

FRUTIGLÄNDER

DIE ZEITUNG FÜR ADELBODEN, AESCHI, FRUTIGEN, KANDERGRUND, KANDERSTEG, KRATTIGEN UND REICHENBACH

«Frutigländer», 22.03.2019

Bangen und Hoffen um die Adalbodenstrasse

ADELBODEN Es war ein ständiges Hin und Her, ob die Strecke im Grund, auf der Achseten- oder auf Spissenseite entlang verlaufen sollte. Wie das Projekt nach vergeblichen Vorstössen ab 1863 realisiert wurde, zeigte ein Vortrag von Hans Egli im Sekundarschulhaus.

RUTH STETLER

Jahrelang hat Hans Egli alte Schriften gelesen, den zeitlichen Ablauf aufgearbeitet und im Strassenarchiv Bern gestöbert, wo gegen tausend Schriftstücke über die Adalbodenstrasse gelagert sind. In Zusammenarbeit mit der Volkshochschule Frutigland setzte er vergangene Woche seine Vortragsreihe über Strassen im Frutigland fort.

Spisser mischten mit Gratholz mit

Es waren die Adalbodner und allen voran Gemeindegrossrat Abraham Aellig, welche den Bau immer wieder vorantrieben. In Zusammenarbeit mit Bauunternehmer Jean Gaston Anselmier, der am Ende noch auf einem beachtlichen Teil der Mehrkosten sitzen blieb, wurde 1876 noch vor der Bewilligung durch den Grossen Rat mit dem Strassenbau begonnen. Auch die Spisser hatten, unter anderem um das Schiefergeschäft voranzutreiben und den Transport zu erleichtern, für die Strasse gekämpft. Um die Strasse auf ihre Talseite zu bekommen, stellte die Spissenbevölkerung das Bauholz für die Brücken gratis zur Verfügung.

In der Bauphase kam es zu mehreren Zwischenfällen. Nach einem Bergsturz an der Linterfluh 1877 wurde beschlossen, die Strasse auf der Achsetenseite anzulegen, worauf Frutigen seine zugesagten 70 000 Franken wieder zurückziehen wollte, falls die Strasse nicht auf Spissenseite gebaut würde. 1882 gab es einen weiteren Rückschlag, als zahlreiche Hangrutsche Teile der «neuen» Strasse wegschwemmten. Im August 1884 war die Strecke endlich fertig.

Eine Herausforderung durch und durch

Auf den Bauplänen ist es gut ersichtlich: Abschnitt für Abschnitt wurde minutiös geplant – Aushub und Abtragungsmaterial mussten in etwa ausgeglichen sein, schliesslich hatte man dazumal noch nicht die Möglichkeit, das Material kilometerweit zu transportieren. Beim Bauen der Strasse konnte Arbeit generiert werden – ein Tagelohn für zwölf Stunden betrug Fr. 2.50.



Hans Egli hören die BesucherInnen fasziniert zu, als er über die Geschichte der Verbindungsstrecke zwischen Frutigen und dem Lohnerdorf referierte.

BILD: ZVG

1884 wurde die Brücke beim Hohen Steg errichtet und anschliessend ein Belastungstest mit einem Fünf-Tonnen-Fuhrwerk durchgeführt. Stollers Wirtschaft musste schliessen, da der Strassenverlauf nicht wie ursprünglich vorgesehen an ihm vorbeiführte. Bereits um 1894 mussten tragende Pfeiler an der Stegbrücke ersetzt werden. Da die Linterbrücke eingestürzt war, fürchteten die Leute auch um die Stabilität des anderen Bauwerks, worauf es 1896 durch eine Eisenbrücke ersetzt wurde.

1917 fuhren die ersten Postautos durchs Engstligtal. Ein weiterer grosser Fortschritt wurde 1940 verzeichnet – die Strasse wurde gewalzt und zehn Jahre später asphaltiert. 1952 sprengte man die Brücke beim Hohen Steg und ersetzte sie durch eine stabile Betonbrücke.

Die 30 Besucher hörten Hans Egli fasziniert zu, und viele von ihnen fronten den alten Zeiten. Der eine oder andere wollte es genauer wissen und kaufte sich im Anschluss an die Veranstaltung Eglis Buch «Strassen im Frutigland».