

Strecke BE 17
Landeskarte *Meiringen - Obergesteln; Grimselpass*
1210, 1230, 1250

GESCHICHTE *Stand Juli 1990 / HvR*

Die Strecke Meiringen - Obergesteln bildet das nordseitige Hauptstück der Alpentransitverbindung des Grimselpasses. Sie umfasst den längeren Passaufstieg im Norden, während der kürzere Abstieg der Südseite im Kanton Wallis liegt (VS 4).

Die Grimsel gehört zu den wichtigen Nord-Süd-Alpentransitrouten der Schweiz. Sie hat zwar zu keiner Zeit eine erste Rolle im Alpentransit gespielt und konnte sich hinsichtlich Verkehrsfunktion und Verkehrsvolumen nie gleichwertig neben einen Gotthard, einen Grossen St. Bernhard oder neben die Bündner Pässe stellen. Die Grimsel gewinnt ihre besondere Bedeutung vielmehr aus zwei besonderen Eigenheiten.

Erstens verbindet die Grimsel entgegen dem von den heutigen Grenzverhältnissen und Strassenverkehrslinien geprägten Vorstellungen historisch nicht so sehr die Kantone Bern und Wallis miteinander; diese Vorstellung der Grimselroute als einer inneralpinen Verkehrsbeziehung zweier eidgenössischer Orte findet sich mehr oder weniger explizit bei den meisten Autoren, so in den Publikationen, die auf die Eröffnung der modernen Passstrasse Meiringen - Gletsch 1893 hin erschienen (BRÜSCHWEILER 1895, BÄHLER 1895), aber auch in den vertiefenden Studien mit wissenschaftlichem Anspruch (AUDÉTAT 1921: 12 und 46; BAUMANN 1924: 19; DE LA HARPE 1904: II/ 448-452, TRIBOLET 1926: III/749 u.a.m.). Demgegenüber scheint es vielmehr, dass der Pass in vormodernen Zeiten in erster Linie zusammen mit den Griespass als Verbindung zwischen der Landschaft Hasli und dem italienischen Val d'Ossola/Eschental gedient hat. Diese transalpine Verkehrsbeziehung sprechen bereits die stärker wirtschaftsgeschichtlich orientierten Autoren an (WILLI 1885: passim; SCHULTE 1900: II/477), gerät aber erst in neueren Arbeiten stärker in den Blick (GROSJEAN UND MITARBEITER 1974: 32ff; AERNI 1975: 31 und 35ff; ders. 1986: 63ff), allerdings betrachten letztere - wie im übrigen fast alle Autoren (vgl. wiederum AUDÉTAT 1921: 60f; BAUMANN 1924: 47ff) - die Grimsel-Gries-Transitroute einseitig aus der Perspektive Berns und bezeichnen die Grimsel als "Berner Alpenpass" - unter Vernachlässigung der Einbettung der Grimsel in das Verkehrssystem der Innerschweiz. Im verkehrsgeschichtlichen Zusammenhang teilt sich nämlich das nördliche Einzugsgebiet des Grimselpasses in zwei durchaus gleichwertige Richtungen über Meiringen hinaus: Einerseits über den Brünig (vgl. Strecke BE 12, OW 3) in die Innerschweiz nach Luzern (vgl. vor allem WILLI 1885) und weiter reussabwärts zum Rhein oder nach Zürich; andererseits in westlicher Richtung nach Interlaken, Thun und Bern (vgl. BE 44, BE 12 und ihre Fortsetzungen). Im Süden öffnen sich über Domodossola hinaus die Wege in die Weite der norditalienischen Tiefebene mit den Landschaften Lombardei und Piemont. Hinter dieser hauptsächlichen Kommunikationsfunktion treten andere Verkehrsverbindungen zurück: Für die wirtschaftliche Versorgung des Wallis mit Gütern aus dem Mittelland spielt die Grimsel eine

sehr untergeordnete Rolle (z.B. als subsidiäre Route für den Salzhandel, vgl. DUBOIS 1965: 28). Ebenso sind andere Verkehrsbeziehungen wie die Verbindung von Uri oder allgemeiner von der der östlichen Schweiz (über Jochpass oder Susten) ins Wallis, vom Hasli oder allgemeiner von Bern über Grimsel und Nufenen ins Tessin von sekundärer Bedeutung.

