

*Strecke VS 4
Landeskarte* *Obergesteln - Meiringen; Grimselpass
1250*

GESCHICHTE *Stand Januar 2001 / Ae*

Die Strecke Obergesteln - Meiringen bildet das nördliche Hauptstück der Alpentransitverbindung über die Pässe Grimsel und Gries. Der Anteil des Kantons Wallis an dieser Zwei-Pass-Route reicht vom Fusspunkt Obergesteln im Goms nach Norden bis zur Kantonsgrenze Bern-Wallis auf der Passhöhe der Grimsel (VS 4) und nach Süden durch das Ägenental bis zur Landesgrenze mit Italien auf dem Griespass (VS 5).

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 der dieser alpenquerende Verkehrsweg von den Zentren Oberitaliens zum Langensee und über die Alpen zum Zusammenfluss von Aare, Reuss, Limmat und Rhein – man denke an die Lage des römischen Vindonissa – geführt hat.

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 dem Griespass als Verbindung zwischen der Landschaft Hasli und dem italienischen Val d'Ossola/Eschental gedient hat. Diese transalpine Verkehrsbeziehung wird bereits von den stärker wirtschaftsgeschichtlich orientierten Autoren beschrieben (WILLI 1885; 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 (Brünig - Luzern -

Reuss / Rhein) oder nach Zürich. 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 östlichen Schweiz (über Jochpass oder Susten) ins Wallis, vom Hasli oder allgemeiner von Bern über Grimsel und Nufenen ins Tessin von sekundärer Bedeutung.

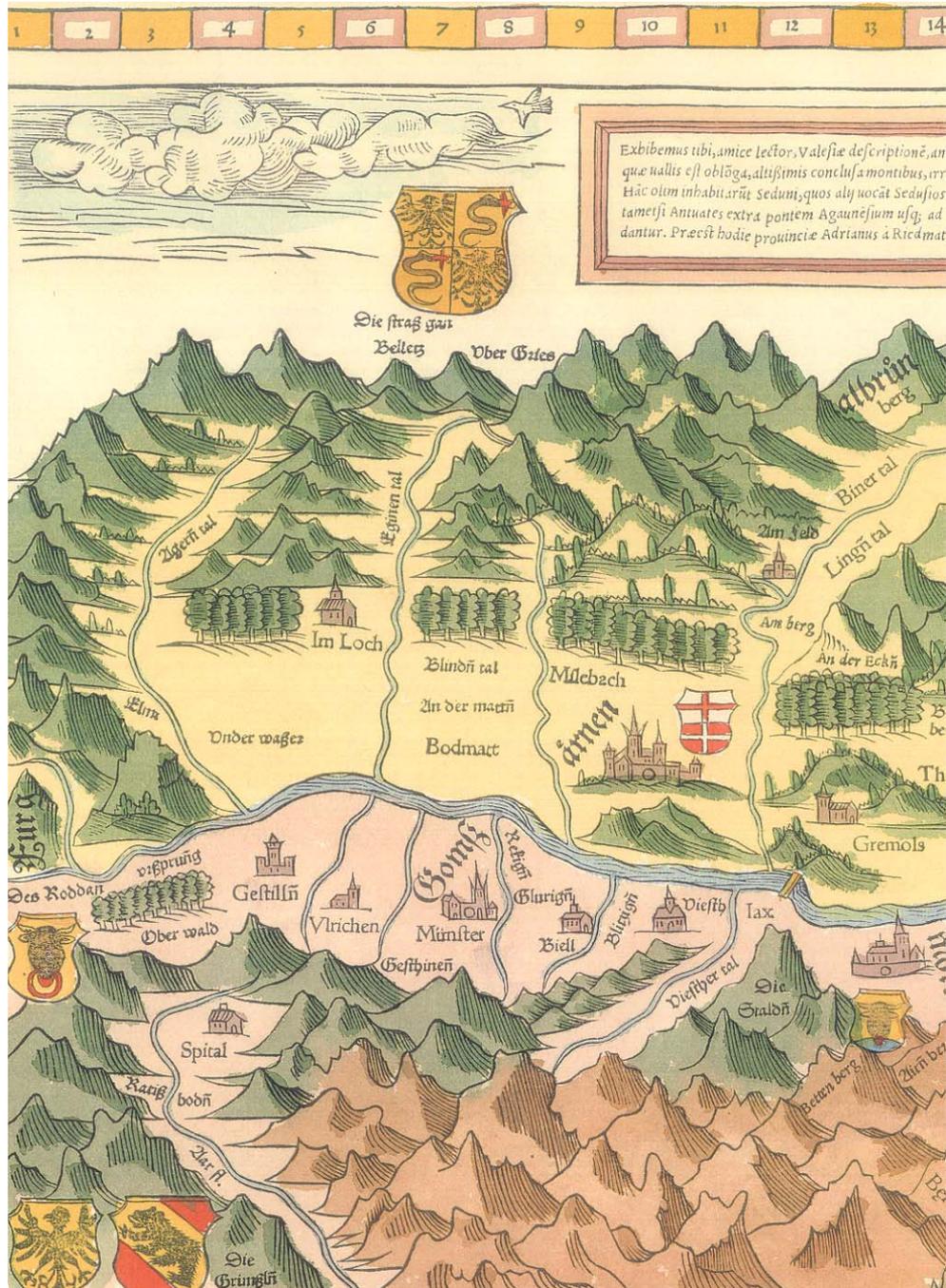
Zum zweiten unterscheidet sich der Grimsel-Gries-Übergang von den andern grossen Alpentransitrouden dadurch, dass dieser Übergang nicht als Universalpassroute angesehen werden kann, die für den Personenverkehr und für den Transport von Waren aller Art in Gebrauch war. Der Übergang hat in den spätmittelalterlichen 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 Vollfettthartkäse verknüpft, der auf den Alpen des östlichen Oberlandes und der Innerschweiz produziert wurde (vgl. REICHEN 1989).

