IVS

BE 29

INVENTAR HISTORISCHER VERKEHRSWEGE DER SCHWEIZ IVS Dokumentation Kanton Bern **Bedeutung National** 

Seite 1

Strecke BE 29 Landeskarte Bern - Aarberg (- Neuchâtel /- Nidau) 1146, 1166

### **GESCHICHTE**

Stand September 2001 / Ha, sbo

Die Strecke verbindet Bern in direkter Linie mit dem Verkehrsknotenpunkt Aarberg, von dem aus man über Biel nach Basel und Deutschland gelangen konnte (BE 31) oder über Neuenburg nach Frankreich (BE 30). Ausserdem führte durch Aarberg die alte Ost-West-Transversale, die Genf und Südfrankreich mit Süddeutschland verband (BE 32 und BE 33). Es lassen sich zwei Hauptvarianten unterscheiden: die Linienführung über Dettigen (BE 29.1) und die Linienführungen über die Neubrücke (BE 29.3–29.6).

#### Bern

Das Gebiet um Bern war schon in römischer und frühmittelalterlicher Zeit besiedelt. Das Zentrum in römischer Zeit war der Vicus in der Enge; Villen lagen in Bümpliz und in Köniz. Im Frühmittelalter bildeten die Mauritiuskirche in Bümpliz und die Kirche von Köniz wahrscheinlich die Siedlungsschwerpunkte. Im frühen 12. Jahrhundert dürften bereits die Burg Nydegg und eine kleine Siedlung den Aareübergang im Osten der Halbinsel gesichert haben. Zwischen 1160 und 1200 entstand dort die zähringische Stadt, die sich im Laufe des Spätmittelalters in verschiedenen Etappen gegen Westen ausdehnte. Bern vergrösserte ständig seinen Machtbereich; schon im 13. Jahrhundert scheinen Muri, Vechigen, Stettlen und Bolligen unter Stadtrecht und Stadtgericht gekommen zu sein (STRAHM 1971: 156), und um die Mitte des 14. Jahrhunderts standen auch Münsingen, Thun, Unterseen und das Haslital unter Berner Herrschaft (STRAHM 1971: 38 f. u. 42 f.). 1536 war Bern zum grössten Stadtstaat nördlich der Alpen aufgestiegen (für eine ausführlichere Übersicht über die Geschichte der Stadt siehe BE 26).

## Bargen

In Bargen stand seit 1138/39 das Cluniazenserpriorat Bargenbrück, 1139 erwähnt als «hospitalis domus pontis bargie»; 1528 wurde es formell aufgehoben. Eine Spitalbruderschaft gründete das Hospiz am linken Aareufer, um Reisenden Herberge zu gewähren, welche die Aare bei Bargen überquerten. Nach der Gründung von Aarberg verlor das Hospiz seine Funktion (HLS, Stichwort «Bargenbrück»).

### Aarberg

Die Stadt Aarberg wurde um 1220 durch Graf Ulrich III. von Neuenburg gegründet und gelangte im Jahre 1379 auf friedlichem Weg in bernischen Besitz. Im Jahre 1414 ging der Aareübergang mit allen Rechten (vor allem das Zollrecht) und Pflichten (Unterhalt der Brücke) in den Besitz Berns über. Die heutige Holzbrücke stammt aus den Jahren 1567/68 (zu Aarberg und seinen Holzbrücken siehe auch BE 32 und BE 32 2.11). Der Marktplatz von Aarberg war einer der grössten Umschlagplätze der Schweiz. Die Jahrmärkte, 1478 mit dem Privileg des Salz-, Eisen-, Stahl- und Tuchhaldels ausgestattet, waren von überregionaler Bedeutung.

IVS Dokumentation Kanton Bern **Bedeutung National** 

Seite 2

Am einzigen Aareübergang zwischen Bern und Büren an der Aare kreuzte sich der Nord-Süd- und der West-Ost-Verkehr, dazu kam die Anlegestelle für Aareschiffe. Diese aussergewöhnliche Verkehrslage prägte das Wirtschaftsleben der Stadt. Erst der Eisenbahnbau und die Juragewässerkorrektion in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts brachten eine Wende. Aarberg wurde vom Hauptverkehr abgekoppelt, der nun über Lyss führte und diesem Ort neuen Aufschwung brachte (HLS Stichwort «Aarberg [Gemeinde]»).

