

Berner Kulturwege : Zeugen der Verkehrsgeschichte entdecken

Autor(en): **Schneider, Hanspeter / Sonntag, Stephen**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft Bern**

Band (Jahr): **64 (2014)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-960358>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Berner Kulturwege

Zeugen der Verkehrsgeschichte entdecken

Hanspeter Schneider, Stephen Sonntag

Einleitung

Was haben der Zytgloggeturm, das Ländtetur, die rote Brücke und der Aargauer Stalden in Bern miteinander gemeinsam? Sie alle sind wichtige Zeugen der Verkehrsgeschichte der Stadt und des alten Staates Bern. Kulturwege in und um Bern machen die Kultur- und Verkehrsgeschichte erlebbar, indem sie die Verbindungen der Bauwerke mit ihrer Umgebung und Geschichte aufzeigen.

„Kulturwege Schweiz“ erschliesst auf zwölf Haupt- und 300 regionalen Routen spektakuläre Zeugen der Verkehrsgeschichte und Sehenswürdigkeiten in den schönsten Kulturlandschaften der Schweiz. Das Netz von Kulturwege Schweiz basiert auf wissenschaftlichen Grundlagen, insbesondere auf dem Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS. Kulturwege Schweiz fördert die Erhaltung und nachhaltige Entwicklung der Natur- und Kulturlandschaft und vernetzt Angebote aus dem Bereich des Tourismus, der Landwirtschaft, dem Langsamverkehr und der Bildung. Die Verbindung von Schutz- und Nutzungszielen ermöglicht gleichermaßen neue Erlebnisse und regionale Wertschöpfung.

In der Umgebung der Stadt Bern gibt es zwei Hauptrouten, die ViaSalina und die ViaJacobi, sowie vier regionale Routen. Sie vernetzen die Geschichte und den Raum von Stadt und Staat Bern und vermitteln deren Bedeutung aus unterschiedlichen Perspektiven. Die ViaSalina folgt der ehemaligen Salzstrasse, auf welcher der Staat Bern bis ins 19. Jahrhundert das Salz als wichtigen Bestandteil der Grundversorgung aus der Franche-Comté beschaffen hat. Salz war einst ein begehrtes, wertvolles Gut, dessen Besitz Macht bedeutete. „Auf Gold kann man verzichten, nicht aber auf Salz“, schrieb schon der römische Staatsmann Cassiodor. Tatsächlich füllte das „weisse Gold“ als Wirtschaftsfaktor auch die bernische Staatskasse.

Entlang der ViaSalina wird die Bedeutung des Salztransports für die Grundversorgung sichtbar gemacht. Beim Berner Ländtetor wurde das Salz umgeladen, vom Wasserweg auf der Aare in die Stadt Bern. Von Salins und später von Arc-et-Senans gelangte das Salz auf verschiedenen Routen nach Bern. Wo immer möglich, wurde das Salz übers Wasser transportiert, was billiger war als der Transport über Land. Die Hauptroute führte über Levier, Pontarlier und den Col de Jougne nach Yverdon-les-Bains, wo die Fracht auf Schiffe umgeladen und nach Murten weitertransportiert wurde. Die restlichen Kilometer wurden wiederum auf dem Landweg zurückgelegt. Als weitere Varianten standen der direktere Weg über Chalamont und den Col des Etroits nach Yverdon und die verlängerte Wasserstrasse über Bielersee, Zihl und Alte Aare zur Auswahl.

Im 17. Jahrhundert sollte der Bau des Aarberger Kanals im Seeland den Umweg über Nidau abzukürzen. Diese Konstruktion bewährte sich allerdings nicht und musste nach rund 30 Jahren wieder aufgegeben werden. Je nach politischer Situation kam zudem die Landroute von Pontarlier über das Val de Travers in Frage.

Für den Transport auf den Seen kamen mit Segeln bestückte Barken zum Einsatz, auf Fliessgewässern kleinere Weidlinge. Flussaufwärts wurden die Weidlinge getreidelt, das heisst von Menschen oder Pferden vom Land aus gezogen. Die Flussreise von Nidau bis zur Neubrücke bei Bremgarten konnte auf diese Weise gut und gerne fünf bis sechs Tage dauern. Dieser Aufwand für den Transport verteuerte das kostbare Salz zusätzlich. Ziel des Salztransportes auf dem Wasserweg war das noch heute erhaltene Ländtetor bei der Nydeggbücke.

Die zweite Hauptroute von Kulturwege Schweiz, die direkt nach Bern führt, ist die ViaJacobi. Die Pilgerreise an das Grab des heiligen Jakob in Santiago de Compostela ist eine der wichtigsten spirituellen Traditionen Europas. 1987 erhob der Europarat die Wege der Jakobspilger zur ersten Kulturroute in Europa.

Abb. 1: Berner Ländtetur: Früher Umladeplatz für das über Wasser transportierte Salz



Foto: Eneas Domeniconi, ViaStoria

In der Schweiz wurde in den frühen 1990er Jahren unter der Leitung der Schweizer Wanderwege und ViaStoria in Zusammenarbeit mit den Kantonen die offizielle Route bezeichnet. Zwei Linienführungen des Jakobsweges verlaufen durch Stadt und Umgebung von Bern. Die eine führt von Luzern, über Burgdorf in die Stadt Bern und die andere verläuft über den Brünig, Thun, Schwarzenburg nach Freiburg.