Die Grimselroute in historischen Karten

Auf der Karte von Konrad TÜRST (1495/97) ist am Oberlauf der «Ar» (Aare) neben dem Passnamen Grimsel auch «guten thann» angeben. Im Wallis werden am «Rhotten» die Dörfer «wald» (Oberwald), «geschingen» (Geschinen) und Münster dargestellt (vgl. WÄBER 1905: 250). Detaillierter sind die Informationen zum Verkehrsnetz im Oberwallis in der 1545 von MÜNSTER publizierten Walliserkarte, die nach den Aufnahmen des Wallisers Johann Schallbeter entstanden ist (Standort: BCV KE 1003; ferner mit Kommentar GATTLEN 1992: älteste Walliserkarte). In ihr sind keine Wege und oberhalb von Gremgiols auch keine Brücken dargestellt; sie enthält jedoch im Goms die Namen der Pässe Grimsel, Gries («Über Gries»), Nufenen («Die strass gan Belletz» = Bellinzona), die Furka («Furg»), den Albrun («albrun berg») sowie die wichtigsten Siedlungen. Die Strecke über die Grimsel (VS 4) lässt sich durch die Eckpunkte «Spital» (= Grimselspittel) und «Gestilln» (= Obergesteln) erfassen.

Ausschnitt Goms aus der Walliskarte von SEBASTIAN MÜNSTER
und JOHANNES SCHALBETTER 1545.

Abb. 1

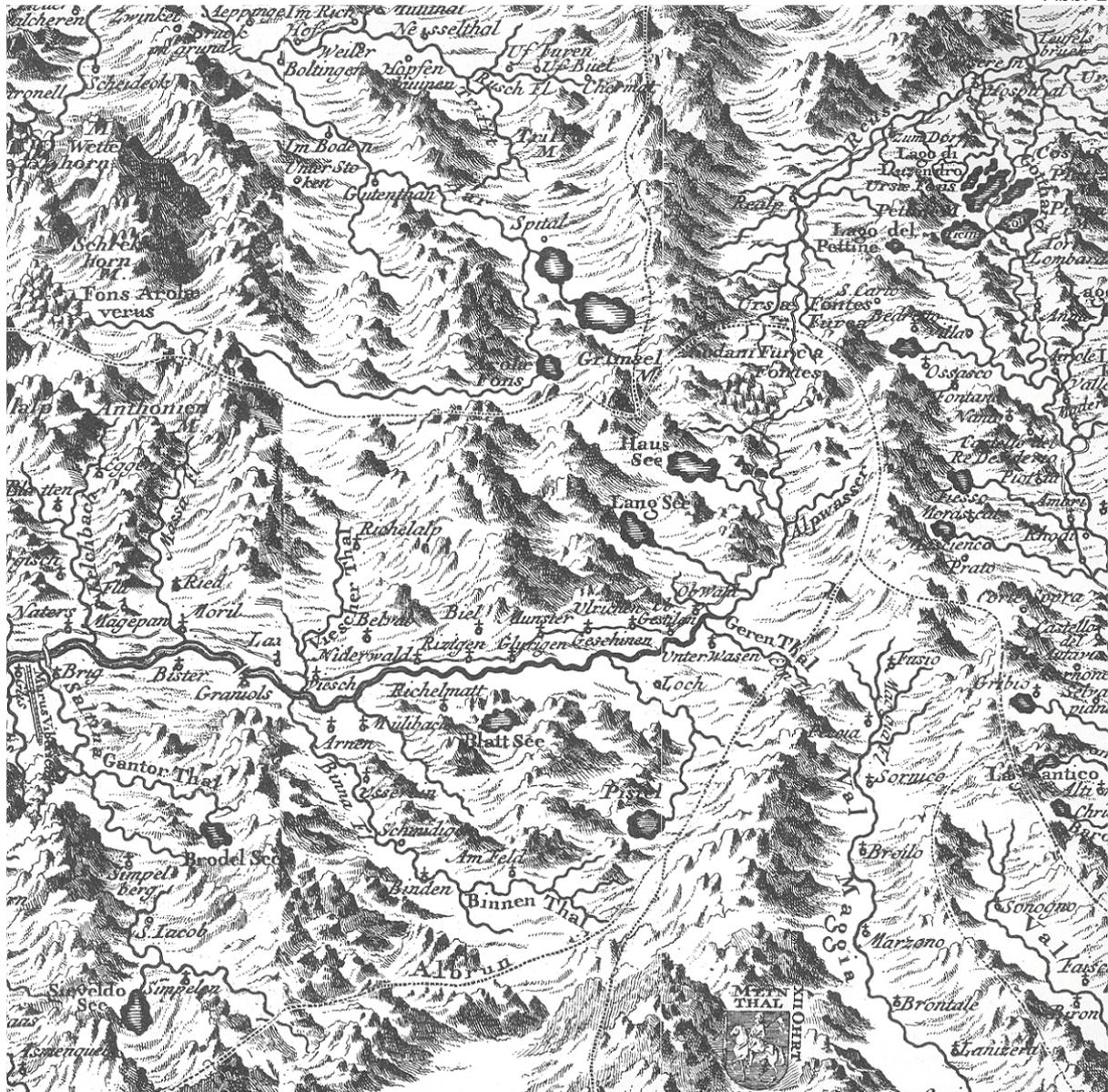


Die späteren Karten bringen für das Goms erst zu Beginn des 18. Jahrhunderts präzisere Informationen bezüglich des Wegnetzes. Durchlaufend eingezeichnete Strassen erscheinen auf schweizerischen Karten erstmals in der Karte von JAILLOT: Les Suisses, leurs Alliés et leurs Sujets, 1701–1703. Nach BLUMER (1957: 73) ist die Karte «ohne Zweifel eine der besten und übersichtlichsten grossen alten Schweizer Karten». Die nähere Prüfung im Oberwallis zeigt, dass die eingetragene Strasse von

Sitten bis Naters durchgehend auf der rechten Seite der Rhone verläuft (!) und danach auf dem linken Ufer bis Fiesch führt, um dann bei einer als «Goms» bezeichneten Siedlung oberhalb von Ulrichen auf das linker Rhoneufer zu wechseln. Dieser Ort müsste wohl Obergesteln sein, das Dorf «Gestelen» ist auf der Karte von Jaillot jedoch westlich von Ulrichen eingetragen und würde dem heutigen Geschinen entsprechen. Die Furka ist ohne Strasse als «Furck M. Mont de la Fourche» bezeichnet und die Gommerstrasse führt östlich (!) der «Premiere Source du Rosne» direkt über die Grimsel nach Norden. Grimselpass, Huseck und Spital sind auf der Karte genannt, was auf Ortskenntnisse hinweist; aber die Topographie des Gebietes Grimsel-Furka ist nicht richtig erfasst. Daraus ergibt sich, dass die Karte von JAILLOT, in andern Bereichen der Schweiz zuverlässig, für die Strassenforschung im Oberwallis nur mit Vorbehalt verwendet werden kann.

