

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (2000)

Artikel: Die Pappeln am Reckweg und die nördliche Entlastungsstrasse von Interlaken
Autor: Gallati, Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096886>

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: 24.03.2026

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

Die Pappeln am Reckweg und die nördliche Entlastungsstrasse von Interlaken

Man mag es bedauern, dass die Reihe stattlicher Pappeln entlang des Reckweges in Interlaken verschwunden, ja dass die Pappel auf dem Bödeli nur noch vereinzelt und recht selten anzutreffen ist. Unser Bild, eine Lithographie des Stuttgarter Künstlers Johann Friedrich Wagner (daguerreotypiert von Franziska Mollinger) entstand um 1840 herum. Sie zeigt jenen Abschnitt des Aarelaufs von der Aarzelg bis zur heutigen Strandbadbrücke, der von den Pappeln damals regelrecht dominiert worden ist.

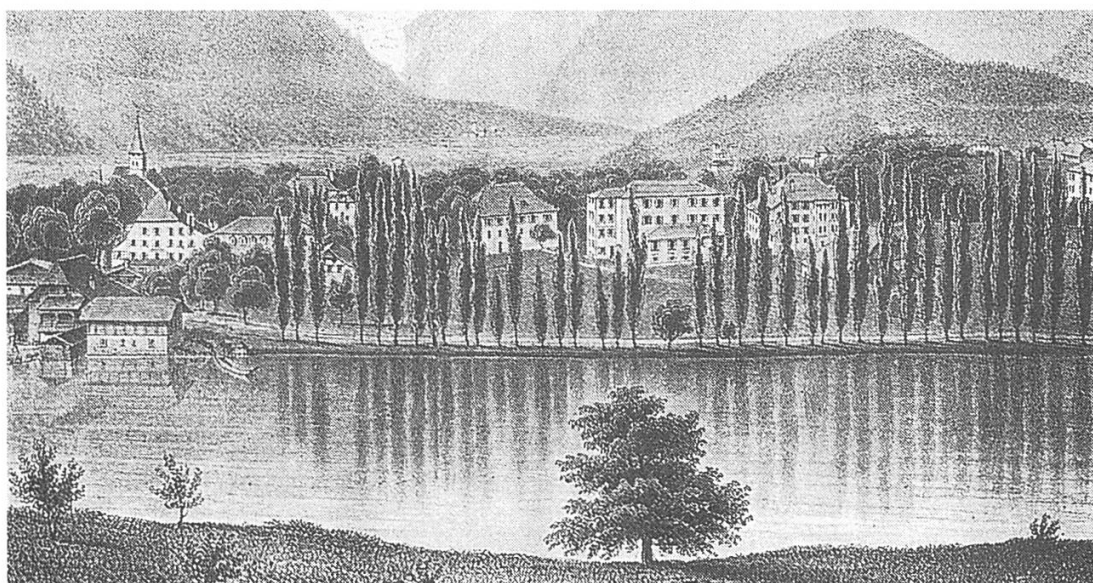
Die sogen. Pyramidenpappel, eine Varietät der Schwarzpappel, um die es sich zweifellos handelte, erreicht schon nach 40–50 Jahren eine Höhe von 20–25 Metern. Ihr Holz ist grobfaserig, sehr weich und leicht spaltbar; es wurde vor allem zur Herstellung von Kisten und in der Zündholz- und Zellulose-Industrie verwendet. Im Tessin stellte man auch die Zoccoli lange Zeit aus Pappelholz her. Die zu den Weidengewächsen gehörende Baumart gilt also nicht als besonders wertvoll, weshalb sie auch selten mehr gepflanzt wird. Am häufigsten dient sie noch zur Bestockung der Uferböschungen, bei Bauernhöfen als Schirm gegen Blitzschlag, und an Landstrassen als Windschutzstreifen wie z.B. zwischen Bad Ragaz und Maienfeld oder auch im Wallis. Friedrich Rückert (1788–1866) hat der Pappel ein Gedicht gewidmet, das zeigt, dass er an dieser Baumart keinen besondern Gefallen fand:

Da stehen sie am Wege nun,
Die langen Müssiggänger,
Und haben weiter nichts zu tun,
Und werden immer länger.