In der Stadt und der Umgebung von Bern kennen wir zahlreiche Hinweise auf das Jakobspilgern. So stifteten am Ende des 14. Jahrhunderts die Brüder Rudolf und Heinrich Seiler die Elenden-Herberge an der Brunngasse. Diese nahm um die Wende des 15./16. Jahrhunderts laut Spitalrechnungen vermehrt Santiago-Pilgernde auf, sodass der Name St. Jakobspital an ihr hängen blieb. Das Spital wurde nicht von der Berner Jakobsbruderschaft betrieben und unterhalten, diese bezog nur ihren rechtmässigen finanziellen Anteil davon. Mit der Sammelbüchse in der Elenden-Herberge kamen periodisch die ansehnlichen Summen von 1/2 bis 3 lb (Pfund) zusammen, die der Bruderschaftsmeister mit dem -knecht gemeinsam abholte. Die Kosten für Beherbergung, allfällige ärztliche Behandlung und Bestattung der fremden Jakobspilger trug das Spi-

tal, dessen Brudermeister hin und wieder von der Jakobsbruderschaft ein Trinkgeld bekam. Die Stadt verteilte auch Geldspenden an durchreisende Santiagopilger, während sich die Berner Jakobsbruderschaft vorwiegend um die eigenen Brüder und Schwestern kümmerte. Aufgrund des zunehmenden Missbrauchs und der damit verknüpften Kritik an der (Jakobs-)Wallfahrt stellte die Stadt ihre Zahlungen 1520 ein und ab 1523 mussten u. a. auch die «Jakobsbettler» per Berner Ratsbeschluss fortgewiesen werden.

Im heutigen Bern ist Jakobus als Santiago-Pilger mit Wanderstab und Muschel am Hut am Portal des Berner Münsters übrig geblieben (Bolliger/ Blum 2010).

Nebst den historischen Hinweisen auf das Jakobspilgern finden wir heute im Gelände zahlreiche attraktive Schlüsselstellen von historischen Wegen, die auch von Pilgerinnen und Pilgern benutzt wurden. Eine spektakuläre Passage ist die Torenöli. Der alte Weg Schwarzenburg–Freiburg wird 1385 als «Fryburg stras» aktenkundig. Die anspruchsvolle Überquerung der Sense hat bei der sogenannten Torenöli bedeutende strassenbautechnische Zeugen hinterlassen. Der Abstieg auf der bernischen Seite besteht aus einem zwei Meter breiten, in den Sandstein gehauenen Weg mit Pflasterung.

In der Stadt und näheren Umgebung von Bern gibt es neben den zwei Haupttrouten auch vier attraktive regionale Kulturwege:

- Kulturweg Brückenstadt Bern
- Kulturweg Aare
- Kulturweg Schwarzenburgerland
- Kulturweg Gantrisch

Jede dieser vier Routen weist Besonderheiten auf; im Ensemble ergänzen sie sich vorzüglich. Sie bilden die Verkehrsgeschichte der Region ab und verbinden Zeugen im Gelände wie Brücken, Stundensteine, Stalden, Pflasterungen, Hohlwege und Alleen. Die vier Berner Kulturwege belegen die Bedeutung der Aare als Verkehrsort, erläutern das Verhältnis der Stadt zur Agglomeration und zum Land und zeugen davon, wie die Menschen aus unterschiedlichen sozialen Schichten diesen Raum besiedelt haben.

Abb. 2: Die Torenöli bei Schwarzenburg ist eine attraktive Schlüsselstelle auf der ViaJacobi



Bild: Eneas Domeniconi, ViaStoria

Kulturweg Brückenstadt Bern Stadtgeschichte erleben entlang der Berner Brücken

Wer vom Tierpark Dählhölzli entlang der Aare bis zur Halenbrücke wandert, begegnet auf seinem Weg insgesamt 18 Brücken und Stegen. Eingebettet in ihren historischen Kontext sind Brücken vielmehr als ein Mittel zur Überwindung eines Verkehrshindernisses. Jede ist für sich ein Zeitzeuge und bietet aufschlussreiche und manchmal erstaunliche Einblicke in die Geschichte Berns. Sie erzählen uns von den langfristigen Strategien der politischen Eliten und vom dominierenden Zeitgeist einer Epoche.

Die Lorrainebrücke (Baujahre 1928-1930) stellt, obwohl sie auf den Plänen des weltbekannten Brückenbauers Robert Maillart basiert, kein Prunkstück des innovativen Brückenbaus dar: Maillart musste ihre Ge-

staltung auf Wunsch seiner Auftraggeber an diejenige der Nydeggbrücke anlehnen. Anders als bei der Nydeggbrücke rund neunzig Jahre zuvor wurden diesmal aber keine Granitblöcke von der Grimsel die Aare heruntergeschifft, sondern die verwendeten Beton-Quader wurden auf der Schützenmatte vor Ort gegossen. Innovativ ist die Brücke insofern, als erstmals in der Schweiz die Vibratortechnik zur Komprimierung des Betons angewendet wurde (Furrer et al. 1984:39; IVS 1997:73).

