

VON DER STRASSE DURCH DAS STOCKENTAL

Die Stockentalstrasse, welche vom Gürbetal durch beide Stocken in Reutigen Kapf in die Simmentalstrasse mündet, war lange Zeit die direkteste Verbindung von der Stadt Bern ins Oberland (Simmental/Frutigtal). Als Einziger die Stadt Thun nicht tangierend, konnte über

diesen Saumweg das Staatszentrum relativ schnell mit Lebensmitteln aus dem Oberland versorgt werden. In unserer Gegend erfuhr diese Strasse in all den Jahrhunderten gar manche Korrektur. Ein im Jahr 1840 aufgegleistes Projekt zur Verlegung der Strasse von Niederstocken über das Reutigmoos bis zu den Mooshäusern übertrifft im Aufwand jedoch sämtliche späteren Werke.

Die Alte Strasse

Ortskundigen unserer Gemeinde muss man kaum erklären, was unter der «alten Strasse» zu verstehen ist. Heute führt sie abseits der stark befahrenen Staatsstrasse ab der Heitegg in Niederstocken an moosigen Felsblöcken vorbei durch den Reutigschwand-Wald nach den Mooshäusern und ist ein wunderschönes Naherholungsgebiet. Dieser Teil der Hauptverbindung durch das Stockental galt es mit diesem Projekt zu ersetzen.

Doch vorerst versuchen wir mit Auszügen aus der Zeitschrift «Strassenunterhalt und Verwaltung im Kanton Bern, 1803–1846»¹⁾ die damalige Regelung des Strassenunterhaltes aufzuzeigen:

«Spätestens seit dem 15. Jahrhundert versuchte die Obrigkeit des Staates Bern über ihre Landvögte, die Ausführung der Arbeiten an den Landstrassen zu beeinflussen und ernannte dazu Aufseher. Ab 1718 hatte mit der Zollkammer, eine ständige, zentrale Behörde, die Aufsicht über den Strassenunterhalt inne. Am 29. April 1744 erliessen Rät und Burger ein Strassenreglement, das für 90 Jahre wegweisend bleiben sollte. Den Landvögten respektive Oberamtännern oblag die Aufsicht über den Strassenunterhalt. Meistens fehlten diesen weitergehende technische Kenntnisse. So beschäftigte ab 1787 die Obrigkeit auf allen grossen Landstrassen Wegknechte. 1818 schuf sie gleichzeitig mit der Strassenkommission die ständige Stelle eines Strasseninspektors. 1829 stellte der Kanton Bern in den 27 Amtsbezirken provisorisch Bezirksinspektoren an, welche die Wegknechte und die Gemeinden überwachen sollten. Bis 1834 erledigten die Bewohner der pflichtigen Gemeinden im sogenannten Gemeinwerk die jährliche Instandstellung der Strassen.»

Im Kanton Bern versuchten viele Gemeinden schon früh neue Unterhaltungspflichten abzuwenden und den Unterhalt der Landstrassen auf den Kanton abzuwälzen. Neben der Linienführung und Landenteignungen waren die erwarteten Lasten einer der Hauptgründe für kommunalen Widerstand gegen neue Strassen während der Restauration (1813–1831). Nach dem politischen Umsturz von 1830/31 wurde der Strassenunterhalt im Strassengesetz vom 21.3.1834 neu geregelt. Dadurch stiegen die kantonalen Ausgaben für Strassenbau und -unterhalt in neue Dimensionen und erreichten 1843 mehr als 200'000 Franken damaliger Schweizer Währung.»