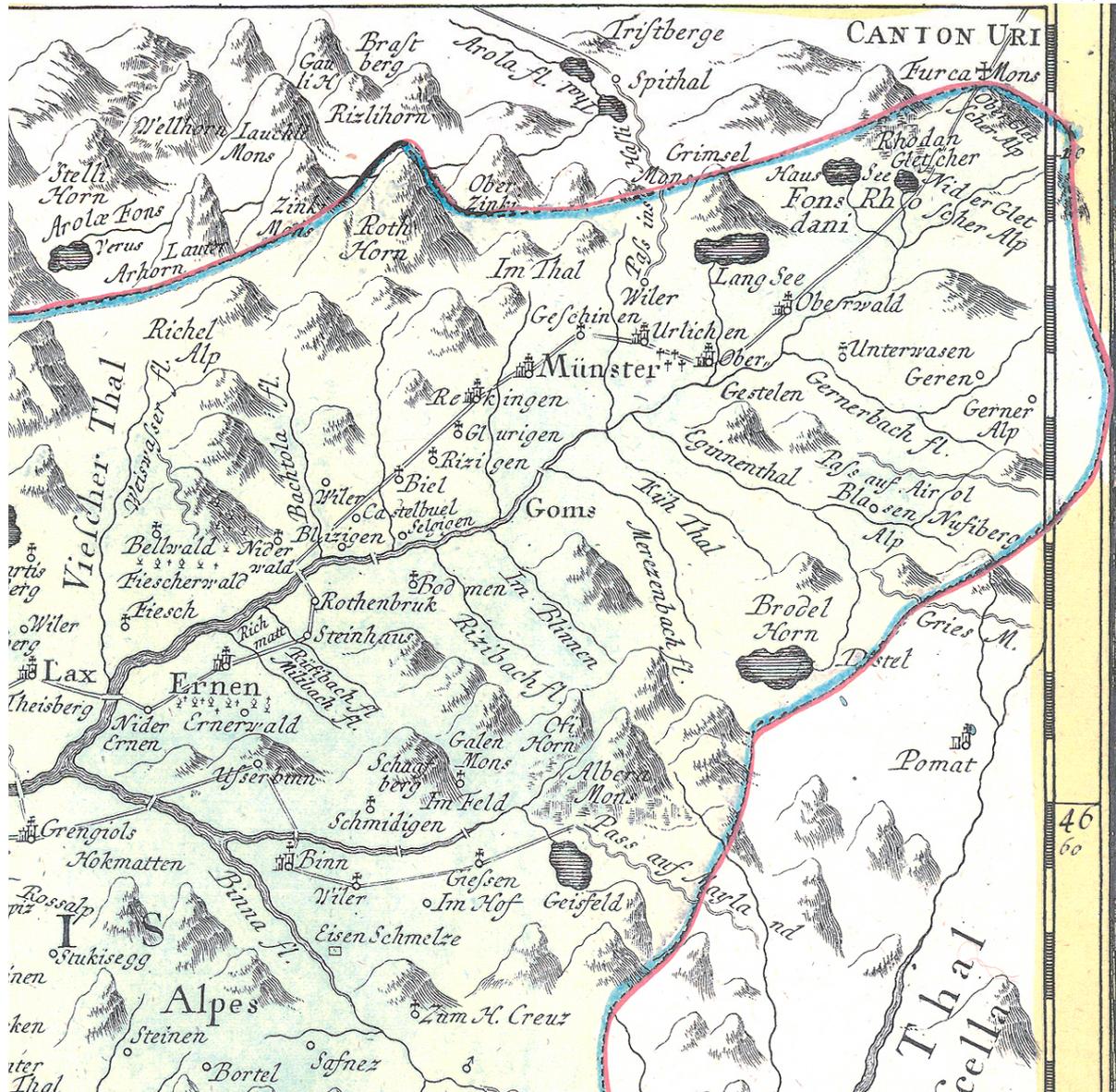
Auf der um 1720 erschienenen Karte von SCHEUCHZER ist der Verlauf der Landstrasse von Naters an rhoneaufwärts durchgehend rechts des Flusses und damit nach den zeitgenössischen Quellen (vgl. VS 2) korrekt bis in den Talkessel von Gletsch eingetragen. Die Dörfer sind mit Ausnahme von Ulrichen dargestellt. Die Grimselroute fehlt, der Pass «Grimsel» ist jedoch genannt. Der Saumweg über die «Furca» und die Quelle der Rhone («Rodani Fontes») sind eingetragen.

Ausschnitt Brig - Furka aus JOHANN JAKOB SCHEUCHZER, um 1720: Nouvelle Carte de la Suisse. Divisée en ses treize Cantons .., o. J., um 1720.
Abb. 2



Auf der von GABRIEL WALSER 1768 herausgegebenen Karte verläuft die Landstrasse von Niederwald an rechts der Rhone über Obergesteln Richtung Furka. Die Grimsel («Grimsel Mons») ist mit dem Zusatz «Pass ins Hasli» versehen und als Schlingelinie eingetragen. Nach der Kartenlegende sind mit dieser Signatur «Via per Alpes – Wege und Strassen über Hohe Gebirge und Alpen» dargestellt. Der Saumweg beginnt in «Wiler» oberhalb Ulrichen und nicht in Obergesteln. Hier ist die Karte von WALSER ungenau.

