Zeitschrift: Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft Bern

Herausgeber: Geographische Gesellschaft Bern

Band: 57 (1991)

Artikel: La Neuveville - Montagne-de-Diesse : aspects de l'histoire des communications = Neuenstadt - Tessenberg : zur Geschichte der Verkehrsbeziehungen

Autor: Rütte, Hans von

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-960398

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

La Neuveville – Montagne-de-Diesse: aspects de l'histoire des communications

Neuenstadt – Tessenberg: zur Geschichte der Verkehrsbeziehungen

Hans VON RÜTTE[1]

Le district actuellement bernois de La Neuveville est physiquement séparé du reste du Jura bernois par la chaîne de montagne de Chasseral. La petite région est placée en quelque sorte avec le dos appuyé au Jura et s'ouvre vers le sud et l'ouest. Cela est valable aussi du point de vue culturel et économique. Le but des considérations suivantes est d'étudier l'évolution au cours de l'histoire des relations de La Neuveville avec les régions voisines. Vers quels centres s'orientent La Neuveville et la Montagne-de-Diesse? Par quels itinéraires se font les communications?

Der heutige bernische Amtsbezirk Neuenstadt ist in naturräumlicher Hinsicht von den restlichen Teilen des Berner Juras durch den Bergzug des Chasserals abgetrennt. Die kleine Region steht gewissermassen mit dem Rücken zum Jura und öffnet sich vielmehr gegen Süden und Westen. Das gilt auch in kultureller und wirtschaftlicher Hinsicht. Dem Wandel der Beziehungen Neuenstadts mit seinen Nachbarregionen im Laufe der Geschichte nachzugehen, ist Ziel der nachstehenden Ausführungen. Nach welchen Zentren hin orientieren sich Neuenstadt und der Tessenberg? Über welchen Verkehrsweg laufen die Verbindungen?

1. Les périodes préhistorique et romaine: proche d'une région centrale

L'espace du lac de Bienne, du lac de Neuchâtel, de la vallée de la Broye et du Seeland ont été durant presque toutes les époques préhistoriques une région privilégiée d'habitat. Ceci est apparent par le fait que la colonie celtique de La Tène, à l'embouchure de la Thielle dans le lac de Neuchâtel, ait donné son nom à la culture de l'âge du Fer ancien. A côté de La Tène, il y a d'autres villages tout aussi importants où l'on a découvert une foule d'objets. Pour le Néolithique récent, il s'agit de citer Douanne, La Neuveville-Chavannes, Vigneules, Tüscherz et Sutz. L'habitat de l'âge du Bronze se concentrait sur la rive méridionale du lac de Bienne. Ce n'est que durant l'âge du

1. Prähistorische und römische Zeit: Nahe einer zentralen Region

Der Raum Bielersee – Neuenburgersee – Broyetal – Seeland war zu fast allen frühgeschichtlichen Epochen bevorzugtes Siedlungsgebiet. Unterstrichen wird dies allein schon durch die Tatsache, dass die keltische Siedlung La Tène am Zihlausfluss des Neuenburgersees der Kultur der jüngeren Eisenzeit ihren Namen gegeben hat. Neben La Tène gibt es weitere, ebenso bedeutende Siedlungen mit reichhaltigen Funden. Für die Jungsteinzeit seien hier die Siedlungen von Twann, Neuenstadt-Schaffis, Vinelz, Tüscherz und Sutz genannt. Die bronzezeitlichen Siedlungen konzentrieren sich auf das Südufer des Bielersees. Erst in der Spätbronzezeit und in der älteren Eisenzeit

[1] Altenbergstr. 120, CH-3013 Berne.

[1] Altenbergstr. 120, CH-3013 Bern.

Bronze récent et l'âge du Fer ancien (cultures de Hallstatt) qu'il y a eu une colonisation dans le voisinage immédiat de La Neuveville. De nombreux objets trouvés aux alentours du passage sur la Thielle, entre les lacs de Bienne et de Neuchâtel, datent de l'époque de La Tène (VON KAENEL, FURGER, BÜRGI, MARTIN 1980: p. 71ff; UFAS 1968-1979f: t. IIff *passim*). Il faut supposer des relations commerciales et des itinéraires de transport efficaces à longue distance au plus tard avec l'emploi de métaux pour des ustensiles, des outils et des bijoux. La région des trois lacs jurassiens jouait probablement un grand rôle comme marché d'une importance européenne. Par conséquent, cette région était exposée aux différentes influences culturelles du nord, de l'est et du versant sud des Alpes (VON KAENEL, FURGER, BÜRGI, MARTIN 1980: p. 91f ainsi que les cartes A, B et C en annexe). Dans la région de La Neuveville et de la Montagne-de-Diesse même, il n'y a pas eu de colonisation importante, mais de petits sites à La Neuveville et à Chavannes prouvent néanmoins que la région du pied du Jura n'était pas inhabitée.

Durant la période romaine, la région du lac de Bienne peut être considérée comme bien située sur le plan des communications. Elle se trouve au voisinage immédiat de la région centrale de l'Helvétie romaine avec sa capitale Aventicum. Par rapport au trafic, la région de La Neuveville est de manière optimale sur les axes de transport, – d'une part l'itinéraire d'Aventicum par Petinesca vers Bâle, Belfort et sur l'Aar en direction de Vindonissa, d'autre part la ligne de Genève/Nyon par Yverdon vers le réseau hydrographique du Rhône (VON KAENEL, FURGER, BÜRGI, MARTIN 1980: p. 123 à 141 et carte D en annexe; UFAS 1975: tome V). On connaît dans les alentours proches de La Neuveville des aménagements celtiques et romains: ainsi le pont sur la Thielle près de Gals et le

(Hallstattkulturen) sind wieder Ansiedlungen in der unmittelbaren Nachbarschaft von Neuenstadt gegeben. Aus der La-Tène-Epoche datieren insbesondere zahlreiche Funde im Umkreis des Zihlflussüberganges zwischen Bielersee und Neuenburgersee (VON KAENEL, FURGER, BÜRGI, MARTIN 1980: S. 71ff; UFAS 1968-1979f: Bd. IIff *passim*). Spätestens mit der Verwendung von Metallen für Gerätschaften, Werkzeuge und Schmuck sind grossräumige Handelsverbindungen und funktionierende Verkehrswege vorauszusetzen. Die Region der drei Juraseen spielte dabei vermutlich eine bedeutende Rolle als Warenumschlagplatz von gesamteuropäischer Ausstrahlung. Entsprechend war das Gebiet den verschiedenen kulturellen Einflüssen von Norden, Osten und der Alpensüdseite ausgesetzt (VON KAENEL, FURGER, BÜRGI, MARTIN 1980: S. 91f sowie Kartenbeilagen A, B und C). In der engeren Region von Neuenstadt und des Tessenberges selbst sind keine grösseren Ansiedlungen, sondern nur kleinere Fundstellen in Neuenstadt und in Schaffis zu vermerken, welche aber ausreichend belegen, dass das Gebiet am Jurafuss nicht unbewohnt war.