So ging in den 1830er-Jahren die Zuständigkeit für den Strassenunterhalt auch für die Landstrasse von Blumenstein nach Wimmis an den Staat über. Zuvor wurden aber die Gemeinden verpflichtet, Zäune und Mauern zurückzusetzen, damit die gesetzliche Mindeststras-

senbreite von 16 Schuh erreicht wurde. Zudem sei die Fahrbahn durch die Einwohner und Strassenpflichtigen zu reparieren, Verhöhungen abzutragen und mit gutem Material zu versehen. Dass dadurch unter anderen die Gemeinde Oberstocken, welche laut Dokumenten ihre Strasse musterhaft verbesserte, finanziell überfordert war, geht aus einem im August 1837 von Johannes Mettler, dem Unterstatthalter und Gemeindepräsident von Oberstocken, verfassten Schreiben²⁾ hervor, in welchem er hoffte:

«... dass die Gemeinde durch die hohe Regierung mit einem Geldbetrag nach Billigkeit entschädigt würde, indem sonst der Fall eintreten müsste, dass diejenigen die die Strasse in Stand setzten, noch sogar die Betreffenden für das Land u.s.w. entschädigen müssten. Wenn man in Betracht zieht, dass vielleicht früher oder später die Regierung dann machen müsste, was ungemacht [...] so hat man hierseits keinen Zweifel mehr, man werde da unserer Bitte nicht versagen...».



Die im Jahr 1837 musterhaft verbesserte Strasse durch das Dorf Oberstocken. Hier, im Jahr 1910, wurde das Haus Messerli abgebrochen und in grösserem Abstand zur Staatsstrasse aufgebaut.

Ausschlaggebend für die staatliche Übernahme solcher Verbindungsstrassen dritter Klasse waren auch die zahlreiche Beschwerdeschreiben vieler Gemeinden an das Baudepartement der Republik Bern. Ein solches datiert vom 18. April 1836²⁾ und überliefert uns den damaligen Zustand unserer Stockentalstrasse:

«Die hienach Unterzeichneten finden sich bemüssiget, über den Strassenbezirk längs von der Marche von Blumenstein nach beiden Stocken und Reutigen Gemeinden bis zur Grenzlinie der Gemeinde Wimmis oder den sogenannten Kapf Beschwerde bei Ihnen als Strasseninspektor der obern Gemeinden zu führen. Es ist eine Haupt- und Verbindungsstrasse für die oberen Gemeinden und die Thalschaft längs der Bergkette bis Bern, die eben so gut unterhalten werden sollte, als diejenige vom Simmenthal nach Thun und Bern. Nun aber befindet sich dieselbe in solch schlechten Zustände, dass dieselbe kaum befahren werden kann, ohne in Gefahr zu laufen, seines Eigenthums beraubt zu werden; Pferde und Wagen müssen dadurch zu Grunde gerichtet werden, und nicht nur dies, sondern wer auf Wagen reitet des Nachts, muss wegen verschiedenen Holzlagern von Privaten sich der Gefahr aussetzen, durch einen Umsturz des Wagens seines Körpers beschädigt zu werden oder vielleicht gar

ums Leben zu kommen. Es sind auch einige Stellen wo zwei Wagen gar nicht bei einander vorbeifahren könnten.

Es wäre demnach sehr zweckmässig, wenn dieser Strassenbezirk in Augenschein genommen und sonach der geeignete Befehl erteilt würde, vorerst zu Räumung der Holzlager um allfällig entstehen könnendes Unglück zu verhüten. Durch die wohlgeordnete Unterhaltung dieser Strassenanlagen führt der Zweck zum allgemeinen Besten und zu Erweiterung des Verkehrs mit den Gegenden diesseits der Bergkette, welcher anders durch Ergehung der dahinführenden Strassenanlagen nach und nach gänzlich abgeschnitten wird.

Dies zur weiteren geeigneten Verfügung Ihnen anzeigend, ersucht Sie um gefällig schnelles Einschreiten. Samuel Rothacher, Wirth beim dem Brodhäusi; Christen Niederhäuser, Wirth zu Blumenstein; Johann Niederhäuser, allda; Samuel Lüthi, Müller in Wattenwyl; Daniel Bähler, Wirth zu Wattenwyl.»

