

DER STEGHALTENSTUTZ

Im Zuge der Industrialisierung wandelte sich, nicht anders als in den benachbarten Dörfern, die Beschäftigung der Einwohner unserer heutigen Gemeinde Stocken-Höfen. Früher fast ausschliesslich einfache Bauern mit handwerklicher Nebenbeschäftigung, wurde die männliche Bevölkerung durch das stetig wachsende Industriezentrum Thun mit seinen eidgenössischen Betrieben, den Metallwerken Selve und anderen Industrieunternehmungen angezogen. Die Gemeinde Oberstocken stellte von den drei Dörfern das grösste Kontingent an Fabrikarbeitern, während in Niederstocken und Höfen der Bauernstand bis in die 1970er-Jahre beträchtlich blieb. Im Jahr 1947 fuhr von insgesamt 72 Stimmfähigen in der Gemeinde Oberstocken 26 Väter und Söhne täglich auf ihren Arbeitsplatz nach Thun. Zusätzlich bot auch die «Pulveri» in Wimmis etlichen Stocknern ihr Auskommen.

Begab sich der Fabrikarbeiter am frühen Morgen zur Arbeit, kam er nicht umhin den Steghaltenstutz zu passieren. Für den damaligen Pendler gab es einzig zu Fuss Alternativen. Fuhr er als Velofahrer zur Arbeit oder leistete er sich ab Juni 1921 ausnahmsweise gar die Fahrt mit der neu gegründeten Autogenossenschaft Thun–Stocken–Gürbetal, war wohl der Steghaltenstutz als Teil des Arbeitsweges die Regel. Aber nun der Reihe nach was über die Geschichte des Steghaltenstutzes ausfindig gemacht werden konnte.

Der Amsoldingen-Steg über die Kander

Bereits in früheren Zeiten war auch für unsere Dorfbevölkerung die Brücke unterhalb der Steghalten über die Kander ein wichtiger Übergang nach der Stadt Thun. Somit hatten die Gemeinden unterhalb des Stockhorns ihren Teil zum Unterhalt beizutragen. Da ist es kaum verwunderlich, dass sich, wenn nicht die Einen so dann die Anderen benachteiligt fühlten. Dies geht aus folgendem Spruchbrief des Schultheissen der Stadt und Grafschaft zu Thun aus dem Jahr 1712 hervor. Damals, kurz vor der Ableitung der Kander in den Thunersee (1714), flossen dort noch beträchtliche Wassermassen durch das breite Flussbett:

«... Von wegen bewusster Miterhaltung der von der Allmendinger Allmend über die Kander gegen die Stäghalten gehende Bruck und daher fallender gemeiner Kosten sich etwas Streit und Gespahns erhebt, indemme sich die von Ober- und Niederstocken

mit mehrerer beklagt, wie dass sie nach gemeiner Abtheilung und Proportion dess ihnen daran beziehenden halbigen dritt- oder sechsten Anteils, sowohl in Legung der sogenannte Ausbäumen, die von einem Joch auf das andere legen, als Bedeckung der Bruck selbsten, ein weit mehrers als die übrigen zu unzumuthlicher Beschwärdt anschaffen müssend [...]. Da hingegen die von Ansoldingen und ab den Höfen vermeinten, dass es bei ehemalig geworfenem Los, nach welchem die Erhaltung disser Bruck unter ihnen seye vertheilt worden, dissmalen die Bewandtnis haben solle, in Betrachtung man die Proportion disser Bruck und sonderlich in ansehen der Ausbäumen nicht wol anderst treffen könne ... Der Schultheiss erkannte nach vorgenommenem Augenschein in Freundlichkeit: «...Dass es zwüschen obigen vier Gemeinden in Ansehen der Erhaltung bei den Landwehrinen und Jöcheren bei vormaliger Abtheilung in welche sie einstimmig getretten, noch fürwas sein verbleiben haben solle...»

Vom Säumerweg zur Fahrstrasse

Wann und warum ein bereits bestehendes Fahrsträsschen hinauf zum Dorf Amsoldingen in seiner Streckenführung abgeändert wurde, weiss der «Bund» in einem Rückblick vom 28. Mai 1924 zu berichten (siehe auch Plan auf der nächsten Seite): «Vor 1810 zog sich das Fahrsträsschen gleich wie der mittelalterliche Säumerweg direkt vom Ansoltinger-Steg zum Galgacher hinauf. Um nun den Verkehr zu seinem Tavernenwirthshaus zu leiten, erstellte der Steghaltenwirt und Gerichtssäss Jb. Hirsig von der Thierachernmarche weg einen neuen Stutz. Vier andere Partikularen und die Burgergemeinde halfen ihm. Die Bauleitung besorgte der bernische Ingenieur Jakob Schlatter. An die 5049 Livres betragenden Kosten spendete die Regierung 500 Livres.»