Die verkehrsgeschichtliche Bedeutung des Grimselpasses ergibt sich erst im Zusammenhang mit dem Griespass. Es handelt sich um eine Zwei-Pass-Route, beziehungsweise um eine Drei-Pass-Route, sofern auch der Brünig miteinbezogen wird. Hält man sich die von diesen drei Pässen definierte Linie vor Augen, fällt einem sofort die Geradlinigkeit auf, mit welcher dieser alpenquerende Verkehrsweg - in noch fast idealerer, weil direkterer Weise als der Gotthard - vom Zusammenfluss von Aare, Reuss, Limmat und Rhein - man denke an die Lage des römischen Vindonissa - an den Langensee zu den Zentren Oberitaliens geführt hat.

Zum zweiten unterscheidet sich die Grimsel-Gries-Übergang von den andern grossen Alpentransitrouten dadurch, dass dieser Übergang nicht als Universalpassroute angesehen werden kann, welche für den Personenverkehr und für den Transport von Waren aller Art in Gebrauch war. Der Übergang hat in den spätmittelalterlichen und neuzeitlichen Jahrhunderten vielmehr nur dem Transport einer spezifischen Produktgruppe gedient: Von Nord nach Süd wurden Käse und Vieh transportiert, von Süden gelangte Wein, Reis, Mais, Salz, Öl und kleine Gerätschaften nach Norden. Aus berneroberländisch-innerschweizerischer Sicht ist die Grimsel-Gries-Transitverbindung eng mit dem Sbrinz, dem über diesen Weg zu den oberitalienischen Konsumenten exportierten Vollfettkäse verknüpft, welcher auf den Alpen des östlichen Oberlandes und der Innerschweiz produziert wurde (vgl. REICHEN 1988).

In den Schriftquellen der Römerzeit tauchen der Name der Grimsel oder andere schriftliche Hinweise auf eine Benutzung der Passroute nirgends auf. Es gibt aber einige wenige Fundbelege, die auf eine ur- und frühgeschichtliche Besiedlung oder zumindest auf Anwesenheiten von Menschen hinweisen.

In die vorrömische Zeit gehören dabei die beiden Fundstellen auf dem Kirchen (Kirchet, Gemeinde Schattenhalb) und im Ägerstein (Gemeinde Guttannen), die auf der Verkehrslinie der Grimsel liegen (AHI 1982 bzw. 1992: Nr. 342.001). Mitte des 19. Jahrhunderts hat Albert Jahn in seiner ausschmückenden Art den Eichenhain und die Steinreihen eines «druidisch-keltischen Naturdienstes» auf dem Kirchen beschrieben (JAHN 1850: 338), und im «rechts von der Saumstraße am Fußweg gelegenen Wäldchen» oberhalb Ägerstein lokalisiert Jahn «unverkennbare Spuren uralten Menschenwerkes in rohem Gemäuer», wo 1845 ein steinerner «Streitkeil» gefunden worden sei (ebd.: 342f). 1899 schreibt Otto Jossi, auf dem Kirchen habe «noch bis vor 50 Jahren ein uralter Eichenhain, umgeben von einem Kreis aufgestellter, hoher Granitsteine» gestanden (JOSSI 1899: 10, mit Bezugnahme auf KASTHOFER 1822). Es liegt auf der Hand, die beiden Fundstellen, insbesondere jene von Ägerstein, wo später vom ausgehenden Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert die Zollstelle stand, in einen Zusammenhang zu stellen. Einen beweiskräftigen Beleg für die tatsächliche Benützung der Grimselroute ist allerdings damit noch nicht gewonnen.

Beweisstärker sind hingegen die römischen Belege für einen Verkehr, zwar noch nicht für den Grimselübergang selbst, aber doch im Haslital.

Zunächst sind auf dem Kirchen anlässlich des Baus der Fahrstrasse 1845 römische Münzen sowie einige «stipes pro itu et reditu», also Münzopfer für eine sichere und heile Reise, gefunden worden (AHI 1982 bzw. AHI 1992: Nr. 346.001).