Da stehn sie mit dem steifen Hals,
Die ungeschlachten Pappeln,
Und wissen nichts zu machen als
mit ihren Blättern zappeln.

Sie tragen nicht, sie schatten nicht,
Und rauben wo wir wallen
Uns nur der Landschaft Angesicht.
Wem könnten sie gefallen?

Von ganz anderem Wuchs zeigt sich die ebenfalls zu den Weidengewächsen gehörende Silberpappel. Sie kommt auf der linksufrigen Aarepromenade am Beginn des Reckweges im **Englischen Garten** heute noch vor. Fachleute, Einheimische und Fremde bewundern die mächtigen, weit ausladenden Weisspappeln mit den nach der Blütezeit filzig behaarten Laubblättern, die



Interlaken 1840. Lithografie von Johann Wagner (geboren 1801), daguerreotypiert von Franziska Mollinger.
PTT-Museum

im Sonnenlicht silbrig glänzen, und die dem Baum wohl zu seinem speziellen Namen verholfen haben.

Diesen Bäumen drohte vor bald 150 Jahren Gefahr. Das Forstamt schickte sich an, die Silberpappeln durch Nussbäume zu ersetzen. Diese Massnahme stand im Zusammenhang mit der bevorstehenden Aarekorrektur. Es gab damals weder einen Heimat- noch einen Naturschutzverein, der für die Erhaltung der Pappeln eingetreten wäre. Hingegen findet sich im Staatsarchiv ein in sauberer Handschrift abgefasstes Gesuch des Gemeinderates von Aarmühle (heute Interlaken) vom 18. März 1856 an die Kantonale Bau-
direktion. Darin heisst es u.a.:

«Von der sogen. Uechternscheuer bis zur Zollbrücke zu Interlaken wurden seinerzeit der Aare entlang eine Menge Pappelbäume gepflanzt, welche dato ziemlich gross geworden und eine Zierde des dasigen, sehr romantischen Spazierweges geworden sind. Sehr gerne verweilt der Spaziergänger an diesem Ort, der auf der einen Seite durch die alten, prächtigen Nussbäume und auf der andern Seite durch die zierlich gewachsenen Silberpappeln angenehm beschattet wird und demnach wohl eine der malerischsten Gegenden des Interlakner-Bödelis bildet.

Durch die begonnene Aarekorrektur wird an genannter Stelle der Lauf des Flusses um etwas verlegt, so dass zwischen demselben und der Strasse Raum bleibt zur Anlegung eines Fusspfades oder eines Rasenplatzes. Es soll nun aber die ganze Reihe Pappelbäume niedergemacht und weggeschafft werden, was diesem Lieblingsplatz vieler Fremden eine Öde und Leere gibt, die in einem auffallenden Gegensatz zu dem jetzigen beschatteten Orte zu stehen kommt, und dem für die Naturschönheiten eingenommenen Auge wehe tun muss.

Die unterzeichnete Behörde muss deshalb gegen das Wegschaffen dieser Pappelallee bei Ihnen Einsprache erheben, und bittet Sie höflichst, solche dem allgemeinen Interesse zuliebe stehen zu lassen, damit diese liebliche Stelle ihren Reiz nicht verliert.»

