

Strecke BE 18 *Thun - Kandersteg*
Linienführung 6 *Kunststrasse 19. Jahrhundert*
Landeskarte *1207, 1227, 1247*

GESCHICHTE *Stand Januar 1995 / HvR*

Der Bau einer modernen Fahrstrasse von Thun bis zum Fuss der Gemmi erfolgte nicht in einem Zug, und die Anlage einer Passtrasse über die Gemmi kam überhaupt nie zustande, so dass die Kandertalstrasse eine regionale Erschliessungsstrasse blieb. Erst mit der Einrichtung der Autoverladezüge durch den Lötschbergtunnel in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts gewann die Talstrasse ihre Transitfunktion zurück, was sich im Ausbau der Strasse zu einer leistungstarken Schnellstrasse, teils als grosszügiger Ausbau der bestehenden Talstrasse, teils (zwischen Reichenbach und Kanderbrück) in einer ganz neuen Linienführung ausserhalb des Siedlungsgebietes, ausdrückte.

Zu Beginn der strassenpolitischen Pläne im Oberland im 19. Jahrhundert stand weniger die Verbindung von Thun über die Gemmi im Vordergrund, als zunächst der Bau einer linksufrigen Thunerseestrasse. Zwischen Gwatt und Spiez wurde sie in den Jahren 1842 bis 1845 realisiert. Die in Spiez abzweigende Strasse nach Frutigen und Kandersteg wurde nun etappenweise in kleinen Stücken ausgebaut, schwerpunktmässig in den 1860er Jahren (Emdthalstrasse, Bunderbach, Bühlstutz) und in den 1890er Jahren (Reichenbach, Frutigen, Bunderholz) (vgl. die jährlichen VERWALTUNGSBERICHTE DES KANTONS BERN). Besonders die letzte Steilstufe vor Kandersteg, der Büel, damals als «Bühlstutz» und früher auch als «Pfaffensteg» bezeichnet, bot beträchtliche strassenbautechnische Anforderungen. Die grössten Schwierigkeiten bereiteten aber die häufigen Unwetter, die an Strasse und Brücken jedes Jahr bedeutende Reparaturkosten verursachten (die Kostenzusammenstellungen ebd.).

— Ende des Beschriebs —