# Geschichte der Verbindung

1977 ist die Kirche von Meikirch archäologisch untersucht worden. Die Ausgrabungen zeigen, dass das erste Bauwerk an diesem über praktisch zweitausend Jahre durchgehend besiedelten Ort eine vornehme römische Villa war (LEHNER 1980). Am Südhang des Frienisbergs wird eine römische Ziegelei vermutet (VON KAENEL 1980: 96). Für eine römische Strasse, die vom Vicus auf der Engehalbinsel über den Frienisberg zur Brücke bei Bargen geführt haben soll (über Bremgarten, Kirchlindach, Ortschwaben, Meikirch), gibt es jedoch keine Belege (JAHN 1850: 358, 368 und 370 f.; BAUMANN 1924: 2; HOWALD, MEYER 1940: Karte).

In den Mauern der Villa in Meikirch wurde im frühen Mittelalter eine erste Kirche errichtet. Dazu gehören auch Gräber des 7./8. Jahrhunderts (LEHNER 1980). Die Seedorfer Kirche ist auf einem früh- und hochmittelalterlichen Gräberfeld errichtet worden, das sich über das ganze Kirchenareal erstreckte. Berühmt ist der bereits 1858 im Friedhof entdeckte Sarkophag aus Muschelsandstein, der aus dem 7. oder 8. Jahrhundert nach Christus stammt (STUDER 1976: 90; JbSGU 61, 1978: 224; KS Band 3, 1982: 349 f.). Die vielen Dörfer mit der Endung «-ingen» auf der Nordabdachung des Frienisbergs sind einer starken alemannischen Siedlungstätigkeit im 8.–10. Jahrhundert zuzuschreiben. All dies deutet darauf hin, dass auch in der zweiten Hälfte des 1. Jahrtausends rund um den Frienisberg reges Leben herrschte, das entsprechenden Verkehr erzeugte; konkrete Hinweise auf eine frühmittelalterliche Strasse fehlen jedoch.

Das 1131 gestiftete Männerkloster der Zisterzienser in Frienisberg verfügte über Sässhäuser in Bern und in Aarberg und kurz vor der Reformation über Besitztümer in 45 Gemeinden und Höfen zwischen der Aare westlich von Bern und dem Grossen Moos; dazu kamen Rebberge in Le Landeron und Cressier sowie eine Alp am Westhang des Chasseral. Der Abt hatte die Aufsicht über die Frauenklöster Fraubrunnen und Detligen («Tedlingen») (HBLS, Band 3, 1926: 336). Eine Linienführung (BE 29.6) verlief durch das Kloster; über den direkten Einfluss des Klosters auf die Entwicklung der Strecke lässt sich jedoch nichts Genaueres sagen. Die Hohlwegspuren zwischen Meikirch und Frienisberg (BE 29.3) könnten sehr alt sein, lassen sich jedoch nicht datieren.

IVS Dokumentation Kanton Bern **Bedeutung National** 

Seite 3

Die Landstrasse von Bern nach Aarberg (Linienführung BE 29.6) führte mitten durch den eingefriedeten Bezirk des Klosters Frienisberg. (Titelbild aus: STUDER 1976)



Vor der Gründung der Stadt Aarberg (um 1220) wurde die Aare bei Bargen überquert. Das 1139 erwähnte Hospiz am linken Aareufer, das den Reisenden Herberge gewährte, verlor durch die Stadtgründung Aarberg seine Funktion und 1269/70 seine Selbständigkeit (HLS Stichwort «Bargenbrück»).

Die Neubrück wurde 1466 errichtet und ersetzte die Fähren bei Dettigen und Bremgarten. 1467 wurde der Weg von Dettigen zur neuen Brücke verbessert oder neu angelegt. Der Zöllner wohnte auf der Nordseite des Übergangs. Ab 1470 ist ein Wirtshaus erwähnt. 1534/35 wurde die Neubrück abgebrochen und neu aufgebaut, diesmal nicht mehr mit hölzernen, sondern mit steinernen Pfeilern. Seither ist sie kaum verändert worden; es handelt sich um die älteste Holzbrücke des Kantons Bern (FURRER 1984: 11 ff.). Verbessert wurden später vor allem die Zufahrten (1849/50, siehe BE 29.6).