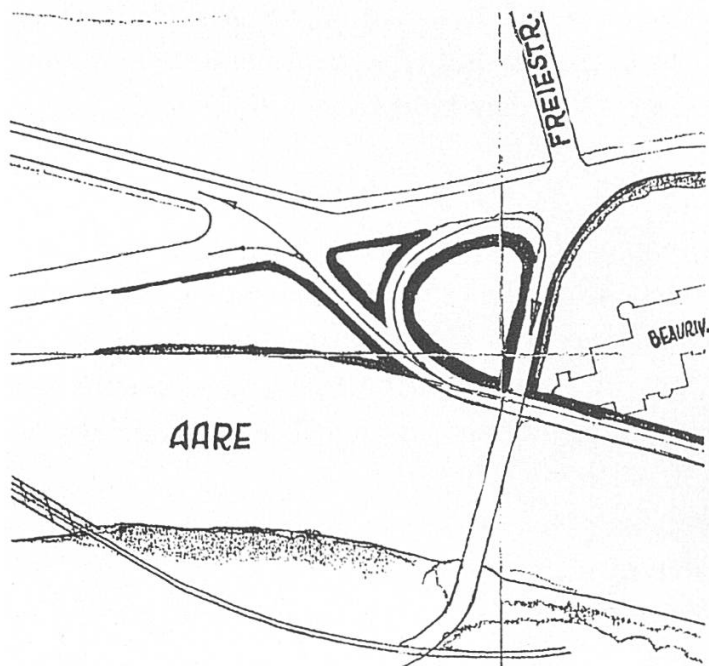
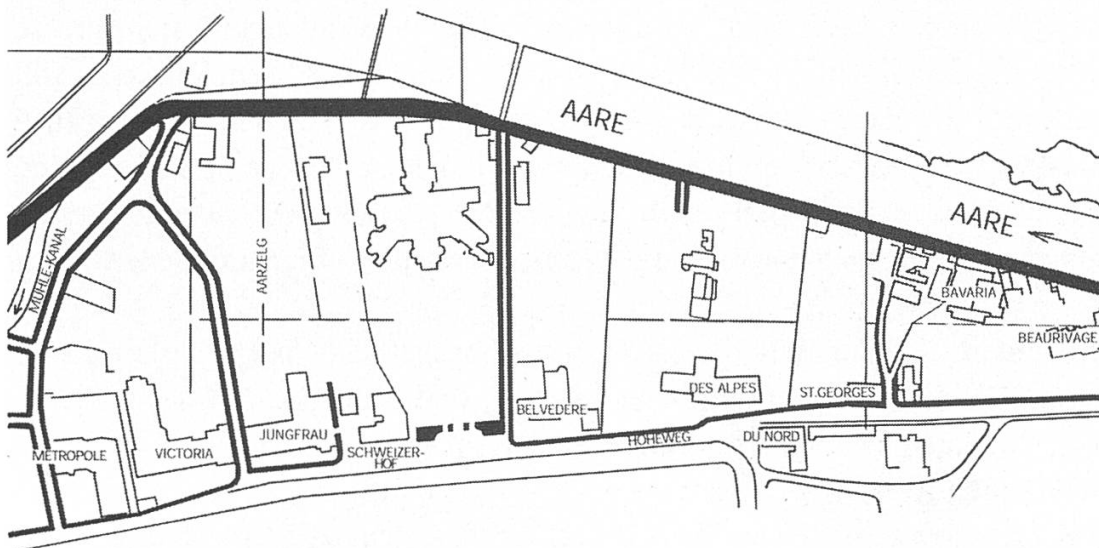
Das Gesuch verzeichnete einen Teilerfolg: Auf dem «Raum zwischen dem Lauf des Flusses und der Strasse» entstand zu Beginn des XX. Jahrhunderts der sogen. Englische Garten, der eigentlich kein Garten, sondern eine erweiterte Promenade ist. Die Lebensdauer der Silberpappeln beträgt etwa hundert Jahre, so dass die heute dort stehenden Artgenossen wohl bereits einer neuen Generation angehören.

Am 10. Februar 1904 genehmigte der Regierungsrat des Kantons Bern einen Alignementsplan, in welchem parallel zum Höheweg eine **nördliche Entlastungsstrasse** vorgesehen war. Auf Grund dieses Planes hätte zu Beginn der 30er-Jahre der Englische Garten beinahe einem für die damalige Zeit höchst modernen Strassenprojekt weichen sollen. Die geplante Entlastungsstrasse sollte folgende Bedürfnisse abdecken:

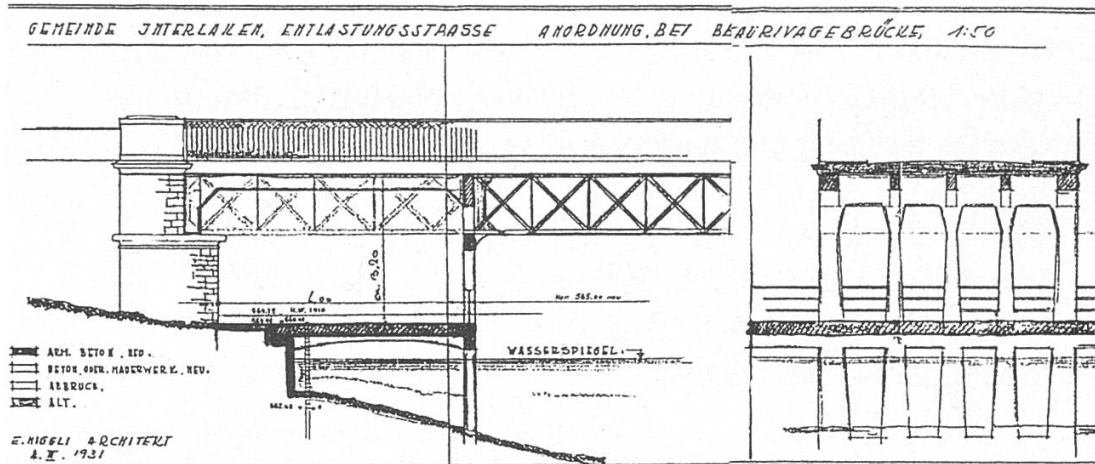
1. eine möglichst direkte Verbindung von Ost- und Westbahnhof «unter völliger Ausschaltung von Bahnhofstrasse und Höheweg»;
2. eine einfache und direkte Zufahrt zu den Hotels am Höheweg und ins Zentrum von Norden her, und

3. übersichtliche und klare Strasseneinmündungen.

Es war keine leichte Aufgabe, diese Bedürfnisse unter einen Hut zu bringen. Der Interlakner Architekt Emil Niggli legte seinem Projekt folgendes Trasse zugrunde: Vom Bahnhofplatz-West der Bahnlinie entlang, Querung der Marktgasse, via Neugasse-Postgasse bis zur Aare, hinter dem Kursaal Einmündung in den Reckweg, dem Fluss entlang bis zur Aarzelg, Unterführung der Beau-Rivagebrücke und im Englischen Garten Anschluss an die südliche Zufahrtsstrasse zum Ostbahnhof.



Technische Schwierigkeiten hätte zweifellos die Unterführung der Beau-Rivagebrücke bereitet. Auf welche Weise ihnen Niggli zu begegnen gedachte, zeigt unser Plan-Ausschnitt.



Die auf Stelzen gebaute 6 Meter breite Strasse wäre über eine Strecke von 270 Metern 4 Meter weit, dh. zu zwei Dritteln, übers Wasser zu stehen gekommen. Ein teures Unterfangen!

Die Kosten der Entlastungsstrasse schätzte Niggli auf total 380'000 Franken, nämlich

a) **Gebäude** Umänderungen

Verlegung Spritzenhaus Marktasse	3'000	
Holzschopf Kursaal	3'000	
Gartenhaus Belvédère	<u>4'000</u>	10'000

b) **Landerwerb**

Fr. Rieser, Umtausch gegen Landerwerb im Mühlekanal	—	
Hotel Belvédère	4'000	
Hotel des Alpes	6'000	
Hotel Royal	3'000	
Engl. Garten, Gratisabtretung durch den Staat	—	
Verlängerte Neugasse	<u>40'000</u>	53'000

c) **Baukosten**

Verlängerte Postgasse	40'000
Aushub und Transport im Mühlekanal	15'600

Auffüllung des Mühlekanals nur soweit notwendig, da einzelne Anstösser das Land sehr wahrscheinlich überbauen, m ³ 5000 à 7.—			35'000	
6 m breite Fahrstrasse, Steinbett, Bekiesung und Teerung m ² 6500 à 6.50			42'250	
Futter- und Trockenmauern	m ³	300 à 30	9'000	
Reparatur der Aaremauern	ml	600 à 20	12'000	
Eisernes Geländer gegen Anstösser	ml	370 à 18	6'660	
do. längs der Aare	ml	600 à 15	9'000	
Überbauung der Aare in arm. Beton	ml	270 à 200	54'000	
Umbau der Brücke inkl. Foundation			20'000	
Aufgang im Engl. Garten			15'000	
Diverse Anpassungsarbeiten			10'000	
Beleuchtung			<u>20'000</u>	288'510
Unvorhergesehenes und Bauleitung				<u>28'490</u>
			<u>Total</u>	<u>Fr. 380'000</u>

