Zeitschrift: Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft Bern

Herausgeber: Geographische Gesellschaft Bern

Band: 51 (1973)

Artikel: Zur Entwicklung der Verkehrslinien in den Tälern des Berner Oberlandes und im Kanton Bern

Autor: Aerni, Klaus

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-960333

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: 16.01.2026

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

ZUR ENTWICKLUNG DER VERKEHRSLINIEN IN DEN TÄLERN DES BERNER OBERLANDES UND IM KANTON BERN

Klaus Aerni*

Vorbemerkung

Das Ziel der Darstellung liegt darin, einen Überblick der bernischen Verkehrsgeschichte mit Schwergewicht auf der Entwicklung der alpinen Passwege zu vermitteln. Um der Gefahr einer zu trockenen Zusammenfassung auszuweichen, werden die Bauphasen an den einzelnen Pässen breiter geschildert und mit Quellenausschnitten ergänzt.

Die vorliegende Übersicht entstand auf Einladung der "Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner" (VSS) und sollte in der Jubiläumsnummer vom April 1968 von "Strasse und Verkehr" erscheinen. Aus Kostengründen unterblieb damals die Drucklegung verschiedener Arbeiten.

Der Aufsatz basiert für die Zeit vom 12.–19. Jahrhundert auf einem noch unveröffentlichten Manuskript, das 1971 unter dem Titel "Die Passwege Gemmi, Lötschen und Grimsel – Topographie, Teichographie und Geschichte der Weganlagen" als Habilitationsschrift an der phil.nat. Fakultät der Universität Bern eingereicht worden ist. Zu den Zitaten werden die Quellen angegeben. Für die übrigen Abschnitte ist die Literatur entsprechend dem Charakter dieser Übersicht im Anhang kapitelweise angeführt.

1. Die Naturgrundlagen

Auf einer spätrömischen Karte der gebräuchlichen Verkehrslinien sind die Alpen so dargestellt, wie sie die Zeitgenossen empfanden: eine gewaltige Mauer, die nur an wenigen Stellen durch Verkehrslinien überwunden werden konnte. Damit ist das Wesentliche für die alpinen Verkehrsprobleme gesagt: nur dort, wo die Naturverhältnisse es gestatteten, war an eine Durchquerung des Alpengebirges zu denken. So war es damals, und ist es bis heute zum grossen Teil geblieben. Es ist daher notwendig, sich zunächst mit den Naturgrundlagen der Verkehrslinien im Alpenraum zu beschäftigen.

Die Alpen sind ein in mehreren Phasen zusammengeschobenes Faltengebirge, worin ehemals in Meeren abgelagerte Sedimente samt ihrem kristallinen Untergrund gefaltet und danach zu mehreren tausend Metern Höhe gehoben worden sind. In dieser gewaltigen Raffung der Erdkruste ist die voralpine Erdoberfläche in einem langen, west-östlichen Streifen von rund 630 km Breite auf etwa 150 km oder auf einen Viertel reduziert worden.

Die Gebirgsmassen, aus verschiedenartigen Gesteinen bestehend und aus ungleichen Schubeinheiten aufgebaut, sind durch die erdäussern Kräfte stark überarbeitet worden, doch so, dass die Restformen die Struktur des Gebirges erkennen lassen. Der Blick auf eine topographische Karte zeigt eine ausgeprägte Gliederung des Gebirges in Täler, die entweder parallel zum Gebirgsbogen (Längstäler) oder rechtwinklig dazu verlaufen (Quertäler). Die Quertäler sind durch Flüsse und Gletscher und im Bereich tektonischer Einmuldungen oder

* PD. Dr. KLAUS AERNI, Geographisches Institut der Universität Bern, Hallerstrasse 12, CH-3012 Bern

in bruchbedingten Schwächezonen entstanden. Die Längstäler dagegen gehen auf die Kontaktlinien der alpinen Schubmassen oder auf die Form voralpiner Gebirgskörper zurück.

Im schweizerischen Abschnitt des Alpenbogens fällt zunächst die Längstalung Wallis-Urserental-Vorderrheintal auf. Sie entspricht der Grenze zwischen Aare- und Gotthardmassiv und kulminiert in den Pässen Furka und Oberalp. Südlich des Gotthardmassives liegen die penninischen Deckeneinheiten, die gegenüber den Südalpen durch die Längstalung Centovalli-Magadinoebene-Veltlin abgegrenzt sind. Weitere, kleinere Längstalungen sind in der Achse Niedersimmental-Oberer Thunersee-Brienzersee-Unterhasli, im Lötschental, im Binntal, im Bedretto u. a.O. vorhanden.

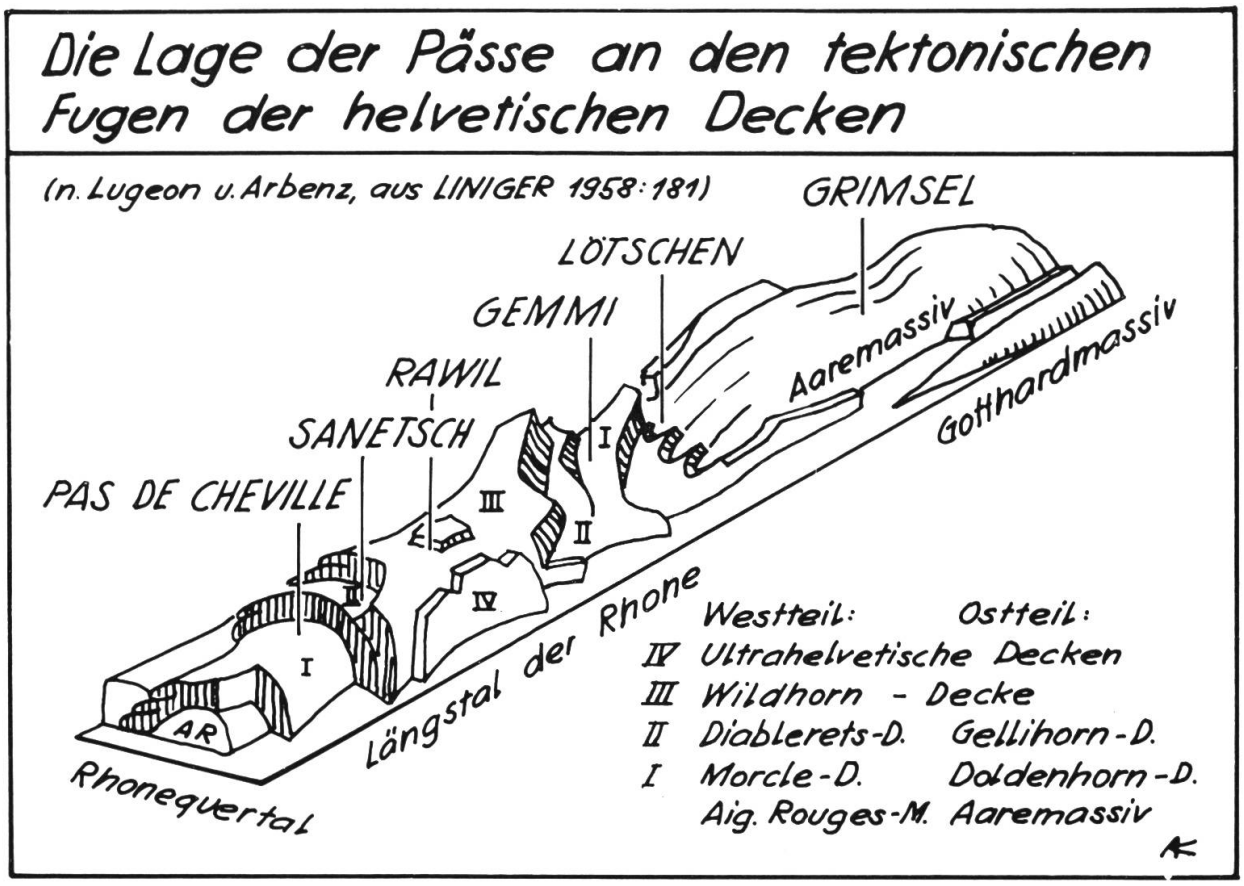
Alle übrigen wichtigen Eintiefungen laufen mehr oder weniger quer zum Alpenkörper. Dazu gehören im Oberland das Oberhasli, das Lauterbrunnental, die Kandertäler, das Obersimmental und das Saanenland. Auch die bisher nicht erwähnten Seitentäler des Wallis und vor allem die Ausgänge des Rhone- und Rheintales ins Mittelland gehören in diese Gruppe.

Betrachten wir nun in Figur 1 die Übergänge vom Berner Oberland ins Wallis: Jeder dieser Pässe liegt an einer durch die Natur vorgezeichneten Stelle. Die Grimsel befindet sich im Aaremassiv dort, wo eine kleine Achsialdepression im Kristallinkörper ausgebildet ist. Der Lötschenpass ist durch die Grenze zwischen Kristallin und Sedimenthülle vorgezeichnet. Die übrigen Pässe liegen innerhalb der verfalteten Sedimenthülle des Aaremassives an den Trennfugen der einzelnen "helvetischen Decken".

Die Reiseerfahrung der vergangenen Jahrhunderte lässt sich wie folgt zusammenfassen: Wer vom Mittelland aus den Alpensüdfuss erreichen wollte, konnte zunächst durch ausholende Verschiebung den Eingang in die inneralpine Talfurche bei Martigny oder Chur suchen und danach in einem Auf- und Abstieg über einen Pass in der südlichen Alpenkette die Lombardei erreichen. Als direkte Linien – in Fortsetzung der Quertäler – konnten im Westen der Grosse St. Bernhard und im Osten die Bündnerpässe Julier, Septimer, Splügen und Bernhardin benützt werden. Wer einen weniger hoch gelegenen Südpass wählte, dem standen Simplon und Lukmanier zur Verfügung, wobei jedoch rhone- oder rheinaufwärts eine beträchtliche Verlängerung des Anmarschweges in Kauf genommen werden musste.

Wer vom zentralen Mittelland aus direkt nach Süden reiste, war zum Übersteigen zweier Ketten genötigt. Um die Gegensteigung möglichst gering zu halten, wurden Passlinien quer zum Oberlauf der inneralpinen Flüsse gesucht. Die Gangbarmachung der Schöllenen reduzierte im Anfang des 13. Jh. die Alpendurchquerung an der zentralsten Stelle der Schweizeralpen auf einen Pass, womit der Verkehr vom Mittelland aus über die Zwei-Passverbindungen gegenüber dem aufkommenden Gotthard zurückbleiben musste. In dieser für den internationalen Transit ungünstigen Ausgangslage befanden sich alle Bernerpässe. Daher konnten sie neben den Pässen Grosser St. Bernhard, Gotthard und den Bündnerpässen nie die Rolle von Hauptpässen spielen.

Wenn wir nach der Betrachtung der Nord-Süd-Verkehrsrichtung uns nun den Grundlagen für den West-Ost-Verkehr zuwenden, so zeigen sich für das nachmalig bernische Gebiet recht günstige Voraussetzungen: Das Land zwischen Jura und Alpen gleicht einem breiten Korridor. Die beste natürliche Verkehrslinie liegt an dessen Nordrand, wo die westschweizerischen Seen und die Aare als durchgehende Wasserstrasse benutzt werden konnten.



Figur 1

2. Vom Gang der Geschichte

Die durch die Schweiz führenden natürlichen Verkehrslinien wurden im Verlaufe der Vor- und Frühgeschichte zu dem Zeitpunkt wichtig, als Jäger und Sammler dem weichenden Eise folgten und das Gebiet der Alpen und das Vorgelände sporadisch und später dauernd besiedelten.

Mit dem Übergang von der Jagd zur Landwirtschaft entstanden entsprechend der klimatischen Gliederung Wirtschaftsformen mit unterschiedlicher Produktionsrichtung. Im Alpenraum begegneten sich im vorindustriellen Zeitalter drei verschiedene Wirtschaftsräume: die Landwirtschaft nördlich des Gebirges im Klima der gemässigten Zone, die Alpwirtschaft des Gebirges und die mediterrane Landwirtschaft des subtropischen Klimagürtels, der durch Handelsbeziehungen mit dem tropischen Wirtschaftsraum verbunden war. Die Kontaktlinien zwischen den verschiedenartigen Wirtschaftsräumen reizten zum Austausch der Produkte, und so entstanden allmählich weitreichende Handelsbeziehungen in nord-südlicher Richtung.

Vor dem Aufblühen des mittelalterlichen Gewerbes und der neuzeitlichen Industrie und der damit verbundenen Arbeitsteilung in der Güterproduktion, musste der West-Ost-Verkehr gegenüber dem Nord-Süd-Verkehr geringer bleiben, da die landwirtschaftlichen Produktionszonen von West nach Ost sich nur geringfügig änderten und damit kein Anreiz zum Handel gegeben war.

2.1. Spuren der keltischen Zeit

Wir beginnen mit der Darstellung der historischen Verkehrsverhältnisse dort, wo sich die ersten sicheren Spuren von Verkehrsanlagen fassen lassen. Dies ist erstmals in der jüngeren Eisenzeit möglich, die um 500 v.Ch. beginnt und nach dem wichtigen Fundort an der Zihl "La Tenezeit" genannt wird. Im Wallis bestand eine Passage über den Grossen St.Bernhard, und die gallischen Ortsnamen Riddes (Furt) und Brig (Brücke) belegen einen Weg durch das inneralpine Längstal. Im Mittelland führten damals Verkehrsverbindungen der Jurafusslinie entlang, und es bestanden mehrere Ausgänge in süd-westlicher Richtung bei Genf, deren wichtigster den Helvetiern bei ihrem Auszug nach Gallien von Cäsar versperrt worden ist. Im Berner Oberland, das wir näher betrachten wollen, sind Besiedlungsspuren sicher bis Aeschi vorhanden, auch das Gräberfeld von Niederried darf in diese Zeit gestellt werden. In Verbindung mit Einzelfunden vom Suldtal und vom Rengglipass ist neben der Verbindung über den See eine Landverbindung über Suldtal-Rengglipass-Saxetental denkbar. Eine im Raum Meiringen aufgefundene Silberdrachme Alexander des Grossen und eine weitere Münze aus dem Raum Innertkirchen lassen mindestens den Schluss zu, dass der Raum des unteren Haslitales damals gelegentlich durchgangen worden ist. Viele Namen des Oberlandes gehen auf gallische Bezeichnungen zurück. Entweder war die Besiedlung damals bereits intensiver als die Bodenfunde schliessen lassen, oder die gallischen Bewohner sind erst in späteren Jahrhunderten durch die eindringenden Germanen alpenwärts gedrängt worden.

2.2. Zu den Verkehrsverhältnissen in römischer Zeit

Die Expansion Roms gegen Mitteleuropa umging zunächst zangenförmig die Alpen und erreichte den Rhein-Donauraum sowohl von Gallien wie von Pannonien und Noricum her. In der westlichen Schweiz lassen sich mehrere Phasen der Kriegsführung unterscheiden. Der missglückte Auszug der Helvetier vom Jahre 58 vor Christus veranlasste die Gründung der römischen Kolonien in Nyon und Augst zum Schutz der Ostflanke Galliens gegen Helvetien.

Im Jahre 57 vor Christus versuchte Servius Galba im Auftrage Cäsars, im Gebiet der im Wallis wohnenden keltischen Nantuaten, Veragrer und Seduner die Alpenpässe zu öffnen, "welche die Kaufleute bis dahin nur mit grosser Gefahr und mit Erlegung schwerer Zölle passieren konnten" (Caesar Bellum Gallicum III, 1 nach HOWALD-MEYER 1941: 36f.). Der Feldzug war nicht erfolgreich. Er wurde erst im Jahre 25 vor Christus wiederholt und endete mit der Vernichtung der am Grossen St. Bernhard wohnenden Salasser und der Gründung der Kolonie Augusta Praetoria (Aosta). Vermutlich wurde auch das Wallis gleichzeitig erobert. Damit waren im Westen die Voraussetzungen für den grossen Alpenfeldzug geschaffen, der in den Jahren 16 und 15 vor Christus die Lücke zwischen der Rheinarmee und den Legionen an der Donau schloss.

Dem Mittelland kam im neueroberten Gebiet die Funktion eines West-Ost-Korridors zu. Eine südliche Parallele verband über Furka-Oberalp das Rhonetal mit dem zur gleichen Provinz gehörenden Rheintal. Im Nord-Süd-Verkehr wurden der Grosse St. Berhard und die Brennerroute, an deren nördlichem Ende das Lager Oberhausen/Augsburg das grosse Zentrum bildete, zu Hauptträgern des Verkehrs. Dagegen blieb die kürzeste Verbindung durch die Zentralalpen über die Bündnerpässe zweitrangig.

Aus schriftlichen Quellen sind uns sicher überliefert, dass römische Strassenzüge über den Grossen St. Bernhard, den Splügen und den Julier oder Septimer führten. Mit den berühmten Meilensteinen war unter den schweizerischen Pässen nur der Grosse St. Bernhard ausgestattet.

Wenn wir uns den Bodenfunden zuwenden, so wird das Bild der Siedlungen und Verkehrsbeziehungen reichhaltiger. Im Raum Thunersee befand sich das gallorömische Zentrum in Allmendigen (Tempelbezirk). Südlich des Wehrturmes auf dem Bürgli bei Zwieselberg finden sich zahlreiche Einzelfunde im Raum Wimmis-Spiez-Faulensee. Als Siedlungsbeleg gilt das römische Gräberfeld von Unterseen. Auch der geradlinige Weg von der Ruine Weissenau nach Unterseen und dessen Fortsetzung über die Höhenstrasse weist vermutlich römisches Alter auf.