Ein Versammlungsprotokoll der Gemeinde Höfen vom 13. Dezember 1812 bestätigt obiges: «Unter Ends gemeldetem Dato ward Ee. Ede. Gemeinde Ein- und Ausburger auf den Höfen im Schulhause daselbst ordentlich versammelt und wurde durch Herr Amtsrichter Rufener und Jakob Hirsig, sämtliche von Amsoldingen, anher gebracht: dass Ee. Ede. Gemeinde Amsoldingen oberamtlichem Befehl zufolge der Strass am Steghalten-Stutz eine andere Richtung geben wölle. Folglich eine bequeme Strass, die inskünftig leichter zu unterhalten und die zu der Rücksicht der Reisende desto besser durchpassieren könne, zu verfertigen. Aus diesem Anlass die sämtlich Ed. Gemeindsburger dasigen Bezirks ehrerbietigst ersucht werden, an diese schwere und kostbare Arbeit, was nämlich in ihre Wilkür stehe, in Mehr oder Wenigerem entweder in Geld oder Arbeit etwas Hülffleistung beizutragen, worüber die Gemeinde mit Einheit der Stimmen geschlossen: Es solle obigem Begehren etwas entsprochen sein, und zwar so, da die Gemeinde Höfen sich selbst bedürftig finde, so wölle sie nach ihrem guten Willen etwas an Arbeit behülfflich sein, und zwar nicht von Rechtens wegen sondern aus gutem Willen; und dass nun nachher am Unterhalt obiger Strass am geringsten nichts beizutragen schuldig seyn wölle.»

Hierzu muss man wissen, dass besagter Jakob Hirsig erst eben die Steghalten-Wirtschaft erworben hatte. Nachfolgend ein Auszug aus der diesbezüglichen Kaufschrift vom 2./4. Herbstmonat 1812 aus den alten Grundbüchern: «Kund und zuwissen sey hiermit: Dass der wohledelgeborene und hochgeehrte Carl Samuel Rudolf von Lu-



Noch erkennt man im Plan von 1712 die beträchtliche Spannweite des Amsoldingen-Steges über den nach der Kanderableitung nun bescheidenen Glütschbach.



Der Plan von Berghauptmann Jakob Schlatter vom November 1812, zur «Abänderung der Fahrstrasse an der Steghalden».

ternau, Artillerie-Oberst, Mitglied des grossen Rathes des Kantons und Burger der Stadt Bern, angesessen auf seinem Schloss und Landgut zu Amsoldingen [...] verkauft hat – Dem wohlersamen und wohlbescheidenen Jakob Hirsig von Amsoldingen, dermaligen Gastgeb auf dem Wirthshause dasselbst und desselben Erben – Nämlich: folgende Liegenschaft, so der hochgeehrte Herr Verkäufer laut Kaufbeyle vom 5. August 1795 von Samuel Müller von Köniz erkaufte hat. Sie enthalte die Tavernenwirthschaft zum weissen Bären auf der Steghalden zu erwehntem Amsoldingen, bestehend in einer ganzen Behausung und Bescheurung nebst daran befindlichen Holzschopf, Ofenhaus und Garten, denne die beyliegende Hofstatt und daran stossende Matte zusammen ohngefähr 6 Jucharten minder oder mehr haltend [...] ferner mit dem zu obiger Wirthschaft gehörigem Beker- und Schaalrecht – Die obgelmelte samtlliche Liegenschaft stosse Sonnenaufgangs an die alte Bernstrasse, Mittags an Christen Hirsig sel. Erben Matten, Eingangs an den Mühlbach, Mitternachts an Samuel Hirsigs Matten und Rudolf Lüthis Bossmatten ...» Mit dieser Korrektur hatte sich die Strecke zum Dorf Amsoldingen zwar verlängert, die Steigung jedoch verlief sanfter.

Was lange währt ...

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts hielt der Erholungs- und Erlebnis-tourismus auch in unserer Gegend Einzug. Angesichts erhöhter Komfortansprüche wurde der Stutz mit seiner damaligen Wegführung bald zum unzumutbaren Hindernis. Auch der Postkutschenkurs, welcher ab 1892 die Botengänger ablöste, musste täglich die schwierigen Verhältnisse überwinden. So ereigneten sich zahlreiche Unfälle, welche

immer lauter werdende Rufe nach einer erneuten Korrektur ertönen liessen. Die vom Kanton favorisierten Hauptverkehrswege nach dem Oberland verliefen jedoch anderswo (Gürbetal/Stockental und Aaretal). So liess eine Korrektur des Steghaltenstutzes auf sich warten.