Ins Auge sticht uns die massive Geldentwertung im Verlaufe der vergangenen 70 Jahre. Erstaunt stellen wir aber auch fest, welche Entwicklung das berufliche Bildungswesen genommen hat. An der Projektierung unserer Entlastungsstrasse wäre heute kein Architekt mehr beteiligt. Verkehrsplaner, Strassen-, Brücken-, Wasserbau-, Kulturingenieure usw. brächten ihre Kenntnisse und Erfahrungen ein, lauter **Spezialisten** mit besonderer Fachkompetenz!

Bekannt kommen uns jene Gründe vor, mit denen in der Eingabe vom 15. November 1929 an den Einwohnergemeinderat von Interlaken, den Verkehrs- und den Hotelierverein, sowie an die verschiedenen politischen Parteien der Bau einer Entlastungsstrasse gefordert wurde:

«...Immer mehr häufen sich die Klagen über den unerträglichen Lärm in unserem Kurort. Zum Schaden der Hotels und Verkaufsmagazine ist die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der fremden Gäste und deren Qualität auf ein erschreckendes Mass herabgesunken. Es ist ein dringendes Gebot aller, die am Wohle von Interlaken interessiert sind, hier Abhilfe zu schaffen.

Der von Saison zu Saison zunehmende, lärmende Verkehr auf der Höhepromenade muss nach Möglichkeit eingeschränkt und abgeleitet werden. Der weltberühmte und einzigartige Höheweg muss seinen Charakter als gedie-

gener Corso unserer Gäste zurückerhalten. Vor allem sollte der höchst unangenehme Pendelverkehr zwischen den beiden Bahnhöfen durch Umleitung der endlosen Omnibusreihen vermieden werden können. Ebenso wären die vielen Camions umzuleiten. (...)

Hervorragende Förderer unseres Fremdenplatzes, denen Interlaken die einzigartige Höhematte, den prächtigen Kursaal und den Rugenpark verdankt, haben mit ihrem Weitblick schon früh eine Entlastungsstrasse für den Höhenweg hinter den Hotels, der Aare entlang führend, in Aussicht genommen. Einer spätern Generation blieb die Ausführung dieses sogen. Reckwegprojektes vorbehalten...»

Das Projekt Niggli hätte zweifellos zu einer Beeinträchtigung der Flusslandschaft am Reckweg geführt, und der Verkehrslärm würde auch die Promenade entlang dem rechtsseitigen Flussufer zwischen Beau-Rivage- und Strandbadbrücke für die zahlreichen Benützer unattraktiv machen. Die Verbesserung unserer Verkehrsverhältnisse muss in den Köpfen beginnen. Die einfachste und preisgünstigste Lösung bestünde in der freiwilligen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Es bestehen zum mindesten Anzeichen dafür, dass die sich in den letzten Jahren immer rascher folgenden Naturkatastrophen (Hochwasser- und Sturmschäden, Lawinenverschüttungen etc.) in weiten Bevölkerungskreisen dazu führen, die Gefahren der **Klimaveränderung** als Folge eines unkontrollierten Wachstums ernster zu nehmen als bis anhin. Die Sinnesänderung beginnt in der Regel erst bei der Kostenfrage; die Folgekosten der Zerstörung der Ozonschicht sind bekanntlich derart hoch, dass uns die Natur selbst vielleicht zur Vernunft bringen wird.

Quellen:

Gemeindearchiv Interlaken

Staatsarchiv Bern, Akten des RR

J.D. Godet, Bäume und Sträucher (Arboris Verl. 1986)

Hist.-biogr. Lexikon der Schweiz Bd. VII

Niggli E., Erstellung einer nördl. Entlastungsstrasse Projekt 1931

