

*Strecke BE 17
Linienführung 5
Landeskarte*

*Meiringen - Obergesteln; Grimselpass
Fahrstrasse 19. Jahrhundert
1210, 1230, 1250*

GESCHICHTE *Stand Juli 1990 / hrm, HvR*

Im Laufe des 19. Jahrhunderts erhielt auch die Grimsel wie die anderen grossen Alpenpässe ihre Fahrstrasse, allerdings vergleichsweise spät, denn es dauerte mehrere Jahrzehnte und brauchte zahlreiche Vorstösse, bis die Strasse in Gletsch den Anschluss an die Furkastrasse fand (vgl. DAUWALDER 1955: 71ff; BRÜSCHWEILER 1895: 50-58). Zum andern stand die Erstellung einer alpenquerenden modernen Strassenverbindung über die Zweipassroute Grimsel-Gries nach Domodossola, in deren Verkehrssystem der alte Grimselsaumweg gehört hatte, nie zur Diskussion; die Fahrstrasse endete vielmehr im Rhonetal, wo sie sich nach Westen ins Wallis und nach Osten ins Gotthardgebiet fortsetzte, so dass die Grimselstrasse als Teil des inneralpinen Verkehrsnetzes anzusehen ist.

Der Ausbau des Grimselweges geschah in Etappen, deren älteste Teile in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts zurückreichen. Zunächst stand der Ausbau des Verkehrsweges von Meiringen nach Innertkirchen an. Nachdem schon einige Vorstösse erfolgt waren, gab der Transport grosser Bausteine, die man aus Findlingsblöcken auf dem Chirchen für die Nydeggbücke in Bern verwenden sollten, den Anlass, den Saumweg soweit zu verbreitern, dass ab 1842 die Fuhren mit den überbreiten Eckquadern passieren konnten (DAUWALDER 1955: 72; LABHART 1989: 22-27). 1847 wurde mit dem Bau der eigentlichen «Kirchetstrasse» mit ganz neuer Linienführung über Willigen begonnen, und zwar als Arbeitsbeschaffungsmassnahme im Rahmen der staatlichen Beschäftigungsprogramme während der grossen Krisenjahre. Die Fertigstellung inklusive die Anschlussstrecken bis ins Dorf Meiringen und bis Hof liess einige Jahre auf sich warten; die Kosten beliefen sich bis 1867 auf nicht weniger als Fr. 200'000. (VERWALTUNGSBERICHT DES KANTONS BERN 1867: 192ff). Die zeitgenössischen Urteile fielen durchaus zwiespältig aus: Einerseits begrüsst man die bessere Erschliessung der Dörfer innert des Chirchen, andererseits äusserte sich zum Beispiel Peter Ober: «La nouvelle route qui se pratique en ce moment au Kirchet semble remarquable au premier abord; en l'étudiant plus attentivement elle n'est cependant pas faite pour donner une haute idée de l'intelligence des ingénieurs du pays. Cet énorme serpent couché en zig-zag sur le dos de la colline et ces murs de soutènement gigantesques qu'on y construit à grands frais étonnent le passant, il est vrai; néanmoins le plan de la route est mal combiné, trop coûteux et l'ouvrage nullement en rapport avec les besoins du pays.» (OBER 1854: II 430).

Bis zur Erschliessung von Guttannen, das nach wie vor nicht mit Wagen erreichbar war, vergingen weitere Jahre; 1873-1886 wurde der Bau einer 3m breiten Fahrbahn ausgeführt (DAUWALDER 1955: 76f).

Anschliessend setzten die Projektierungsarbeiten für die Passstrasse ein (vgl. LEHMANN 1985; HÄSLER 1986: 73ff), die

gemeinsam mit dem Kanton Wallis unternommen wurden, und, weil die Strasse im Zusammenhang mit militärisch- strategischen Konzepten eine grosse Rolle zu spielen begann, konnte der Bund um einen Beitrag in der Höhe von zwei Dritteln der Kosten angegangen werden (VERWALTUNGSBERICHT DES KANTONS BERN 1891: 188f). Die Minimalbreite setzte man auf 4.2m fest, was unter anderem zur Folge hatte, dass auch das eben erst fertiggestellte Strässchen Hof - Guttannen mit einigem Aufwand verbreitert werden musste.

Die offizielle Eröffnung der durchgehenden Passstrasse konnte am 29. September 1894 stattfinden. Die neue Alpenstrasse galt als touristische Attraktion. Gleich mehrere Publikationen erschienen auf die Eröffnung hin, die den kulturgeschichtlichen Hintergrund der Grimsel ausleuchteten und die Reise empfahlen. Für Fritz Bühler galt die neue Passstrasse als «ein Kunstwerk ersten Ranges [das] den schönsten Alpenstraßen des Bündner Landes keck an die Seite gestellt werden [darf]. Die neue Grimselstraße [ist], alles zusammengenommen, ein kühnes, großartiges Werk, welches den Fremdenstrom der civilisierten Welt nach dem Haslitalle hinleiten wird; denn diese erschließt eigentliche Wunder der Natur» (BÜHLER 1895: 89f). Arnold Bähler erwartete, dass die neue Grimselstrasse auch für den «Touristenverkehr zu Fuss» ein Gewinn sein werde, denn die Fusswanderung werde um vieles genussvoller sein, als die aus beruflichen Gründen unternommene Handelsreise per Postkutsche (BÄHLER 1895: 46). Tatsächlich schwand der Fussgängerverkehr und machte bald einem in erster Linie touristischen Postreiseverkehr Platz, dem nach der Aufhebung des Automobilfahrverkehrs in den zwanziger Jahren die Ausflugstouristen folgten (vgl. z.B. den Autoreiseführer GUBLER 1922: 120f). Auch die PTT setzten auf die Automobilisierung, so dass die Grimselstrecke rasch zu einer der renommiertesten Alpenpostlinien wurde (vgl. den von der PTT herausgegebene Reiseführer GRIMSELPASS 1936 und die Neuauflage GRIMSELSTRASSE 1951). Nach der Eröffnung des Sustenpasses 1946 führte die PTT die Dreipässerundfahrt als Rundkurs ein.

Mit dem Bau der Stauseen der Kraftwerke Oberhasle wurden über längere Strecken neue Linienführungen nötig, vor allem in der Gerstenlamm unterhalb der Räterichsbodenstaumauer, entlang des Sees und beim Grimselospiz, das selber auf dem Nollen ganz neu aufgeführt werden musste. Die Verkehrsanlagen der 1894er Fahrstrasse inklusive der alte Spittel versanken in den aufgestauten Seen oder wurden bei den Bauarbeiten zerstört.

In den 1970er und 1980er Jahren wurde die Grimselstrasse mit einigem Aufwand zu einer Schnellstrasse ausgebaut, bei welcher an mehreren Stellen die alte Linienführung mit abkürzenden Tunnels aufgegeben wurde (vgl. die einzelnen Abschnitte der Linienführung BE 17.5; und: BACHMANN, MICHEL, VON WYSSENFLUH 1986).

— Ende des Beschriebs —