Für die römische Zeit kann das Gebiet des Bielersees in verkehrsmässiger Hinsicht als zentral gelegen bezeichnet werden. Es liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zur zentralen Region des römischen Helvetiens mit der Hauptstadt Aventicum. Die Region Neuenstadt war verkehrsmässig optimal an die Hauptverkehrswege angeschlossen: einerseits die Strasse von Aventicum über Petinesca nach Basel und Belfort bzw. aareabwärts nach Vindonissa, andererseits die Linie von Genf/Nyon über Yverdon auf das Wassernetz der Aare (VON KAENEL, FURGER, BÜRGI, MARTIN 1980: S. 123 – 141 und Kartenbeilage D; UFAS 1975: Band V). In der näheren Umgebung von Neuenstadt sind

pont sur de la Broye entre le Mont Vully et le lac de Neuchâtel. Des objets de la période romaine ont été trouvés à divers endroits à La Neuveville (Schlossberg, région viticole au-dessous du Schlossberg, Blanche Eglise). Daniel VOUGA décrit les objets découverts sur la Montagne-de-Diesse à l'ouest de Nods, où il suppose une ferme romaine sur la *Vy d'Etraz* (*Galenweg/chemin des mulets*), donc la liaison entre Neuchâtel par Diesse vers Frinvillier dans les gorges du Taubenloch. Il désigne par ailleurs d'itinéraire romain la ligne parallèle de la Forêt de l'Eter par Lignières vers Prêles (VOUGA 1943: p. 151ff).

En tout, on peut parler d'un habitat celto-romain d'une densité exceptionnelle et d'une infrastructure des transports en conséquence (v. les cartes en annexe de VON KAENEL, FURGER, BÜRGI, MARTIN 1980). La desserte n'est pas seulement exceptionnelle par rapport au réseau routier, mais tout autant en considérant les possibilités de transports par eau.

2. Moyen Age: intégré à la Suisse occidentale

A la fin de la période romaine se forma dans l'espace de la Suisse occidentale la région de *Sapaudia*, qui constitua jusqu'en 500 un royaume burgonde. Il fut dominé par les Francs dès 532. La région du lac de Bienne était comprise dans ce domaine franco-burgonde de Suisse occidentale (VON KAENEL, BÜRGI, FURGER, MARTIN 1980: p. 143ff). Plus tard la région de La Neuveville faisait partie du duché de l'*«Aarburgund»*, appelé aussi

römische beziehungsweise keltische Verkehrsanlagen bekannt: so die Brücke über die Zihl bei Gals und die Brücke über die Broye zwischen Mt. Vully und Neuenburgersee. Funde aus römischer Zeit gibt es an verschiedenen Orten in Neuenstadt (Schlossberg, Rebgebiet unterhalb des Schlossberges, Blanche Eglise). Daniel VOUGA beschreibt die Funde auf dem Tessenberg westlich von Nods, wo er einen römischen Gutshof an der *Vy d'Etraz* (*Galenweg/chemin des mulets*), der Verbindung von Neuenburg über Diesse nach Frinvillier in der Taubenlochschlucht, vermutet. Er bezeichnet ausserdem die parallel verlaufende Linie vom Forêt de l'Eter über Lignières nach Prêles als römische Strasse (VOUGA 1943: S. 151ff).

Insgesamt darf man von einer überdurchschnittlich dichten keltisch-römischen Besiedlung und einer ebenso dichten Verkehrsinfrastruktur sprechen (vgl. die Kartenbeilagen zu VON KAENEL, FURGER, BÜRGI, MARTIN 1980). Die Erschliessung ist nicht nur wegen des relativ dichten Strassennetzes, sondern auch wegen der weitläufigen Möglichkeiten des Transports auf dem Wasser hervorragend.

2. Mittelalter: In den westschweizerischen Herrschaftskreis eingebettet

Im Ausgang der römischen Zeit bildete sich im Raum der heutigen Westschweiz die Region *Sapaudia*, die sich noch vor dem Jahr 500 zu einem burgundischen Königreich entwickelte, das später – nach 532 – unter die fränkische Dominanz kam. Die Gebiete am Bielersee waren Teil dieses westschweizerischen burgundisch-fränkischen Herrschaftskreises (VON KAENEL, FURGER, BÜRGI, MARTIN 1980: S. 143ff). Später gehörte das

parfois *Bargengau* (district de Bargen). C'était une sphère à centre de gravité dans la région frontière de Berne – Fribourg – Vaud – Neuchâtel, allant jusqu'à Pierre-Pertuis (STRAHM 1971; MICHEL 1966). L'appartenance du pied du Jura et des vallées méridionales de celui-ci au Moyen-Pays occidental se manifeste aussi dans les diocèses: celui de Lausanne allait jusqu'à Pierre-Pertuis et jusqu'à Soleure (BÜTTNER 1961). Vers l'est, l'Aar formait la limite des diocèses de Lausanne et de Constance et, après 534, la frontière politique entre la partie burgonde de la Franconie et des terres alémaniques. Après la division carolingienne de l'Empire, la région de La Neuveville passa au duché de Bourgogne (888 à 1032). Sur le plan culturel, elle appartient toujours à la sphère romande, tandis que des influences alémaniques manquent (WEIGOLD 1948: p. 153; v. GLATTHARD 1977: 367ff).

Avant l'apparition des deux villes de La Neuveville et du Landeron, c'est le nom de *Nugerol* (NUGÉROLE) qui figure pour les localités dans cette contrée, mais sans qu'on puisse déterminer un centre. Faut-il s'imaginer, sous l'appellation de *Nugerol*, une région d'habitat dispersé sans centre? Rien n'est connu sur les villages du Plateau-de-Diesse durant le haut Moyen Age, à moins d'admettre que l'église de Diesse comme église-mère précède de loin sa première mention (v. DUBOIS 1985). Par rapport à la région côtière de *Nugerol* plus douce, l'habitat de la Montagne-de-Diesse reste à l'écart. Au sujet de ses communications à cette époque, on ne peut rien dire.

Gebiet von Neuenstadt in die «Gaugrafschaft Aarburgund», gelegentlich auch «Bargengau» genannt, mithin zu einem Herrschaftsraum, dessen Schwerpunkt im heutigen bernisch-freiburgisch-waadtländisch-neuenburgischen Grenzgebiet lag und der sich bis an die Pierre-Pertuis erstreckte (STRAHM 1971; MICHEL 1966). Die Zuordnung des Jurafusses und der südlichen Juratäler zum westschweizerischen Mittelland zeigt sich auch in der Diözesanzugehörigkeit: Das früheste Bistum Lausanne reichte ebenfalls bis an die Pierre-Pertuis und bis Solothurn (BÜTTNER 1961). Gegen Osten bildete die Aare die Diözesangrenze zwischen Lausanne und Konstanz und nach 534 auch die weltliche Grenze zwischen dem burgundischen Teil des fränkischen Reiches und den alemannischen Herrschaftsgebieten. Nach der karolingischen Reichsteilung gehörte das Gebiet von Neuenstadt zum jüngeren Herzogtum Burgund (888 bis 1032). Kulturell liegt das Gebiet von Neuenstadt immer im romanischen Kulturkreis, während alemannische Einflüsse weitgehend fehlen (WEIGOLD 1948: S. 153; vgl. GLATTHARD 1977: 367ff).

Bevor die beiden Städte Neuenstadt und Le Landeron auftauchen, erscheint *Nugerol* als Name für die Siedlung(en) in dieser Gegend, wobei aber kein Siedlungskern bestimmbar ist. Hat man sich unter dem Ortsnamen *Nugerol* ein Streusiedlungsgebiet ohne zentralen Ort vorzustellen? Über die Dörfer auf dem Tessenberg ist aus frühmittelalterlicher Zeit nichts bekannt, es sei denn, man gehe davon aus, dass die Kirche von Diesse als Mutterkirche (vgl. DUBOIS 1985) weit über die ersten urkundlichen Erwähnungen zurückdatiert. Gegenüber der klimatisch milderen Uferregion Nugerol bleiben die Tessenberger Siedlungen im Abseits. Über ihre Verkehrsbeziehungen in dieser Epoche lässt sich nichts aussagen.