Nachdem im Februar 1895 die Gemeinde Amsoldingen bei Kanton und Bund ein Gesuch zur Steghaltenstutz-Korrektur einreichte, folgte im September gleichen Jahres ein Beschrieb vom Oberingenieur mit beiliegender Skizze (unten) an die kantonale Baudirektion: «Der Steghaltenstutz weist, wie aus der folgenden Skizze ersichtlich ist, eine Steigung bis auf 13% auf. Auf der Thun – Amsoldingen Strasse herrscht nun ein lebhafter Verkehr und ist es begreiflich, dass der 700 m lange Stutz mit seinen grossen Steigungen für denselben ein höchst lästiges Hemmnis ist. Die interessierten Gemeinden dringen auf Abhülfe. Ich habe mich auf Ort und Stelle überzeugt, dass eine Reduktion der Steigung auf durchschnittlich 5 – 6% sehr gut wird möglich werden. Das neue Tracé ist auf der Skizze mit Rot bezeichnet ...»



Das erste Vorprojekt entstand im Jahr 1897. Wie unschlüssig man sich über die Streckenführung war, zeigen die vielen Varianten im Projektplan (unten). Am 1. März 1897 wurde die Ausführung von der Gemeindeversammlung Amsoldingen beschlossen, es war jedoch abzusehen, dass hier noch einiges an Planungsarbeit anstehen würde. So erfolgte die definitive Projektaufnahme erst im November 1905.



Deshalb lieber absteigen, der Zeitverlust ist gering

Währenddessen beschwerten sich Lokalpresse und deren Leser wiederholt über die prekären Verhältnisse. Einige Auszüge:

«Geschäftsblatt» Thun im Dezember 1904: «Wer gegenwärtig wieder das Vergnügen hat, von Thun nach Amsoldingen und umgekehrt zu reisen, sei es zu Fuss oder per Wagen, der wird wohl über den Glanzpunkt dieser Strecke in eine gerechte «Täubli» versetzt. Wir meinen den zu Papier schon lange korrigierten Steghaltenstutz. Wir erachten den Zeitpunkt insofern als günstig, als überall über Arbeitslosennot geklagt wird. Wohlan, wo fehlt es, an unsern Vertretern im Grossen Rate, oder an den Behörden? Und die Oberpostdirektion, deren geplagte Untergebenen auch alle Tage über diesen geradezu gefährlichen Stutz kutschieren müssen, hat sie kein Interesse an der Verbesserung solcher gemeingefährlicher Verkehrswege? Ein Entgegenkommen gegenüber den auf diese Strasse angewiesenen Ortschaften wäre mehr als am Platze. «Berna» wie «Helvetia» kennt diese Gegend leider noch nicht? Mit vollem Rechte verlangen wir hier: Menschen und Tierschutz vor!»

Diese Aufnahme des alten Steghaltenstutzes im Frühjahr 1922 bringt dessen «Gefährlichkeit» kaum zum Ausdruck. Die Projektprofile der neuen Streckenführung stehen bereits.



«Täglicher Anzeiger für Thun, 24. April 1906: «Am Steghaltenstutz bei Amsoldingen kam ein zweispänniger Wagen in zu raschen Lauf, so dass die Pferde durchgingen. Der Fuhrmann wurde abgeworfen und schwer verletzt.»

«Täglicher Anzeiger für Thun, 24. Januar 1907: «Am Steghaltenstutz verlor beim Schlitteln ein Fräulein St. die Macht über den Schlitten und fuhr bei der untersten Kurve so unsanft an einen Abwehrstein, dass sie einen Fuss blessierte und nach Hause geführt werden musste.»