Abb. 3: Einweihung Lorrainebrücke



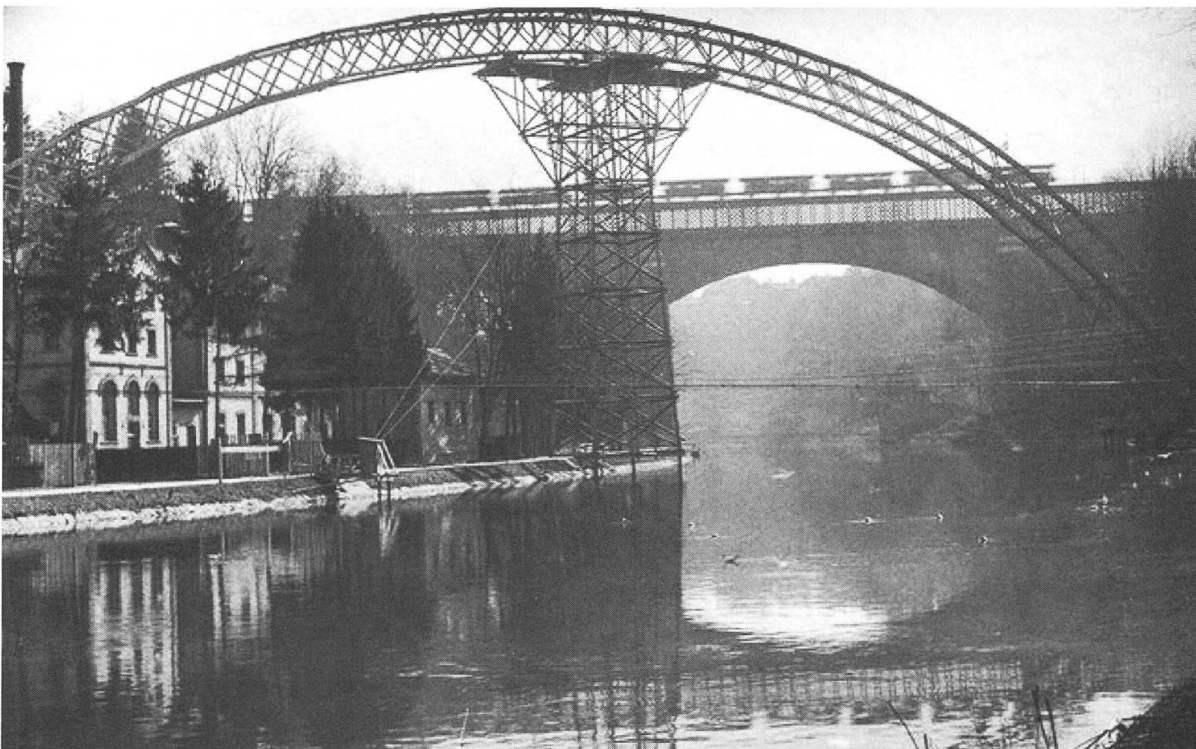
Quelle: Sammlung Hans-Ulrich Suter

Viel bedeutsamer für die Entwicklung der Stadt Bern war jedoch die Vorgängerin der Lorrainebrücke, die sogenannte Rote Brücke. Sie wurde 1856 – 1858 von der Schweizerischen Centralbahn in Basel (SCB) gebaut und steht für den Anschluss Berns ans nationale und internationale Eisenbahnnetz. Um Kosten zu sparen, wurde die erste Eisenbahnbrücke möglichst einfach konstruiert. Auf zwei gemauerten Steinpfeilern ruhte eine 164 Meter lange Stahlkonstruktion, die zwei übereinanderliegende Fahrbahnniveaus umfasste: Das untere war für FussgängerInnen und Pferdefuhrwerke bestimmt, das obere für zwei Bahngeleise. Die Geleise

lagen auf einem Belag von Holzschwellen, die aber die darunter gehenden FussgängerInnen und Pferdefuhrwerke nur ungenügend vor herunterfallenden glühenden Kohlestücken schützten. So musste die Stadt 1874 zusätzlich ein Schutzdach aus Wellblech unter die Geleise montieren. Trotz diverser weiterer baulicher Massnahmen genügte die Brücke dem massiv anwachsenden Verkehr bald nicht mehr. Die nach der Elektrifizierung schneller und schwerer gewordenen Züge durften auf der Brücke nicht mehr kreuzen.

Auf den Bau einer neuen Brücke wurde aber Ende des Jahrhunderts zugunsten der Kornhausbrücke verzichtet. So blieb die Lage auf der Roten Brücke weiterhin prekär. Fuhrwerke konnten auf der drei Meter breiten Fahrbahn kaum kreuzen, die Pferde scheuten vor den über ihnen hinweg donnernden Zügen und die FussgängerInnen wussten nicht wo Schutz suchen (Furrer et al 1984:21ff). Erst mit der Einweihung der Lorrainebrücke 1930 entspannte sich die Lage. Nach der Fertigstellung des heutigen Eisenbahnviadukts im Jahre 1941 wurde die Rote Brücke abgerissen.

Abb. 4: Bau Eisenbahnviadukt



Quelle: Stadtarchiv Bern, Sign. SF 1936/-/12

Aus heutiger Sicht kann kaum noch ermessen werden, welcher gewaltigen Entwicklungsschub die Eisenbahn in der Stadt und im gesamten Kanton Bern auslöste. Die gesunkenen Transportkosten förderten die Arbeitsteilung und die Zentralisierung der Güterproduktion in Fabrikhallen (Pfister 1995: 258, 267). Alleine die Tatsache, dass plötzlich aus dem Ruhrgebiet viel billigere und hochwertigere Kohle als die einheimische aus Boltigen im Simmental verfügbar wurde, löste einen wahren Industrialisierungsschub in der Stadt Bern aus. So konnte beispielsweise die Gasproduktion im Marzili markant gesteigert und das Netz erweitert werden. Auf einmal leuchtete das helle Gaslicht nicht mehr nur von den Strassenlaternen, sondern auch in den Privathaushalten (Bähler 2003:29).

Der Eisenbahnviadukt (Baujahre 1937-1941) als neuste 'Lorrainebrücke' ist ein eindrückliches Zeugnis des wirtschaftlichen Durchhaltewillens der Schweiz unmittelbar vor und während des Zweiten Weltkriegs. Zur Bekämpfung der Wirtschaftskrise wurden Aushubarbeiten zwecks Arbeitsbeschaffung von Hand ausgeführt. Zeitweilig waren gegen 250 Männer am grössten schweizerischen Brückenbau der damaligen Zeit beteiligt (Furrer et al 1984:42).

Kulturweg Aare

Das Spannungsfeld Fluss-Mensch im Wandel der Zeit

Der Kulturweg Aare ist einer der 28 regionalen Kulturwege im Kanton Bern, der in den kommenden Jahren durch ViaStoria, dem Zentrum für Verkehrsgeschichte, aufgewertet werden soll.

Der Kulturweg Aare, projiziert von Thun bis Koblenz, besticht durch seine ausserordentliche Vielfalt an kultur- und naturlandschaftlichen Schätzen, die sich zu Fuss, auf dem Rad oder auf dem Boot entdecken lassen. Der Kulturweg Aare lädt dazu ein, die Geschichte des Flusses und seiner AnrainerInnen neu zu erleben. Er wirft Schlaglichter auf Themen, die mit einer erstaunlichen Kontinuität über Jahrhunderte hinweg das Verhältnis zwischen Fluss und Mensch bis in die Gegenwart prägen.

Dieses Verhältnis war für die Menschen immer ein ambivalentes, einmal Segen, einmal Fluch. Nicht zufällig liegen grössere Städte oft an Flussläufen. In prähistorischer Zeit stand dabei zweifellos der Fluss als Wasserspender für Mensch und Tier im Vordergrund und sicherte mit seinem Fischreichtum einen Teil der Ernährung. Bereits in der Antike wird jedoch der Fluss als Verkehrs- und Handelsweg immer bedeutsa-

mer – davon zeugt eine römische Inschrift in Aventicum Ende des 2. Jahrhunderts n. Chr., in welcher ein «Berufsverband der Aareschiffer» erwähnt wird (Walser 1979/80:186f.; Spycher 1990:25).

