sie aber hinsichtlich Schneehöhe um ein Mehrfaches übertrifft. Hinten links oben ein Stück Sustenstraße auf der Urner Seite.

Der Bergsteiger befindet sich im Zentrum eines ausgedehnten, fesselnden Tourengebietes. Die *Tier-*

berglihütte der Sektion Baselland SAC, auf 2797 Meter direkt am Gletscherrand unter dem Vordern Tierberg liegend, ist Ausgangspunkt von Klettertouren zum Beispiel auf Sustenhorn und Gwächtenhorn. Für die Meientaler Gipfel – heute ein gut besuchtes Touristengebiet – wählt der Bergsteiger die auf 2257 Meter gelegene *Sustlihütte des SAC* zu seinem Standort, prächtig auf einem Felskopf gelegen, gegenüber den drei großen Wächtern: Sustenhörner, Sustenspitz und Gwächtenhorn. Auch der Skifahrer kommt bei guten Schneeverhältnissen hier voll und ganz auf seine Rechnung.

Eine Aufnahme, gemacht kurz vor dem Scheiteltunneleingang auf der Urner Seite, läßt die *Bauarbeiten der Straße* auf den Betrachter wirken. Wer heute im sichern Wagen die ebenso sichere Straße befährt, denkt im allgemeinen nicht daran, wie mühsam hier Meter um Meter dem Berg abgerungen werden mußten, wie mancher Schweißtropfen und wohl auch Blutropfen geflossen ist. Alle Gefahren des Hochgebirges, Steinschlag, Lawinen drohten, und weitab von allen menschlichen Wohnstätten mußten Ingenieure und Arbeiter in Baracken ein eintöniges, mühsames Leben führen. Aber sie haben es geschafft, und wir sind ihnen dafür Dank schuldig, die wir das stolze Werk friedlicher Leistung in Besitz nehmen.

Auf der *Urner Seite* gibt es bedeutend weniger Kurven als auf der Berner Seite. Mit wenigen Ausnahmen verläuft die Straße in gestreckter Linie talab, immer auf der Sonnenseite des Meientals, und erreicht nach einer letzten großen Kurve bei Wassen die Gotthardstraße. Von der ersten großen Kurve auf der Urner Seite aus, am Abhang der Großalp, sehen wir bereits in den Taleinschnitt des untern Meientals.

Auf der *Urner Seite* vom *Meiental* her, an jener Stelle der Straße, wo wir wieder die *oberste Baumgrenze* erreicht haben, wo in wenigen Einzelexemplaren sich Fichten und Bergföhren halten, einen steten Kampf gegen die Naturgewalten führend, im Hintergrund das charakteristische Viergestirn Fünffingerstöcke, Wendenhorn, Fünffingerstock und Grassen, haben wir ein fast sonntäglich wirkendes Bild vor uns. Der Wald ist im Meiental sehr spärlich geworden; nur ausnahmsweise sehen wir geschlossene Bestände. Noch vor hundert Jahren muß die Waldausdehnung viel größer gewesen sein. Der Mensch hat in unverantwortlicher Weise an diesem scheinbar unerschöpflichen Gut Raubbau getrieben, und die Folgen sind eingetreten. In der Talsohle braust die junge

Meienreuß ungestüm dahin. Kurz bevor sie sich in die Gotthard-Reuß ergießt, zwingt sie sich *ob Wassen* durch eine *enge Schlucht*. Hier wird uns noch als würdiger Abschluß der Sustenfahrt ein interessantes Teilstück der Straße bis zuletzt aufgespart. In kühnen Kurven, in kecken Felsdurchstichen, auf Brücken über tosenden Wassern wird es überwunden. Auf engem Raum sozusagen nebeneinander spannen sich *drei Brücken*: über die Meienreuß die Eisenbahnbrücke am Bahnteilstück nach Göschenen, die Straßenbrücke als Zugang zum Susten und die Eisenbahnbrücke oberhalb Station und Dorf Wassen, kurz vor dem Eingang zum letzten großen Kehrtunnel. Im saubern Dörfchen Wassen mündet die Sustenstraße in die Gotthardstraße. Wir finden diese ehrwürdigste aller Alpenstraßen im Vergleich zum Susten geradezu veraltet.

Nun können wir unsere Sustenfahrt das Reußtal hinauf oder hinunter verlängern.

In Steigung und Richtungswechsel der Gotthardbahn ist das bekannte *Kirchlein von Wassen* zum geflügelten Begriff geworden.

Zum *Schlusse*: Wer seine Heimat lieben soll, muß sie erst kennenlernen. Er lernt im Geographie- und Geschichtsunterricht die nötigen Begriffe. Vieles ist leider oft ziemlich rasch wieder vergessen. Wirklich bleibt das, was durch den Anschauungsunterricht erworben wurde. Zu den leicht erreichbaren Gegenden gehört in erster Linie unsere Heimat. Ihr Erdreich bietet die Grundlage, auf der wir nach fremden Ländern Ausschau halten können. Karten und Lichtbilder sind Ersatz für die Wirklichkeit. Besonders Lichtbilder können uns aber anregen, die Dinge in ihren natürlichen Größenverhältnissen, Formen, Farben und Stimmungen zu sehen und im Zusammenhang mit ihrem natürlichen Hintergrund, unter ziehenden Wolken und wärmendem Sonnenlicht. Also nicht hinter dem Ofen sitzen bleiben! Das Bilderbuch der Natur und Kulturleistungen läßt sich nicht ausschöpfen. So stehen wir kleinen Menschen einem großen Überfluß gegenüber. Nur wer die Heimat kennt, lernt sie lieben.

Es ist erste Aufgabe und Pflicht des Staates, *die Grundrechte des Menschen, vor allem aber des werdenden Menschen, auf eine ganzheitliche Erziehung zu gewährleisten.*

J. M. HOLLENBACH