Von Ortschwaben liess sich der Frienisberg über Uettligen, Frieswil und Radelfingen sowie über Meikirch, Frienisberg und Seedorf überwinden; es ist nicht immer klar, welche Variante von den Fuhrleuten gewählt wurde (HERZIG 1999: 201 und 206 ff.; siehe BE 507). Die Verbindung des 16. Jahrhunderts nach Schöpf (1577; siehe GROSJEAN 1973: 40) führte über Frienisberg.

Das Jahr 1740 bedeutete einen neuen Meilenstein in der bernischen Strassenbaupolitik. In seinem «Memoriale über die Construction, Reparation und Conservation der hohen Land-Strassen» verlangte der Strasseninspektor Friedrich Gabriel ZEHENDER (1740) einen Ausbau der Landstrassen. Dabei erwähnte er auch die Strasse von Basel nach Bern. ZEHENDERS Vorschläge wurden von der Regierung wohlwollend aufgenommen, und in der Folge stellte sie für die Erneuerung des Strassennetzes jährlich eine Summe von 6000 Talern zur Verfügung. (BAUMANN 1924: 101 ff.)

Der Ausbau der Strasse von Bern nach Aarberg zu einer mit Kutschen bequem befahrbaren Kunststrasse erfolgte in den Jahren 1740–1745 (GROSJEAN UND MITARBEITER 1973: 40). Die Arbeiten wurde nach BAUMANN nicht mit dem Geld bezahlt, das

IVS Dokumentation Kanton Bern **Bedeutung National** 

Seite 4

als Reaktion auf das Memoriale von ZEHENDER vom Staat zur Verfügung gestellt wurde, sondern von den an der Strasse liegenden Gemeinden (BAUMANN 1924: 111). Dies trifft jedoch nur teilweise zu. Ortschwaben gelangte 1740 mit einer Beschwerde über den schlechten Strassenzustand an den Rat von Bern. Die Regierung betraute, mit Rücksicht auf die Salz- und Weinfuhren nach der Hauptstadt, die deutsche Zollkommission mit der Sache, die darauf 3000 - 4000 Taler zur Verfügung stellte. (MEIKIRCH 1970). ZEHENDER kümmerte sich 1740 und 1741 um die Abschnitte Aarberg - «Tiergarten» und Seedorf - Frienisberg (HERZIG 1999: 203).

Die guten Strassenverhältnisse gestatteten auf der Linie Bern - Aarberg - Neuenburg bereits in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts einen regelmässigen Postverkehr. Die Postkutsche machte jeweils in Frienisberg Halt, um die dortige Landvogtei mit amtlichen Sendungen zu bedienen. Das erste Postamt in Aarberg wurde 1773 eingerichtet und gehörte dem «inneren Postbezirk» der berühmten bernischen Fischerpost an (KLÖTI 1994: 326). Eine weitere Postablage entstand 1833 in Seedorf. Der Verlauf der Chaussée aus dem 18. Jahrhundert entspricht mit Ausnahme einer grösseren Korrektur (Bau der Halenbrücke zwecks Vermeidung der tiefgelegenen Neubrück mit ihren beidseitig steilen Zufahrtsrampen im Jahre 1912; siehe BE 29.6) zwischen Aare und Heimehuswald der heutigen Kantonsstrasse.

Im 19. Jahrhundert wurde mehrfach auf die mühsamen Steigungen hingewiesen. WATT (1833: 9) schrieb zur «Strasse von Bern nach Biel»: «Wie viel Pferde werden nicht jährlich, durch dieses unaufhörliche Hochsteigen und Tieffallen, zu Grunde gerichtet!» Im VORTRAG (1837: 9) des Baudepartements an den Grossen Rat von 1837 heisst es, die «Strasse von Bern nach Aarberg» biete «vom Aarbergerthore hinweg bis an letzteren Ort ein unausgesetztes, starkes Gefälle dar». Erwähnt werden die «Stütze gegen die Neubrücke, am Stuckishaus, bei Meykirch, Frienisbreg, Baggwyl, Seedorf und herwärts Aarberg». Die vielen, von verschiedenen Seiten gemachten Vorschläge für Korrekturen der Strasse (WATT 1833: 9; VORTRAG 1837: 9 ff.; Karte von BÜRGI 1835/36) wurden nicht ausgeführt, lediglich die Zufahrten beidseits der Neubrücke wurden abgeändert (BE 29.6).