Folgen wir nun den Tälern, die zu den einzelnen Pässen führen. Im Saanenland befand sich am Aufstieg zum Sanetsch vermutlich ein Wehrturm. Im Simmental deuten Funde in Mannried und Oberwil auf römische Siedlungen hin. Auf dem Pfrundhubel Erlenbach stand wahrscheinlich ein Wehrturm. Die verschiedenen Niederlassungen sind sicher durch einen Weg verbunden gewesen, der über den Pillon, Sanetsch oder Rawil Richtung Wallis geführt hat.

In Frutigen ist bei der Tellenburg in der Nähe der alten Wallisgasse ein römisches Pflugmesser gefunden worden, das auf Ackerbau und eine Siedlung hindeutet. Die Burgstelle über dem Leimbach bei Frutigen erinnert in der Lage an den Turm von Erlenbach. Die gemeldeten Funde aus dem Gasterntal sind sehr unsicher. Die Gräberfelder von Leukerbad und Kippel zeigen, dass auch südlich des Lötschen- und Gemmipasses römische Siedlungen bestanden haben. Da in den Passgebieten keine Funde gemacht worden sind, dürfen keine Schlüsse auf möglichen Passverkehr gezogen werden.

Aus den Lütschinentälern existieren nur Münzfunde aus Mürren und vom Männlichen.

Das vermutlich im Raum Meiringen vorhanden gewesene Landgut liegt wohl zu tief unter dem Schutt, um entdeckt zu werden. Dagegen ist es geradezu sensationell, dass vor einigen Jahren in Wiler ob Innertkirchen römische Siedlungsreste mit Hypokaustanlagen (Heizungsanlagen) gefunden worden sind, die mit den übrigen Funden auf eine Dauersiedlung aus dem zweiten nachchristlichen Jahrhundert schliessen lassen. Damit haben die Römer entgegen der bisherigen Auffassung offenbar zwischen den Achsen der Bündnerpässe und dem Grossen St. Bernhard auch den zentralalpinen Raum siedlungsmässig erschlossen. Die Frage nach der Bedeutung dieser Funde ist noch offen: Handelt es sich um eine Mansio (Raststelle) an einer Verzweigung nach dem Susten und der Grimsel – von beiden Pässen sind römische Einzelfunde bekannt – oder steht der Bau im Zusammenhang mit der Eisengewinnung im Gebiet der Planplatte?

Von dem viele römische Einzelfunde aufweisenden Unterhasli bestanden Verbindungsmöglichkeiten über den See nach Unterseen und über den Hasliberg nach dem römischen Landgut von Alpnach.

Im Urnerland sind bis jetzt keine römischen Niederlassungen aufgedeckt worden. Die Einzelfunde im Raum Altdorf, auf den Passhöhen des Surenen und des Sustens, sowie auf dem Bäzberg (in der linksseitigen Flanke der Schöllenen), belegen mindestens ein zeitweises Benutzen dieser Wege.

Alle diese Einzelfunde verführen Lokalhistoriker gerne zu geschichtlichen Spekulationen. Fassen wir das Wesentliche zusammen: Eindeutige Belege für gebaute Passwege aus römischer Zeit sind bis jetzt in den Tälern des Berner Oberlandes nicht gefunden worden,

sicher nachgewiesen ist nur die regelmässige Benutzung des Grossen St. Bernhard und der Bündnerpässe, sowie der Jurafusslinie mit ihren Verzweigungen durch den Jura und nach dem Rhein- und Bodenseeraum.

2.3. Die Völkerwanderungszeit

Um das Stammland Italien gegen die Goten Alarichs zu schützen, wurden im Jahre 401 die römischen Mobiltruppen aus dem Gebiet nördlich der Alpen zurückgezogen. Damit entstand ein Vakuum an politischer Macht, das die mit Rom verbundenen Burgunder, welche um 436 in der Westschweiz angesiedelt wurden, nur teilweise ausfüllen konnten. In den Alpen lagen in der Völkerwanderungszeit die Räume entscheidender politischer Aktionen am Grossen St. Bernhard, an den Bündnerpässen und vor allem am Brenner. In wechselvollen Kämpfen, unterbrochen durch längere Friedenspausen, stritten sich die Franken, Ostgoten, Byzantiner und Langobarden um die wichtigsten Passübergänge und um Italien.

Die Gebiete des Mittellandes, und damit auch die bernischen Pässe, lagen im Schattenwinkel der Politik. In dieser machtpolitischen Leere spielte sich ein anderer Prozess ab: die germanische Landnahme. Sie wird heute nicht mehr als kriegerisches Ereignis betrachtet, sondern eher als langsame Infiltration, die um die Wende vom 5. zum 6. Jahrhundert begann. Es dauerte etwa zwei Jahrhunderte, bis die Einwanderer aus dem Hochrheingebiet das obere Rhonetal erreichten. Der in aller Stille eindringende germanische Siedlungskeil trennte allmählich das romanische Siedlungsgebiet. In der Folge entwickelten sich auf getrennten Wegen die Sprachräume des Rätoromanischen, Frankoprovençalischen, Italienischen und Alemannischen, wie sie heute in der Sprachenkarte fassbar sind.

Welche Pässe wurden bei der Einwanderung ins Wallis benutzt? Während von den Sprachforschern her verschiedene Möglichkeiten in Betracht gezogen werden, zeigen die Bodenfunde von Feschel deutlich, dass die Gemmi von den Germanen vor dem Jahr 800 überschritten worden ist (vgl. Figur 2 in GRÜTTER 1973: 102).

2.4. Die Erschliessung des Landes in hochburgundischer und zähringischer Zeit

Der Nord-Süd-Verkehr zwischen Mitteleuropa und Italien durchzog in drei Hauptsträngen den Alpenraum: Im Osten dominierte der Brenner, in den Zentralalpen wurden die Bündnerpässe und der Grosse St. Bernhard und in den Westalpen der Kleine St. Bernhard und der Mont Cenis benutzt.

Von den uns hier interessierenden Pässen vom Oberland ins Wallis sind keine Nachrichten bekannt. Das Mittelland und die nordalpinen Gebiete lagen immer noch abseits, und hier wuchs in aller Stille der germanische Siedlungskeil weiter. Ein Problem aus dieser Zeit ist besonders rätselhaft, nämlich die Frage nach der Entstehung der romanischen Kirchen am Thuner- und Brienzersee. Bereits im 8. Jahrhundert bestanden Kirchen in Einigen, Spiez und Scherzligen. Noch etwas früher dürfte Kleinhöchstetten entstanden sein. In *hochburgundischer Zeit*, eingeleitet im Jahre 888 durch die Reichsgründung Rudolf I., sind eine Reihe weiterer Kirchen entstanden, wovon einige lombardischen Kirchen so nahe verwandt sind, dass man auf denselben Bauplan schliessen muss. Die Strättligerchronik des

Elogius Kiburger aus der Zeit um 1460 überliefert uns die Namen von 12 Kirchen: Frutigen, Leissigen, Aeschi, Wimmis, Uttigen, Thierachern, Scherzligen, Thun, Hilterfingen, Sigriswil, Amsoldingen und Spiez. Auf welchen Wegen die Einflüsse aus der Lombardei das Berner Oberland erreichten, muss offenbleiben. Immerhin ist denkbar, dass die Verbindung vom Thunersee durch das Simmental nach St. Maurice, der Krönungsstätte der hochburgundischen Könige, von Bedeutung war (vgl. die Karte bei GROSJEAN 1973: 29).

Nach dem Zerfall des karolingischen Reiches wurde in Deutschland die kaiserliche Macht durch die Ottonen verkörpert. Mit dem Feldzug von 951 eröffnete Otto I. die deutsche Italienpolitik. Er verfügte direkt über die Bündnerpässe und suchte durch kirchliche Vergabungen in der Westschweiz den Zugang zum Grossen St. Bernhard zu öffnen. Unter seinen Nachfolgern wurde nach dem Aussterben des hochburgundischen Königshauses (1032) Burgund an das Deutsche Reich angeschlossen.

Ums Jahr 1000 lag der Alpenraum an der Randzone des deutschen Reiches. Im Mittelland und im Nordalpengebiet gab es noch viele bewaldete und unbesiedelte Gebiete, die als Reichsland dem Kaiser gehörten. Hier setzte nun eine intensive Kultivierung durch geistliche Stiftungen und weltlichen Adel ein: 1070 wurde das Cluniazenserpriorat Rüeggisberg gegründet, alpenwärts folgten das Augustinerpriorat Därstetten und um 1130 das Augustinerchorherrenstift Interlaken. Die *Herzöge von Zähringen,* die Grafen von Savoyen, Greyerz und Kiburg vermehrten ihren Besitz durch Ansiedlung eigener Leute. Im Alpenraum erhielten zahlreiche Adelige die Reichsvogtei über grössere Gebiete und Täler. So entstanden die Freiherrschaften der Herren von Strättligen, Unspunnen, Oberhofen, Weissenburg und Thun (Frutigen) sowie die kleineren Herrschaften derer von Brienz-Ringgenberg, Mülenen-Aeschi, Spiez, Simmenegg, Mannenberg und Reichenstein (Lenk). Im Oberhasli war kein Hochadel vorhanden, das Tal blieb reichsfrei.

Während der Adel den Alpenraum erschloss und organisierte, wurden im Mittelland die bestehenden Siedlungsstrukturen durch ein Netz von gegründeten Städten überlagert. Adel und Kirchenfürsten suchten sich in der Anlage fester Plätze zu überbieten. So entstanden neben den aus vormittelalterlicher Wurzel stammenden gewachsenen Städten wie Genf, Lausanne, Avenches, Solothurn u.a. von 1120 bis 1200 etwa 20 Neugründungen, zu denen sich weitere 140 im 13. Jahrhundert und als Ausklang noch 20 Gründungen im 14. Jahrhundert anfügten.

Nach dem Beginn der deutschen Herrschaft über Burgund begann die den europäischen Raum erschütternde Auseinandersetzung zwischen Kaiser und Papst. Territorial wurde dieser Kampf um die Herrschaft in Italien ausgefochten. Damit erhielten die Pässe als Verbindungslinien zwischen der Machtbasis der deutschen Herrscher nördlich der Alpen und den südlich davon sich abspielenden Hauptkämpfen eine entscheidende Bedeutung. Der Landesausbau im Alpengebiet wurde davon stark beeinflusst, da die Front zwischen den Anhängern von Kaiser und Papst, dem damaligen Lehenswesen entsprechend, überall verzahnt war, und man sich gegenseitig die Alpenübergänge zu sperren und zu verlegen versuchte.

Unabhängig von der europäischen Auseinandersetzung begann im 12. Jahrhundert von dem abseits des Transitverkehrs liegenden Oberwallis aus eine Wanderbewegung im Gebiet der uns interessierenden Pässe, die als *Walserwanderung* bezeichnet wird. Die Walser zogen zunächst über die Furka und kolonisierten das vorher nur dünn besiedelte Urserental. Im 13. Jahrhundert gründeten sie neue Siedlungen östlich der Oberalp und südlich der Pässe

Gries, Simplon und Mt. Moro. In einer späteren Phase desselben Jahrhunderts erreichte die Walserwanderung vom Piemont und dem Eschental aus die Täler vom Rheinwald und von Davos. Es zeigte sich dabei, dass die neuen Ansiedlungen teilweise durch Feudalherren geleitet wurden, um dadurch an wichtigen Übergängen Passhuten errichten zu können.

Die neuere historische Forschung (vor allem Kläui und Büttner) verknüpfte die Probleme des Landesausbaues im Mittelland (Städtegründungen), im nordalpinen Bereich (Ansiedlung von Dienstadeligen) und dem zentralalpinen Gebiet (Walserwanderung) und entwickelte die Arbeitshypothese, dass die im Konkurrenzkampf stehenden Grafengeschlechter neben dem Landesausbau im Mittelland und in den Nordalpen, auch den Gewinn neuer transalpiner Verkehrslinien erstrebten.

Wir wollen diese allgemeinen Überlegungen an einem Beispiel verfolgen. Die mächtigsten Grafen des westlichen Mittellandes waren im ausgehenden 12. Jahrhundert die *Zähringer.* Sie konnten 1090 die Grafen von Rheinfelden beerben und wurden 1127 mit der Vertretung der kaiserlichen Gewalt im Burgund (Rektorat) betraut. Der Hohenstaufenkaiser Friedrich I. schränkte jedoch die Befugnis der Zähringer auf das Mittelland und das Nordalpengebiet zwischen dem Saane-Aarelauf und Zürich ein, so dass der werdende Flächenstaat der Zähringer im Osten und Westen von den wichtigen Übergängen abgesperrt wurde. Damit gaben sich aber die Grafen von Zähringen nicht geschlagen. Aus ihrer Politik lassen sich folgende Absichten herauslesen (vgl. die Karte bei GROSJEAN 1973: 33):

1. Das höhere Mittelland wurde mit festen Plätzen und Marktorten ausgestattet: Burgdorf, Freiburg, Bern, Murten, Oltigen, Gümmenen, Laupen und Grasburg. Durch diese "en-gros"-Siedlungspolitik wurden die künftigen Zentren bisher unerschlossener Gebiete in den werdenden Staat eingebaut.
2. Auf der Grenze zwischen höherem und tieferem Mittelland entstand über Freiburg-Bern-Burgdorf-Herzogenbuchsee Richtung Aargau eine neue West-Ost-Verkehrslinie. Damit wurden die Zähringer unabhängig von der zum grossen Teil durch geistliche Territorien und damit durch kaiserlich gesinnte Gebiete führenden Jurafusslinie (Solothurn-Seeland-Broyetal-Lausanne), die ihrem Ursprung nach in die gallorömische Zeit zurückgeht.
3. Von dieser Basis aus erfolgte der Ausbau der Linie Bern-Thun-Oberland. Hier ordnen sich die zahlreichen, nicht mehr sicher feststellbaren Kriegszüge Berchtold V. gegen die Bischöfe von Lausanne und Sitten, sowie gegen den burgundischen Adel ein, die vom Zähringer im Waadtland, im Wallis und im Berner Oberland bekämpft wurden. Speziell ist der Kampf zwischen Berchtold V. und dem oberländischen Adel zu erwähnen, der nach dem Berner Chronisten Justinger am Karfreitag des Jahres 1191 im Tal von Grindelwald stattgefunden haben soll.
4. Parallel zur Erschliessung der Achse Bern-Thun-Oberland erfolgte in Zusammenarbeit mit den Herren von Eschenbach die zielbewusste Ausgestaltung der Linie Zürich-Luzern-Brünig-Oberland. Damit wurden folgende Stationen gesichert: Reichsvogtei Zürich, Schnabelburg am Albis, Zisterzienserkloster Kappel, Burg Eschenbach, Luzern, Höfe in Obwalden, Kastvogtei Interlaken und Reichsland Hasli.
5. Durch einen bewussten Landesausbau, d.h. durch eine Siedlungspolitik "en détail" wurden zähringischen Dienstleuten im Oberland und im Lande Uri grössere Güter zugewiesen. So konnten sich im Oberland die Herren von Oppligen als Herren von Brienz festsetzen, und Familienallianzen zwischen den Häusern Wädenswil und Unspunnen, Rapperswil und Strättligen, sowie Eschenbach und Oberhofen wurden

begründet. Im Lande Uri liessen sich die emmentalischen Herren von Schweinsberg als Herren von Attinghausen nieder, weiteren Besitz erhielten die Herren von Grünenberg bei Melchnau, ferner diejenigen von Belp, Hasenburg, Utzigen, Wiler, Brienz, Saugern-Seedorf, Schüpfen, Eschenbach und Rapperswil.

Mit diesen Massnahmen wurde bisher wirtschaftlich ungenutztes und staatlich freies Land dem Zähringerstaate eingefügt, der sich dadurch im Unterschied zu den übrigen feudalen Herrschaften zu einem modernen Flächenstaat zu entwickeln begann.

Was nun folgt, sind interessante Vermutungen die nicht sicher belegt werden können. Büttner betrachtet es als wahrscheinlich, dass es in Urseren zwischen den im 12. Jahrhundert eingewanderten Walsern und dem Zähringer Berchtold V. zu einer Zusammenarbeit kam, deren Ziel die Eröffnung einer neuen Durchgangslinie war, denn nach wie vor wurde Berchtold durch die kaiserliche Politik von den damals wichtigsten Pässen Graubündens und dem Grossen St. Bernhard ferngehalten. Die Bautechnik der frühesten Schöllenenbrücke ist nicht bekannt, jedoch gleicht die Konstruktion der Twärrenbrücke, auf der bis 1709 die Kilchfluh zwischen der Schöllenen und Andermatt umgangen worden ist, den alten Wegkonstruktionen an der Gemmi und muss mit jenen technischen Hilfsmitteln und Methoden erbaut worden sein, wie sie im Wallis für den Bau der Wasserfuhren angewendet worden sind. Die Überwindung der Schöllenen wäre demnach der Zusammenarbeit von Walserbautechnik und der von Berchtold V. verkörperten zähringischen Politik zu verdanken. Im Jahre 1218 starb das Haus der Zähringer aus – 1236 wird der Gotthard im Wegweiser für Rompilger aus Norddeutschland von Adalbert von Stade als einer der üblichen Romwege beschrieben.