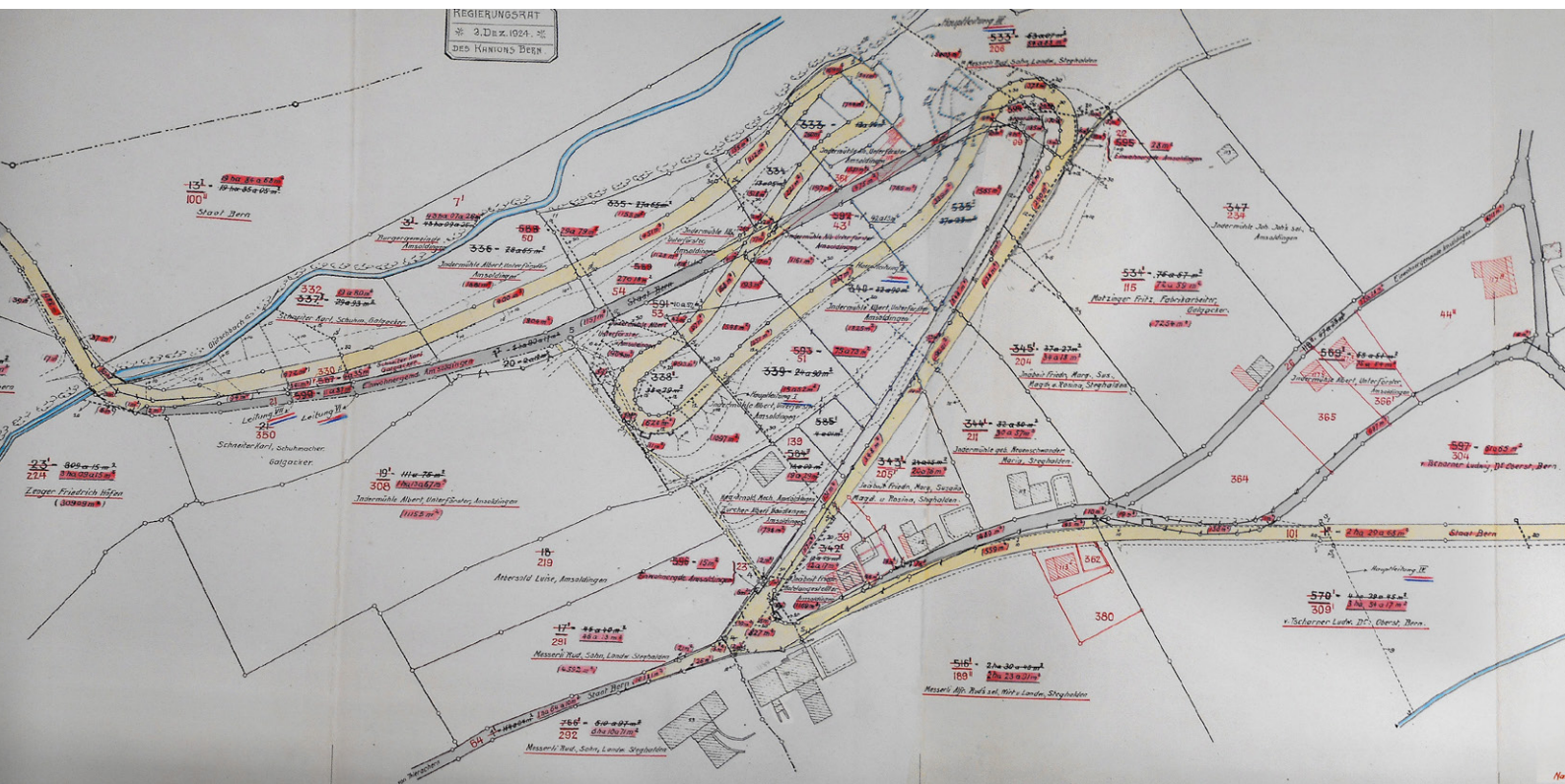
«Geschäftsblatt» Thun, 12. Mai 1909: «... so ist auch am Steghaltenstutz letzte Woche ein Velofahrer abgeworfen worden. Der Steghaltenstutz wird nach unten immer steiler; das starke Gefälle und die zwei scharfen Kurven sind dort schon manchem geübten Fahrer zum Verhängnis geworden. Deshalb lieber absteigen, der Zeitverlust ist gering.»

«Geschäftsblatt» Thun im August 1918: «Am Mittwochmorgen verunglückte mit dem Velo am Steghaltenstutz der 19jährige Emil Bruni, Munitionsfabrikarbeiter, tödlich. Er muss die Gewalt über das Fahrrad verloren haben oder in einem epileptischen Anfall in den Bach gefahren sein. Erst am Samstagmittag wurde seine Leiche gefunden.»

Zwei Monate später: «Der Steghaltenstutz hat schon viele Opfer gefordert. Dieser Tage wäre es beinahe wieder dazu gekommen. Ein Break, das eine Hochzeitsgesellschaft trug, fuhr die Strasse hinunter. Beim Begegnen mit einem andern Fuhrwerk an der bewussten heiklen Stelle, scheuten die Pferde des hochzeitlichen Gefährtes aus noch nicht ganz aufgeklärter Ursache. Da der Kutscher mit seinen scheuenden Pferden nicht ausweichen konnte, so musste er dem Glücke danken, das ihn samt seiner Hochzeitsgesellschaft statt in den Glütschbach bergwärts warf. Das Gelände ist an dieser Stelle demoliert, der Abwehrstein z. Zt. radikal abgebrochen und das Break ist aus allen Fugen. Die hochzeitliche Gesellschaft kam mit dem Schrecken davon. Wieviele Menschen und Vehikel müssen wohl an diesem unglückseligen Stutz verunglücken und zerschlagen, bis Remedur geschaffen wird?»