Auch die Gemeinde Niederstocken hatte ihre Strasse von Oberstocken her bis zum Schulhaus beim Übergang des Dorfbaches (spätere Käserei) in Stand gestellt und empfahl diese im August 1838 nun zur Abnahme. Für deren Fortsetzung riet Bezirksingenieurs Immer in einem Schreiben vom 28. Dezember 1838²⁾ an das Baudepartement der Republik Bern eine Verlegung der Streckenführung:

«Von da hinweg geht die Strasse durch einen alten Felsensturz. Ihrer sehr geringer Breite und unebener Lage riet ich den betreffenden Gemeinden, die Strasse gänzlich zu verlegen und ganz gerade über das Reutigmoos zu führen, welches ganz sicher noch geringere Kosten nach sich ziehen würde als die Herstellung der jetzigen Strasse. Die Vorständigen sehen die Zweckmässigkeit dieses Vorschlages gar wohl ein, dennoch könnten sich die beiden Gemeinden Reutigen und Niederstocken nicht dazu vereinigen, indem es immerhin bedeutende Kosten und Arbeit bedarf. Wird aber die Verbesserung der Strasse nicht fortgesetzt, so ist der ganze Strassenzug Null; indem die Strecke durch den Reutigwald über jene Felsbrüche als eine wirkliche Verbindungsstrasse gar nicht zu gebrauchen ist...».

Im Frühjahr 1840 beschwerten sich die Gemeinden des Gürbetals sowie Wattenwil, Blumenstein, Pohlern und Oberstocken mit einem Brief an das Baudepartement der Republik Bern dahingehend, dass sie befürchteten, dass wegen des elenden Zustandes einiger Strassenbezirke ganze Landschaften voneinander abgeschnitten würden. Hier einige Passagen dieses sechsseitigen Schriftstückes²⁾:

«... Während man von Bern weg bis Niederstocken sämtliche Gemeinden die sie betreffenden Strecken mit löblichem Eifer und an manchen Orten mit grossen und schweren Aufopferungen in Stand stellten, findet sich von der Kreuzgasse zu Niederstocken bis zur Ausmündung in die Simmenthalstrasse im Kapf eine Strecke von ungefähr fünfviertel Stunden in solch schlechtem Zustand, dass sie beinahe unbrauchbar ist, und nur mit der grössten Gefahr befahren werden kann [...] Die Gemeinde Niederstocken hat den Theil von Oberstocken bis zur Kreuzgasse hergestellt. Reutigen hat im Sommer 1838 die Herstellung des Weges vom Kapf bis auf das Moos vorgenommen – aber wie? – Dieser Bezirk wurde unter die Strassenpflichtigen vertheilt. Jeder sollte sein Stück in Stand stellen. So wurde ohne Aufsicht, ohne Plan gearbeitet, der Weg aber nicht verbessert, sondern wenn immer möglich gar noch schlechter gemacht, indem man sich meist damit begnügte, die Porte in denselben zu reissen, um der Mühe überhaben zu sein, Material darauf führen zu müs-

sen. Es schien wirklich, als wenn jeder mit dem andern «wetteifert», das schlechtere Stück zu machen. An der übrigen Strecke von der Kreuzgasse zu Niederstocken bis auf das Moos zu Reutigen wurde mehr als zehn Jahre nichts gearbeitet. Man kann sich daher leicht denken, in welchem unbrauchbarem Zustand diese Strasse nun ist [...]. Hohe Stütze wären durch eine leichte Correction zu vermeiden oder zu verbessern. Unter diesen sind vorzüglich der Lindenstutz, der Hohliebestutz und der Schwandstutz in Mitte des Reutiger Walds anzuführen...»

