

*Strecke BE 17  
Linienführung 1  
Landeskarte*

*Meiringen - Obergesteln; Grimselpass  
Saumweg  
1210, 1230, 1250*

**GESCHICHTE**

*Stand Juli 1990 / HvR*

Die Linienführung BE 17.1 umfasst eine durchgängige Saumwegroute von Meiringen bis auf die Passhöhe der Grimsel. Sie entspricht weitgehend der Signatur des TA 393 Meiringen 1873, des TA 397 Guttannen 1874 und des TA 490 Obergesteln 1881, insoweit das Trassee nicht von nachfolgenden Strassenbauten, vornehmlich der ersten Fahrstrassenabschnitte des ausgehenden 19. Jahrhunderts, überprägt worden ist. Die Linienführung entspricht deshalb in etwa dem Saumweg, wie er im 19. Jahrhundert in Gebrauch stand. Der Weg ist aber nicht homogen in dem Sinne, dass seine Abschnitte alle zur selben Generation gehören und die gleiche Entstehungsgeschichte besitzen würden; angesichts der Länge und der Unterschiedlichkeit der durchmessenen Landschaften kann dies weiter auch nicht erstaunen. Die einzelne Teilstücke und Wegbegleiter besitzen je ihre eigene Geschichte, die hier nur summarisch zur Sprache kommen kann. Dabei hat immer bewusst zu bleiben, dass der Saumweg nicht allein dem überregionalen Passverkehr diente, sondern immer auch den regionalen und lokalen Verkehr aufnahm.

Nordseitiger Ausgangspunkt des Saumverkehrs waren das Landhaus und die Sust in Meiringen, dem wirtschaftlichen Zentrum und Verkehrsknotenpunkt der ganzen Landschaft Hasli. Ziel des Aufstieges war das Grimselhospiz, oder «der Spittel», wie die Sust in älterer Zeit benannt wurde, das sich noch nicht auf der Passhöhe, sondern eine Stunde unterhalb, am Rande der flachen Aaralp, befand (COOLIDGE 1889: 150 und 198-201). Beide Susten gehörten der Landschaft Hasli, die sie je an einen Wirt verpachtete, der sich an genaue Verpflichtungen zu halten hatte: beispielsweise musste er die Offenhaltung im Winter garantieren. Eine ursprünglich kirchliche Gründung des Hospizes, wie es in der Literatur teilweise dargestellt wird, lässt sich nicht belegen, insbesondere gibt es keinen Beweis über einen Zusammenhang zwischen dem Kloster Interlaken und dem Grimselspital. Vielmehr erscheint die Sust von Anbeginn an (zweite Hälfte 14. Jahrhundert) als Besitz der Landschaft.

Auf halbem Weg bestand eine drittes Gasthaus mit der Infrastruktur einer Sust im Dorf Guttannen (vgl. NUSSBAUM 1925: 167f; und SSR OBERHASLE 1984: 217f, Nr. 139). Daneben gab es weitere, meist jüngere Gasthäuser in Hof, in der Inneren Urweid, in Ägerstein, wo die Landschaft Hasli die Zollstätte betrieb, in der Handegg, wo die frühen Touristen in der Alphütte einzukehren pflegten, so dass diese sich allmählich in einen Restaurationsbetrieb verwandelte. Auf der Passhöhe entstand erst im Zusammenhang mit der Fahrstrasse im 20. Jahrhundert eine Gaststätte (auf Walliser Boden).

Die Saumwegstrecke stellte sich als Ganzes als topographisch schwierige Route dar, die hinsichtlich Bau und Unterhalt einiges abforderte. Das zeigt sich nicht zuletzt daran, dass der Verkehrsweg unvermeidlicherweise mehr als ein halbes Dutzend