3. Haut Moyen Age: démarcation vers l'est

On peut considérer les relations de La Neuveville avec l'abbaye de Moutier-Grandval, déjà propriétaire de la chapelle de *Nugerol* durant l'époque franque (documents de 866 et 962 dans: FONTES, annexe I), comme orientées à contre-sens par rapport à l'ancienne orientation vers le sud-ouest (MOSER 1980: p. 181). Plus tard apparaît la *Blanche Eglise*, l'église paroissiale hors les murs de la future Neuveville, en possession de Moutier-Grandval resp. Bellelay (documents de 1228 et 1285 dans: FONTES annexe I ff). L'orientation ecclésiastique montre que la région de La Neuveville entre dans la sphère d'influence de l'évêque de Bâle.

Au passage de l'ancien au haut Moyen Age, la région du lac de Bienne supérieur – sans centre urbain – se trouvait de plus en plus en situation marginale, au contact de diverses sphères de puissance. Ceci a été renforcé par le nombre élevé de relations seigneuriales. Les conditions favorables de viticulture et de transport expliquent le grand intérêt pour les terres de la région de La Neuveville parmi une longue liste de seigneurs, évêques, couvents, institutions cléricales, corporations et plus tard aussi de villes (v. WEIGOLD 1948: p. 11–14).

Après 1200 se dégage une nouvelle frontière au milieu de la région de *Nugerol*, puisque c'est là que se touchent les sphères d'influence des ducs de Nidau (jadis de Fenis) et des ducs de Neuchâtel (aussi descendants de Fenis). En 1288 la tour de *Nugerol*, certainement un bâtiment fortifié sur le Schlossberg en-dessus de La Neuveville, est citée comme frontière. En 1298 l'évêque de Bâle reçut de l'empereur la permission pour la construction du Schlossberg. En 1299 est cité le faubourg du Schlossberg; donc il doit y avoir à ce moment une localité

3. Hochmittelalter: Abgrenzung gegen Westen

Gegenläufig zu dieser alten, südwestlichen Orientierung Neuenstadts sind die Beziehungen zur Abtei Moutier-Grandval zu werten (MOSER 1980: S. 181), welche bereits in fränkischer Zeit in den Besitz der Kapelle von Nugerol kam (Belege von 866 und 962 in: FONTES Band I). Später erscheint die «Blanche Eglise», die extramurale Pfarrkirche des späteren Neuenstadts, im Besitz von Moutier-Grandval bzw. Bellelay (Belege von 1228 und 1285 in: FONTES Band Iff). Die kirchliche Verbindung zeigt an, dass die Region Neuenstadt in den Einflussbereich des Bischofs von Basel zu liegen kam.

Im Übergang vom Früh- zum Hochmittelalter geriet damit das Gebiet des oberen Bielersees aufgrund seiner zentralen Lage bei fehlendem eigenem zentralen Ort zunehmend in eine Grenzsituation, wo verschiedene Herrschaftssphären sich berührten. Dies wurde durch die Vielzahl der grundherrschaftlichen Beziehungen akzentuiert. Nicht zuletzt erklärt die für den Weinbau günstige Lage an verkehrsmässig bevorzugter Stelle das grosse Interesse einer langen Reihe von Herren, Bischöfen, Klöstern, geistlichen Institutionen, Körperschaften und später auch von Städten an Güterbesitz im Raum Neuenstadt (vgl. WEIGOLD 1948: S. 11–14).

Nach 1200 beginnt sich mitten durch das Gebiet von *Nugerol* eine neue Grenze auszubilden, indem sich in diesem Raum die Herrschaftssphären der Grafen von Nidau (ehemals von Fenis) der Grafen von Neuenburg (ebenfalls deszendent von Fenis) scharf gegeneinander abgrenzen. 1288 wurde der Turm von *Nugerol*, worunter mit Sicherheit ein befestigter Bau auf dem Schlossberg ob Neuenstadt zu verstehen ist, als Grenzpunkt genannt. 1298 erhielt der

à caractère urbain. En 1312, l'évêque de Bâle fondait sur son propre terrain la *nova villa*, qui était évidemment destinée à concurrencer les localités neuchâteloises à l'ouest. Les droits des bourgeois de la *Nüwen statt* sont confirmés en 1318 et en 1324, ils jouissaient des mêmes privilèges que les citoyens de Bienne. Les itinéraires interrégionaux du pied du Jura semblent avoir quelqu'importance au haut Moyen Age. Emil AUDÉTAT appelle la voie navigable du lac de Neuchâtel vers le lac de Bienne et l'Aar «UN DES ITINÉRAIRES LES PLUS ANCIENS QUE L'ON PEUT DÉFINIR» (AUDÉTAT 1921: p. 6). Pour 1249, le trafic sur l'eau par la Thielle entre les deux lacs est mentionné (FONTES annexe II: p. 318f). En 1228, le pont de la Thielle est mentionné, ce qui indique l'importance d'une liaison interrégionale du Moyen-Pays vers la Bourgogne (FONTES annexe II: p. 94; v. AUDÉTAT 1921: p. 57f). La Neuveville et ses environs étaient bien situés et mis en valeur déjà durant le Moyen Age, mais la petite ville n'a jamais pu devenir un centre indépendant.

Bischof von Basel vom Kaiser die Erlaubnis zur Erbauung des Schlossbergs. Für 1299 ist die Vorburg des Schlossbergs erwähnt; folglich besteht zu diesem Zeitpunkt eine Siedlung mit stadtähnlichem Charakter. 1312 gründete der Bischof von Basel auf eigenem Grund die *nova villa*, welche offensichtlich als Konkurrenzsiedlung zu den westlich gelegenen neuenburgischen Ansiedlungen zu dienen hatte. Die Rechte der Bürger der *Nüwen statt* wurden 1318 und 1324 bestätigt, wodurch diese die gleichen Privilegien wie die Bürgerschaft von Biel genossen. Die überregionalen Verkehrswege am Jurafuss scheinen im Hochmittelalter von einiger Bedeutung zu sein. Emil AUDÉTAT nennt die Wasserstrasse vom Neuenburgersee in den Bielersee und aareabwärts «eine der ältesten Verkehrsadern, die wir festlegen können» (AUDÉTAT 1921: S. 6). Für 1249 ist der Schiffsverkehr auf der Zihl zwischen den Seen genannt (FONTES Band II: S. 318f). 1228 erscheint die Zihlbrücke urkundlich, was auf die Wichtigkeit einer grossräumigen Verbindung vom Mittelland ins Burgund verweist (FONTES Band II: S. 94; vgl. AUDÉTAT 1921: S. 57f). Neuenstadt war mit seiner unmittelbaren Nachbarschaft zu diesen grossräumigen Handelsverbindungen auch im Mittelalter zentral gelegen und sehr gut erschlossen, das Städtchen selbst wurde aber nie zum eigenständigen Zentrum.