Vielleicht war es gerade dieses Schreiben, welches schliesslich den Ausschlag zum Handeln gab. Jedenfalls wurden nun Bauvorschriften, Accordsbedingungen, Beschreibungen mit Plänen und Devise für einen neuen Strassenzug durch das Reutigmoos verfasst (Ingenieur Robert Lauterburg zu Thun). Im Gespräch blieb auch die Variante eines Ausbaus der alten Strasse über Heitegg und Reutigwald, wovon aber sämtliche Sachverständige abrieten. Zudem hätte der Staat dazu die finanzielle Unterstützung versagt. Laut Kostenberechnung von Ingenieur Lauterburg erwartete man für das neue Projekt Kosten von L. 7650 (Livre Suisse, alte Schweizerfranken, Währung bis 1851). Laut verschiedenen Versprechungen schien der Staat bereit, falls sich die beiden Gemeinden Niederstocken und Reutigen zur Ausführung entschliessen würden, sich zur Hälfte an den Kosten zu beteiligen.

Ursprünglich war die neue Linienführung der Strasse bereits im Dorf Niederstocken über die Haueten in den Graben vorgesehen (Umgehung des Lindenstutzgefälles, siehe Plan No. 1 auf der nächsten Seite). Laut Erklärung der Gemeinde Niederstocken vom 19. Mai 1841 hat dieselbe aber eine notwendige Gefällereduktion durch Abgrabung und Instandstellung des Lindenstutzes (vorerst) ohne Entschädigung von Seiten des Staates übernommen, so dass die ausgesteckte Linie von No. 1 beim Schulhaus (spätere Käserei) bis No. 17 wegfiel.

Dass diese Landstrasse damals als direkteste Verbindung Bern–Oberland keineswegs unbedeutend war, geht aus folgendem Vermerk von Grossrat Jakob Dähler hervor²⁾: «Was die Notwendigkeit dieser Strassen-Correction betrifft, so muss dieselbe in vollem Mass anerkannt werden. Obwohl diese Strasse in die dritte Klasse gehört, wird diese doch ein stärkeres Passage haben, als viele die in die zweite Klasse gehören.»

Wohlwissend, dass der hohen Regierung einiges an der Ausführung des neuen Strassenprojekts lag, stellten die beiden betroffenen Gemeinden ihrerseits nach abgehaltener Gemeindeversammlung im Frühjahr 1842 ihre Forderungen. Diese beinhalteten nebst anderem eine Beteiligung des Staates mit 6000 alten Schweizerfranken.



Die neue Strasse über das Reutigmoos mit beidseitiger Baumreihe.

Situationsplan No. 1 (oben): Dank Abtragungen und Auffüllungen des starken Gefälles am Lindenstutz wurde dessen ursprünglich geplante Umgehung gegen Haueten und Gräben unnötig.

Brouillonplan No. 2 (unten): Die geplante Streckenführung durch die Rösselsteine gegen das noch nicht entsumpfte Reutigmoos (rote Linie).

Unterstützt wurden die Gemeinden in ihren Forderungen von Regierungsstatthalter Regez in Erlenbach.

Private Besitzer des Mooslandes im Reutigmoos verzögerten durch überhöhte Forderungen den nun beschlossenen Strassenneubau in diesem Bezirk bis zum Ende des Jahres 1843. Der Landenteignung ausweichend akzeptierten sie schliesslich die durch Schätzung festgelegten Entschädigungen.

