

Wo Geschichte auf Gegenwart trifft

«Frutigländer», 5. Juni 2007/Luzia Kunz

Anlässlich der Eröffnung der Neat Lötschberg veranstaltet die Kulturgutstiftung Frutigland vom 8. bis 23. Juni 2007 im Foyer der Sporthalle Widi in Frutigen eine Ausstellung rund um die Themen Wege, Bahnen, Brücken und Träumereien. Anhand von Bildern, Antiquitäten, Filmen und Vorträgen werden in verschiedenen Kapiteln die Geschichte ausgiebig dargestellt, die Gegenwart analysiert und kurz in die Zukunft geblickt.

Jeder noch so lange Weg beginnt mit einem Schritt, und bis zur Eröffnung der Neat bedurfte es unendlich vieler Schritte – in die richtige Richtung. An der Ausstellung in den nächsten Wochen können die Anfänge der Transport- und Reise routen näher betrachtet werden; Visionen vergangener Zeiten werden geweckt, Gegenstände und Überlieferungen von damals ausgestellt.

Die Region im Kleinformat

Das flächenmässig grösste Relief der Schweiz zeigt auf über 25 Quadratmeter die Jungfraugruppe, das Finsteraarhorn, den Thuner- und Brienersee, das Wetterhorn und viele andere Gipfel der Berner Alpen. Seine imposante Grösse ist gleichzeitig auch sein grösstes Problem – konnte doch ein solch wuchtiges Kunstwerk nirgends als Ganzes gelagert werden. Einzelteile fanden daher im Heimatmuseum Grindelwald, im Naturschutzzentrum Riederfurka und in der Schule Gsteigwiler Platz.

Der weitaus grösste Abschnitt (3,5 x 4,8 m) lagerte über Jahre im Estrich der Sekundarschule Reichenbach. Dort wurde das Teilrelief mit den Eckpunkten Thun, Harder, Bietschhorn und Plaine Morte im April vom renommierten Reliefbauer Toni Mair gereinigt und restauriert, damit es an der Ausstellung im neuen «alten» Glanz erscheinen kann. Wer das Berner Oberland einmal in Kleinformat bestaunen möchte, dem bietet sich in einigen Tagen diese Möglichkeit.

Lötschen und Gemmi

«Berge trennen, Berge verbinden aber auch», erzählt Prof. Dr. Klaus Aerni. Schon in seiner damaligen Habilitationsschrift beschäftigte sich der Geographie- Professor mit den Besonderheiten der Gemmi und der Lötschen. Am 13. Juni um 20.15 Uhr wird er im Hotel Terminus über die Gemeinsamkeiten, aber auch Eigenheiten der beiden Pässe berichten. Bereits in der späten Jungsteinzeit und zur Römerzeit wurde laut Funden der Lötschenpass als Übergang benutzt, doch erst 1696 ein gepflasterter Weg gebaut, der aber auf der Walliser Seite nicht weitergeführt wurde.

Wegen den gefährlichen Gletscherspalten im Sommer diente der Pass vor allem im Winter als Handelsweg, der «Sommerverkehr » wurde auf die Gemmi verlagert. Die alte Gemmi wurde bis ins 17. und 18. Jahrhundert für den Viehtrieb genutzt, da dieser Weg leicht begehbar war. 400 Meter tiefer konnte die neue Gemmi erst durch Kunstbauten passierbar gemacht werden. Um 1800 entdeckte der aufkommende Tourismus die reizvolle Passlandschaft, und auch heute sind Lötschen und Gemmi wunderschöne Übergänge für Bergwanderer.

80 Brücken führen durchs Tal

Noch im 15. Jahrhundert kämpften die Adelbodner um einen Ausweg aus den misslichen Wegverhältnissen. Der Säumerpfad führte planlos hinauf, die Verbindungen zwischen den einzelnen Häusern waren alt, der Fusspfad im letzten Abschnitt gegen Adelboden gefährlich. Erst 1845 erfolgte durch den Staat die Klassierung in eine Strasse dritter Klasse, und zwischen 1852 und 1876 folgten diverse Projekte für deren Ausbau. Nach etlichen Anträgen und Ablehnungen, Vorprojekten und Reduktionen der Dimension begannen die Bauarbeiten um 1876. Mit der Vollendung der Stegbrücke wurde die neue Adelbodenstrasse schliesslich im 1884 fertig gestellt. Bereits zwölf Jahre später mussten die hölzernen Pfeiler jedoch durch Eisenkonstruktionen ersetzt werden, da die Dauerhaftigkeit fehlte.

Einige weitere Brücken verdienen Aufmerksamkeit: Der hohe Steg, eine Brücke, über deren dritte Variante heute der Verkehr rollt. Die sogenannte Spittelbrücke in der Huserlen, aber auch die Ladholzbrücke über die Engstligen wurden vom berühmten Brückenbauingenieur Robert Maillart konstruiert und stehen heute unter Denkmalschutz. Ein weiteres Highlight ist die Fussgänger-Hängebrücke Hostalden, die mit ihren 155 Metern die zurzeit längste Fussgänger-Hängebrücke Europas darstellt. Diese Prachtstücke sind nur vier der ungefähr 80 erstaunlichen Brückenbauten zwischen Frutigen und Adelboden. Impressionen dieser Kunstbauten sind während der ganzen Ausstellung zu bewundern.