4. Bas Moyen Age et début des temps modernes: entre l'Evêché et Berne

La Neuveville a ensuite toujours été en étroite liaison avec l'évêque de Bâle. Le réseau des communications de La Neuveville n'était plus orienté vers le sud-ouest, mais plutôt vers le nord, vers le centre de puissance de l'évêché de Bâle. Cela créa bientôt une situation de concurrence avec la ville de Bienne voisine, bâloise elle aussi, mais plus distante. Puis intervint à l'est

4. Spätmittelalter und Frühe Neuzeit: Zwischen Fürstbistum und Bern

Das Städtchen Neuenstadt stand von da an stets in enger Verbindung zum Bischof von Basel. Das Beziehungsnetz Neuenstadts war nicht mehr überwiegend südwestlich ausgerichtet, sondern orientierte sich zunehmend nach Norden auf das Herrschaftszentrum des Fürstbistums Basel hin. Das führte bald zu einer Konkurrenzsituation zum benachbarten, ebenfalls basleri-

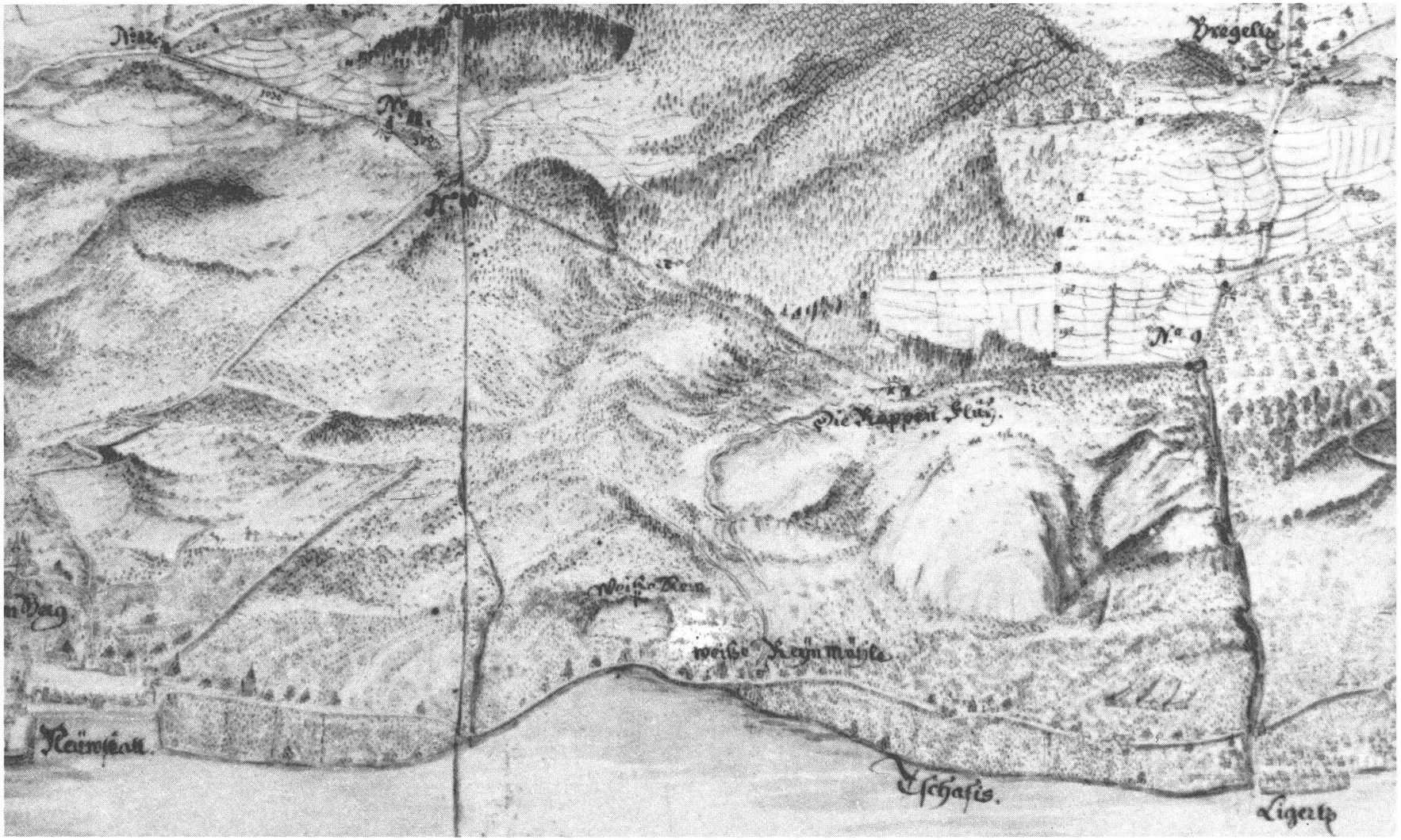

Fig. 1: **Le paysage de La Neuveville et de la Montagne-de-Diesse au début du 18ème siècle.** D'anciennes cartes révèlent souvent des détails instructifs sur la situation des transports, ici par exemple du port de La Neuveville. Extrait de la carte de Samuel BODMER, de la Montagne-de-Diesse et de ses environs, échelle approximative 1:16 000, 1709, réimprimée dans la Collection SCHAUENBURG, No. 24.

Abb. 1: **Die Landschaft von Neuenstadt und Tessenberg anfangs 18. Jahrhundert**. Alte Karten zeigen gelegentlich aufschlussreiche Details zur historischen Verkehrssituation, hier zum Beispiel der Hafen von Neuenstadt. Ausschnitt aus der Karte von Samuel BODMER «Plann und GrundRiß vom gantzen DeßenBerg und Angrentzenden Landschafften auf demselben», ca. 1 : 16 000, 1709, reproduziert in Kartensammlung SCHAUENBURG Nr. 24.

l'influence grandissante de la ville de Berne. Durant la guerre entre Berne et l'évêque de Bâle, La Neuveville fut assiégée en 1367 par Berne. Par la suite, La Neuveville reçut de l'évêque le droit de bannière, un droit militaire, et quelques autres droits sur la Montagne-de-Diesse et l'Erguel. Après la bataille de Sempach en 1388, les habitants de La Neuveville optèrent pour la combourgeoisie avec la cité de Berne, donc pour la conclusion d'un pacte de protection qui relativisait l'étroite liaison avec Bâle. En même temps, cette démarche permit la fin du conflit entre La Neuveville et Bienne. En 1395, La Neuveville dut renoncer au droit de recrutement en Erguel au profit de Bienne, mais en le maintenant dans la Montagne-de-Diesse. Jusqu'en 1388, la liaison directe de La Neuveville à Bienne le long du lac était perturbée. Il fallut donc admettre que la liaison vers Bâle passait temporairement par la Montagne-de-Diesse. L'ancien chemin par Orvin vers le pont de Frinvillier était le plus important (*pont de frinvelier* dans le cadastre *bornes et limites de la chatellainie d'Erguel* de 1441; publié dans: MICHEL 1966: p. 319f).

Sur la Montagne-de-Diesse s'était établi un rapport de puissance particulier: par la reprise en 1388/89 par la cité de Berne de tous les droits de Nidau – y compris le landgraviat –, un bailliage commun avec double jurisprudence fut constitué entre l'évêque de Bâle et la cité de Berne.