Ausschnitt Brig – Furka aus GABRIEL WALSER: Vallesia superior ac inferior, 1768.
Abb. 3



Im Atlas Suisse ist in der von WEISS im Jahr 1800 herausgegebenen Karte «Le Mont Gotthard et Partie des Grisons» den Verlauf des Saumweges über die Grimsel richtig dargestellt. Sie zeigt erstmals die drei Abstiege von der Passhöhe ins Goms: (1) den Saumweg Grimsel - Gries (VS 4.1); (2) den direkten Abstieg nach Oberwald (VS 4.2) und (3) den Aufstieg von Gletsch durch die «Meyen Wand» (VS 4.3). Die Ortsangaben von WEISS stimmen nicht genau: Das Dorf Obergesteln wird mit Geschenen bezeichnet und Obergesteln ist Richtung Oberwald verschoben. Unverständlich ist das Fehlen der Signatur für die Landstrasse zwischen Geschenen (eigentlich Obergesteln) und Oberwald. Alle Wege werden in der Legende als «Chemin ordinaire» bezeichnet; die höhere Wegkategorie «Grande Route» ist im ganzen Kartenblatt nirgends verwendet.

Ausschnitt Goms aus J. H. WEISS, 1800: *Le Mont Gotthard et
Partie des Grisons* (AS Blatt No. 11 / 1800).
Abb. 4



Das Original-Messtischblatt (OMB TK Nr. 413, 1851, 1:50 000) zur Vorbereitung der späteren Topographischen Karte 1:100 000 (TK oder Dufourkarte) zeigt erstmals den genauen Verlauf der von WEISS 1800 dargestellten Saum- und Reitwege über die Grimsel (siehe oben). Die Erstausgabe der Topographische Karte Brieg-Airolo (TK Bl. XVIII) von 1854 enthält als Folge der Generalisierung den Aufstieg von Oberwald nach der Twäregg nicht. Dagegen ist dieser Weg erneut in der Revisionsaufnahme für den Topographischen Atlas (OMB TA Nr. 414, 1879/80) enthalten. Kleine Veränderungen im Routenverlauf werden im Kapitel über den Saumweg (VS 4.1) erörtert. In der Erstausgabe des TA 490 Obergesteln von 1881 entspricht der Verlauf des Saumweges der Revisionsaufnahme von 1879/80.

Zusammenfassend können daher für VS 4 folgende Linienführungen beschrieben werden:

- Der Saumweg Obergesteln (1355m) - Grimselpass (2164 m) (VS 4.1).
- Der Saumweg Oberwald - Grimsel (VS 4.2), der letztmals im TA Obergesteln 1881 in seiner ganzen Länge dargestellt ist und heute oberhalb der Waldgrenze bis zum ehemaligen Anschluss an den Saumweg im Bereich Twäregg im Gelände nicht mehr nachgewiesen werden kann.
- Der Saumweg Gletsch (1757 m) - Grimsel (2164 m) (VS 4.3). Er trifft sich mit dem Saumweg von Obergesteln her auf der Berner Seite des Passes auf der Höhe von 2120 m beim sogenannten «Hallenbarterstein».
- Die Fahrstrasse Gletsch - Grimsel (VS 4.34)

Streckenorte

Ausgangspunkt der Strecke ist das Dorf Obergesteln. Es befindet sich an der Kreuzungsstelle des Landstrasse durch das Goms und der Pässe Grimsel und Gries. Auf dem heutigen Kirchhügel soll 1133 eine Burg bzw. ein Kastell zum Schutz des Handelsweges gestanden haben (KREUZER 1995: 315). Der Name Obergesteln dürfte im 7. Jahrhundert durch deutschsprachige Siedler «castellum» übernommen worden sein. Im Dorf befand sich eine Suste und bei der «Zollstut» oberhalb der Kirche die Zahlstelle (RUPPEN 1976: 194–196). Nach einer Bestimmung von 1472 mussten die Säumer von Formazza, Hasli und Ursern, die die Suste benutzten, für jedes Pferd und jede Nacht ein «Spengli» bezahlen (CARLEN 1997: 95). 1309 wurde die Martinskirche erstmals erwähnt; sie verbrannte 1419 beim Einfall der Berner. 1493 bestätigte der Bischof die Loslösung von der Mutterkirche in Münster. Der westliche Dorfteil wurde 1720 zum grossen Teil durch eine Lawine zerstört. Noch verheerender war der Dorfbrand von 1868, der das ganze Dorf zerstörte. Der Wiederaufbau erfolgte aus Stein und nach einem rechtwinkligen Strassennetz. Dadurch wurde auch das dorfinterne Wegnetz völlig umgestaltet und die Kreuzung der Saumwege Grimsel/Gries mit der Gommer-Landstrasse an den östlichen Dorfrand verlegt (FLÜCKIGER 2000: 256–259; vgl. ANTHENIEN et al. 1987: 12–15).

Der nächste Etappenort war das Grimselospiz auf der Nordseite der Grimsel. Es wurde 1397 erstmals erwähnt, erhielt gelegentlich den Beinamen Sankt Niklaus und scheint von Anfang an im Besitz der Landschaft Hasli gewesen zu sein. 1557 wurden die Gebäude erweitert (vgl. Edition der Hasler Rechtsquellen: SSR OBERHASLE 1984; ferner WILLI 1885 und KURZ, LERCH 1979).

Nördlich der Grimsel waren Guttannen und Meiringen weitere Etappenorte (Vgl. BE 17).