Abb. 5: Römische Inschrift in Aventicum



Quelle: *Aventicum – Site et Musée romains d'Avenches*

Selbstverständlich bestanden die beiden früheren Nutzungsformen neben der sich intensivierenden Flussschifffahrt weiter. Gut vorstellbar, dass es bereits in der Antike zu Nutzungskonflikten kam, dokumentiert sind solche Konflikte jedoch erst ab dem Mittelalter.

Im Mittelalter war der Warentransport auf dem Wasser wesentlich bequemer und kostengünstiger als der Landweg, der oft über unbefestigte und durch den Regen aufgeweichte Strassen führte. Zudem hatten alle grösseren Gewässer den Status von freien Reichsstrassen, die im Prinzip allen offen stehen mussten (Baumann 1996:80). Ab dem Spätmittelalter und der frühen Neuzeit regulierte dann die Berner Obrigkeit den Schiffsverkehr in ihrem Hoheitsgebiet mit Konzessionen, Subventionen, Zöllen und Pachtverträgen (Bretscher 1999). Die Massnahmen der Behörden beschränkten sich jedoch nicht nur auf monetäre Aspekte, sondern trugen auch der zunehmenden Vielfalt der Wassernutzung Rechnung.

Neben der Schifffahrt und Fischerei wurde nämlich auch die Nutzung der Wasserkraft als Antrieb für Mühlen, Sägen, Reiben und Stampfen zusehends wichtiger. Zu diesem Zweck wurde das Wasser gestaut, kanalisiert und umgeleitet, was zwangsläufig zu Konflikten mit der Schifffahrt und der Fischerei führte. Zusätzlich gilt es zu bedenken, dass die Schifffahrt durchaus in beiden Richtungen erfolgte, flussaufwärts und flussabwärts.

Flussaufwärts - im 'Gegenzug, - wurden die Boote getreidelt, gezogen entweder durch Menschen oder Tiere, Pferde und Ochsen. Dabei mussten nicht nur natürliche Hindernisse wie Schwellen, Untiefen oder Baumstämme überwunden werden, es bestand auch eine erhebliche Kollisionsgefahr mit den Flössern. Bei grossen Hindernissen musste die Ware ausgeladen, über Land transportiert und wieder in die Boote eingeladen werden. Wichtige Warenumschiagsplätze entlang der Aare waren Interlaken, der Freienhof bei Thun, die Matte bei Bern, Büren, Solothurn und Aarburg.

Nur wenigen ist heute bewusst, welche Rolle die Schifffahrt auf der Aare zwischen Thun und Bern bis ins auslaufende 19. Jahrhundert spielte (Vischer 2012: 36). So wurden beispielsweise die Granitblöcke zum Bau der Nydeggbücke von 1840-1844 aus dem Oberhasli bis in die Matte geschifft (Furrer 1984: 15). Bern war die erste Schweizer Stadt mit einem Gaskraftwerk; dieses wurde 1843 gebaut. Die zur Gasgewinnung benötigte Kohle wurde per Boot aus Boltigen und Beatenberg ins Marzili transportiert. Ab 1856 wurde die Oberländer-Kohle allerdings von der kostengünstigeren und qualitativ hochstehenderen Kohle aus dem Ruhrgebiet verdrängt, die dann neu per Eisenbahn nach Bern gelangte (Bähler 2003: 29).

Auch nach dem Anschluss von Thun ans Eisenbahnnetz im Jahre 1859 wurden auf der Aare zwischen Bern und Thun noch regelmässig Personen und Waren transportiert und Holz geflösst. Dies belegen eindrücklich die Ausschnitte aus der Thun-Chronik, die auf Artikeln des Thuner Tagblattes und seiner Vorläuferzeitungen ab 1838 basieren:

- 10.08.1859: «Regelmässige Postschifffahrt von Thun nach Bern, Samstag und Montag. Abfahrt am gewohnten Ort in Thun, mittags 12 Uhr. In Jaberg und Talgut wird gelandet.»
- 18.10.1871: «Auf der äusseren Aare brach der Ruderstift eines Schiffes, worauf dieses gegen das Brückenjoch der Scherzligbrücke prallte und zerbrach. Von den zwei Schiffleuten und sechs Passagieren, die mit Obst auf den Markt nach Bern wollten, verloren vier das Leben.»
- 09.08.1876: «Wegen des gefährlichen Zustandes der Aare zwischen den Schleusen bei Thun und der eidgenössischen Allmend musste die Schifffahrt und Flösserei auf diesem Flussabschnitt bis auf weiters eingestellt werden.»

So tauchen die Reisenden auf dem Kulturweg Aare immer tiefer in Geschichten ein, die das Verhältnis Fluss-Mensch in den vergangenen Jahrhunderten geprägt haben und lässt sie interagieren mit seiner Wahrnehmung der Gegenwart: War das 18. und 19. Jahrhundert die Epoche der Gewässerkorrekturen und Kanalisierungen, so stand das 20. Jahrhundert im Zeichen der Staumauern und der Elektrizitätsgewinnung. Und was wird das Verhältnisses Fluss-Mensch im 21. Jahrhundert am nachhaltigsten prägen? Werden es epochale Hochwasser sein? Vielleicht wird die nächste Zeit auch von Renaturierungen und der Rückkehr des Lachses geprägt sein, der über Dutzende von Fischtrepfen den Weg zurück in unsere Gewässer findet.