Le bailliage commun de la Montagne-de-Diesse et La Neuveville, appartenant au prince-évêque et en même temps allié de Berne, restèrent orientés jusqu'à la fin de l'Ancien Régime autant vers Bâle – respectivement vers Porrentruy après la Réformation – que vers Berne, tandis qu'il n'existait plus aucune liaison institutionnelle et seigneuriale vers l'ouest et le sud. Avec le développement économique

schen, aber stärker auf Distanz bedachten Biel. Hinzu kam der zunehmende Einfluss der aufstrebenden Stadt Bern im Osten. Im Krieg zwischen Bern und dem Bischof von Basel wurde Neuenstadt 1367 von Bern belagert. In der Folge erhielt Neuenstadt vom Bischof das Bannerrecht, also die militärische Gewalt, und einige andere Rechte über den Tessenberg und das Erguel. Nach Sempach 1388 sahen sich die Neuenstädter veranlasst, in ein Burgrecht mit der Stadt Bern zu treten, also ein Schutzbündnis abzuschliessen, welches die enge Anbindung an Basel relativierte. Zugleich führte dieser Schritt zu einer Auflösung der Konfrontation zwischen Neuenstadt und Biel. 1395 musste Neuenstadt zugunsten Biels auf das Mannschaftsrecht im Erguel verzichten, während es das Mannschaftsrecht über die Tessenberger Gemeinden behaupten konnte. In diesen Jahren bis 1388 war in verkehrsmässiger Hinsicht die direkte Verbindung von Neuenstadt nach Biel entlang des Bielersees gestört. Es ist deshalb anzunehmen, dass die Verbindungen nach Basel vorübergehend vermehrt über den Tessenberg laufen mussten. Dabei wird der alte Weg über Orvin zur Brücke von Frinvillier (*pont de frinvelier* im Marchenbeschrieb *bornes et limites de la chatellainie d'Erguel* von 1441; Druck in: MICHEL 1966: S. 319f) die Hauptrolle gespielt haben.

Auf dem Tessenberg bildete sich ein besonderes Herrschaftsverhältnis aus: Mit der Aneignung aller nidauischen Rechte inklusive der Landgrafschaft durch die Stadt Bern 1388/89 entstand eine Gemeine Herrschaft des Bischofs von Basel und der Stadt Bern mit doppelter Jurisdiktion.

Der gemeinherrschaftliche Tessenberg und das fürstbischöfliche und zugleich definitiv mit Bern verburgrechtete Neuenstadt blieben bis zum Ende des Ancien Régime sowohl nach Basel – beziehungsweise nachre-

général à la fin du Moyen Age, La Neuveville sombrait peu à peu dans des conditions marginales. Les transports de marchandises ouest-est furent de plus en plus effectués par route, en passant par Aarberg. Le trafic de transit sur le lac toujours considérable passait au large du port de La Neuveville et était contrôlé à Nidau (Berne). En conséquence, La Neuveville resta limitée non seulement sur le plan politique, mais aussi sur le plan économique. La petite ville n'a pas pu s'établir comme ville de marché d'une certaine importance – Bienne et Neuchâtel ont toujours dominé à cet égard –, et il n'y eut pas de développement artisanal ou (proto-)industriel. La Neuveville resta une ville agraire, qui ne réussit pas à acquérir des droits au-delà de ses bornes. Par contre, de nombreux domaines viticoles appartenaient à des propriétaires extérieurs, dont un certain nombre à la ville de Berne, respectivement à ses institutions qui géraient ses propriétés.

Déjà au XIV^{ème} siècle des voies de communications – non localisées dans le détail – sont décrites à plusieurs reprises pour la région de La Neuveville; elles apparaissent dans les documents sous *publica via*, *publica strata*, *magna strata*, *iter publicum* et *frige straße* [voie libre] (documentations extraites des FONTES cités par AUDÉTAT 1921: p. 40). Quelques-uns de ces documents concernent des chemins vicinaux dans les vignes; d'autres par contre étaient certainement conçus dans le sens de routes de transit «publiques». Une lettre de créance de La Neuveville cite un chemin *so man gen byel gat* [où on va vers Bienne]) (FONTES annexe IX: p. 215). Les Bernois exigèrent en 1513 de leurs alliés l'AMÉLIORATION DE LA ROUTE ENTRE BIENNE ET NEUCHÂTEL (*Beßerung der Straß zwischen Biel vnd Nüwenburg*), afin que *einer fur den andern vnnd die lut vff vnnd nider sichts mugent ryten* [afin qu'on puisse aller d'une ville à l'autre et que les gens puissent se déformatorisch nach Pruntrut – und nach Bern orientiert, während nach dem Westen und dem Süden keine festen institutionellen Verbindungen und herrschaftliche Abhängigkeiten mehr existierten. Mit der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung des Spätmittelalters geriet Neuenstadt allmählich in eine randständige Lage. Der zunehmend auf dem Landweg abgewickelte Warentransport von West nach Ost wurde über Aarberg geleitet. Der nach wie vor nicht unbedeutende Transitschiffsverkehr führte am Neuenstädter Hafen vorbei und wurde im bernischen Nidau kontrolliert. Entsprechend blieb Neuenstadt nicht nur in politischer, sondern auch in wirtschaftlicher Hinsicht von geringer Ausstrahlung. Weder konnte sich das Städtchen als Marktort von einiger Wichtigkeit etablieren – Biel und Neuenburg waren in dieser Beziehung immer dominanter – noch entwickelte sich am Ort ein gewerblich-(proto)industrieller Schwerpunkt. Neuenstadt blieb ein Agrarstädtchen, dem es auch nie mehr gelang, über den eigenen Bannbezirk hinaus Herrschaftsrechte zu erwerben. Nach wie vor befanden sich eine ganze Reihe von Rebgütern im Besitz von Auswärtigen, nicht wenige davon im Besitz der Stadt Bern, beziehungsweise ihrer besitzverwaltenden Institutionen.

Bereits im 14. Jahrhundert sind Verkehrswege im Gebiet von Neuenstadt wiederholt belegt, die sich allerdings nicht näher lokalisieren lassen; sie tauchen in den Urkunden als *publica via*, *publica strata*, *magna strata*, *iter publicum* und *frige straße* (Belege aus den FONTES bei AUDÉTAT 1921: S. 40 aufgelistet). Einige dieser Belege betreffen offensichtlich Flurwege im Rebgelände; andere hingegen dürften durchaus auch im Sinne von «öffentlichen» Durchgangsstrassen verstanden werden. Ein Neuenstädter Zinsbrief erwähnt einen Weg *so man gen byel gat* (FONTES Band IX: S. 215). Für den gleichen Weg verlangten die Berner 1513 von ihren

placer à cheval] (EA tome 3.2: No. 529, p. 750 du 5. 12. 1513). Y avait-il donc déjà à la fin du Moyen Age un chemin praticable pour un cheval et un cavalier le long de la rive du lac de Bienne, malgré l'impraticabilité vers le rocher ruisselant près de Tüscherz? Durant cette époque, les Confédérés, et avant tout la ville de Berne, étaient intéressés de pouvoir disposer d'un service rapide de courrier vers Neuchâtel. Ce sujet fut déjà traité le 14 novembre 1513 par la Diète fédérale, où la relation avec l'annexion de fait du comté de Neuchâtel par les villes de Berne, Soleure, Fribourg et Lucerne apparaît plus évidente (EA tome 3.2: p. 743).

Les communes de la Montagne-de-Diesse restèrent durant l'Ancien Régime orientées vers Nidau où siégeait le Landvogt bernois et vers la ville de Bienne où le maire était le préfet épiscopal exécutant les droits sur la Montagne de Diesse. Cette orientation avait un caractère à la fois politique, juridique et économique. Pour cette raison, les communications de la Montagne-de-Diesse par la montagne de Macolin vers Bienne étaient d'une importance historique plus grande que celles du Plateau-de-Diesse vers La Neuveville. Il faut aussi admettre que les communes de la Montagne-de-Diesse n'entretenaient que peu de liaisons directes avec la cour du prince-évêque; la majorité des contacts entre les autorités et les sujets se déroulaient sous forme médiatique devant le préfet épiscopal à Bienne ou devant le préfet bernois à Nidau.