Vor allem aber wird im viereckigen Gemäuer in Wyler-Schattsyde, auf dem heute der Gasthof «Tännler» steht, eine «mutatio», eine römische Pferdewechselstation vermutet. Da nun auch in Alpnach, am nördlichen Ausgangspunkt der Brünigroute, eine gleiche Relaisstation gestanden hat, könnte die hypothetische Verbindung vom Haslital nach Alpnach am Vierwaldstättersee auf die in gerader Linie laufenden Transitverbindungen über die Grimsel von Italien nach Vindonissa verweisen. Sowohl Felix Stähelins «Karte der Schweiz in römischer Zeit» wie der «Atlas der Schweiz» zählen deshalb die Grimsel zu den römischen Alpenübergängen (STÄHELIN 1927: Beilage; ATLAS DER SCHWEIZ 1977: Blatt 20: Geschichte II, Altertum bis Neuzeit). Die transalpine Verkehrsfunktion einer Linie Reussgebiet - Brünig - Grimsel - Domodossola muss wahrscheinlich aufgrund der genaueren Analyse der eher als Gutshof denn als Etappenort zu verstehenden Siedlung von Alpnach (DELLA CASA 1990) und aufgrund des Fazits, das Margarita Primas und ihre Mitarbeiter unter Einbezug der Befunde bei der Hagsflue (Brünig-Nordseite) vorlegten (PRIMAS 1990 und PRIMAS, DELLA CASA, SCHMID-SIKIMIC 1992) relativiert werden. René Wyss hat die Existenz eines Fernhandels über die Berner Alpen mit der Inschrift von Allmendingen bei Thun und mit den drei aus dem Raum Bellinzona stammenden Markenfibeln angenommen, die in der Villa von Niederwichtach zwischen Thun und Bern geborgen wurden; für einen solchen Warenverkehr liegt der Weg über die Grimsel auf der Hand (WYSS 1989: 164; vgl. TSCHUMI 1953: 149f und 114).

Geschichtlich konkret fassbar wird die Verkehrsgeschichte über die Grimsel vergleichsweise relativ spät in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, vor allem mit dem Vertrag von 1397 zur Sicherung eines Handelsverkehrs über die Grimsel-Gries-Route.

Der Grimselpass ist aber selbstverständlich schon früher, nicht zuletzt im Zusammenhang mit den Besiedlungsvorgängen im alpinen Raum, in Gebrauch gewesen. Aufgrund chronikalischer Überlieferungen wird in der Literatur immer wieder auf einen angeblichen Übergang zähringischer Truppen im Jahre 1211 hingewiesen, die in «Gestinum» gegen eine Walliser Streitmacht gekämpft hätten. Mittlerweile ist aber überzeugend nachgewiesen worden, dass es sich beim genannten Schlachtort nicht um das Gommer Obergesteln am Südfuss des Grimselpasses handeln kann, sondern um das Niedergesteln bei Raron unweit des Aufstiegs zum Lötschenpass (COOLIDGE 1916: 172ff; DÜBI 1925). Anders dagegen die Ereignisse im sogenannten Raronkrieg von 1419: Dass die bernischen Truppen in Ulrichen eine Niederlage erlitten und noch bis zum Hospiz von den nachstossenden Wallisern verfolgt wurden, scheint gesichert.

Der Handelsverkehr lässt sich für diese Epochen nur anhand einer schmalen Quellenbasis ausleuchten. 1383 zum Beispiel verkauften die Erben der Attinghausen und Rudenz, einer der wichtigsten Adelsfamilien im Raum Obwalden, Hasli und Urnerland (vgl. WILLI

1881: 45ff), ihre Rechte in Ulrichen einem Einheimischen (ebd.: 89; vgl. ROGGER DANIEL 1989: 172, Anm. 108). Da es hierbei auch um Transportrechte ging, ist wichtig zu wissen, dass die Attinghausen bis in die Mitte des 14. Jahrhunderts Inhaber des Zolles und der Sust in Flüelen waren. Es scheint, dass in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts ein unter den Attinghausen funktionierendes transalpines Verkehrsnetz zum Erliegen kam beziehungsweise liquidiert wurde. Das Grimselhospiz wird im Laufe des 14. Jahrhunderts vereinzelt genannt. Dass es sich hierbei um eine kirchliche Gründung, beispielsweise durch das Kloster Interlaken, gehandelt hätte, wie das in der Literatur gelegentlich behauptet wird (z.B. bei HARTMANN 1913), bleibt völlig unbelegt; vielmehr erscheint das Hospiz, dem ganz selten der Beiname Sankt Niklaus zugelegt war, von Anbeginn an nie anders als im Besitz der Landschaft Hasli.