Im Hinblick auf die Kämpfe der Zähringer im Berner Oberland und im Wallis dürfen wir annehmen, dass um 1200 im ganzen unter zähringischem Einfluss stehenden Alpengebiet nach guten Übergängen gesucht worden ist. Die bernischen Pässe wurden sicher damals auch begangen, die Zukunft jedoch gehörte dem Gotthard, der in einem Auf- und Abstieg die Überwindung der Zentralalpen ermöglichte. Der Tod Berchtold V. verhinderte die Konsolidierung eines grosse Teile der heutigen Schweiz umfassenden Fürstenstaates, in welchem neben dem Gotthard vielleicht auch die Parallelen Grimsel-Gries/Albrun/Simplon oder Gemmi/Lötschen – Mt. Moro/Antrona/Simplon stärker betont worden wären, als es dann geschehen ist. Dem zähringischen Herrscherhaus blieb es versagt, dem erstrebten Staat Dauer zu verleihen, die Idee aber blieb lebendig. Aus zähringischer Wurzel stammend schuf die Stadt Bern in den folgenden Jahrhunderten den nachmals grössten Stadtstaat nördlich der Alpen.

2.5. Das Hineinwachsen des Staates Bern ins Oberland

Mit dem Tod Berchtold V. starb 1218 das Geschlecht der Zähringer aus. Den Territorialbesitz erbten die Kiburger, damit erhielten sie auch Thun und Burgdorf. Die Freiherrschaften, das Land Hasli und die Städte auf ehemaligem Reichsboden, Solothurn, Murten und Bern, wurden reichsunmittelbar.

Schon bald trat Bern in die Fussstapfen der Zähringer.

1224 erhielt es von König Heinrich die Schirmherrschaft über das reiche Kloster Interlaken. Im Jahre 1275 schlossen die Reichsstadt Bern und das Reichsland Hasli ein

Schutzbündnis. Diese Aussenposten, auf der Grimsellinie und auf dem Wege zu den verbündeten Waldstätten liegend, galt es nun territorial mit der Stadt zu verbinden. 1323, als sich Graf Eberhard von Kiburg nach dem Mord an seinem Bruder Hartmann mit Bern verständigen musste, gewann Bern die Oberherrschaft über Thun. Damit war das Eingangstor zum Oberland unter bernischen Einfluss geraten, und das folgende Jahrzehnt brachte bereits das Eindringen der bernischen Macht ins Simmen-, Kander- und Lütschinental auf Kosten der Herren von Weissenburg. Die Österreich ergebenen Herren von Weissenburg besassen damals als eigenen Besitz das Simmental von Wimmis bis Zweisimmen, seit 1310 die Reichspfandschaft Hasli und seit 1318 die österreichischen Burgen Oberhofen, Unterseen, Balm und Unspunnen. Bern übernahm nach seinem Sieg 1334 zunächst die Reichspfandschaft Hasli, sicherte sich den Einfluss in der an das Kloster Interlaken übergegangenen Herrschaft Weissenau am Eingang zum Bödeli, nahm die Weissenburger mit den Treupfändern Wimmis, Unterseen und Unspunnen ins Burgrecht auf und verschaffte den Weissenburgern als Gegengabe die vorher den Freiherren von Thun gehörende Feste Mülenen. Nebenbei erwarben die Bubenberg von den Freiherren von Strättligen die Freiherrschaft Spiez. Schliesslich trat auch der Freiherr von Brandis mit seiner Herrschaft Simmenegg ins Burgrecht mit Bern.

Im Laupenkrieg behauptet sich Bern 1339 mit Hilfe der Waldstätte und der Untertanen und Verburgrechteten aus dem Oberland gegen den Adel. Der anschliessende Friede mit Österreich gestattete Bern, die in den Wirren des Laupenkrieges zerfallene burgundische Eidgenossenschaft wieder zusammenzufügen und seinen Einfluss ringsum zu mehren. 1347 kaufte der Stadtburger Jakob von Seftigen von den Herren von Ringgenberg die Herrschaft über Brienzwiler, 1352 traten Peter von Raron Burg und Herrschaft Blumenstein und Thüring von Brandis Burg und Herrschaft Mülenen-Aeschi an Bern ab. In diesen Jahren hatte sich stets der Einfluss Obwaldens im Oberland gezeigt. Im Jahre 1348 kam es sogar zu einem offenen Aufstand der Klosterleute im Bödeli, in den Lütschinentälern und am Brienzersee. Nach einer Niederlage der ausgezogenen Obwaldner stellte Bern im folgenden Jahr die Ordnung wieder her. Bern betrachtete das Oberland als sein Einflussgebiet. Der wesentliche Grund zum Abschluss des ewigen Bundes mit den Waldstätten vom Juni 1353 war der, den Einfluss Obwaldens über den Brünig unterbinden zu können.

In aller Stille verstärkte Bern in den folgenden Jahren seine Stellung im Oberland. Der Besitz der Weissenburg ging stückweise an die Herren von Brandis über, die 1368 mit Wimmis, Diemtigen, Weissenburg, Simmenegg, Frutigen, Unterseen und Unspunnen ein Burgrecht mit Bern abschlossen.

Durch einen Überfall auf Solothurn sucht das Haus Kiburg sein Absinken zu wenden. Es unterlag im anschliessenden Kriege, und Bern konnte gegen reichliche Entschädigung die Städte Burgdorf und Thun mit dem äusseren Amt zu voller Herrschaft übernehmen.

Im Burgdorferkrieg hatte Freiburg die Hilfspflicht gegenüber Bern verweigert. Das Verhältnis zwischen den beiden Städten verschlechterte sich, da Freiburg kiburgische Pfänder am Jurafuss übernahm und im Obersimmental das Gebiet vom Laubeggstalden bis St.Stephan erwarb. Die Ausmarchung erfolgte im Zusammenhang mit dem Sempacherkrieg. Zunächst verpflichtete Bern 1383 Peter von Aarberg mit Burg und Herrschaft Simmenegg in ein Burgrecht. Entsprechende Verträge wurden auch mit Peter von Ringgenberg und dem Städtchen Unterseen abgeschlossen. Damit war die Flanke gegen das Österreich verpflichtete Freiburg im Simmental gesichert und gleichzeitig der Weg nach den Waldstätten geöffnet. Seine militärische Macht benötigte Bern zum Schutz seiner Grenzen – an der

Schlacht bei Sempach war Bern nicht vertreten. Nach der entscheidenden Schlacht wurde Bern offensiv: Oberhofen, Balm, Unspunnen, Unterseen und die obersimmentalischen Herrschaften Laubegg und Mannenberg wurden besetzt und blieben bei Bern. Zwei Jahre später folgte der Kauf der Herrschaft Simmenegg, womit Bern im Simmental die Oberherrschaft bis zur Grenze gegen das zur Grafschaft Greyerz gehörende Saanen besass.

Im Jahre 1400 gelang der entscheidende Schritt im Frutigland: Anton von Thurn verkaufte die Landschaft mit der Tellenburg der Stadt Bern. Damit grenzte Bern von der Grimsel bis zum Rawil an Bistum und Land Wallis.

Nur ein Jahr später erfolgte die Ausdehnung der bernischen Macht ins Saanenland, indem die Grafen von Greyerz für sich und ihre Leute von Saanen ein Bündnis und Burgrecht mit Bern abschlossen. Erst rund 150 Jahre später wurde die bernische Herrschaft gesichert, als 1555 Bern und Freiburg aus dem Geltstag des Grafen von Greyerz dessen Grafschaft erwarben und teilten. Bern erhielt Saanen und Château-d'Oex (1798 kam das französischsprachige Pays d'Enhaut an die Waadt).

So hatte Bern in der kurzen Frist von 67 Jahren, vom Krieg gegen die Weissenburger im Jahre 1334 bis zum Burgrecht mit Saanen von 1401, im Süden als Nachfolger der Zähringer den Kamm der Nordalpen erreicht.

Fig. 2: Alte Gemmi – Nordseite: Blick ins Furggentälti. Der auf dem Topographischen Atlas (Blatt 473, Erstausgabe 1884) als "alte Gemmi" eingetragene Übergang befindet sich auf dem Grat in der Bildmitte, am Fuss des Ausläufers der Plattenhörner.
Standort: 614 725 / 139 650 / 2740 m; Bildmitte Az 2000 A ‰. LK 1267

Fig. 3: Alte Gemmi – Südseite (AERNI 1971: Tafel 4, Alte Gemmi, Ziffer 12, A33). Letztes Mauerstück des gebauten oder gebahnten Weges über die Alte Gemmi. Vergleichsstrecke: 2 m. Standort: 615 875 / 138 710 / 2330 m; Bildmitte Az 5300 A ‰. LK 1267

2.6. Der Zustand der bernischen Passwege um 1400

Die bernischen Passwege nach dem Wallis boten um 1400 etwa folgendes Bild:

Sanetsch und *Rawil* besassen eine lokale Bedeutung im Rahmen eines kleinen Handelsverkehrs mit dem Wallis. In höheren Lagen dürfte es sich um einen "reinen Naturweg" gehandelt haben, der so benutzt wurde, wie ihn die Natur darbot. Im Bereich der Mattenstufe hinterliess die Benutzung der Marschachse breitere Spuren, die gelegentlich durch Entfernen störender Steine und durch Einbau von Stufen zu einem "gebahnten Weg" verbessert wurden.

In diesem Zustand befand sich auch der Weg über die *Gemmi,* deren Alpweiden 1252 erstmals erwähnt werden. 1318 nennt ein Schiedsspruch ein Hospiz, das sich wohl auf der heute noch bekannten Spittelmatte befand. Der Weg ins Wallis führte damals nicht wie heute über die Daube, sondern durch das Furggentälti (Figur 2) westlich des Daubensees zur "alten Gemmi", von wo noch heute Wegspuren hinunter nach der Clabinualp nordöstlich von Leukerbad zu erkennen sind (Figur 3).

Der *Lötschenpass* findet 1352 seine erste schriftliche Erwähnung. An seiner höchsten Stelle stand schon damals ein grosses Kreuz, das den Passbenützern das Auffinden der Übergangsstelle erleichterte. In lokalen Quellen trug der Pass oft den Namen "Gandegg". Damit wurde eigentlich nicht die Passhöhe, sondern die grosse Moräne an der rechten

Fig. 4: Lötschen – Nordseite: Weg durch die "Obere Felswand" (AERNI 1971: Tafel 5, Ziffer 33, A34): Im Mittelgrund gebauter Weg aus der Zeit vor 1698, mit bautechnisch und topographisch ausgeglichener Steigung. Im Hintergrund des Ferden-Rothorn. Wegoberfläche mit Steilrandpflaster, bergseits in Blockpflaster und Feinmaterial übergehend, Wegbreite 2,2 m und mehr. Stützmauern aus Bruchsteinen in wildem Verband und ungeordneter Lagerung der Steinlängsachsen.
Stadort: 621 110 / 140 075 / 2600 m; Bildmitte Az 3600 A ‰. LK 264

Gletscherseite bezeichnet. Mit grösster Wahrscheinlichkeit führte der Lötschenpassweg im 14. Jahrhundert vom Pass durch die "Obere Felswand" (Figur 4) zur Gandegg-Moräne und von dort durch die "Untere Felswand" in den Läckboden – so den Gletscher meidend – und von da über die Gfällalp nach Gastern hinunter. In der in Figur 5 kopierten Geländeansicht aus der Zeit um 1700 sind diese alten Wegspuren mit den Buchstaben JJ angegeben. Diesen Angaben kann entnommen werden, dass in der "Untern Felswand" der Weg als "gebauter Weg" mit regelmässigem Wegkörper ausgestattet war, und dass im oberen Abschnitt die Moräne Gandegg als "natürlicher Weg" benutzt worden ist.

Wesentlich besser ausgebaut war damals der *Grimselweg.* Nach dem Sempacherkrieg hatte Bern die österreichischen Parteigänger im Oberland verdrängt und die durchgehende territoriale Verbindung zu den Eidgenossen und zu seinem alten Aussenposten Oberhasli geschaffen. Handelspolitisch wurde die Öffnung des Zuganges zur Grimsel dazu benutzt, in Zusammenarbeit mit Thun, Unterseen, dem Kloster Interlaken, dem Oberhasli, der Kirchgemeinde Münster (Goms) und dem Pomat (Eschental) "die strasse der kôflùtten von Lamparten und ander, wa si har koment mit ir kôfmanschatz, ze legen dùr ùnser gebiet und dȉ ùnsrù lender aller der vorgenanten; mit der bescheidenheit, das wir, die von Berne sullen besorgen, das der weg und die strasse gemacht werde uf ùnser gebiet untz [= bis] an den

Prospect der Reparierten Strass über den Lötschenberg im Ampt Frutingen

A Wo der neuwe oder Reparierte Wäg sich von dem alten scheidet
BB Die alte Straaß von Gastern über den Lötschenbärg
CC Die wider auffgerichte neuwe Straaß
D Die Gandegg alwo die neüwe Straaß wider in die alte geht
E Der breite flache Gletscher voll Schründ und Spält zu deren Vermeidung die Straaß CC wider auffgerichtete ist
F Das alte Kreütz auf der Höhe des Bärgs so di Landmarch ist der Herrschafft Fruitingen laut alten Lateinischen brieffs
GG Die Straaß welche im Winter über den Gletscher gebraucht wird das Vieh darüber in Italien zeführen
HH Undterschiedliche Schneelauwenen welche auf dem alten Wäg viel Mentschen bedekt und getödtet haben
K das dorfflein Gastern
JJ Undterschiedliche Stuk von alten mauren über welche diser sogenannte neuwe Wäg schon vor vielen Jahren gebraucht ware
L die Cander von zweyen gletschern komend

Quellen: Original StAB Wallisbuch F 228; Druck Jb SAC 36/1900; Foto Frutigbuch 1938:200
K.A. 11.9.1961

Figur 5

spital an Grymslun, und aber wir, die gemeind der kilcheri von Mùnster, von dem spital har uber uff aller ùnser gebiet untz an die march dero von Bomat, und aber wir die von Bomat und von Osschiltal, als ver ùnser gebiet gat" (Original StAB, Fach Wallis, 12.8.1397; gedruckt in RENNEFAHRT 1945: 329). Damit entstand über die Pässe Grimsel-Gries eine Zweipassverbindung in Konkurrenz zum Gotthard. Weitere Artikel des Vertrages sicherten die Anlage von Susten und den allgemeinen Landfrieden auf dem neuen Handelsweg. Bautechnisch stellte der Wegbau auf den vom Gletscher abgeschliffenen Rundbuckeln des Aaremassivs knifflige Probleme. Mit wenig Ausnahmen ist der damalige Weg an der Grimsel noch heute erhalten, wogegen am Griespass die interessantesten Partien durch den Kraftwerkbau im Äginental zerstört worden sind. Aus einer Bewilligung um Zollerhöhung an der Grimsel von 1592 findet sich folgende Beschreibung des Passweges: "dass die wegsame oder straass vom Haubtdorff Meyringen biss zum Spittal an der Grimsslen, und vom ersten Merckzeichen biss auff den Berg bey̆ acht stunden lang, darzwüschen neün Bruggen, darunder ein gedeckte, und ein Schwibbogen, darnach zwey̆ tausend einhundert sibenzig und drey̆ claffter besetze [= Pflästerung], daran einhundert sechs und zwantzig klaffter trockene mauern [=Trockenmauern ohne Mörtel], so an den felsen, und flühen und kehren gemacht, jedes klaffter sibenthalben werckschuh hoch, denne hundert neün und neünzig klaffter, jedes vierthalben schuh hoch, item hundert vierzig und neün klaffter jedes zween schuh hoch, die übrigen klaffter durch teüffinen besetzt und beschossen sind, ohne die ständ und tritt so in die felsen gehauen, deren bey ein und dreyssig sind . . ." (StAB B VIII 4: 1015ff.; 1 Klafter = 2,346 m).

Aus dem Text lassen sich folgende Wegtypen ableiten:

1. Vielerorts führte der Weg zunächst als "Naturweg" über den glatten Felsen. Durch die andauernde Benützung der Spur tiefte er sich allmählich ein (Figur 6).
2. Wo der Fels zu glatt war, mussten Rillen oder sogar Tritte eingehauen werden (Figuren 7 und 8).
3. An vielen Orten war der Fels so abschüssig, dass zur Verankerung der kopfgrossen Fundierungssteine kleinere Mulden in den Fels geschlagen werden mussten. Erst danach konnte mit dem Aufbau der Trockenmauern begonnen werden (Figuren 10 und 11).
4. Kleinere Unebenheiten im Gelände wurden durch den Einbau von Trockenmauern mit Randsteinen ausgeglichen (Figur 12).
5. Der Aarelauf wurde an verschiedenen Stellen überbrückt (Figuren 13 und 14).

Wie der Weg immer wieder verbessert wurde, ist beispielhaft auf der Hälen Platten (Figuren 7 bis 9) ersichtlich.

2.7. Die Umdrehung der bernischen Verkehrsachse im 15./16. Jahrhundert

Da die Grimsel ihrer Naturgegebenheiten wegen sich nicht erwartungsgemäss entwickeln konnte, blieb der aufblühende bernische Stadtstaat im 14. Jahrhundert zwischen den Verbindungslinien von Italien nach der Champagne und nach Süddeutschland sowie deren Fortsetzungen nach Flandern, Brabant und England im toten Winkel.