Abb. 6: Die Alte Aare bei Safnern



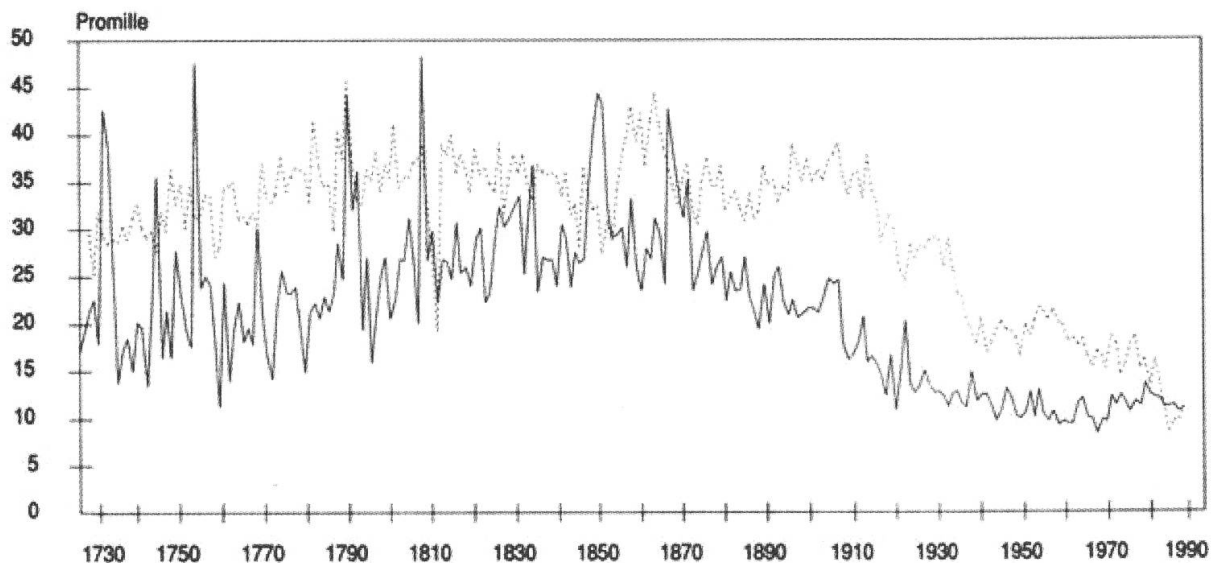
Bild: Heinz Dieter Finck, ViaStoria

Der Kulturweg Schwarzenburgerland Brücken aus der Armutsfalle

Es gibt kaum Wandernde, die nicht von der wilden Schönheit des Schwarzenburgerlandes hingerissen sind: Tiefe Schluchten wechseln sich ab mit sanften Hügelzügen, die eine grandiose Aussicht über das Bernbiet und Freiburgerland bieten. Feine Nebelschleier über stattlichen Bauernhöfen verleihen der Landschaft insbesondere im Herbst einen unvergleichlichen Zauber.

Wer kann sich da vorstellen, dass die Region Ende des 19. Jahrhunderts als Armenhaus des Kantons Bern galt? Die Sterberaten aus dieser Zeit widerspiegeln markant die Hungersnöte in den 1850er und 1870er Jahren und senken sich erst nach 1900 auf den kantonalen Durchschnitt (Pfister 1995:116; Thut 1994:82 f.).

Natalität und Mortalität im Amtsbezirk Schwarzenburg 1720-1988



Quelle: Pfister 1995:116

Eine weitere demografische Besonderheit der Region ist die lang anhaltende hohe Geburtenrate. Sie ist Ausdruck eines lange währenden Übergangs von einer Lebensweise mit einer hohen Geburts- und Sterberaten zu einer Lebensweise mit tiefen Geburts- und Sterberaten. Dieser Prozess, demografische Transformation genannt, vollzog sich in den meisten Regionen des Kantons Bern innerhalb nur einer Generation zwi-

schen 1870 und 1910. Im Amtsbezirk Schwarzenburg sank die Geburtenrate jedoch erst in den 1930er Jahren auf den kantonalen Durchschnitt. Dabei gilt zu bedenken, dass die materielle Sicherheit nur eine von verschiedenen Voraussetzungen ist für ein zweckrationales Fruchtbarkeitsverhalten mit einer tiefen Geburtenrate (Coale /Cotts-Watkins 1986:444 f.).

So rätseln die Historiker bis heute über die Gründe für diese im kantonalen Vergleich ausserordentliche demografische Entwicklung. Ein Grund liegt sicher darin, dass die Region durch die tiefen Schluchten von Schwarzwasser und Sense regelrecht von ihrer Umwelt abgeschnitten wird. Die Geschichte von der Überwindung dieser Schluchten und damit auch die Geschichte vom Entrinnen aus der Armutsfalle erzählen eindrücklich die Schwarzwasserbrücken bei der Riedburg.

Die Resten der Riedburg zeugen von der strategischen Bedeutung des Übergangs bereits im Mittelalter. Erste Quellenangaben zu einer gedeckten Brücke an dieser Stelle reichen ins Ende des 16. Jahrhunderts zurück, die heutige Tuffbogenbrücke stammt allerdings erst aus dem Jahr 1832. Rund zehn Jahre zuvor wurden jedoch die Zufahrt zur Brücke auf Seite der Gemeinde Wahlern in das 70 Meter tiefe Tal umgebaut: Statt der 22% Gefälle waren es jetzt nur noch 10%. Es ist heute kaum mehr vorstellbar, welche Qual und Gefahr die Überwindung des Schwarzwassergrabens damals für die Zugpferde und Fuhrleute bedeutete.

Kaum erstaunlich, dass man sich bereits 1806 mit der Idee befasste, mit einer hölzernen Hochbrücke die Schlucht auf höchstem Niveau zu überwinden, wie ein historisches Modell beweist. 1882 wurde dann tatsächlich eine Hochbrücke gebaut, allerdings aus Eisen, deren Renovation 1987 beinahe zehnmal so viel kostete wie der Neubau ein Jahrhundert vorher. Direkt neben der Strassenhochbrücke wurde 1906 ein Eisenbahnviadukt erstellt, ebenfalls aus Eisen; dieser wurde allerdings 1978 durch die heutige Betonkonstruktion ersetzt. (IVS 1997:85ff.) Der Anschluss ans Eisenbahnnetz führte die Region endgültig aus einer über Jahrzehnte andauernden Krise.

Nebst den Schwarzwasserbrücken mit ihrer herausragenden Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region beherbergt der Kulturweg Schwarzenburgerland aber auch zwei Perlen des innovativen Brückenbaus: Die weltberühmten Maillart-Brücken am Schwandbach und am Rossgaben. Die Rossgabenbrücke entwarf Maillart 1932 im Auftrag der Weggenossenschaft Hinterfultigen und der Gemeinde Wahlern. Sie zeigt die ausgereifte Form einer Dreigelenkbogenbrücke mit Kastenträgern, eine Erfindung Maillarts.

