

«Verschwundene» Wege als historische Objekte

Ertränkt, amputiert – und dennoch schützenswert?

Kaum jemand bestreitet den Schutz von historischer Wegsubstanz, wenn sie intakt ist und eine Verkehrsfunktion erfüllt. Wie steht es aber um Verkehrswege, die verschüttet, überflutet oder nur noch fragmentarisch erhalten sind? Ihr Schutz und ihre Instandsetzung sind schon wesentlich umstrittener – auch wenn ihnen das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS regionale oder gar nationale Bedeutung zuspricht. Zwei Beispiele mögen dies belegen: die überflutete Strasse im Grimselstausee BE und die Triège-Brücke in der Vallée du Trient VS, die heute ohne Zugangswege in der Landschaft steht.

Pferdekraft versus Wasserkraft an der Grimsel

Guy Schneider

Über Jahrhunderte lebte die Landschaft Hasli vom Transitverkehr zwischen Bern beziehungsweise der Innerschweiz und Norditalien. Zehntausende von Saumtieren haben in dieser Zeit die Doppelpässe Grimsel und Gries überschritten und dabei vor allem Sbrinkkäse in den Süden und Wein, Reis und Öl in den Norden transportiert. Im Jahre 1841 stellte die Berner Regierung fest: «Was die Grimsel betrifft, ist die [...] Personenfrequenz und der Warentransport [...] stets im Steigen und demjenigen über den Susten überlegen, da alljährlich im Durchschnitt 2300

Maultiere über die Grimsel geführt werden» (Verwaltungsbericht des Kantons Bern 1841, S. 105 f.). Nach der Eröffnung der Gotthardbahn im Jahr 1882 kam der Transitverkehr zum Erliegen, und für einige Zeit wurde es auf dem Saumweg und im alten Hospiz ungewöhnlich still.

Die Ruhe war aber nicht von langer Dauer. In den 1890er-Jahren hielt auf der Grimsel die Moderne Einzug, der Saumweg wurde durch eine zeitgemässe Fahrstrasse abgelöst. Die Hintergründe für diesen Kunstbau waren ökonomische und militärische Überlegungen. Das Haslital benötigte eine wirtschaftliche Entwicklung, und die neue Grimselstrasse passte als Zugang bestens ins strategische Konzept rund um den Gotthard. Schon kurz nach ihrer Eröffnung am 29. September 1894 war die Grimselstrasse eine Attraktion, die in den höchsten Tönen gelobt wurde: «Die Grimselstrasse ist ein Kunstwerk ersten Ranges, das den schönsten Alpenstrassen des Bündner Landes



Abb. 1 und 2: Die Grimsellandschaft vor und nach der Anlage des Stausees. Deutlich sind die Folgen für den alten Saumweg und die Fahrstrasse von 1894 sichtbar (aus: Gurtner, Jahn 1939).

Abb. 3: Die Grimselstrasse um 1921. Im Hintergrund sind die Damm- und Brückenkonstruktion über den ehemaligen Grimselsee und das alte Hospiz sichtbar (aus: Zinggeler 1991).



keck an die Seite gestellt werden darf. Sie ist ein kühnes grossartiges Werk, welches den Fremdenstrom der civilisierten Welt nach dem Haslital hinleiten wird; denn diese erschliesst eigentliche Wunder der Natur» (Bühler 1895: 46). Anstelle von Saumtieren verkehrten also fortan von Pferden gezogene Postkutschen, die sich schnell zum touristischen Hauptangebot entwickelten. Den Postkutschen folgten später die Pferdestärken der Postautomobile und des stetig zunehmenden motorisierten Individualverkehrs.

Mitten in diesem Aufschwung erlebte das Haslital einen noch viel grösseren Umbruch: Im Zuge der in der Schweiz immer grösser werdenden Nachfrage nach elektrischer Energie realisierte die Kraftwerke Oberhasli AG (KWO) in den Jahren 1925–1932 die erste Etappe der Wasserkraftnutzung der Aare. Das Vorhaben veränderte mit baulichen Eingriffen das Gesicht der ganzen Taltschaft von Meiringen bis zur Passhöhe. Die grössten landschaftlichen Veränderungen betrafen die Gebiete unterhalb der Passhöhe und am Fusse des Schoibhorens, wo der Grimsel- und der Gelmersee aufgestaut wurden.