Durch die Städtegründungen wurde nun aber im 14. Jahrhundert ein Verkehr West-Ost durch das Mittelland angeregt und durch das Niedergehen der Messen in der Champagne

Fig. 6: Grimsel-Passhöhe: Kreuzegg (AERNI 1971: Tafel 10, Ziffer 29, A9). "Gewordener Weg" auf Felsunterlage. Der Weg ist bis zu 30 cm in die granitischen Gneise infolge Abnützung der Spur eingeschliffen. Vergleichsstrecke 2 m.
Standort: Kreuzegg 669 190 / 156 400 / 2205 m; Bildmitte ca. Az 5950 A ‰. LK 265

sowie das Aufblühen der Messen von Lyon und Genf und der süddeutschen Messeorte verstärkt. Bern suchte diesen Transit vom Ausgang des 13. Jahrhunderts an zu steigern und fiskalisch zu nutzen, indem es sich stets für die Sicherheit der Kaufleute einsetzte, ohne selbst Grosshandel zu treiben.

Durch entsprechende Verträge mit Frankreich, mit den Grafen von Savoyen und Greyerz, den Herren von Grandson, mit süddeutschen Städten und mit der burgundischen Eidgenossenschaft gelang es Bern, dem Transit West-Ost den notwendigen Schutz zu vermitteln.

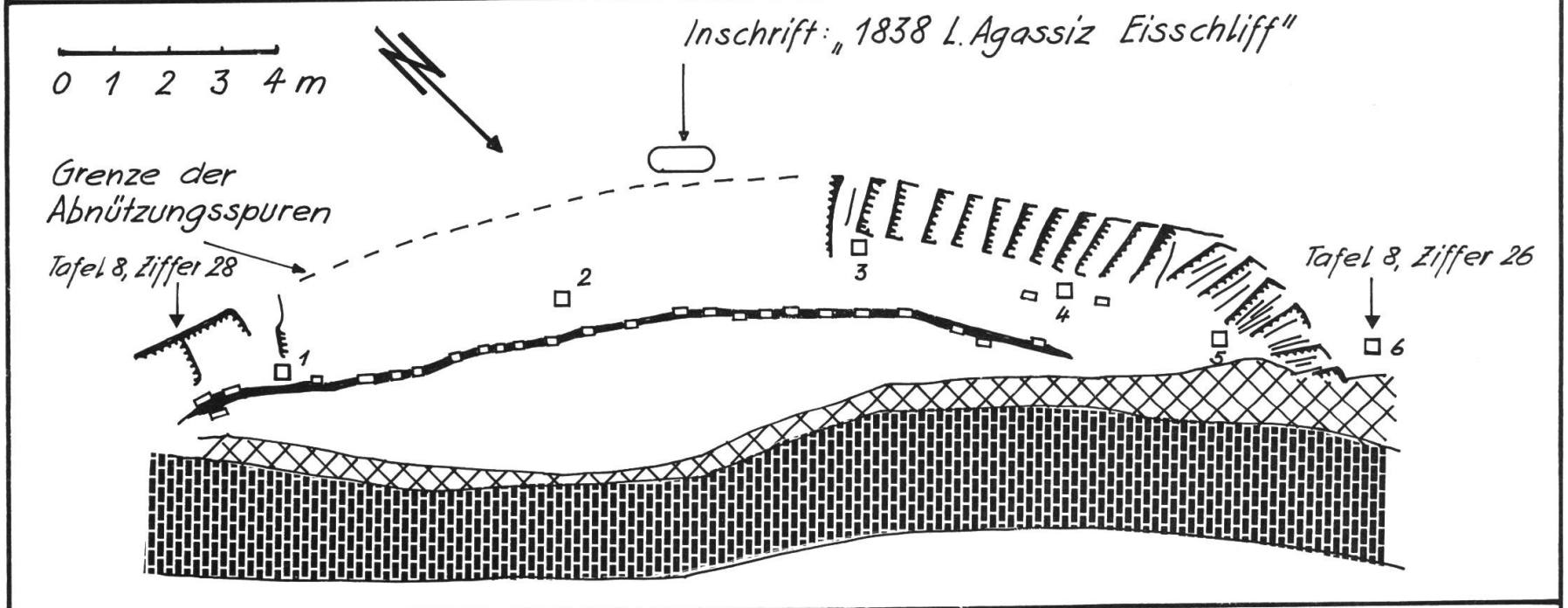
Der Versuch Berns, sich in die Walliser Wirren rund um die Freiherren von Raron einzumischen, endete mit der Niederlage von Obergestelen im Jahre 1419. Die Krise, aufgeheizt durch die Innern Orte, geschlichtet durch Zürich, führte Bern zum Bewusstsein, dass Möglichkeiten und Interessen nicht im Süden lagen und dass es mit Zürich zusammenarbeiten müsse, um den Innern Orten gleiches Gewicht entgegensetzen zu können. Ein Vorentscheid, der diese Entwicklung begünstigte, war bereits 1415 mit der Eroberung des Aargaus gefallen.

Die Zeit der Burgunderkriege führte Bern seine eidgenössische Aufgabe im Westen vor Augen. Im selben Mass wie dort sein Engagement wuchs, begann es sich von der

Fig. 7: Grimsel-Nordseite: Hälen Platten zwischen Handegg und Kunzentännlen (AERNI 1971: Tafel 8, Ziff. 27, A 11). – Im Hintergrund in der Mitte liegt der Kessel von Kunzentännlen. Im Vordergrund ein steil abfallender, kahler Gletscherschliff im Aaregranit. Die polierte Fläche ist nur von wenigen Flechten bewachsen und ist aus der Ferne als helle oder mundartlich "häle" Platte zu erkennen.
An dieser Stelle sind drei verschiedene Weganlagen vorhanden. Am auffallendsten ist der in Stufen ausgehauene "gebaute Weg" (siehe Plan in Fig. 8 und 9). Auf 11 m Strecke sind 18 Tritte in einer Breite von 0,9–1,2 m Breite vorhanden. Neben den Tritten wurden Pfostenlöcher ausgespitzt (ca. 17 x 17 x 10 cm) in die der Grimsel-Spittler nach der "Spithal-Ordnung" von 1559 jeweils ein Geländer einsetzen musste (Landschaftsarchiv Oberhasli J 21, Kopie von 1759).
Links im Bilde ist eine Neuanlage zu erkennen. Das noch kaum durch Begehung abgeschliffene Pflaster besteht aus einem talseitigen Steilrandpflaster mit bergseitigem Blockpflaster.
Zwischen beiden Weganlagen finden sich Spuren eines dritten, des ältesten Weges: Entlang einem Quarzband, geschickt eine natürliche Schwächezone des Aaregranites nutzend, sind 25 Löcher (etwa 10 x 10 x 2–3 cm) zur Aufnahme von Fundamentsteinen vorhanden, welche einst als Verankerung einer Stützmauer dienten.
Standort: 667 090 / 161 650 / 1510 m; Bildmitte ca. Az 2300 A ‰. LK 255

Grimsel: Die drei Weganlagen auf den Hälen Platten
667 090 / 161 650 / 1510m

Fig. 8



Legende:

Rasen

Löcher für die Fundamentsteine einer Wegstützmauer (10×10×2-3 cm)

Quarzband

in Aaregranit eingehauene Stufen mit unregelmässigen Trittrillen und zugehörigen Pfostenlöchern 1 = 15×16×6-11½ cm 2 = 20×17×10 cm 3 = 17×17×9-13 cm 4 = 16×18×10-14 cm 5 = 16×15×10 cm 6 = 16×15×15 cm

neueste Weganlage

Feldaufnahme 31.7.64 K

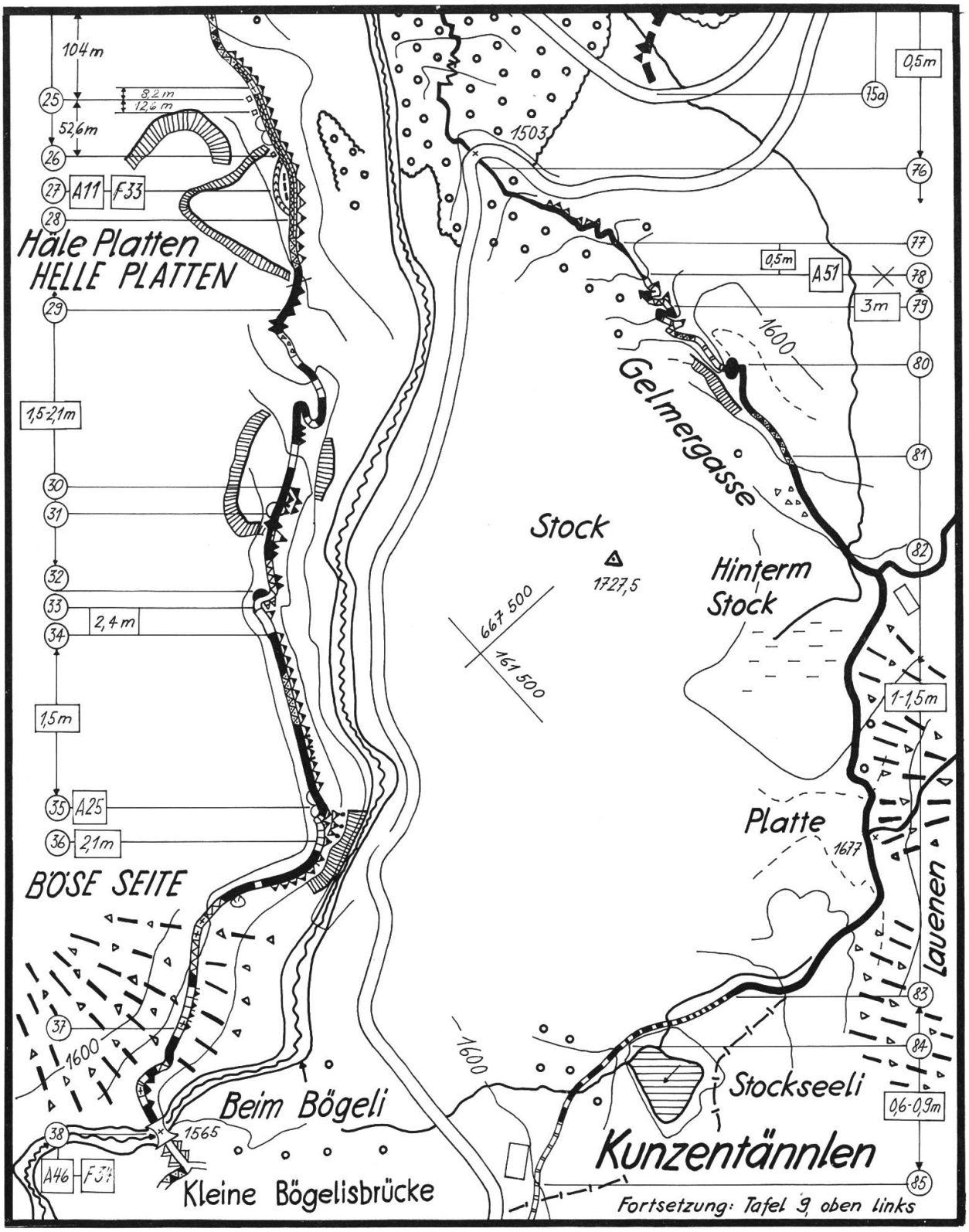


Fig. 9: Grimsel-Nordseite: Routenskizze zwischen Hälen Platten und Kunzentännlen (Ausschnitt aus AERNI 1971: Tafel 8).
Am linken Aareufer ist der mehrfach erneuerte Saumweg zwischen den Hälen Platten (vgl. vorn Fig. 7 und 8) und der Kleinen Böglisbrücke (vgl. hinten Fig. 13 und 14) dargestellt. Rechts der Aare ist die als Alpweg und bei Lawinengefahr als Winterweg benutzte Gelmergasse erkennbar.

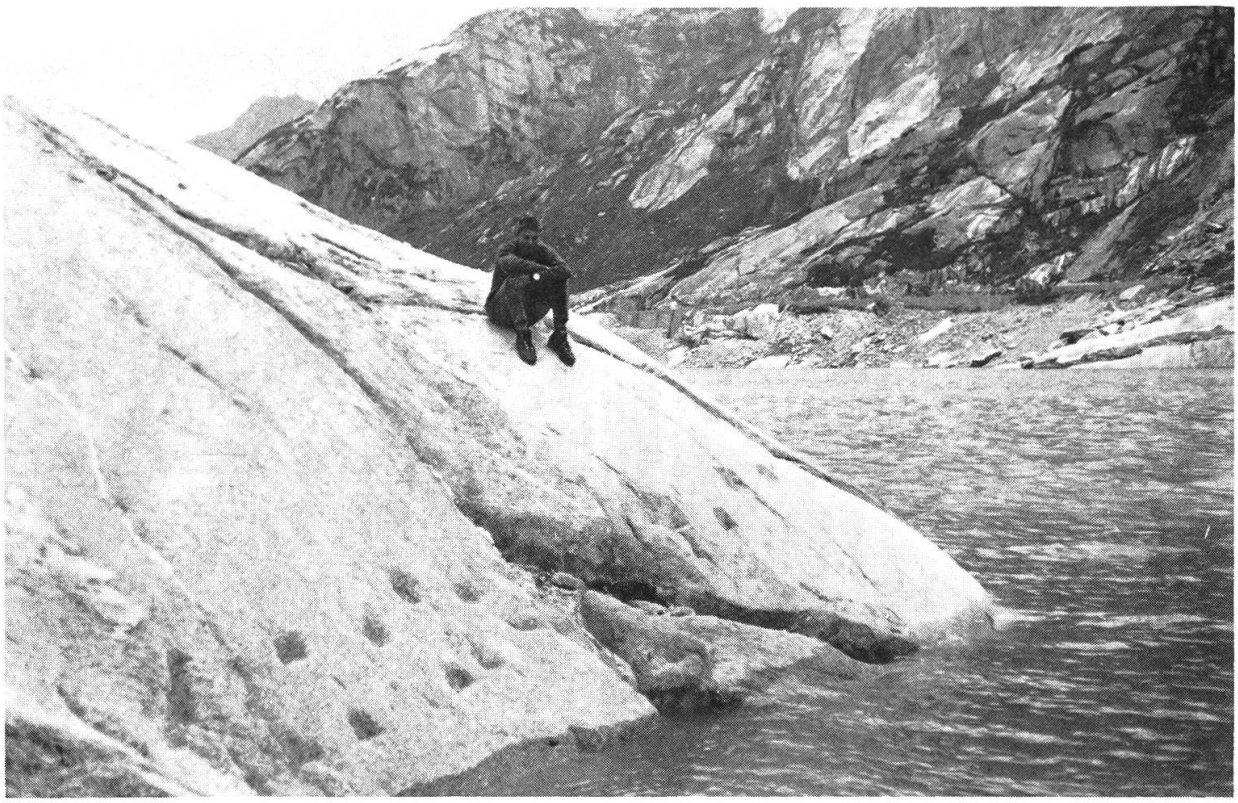


Fig. 10: Grimsel-Nordseite: Alte Wegspur am Südufer des Räterichbodensees (AERNI 1971: Tafel 9, Ziffer 57, A 50). 15 Meter unterhalb der Staukote von 1767 Metern Höhe über Meer können bei Niederwasser (Juni/Juli) an einem Rundbuckel ausgehauene Fundamentlöcher des alten Saumweges beobachtet werden. Sie zeigen, dass nicht nur eine einfache Reihe von Fundationslöchern erstellt worden ist, wie dies beim Anblick intakter Trockenmauern vermutet werden könnte. An einer Stelle auf der "Bösen Seite" (Figur 9, Ziff. 35) können sogar drei bis vier Reihen Löcher beobachtet werden. Im Hintergrund rechts ist die heutige Grimselstrasse erkennbar.
Standort: 668 390 / 159 375 / 1752 m; Bildmitte Az 6400 A ‰. LK 255

Seite 43 oben

Fig. 11: Grimsel-Nordseite: Verankerung einer alten Stützmauer auf der Bösen Seite zwischen Hälen Plätten und kleiner Bögelisbrücke, (AERNI 1971: Tafel 8, Ziff. 35, A 25). Die Fundamentsteine der Stützmauer ruhen auf etwa kindskopfgrossen Steinen, die in ausgehauenen Löchern verankert sind (siehe Fig. 10). Darüber lagern die Bruchsteine der Trockenmauer. 90 % der Steinlängsachsen liegen in diesem Beispiel horizontal.
Die Abbildung zeigt, wie in späterer Zeit die Fundamentsteine noch besser vor dem Ausgleiten geschützt worden sind: Beim mittleren Fundamentstein wurde ein Bohrloch eingetieft und ein gezogenes Rundeisen von 24 mm Durchmesser eingelassen. Im vorliegenden Beispiel sind etwa die Hälfte der talseitigen Fundamentsteine nachträglich mit der beschriebenen zusätzlichen Sicherung versehen.
Standort: 667 510 / 161 300 / 1570 m; Bildmitte Az ca. 2500 A ‰. LK 255