Geschichte der Verbindung

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; Einzelheiten siehe IVS Dokumentation Kanton Bern, Strecke BE 17). Ein beweiskräftiger Beleg für die tatsächliche Benutzung der Grimselroute ist allerdings damit noch nicht gewonnen. Etwas besser sind hingegen die römischen Belege für einen Verkehr im Haslital in Form der Münzfunde auf dem Kirchen (AHI 1982 bzw. 1992: Nr. 346.001) und vermutlich römischer Hausfundamente des Gasthofs «Tännler» in Wyler-Schattsyde, die als «mutatio» und damit als römische Pferdewechselstation gedeutet werden könnten. Im weiteren Zusammenhang ist auf den römischen Gutshof oder Etappenort in Alpnach nördlich des Brünigs hinzuweisen (Einzelnachweise in IVS Dokumentation Kanton Bern, Strecke BE 17). In der südlichen Fortsetzung Richtung Griespass liegen mit Ausnahme einer spätantiken Münze vom Nufenenpass (Wiblé in VALLIS POENINA 1998: 78) keine römischen Funde vor. Damit ergeben sich bloss wenige Hinweise auf eine Verbindung von Italien her über die Pässe Gries/Nufenen - Grimsel - Brünig. Es bestanden aber auf der ganzen Strecke unter günstigen Witterungsbedingungen keine unüberwindbaren Teilstrecken. In Anbetracht der wenigen bekannten Fundstellen stellt sich die Frage, ob die Benutzung der Grimsel (prinzipiell auch der andern Pässe) wirklich unbedeutend war oder ob man die Funde nicht beachtet hat. Nach Daniel Gutscher vom Archäologischen Dienst des Kantons Bern liegen im Kanton Bern von über 3000 heute bekannten archäologischen Fundstellen nur deren 30 oberhalb von 1500 m ü. M. Dieser Sachverhalt «kann kaum anders denn als Spiegel einer Forschungslücke interpretiert werden» (GUTSCHER 2000: 34). Diese Beobachtung unterstützt die Aussagen von Felix Stähelins «Karte der Schweiz in römischer Zeit» sowie des «Atlas der Schweiz», der die Grimsel als einen der römischen Alpenübergänge bezeichnen (STÄHELIN 1948: Beilage; ATLAS DER SCHWEIZ 1977: Blatt 20: Geschichte II, Altertum bis Neuzeit).

Die Grimsel wird erstmals 1351 im Bundesbrief zwischen Zürich und den vier Waldstätten genannt (1. Mai 1351; s. OECHSLI 1918: 98). Geschichtlich konkret fassbar wird die Verkehrsgeschichte über die Grimsel 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 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. Dass die Grimsel damals im eidgenössischen Blickfeld lag, lässt sich auch aus dem 1351 zwischen Zürich und den Waldstätten abgeschlossenen Bund ableiten, der die Umschreibung des gegenseitigen Hilfskreises mit

der Quelle der Aare an der Grimsel beginnen lässt (nach OECHSLI 1918: 98).

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. Diese Handänderung könnte darauf hinweisen, dass in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts das bis dahin unter den Attinghausen funktionierende transalpine Verkehrsnetz aus dem Besitz der Adelsfamilien in die Hand der Talschaften, Rotten und Porten überging, entsprechend dem allgemeinen Aufstieg des Rodwesens (SCHIEDT 2000: 175–178).

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. Auch die Bestrebungen, die 1397 zum Vertrag über den Passverkehr auf der Gries-Grimsel-Route führten, können als Antwort auf die Behinderungen im innerschweizerischen Raum verstanden werden.

Dieser Vertrag von 1397 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 verpflichteten, je ihren Teil der Verkehrsinfrastruktur zu errichten und zu erhalten. Im Zweckartikel des Vertrages kommt in aller Klarheit der gemeinsame Wille der Beteiligten zum Ausdruck, eine neue transalpine Verbindung zu schaffen: Man beabsichtige, «die strasse der koflütten von Lamparten und ander, wa si har koment mit ir kofmanschatz, ze legen dür ünser gebiet und dür unsru lender aller der vorgeannten; mit der bescheidenheit, das wir, die von Berne, sullen besorgen, das der weg und die strasse gemacht werde uf ünser gebiet untz an den spital von Grymslun, und aber wir, die gemeind der kilcheri von Münster, von dem spital har uber uff aller ünser gebiet untz an die march dero von Bomat, und aber wir die von Bomat und von Osschiltal, als ver ünser gebiet gat» (SSR BERN III 1945: 329-331, Nr. 111, Art. 1). Unterzeichner im Namen des Wallis, bzw. der zuständigen Kirchgemeinde Münster waren «.. Jenns Walthers von Gestillun in Walles, Jenni Züri von Gestillun, Hilprant Bero von Ulrichen, Peter Verelen von Geschinun, Symon Junman, meyier von Döys uff, Jenni Zussen, Jost Im obren Dorf von Münster, Marti Borter, Gyllo Boltz, Peter Blatter, Jenni Nyclas von Rekingen, Jaco Heymen, Anthonio Kerer von Gluringen, Jenns Willen von Ricingen, Jenni am Heingart von Selgingen, Francis Heymen von Büle...». Die Kirchgemeinde Münster verwendete zur Bestätigung ihres Willens «der gemeind ingesigel von Doys uf von unser bet (unsere Bitte) wegen, der kilchheri von Ernon unschedlich ». In diesem

Vermerk kommt wohl eine Abgrenzung der Verantwortung und der Einnahmen innerhalb des Zenden Goms zwischen den Kirchgemeinden Münster und Ernen zum Ausdruck. Die Urkunde wurde am 12. August 1397 in Münster unterzeichnet und am folgenden 31. August vom Bischof in Sitten bestätigt.

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 anderen 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.