Abb. 7: Die Schwandbachbrücke (Baujahr 1933)

Foto Andi Werthemann, ViaStoria

Die Schwandbachbrücke, von Maillart ein Jahr später 300 Meter weiter östlich erbaut, wird von Fachkreisen als unbestrittenes Meisterwerk eingestuft. Das statische Problem der Ellipse löst Maillart verblüffend einfach, indem er den Tragbogen vom Scheitel in Richtung der Auflager kontinuierlich verbreitert. Dass Maillart auch die Fahrbahn, ja sogar den Brüstungsansatz mit tragenden Funktionen ausstattete, gab der Brücke ihre erstaunliche Leichtigkeit. 1935 wurde die Brücke von der Eidgenössischen Materialprüfanstalt EMPA mit umfangreichen Belastungsproben getestet.

Die filigranen Betonkonstruktionen der beiden Brücken provozierten das weit verbreitete ästhetische Empfinden ihrer Erbauungszeit, welches vielmehr nach massiven Trägern, Pfeilern und Widerlagern verlangte (IVS 1997: 85).

Auch eher naturlandschaftlich interessierte Wandernde werden auf dem Kulturweg Schwarzenburgerland reichhaltig bedient. Die Grabenlandschaft von Sense und Schwarzwasser mit ihren bewaldeten felsdurchzogenen Hängen ist ein

ideales Refugium für seltene Tier- und Pflanzenarten. So lassen sich darin etwa Vogel-Smaragdarten wie der Flussuferläufer oder der Eisvogel entdecken. Aufgrund ihres Artenreichtums wurde das Gebiet Sense und Schwarzwasser im Oktober 2010 zum kantonalen Naturschutzgebiet erklärt.

Der Kulturweg Gantrisch Auf Spurensuche zwischen Bäderkultur der Belle Epoque und traditioneller Alpwirtschaft

Wie kam es, dass äusserst abgelegene Orte zwischen Simme und Gürbe zu Treffpunkten der ‚Crème de la Crème‘ Europas im auslaufenden 19. Jahrhundert werden konnten? War es das von Albrecht von Haller 1773 verfasste Gedicht «Die Alpen», das die aufgeklärte europäische Elite dazu bewog, das ‚Hirtenvolk im Zentrum Europas‘ aufzusuchen? Tatsache ist: Als der englische Tourismuspionier Thomas Cook 1863 die erste Gruppenreise in die Schweiz organisierte, blickte die Bäderkultur am Bunschebach im Simmental und auf dem Gurnigel bereits auf eine über hundertjährige Geschichte zurück.

Wer heute von Weissenburg aus dem Bunschebach entlang nach Norden wandert, kann sich kaum vorstellen, wie in diesem engen, dunklen Graben ein Hotel der Luxusklasse gebaut werden konnte, das bis zum zweiten Weltkrieg reiche und illustre Gäste aus ganz Europa beherbergte.

Bereits um 1600 hatte ein gewisser Anton Bracher die Quelle des Thermalwassers von Weissenburg an schwer zugänglicher Stelle in der Schlucht des Bunschenbaches entdeckt. 1604 wurde die Quelle gefasst und ein schmaler Fussweg bis zu einer primitiven Badehütte erstellt. 1657 wurde das sogenannte ‚Hintere Bad‘ errichtet. Nach einer bescheidenen Blütezeit im 18. Jahrhundert erwarb Dr. Müller, ein geschäftstüchtiger Arzt, das Bad, das damals 80 Badegäste aufnehmen konnte. 1837 wurde ein steinerner Neubau erstellt. 1846 wurde einige Hundert Meter talabwärts das ‚Vordere Bad‘ gebaut, ein Grand Hotel, das nunmehr 300 Gäste aufnehmen konnte. Nachdem es 1895 einem Brand zum Opfer gefallen war, wurde es umgehend wieder aufgebaut. Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges blieb es weiterhin Treffpunkt europäischer Prominenz, wie der Besuch der Königin von Holland von 1936 beweist. Während des Krieges diente das Hotel dann als Materiallager der Armee, danach noch ein paar Jahre als Notunterkunft für notleidende Familien. Darauf stand es lange Zeit leer und brannte schliesslich 1974 ab. Das hintere Bad wurde bereits in den vierziger Jahren abgetragen (Markwal-

der 1947). Im Gegensatz zu den Bädern am Bunschebach lag das Hotel Gurnigelbad in der Höhe, an der Nordflanke des Gurnigels und erlaubte seinen Gästen einen weiten Blick über das hügelige Berner Mittelland. Trotzdem ist es nicht einfach nachvollziehbar, warum ausgerechnet dort um 1900 das mit über 500 Betten grösste Hotel der Schweiz entstehen konnte. Es zeugt von einem unerschütterlichen Zukunftsglauben seiner Investoren, die es dreissig Jahre zuvor in diesen Dimensionen hatten erbauen lassen.

Wie das Grand Hotel bei Weissenburg wurde auch das Hotel Gurnigelbad um die Jahrhundertwende durch Feuer zerstört, wurde jedoch bereits um 1905 wieder in neuem Glanz aufgebaut. Bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges erlebte es seine Blütezeit. Dass aber damals Thurnen im Gürbetal gar zur Haltestelle des berühmten Orient-Express von Paris nach Istanbul geworden sei, wo die Gäste aus direkten Wagen ab Calais in die Postkutsche ins Gurnigelbad umstiegen seien, dafür fehlt es bis heute an verlässlichen Quellen (Däpp/ Trachsel/ Wyler 1982:26).

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges blieben die ausländischen Gäste aus und der des Bädertourismus fiel zusammen. Davon konnte sich der Hotelbetrieb auch in der Zwischenkriegszeit nicht mehr gänzlich erholen. Während des Zweiten Weltkrieges diente die Anlage dann als Unterkunft für internierte Kriegsgefangene und wurde 1946 schliesslich abgebrochen (Brechtbühl 1993: 33).