Seite 43 unten

Fig. 12: Grimsel-Passhöhe: Kreuzegg (AERNI 1971, Tafel 10, Ziff. 30, A 22). In der Mitte des Hintergrundes die Furkapasshöhe. "Gebauter Weg", Steilpflaster mit einzelnen flachen Randplatten. Vergleichsstrecke: 2 m. Derselbe Pflastertyp in petrographisch ähnlichem Gestein ist auch am Weg zum Griespass zu finden.
Standort: 669 180 / 156 420 / 2200 m; Bildmitte Az ca. 1200 A ‰. LK 265

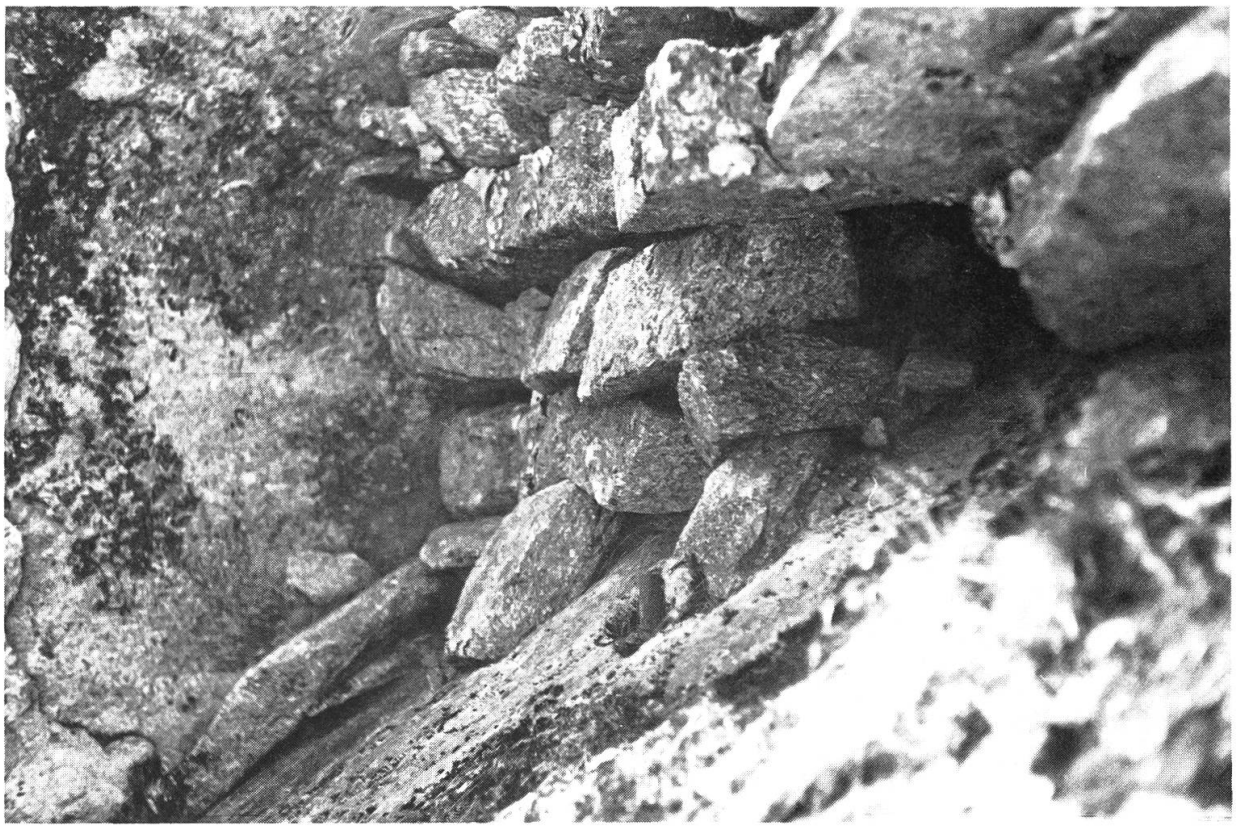


Fig. 13: Grimsel-Nordseite: Kleine Böglisbrücke in Kunzentännlen (AERNI 1971: Tafeln 8 und 9, Ziff. 38, A 46). – Die steinerne Gewölbebrücke hat eine Spannweite von 6,3 m und einen Bogenstich von 2 Metern. In der bloss 2–4 Meter breiten Klamm zeugen wundervolle Kolkerscheinungen von der Erosionsarbeit der Aare, die sich hier etwa 12 Meter in den Granit eingetieft hat (vgl. Fig. 14). Vergleichsstrecke am rechten Bildrand: 2 Meter.
Standort: 667 625 / 161 000 / 1570 m; Bildmitte Az 6400 A ‰. LK 255

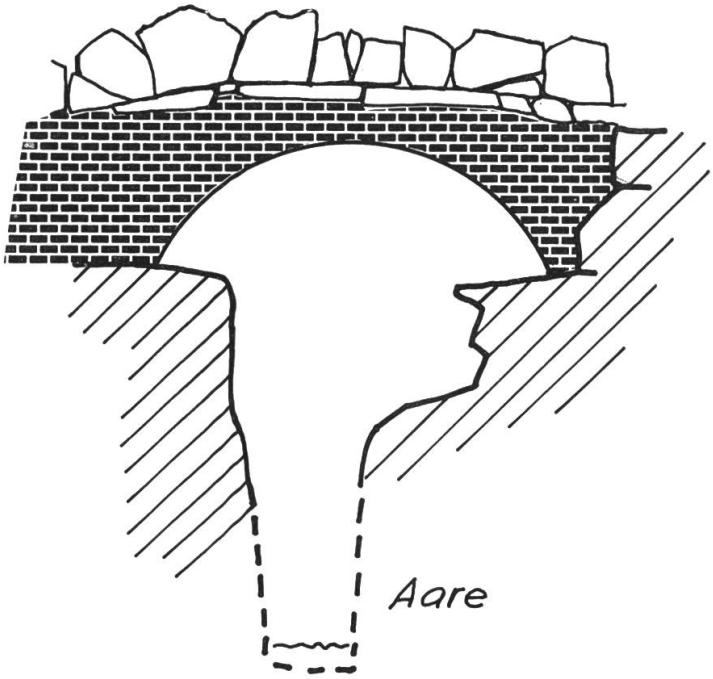
eidgenössischen Südpolitik zu distanzieren. Damit gab es auch die Idee auf, über eine eigene Passverbindung nach dem Süden verfügen zu müssen.

Aus den dargestellten Gründen hat Bern wohl dem vom Wallis im Jahre 1519 angeregten Bau eines Saumweges über den *Lötschenpass* nur nach längerem Sträuben zugestimmt. Vorgesehen wurde, "... dass mann dieselbige straaß gebruchen mög, nach nothdurfft beyder ländren, mit kauffmannsgutt und andrem, zu roß und zu fuoß in Zyten, so dass möglich ist. Item dass man sölich straß im winter und sommer dester sicherer und fuoglicher gebruchen möge, soll gemacht und erbuwen werden, ein spittel mit einer susten auff dem berg ..." (RIGGENBACH 1929: 165f.). Es sollte eine gut gangbare Strasse in der Breite von anderthalb Klafter oder 5 Schuh (= 1,62 m) errichtet werden, "nach gestalt, so nothdurfft erheischen werde ... wo solche straß und weg sich graben mag im erdtrich ...", wurde auf kostspielige Bauten verzichtet.

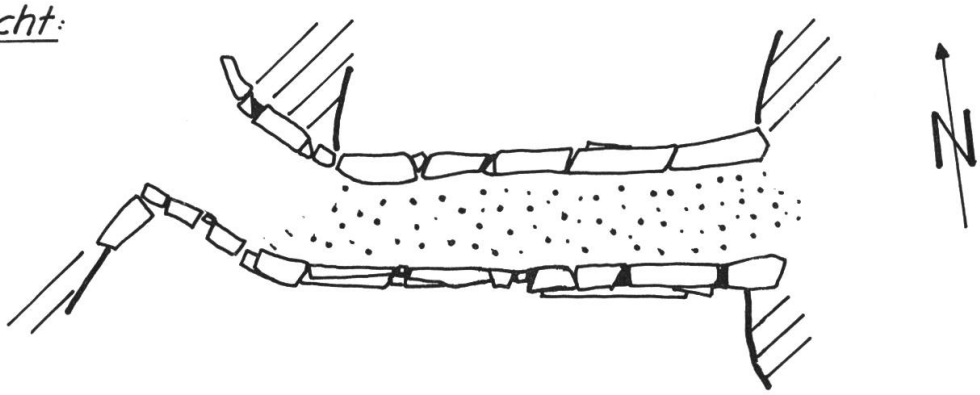
Welches waren die mutmasslichen Hintergründe, die das Wallis im Hinblick auf eine neue Handelsroute auf die bernische Seite führten? Zu dieser Zeit war das Wallis wie auch die Eidgenossenschaft in der Unterstützung der päpstlichen oder französischen Interessen in der Lombardei gespalten. Die Initianten der Lötschbergroute, darunter vermutlich der Franzosenfreund Jörg Supersax, wollten mit dem Bau zunächst den Handel fördern, aber offensichtlich auch die Möglichkeit schaffen, bernische Söldner rasch auf der Linie Lötschberg-Simplon auf die oberitalienischen Kampfplätze führen zu lassen. Der berühmte

Kleine Bögelisbrücke	Grimsel, Kunzentännlen 667 625 / 161 000 / 1570 m	Fig. 14

Seitenansicht von Süden:



Aufsicht:



Legende:

Anstehender Fels
Mauerwerk
Mörtel und Zement
Feinmaterial

0 1 2 3 4 5 m

Feldaufnahme 1.8.64
AK

Baumeister Ulrich Ruffiner begann im Jahre 1520 mit den Bauarbeiten. Die Franzosen räumten aber bereits im November 1521 Mailand, die päpstliche Partei und ihr schweizerischer Verfechter, Kardinal Schiner, triumphierten. Die Schlacht von Bicoccia brachte 1522 den auf beiden Seiten kämpfenden Schweizern schwere Verluste. Frankreich wandte sich für längere Zeit von der Lombardei ab. Die Eidgenossen hielten sich aus den dortigen Wirren heraus, und damit war die äussere Veranlassung zur Beendigung des Lötschbergweges dahingefallen.

Durch die Glaubensspaltung der folgenden Jahre verstärkte sich die trennende Wirkung des Alpenkammes zwischen Bern und Wallis. Bern hatte inzwischen Interessen am Handel im Aargau (1415) und in der Waadt (1475/1536) zu wahren begonnen, wo es die Zufahrten zum Gotthard und zum Grossen St. Bernhard kontrollieren und durch Zölle belegen konnte. Damit verschwand die Idee einer eigenen transalpinen Route immer mehr aus dem bernischen Gesichtskreis, und die Verkehrspolitik des Stadtstaates stellte sich von der von den Zähringern ererbten Nord-Süd-Achse um auf die West-Ost-Achse.

2.8. Zur bernischen Verkehrsgeschichte im 17./18. Jahrhundert

Im Rahmen des sich verstärkenden Handelsverkehrs behielt die *West-Ost-Transitlinie* ihre dominierende Bedeutung. Der Hauptstrom des Warenverkehrs benützte über Lausanne-Aarberg-Büren-Aarburg die Talfurchen von Broye und Aare. Bern erliess im 17. Jahrhundert zahlreiche Mandate über den Strassenunterhalt und suchte durch den Bau des Canal d'Entreroches (1640) von Cossonay bis Yverdon und durch den Kanal Aarberg-Broye (1645) die Wasserlinie auszubauen, was jedoch nicht nachhaltig glückte.

In den folgenden Jahrzehnten gelang von Bern aus der Aufbau einer den gesamten Zentralalpenraum umfassenden Brief- und Reisepost. Im Jahre 1675 erhielt Beat Fischer von Reichenbach das bernische Postregal. Er und seine Nachfolger leiteten den Postverkehr von der Jurafusslinie weg über Bern. Die damalige geringe Bedeutung der Bernerpässe zeigt sich darin, dass von den vier Fischer'schen transalpinen Postlinien (Splügen, Gotthard, Simplon, Grosser St. Bernhard) keine bernisches Gebiet berührte.

Trotzdem lassen sich an den *Bernerpässen* einige interessante Entwicklungen verfolgen.

Die *Gemmi* wurde nicht nur von den Einheimischen, sondern in zunehmendem Masse auch von den Besuchern des Leukerbades benutzt. So schreibt STUMPF (1548: f 347 v) über den Gemmipass: "Es ist ein vast hoher uñ grausamer berg / doch zimlich wandelbar / also dass man mit rossen wol darüber faren mag / unnd ist die gemeinest straß allenthalb auss der Eydgnoschafft zum warmen Bad." Aus Reisebeschreibungen und einer in der Daubenwand eingehauenen Jahrzahl lässt sich nachweisen, dass zwischen 1540 und 1550 die alte Gemmi durch das Furggentälti zugunsten einer neuen Route durch die Daubenwand verlassen worden ist (AERNI 1971: 231ff.). Die genaueste Beschreibung des Gemmipasses aus der Zeit vor 1600 verdanken wir dem Basler Kaufmann Andreas Ryff (geb. 1550), der im Jahre 1600 in seinem "Reiss-Biechlin" verschiedene Reiseaufzeichnungen zusammengestellt hat. Die Gemmi wurde von ihm im Mai 1591 überschritten (RYFF 1591: 249ff.). Ryff reiste nach Leukerbad, um dort mit dem Bischof Bergwerksfragen zu besprechen. Am 8. Mai 1591 verliess er mit zwei Begleitern Basel und ritt mit ihnen nach Kandersteg. Da der Pass durch vielen Schnee noch geschlossen war, musste die

Gruppe die Pferde zurücklassen und zu Fuss weiterreisen. Dass der Pass zur Winterzeit nicht benützt wurde, schrieb Ryff einerseits den Schneemengen zu und andererseits der Tatsache, "dass uff diser Gemmi gar kein wohnung winterszeithen nit ist; dan vom kanderstäg biß gehn Baden in Walliß ist gar kein behousung, und wan also sich winterzeithen jemants daruff liesse und vor vyle des schnees nit vortkomen kente, so funde er kein hörberg, dass er sich die nacht über erhalten mechte, miest also verderben." Ryff erwähnte auch den Daubensee, der sich sommers durch Schmelzwasser fülle und im Winter überfriere, "wie wir dan jetzmolen der lengenoch dariber gangen sindt". Den anschliessenden Abstieg durch die Daubenwand beschrieb Ryff mit folgenden Worten: "Jst seer hoch an einem aufrechten gellenden felsen ein gemachter weg mit kleinen steinen, wie ein trockene mouren ufs meist 2 schuoch breit, die wirt schneckenwyß am felsen herumb und widerumb gemacht. Wo ein klimsen im felsen ist, so stecken sy ein spitzen stein daryn, andere darauf und bouwen also denselben weg, dass man do auff und ab komen kan. Wan man halben weg hinab kompt, so hangt ein bricklin, zweyer schuoch breit und 10 oder 12 schuo lang, an 4 isenen kettin von einm felsen in den anderen, dariber muoß man gon und kompt demnoch der weg am anderen felsen vollens herab biß inß dorf Baden.

Zwey wechterheuslin hat eß in disen felsen gehouwen, das ein ob dem bricklin, das ander im anderen felsen underhalb dem bricklin, die sind beide gar hoch von dem weg, daß niemants weist, wie man dryn komen kan. Wan dan kriegsgfohr im landt Walliss firfaldt, so halt in jedem ein man die wacht; wan si dan an disem ort ein übervahl besorgen, so heben si das bricklin ab; so ist do das land beschlossen, dass niemants do weder auß noch inn komen kan . . ." (Figur 15).

Ryffs Beschreibung enthält eine Fülle von Beobachtungen. Die Konstruktion der Stützmauern ist genau beobachtet und entspricht der Wegkonstruktion an der Grimsel: Die Fundamentsteine wurden in Ritzen verankert. Anschliessend erfolgte durch das Aufschichten weiterer Steine der Bau einer Trockenmauer und damit des Wegkörpers. Die Wegbreite blieb mit einer Breite von 2 Schuh ausserordentlich schmal. Damit wurde die Benützung im Winter, wenn die Daubenwand verschneit war, sehr gefährlich. Nach Ryff bedrohten auch Lawinen den Weg, "der wirt alle winther von den fallenden schneelouwinnen zerrissen und gebrochen, also dass man onne sondere grosse gevohr (biss frielingszeithen, wan der schnee abgangen ist und der weg widerumb gemacht wirt) do herab nit kommen kan, wie wir dan dismolen auch den altten (wie man spricht) im nest funden haben; dan 3 lange stuck sind zerbrochen gwesen, do wir mit grosser leibsgfohr hiniber miessen. Die 2 knecht, so unß gefiert haben, die hand den harten schnee allein sat nider getretten, dass einer bloß ein fuoß daruff setzen kenen; do haben wir unß onne alle andere menschliche hilff also am felsen mießen hiniber wogen, biß wir den wäg wider erlangen mögen, etwan 12, 18, 20 schuoch with oder lang. Do loßts sichs nit vyl springen noch lachen."