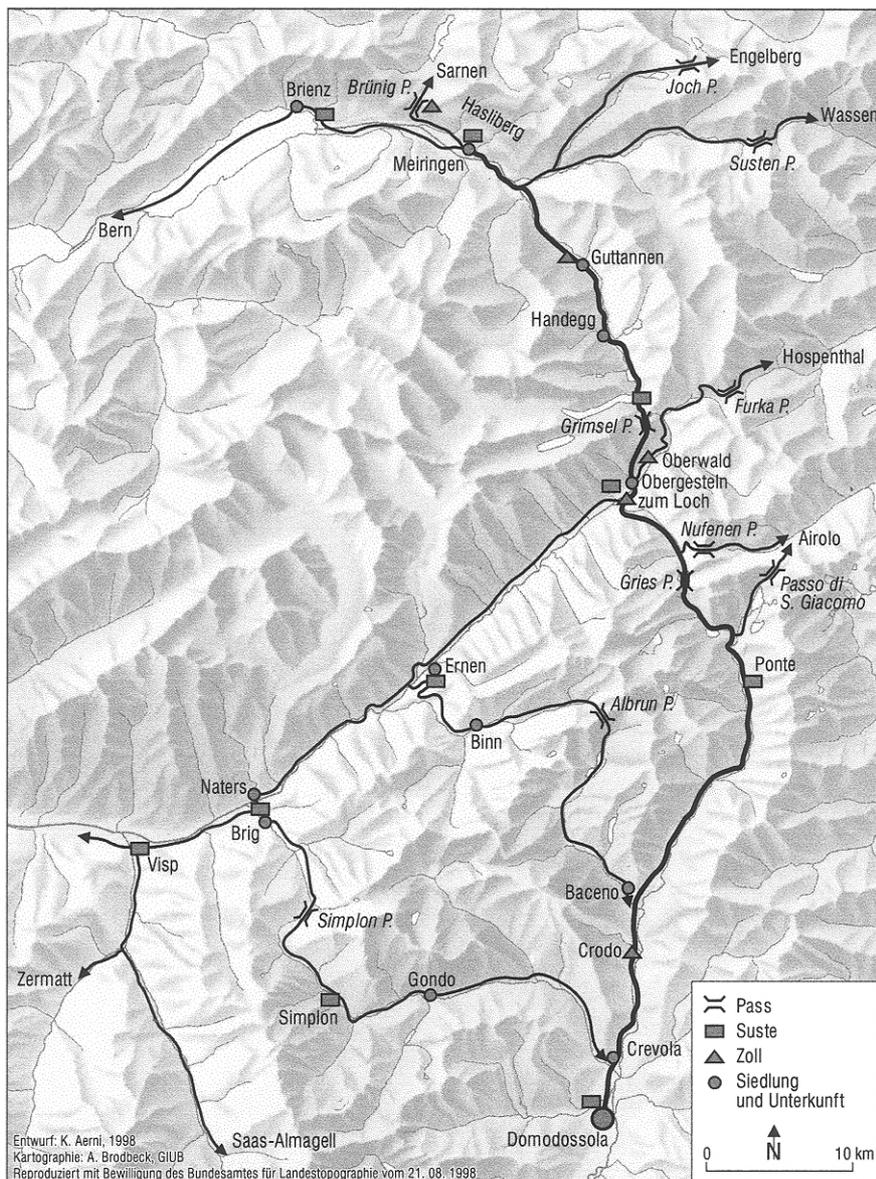
Die Wirkungen der Vereinbarung von 1397 sind aber mit Sicherheit weit unter den Erwartungen geblieben. Entgegen der Verpflichtung, die Vertragsparteien dürften keine Kriegszüge über die Handelsstrasse unternehmen, war genau dies das Problem, das den Aufschwung der Grimselroute im 15. Jahrhundert zunichte machte, indem die politischen Konflikte im Wallis und die Expansionsbewegungen der innerschweizerischen Orte ins Eschental den Warenverkehr immer wieder zum Erliegen brachten. 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 St. Bernhard und die savoyischen Pässe im Westen entsprachen den Bedürfnissen des europäischen Handelsverkehrs besser, und der Warenverkehr in Ost-West-Richtung durch das Mittelland war expansiver und allein schon umfangmässig vermutlich weit bedeutender als das transalpine Verkehrsvolumen.

Dennoch ist für das ausgehende Mittelalter und die frühe Neuzeit für die Grimsel ein beachtlicher Handelsverkehr von regionalem Ausmass festzuhalten, der sich aus verschiedenen Zollbriefen erschliessen lässt. So liess sich noch 1529 die Kirchgemeinde Münster von Bischof Adrian I von Riedmatten (1529–1548) die Zollrechte über die Pässe Grimsel, Furka, Nufenen und Gries als Entschädigung für den Unterhalt der Saumwege bestätigen (AM-HERD 1879: 136; CARLEN LOUIS 1955: 5f. und 1967: 106). Das erste Dokument ist der «Zoll Brief der Strass und Pass über das gebürg Grimbslen» (PfA Münster E 5). Der neue Zolltarif wurde beschlossen «nach ankherdter und erlüdtnr muöe, Fliss und arbeidt, in erbesserung der Strass und Pass über den Bärg Grimsslen zu welcheser Erhaltung und Ufnung wir demnach auff künftige nothwendige Zidt, mencklichem zu nutz und gudten geneidgt sin werden». Zudem werden die beiden Zöllner «Weybel Peter Jost und der jung Hanss an der Blatten vonn Gestelen» mit dem Zolleinzug betraut. Das zweite Dokument ist der «Zolbrieff des Pass durch die Äginen» (PfA Münster E 6) und nennt den Zöllner «Gyllig Naters vom Loch». In beiden Dokumenten ist der Zolltarif identisch und es wird auf die Säumer der bisherigen Einzugsgebiete hingewiesen (Bern, Italien, Aosta, Leventina [Tessin], Uri, Unterwalden und auf den Grimselpittler; vgl. KÜCHLER 2003). Der Furkapass ist nicht genannt; ebenso fehlen Angaben über die Standorte von Susten und Zollstellen.

1656 erneuerte Bischof Adrian IV von Riedmatten (1613–1672) die bereits 1529 durch Bischof Adrian I von Riedmatten der Kirchgemeinde Münster bewilligten Zollrechte über Grimsel, Furka, Nufenen und Gries (AM-HERD 1879: 136f.; CARLEN LOUIS 1955: 5f.).

Für das 18. Jahrhundert erlauben die Jahrrechnungen der Kirchgemeinde Münster (PfA Münster G 42) die Zusammenstellung der am Ende des 18. Jahrhunderts benutzten Verbindungen und der damals bestehenden Infrastruktur (AERNI 1998: 5).