Brücken zur Überquerung der Aare voraussetzte. Thomas Schöpf listet die Zahl von neun un schwer zu identifizierenden Aareübergängen auf (SCHÖPF KOMMENTAR 1577-1578: 74vff; die zugehörige Karte verzeichnet eine Brücke weniger). Dem Weg stellten sich verschiedentlich Hindernisse entgegen: Am östlichen Dorfausgang von Meiringen kam es zu häufigen Wildbachrufen durch den Alpbach und Milibach, der flache Talboden von Innertkirchen war überschwemmungsgefährdet, im schmalen Grimseltal unterbrachen zahlreiche Lawinen regelmässig den Durchgang. Schliesslich galt es, mehrere Schluchten zu überwinden. Der Chirchen liess sich dabei relativ bequem überschreiten. Die Zubenlamm hingegen zwang zu einer bis auf 800m.ü.M. ansteigenden Linienführung, die sich zur Inneren Urweid wieder absenkte. Gleich anschliessend folgte der Engpass der «Benzenfluh» oder «Schafplatten», wo der Weg ursprünglich praktisch im Bachbett der Aare durchführte (Linienführung BE 17.2), bevor 1773-1774 mit Sprengungen im linksufrigen Felsen, der seither «Sprengfluh» geheissen wird, ein sicherer Durchgang geschaffen war. Oberhalb der Handegg führte der Saumweg über die berühmten, in kaum einem Reisebericht unerwähnt gebliebenen «Häle Platte», wo Trittstufen in den grossen, glattgeschliffenen und abschüssigen Fels geschlagen waren (AERNI 1971: 174ff). In der Fortsetzung folgte der nicht ungefährliche Aufstieg über die Stockstäge, und schliesslich musste eine letzte Schlucht, die Spittelamm passiert werden, bevor man den Etappenort des Grimselospizes erreichte.

Für den Bau und Unterhalt des Saumweges bis zum Hospiz war, wie für das ganze regionale Verkehrsnetz, die Landschaft Hasli zuständig, während die Walliser den Weg von Obergestelen über die Wasserscheide und Landesgrenze bis hinunter zum «Spittel» besorgten. Der Zollertrag von Ägerstein diente der Finanzierung der aufwendigen Instandstellungsarbeiten an der Saumwegverbindung. Als die Landschaft Hasli im Jahre 1592 eine Revision der Zollverhältnisse anstrebte, unterstrich sie diese Notwendigkeit mit einer detaillierten Auflistung der Weginfrastruktur mit ihren Brücken, mit der Länge der gepflasterten Abschnitte, der Trockenmauern und den Trittstufenpassagen (SSR OBERHASLE 1592: 206f, Nr. 133). Der Zustand des Saumweges scheint trotz der ständigen Bemühungen nicht immer befriedigend gewesen zu sein, da die Säumerkolonnen ihre Spuren hinterliessen. Wiederholt wird in den Reisehandbüchern vor allem in bezug auf die unteren Wegabschnitte bis Guttannen auf parallel verlaufende Fusswege verwiesen, die für die Fussreisenden weit angenehmer zu begehen seien.

Verschiedentlich hat sich die bernische Obrigkeit mit Beiträgen beteiligt, so auch noch im 19. Jahrhundert (vgl. die jährlichen VERWALTUNGSBERICHTE DES KANTONS BERN 1831ff), wo sich die kleineren und grösseren Zuschüsse im ganzen über die Jahrzehnte aber dennoch zu einem beträchtlichen Betrag aufsummierten. Die staatlichen Beiträge sollten den Saumverkehr erleichtern, ein Ausbau der Strecke zur wagengängigen Fahrstrasse wurde jedoch lange nicht ernsthaft in Erwägung gezogen, wie folgendes Zitat von 1869 illustriert: «Was den Grimsel- und den Sanetsch-Paß betrifft, so erheischen dieselben noch wesentliche Verbesserungen, die indessen in Anbetracht der enormen Kosten für jetzt noch kaum auf fahrbare Straßen abzielen dürfen, wohl aber so zu behandeln sind, daß die Saumwege in Bezug auf Gefäll und Breite korrigiert und so als Grundlage zu strategischen Straßen so viel thunlich vorbereitet werden, wenn

später die Eidgenossenschaft ihre Ausführung beschließen sollte» (VERVOLLSTÄNDIGUNG DES STRAßENNETZES 1863: 4).

Nach Eröffnung der Fahrstrasse im Sommer 1894 verschlechtert sich der Zustand des Saumweges zusehends. Josef Viktor Widmann spottet 1911 über den «Saumweg - bei dem man das "m" freilich zuweilen weglassenb könnte» (WIDMANN 1919: 264), und er wünscht sich angesichts der staubigen Fahrstrasse - noch wurde der Staub bloss von den Kutschen aufgewirbelt, da die Passstrasse für den automobilen Privatverkehr gesperrt blieb - die Wiederherstellung des Saumweges für die Fusswanderer (ebd.: 237f).

Der durchgehende Fussweg über den Pass konnte - unter Beihilfe der Kraftwerksgesellschaft, die die wegen der Kraftwerksbauten notwendig gewordenen neuen Linienführungen unterstützten - einige Jahre später als moderner Wanderweg wiederhergestellt werden.

Die Abschnitte BE 17.1.5, BE 17.1.6 und BE 17.1.7 wurden 1993-1995 im Rahmen einer Schoggitaler-Aktion des Schweizer Heimatschutzes saniert.

— Ende des Beschriebs —