Am Ende des 16. Jahrhunderts trat wiederum der *Lötschenpass* ins Blickfeld der eidgenössischen Politik, wenn auch nur für kurze Zeit. In der Chronik von STUMPF (1548: f 339) findet sich folgende Beschreibung: "Hinder Raron auß dem Lötschtal gadt ein gfarlicher passz über den Lötschenberg in Gastrun auff Bern und das Frutingertal. Auff disem Lötscherberg verdärbend vil menschen die im schnee verfallend / dann er ist für andere unwägsam un̄ grausam zewandlen." Seine auf Sebastian Münster zurückgehenden Angaben lassen vermuten, dass im 16. Jahrhundert der übliche Weg über den Lötschenpass

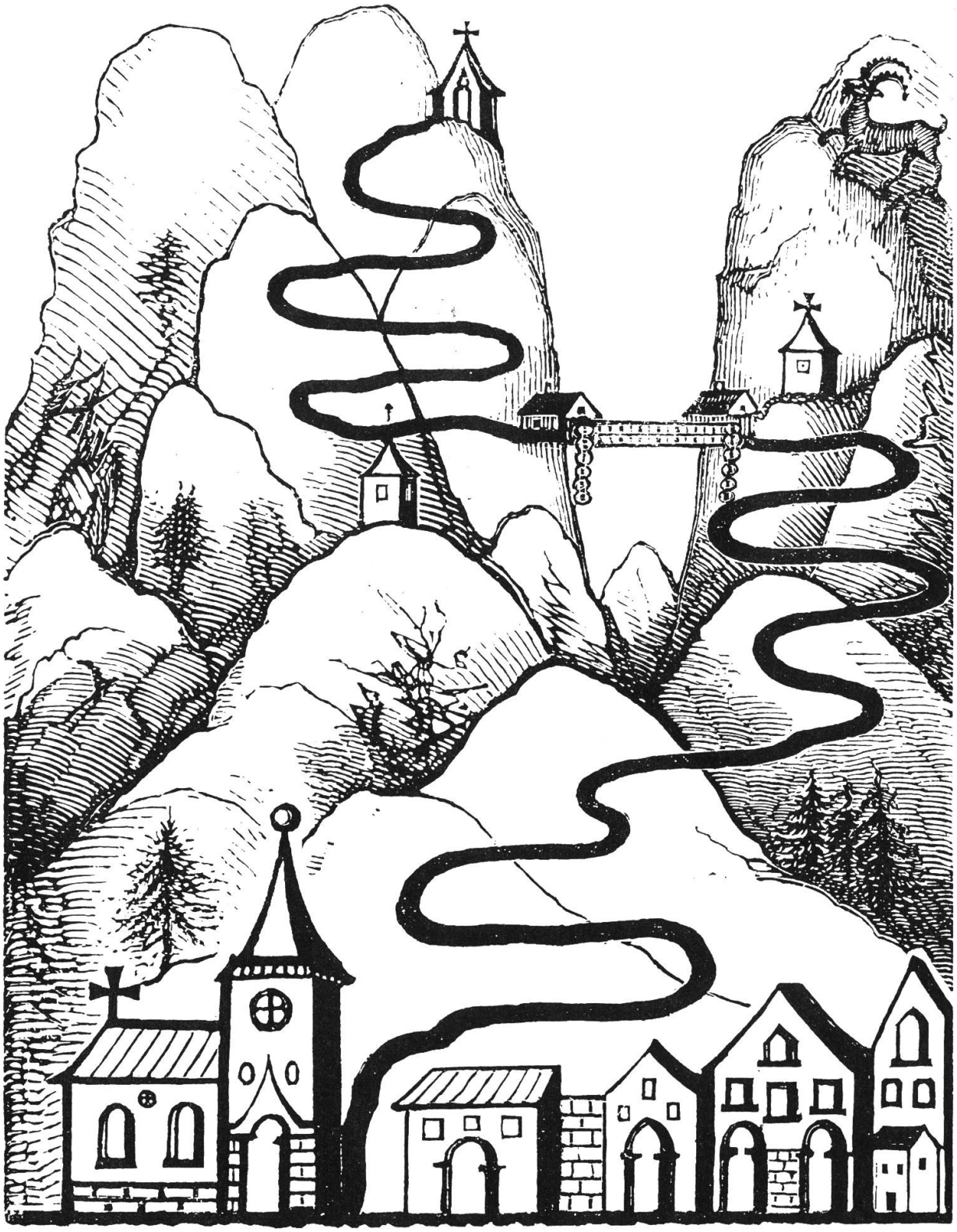


Fig 15: Gemmi-Daubenwand, Zeichnung von Andreas Ryff aus dem Jahr 1591 (nach RYFF 1591, Ausgabe 1862)

von Gastern über die Gfällalp nach Balm/Wildelsigen am Fuss des Balmhorns und von dort über den von Lawinen bedrohten Gletscherweg nach der Gandegg geführt hat. Die in Figur 5 dargestellte Handzeichnung bezeichnet diese Route als "alte Strass" (Buchstaben K-A-B-E-B-F). Um für den damaligen bernischen Salzimport aus Italien eine kürzere Route als über Gries-Grimsel benützen zu können, wollten nun bernische Salzimporteure den Lötschenpass benützen. So gelangte 1695 Ulrich Thormann an den bernischen Rat mit der Bitte, ihm zu "Uffrichtung halb einer strass über die oberlendischen berg für frömde wahren, so hievor nit durchs landt passiert . . ." einige Privilegien zuzusichern (StAB, Ratsmanual 248: 188). Die Obrigkeit willigte ein, und im folgenden Jahr begannen unter der Leitung der Berner Ratsherren Ulrich Thormann und Abraham von Graffenried die Bauarbeiten. Die Hauptverbesserung gegenüber vorher bestand darin (vgl. Fig. 5) den offenbar im Zusammenhang mit der Klimaverschlechterung des 17. Jahrhunderts gefährlich gewordenen "alten Weg" (B-B) durch eine Neuanlage in der "Unteren Felswand" (C-C) zu ersetzen. Damit sollte der Weg dorthin zurückverlegt werden, wo er bereits im 13./14. Jahrhundert durchgeführt hatte. Die Bauten wurden rasch vorangetrieben. Im August 1697 waren die Arbeiten nahezu vollendet. Nach den Aussagen einer Walliser Gesandtschaft war der Weg so breit, "dass zwey Pferde neben einander unverhindert sogahr in den geföhrlichsten Oehrten von der Balmen biss an dem höchsten des Bergs durchgehen mögen" (BORTER 1964: 393). In Figur 16 sind die Überreste zweier Wegkehren in der "Unteren Felswand" dargestellt. Der Vergleich mit Figur 4 aus der "Oberen Felswand" zeigt deutlich die bautechnischen Fortschritte vom 13. bis zum 18. Jahrhundert.

Im Laufe der Bauarbeiten hatten die Berner die Letzi der Walliser unterhalb der Balm sowie zwei Wachthäuser abgebrochen und aus den Steinen drei grosse Pyramiden als Wegweiser errichtet. Die Walliser, die nicht um Erlaubnis gefragt worden waren, glaubten, dass Bern das Gebiet zwischen Gletscherende und Passhöhe beanspruchen wolle. Einzelne Zenden befürchteten wirtschaftliche Beeinträchtigung durch die Eröffnung einer neuen Transitlinie. Vor allem aber war man sich im Wallis und in den sich einschaltenden Innern Orten einig – die Eidgenossenschaft befand sich in den Jahren vor dem zweiten Villmergerkrieg (1712) –, dass aus religions- und militärpolitischen Gründen eine Eröffnung der Lötschenstrasse nicht verantwortet werden könne. So kam es denn im Herbst 1697 vor dem Einwintern zu einer Strafexpedition der Walliser, wobei die "Zeiger Mennlin" zerstört, die Wachthäuser aber wieder aufgebaut wurden. Damit war die territoriale Integrität des Wallis wieder hergestellt. Die Strasse jedoch wurde von den Wallisern nicht weitergeführt, und die Innern Orte vermochten durch das Vorschieben innenpolitischer Gründe die wirtschaftliche Vorrangstellung des Gotthard ungeschmälert zu erhalten.

Ein Dokument aus der Zeit des Lötschbergstreites zeigt mit aller Deutlichkeit, dass der versuchte Ausbau des Lötschenpasses mit dem Niedergang des Verkehrs über die *Grimsel* im Zusammenhang steht: Die Oberhasler schildern darin, dass "die nun sith geraumen jahren übliche ordinari landtstras über die Grimßlen von Italienischen und anderen handelsleüthen abgemitten, dargegen eine neüwe landtstras über den Brünig gebraucht werden wolle, wodurch ihnen wegen by der alten landtstras zur Gůten Thannen [= Guttannen] habenden zollstatt empfindtlicher schaden und nachtheil zůfallen thäte" (StAB, U Spruchbuch AAA: 831; abgedruckt in RENNEFAHRT 1967: 556). Der bernische Rat bewilligte ihnen nun am 18. Dezember 1696, den Zoll von Guttannen auch auf dem Brünig erheben zu dürfen, wobei eine zweimalige Verzollung derselben Ware

Fig. 16: Lötschen-Nordseite: Wegkehre in der "Unteren Felswand" (AERNI 1971: Tafel 5, Ziffer 26, A 35). Überrest einer Wendeplatte aus den Jahren 1696/97. Die Höhe beträgt im Maximum noch 3 m. Die Stützmauer besteht aus einem hammerrechten Schichtenmauerwerk, dessen Aussensteine ursprünglich mit Mörtel verbunden waren. Vergleichsstrecke 2 m. Aufnahme vom 8.9.1961.
Anlässlich der Begehung vom September 1969 musste ich feststellen, dass die Mauerecke im rechten Bildteil zwischen 1964 und 1969 abgestürzt ist.
Standort: 621 370 / 140 975 / 2350 m; Bildmitte Az 2600 A ‰. LK 264

ausgeschlossen bleiben sollte. Damit wird deutlich, dass der an sich geringe Handelsverkehr über die Grimsel am Ende des 17. Jahrhunderts sich teilweise auf den Lötschenpass und via Brünig auf die Gotthardroute verlagerte.

Der Lötschenpass, der um 1700 gegenüber der Grimsel einen gewissen Vorzug genossen hatte, verlor seine bescheidene Bedeutung im Transitverkehr bald einmal an die *Gemmi,* welche nach dem Aufblühen des Leukerbades in den Jahren 1739–41 im Einverständnis der Stände Wallis und Bern zu einem ausgezeichneten Saumweg ausgebaut wurde. Die Zeitumstände waren günstig. Drei Interessengruppen wünschten, eine besser ausgebaute Gemmi benützen zu können: Die Badegäste klagten über die mühsame Hin- und Wegreise, Handelsleute aus Basel, Bern und Thun wünschten ihren Transithandel über die Gemmi zu leiten, und schliesslich war die Gemeinde Leukerbad – vor allem die Besitze der beiden Bäder – bestrebt, die Einkünfte aus dem Badebetrieb zu heben und gleichzeitig die Bestossung der Alpen auf dem Gemmiplateau zu erleichtern.

Das grosse Werk verlangte eine gute Vorbereitung. Nachdem die Burgschaft Leuk als Inhaberin von Weg und Zoll sich vorerst weigerte den Weg auszubauen, reisten die

Vertreter von Leukerbad, die Herren Balet und Matter, im August 1739 nach Domodossola, um im Simplongebiet nach Unterstützung zu werben. Danach lenkte am 26. August 1739 die Burgschaft Leuk ein und verlieh den Genannten den Gemmizoll auf achtzig Jahre, um damit den Bau des Weges zu finanzieren. Am folgenden Tag reisten Balet und Matter nach Bern. Die beiden Schultheissen von Erlach und Steiger liessen sie vor dem täglichen Rat ihre Ideen vortragen. Den beiden wurde entgegengehalten, dass eine derartige Strasse ein königliches Werk sei und nicht von zwei Privaten ausgeführt werden könne. Auch würden die Walliser sie daran hindern mit der Begründung, damit werde den Bernern der Weg bereitet, bei Gelegenheit ins Wallis einzufallen. Schliesslich erteilte der Rat am 8. September 1739 der Zollkammer den Auftrag, sich über den Ausbau der Gemmi zu äussern.

Auch hier stand das Vorhaben der Walliser unter einem glücklichen Stern. Man war sich über die Zusammenhänge zwischen Strassenverbesserungen und Zolleinnahmen im Klaren. Daher hatte man 1718 das Strassenwesen der Zollkammer unterstellt. Ein grosses Strassenbauprogramm war am Heranreifen, das 1740 vom Strassenaufseher Gabriel Friedrich Zehender in einer Denkschrift präsentiert werden sollte.

So legte denn die Zollkammer in ihrem Vortrag an den Rat vom 9. September – der Entscheid war innert Tagesfrist gefällt worden! – dar, "dass wann diese Straass über den Gemmiberg und beydseitiger Zugäng solten repariert, und einer Route dadurch über den Simplon für italiänische Waaren etabliert werden, solches sowohl EgH Zöllen als Ihren Unterthanen nicht wenig Vortheil bringen würde; zumahlen diese Route nicht nur kürzer und minder beschwerlich als die dissmalige, so über Lucern und den St. Gothardtberg gehet, seyn würde, sondern auch weilen diese neüwe Route guten theils per Wasser gehen würde, nemlich von Foulensee die Aar und weiters den Rein hinunter, also dass sie um ein namhafftes wohlfeiler, mithin zu hoffen seyn würde, dass die Waaren durch diese Vortheile angezogen nach und nach die alte Route verlassen und diese nehmen würden; folglich E gH Zolls Einkünffte auf dieser gantzen Aaren Route zimlich vermehren, und nicht under den hiesigen und übrigen Schifflöüthen auf der Aare einen schönen genoss verschaffen, sondern auch eint und andere burger und unterthanen mit dero Spedition beschäfftigen und dadurch ihnen etwas zu gewinnen gelegentlich geben würden. Wie aber die Einführung dieser Route zu augenscheinlichem nachtheil der alten gereichen würde, sobesorgen mhH dass sobald diese Entreprise bekant seyn wird, beyde loblichen Ort Lucern und Uri möchten sich wie sie in vorigen Zeiten gethan, stark darwieder setzen, und alles anwenden, dieses Werk zu hintertreiben . . ." (StAB Wallisbuch G: 289ff.; ferner Staatsarchiv Bern VIII 15: 291ff.).

Am 16. September 1739 beschloss der Rat, das Projekt zu unterstützen und den Unternehmern Balet und Matter eine Summe von 12 000 Bernpfund in Geld und Schiesspulver vorzustrecken. Glücklich reisten die beiden Walliser am 20. September zurück, schlossen am 25. September den ersten Bauvertrag, und damit begann die Ausführung der Bauten.

Nach zwei Jahren hatte die Bauequipe den heutigen Gemmiweg ausgesprengt; die Daubenwand war bequem passierbar geworden. 1741 wurde der Weg auf der Ostseite des Daubensees angelegt und mit dem Bau des Gasthauses Schwarenbach begonnen. Die Zerstörung des ersten Gebäudes durch eine Lawine veranlasste 1743 im Bereich von Schwarenbach eine Wegverlegung und den Neubau des Berghauses an seinem heutigen Standort (vgl. Fig. 17).