Die Kaufleute von Mailand waren unverändert an sicheren Verkehrswegen über die Alpen und einem Netz von Infrastrukturen in Form von Susten und vertraglich eingebundenen Transportorganisationen interessiert. In bezug auf die Innerschweiz wie auch auf das Wallis stellte sich den Mailänder Handelsunternehmen die Schwierigkeit, wenig verlässliche Partner und instabile politische Verhältnisse vorzufinden. Nicht zuletzt kam zum Beispiel der Gotthardhandel im Gefolge von Sempach 1385 zum Erliegen, so dass ein Bedürfnis nach alternativen Transalpinrouten entstand. Auf diese Entwicklung darf nicht allein der Ausbau des Septimers zu einer wagengängigen Passstrecke in den Jahren 1387-1390 bezogen werden, sondern es können vermutlich auch die Bestrebungen als Antwort auf die Behinderungen im innerschweizerischen Raum verstanden werden, die 1397 zum Vertrag über den Passverkehr auf der Grimsel-Gries-Route führten. Dieser Vertrag vereinigte die Vertreter aus dem Hasli, aus dem Goms und aus dem Pomat, aus den Städten Unterseen und Thun, und aus der Stadt Bern, die darin die Grundsätze für die Herstellung der Rechtssicherheit für den freien, ungefährdeten Warentransport niederschrieben und sich verpflichteten, für ihren Teil der Verkehrsinfrastruktur (Instandstellung der Wege, Führung der Susten) besorgt zu sein (SSR BERN III 1945: 329-331, Nr. 111). Während in der Literatur in erster Linie und keineswegs zu Unrecht die Stadt Bern als treibende Kraft dargestellt wird, die damit ihre politisch-strategischen Ziele verfolgt hätte, so dass der Vertrag von 1397 unmittelbar als ein Resultat einer konzipierten, territorial ausgreifenden Verkehrspolitik zu betrachten sei (vgl. unter anderem AERNI 1975: 37ff und AERNI 1986: 70-73 und vor allem 81; BARTLOME 1988: 106f), muss vermutlich ebenso viel Aufmerksamkeit der im Vertragswerk selbst nicht in Erscheinung tretenden Stadt Mailand beziehungsweise deren Handelskammer geschenkt werden, sind doch ihre Interessen in dieser Sache durchaus gleichgerichtet mit denjenigen der Stadt Bern.

Die Wirkungen der Vereinbarung von 1397 sind aber mit Sicherheit weit unter den Erwartungen geblieben. Entgegen der Verpflichtung, die Vertragsparteien dürften keine Kriegszüge über die Handelsstrasse unternehmen, war genau dies das Problem, welches den Aufschwung der Grimselroute im 15. Jahrhundert zunichte machte, indem die politischen Konflikte im Wallis und die Expansionsbewegungen der innerschweizerischen Orte ins Eschental den Warenverkehr immer wieder zum Erliegen bringen konnten.

Diese politischen Gründe bewirkten, dass die Grimsel-Gries-Route nie den Durchbruch zur ganz grossen transalpinen Handelsstrasse schaffte, zugleich wirkten darüberhinaus andere Entwicklungen einem Aufschwung zum internationalen Alpenpass entgegen: Die Bündner Pässe und der Brenner im Osten, der Grosse Sankt Bernhard und die savoyischen Pässe im Westen entsprachen den Bedürfnissen des europäischen Handelsverkehrs besser, und der Warenverkehr in Ost-West-Richtung durch Mittelland war expansiver und allein schon umfangmässig vermutlich weit bedeutender als das transalpine Verkehrsvolumen.