Malgré tout, différents itinéraires ont existés, reliant le Plateau-de-Diesse au lac. La commune de La Neuveville possédait des alpages ainsi que de vastes forêts au-dessus de Nods et de Lignières; les chemins servaient non seulement au transport du foin mais aussi à un volumineux transport de bois (Gross, Schnider 1914: p. 194ff). Une importante route forestière construite au

Verbündeten die *Beßerung der Straß zwischen Biel vnd Nüwenburg*, damit *einer fur den andern vnnd die lut vff vnnd nider sichts mugent ryten* (EA Band 3.2: Nr. 529, S. 750 vom 5. 12. 1513). Gab es somit trotz der Unwegsamkeit bei der Triefenden Fluh bei Tüscherz bereits im Spätmittelalter einen für Ross und Reiter gangbaren Weg entlang des Bielerseeufers? In diesen Jahren jedenfalls waren die Eidgenössischen Orte, und unter ihnen besonders die Stadt Bern, interessiert, eine schnelle Kurierverbindung nach Neuenburg offenzuhalten. Das Thema wurde bereits am 14. November 1513 an einer Tagsatzung aufgegriffen, wo der Zusammenhang mit der faktischen Annexion der Grafschaft Neuenburg durch die Städte Bern, Solothurn, Freiburg und Luzern deutlicher zum Ausdruck kommt (EA Band 3.2: S. 743).

Die Tessenberger Gemeinden blieben in der frühen Neuzeit fest nach dem bernischen Nidau und nach dem faktisch autonomen, wenn auch nicht souveränen Biel ausgerichtet, und zwar sowohl in herrschaftlicher Beziehung, wo in bezug auf die Gerichtsherrschaft der Meier von Biel als bischöflicher Amtmann die tessenbergischen Geschäfte wahrnahm, wie auch in wirtschaftlicher Hinsicht. Aus diesem Grunde kommt den Tessenberger Verkehrsbeziehungen über den Magglinger Berg nach Biel eine grössere historische Bedeutung zu als die Verbindungen vom Tessenberg-Plateau nach Neuenstadt hinunter. Es ist auch anzunehmen, dass die tessenbergischen Gemeinden nur in sehr kleinem Ausmass direkte Verbindungen zum fürstbischöflichen Hof unterhielten; die meisten Kontakte zwischen Obrigkeit und Untertanen spielten sich in mediatisierter Form beim bischöflichen Amtmann in Biel oder allenfalls vor dem bernischen Landvogt in Nidau ab.

Gleichwohl haben verschiedenenorts Verkehrswege vom Tessenberg an den See hin-

XIX^{ème} siècle en-dessus de La Neuveville s'appelle la *route des Italiens* – probablement des travailleurs italiens ont contribué à sa construction. Déjà auparavant ont été construits de larges chemins à travers les forêts: en poursuivant la *route des Italiens* en direction de Prêles, une borne porte le millésime 1762 (coordonnées 575.550/215.550). En ce qui concerne le réseau routier régional, le XVIII^{ème} siècle n'a pas contribué à la construction de nouvelles routes au pied du Jura (v. BRAUN 1981: p. 167–183). Tandis que sous l'évêque Rinck de Baldenstein et ses successeurs, dans les autres parties du territoire jurassien, le réseau routier a été considérablement modernisé, dans la région de La Neuveville l'ancien réseau de chemins était maintenu. Le développement des lignes de transit à travers l'Evêché à l'exception de la région de La Neuveville en a renforcé la marginalité. Il est caractéristique que, par exemple, durant les années d'insécurité de la Révolution, pour garantir l'approvisionnement de Neuchâtel en céréales, on n'ait pas construit une route par Chasseral qui aurait rapproché La Neuveville de l'Evêché, par contre en 1793 un nouvel itinéraire de Villeret au Pâquier par le Val-de-Ruz (BRETSCHNEIDER-GRÜTTER 1914: p. 61 et 63).

Avec l'intégration des territoires du prince-évêque dans la République française, La Neuveville souffrait elle-même de la situation d'approvisionnement précaire, car le trafic traditionnel de marchandise sur le lac vers le Seeland était interrompu. De même la liaison par le Plateau-de-Diesse était difficilement praticable. Par exemple il fallait des autorisations douanières compliquées, jusqu'à ce que les habitants de La Neuveville puissent passer la frontière pour transporter leurs chars de foin de Nods à Lignières et la repasser pour se retrouver en territoire français (GROSS, SCHNIDER 1914: p. 77). Il semble qu'autour de 1800, le chemin direct de Nods à La Neuveville n'était pas pratiunter bestanden. Die Gemeinde Neuenstadt besass Alpen sowie ausgedehnte Waldungen am Hang oberhalb Nods und Lignières; die Wege dienten neben dem Heutransport einem umfangreichen Holztransport (GROSS, SCHNIDER 1914: S. 194ff). Eine im 19. Jahrhundert gross angelegte Forststrasse oberhalb Neuenstadt trägt den Namen *Route des Italiens* – offenbar haben italienische Arbeiter beim Bau mitgewirkt. Schon früher zogen sich breite, gebaute Wege durch diese Wälder: In der Fortsetzung der *Route des Italiens* Richtung Prêles trägt ein Randstein die Jahrzahl 1762 (Koordinaten 575.550/ 215.550). Was das überlokale Strassennetz betrifft, so brachte das 18. Jahrhundert dem Gebiet am Jurafuss keine neuen Strassen (vgl. BRAUN 1981: S. 167–183). Während unter Bischof Rinck von Baldenstein und seinen Nachfolgern in den andern Teilen des Territoriums das Strassennetz eine beachtliche Modernisierung erfuhr, blieb es im Raum Neuenstadt beim alten Wegnetz. Der Ausbau der Transitlinien im Fürstbistum unter Vernachlässigung der Region Neuenstadt verstärkte deren periphere Lage. Bezeichnend ist beispielsweise, dass in den unsicheren Revolutionsjahren zur Sicherstellung der Getreideversorgung Neuenburgs nicht eine Verbindung über den Chasseral gebaut wurde, welche Neuenstadt näher an das Fürstbistum gebracht hätte, sondern dass 1793 eine neue Strasse von Villeret nach Le Pâquier im Val de Ruz gelegt wurde (BRETSCHNEIDER-GRÜTTER 1914: S. 61 und 63).

Mit der Integration der fürstbischöflichen Territorien in die französische Republik bekam Neuenstadt die gestörte Versorgungslage selbst empfindlich zu spüren, indem der traditionelle Güterverkehr über den See ins Seeland unterbunden war. Aber auch die Verbindung auf den Tessenberg war erschwert. Beipielsweise brauchte es umständliche Zollbewilligungen, bis die Neu-

cable pour de grands chars à cause des forêts raides en-dessus du Schlossberg, et que le détour par le territoire neuchâtelois était plus rapide.

5. Au XIX^{ème} siècle: une région marginale

D'abord, La Neuveville et la Montagne-de-Diesse ont été intégrées en 1815 à l'Etat de Berne simultanément avec la plus grande partie de l'ancien territoire du prince-évêque. Dorénavant, la petite région de La Neuveville était orientée, sur le plan administratif, vers Berne. Elle passa donc d'une situation périphérique dans l'évêché à une situation semblable dans le canton de Berne. A la suite de longs efforts, les habitants de La Neuveville obtinrent l'annulation de l'annexion au district de Cerlier; La Neuveville devint avec les communes de la Montagne-de-Diesse un district autonome.