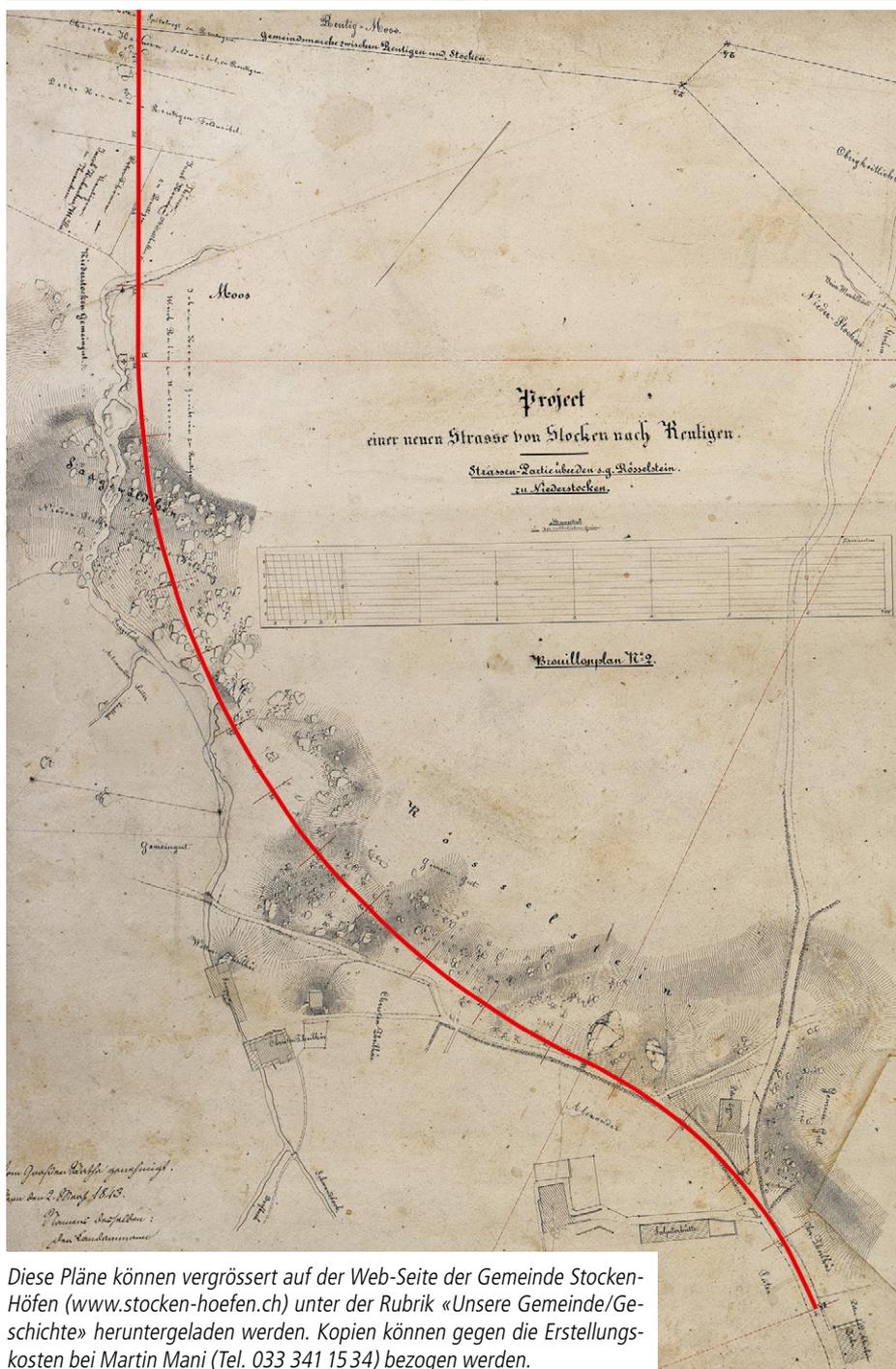
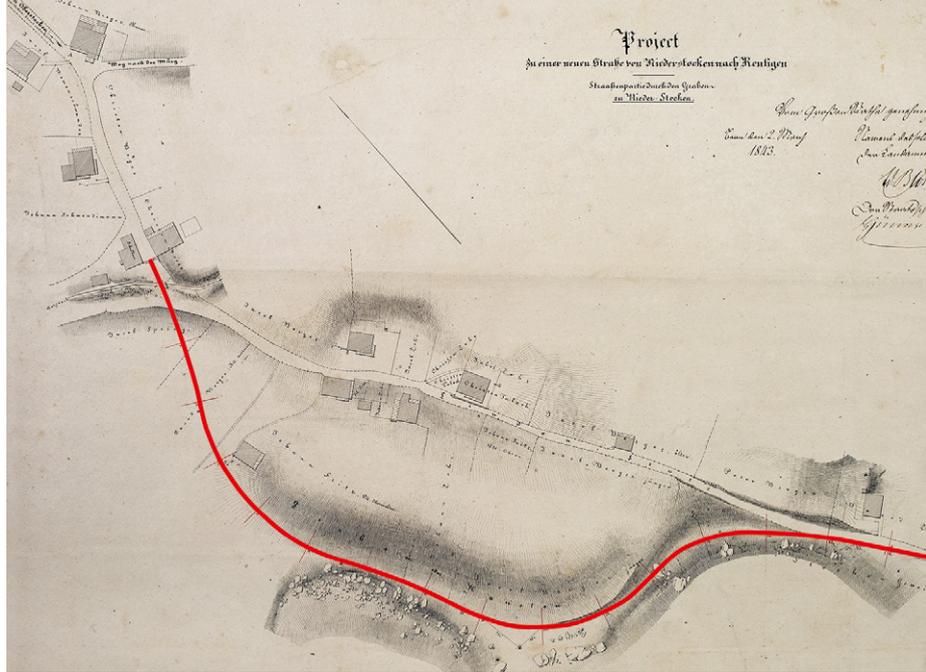
Im Spätherbst und Winter wurde die Arbeiten zügig an die Hand genommen. Die sogenannten «Kunstarbeiten» wie Erbauung der Bahnlinie und Coulissen wurden durch den vom Staat beauftragten Bauunternehmer und dessen Spezialisten erledigt. Andere, weniger Kenntnisse voraussetzenden Arbeiten, verrichteten Einheimische. Bereits im Januar 1844 verlangte Bauunternehmer Johann Lüthy die zweite Abschlagzahlung, welche ihm angesichts dreiviertel ausgeführter Arbeiten durch den Bezirksinspektor bewilligt wurde. Bereits im März des gleichen Jahres waren wohl die grössten Erdarbeiten erledigt und die unterste Kieslage konnte aufgebracht werden. Einzig die Brücken über den Niederstocken-Dorfbach, den Sägebach, den Seewelislwadbach und den Mühlebach bedurften noch etlicher Aufwände an Maurer- und Zimmerarbeiten. Drei Monate nach der Übergabe der Strasse an den öffentlichen Verkehr war eine zweite Lage mit feiner Bekiesung vorgesehen. Dann, nachdem die Fahrbahn auch für das Publikum freigegeben wurde, war der Bauunternehmer noch für die Unterhaltung zuständig, bis die gesamte Strecke vom «hohen