Die Bahn erobert Frutigen

Im Kiental haben die Postkutsche und die Postautos einen besonderen Stellenwert, verkehrte hier doch bis 1930 eine der letzten Postkutschen der Schweiz. Danach ersetzte in den Sommermonaten und ein Jahr später auch im Winter das Automobil die Pferdepstokutschen. Im Jahre 1933 wurde der gesamte Streckenabschnitt Kiental–Griesalp offiziell eröffnet und gilt mit bis zu 28 Prozent Steigung seither als die steilste Postautostrecke Europas. Eine weitere Einmaligkeit war die Einführung des Frontlenkers um 1936: Die Spezialanfertigung mit 18 Plätzen war die erste ihrer Gattung weltweit. Ein Film der letzten Postkutschenfahrt im Kiental wird an der Ausstellung permanent gezeigt.

Mitte des 19. Jahrhunderts erfuhr die gesamte Schweiz einen Eisenbahn-Boom. Auch im Frutigland wurden verschiedene Varianten zur Erschliessung des Tales diskutiert. Bereits im Jahre 1898 konnten die ersten Bauarbeiten in Auftrag gegeben werden, die gemäss Voranschlag drei Millionen Franken kosten sollten. Die Strecke Spiez–Frutigen erhielt mit 1600 Metern den damals längsten Tunnel des Kantons Bern. Der erhoffte Aufschwung des Tourismus wurde übertroffen: Die Postkutschenkurse nach Adelboden und Kandersteg waren mit der Anzahl der Reiselustigen oftmals überfordert. Bereits im Jahre 1910 konnte schliesslich auf den elektrischen Betrieb umgestellt werden.

Einmalige Viadukte

Die Dienstbahn mit Ausgangsstation Frutigen Richtung Kandersteg konnte im Jahre 1907 vollendet werden, obwohl das definitive Bahntrasse der geplanten Nordrampe noch nicht endgültig festgelegt war. Nach der Schlossweide folgten der Schlossweide-Viadukt und der Aegerten-Viadukt, welche beide einmalige Bauten darstellten. Der Schlossweide-Viadukt war mit einer Länge von 147 Metern, einer Höhe von 15,5 Metern und einer Steigung von 60 Promille etwas tiefer als der Aegerten-Viadukt, welcher mit einer Höhe von 18 bis 20 Meter und einem Kurvenradius von 50 Meter ein imposantes Meisterwerk darstellte.

Noch heute sind Zeugen dieser fast übermenschlichen Bauten zu sehen. Eine weitere Meisterleistung war die Planung und der Bau des Kehrtunnels am Lötschberg. 1904 begann Emmanuel Ramu mit der Ausmessung des Geländes, zeichnete einen umfangreichen Plan und erstellte komplizierte Berechnungen. Dank der zentimetergenauen Arbeit konnte im Jahre 1913 die Strecke eröffnet werden. Ein Video des Eröffnungszuges wird an der Ausstellung durchgehend gezeigt.

Verkehrsträumereien platzten

Das zentrale Thema Verkehr und Verkehrsverbindung gaben in Alpentälern schon immer Anlass zu regen Diskussionen. Bereits 1904 entstand ein Projekt für eine schmalspurige Bahn von Frutigen nach Adelboden und weiter in die Lenk, welche dann auch bewilligt wurde und gebaut werden sollte. Doch das nötige Kleingeld fehlte. Weitere Projekte schlugen fehl, worauf das vollgummibereifte Postauto im Jahre 1917 die Bahnträume der Adelbodner begrub. Eine andere Vision war die Verbindung Adelboden–Leukerbad durch einen Tunnel, in welchem eine Röhre für die Autos und eine für die Fussgänger erstellt werden sollte. Den Adelbodnern schwebte ebenfalls eine Verbindung mit Kandersteg vor: der Lohnertunnel. Auch dieses Vorhaben scheiterte an den fehlenden Finanzen. Die Gemmistrasse war fertig projektiert und führte zu politischen Kämpfen. Das Frutigland unterlag gegen das Simmental mit dem Rawilprojekt. Wird die Neat Lötschberg dem Frutigland zu Aufschwung verhelfen?

Um die Gegenwart verstehen zu können, sollte man in die Vergangenheit eintauchen und sich Zeit lassen, all die Eindrücke aus vergangener Zeit zu verarbeiten. Hierzu bietet die Ausstellung vom 8. bis 23. Juni eine einmalige Gelegenheit. Die Eröffnung ist öffentlich und wird durch Nationalrat Hansruedi Wandfluh, Präsident der Planungsregion Kandertal, vorgenommen. Anschliessend wird die erste Führung durch die Ausstellung angeboten. Weitere geführte Besichtigungen werden am Freitag, 15. Juni, Mittwoch, 20. Juni, und Freitag, 22. Juni, jeweils um 19 Uhr durchgeführt.