Le trafic avec La Neuveville se fit d'abord par voie lacustre. A cause du manque de modernisation de l'infrastructure des transports, la marginalité économique menaçait. Après la démocratisation de 1830 et vu sa situation périphérique, le lien de La Neuveville par une route est devenu une des plus importantes exigences dans le cadre des revendications politiques. A la suite de tentatives et de projets durant de longues années, la construction de la route cantonale du bord du lac de Bienne débuta en 1835. En 1844 l'ouvrage fut inauguré, reliant enfin La Neuveville au réseau routier interrégional et permit le passage de chars lourds. Les grands

enstädter ihre Heufuhren von Nods über die Grenze nach Lignières und wieder zurück über die Grenze auf einheimischen Boden transportieren durften (Gross, Schnider 1914: S. 77). Offenbar, so kann man schliessen, war der direkte Weg von Nods nach Neuenstadt um 1800 für grössere Wagen in den steilen Waldpartien oberhalb des Schlossberges nicht befahrbar, sodass der Umweg über neuenburgisches Gebiet näherlag.

5. 19. Jahrhundert: Eine Region am Rande

Zunächst wurde Neuenstadt und der Tessenberg 1815 zusammen mit dem grössten Teil des ehemaligen fürstbischöflichen Gebietes in den bernischen Staat integriert. Fortan war die kleine Region Neuenstadt verwaltungsmässig nach Bern ausgerichtet. Es geriet von einer peripheren Lage im Fürstbistum in eine ebensolche im Kanton Bern. Erst nach längeren Bemühungen erreichten die Neuenstädter, dass wenigstens der Anschluss an den Amtsbezirk Erlach rückgängig gemacht und Neuenstadt zusammen mit den Tessenberger Gemeinden zu einem eigenen Amtsbezirk erhoben wurde.

Verkehrsmässig blieb Neuenstadt vorerst weiterhin über den See erschlossen. Wegen der ausbleibenden Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur drohte das wirtschaftliche Abseits. Nach der Demokratisierung von 1830 wurde in den politischen Auseinandersetzungen die periphere Lage gerade auch in bezug auf Neuenstadt thematisiert und die Erschliessung mit einer Strasse zu einer der wichtigsten Forderungen stilisiert. Nach jahrelangen Vorstössen und Projekten wurde 1835 der Bau der Bielerseestrasse als Staatsstrasse begonnen. 1844 konnte das Bauwerk eröffnet werden, welches endlich Neuenstadt an das überregionale Strassen-

espoirs concernant l'augmentation du transit et l'essor économique de La Neuveville ont été déçus. Par contre, les modifications du paysage causées par la construction des routes ont été très importantes, avant tout dans l'aspect de la ville de La Neuveville, où l'importance de la construction exigea la démolition des portes de la ville. Plus discutables étaient à l'époque les coûts de l'entreprise, lesquels s'élevaient bien au-delà de la somme prévue (v. ROGGER 1986: p. 111f). Quelques années plus tard suivit, après de nombreuses démarches des communes concernées, la construction de routes modernes vers la Montagne-de-Diesse: la route de Douanne par Lamboing et Diesse à Nods (*route de la Montagne-de-Diesse*) a été inaugurée en 1848/49. Les habitants de La Neuveville souhaitaient leur propre accès vers la Montagne-de-Diesse et proposaient un projet avantageux d'une route de Lignières à Nods, terminée enfin en 1849 (VB 1846–49: p. 226f). Durant la deuxième moitié du siècle, suivaient les routes carrossables de La Neuveville à Prêles (VB 1869: p. 95 et VB 1870: p. 77) et de Gléresse à la Montagne-de-Diesse (VB 1875: p. 247).

Une modification encore plus grave du paysage fut la construction du chemin de fer. La suite de la ligne Yverdon – Le Landeron, celle de La Neuveville – Bienne du *Chemin de fer sud-ouest* fut inauguré en 1860 (WÄGLI 1980: p. 19). Le tracé ferroviaire priva les villages de leur accès au lac. En dehors des localités, le remblai faisait disparaître sur de longues distances la rive non construite. Au XX^{ème} siècle, le réseau routier du XIX^{ème} siècle fut complété et adapté aux exigences de l'automobile. Avec la décision de construire une autoroute moderne à quatre pistes le long du lac de Bienne, une troisième fois et de manière encore plus massive, on a accepté une transformation du paysage des Rives du lac.

netz anschloss und grossen Wagen die Durchfahrt ermöglichte. Die hochgesteckten Erwartungen hinsichtlich der Zunahme des Transitverkehrs und des wirtschaftlichen Aufschwunges Neuenstadts erfüllten sich bei weitem nicht. Schwer ins Gewicht fielen hingegen die landschaftlichen Veränderungen durch den Strassenbau, vor allem die Eingriffe ins Stadtbild von Neuenstadt, wo die breite Linienführung die Schleifung der Stadttore erzwang. Mehr zu reden gab allerdings unter den Zeitgenossen die Kosten der Unternehmung, welche weit über dem Budget lagen (vgl. ROGGER 1986: S. 111f). Einige Jahre später folgte nach zahlreichen Eingaben der betroffenen Gemeinden der Bau von modernen Strassen auf den Tessenberg: Die Strasse von Twann über Lamboing und Diesse nach Nods (*Tessenbergstrasse*) wurde 1848/49 dem Verkehr übergeben. Die Neuenstädter wehrten sich für ihre eigene Verbindung auf den Tessenberg und legten ein kostengünstiges Projekt einer Strasse über Lignières nach Nods vor, welches schliesslich 1849 fertiggestellt wurde (VB 1846–49: S. 226f). In der zweiten Jahrhunderthälfte folgten die Fahrstrassen Neuenstadt – Prêles (VB 1869: S. 95 und VB 1870: S. 77) und Ligerz – Tessenberg (VB 1875: S. 247).

Ein wohl noch schwerwiegenderer Eingriff ins Landschaftsbild bedeutete der Bau der Eisenbahn. In Fortsetzung der Strecke Yverdon – Le Landeron wurde 1860 die Linie Neuenstadt – Biel der *Ostwestbahn*, der späteren *Bernischen Staatsbahn*, eröffnet (WÄGLI 1980: S. 19). Das Bahntrassee nahm den Uferdörfern ihren unmittelbaren Seezugang. Ausserhalb der Siedlungen liess der Bahndamm über weite Strecken die bisherige, ungebaute Uferlinie verschwinden. Im 20. Jahrhundert wurde das Strassennetz des 19. Jahrhunderts ausgebaut und den Erfordernissen der Automobilisierung angepasst. Mit dem Entscheid, entlang des Bielersees

Aujourd'hui la région habitée le long du lac est bien mise en valeur. La situation centrale et la modernisation des moyens de transport n'étaient à eux seuls pas la garantie d'un développement de La Neuveville comme centre régional autonome. La situation périphérique de La Neuveville ne se manifeste plus comme autrefois par un retard économique, mais par une marginalité par rapport aux centres politiques, économiques et culturels.