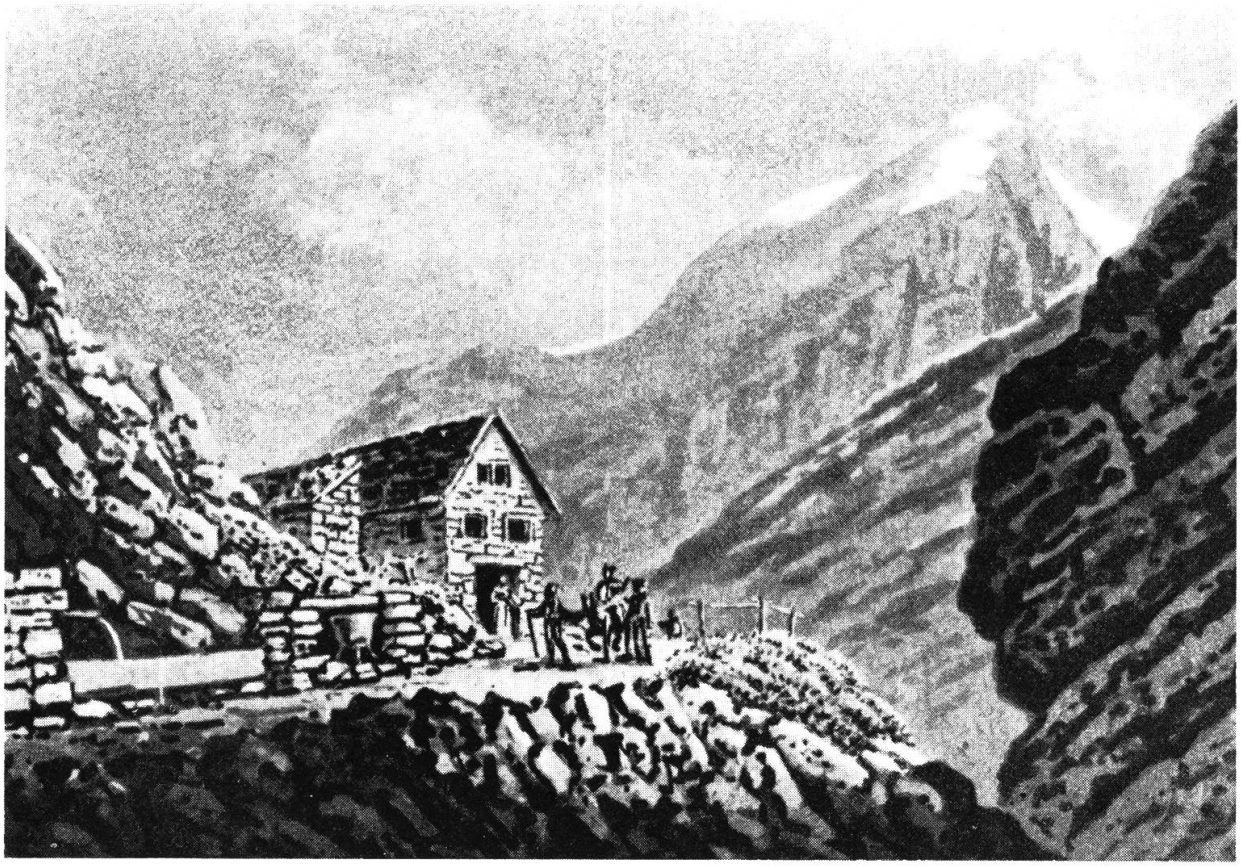


Fig. 17: "Wirtshaus zum Schwarrenbach, Gemmi" (AERNI 1971: Abb. 61).
Standort: SLB Graphikmappen klein; Kt. Wallis F–K, in Umschlag "Daubensee und Schwarenbach"
Zeit: 1815, erschienen im Neujahrsblatt "Schwarzer Garten", Zürich
Autor: F. Hegi

Neue Verhandlungen mit Bern drängten sich auf, damit auch die Fortsetzung der Gemmiroute nach Thun verbessert würde. Bevor sich Bern dazu bereit erklärte, fand im Juli 1741 eine Besichtigung der neuen Route durch drei Abgeordnete statt. Sie würdigten die Arbeit auf der Walliserseite und stellten fest, dass diese "völlig fertig und also beschaffen und gemacht seye, dass man ganz sicher zu pferd die Gemmi hinunter ins Bad reiten, und 2 beladene Pferd neben einander passieren können, zumahlen dieser um die Felsen gehende und meistens in lauter harten Felsen gehauene Weg 6 biss 8 und in den Kehren bis 10 schuh breit, und mit einem 2 schuh hohen Mauren bordiert seye, damit man nicht so leicht in die Tieffe hinunter sehen könne (vgl. Figuren 18, 19 und 20); oben durch dann über die Gemmi seye der Weg den bergen nach 10 schuh breit, teils eingeschnitten, theils fluchtmässig aufgemauert und in einer gewissen höhe ganz neü hindurch geführt worden, damit die Lawenen und Steinfälle, so die alte durch die tieffe gehende Straass oft bedeken, ausgewichen, und der weg desto ebener gemacht werden könne. Also dass bemelte Entrepreneurs Ihrem Vorgeben und Versprechen gemäss diesen Weg in einen guten und nach Beschaffenheit der lage sehr brauchbaren Zustand gesezet habe" (StAB B VIII 16: 81f. und Staatsarchiv Bern Wallisbuch G: 300).

Im August 1741 ermächtigte der Rat die Zollkammer, Matter mit der Wegverbesserung vom Gemmiplateau nach Kandersteg hinunter und mit Wegverbesserungen an weiteren drei

Fig. 18: "Chemin de la Gemmi près de Louëche les Bains". – Der Zeichner stand beim "Chlöfe" (AERNI 1971: Tafel 4, Ziffer 22, A 60). Sehr deutlich sind die künstliche Einsprengung des Weges und die zum Schutz der Passierenden angebrachten Seitenmauern dargestellt. Es scheint, dass die heute üblichen Holzzäune damals nicht bekannt waren.
Zeichnung von Loppe, Lithographie von Tirpenne, Druck Lemercier in Paris. Die Zeichnung ist undatiert und stammt aus der Zeit um 1860. Standortnachweis: SLB Graphikmappen klein, Kt. Wallis F–K, Umschlag "Daubensee und Schwarenbach".

Stellen unterhalb von Kandersteg zu beauftragen. Diesen Arbeiten schloss sich die Neuanlage des Weges bis nach Spiezwiler mit den Verzweigungen nach Faulensee und nach Thun an. In diesen Wegabschnitten zogen sich die Arbeiten in die Länge, weil sich Obrigkeit und Landschaft darin teilten. 1762 fand die Vermarchung der letzten Streckenabschnitte statt, damit konnten die Bauarbeiten als abgeschlossen gelten.

Nach dem Neubau der Gemmi konnte eine minime Verlagerung des Handelsstromes nach Süden festgestellt werden. So klagte 1758 der Zollbesteher Stähli in Interlaken, dass die Ursache des geringen Zollertrages damit zu erklären sei, "dass die Handlung und Fuhr

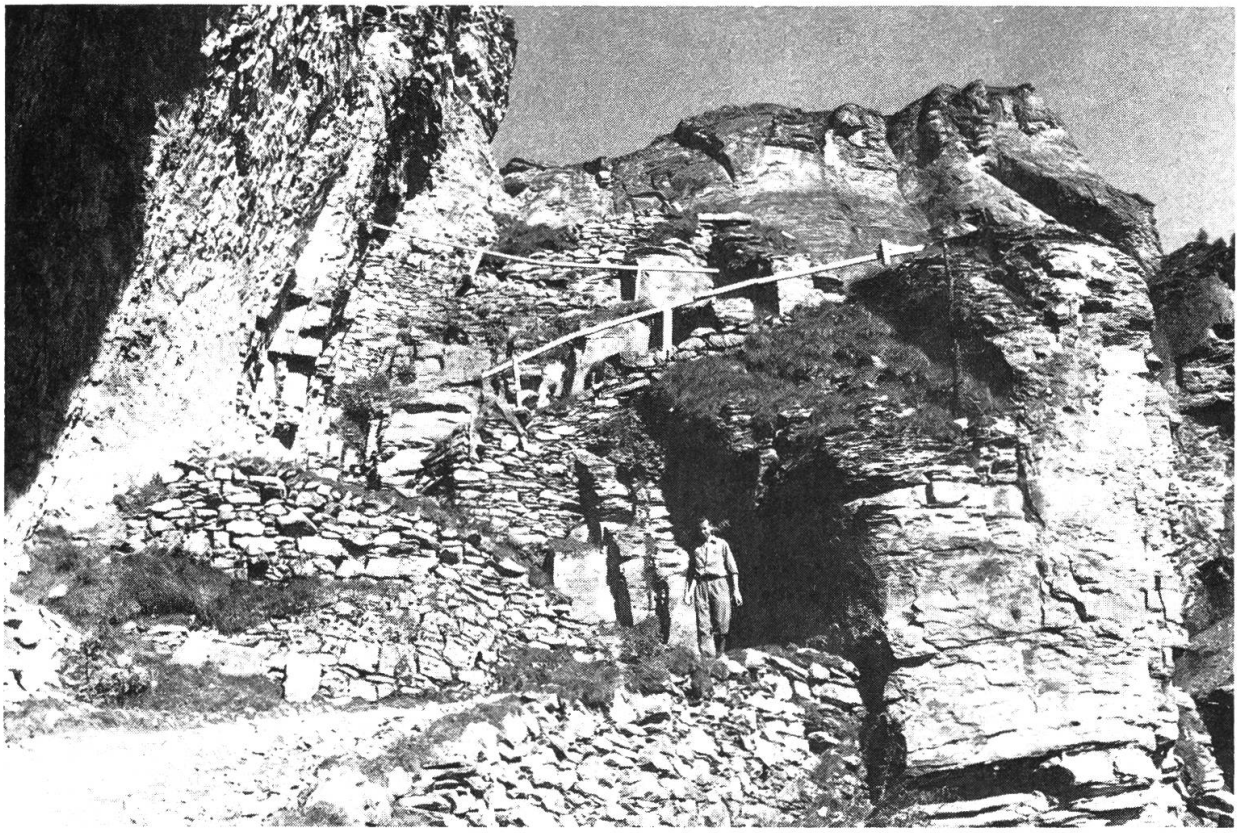


Fig. 19: Gemmi-Südseite: Warms Loch (AERNI 1971: Tafel 4, Ziff. 18). – Gebauter Weg von 1739–43, mit bautechnisch und topographisch ausgeglichener Steigung. Wegoberfläche kiesig, Randpflaster steil eingesetzt. Stützmauern aus Bruchsteinen in wildem Verband und mit vorwiegend horizontal liegenden Längsachsen. An einigen Stellen ist Zement in die Fugen gestrichen.
In Figur 20 ist ein steingerecht gezeichneter Ausschnitt aus dem Raum des ersten Holzpfostens vom linken Bildrand her dargestellt.
Standort: 613 110 / 138 050 / 2030 m; Aufnahmemitte Az 6250 A ‰. LK 263

aus und in Jtalien über die *Grimsel* dermalen jn einem so schlechten Gang und Stand ist, dass gar wenig Reiss und Käs hierdurch bassieren, welche Waaren allhier den meisten Zoll aussmachen; das wenig Ryss, so in das Land kombt, hat nun seine Route über die Gemmj genommen" (StAB, Ämterbuch Interlaken M: 451).

Wenn der Gemmitransit sich trotz des neuen Weges nicht entwickelte, so lag die Ursache einerseits im Fehlen einer leistungsfähigen Transportorganisation und andererseits daran, dass kurz nach Beginn der Transporte die Tabakkammer eine Sendung Tabak konfiszierte, die ohne ihre Bewilligung exportiert werden sollte.

Wie stand es mit den Verkehrswegen in den übrigen oberländischen Tälern? Da die Bernerpässe nicht befahrbar waren, genügte in der *Talung Thun-Brienz* die Seestrasse durchaus für den geringen Warenverkehr. Die Uferstrassen blieben daher bis ins 19. Jahrhundert Saumwege. Etwas anders war die Situation im *Simmental.* Hier entwickelte sich ein begrenzter Transithandel vom Genfersee Richtung Bern und Innerschweiz, so dass in den Jahren vor 1746 die Strasse im Niedersimmental fahrbar gemacht wurde. 1748 verlangte Bern auch im Obersimmental sei der Weg "in die 16 Schu breit und zwar solid zu konstruieren, damit die Strassen von oben und unter korrespondieren und gleichförmig seien und zwei Wägen, wan sie einander begegnen, ohne zu beförchten habenden Anstosses,

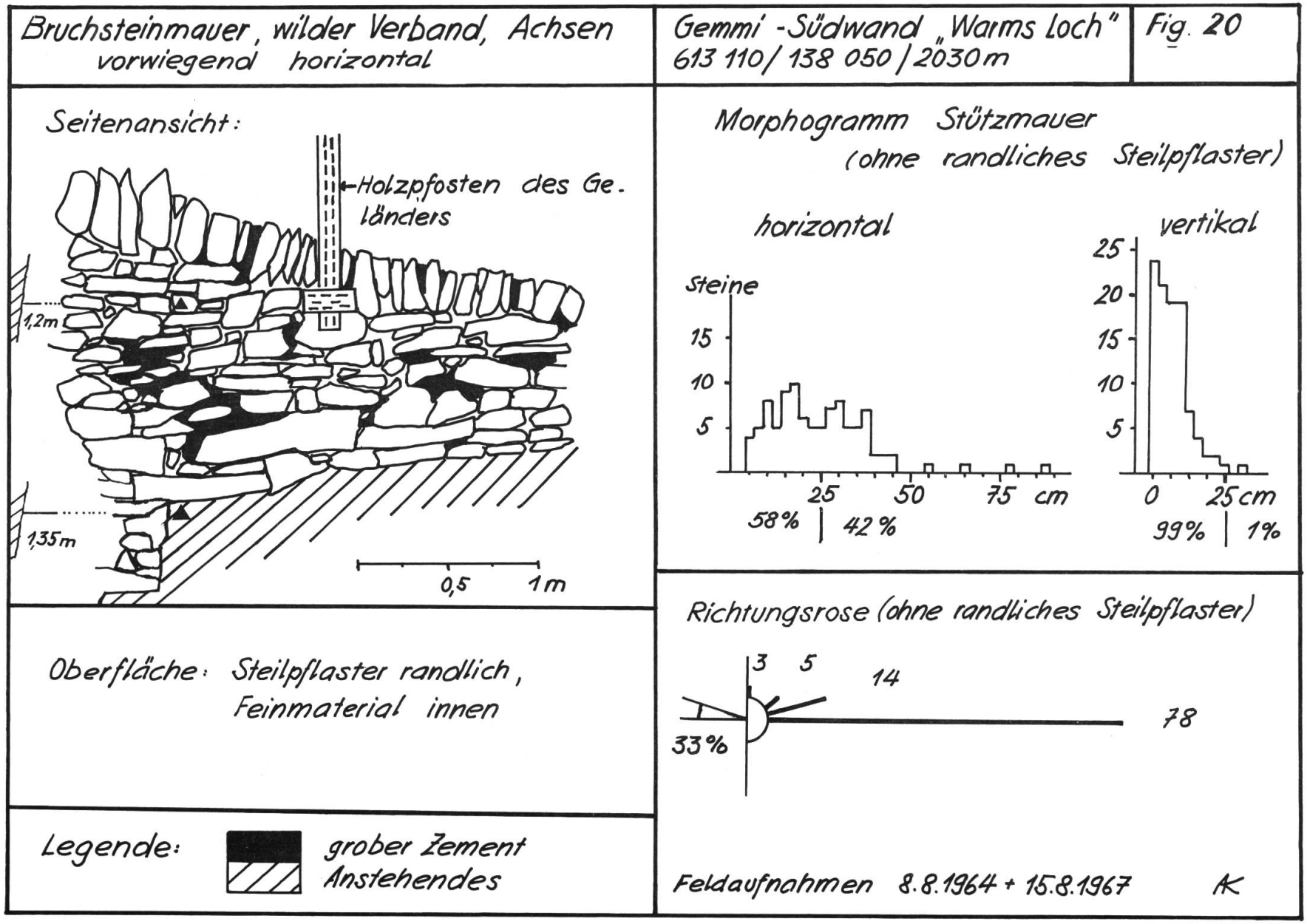


Fig. 20: Gemmi-Südseite: Warms Loch (AERNI 1971: Fig. 16 zu Tafel 4, Ziffer 18); – Steingerechte Aufnahme der Stützmauer von 1739–43. Holzgeländer und Zementverfestigung sind spätere Ergänzungen.

kumlich durch kommind" (nach SIMMENTALER HEIMATBUCH 1938: 498). Im folgenden Jahr wurde auch die Fortsetzung bis Saanen erstellt.

Die verschiedenen Bauten an den oberländischen Strassen im 18. Jahrhundert erhöhten gesamthaft betrachtet die Bedeutung des bernischen Nord-Süd-Transites nicht. Anders stand es dagegen mit dem *West-Ost-Verkehr*. Im Anschluss an das im Zusammenhang mit der Gemmi erwähnte Strassenmemorial Friedrich Gabriel Zehenders von 1740 begann das Alte Bern für den Transitverkehr nach französischem Vorbild mit dem Bau von Kunststrassen (vgl. die Karte in GROSJEAN 1973: 40). Von 1742 an standen der Zollkammer jährlich 6000 Thaler für Strassenarbeiten zur Verfügung. In diesem Jahr setzten die Arbeiten an der Murtenstrasse und an der Jurafusslinie ein. 1753 begann im Anschluss an den Ausbau des Gemmiweges der Strassenbau Richtung Thun. Gleichzeitig wurden die Vorarbeiten für die Aargaustrasse eingeleitet, die über den Sand beim Grauholz nach Kirchberg-Langenthal-Kölliken-Suhr führen sollte. Drei Jahre später wurde vom Sand aus die Strasse nach Solothurn in Angriff genommen. 1772 folgte der Arbeitsbeginn Richtung Neuenegg auf der Verbindung nach Freiburg. Nach längerem Zögern wurde in den Jahren 1777–79 schliesslich auch die Bözbergstrasse neu trassiert.

Damit verfügte Bern im tieferen Mittelland über ein hervorragendes Strassennetz, das am Ende des 18. Jahrhunderts den französischen Invasionstruppen den Einmarsch erleichterte.

2.9. Die bernische Verkehrspolitik seit dem Anfang des 19. Jahrhunderts

Die politischen Veränderungen von 1798 bis 1815 brachen das durch Jahrhunderte gewachsene Rückgrat der bernischen Verkehrs- und Wirtschaftspolitik: Mit der Abtrennung von Waadt und Aargau und dem Anfügen des Juras wurde die Längsachse des Kantons aus der West-Ost-Richtung wieder in die zähringische Nord-Süd-Richtung gebracht. Als 1810 durch den Anschluss des Wallis an Frankreich die bernischen Pässe nach Süden geschlossen wurden, begann Bern den Bau einer Fahrstrasse über den Susten. Die politischen Verhältnisse änderten sich aber, bevor der bernische Anschluss an die Gotthardlinie beendet werden konnte.

Da während der Restaurationszeit die Unterhaltspflicht an den Strassen immer noch auf den Anstössern haftete, unterblieben in dieser Zeit wesentliche Verbesserungen an den Verkehrsverhältnissen. Einzig die Simmentalstrasse erfuhr eine durchgehende Umgestaltung bis nach Lenk hinauf.