Für die historischen Verkehrswege hatte vor allem die Anlage des Grimselsees einschneidende Auswirkungen, indem die um den Spittelnollen und am alten Hospiz vorbeiführenden Partien des Saumweges und der Fahrstrasse überflutet und durch eine neue Konstruktion ersetzt wurden

(Abb. 1 und 2). Seither ruhen sowohl die Fahrstrasse als auch die nach dem Strassenbau übrig gebliebenen Reststücke des Saumweges im See und sind dem Zahn der Zeit preisgegeben. Nur im Frühling und im Frühsommer, wenn der Seespiegel seinen Tiefststand erreicht hat, sind sie für einige Zeit sichtbar und erinnern an frühere Zeiten. Die Grimselstrasse präsentiert sich dann in ihrer originalen Breite und mit der ursprünglichen Fahrbahn mit Kiesbelag, den typischen Randsteinen und der Dammbücke über den ehemaligen Grimselsee. Allerdings weist sie nach über siebzig Jahren der Versenkung im See etliche Beschädigungen auf: Infolge Sedimentströmungen und Hangbewegungen unter Wasser ist die Fahrbahn mit Schlamm und Geröll überlagert, und die Randsteine sind durch Eisbewegungen aus ihren Verankerungen gerissen. Noch gut erhalten ist hingegen die Dammbücke (Abb. 3 und 4). In dieser Situation wird die Strasse mehr und mehr zu einem archäologischen Objekt.

Eine neue Situation

Nach der ersten Bauetappe 1925–1932 wurde die Wasserkraft durch die KWO kontinuierlich ausgebaut. Im Grimselgebiet gesellten sich zum Grimsel- und Gelmersee zusätzliche Staubecken wie dasjenige im Oberaargebiet oder der Räte- rüchbodensee, dessen Wassermassen weitere Teilstücke des Saumweges und der Fahrstrasse über-

fluteten. Das neueste Projekt, «KWO plus», sieht einen Ausbau des Grimselsees vor, dessen Speichervolumen von derzeit 90 auf etwa 175 Millionen Kubikmeter vergrössert werden soll. Gemäss Planung der KWO hätte dieser Ausbau auch Auswirkungen auf die im See schlummernde alte Grimselstrasse: Sie soll nämlich auf dem riesigen Bauplatz, der für die Erhöhung der Staumauern nötig ist und nach Entleerung des Sees eingerichtet würde, zu neuem Leben kommen und als Baupiste ausgebaut werden. Dem gleichen Zweck soll ein Teilstück der Fahrstrasse dienen, die seit 1950 im Räterichsbodensee liegt und deren imposante Konstruktion heute noch bei niedrigerem Wasserstand studiert werden kann (Abb. 5).

Wie soll nun mit dieser Situation umgegangen werden? Soll die historische Strasse als «Steinhaufen» definitiv geopfert oder als besonderes Kulturgut um jeden Preis erhalten werden? Eines ist klar: Trotz den Beeinträchtigungen, die die alte Fahrstrasse in den letzten Jahrzehnten erlitten hat, ist sie ein bedeutender Zeuge des historischen Verkehrs. Nach der Asphaltierung und dem späteren Ausbau der Passstrasse in den 1970er- und 1980er-Jahren zu einer Schnellstrasse ist das Teilstück im Grimselsee das einzige unveränderte Relikt der Kunststrasse aus dem 19. Jahrhundert. Damit gilt sie im landesweiten Vergleich als Rarität. Auch die Partie im Räte-



richsbodensee weist noch weit gehend die Charakteristiken aus der Erbauungszeit auf. Im Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS sind daher beide Strassenabschnitte als Objekte von nationaler Bedeutung und mit viel Substanz verzeichnet. Gemäss Baugesetz des Kantons Bern ist bei Bauvorhaben in besonderem Masse Rücksicht zu nehmen auf «geschichtliche und archäologische Stätten, Fundstellen und Ruinen» (Art. 10, Abs. 2, Bst. e). Ähnlich ist es im Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz formuliert: «Durch die Aufnahme eines Objektes von nationaler Bedeutung in ein Inventar des Bundes wird dargetan, dass es in besonderem Masse die ungeschmälerte Erhaltung, jedenfalls aber unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung verdient». Demnächst soll zwischen der KWO, dem Tiefbauamt des Kantons Bern, dem Amt für Umweltkoordination und Energie und ViaStoria ein Gespräch um eine einvernehmliche Lösung stattfinden. Die «verschwundene» Grimselstrasse ist also noch längst nicht vergessen!

Literatur

- Aerni, Klaus: Die Passwege Gemmi, Loetschen und Grimsel. Topographie, Teichographie und Geschichte der Weganlagen. Manuskript, Geographisches Institut der Universität Bern, Bern 1971.
 Bühler, Fritz: Das Haslital und die neue Grimselstrasse. Eine Fahrt von Meiringen nach Göschenen. Beschreibung, Geschichte und Sagen, Luzern 1895.
 Gurtner, Hermann; Jahn, Walter: Grimsel, Innertkirchen 1939.
 ViaStoria: IVS Dokumentation Kanton Bern, Bern 2003.
 Zinggeler, Rudolf: Ein Zürcher Industrieller erwandert die Schweiz: Fotografien von 1890–1936, Basel 1991.

Abb. 4 (oben): Die Dammbücke im alten Grimselsee ist im Frühsommer 2006, mehr als 70 Jahre nach ihrer Überflutung, noch erstaunlich gut erhalten.

Abb. 5 (unten): Auch im 1950 aufgestauten Räterichsbodensee sind eindruckliche Abschnitte der alten Grimselstrasse erhalten.