Die Hotelanlagen am Gurnigel und am Bunschenbach stellen jedoch nur die ‚Leuchttürme‘ der Bädereultur zwischen Simme und Gürbe dar. Es gab eine Reihe weiterer, kleinerer Bäder, die teils ebenfalls über eine jahrhundertealte Tradition verfügten: Das Ottenleuenbad, das Längeneybad, das Bad Blumenstein und selbstverständlich das Hotel Schwefelbergbad. Dieses war 1880 erbaut worden und bietet als einzig verbliebenes Bad seinen Gästen bis heute Heilbäder an.

Die Bädereultur hatte positive volkswirtschaftliche Effekte auf die Landwirtschafts- und Gewerbebetriebe der Umgebung. So lieferten Säumer wöchentlich gegen 100kg Butter von der Alp Talberg über den Leiterepass ins Hotel Gurnigelbad (Doyon 1986:48).

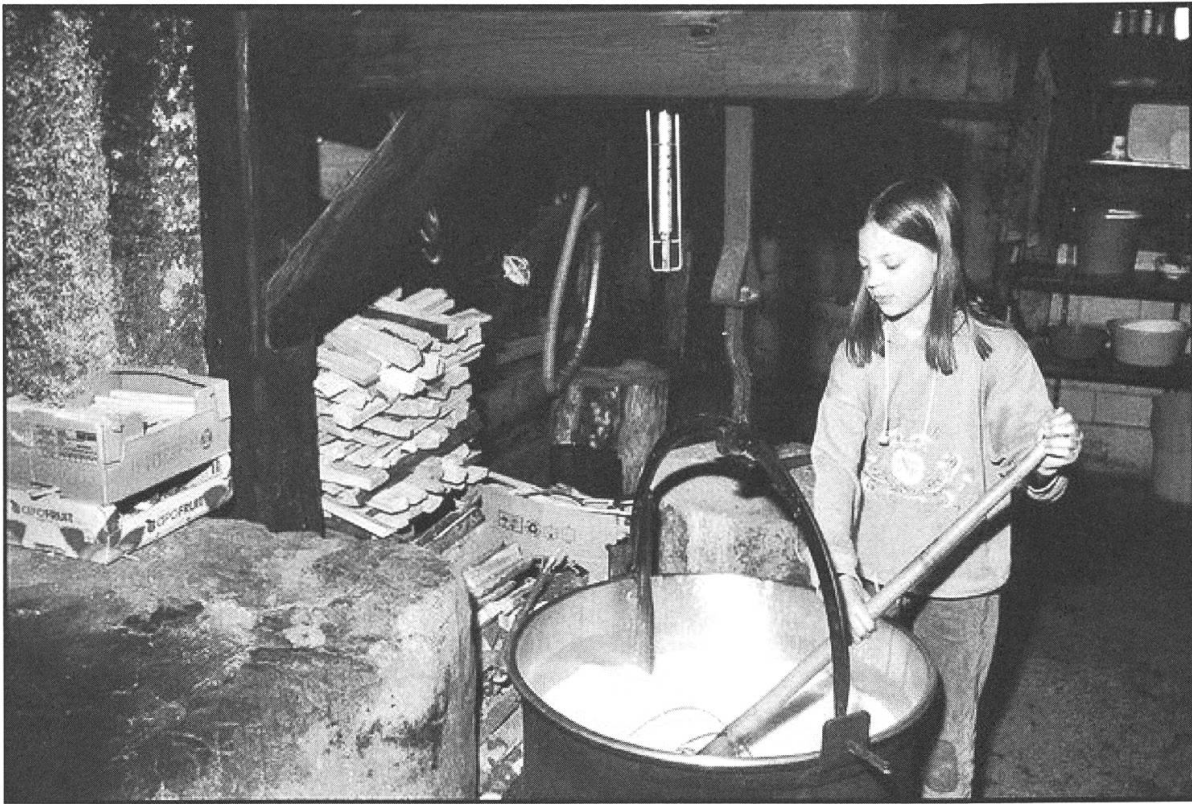
Der über die Bäderekultur zur Schau getragene verschwenderische Reichtum kontrastierte scharf mit der bitteren Armut, von der die ländliche Bevölkerung in den benachbarten Voralpentälern um die Jahrhundertwende betroffen war, von dem im Kulturweg Schwarzenburgerland berichtet wird. Von grosser Bedeutung für eine Verbesserung der Situation war die 1938 eingeführte Neue Agrarpolitik. Es war der Auftakt zu einer massiven staatlichen Regulierung der Landwirtschaft, die bis heute andauert. Der zuvor vollständig liberalisierte Handel hatte zu einer gros-

sen Abhängigkeit von den Weizenimporten geführt, deren Ausbleiben während des Ersten Weltkrieges beträchtliche Not in der Bevölkerung verursacht hatte (Bieri/ Moser/ Steppacher 1999:42). Diese grosse Not war mit ein Grund für den Ausbruch des Generalstreiks im Jahre 1918. Nach dem Zweiten Weltkrieg verbesserte sich die wirtschaftliche Situation zusätzlich durch die Einführung der Alters- und Hinterbliebenenversicherung.

Heute steht nicht mehr der materielle Graben zwischen der voralpinen Bevölkerung und ihren Gästen aus dem Unterland im Vordergrund. Viel offensichtlicher ist der kulturelle Graben, der sich namentlich gegenüber städtisch geprägten Gästen manifestiert (Hermann/ Heye/ Leuthold 2005:30ff.) Es ist der Graben zwischen einer urbanen Dienstleistungsgesellschaft und einer vorwiegend landwirtschaftlich geprägten Gesellschaft, die mit der Alpwirtschaft, wie sie in der Region bis heute betrieben wird, teils vorindustrielle Produktionsweisen weiter kultiviert und ihren Rhythmus weitgehend der Natur und den Tieren anpasst. So treffen die Wandernden bei der Überquerung der Stockhornkette auf eine Vielzahl kleiner und mittlerer Sömmerungsbetriebe, in welchen ein Teil der Milch direkt frisch verkäst wird. Dies geschieht nicht selten nach jahrhundertalter Tradition über dem offenen Feuer in der Küche neben dem Stall. Damit erklärt sich auch die grosse Vielfalt des in der Region produzierten Alpkäses.