Dennoch ist für das ausgehende Mittellalter und die frühe Neuzeit für die Grimsel ein beachtlicher Handelsverkehr von regionalem Ausmass festzuhalten. Von Nord nach Süd wurden in erster Linie Vieh (Schlachtvieh, in kleinerem Umfang auch Pferde) und Käse (Vollfethartkäse aus den Produktionsgebieten des östlichen Berner Oberlands und der westlichen Innerschweiz), später auch speziellere Produkte wie Häute, Tabak, Arzneien, Gerätschaften und anderes mehr ausgeführt, und zwar hauptsächlich über den Markt von Domodossola; zu einem geringeren Teil wurde die Tiere auf die Tessiner Viehmärkte getrieben. Von Süden gelangten Wein, Mais, Reis, Öl, Spezereien und handwerkliche Fertigprodukte wie zum Beispiel Eisenwaren nach Meiringen (vgl. zur Entwicklung des Handelsverkehrs in der Neuzeit in erster Linie: KURZ, LERCH 1979 und WILLI 1885). Zumindest in jüngerer Zeit dominierten die Pomater Säumer das Transportwesen, im 19. Jahrhundert waren es ausschliesslich sie, die den Warentransport in der Hand hielten, während die Hasler höchstens mit Vieh über die Pässe zogen (vgl. DUBOIS 1965).

Die Geschichte der Susten, insbesondere des Grimselpittels, die Zollverhältnisse und die Massnahmen der Landschaft Hasli und der bernischen Obrigkeit zur Förderung des Handels über die Grimsel sind in der Edition der Hasler Rechtsquellen (SSR OBERHASLE 1984) bestens dokumentiert und in der landesgeschichtlichen Literatur ausführlich dargestellt (insbesondere: WILLI 1885 und KURZ, LERCH 1979).

In der Kartographie und in den älteren Landesbeschreibungen ist der Grimselpass im allgemeinen gut bekannt. Die älteren Schweizerkarten zeichnen das Haslital mit dem Lauf der Aare zur Grimsel hinauf (öfters steht der Flurname der Passhöhe 'Husegg') in der Regel extrem lang und übergross, so dass im Kartenbild dieses Gebirgstal im Vergleich zu vielen andern Landschaften unübersehbar ist. Fast alle Topographien bringen Details zur Begehung der Route - nicht selten Beschreibungen aus eigener Anschauung - und insbesondere informative Schilderungen des Grimselpittels.

Im 19. Jahrhundert hielt der Passwarenverkehr vorläufig an. Nach wie vor fanden sich vierzehntäglich grössere Säumerkolonnen aus dem Pomat im Landhaus Meiringen ein (vgl. die detailreiche Schilderung des Saumverkehrs in: HOPF, WÜRGLER 1960:24) und setzten hier eine «ziemliche Quantität» Wein für den Konsum im östlichen Oberland ab (KASTHOFER 1822: 51). Für 1841 stellte die Berner Regierung fest: «Was die Grimsel betrifft, so ist dieser Paß zwar jederzeit schlecht unterhalten, die Personenfrequenz und der Waarentransport über denselben nichtsdestoweniger durch den Verkehr mit Wallis und Oberitalien stets im Steigen und demjenigen über den Susten bedeutend überlegen, da alljährlich im Durchschnitt 2300 Maulthiere über die Grimsel geführt werden»

(VERWALTUNGSBERICHT DES KANTONS BERN 1841: 205f).
Für die Regierung war das Grund genug, kontinuierlich Beiträge an die Instandstellung und an lokale Korrekturen des Saumweges zu sprechen.

Der Saumverkehr kam mit der Eröffnung der Gotthardbahn zum Erliegen. Nach wie vor hielt aber ein reger Personenverkehr - weitgehend touristisch motiviert - an. Der Bau der Fahrstrasse von Meiringen nach Gletsch mit der Eröffnung im Herbst 1894 (BE 17.5) veränderte den Charakter des Verkehrsweges Grimsel grundsätzlich, indem die bisherige alpenquerende Zweipassroute Grimsel - Gries als Verbindung zwischen dem Hasli und dem Ossolatal unversehens aus dem Bewusstsein der Reisenden verschwand und die neue Strasse sich in das Alpenstrassennetz einfügte, zu dem die Furkastrasse, die Gotthardstrasse, der Oberalppass und - fünfzig Jahre später - der Sustenpass gehörten. Für den Bau der Fahrstrasse waren überwiegend Gründe der wirtschaftlichen Erschliessung und Entwicklung des Haslitaales und die militärisch-strategische Funktion einer zusätzlichen fahrbaren Verbindung im Gotthardgebiet ausschlaggebend, während die Vorstellung einer Entwicklung zur internationalen Handelsverkehrslinie richtigerweise im Hintergrund blieb. Tatsächlich ist die Grimselstrasse bis heute - auch seit dem massiven Ausbau in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts - vorwiegend eine Tourismustrasse geblieben.

— Ende des Beschriebs —