Die Saumwege im Goms vor 1798. Aus: AERNI 1998, S. 5. Abb. 5

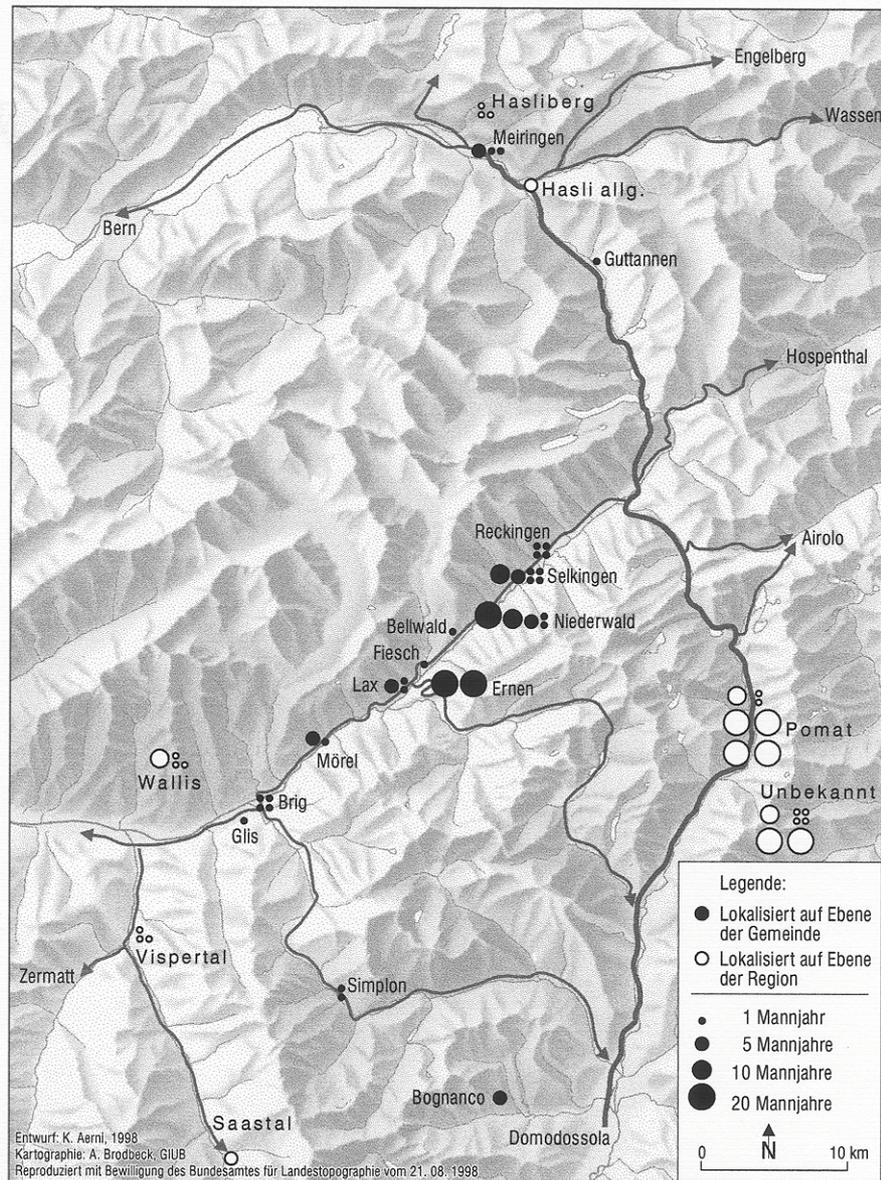


Die Verantwortung für den Bau und den Unterhalt der Saumweges Obergesteln – Grimselpass - Grimselspittel lag gemäss dem Vertrag von 1397 bei der Kirchgemeinde Münster. Es ist nicht überliefert, wann die Unterhaltungspflicht zwischen dem Spittel und der Passhöhe von Bern übernommen worden ist. Die Kirchgemeinde

Münster konzentrierte die Verantwortung für den Strassenunterhalt bei einem Mitglied des Zendenrates (z. B. einem Zenden-Richter), der über sein Ressort jährlich eine Abrechnung vorlegen musste. Als Beispiel folgt die Gliederung der Jahrrechnung für 1796 (PfA Münster G 42.31). Sie unterscheidet: 1. Zolleinnahmen und Ausgaben für den Strassenunterhalt des Zöllners für die Furka (in Oberwald). 2. Zolleinnahmen des Zöllners für die drei Pässe Grimsel, Gries und Nufenen (in Obergesteln). 3. Ausgaben des Strassenkommissärs für die drei Pässe (und weitere Auslagen des Rechnungsführers). Es wird damit ersichtlich, dass die Aufwendungen für den Strassenunterhalt am Grimselpass nicht von jenen am Griespass/Nufenenpass getrennt werden können. Die Ergebnisse aus der Analyse der Jahrrechnungen werden daher im Text zum Griespass dargestellt (s. VS 5; vgl. AERNI 1998).

Von Nord nach Süd wurden in erster Linie Vieh (Schlachtvieh, in kleinerem Umfang auch Pferde) und Käse (Vollfettthartkäse aus den Produktionsgebieten des östlichen Berner Oberlands und der westlichen Innerschweiz, s. REICHEN 1989; AERNI 1991: Siedlung und Verkehr: 32), 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 wurden 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: KURZ, LERCH 1979; WILLI 1885; AERNI 1998, KÜCHLER 2003). Für das 18. Jahrhundert kann die regionale Herkunft der Säumer anhand der überlieferten 31 Jahrrechnungen der Kirchgemeinde Münster proportional bestimmt werden. In den Dokumenten wurden die Passagen eines Säumers jährlich verrechnet, ohne dass die Anzahl Passagen ersichtlich ist. Ein individueller Einnahmeposten in den Rechnungen repräsentiert die Geldsumme, die ein Säumer für alle seine Transporte im Laufe eines Jahres zu entrichten hatte. Insgesamt können in der Zeit zwischen 1744 und 1796 insgesamt 312 Einnahmeposten oder «Mannsjahre» der erfassten Säumer bestimmt werden. Aufgrund der Herkunftsangaben verteilen sich die Mannjahre zu etwa 45 % auf das Goms, zu 30 % auf das Pomat und zu 5 % auf das Oberhasli. Die restlichen 20 % Mannjahre sind nicht lokalisierbar.