Keine Selbstverständlichkeit, denn erst musste ein Weg gefunden werden, die neuen strengen Hygienevorschriften zur Milchverarbeitung in der beschriebenen Umgebung umzusetzen. Die gesetzliche Grundlage dazu wurde erst mit der Verordnung über hygienische Milchverarbeitung in Sömmerungsbetrieben im Mai 2009 gelegt. Kann diese Verordnung oder die generell breite Zustimmung der urbanen Bevölkerung zu einer regulierten und subventionierten ökologischen Landwirtschaft als Zeichen eines minimalen gegenseitigen Verständnisses gewertet werden?

Der Alltag beider Bevölkerungsgruppen bleibt fundamental verschieden. Welche StädterIn kann tatsächlich die Gefühle einer SennerIn nachvollziehen, beispielsweise bei einem drohenden Unwetter oder gar, wenn ein Tier vom Luchs oder vom Wolf gerissen wird? Vermutlich so wenige, wie es auf der ländlichen Seite Personen gibt, die sich ein anderes Familienmodell vorstellen können als das traditionell-bürgerliche: Der Hof bleibt in den meisten Fällen im alleinigen Besitz des Mannes, obwohl die Frau durch ihr Arbeitsvolumen in der Landwirtschaft, im Haushalt, bei der Betreuung von Kindern, Kranken und Alten und im Nebenerwerb wesentlich zum Erhalt des Hofes beiträgt.

Abb. 8: Käseproduktion auf der Zuegeg*Foto Beat Straubhaar, Heimberg*

Die Faszination des Kulturweges Gantrisch besteht unter anderem in den vielen verschiedenen Gelegenheiten zur Überwindung des vielzitierten Stadt-Land Grabens: Sei es schlicht durch ein angemessenes Verhalten der Wandernden gegenüber den Herdenschutz-Hunden, sei es durch den Genuss eines Molkenbades auf der Alp z'mittlisch Morgete hinter dem Morgentenpass zwischen Gantrisch und Bürglen.

Literaturverzeichnis

- Bähler, Anna/ Lüthi, Christian/ Erne, Emil/ Barth, Robert/ Bühler, Susanna, 2003: Bern – Die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Verlag Stämpfli, Bern.
- Baumann, Max, 1977: Stilli – Von Fährleuten, Schiffern und Fischern im Aargau – Der Fluss als Existenzgrundlage ländlicher Bevölkerung. Chronos, Zürich.
- Bolliger, Sabine/ Blum, Jolanda, 2010: ViaJacobi. Auf Pilgerspuren die Schweiz entdecken. ViaStoria/ Ott Verlag, Bern.
- Bretscher, Alfred, 1999: Zur Flussschiffahrt im Alten Bern: Wasserwege, Schiffe und Organisation. In: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde III:105-147.
- Coale, Ansley J./ Cotts-Watkins, Susan, 1986: The decline of fertility in Europe: the revised proceedings of a conference on the Princeton European Fertility Project. Princeton University Press, Princeton (NJ).
- Bieri, Hans/ Moser, Peter/ Steppacher, Rolf, 1999: Die Landwirtschaft als Chance einer zukunftsfähigen Schweiz oder Dauerproblem zur vollständigen Industrialisierung der Ernährung? (SVIL-Schrift Nr.135) Schweizerische Vereinigung Industrie und Landwirtschaft, Zürich:66-102
- Brechbühl, Georg, 1993: Das Gurnigelbad. In: Schwarzenburger Altjahresblatt.
- Däpp, Walter/ Trachsel, Hansueli/ Wyler, Theo, 1982 : Gesundgebadet – Ein Berner Bäderbuch. Edition Erpf, Bern.
- Doyon, Josy 1986: Der letzte Kästräger vom Talberg. Blaukreuz-Verlag, Bern.
- Furrer, Bernhard/ Bay, Jürg/ Nizon, Paul/ Lukàcs, Georg, 1984: Übergänge; Berner Aarebrücken – Geschichte und Gegenwart. Benteli Verlag, Bern.

Hermann, Michael/ Heye, Corinna/ Leuthold, Heiri, 2005: Soziokulturelle Unterschiede in der Schweiz – vier Indizes zu räumlichen Disparitäten 1990-2000. Hrsg.: Bundesamt für Statistik, Bern.

Inventar Historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), 1997: Berner Brückengeschichten. Editions Ketty&Alexandre, Chapelle-sur-Moudon.

Inventar Historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS): <http://ivs-gis.admin.ch/> Objekte: BE 57.3.3; BE 57.2.7; BE 57.2.8; BE 57.1.6; BE 485.4.2; BE 485.4.1

Markwalder, Hans, 1947: Das Bad Weissenburg im Simmental. In: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde, Heft 9:55-63.

Pfister, Christian, 1995: Im Strom der Modernisierung – Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt im Kanton Bern 1700 – 1914. (Geschichte des Kantons Bern seit 1798: Band IV) Historischer Verein des Kantons Bern/ Paul Haupt, Bern.

Spycher, Hanspeter, 1990: Solothurn in römischer Zeit – ein Bericht zum Forschungsstand. (Veröffentlichungen des Instituts für Denkmalpflege der ETH Zürich, 9) Verlag der Fachvereine, Zürich:11-32.

Thun-Chronik:

<http://www.thun.ch/stadtverwaltung/abteilungenaemter/stadtkanzlei/stadtarchiv/thun-chronik.html>; 24. Mai 2013.

Thut, Werner, 1994: Die Entwicklung der ersten Welt – ein Rezept gegen Armut in der Dritten Welt? Marktintegration und Abwanderung in der voralpinen Schweiz des 19. Jahrhunderts und im heutigen Nepal. Paul Haupt, Bern.

Walser, Gerold, 1979 – 1980: Römische Inschriften in der Schweiz. Bern.

Vischer, Daniel, 2012: Die Aare als ganzjähriger Wasserweg – Der Schwallbetrieb zwischen Thun und Bern. in: Berner Zeitschrift für Geschichte, Heft 4:36-49.

Fotosammlung: Hans-Ulrich Suter, Haldenstrasse 64, 3014 Bern