Staate» abgenommen und übernommen wurde. Laut einer Broschüre, verfasst im Jahr 1949 durch Huldreich Mani³⁾, dauerten die Strassenarbeiten durch das ehemalige Sumpfgebiet des Reutigmooses jedoch noch Jahrzehnte an:

«Das Trasse war fixiert durch starke Pfähle in Abständen von je zehn Meter. Diese wurden durch das mächtige Steinbett eingedeckt. Nach dem Winterfrost senkte sich jeweils der Strassenkörper. Die Pfähle stiegen jeweils über das Trasse empor und mussten in den ersten Jahrzehnten jeweils vom Wegmeister abgehauen werden. Die letzten Pfahlresten wurden entfernt im Frühjahr und Vorsommer 1886. In die beidseitige Böschung wurde die Allee gepflanzt...»

Quellennachweis:

- Texte: 1) ETH-Bibliothek Zürich (e-periodicas).
 2) Staatsarchiv Kt. Bern (Akte BB X 2788).
 3) Huldreich Mani (Heimatkundliches vom Stockental).

Fotos: Stadtarchiv Thun (S. A. Gassner).
 Staatsarchiv Kt. Bern (Pläne).



Diese Pläne können vergrössert auf der Web-Seite der Gemeinde Stocken-Höfen (www.stocken-hoefen.ch) unter der Rubrik «Unsere Gemeinde/Geschichte» heruntergeladen werden. Kopien können gegen die Erstellungskosten bei Martin Mani (Tel. 033 341 15 34) bezogen werden.