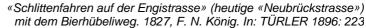
Mit dem Bau der neuen Lyss-Hindelbank-Strasse 1835 bis 1844 (BE 504) und deren Anschluss an Bern durch die Tiefenaubrücke 1850 (BE 1.4) verlor die Aarbergstrasse über Frienisberg ihre Bedeutung. Der Verkehr lief nun über das Lyssbachtal (HERZIG 1999: 205 f.).

## Kartographische Darestellungen

Der Plan von SICKINGER (1603/07) zeigt den Verlauf von der «Golatenmattgasse» (1343 bei der dritten Stadterweiterung angelegt) durch das «Golatenmattgassentor» (später «Aarbergertor») und dann an der «Schützenmatt» vorbei; Seit 1798 heisst die «Golatenmattgasse» offiziell «Aarbergergasse» (WEBER 1990: 61). Bei MÜLLER (1797/98) und BOLLIN (1811) ist die Strasse bis zur Neubrück zu verfolgen. Beim «Bierhübeliweg» handelt es sich wohl um eine ältere Variante, die im 17. oder frühen 18. Jahrhundert durch die nach Osten ausholende Kurve der «Neubrückstrasse» ersetzt wurde. Zwischen «Bollwerk» und «Bierhübeli» hiess die «Neubrückstrasse» auch «Engestrasse» (bis 1918; WEBER 1990: 84 und 225).

IVS Dokumentation Kanton Bern **Bedeutung National** 

Seite 5





Auf zwei Plänen von RIEDIGER, die 1723 und 1727 entstanden sind, ist die südliche Zufahrt zur Neubrück und die Strasse auf der nördlichen Seite der Aare bis nach Burrishus dargestellt mit dem Stundenstein, der damals noch bei Burrishus stand. Ein Plan von 1738 (REINHARDT JOHANN LUDWIG 1738) zeigt ein Strassenstück vom Birchiwald bis vor Ortschwaben; im Heimehuswald teilt sich die Strasse und verläuft über eine kurze Distanz auf zweit getrennten, parallelen Linien. Auf einem anonymen Plan (ORTSCHWABEN - AARBERG), der in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts entstanden sein könnte, ist die Strasse von Ortschwaben bis vor Aarberg mit Verbesserungs- und Korrekturvorschlägen (Begradigungen des Verlaufs) zu sehen. Die CARTE MILITAIRE 1793/97) zeigt den Verlauf der Strasse Bern - Aarberg eher summarisch, ebenso der Atlas Suisse (AS 6 1798), als «Chemin principal».

# GELÄNDE Aufnahme 15. September 1994 / Ha

Die Wahl der Wegverläufe zwischen Bern und Aarberg ist massgeblich von den zwei topographischen Haupthindernissen beeinflusst worden: dem Aarelauf und dem Frienisberg. Während die gallo-römische Bevölkerung den Fluss bei Reichenbach überquert haben könnte, standen den Menschen im Mittelalter die zwei Fähren von Bremgarten und Dettigen (bei Hinterkappelen) zur Verfügung. Diese wiederum wurden im Jahre 1466 durch den Bau der Neubrück bei Bremgarten abgelöst. Die erwähnten Möglichkeiten, um trockenen Fusses über die Aare zu gelangen, liegen einige Kilometer weit auseinander und haben deshalb unterschiedliche Linienführungen hervorgebracht.

Der Frienisberg, liegt wie ein breiter Querriegel rund 300 m höher als Aarberg zwischen Bern und dem Seeland. Seine Flanken fächerten die Strecke zwischen Meikirch und Seedorf erneut in mehrere Linienführungen auf, die sich vorab durch ihre

**IVS** 

BE 29

INVENTAR HISTORISCHER VERKEHRSWEGE DER SCHWEIZ IVS Dokumentation Kanton Bern

**Bedeutung National** 

Seite 6

Kulminationshöhe und ihre morphologische Ausprägung voneinander unterscheiden. Die Wälder des Frienisbergs haben zudem dazu beigetragen, dass Wege mit traditionellem Charakter bis in unsere Zeit erhalten geblieben sind.

—— Ende des Beschriebs ——