Mannjahre der Säumer im Zeitraum 1743–1797 nach Wohnorten im Einzugsgebiet von Furka – Grimsel – Gries - Nufenen. Aus: AERNI 1998: 10. Abb. 6



Die Bedeutung der Grimsel für militärische Operationen vom Wallis Richtung Bern und in umgekehrter Richtung hat 1828/29 Oberst L. Wurstemberger (1768–1862) untersucht und detailliert beschrieben (TSCHABOLD, STÜSSI 1990: 67–74).

Im 19. Jahrhundert hielt der Warenverkehr vorläufig an (vgl. UTZ 1996: 54). Nach wie vor fanden sich vierzehntägig grössere Säumerkolonnen aus dem Pomat im Landhaus Meiringen ein (vgl. die detailreiche Schilderung des Saumverkehrs in: HOPF, WÜRGLE 1960: 24) und setzten hier eine «ziemliche Quantität» Wein für den Konsum im östlichen Oberland ab (KASTHOFER 1822: 51). In der «Anleitung auf die nützlichste und genussvollste Art die Schweiz zu bereisen» berichtet J. G. Ebel, dass wöchentlich

«gegen 300 Packpferde» die Grimsel passieren (EBEL III 1810: 165). Fr. Meisner, Professor der Naturgeschichte in Bern, schätzte 1822 die Menge der Saumpferde auf 200 pro Woche (MEISNER III/1823: 204). 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. Im Wallis wurde zwischen 1852 und 1863, dem Baubeginn an der Furkastrasse, nur 1862 der Gemeinde Obergesteln ein Betrag von 750.- Franken für «Bau- und Reparationskosten» an der Grimselstrasse ausbezahlt (GA Ernen E 13). Wenn dieser Betrag für Reparaturen auf der Wegstrecke zwischen Obergesteln und dem Grimselpass verwendet worden ist, so war dies vermutlich für lange Jahre der letzte Ausbau dieses Teilstückes.

Nach dem Bau der Furkastrasse verliessen die Touristen nach und nach den Saumweg vom Grimselpass nach Obergesteln und benutzten zunehmend den direkten Abstieg durch die Meiewang nach Gletsch zum Anschluss an die Strasse und die Postkutschen. Die bernische Regierung schrieb daher am 4.9.1872 im Auftrag der Baudirektion dem Regierungsstatthalter Oberhasli, dass es sich aufdränge, die «Wegstrecke von der Hauseck auf der Grimsel bis zur Kantonsgrenze in der Richtung gegen den Maienwang bis Anfangs Juni 1873 herzustellen, damit dieselbe bis zum Beginn der nächsten Fremdensaison in gehörigem Stand sich befinde und abgenommen werden könne.»

Der Saumverkehr über die Grimsel kam mit der Eröffnung der Gotthardbahn nach 1882 zum Erliegen. Nach wie vor hielt aber ein reger, weitgehend touristisch motivierter Personenverkehr an. Der Bau der Fahrstrasse von Meiringen nach Gletsch (VS 4.3), die im Herbst 1894 eröffnet wurde, 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 befahrbaren 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. Die militärgeographische Bedeutung der Grimselverbindungen (Saumweg und Strasse) wurden letztmals 1910 umschrieben (s. KELLER 1996: 52–54).

Die Grimsel ist Bestandteil einer natürlich ausgebildeten transalpinen Eintiefung zwischen der Alpennordseite und der Alpensüdseite. Der gesamte Querschnitt durch die Alpen weist im Bereich zwischen dem Vierwaldstättersee und dem Langensee heute vier unterschiedliche und erdgeschichtlich junge Flusssysteme auf: Sarner-Aa, Aare, Ägine und Tosa. Die vier Flüsse lassen sich zu einer alpenquerenden Rinne über die Pässe Brünig, Grimsel und Gries verbinden, die grob dem Verlauf einer «Ur-Aare» entspricht, die vor etwa 15 Mio. Jahren (mittleres Miozän) vor der eigentlichen Alpenfaltung existiert hat (HANTKE 1991: 245). Die verschiedenen Eiszeiten haben seit etwa 1.5 Mio Jahren die Alpen erneut überformt. Von den Quellgebieten der Flüsse aus wuchsen die Gletscher in die Täler und formten die V-förmigen Talquerschnitte (Kerbtäler) der Flüsse in unterschiedlichem Ausmasse um zu U-förmigen Querschnitten oder Trogtälern, die für den späteren Verkehr wesentlich günstiger waren als tief eingeschnittene Schluchten. Im Bereich der Grimsel reichte die Gletscheroberfläche bis auf eine Höhe von rund 2400 m und das Eis strömte über den Pass. Dieser wurde dadurch im Querprofil ausgeweitet und bildet damit heute einen sogenannten Transfluenz-Sattel. Die Felsoberfläche wurde durch die Eismassen entsprechend der unterschiedlichen Härte des Gesteins in Rundbuckel (Härtlinge) und Mulden gegliedert, die sich später mit Wasser füllten oder versumpften. Die Passlandschaft der Grimsel ist mit dem Totensee und den vielen kleinen Seelein zwischen den Rundbuckeln eine der schönsten alpinen Passlandschaften (zur Glazialmorphologie allgemein siehe HANTKE 1991: 42; zur alpinen Morphologie im oberen Goms siehe GUTERSOHN 1971: 17–19).

Für den Verkehr Süd-Nord lässt sich der Grimselpass in zwei Passsysteme einordnen. Erstens in die direkte Verbindung über den Griespass nach Italien. Zweitens ist die Grimsel mit den Fortsetzungen über die Furka oder den Nufenen seitlich mit der benachbarten Alpentransversale über den Gotthard verbunden.

— Ende des Bescriebs —