Allmählich neigte sich das Saumwegzeitalter dem Ende entgegen. Als 1820 die Arbeiten für die befahrbare Gotthardstrasse begannen, begnügte sich Bern mit dem Zeichnen von Aktien, eine Vorausnahme der Alpenbahnpolitik der späteren Sechzigerjahre. So fand denn das 1833 vom jurassischen Ingenieur Watt vorgelegte Projekt einer durchgehenden Handelsstrasse von der Burgundischen Pforte über Pruntrut – Glovelier (Tunnel) – Tavannes – Sonzeboz (Tunnel) – Biel – Bern – Gemmi (Scheiteltunnel) – Simplon – Italien nicht die nötige Unterstützung. Das kantonale Strassenbaugesetz von 1834 entwickelte keine Leitideen. Es regelte bloss die Pflichten des Staates inbezug auf den lokalen Strassenbau und erklärte alle jene Wege zu Staatsstrassen, die von einem Kirchort zu andern Kirchorten führten.

In den folgenden Jahren kam es im Oberland zur Erstellung der linksufrigen Thunerseestrasse und zur stufenweisen Umwandlung der übrigen Staatsstrassen in Fahrstrassen. Zu einer umfassenden Strassenbaukonzeption rang sich die bernische Regierung erst im Jahre 1842 durch. Die Priorität wurde zunächst den als Transitstrassen bezeichneten Strecken Murgenthal – Murten und Basel – Murten zugesprochen. Auf den Bau einer Nord-Süd-Transversale sollte in Anbetracht der technischen, politischen und wirtschaftlichen Hindernisse verzichtet werden. Immerhin wurden durch sorgfältige Untersuchungen in Zusammenarbeit mit dem Kanton Wallis sämtliche Übergänge vom Oberland ins Wallis untersucht, wobei der bernische Abgeordnete, Artillerie-Hauptmann Immer aus Thun, den Lötschenpass als kürzeste Verbindung empfahl und ihn als geeignetes Teilstück einer grossen Transitstrasse Lötschberg-Simplon bezeichnete.

Infolge der Konzeption von 1842 vollzog sich die Weiterführung der Uferstrasse an den oberländischen Seen nur zögernd. Mit längeren Unterbrüchen entstand von 1846 bis 1864 die Brienzerseestrasse. Die rechtsufrige Thunerseestrasse endete noch 1873 in Merligen. Erst in den Jahren 1882–1884 folgte die Fortsetzung bis Interlaken. In der Zwischenzeit war auch der Brünig fahrbar gemacht worden (1859–61) (vgl. die Karte in GROSJEAN 1973: 41).

Als um die Mitte des 19. Jahrhunderts das *Zeitalter des Eisenbahnbaues* einsetzte, konnte sich Bern dafür vorerst wenig begeistern. Als man schliesslich die darin liegenden Möglichkeiten erfasste, hatte sich inbezug auf eine Nord-Süd-Transitlinie das Gotthardprojekt bereits durchgesetzt.

Die bernischen Vorschläge zum Studium der Grimselvariante – erste Studien wurden bereits 1851 veröffentlicht – wurden 1865 von der Gotthardkommission abgelehnt. Man war sich in der bernischen Regierung darüber im Klaren, dass vorerst nur eine einzige schweizerische Alpenbahn gebaut werden könne und stellte sich nach der Zusicherung der Zufahrtslinie durch das Entlebuch hinter das Gotthardprojekt. Da man glaubte, durch den Bau von Eisenbahnen würden die Transitstrassen überflüssig, wurden vorerst auch keine weiteren Strassenbaupläne erwogen. Die Verkehrspolitik wandelte sich von einer Strassen- zu einer Transiteisenbahnpolitik.

Es zeigte sich jedoch bald einmal, dass besonders im Alpengebiet der *Strassenbau* nicht vernachlässigt werden konnte. Befahrbar wurde im Berner Oberland vorerst die Grimsel. Nachdem im Juni 1865 die Gotthardkommission die Grimselvariante für den Schienenverkehr abgelehnt hatte, stellten die Gemeinden Guttannen und Innertkirchen im Dezember des gleichen Jahres das Gesuch, es sei zunächst der Strassenbau bis Guttannen durchzuführen, und die bernische Regierung möchte beim Bundesrat vorstellig werden, damit eine durchgehende Fahrstrasse nach Gletsch errichtet werden könne. Der Bundesrat gab aber dem Ausbau der Furka den Vorzug. 1873 erfolgte ein neuerlicher Vorstoss beim Bundesrat, worauf dann bis 1876 zunächst die Strecke bis Guttannen errichtet wurde. Der nächste Vorstoss folgte 1886, worauf dann 1889 eine vorläufige Übereinkunft zwischen Bern und dem Wallis abgeschlossen werden konnte. Im Jahre 1890 stellte Bern den Bauantrag, im folgenden Jahr begannen die Arbeiten, und am 28./29. September 1894 konnte die Strasse über die Grimsel nach Gletsch eingeweiht werden. Wenn nun auch eine befahrbare Nord-Süd-Transversale existierte, so blieb sie nur in den kurzen Sommermonaten voll benützbar.

Hinzuweisen ist hier nochmals auf den Gemmiweg, der in den Jahren 1851–67 von der Daube bis nach Kandersteg durchgehend verbessert und bei dieser Gelegenheit zwischen Spittelmatte und Stock von der Winteregg in das Stierenbergli verlegt wurde.

Bereits vorher war die Idee einer bernischen *Alpenbahn* wieder aufgenommen worden. 1889 schlug Oberrichter Teuscher den Bau der Lötschberglinie vor. Man sah ein, dass die Alpenbahn nur sinnvoll sein konnte, wenn gleichzeitig oder schon vorher der Bau der Simplonlinie gesichert werden konnte. Im bernischen Eisenbahnsubventionsgesetz von 1897 wurde für den Bau der Simplonlinie ein Beitrag von 1 Million Franken vorgesehen, und im folgenden Jahr konnte die Finanzierung der Simplonlinie gesichert werden. Gleichzeitig begannen die Bauarbeiten. Damit waren die Voraussetzungen zum Bau der Lötschberglinie erfüllt. 1906 sprach der bernische Grosse Rat einen Beitrag von 17,5 Millionen Franken, die Berner-Alpenbahn Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon konstituierte sich, und die Bauarbeiten setzten ein. Am 15. Juli 1913 wurde die Lötschberglinie eröffnet.

Damit waren das seit 1815 gestellte Ziel der bernischen Verkehrspolitik am Vorabend des ersten Weltkrieges erreicht: Die ganzjährige benützbare Nord-Süd-Verbindung war geschaffen. Zu diesem Zeitpunkt aber waren die schweizerischen Schwerpunkte der Bevölkerungs- und Industriestandorte bereits gesetzt; sie entwickelten sich auch im 20. Jahrhundert weitgehend ausserhalb des bernischen Bereiches. Die Lötschberg-Simplon-Linie hat noch heute nicht die Bedeutung der Gotthardroute erreicht.

Auch das gegenwärtig in Erstellung begriffene Verkehrsnetz der *Nationalstrassen* nimmt wenig Rücksicht auf die Gestalt des bernischen Staates (vgl. die Karte bei GROSJEAN 1971: 48). Während für den West-Ost-Verkehr mehrere Linien zur Verfügung stehen werden, ist in der Längsachse des Kantons bloss das Teilstück Spiez-Bern Bestandteil des nationalen Strassennetzes. Die nördliche Fortsetzung nach Biel muss der Kanton aus eigenen Mitteln erstellen. Inwiefern die Fortsetzung der Autobahn von Biel bis in die Ajoie dem Kanton Bern die gegenwärtigen innenpolitischen Belastungen erspart hätte, muss offenbleiben.

3. Nachwort und Ausblick

Es wurden in der vorliegenden Darstellung zwei Aspekte der bernischen Verkehrslandschaft gezeigt: Ihre kontinuierliche Veränderung im Laufe der Jahrhunderte und einzelne charakteristische Merkmale alter Verkehrsanlagen, soweit sie heute noch im Alpenraum gefunden werden können. Beim Verfolgen dieser alten Spuren wird dem Interessierten deutlich, wie rasch sich in den letzten Jahren die alpine Kulturlandschaft verändert hat. Jahr für Jahr verschwinden weitere kulturhistorische Objekte. So sind seit dem Beginn meiner Passaufnahmen im Jahre 1960 folgende alte Pass-Strecken völlig zerstört worden:
– Äginental–Griespass durch den Kraftwerkbau.
– Binn-Freiche am Albrun durch den Kraftwerkbau.
– Saas-Almagell-Distelalp durch den Kraftwerkbau.
Teilweise zerstört wurden:
– Antronapassweg im Furggtal durch Kraftwerkbau.

– Brig-Gantertal-Taverna-Simplon-Altes Hospiz durch Verbreiterung des Waldweges und durch den Bau der neuen Passstrasse.
– ferner fielen die letzten Reste der sogenannten römischen Strasse auf der Nordseite des Grossen St. Bernhard den Lüftungsschächten des Strassentunnels zum Opfer.

Leichtere Beeinträchtigungen entstanden durch das Einlegen von Kabeln an der Gemmi zwischen Spittelmatte und Schwarenbach sowie an der Grimsel bei den Hälen Platten.

Erfreulicherweise gibt es auch Beispiele von Bauarbeiten, bei welchen auf alte Bauwerke Rücksicht genommen wird. So haben die Kraftwerke Oberhasli AG durch die Einsprengung eines Weges auf der Westseite des Räterichbodensees dafür gesorgt, dass der Passweg durchgehend benutzbar ist. Ferner wurde 1968/69 die eingestürzte "Grosse Bögelisbrücke" in den alten Proportionen neu errichtet. Auch beim Bau der Erdgasleitung Möhlin-Griespass durch die Elektro-Watt wurden der alte Grimselweg und die nach dem Kraftwerkbau übriggebliebenen Teilstücke des Griespassweges nirgends tangiert.

Fassen wir das Hauptanliegen zusammen: Die Erforschung der alpinen Kulturlandschaft allein genügt heute nicht mehr. Wenn es uns nicht gelingt, auch gewisse Landschaftsgebiete, und zwar Gebäulichkeiten und Geländeformen, vor Veränderungen zu schützen, so wird die nächste Generation sich kaum mehr eine Vorstellung davon schaffen können, wie der Alpenraum vor dem Aufkommen der Motorfahrzeuge und dem Einsetzen des mechanisierten Fremdenverkehrs eigentlich ausgesehen hat.

Figurenverzeichnis

1. Die Lage der Pässe an den tektonischen Fugen der helvetischen Decken.
2. Furggentälti mit "Alter Gemmi"
3. Alte Gemmi – Südseite, Mauerstück
4. Lötschen-Nordseite, Weg durch die "Obere Felswand"
5. "Prospect der Reparierten Strass über den Lötschberg im Amt Frutingen"
6. Grimsel-Passhöhe, Kreuzegg, "gewordener Weg"
7. Grimsel-Nordseite, Hälen Platten zwischen Handegg und Kunzentännlen
8. Grimsel: Die drei Weganlagen auf den Hälen Platten
9. Ausschnitt aus dem Routenplan Grimsel im Raum Hälen Platten – Kleine Bögelisbrücke
10. Grimsel-Nordseite, alte Wegspur am Südufer des Räterichbodensees
11. Grimsel-Nordseite, Verankerung einer alten Stützmauer auf der Bösen Seite zwischen Hälen Platten und Kleiner Bögelisbrücke
12. Grimsel-Passhöhe, Kreuzegg, "gebauter Weg"
13. Grimsel-Nordseite, Kleine Bögelisbrücke
14. Grimsel-Nordseite, Plan der Kleinen Bögelisbrücke
15. Gemmi-Daubenwand, Zeichnung von Andreas Ryff aus dem Jahr 1591
16. Lötschen-Nordseite, Wegkehre in der "Untern Felswand"
17. "Wirtshaus zum Schwarrenbach, Gemmi", um 1815
18. "Chemin de la Gemmi près de Louëche les Bains", um 1860
19. Gemmi-Südseite, Warms Loch
20. Gemmi-Südseite, Warms Loch, steingerechte Aufnahme

Literaturverzeichnis

Abkürzungen

SAC Schweizerischer Alpenclub
SGU Schweizerische Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte
SLB Schweizerische Landesbibliothek Bern
StAB Staatsarchiv Bern

Kapitel 1

CADISCH, J., 1926: Der Bau der Schweizeralpen. Zürich-Leipzig-Berlin
CADISCH, J., 1953[2]: Der Bau der Schweizer Alpen. Basel
LINIGER, H., 1958: Vom Bau der Alpen, Thun
NIGGLI, P., 1934: Hauptstrukturlinien der Schweizeralpen und ihre geopolitische Bedeutung. Die Alpen: 123–136 und 175–183.

Kapitel 2

Abschnitt 2.1.

SGU IV 1974: Ur- und Frühgeschichtliche Archäologie der Schweiz. Band IV. Die Eisenzeit. Basel

Abschnitt 2.2.

HOWALD-MEYER 1941: Howald E. und Meyer E. Die römische Schweiz. Texte und Inschriften mit Übersetzung. Zürich.
SGU 4 1958: Repertitorium der Ur- und Frühgeschichte der Schweiz. Heft 4. Die Römer in der Schweiz. Basel.
STÄHELIN, F., 1948[3]: Die Schweiz in römischer Zeit. Basel.

Abschnitt 2.3.

GRÜTTER, H., 1973: Der Raum Bern in vorstädtischer Zeit. Jahresbericht der Geogr. Ges. von Bern. Band 50: 79–104.
SGU 5 1959: Repertitorium der Ur- und Frühgeschichte der Schweiz. Heft 5. Die Schweiz im Frühmittelalter. Basel.

Abschnitt 2.4.

BÜTTNER, H., 1943: Zur politischen Erfassung der Innerschweiz im Hochmittelalter. Deutsches Archiv zur Geschichte des Mittelalters. Band 6, Heft 1.
BÜTTNER, H., 1961: Staufer und Zähringer im politischen Kräftespiel zwischen Bodensee und Genfersee während des 12. Jahrhunderts. Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich. 125. Neujahrsblatt, Band 40, Heft 3. Zürich.
GROSJEAN, G., 1973: Kanton Bern – Historische Planungsgrundlagen. Herausgegeben vom Kantonalen Planungsamt. Bern.
GRÜTTER, M., 1966[2]: Tausendjährige Kirchen am Thuner- und Brienzersee. Berner Heimatbuch Nr. 66. Bern.
KLÄUI, P., 1959: Zähringische Politik zwischen Alpen und Jura. Alemannisches Jahrbuch. Lahr.
KREIS, H., 1966[2]: Die Walser – Ein Stück Siedlungsgeschichte der Zentralalpen. Bern.
ZINSLI, P., 1970[3]: Walser Volkstum in der Schweiz, in Vorarlberg, Liechtenstein und Piemont – Erbe, Dasein, Wesen. Frauenfeld.

Abschnitt 2.5.

FELLER, R., 1974[4]: Geschichte Berns. Band I, Bern.

Abschnitt 2.6.

AERNI, K., 1961: Die alten Passwege Albrun, Grimsel, Gries, Mt. Moro und Lötschen – Kartierung der Routen und erste Hinweise auf deren Entstehung. Manuskript SLB, Alpines Museum Bern, Geogr. Institut Universität Bern.
AERNI, K., 1971: Die Passwege Gemmi, Lötschen und Grimsel – Topographie, Teichographie und Geschichte der Weganlagen. Manuskript StAB und Geogr. Institut Universität Bern.
RENNEFAHRT, H., 1945: Die Rechtsquellen des Kantons Bern. 1. Teil: Stadtrechte. 3. Band: Das Stadtrecht von Bern III. Aarau.

Abschnitt 2.7.

AERNI, 1961 und 1971
FELLER 1974
RIGGENBACH, R., 1929: Das Loetschbergprojekt Ruffiners von 1519. Neues Berner Taschenbuch 34: 143–168. Bern.

Abschnitt 2.8.

AERNI 1971
BAUMANN, G., 1924: Das bernische Strassenwesen bis 1798. Sumiswald.
BORTER, L., 1964: Ein Strassenstreit am Lötschberg um die Wende zum 18. Jahrhundert. Festschrift Oskar Vasella: 385–402. Freiburg.
GROSJEAN 1973
LAUSBERG, W., 1970: Der Gemmipass – seine volkswirtschaftliche Bedeutung in Vergangenheit und Gegenwart. Diss. Universität Innsbruck. Manuskript StAB 468/1970.
MÜLLER, H., 1918: Die Fischersche Post in Bern in den Jahren 1675 bis 1698. Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern. Band 24, Heft 1: 1–188.
RENNEFAHRT, H., 1967 Die Rechtsquellen des Kantons Bern. 1. Teil: Stadtrechte. 9. Band, 2. Hälfte: Das Stadtrecht von Bern IX_2 – Gebiet, Haushalt, Regalien. Aarau.
RYFF, A., 1591: Die Gemmi – Eine Reise über dieselbe im Jahr 1591. Basler Taschenbuch Band 10, 1862: 249–256. Basel.
SIMMENTALER HEIMATBUCH 1938. Hg. von der Heimatkundevereinigung des Simmentals. Bern.
STUMPF, J., 1544: Reisebericht des Chronisten Johannes Stumpf aus dem Jahr 1544. Hg. von Hermann Escher in Quellen zur Schweizergeschichte. Band 6. Basel 1884.

Abschnitt 2.9.

DAUWALDER, F., 1955: Die Baugeschichte verschiedener Strassen im engern Oberland im 19. Jahrhundert. Interlaken.
GROSJEAN 1973
VOLMAR, F., 1931: Der Entwicklungsgang der Bernischen Transitverkehrspolitik bis zur Gründung der Berner Alpenbahngesellschaft BLS. Bern.