Sur les anciens itinéraires, réseau des échanges et des communications des pays historiques de La Neuveville et de la Montagne-de-Diesse, une partie importante des vestiges est restée conservée. Pourtant, en particulier sur la route du lac de Bienne les restes de ce qui fut construit au XIX^{ème} siècle ont disparu en grande partie. En ce qui concerne le réseau local des transports, de nombreuses anciennes liaisons précieuses pour le paysage sont restées conservées. Il s'agit d'une part des routes d'un village à l'autre, avant tout sur le versant recouvert de forêt entre le lac et le Plateau-de-Diesse, d'autre part des chemins vicinaux de l'agriculture traditionnelle: les chemins viticoles dans les vignobles de La Neuveville qui ont des pavés et des murs secs ainsi que les chemins de pâturage de Chasseral et de la montagne de Macolin. Un grande partie de ces chemins servent encore de chemins pédestres; cependant ils sont menacés de destruction, d'élargissement et de goudronnage dans le cadre de projets d'améliorations foncières, en particulier les chemins viticoles de La Neuveville. Certains autres chemins historiques ont disparu, inutilisés et plus entretenus, c'est-à-dire recouverts depuis longtemps de végétation et repérables dans le paysage que par des caractéristiques secondaires comme des haies et des restes de murs reconnaissables, ainsi par exemple la ligne directe du Schlossberg à La Neuveville vers l'église de Diesse.

eine vierspurige Autobahn neu anzulegen, wurde ein drittes Mal und in noch massiverer Form ein Eingriff ins Landschaftsgefüge des Seeufers in Kauf genommen.
Heute ist zumindest das Siedlungsgebiet am See sehr gut erschlossen. Die zentrale Lage und die Modernisierung der Verkehrswege allein waren aber noch nicht Garant für die Entwicklung zum Zentrum mit Eigengewicht. Die periphere Lage Neuenstadts drückt sich aber nicht mehr wie früher in ökonomischer Rückständigkeit aus, sondern als Randständigkeit gegenüber den wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Zentren.

Von den alten Verkehrswegen, auf denen sich die Beziehungen und Verbindungen der historischen Landschaften Neuenstadt und Tessenberg abspielten, ist viel wertvolle Substanz erhalten geblieben. Zwar ist insbesondere bei der Bielerseestrasse der Baubestand des 19. Jahrhunderts meist überbaut und verschwunden. Was hingegen das lokale Verkehrsnetz anbetrifft, so ist manche landschaftlich wertvolle alte Wegverbindung erhalten geblieben. Es sind dies einerseits die Verbindungen von Dorf zu Dorf vor allem im waldigen Abhang zwischen dem See und dem Tessenberg, andererseits die Flurwege der traditionellen Landwirtschaft; zu den letzteren gehören die gepflästerten und mit Trockenmauern versehenen Rebwege in den Weinbergen von Neuenstadt und die Wald- und Weidewege am Chasseral und am Magglingerberg. Ein grosser Teil dieser Wege dient nach wie vor als Fuss- und Wanderwege; allerdings droht ihnen, insbesondere den Rebwegen von Neuenstadt im Rahmen von Meliorationsprojekten, die Zerstörung durch Verbreiterung und Asphaltierung. Einzelne andere historische Wege sind abgegangen, das heisst sie sind mangels Benutzung und Unterhaltung längst überwachsen und in der Landschaft nur noch an ihren sekundären

L'auteur travaille comme historien à l'Inventaire des voies de communications historiques de la Suisse (IVS). En application de la loi sur la protection de la nature et du paysage, l'IVS est un inventaire fédéral dépendant de l'Office fédéral de l'environnement, de la forêt et du paysage (OFEFP). Instrument contraignant pour les instances fédérales au niveau des diverses attributions de la Confédération, l'inventaire joue à l'échelon des cantons et des communes un rôle de conseil en matière d'aménagement du territoire. Dans ce but, l'IVS dresse un corpus des chemins historiques méritant protection et par là-même brosse un tableau de l'histoire des communications en Suisse (pour renseignements: IVS, Finkenhubelweg 11, 3012 Berne).

Merkmalen wie Hecken und Mauerresten erkennbar, so beispielsweise die direkte Linie vom Schlossberg in Neuenstadt zur Kirche von Diesse.

Der Autor arbeitet als Historiker am Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS). Das IVS ist ein Bundesinventar, das in Anwendung des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) im Auftrag des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) entsteht. Das Inventar stellt ein für die Bundesbehörden bei der Ausübung aller Bundesaufgaben verbindliches Instrument dar und steht den Kantonen und Gemeinden als Entscheidungshilfe bei Planungsfragen zur Verfügung. Das IVS umfasst eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und vermittelt einen Einblick in die Verkehrsgeschichte der Schweiz (für Auskünfte: IVS, Finkenhubelweg 11, 3012 Bern).

Bibliographie

AERNI, Klaus (Red.), 1980: Die Region Biel - Seeland. Grundlagen und Probleme der heutigen Kulturlandschaft (Bernische Landschaften 2 = Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft Bern 53/1977–79), Bern.

AUDÉTAT, Emil, 1921: Verkehrsstrassen und Handelsbeziehungen Berns im Mittelalter, Diss. phil. I Bern, Langensalza.

BRAUN, Patrick 1981: Joseph Wilhelm Rinck von Baldenstein (1704–1762). Das Wirken eines Basler Fürstbischofs in der Zeit der Aufklärung, Freiburg/Schweiz.

BRETSCHNEIDER-GRÜTTER, Helene, 1914: Umrisse einer Wirtschafts- und Siedlungsgeographie des Berner Jura, Diss. phil. II Bern 1911, Bern.

DUBOIS, Frédy, 1985: Eglise Saint-Michel. Paroisse réformée de Diesse, Lamboing, Prêles, 1185–1985, La Neuveville.

EA, 1839ff.: Amtliche Sammlung der älteren eidgenössischen Abschiede, Luzern

FONTES, 1883–1956: Fontes Rerum Bernensium. Berns Geschichtsquellen, Bern: 10 Bde.

GLATTHARD, Peter, 1977: Ortsnamen zwischen Aare und Saane. Namensgeographische und siedlungsgeschichtliche Untersuchungen im westschweizerischen Sprachgrenzraum (Sprache und Dichtung 22), Bern – Stuttgart.

GROSS, Adolphe; SCHNIDER, Charles-Louis, 1914: Histoire de La Neuveville, La Neuveville.

MICHEL, Hans A., 1966: Die Grenzziehung zwischen Bern und dem Fürstbistum Basel (Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern 50.2), Bern.

MOSER, Andreas, 1980: Klöster des Seelandes, in: AERNI 1980, S. 181–189.

ROGGER, Fränzi, 1986: «Schön, aber ein Skandal». Bernische Strassenbaupolitik im 19. Jahrhundert, in: AERNI, Klaus; HERZIG, Heinz E. (Hg.), Historische und aktuelle Verkehrsgeographie der Schweiz (Geographica Bernensia G 18), Bern, S. 101–124.

SCHWAB, Hanni, 1973: Die Vergangenheit des Seelandes in neuem Licht, Freiburg/Schweiz.

STRAHM, Hans, 1971: Geschichte der Stadt und Landschaft Bern, Bern.

UFAS, 1968–1976: Ur- und Frühgeschichtliche Archäologie der Schweiz, hg. von Schweizerischen Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte, Redaktion: DRACK, Walter, Basel: 6 Bde.

VB 1831ff.: Staatsverwaltungsbericht des Kantons Bern auf das Jahr ..., Bern

VON KÄNEL, Hans-Markus; FURGER, Alex R.; BÜRGI, Zahai; MARTIN, Max, 1980: Das Seeland in ur- und frühgeschichtlicher Zeit. In: AERNI 1980: S. 71–165.

VOUGA, Daniel, 1943: Préhistoire du pays de Neuchâtel, des origines aux Francs (Mémoires de la société neuchâteloise des sciences naturelles 7), Neuchâtel.

WÄGLI, Hans *et al.* (Bearb.), 1980: Schienennetz Schweiz. Strecken, Brücken, Tunnels. Ein technisch-historischer Atlas. Bern.

WEIGOLD, Hermann, 1948: Untersuchungen zur Sprachgrenze am Nordufer des Bielersees (Romanica Helvetica 24), Bern.