Es vergingen weitere 17 Jahre seit der Projektaufnahme bis im Januar 1922 endlich die Arbeiten von der Glütschbachbrücke bis ins «Türli» ausgeschrieben wurden. Die Offerten gingen im Februar 1922 ein und der Beginn der Arbeiten erfolgte bereits im Frühjahr des gleichen Jahres.

War es die Gründung der Autogenossenschaft Thun–Stocken–Gürbetal, und damit das Befahren des Stutzes mit Motorkraftwagen, welche die Behörden im Jahr 1922 plötzlich derart schnell handeln liessen? Noch im August 1920 bemerkte der Oberingenieur des Kantons:



Der alte Verlauf (grau) und die neue Streckenführung (gelb) nach Vollendung der Steghaltenstutz-Korrektion im Jahr 1924.

«Die Strasse Oberstocken – Amsoldingen – Thun ist z. Zeit für Autos verboten. Ihre geringe Breite und die ungünstigen Gefällsverhältnisse empfehlen deren Öffnung z. Z. nicht ...» Aber schon im April 1921 erteilte das Schweizerische Postdepartement auf Antrag der Oberpostdirektion der Genossenschaft Automobilverkehr Thun – Stocken – Gürbetal die Kraftwagen-Konzession zum Befahren u. a. der Strecke Thierachern – Amsoldingen – Allmendingen – Thun und hob das Fahrverbot auf, obwohl der Beginn der Bauarbeiten am gefährlichen Steghaltenstutz damals noch kaum absehbar waren.

Momentaufnahme und Planung um den Steghaltenstutz in einer Kurzfassung im Oberländer Tagblatt vom 10. März 1922: «Die jetzige Strasse weist nur eine Kehre auf und hat eine Steigung von 10 – 14%, und die neue Strasse, deren Bau nun sofort ausgeführt werden soll, gewinnt dann die Anhöhe mit drei Schleifen bei einer Steigung von 5,8 – 6,6%. Die Bauarbeiten, deren Vergebung in den nächsten Tagen erfolgen soll, erfordern eine Erdbewegung von 8 – 9000 Kubikmetern [...] namentlich auch im Hinblick auf den Postautomobilverkehr Thun-Stockental ist diese Korrektion der Strasse am Steghaltenstutz, die schon lange angestrebt wurde, sehr zu begrüßen.»

Oberländer Tagblatt 30. Mai 1922: «Das Fortschreiten der Korrektionsarbeiten bedingt ab 14. Juni 1922 die vollständige Sperrung der Thun-Amsoldingen-Strasse beim Steghaltenstutz für jeden Wagenverkehr.»

Am 18. September 1922 meldet der zuständige Ingenieur in einem Notiz, dass die Arbeiten, soweit es der Kredit erlaube, fertig seien. Er möchte jedoch noch eine Halbwalzung oder ein Andrücken der Brechschotter-schicht ausführen.

Die Arbeiten wurden auch im Jahr 1923 fortgesetzt. Am 8. März geht eine Weisung an die Autogenossenschaft Thun – Stocken – Gürbetal, sich an die Sperrung wegen der Walzung zu halten.

Die Abrechnung der Steghaltenstutzkorrektur erfolgt im Februar 1924 und am 27. Mai gleichen Jahres wurde der korrigierte Steghaltenstutz vom Staat Bern in Anwesenheit des Obergeringeurs des ersten Kreises übernommen. Die Arbeiten, welche von der Baufirma Wyss & Trachsel ausgeführt wurden, kosteten rund 190 000 Franken. Diese Summe wurde von Staat und Bund übernommen, während die Einwohnergemeinde Amsoldingen zirka 20 000 Franken für Landentschädigungen leistete. Gleichzeitig wurde die Staatsstrasse von der Höhe bis zum Dorfeingang beim «Türli» gerade gelegt.



Im Frühjahr 1923 ist der Bau des «neuen» Steghaltenstutzes weitgehend vollendet. Im Vordergrund gut erkennbar die Höhendifferenz des alten und neuen Tracés.

Quellen (Literatur und Bilder): Gemeindecache Einwohnergemeinde Stocken-Höfen; Staatsarchiv Kt. Bern in Bern; E-newspaper archives.ch; Dory und Markus Widmer, Amsoldingen.