

# Strassenpläne des 18. und 19. Jahrhunderts

Objektyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde**

Band (Jahr): **57 (1995)**

Heft 1

PDF erstellt am: **11.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

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

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

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

## **Haftungsausschluss**

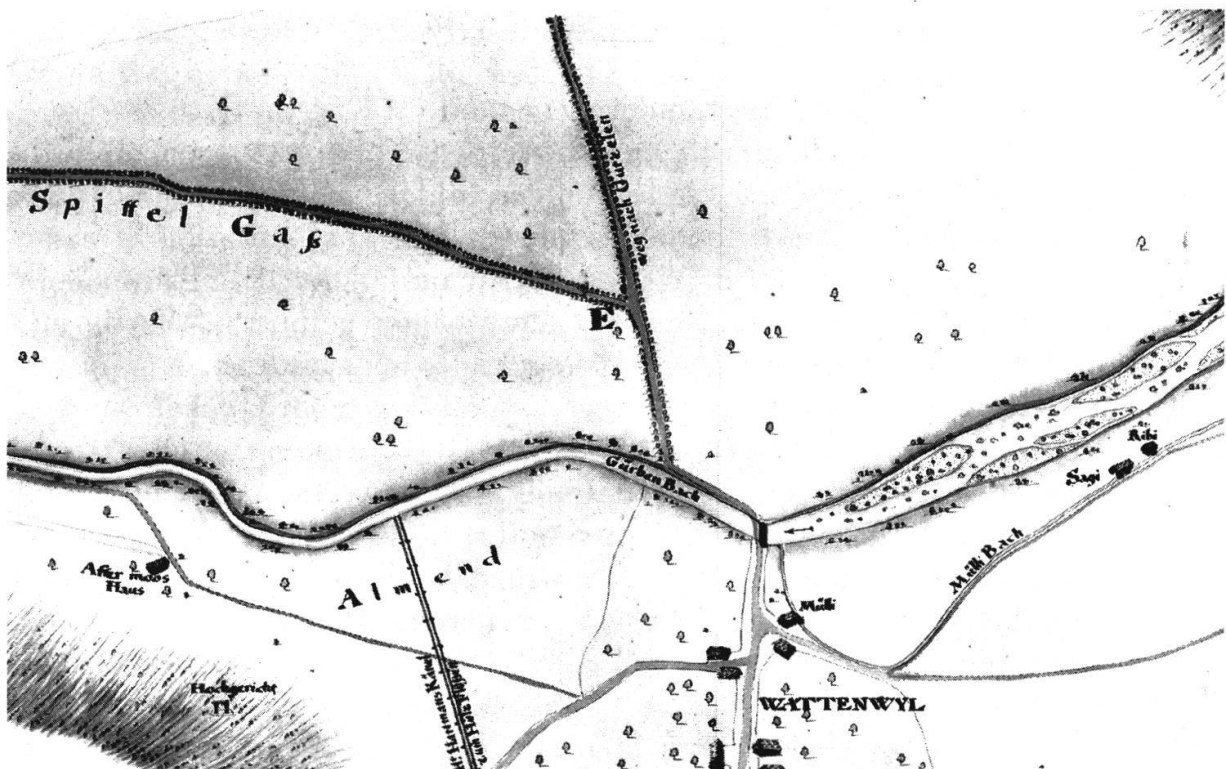
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Strassenpläne des 18. und 19. Jahrhunderts

Im Verlauf des 18. und 19. Jahrhunderts entstand im Kanton Bern ein Landstrassennetz, das – sieht man von den modernen Nationalstrassen ab – die Grundlage der heutigen Strassenverbindungen bildet und die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung entscheidend beeinflusst hat. Die bernische Strassenbaupolitik dieser Epoche hat ihren Niederschlag in umfangreichem Planmaterial zu realisierten und nicht ausgeführten Strassenprojekten gefunden. Wie die ausgewählten Beispiele zeigen, reicht die Aussagekraft vieler historischer Strassenbaupläne weit über ihre eigentliche Zweckbestimmung hinaus, geben sie doch häufig das nähere Gelände mit Ortschaften und Gebäuden wieder und können sogar Angaben zu den lokalen Wirtschafts- und Besitzverhältnissen enthalten. Strassenpläne sind somit oft wertvolle orts- und regionalgeschichtliche Quellen.

1734 hielt der bekannte Geometer Johann Adam Riediger auf einem der ältesten überlieferten Pläne den Verlauf der bestehenden Strasse durch das Gürbetal fest, und zwar «bei Anlass vorhabender Verbesserung oder jenseits der Gürbe neu zu machender Landstrasse» (vgl. S. 34). Einzelne Teilstücke sind seiner Beschreibung nach «gänzlich unbrauchbar und höchst gefährlich, voller Wasser und Löcher und so eng, dass man einander nicht ausweichen kann». In solch bedenklich schlechtem Zustand befand sich zu dieser Zeit nicht nur die Gürbetalstrasse, sondern das bernische Wegnetz insgesamt. Die Fahrsträsschen waren für den lokalen Bereich gedacht, für ihren Unterhalt hatten die Gemeinden aufzukommen. Sie hatten kein Steinbett, wurden dann und wann an aufgeweichten Stellen mit Knüppeln ausgebessert und waren bei längeren Regenperioden mit Wagen nicht befahrbar. Um 1740 erfolgte die Wende: Ratsherr Friedrich Gabriel Zehender gab mit seiner Denkschrift, in der er auf die wirtschaftlichen und militärischen Vorteile gut ausgebauter Verkehrswege hinwies, den entscheidenden Anstoss zur Planung und zum Bau neuer Strassen. In den folgenden drei Jahrzehnten schuf Bern im Rahmen eines systematischen Bauprogramms – unter Einsatz von jährlich 6000 Kronen – ein modernes Landstrassennetz, um welches der Stadtstaat weit herum beneidet wurde. Ganze Strassenzüge wurden neu angelegt; die sogenannten «Kunststrassen» bestanden aus einem aufgeschütteten Strassenkörper mit gepflasterter Oberfläche. Besonderer Wert wurde auf die Vermeidung grosser Steigungen und eine sorgfältige Linienführung gelegt. Rückgrat und Paradestück des Bauprogramms war die durchgehende Transitroute von Genf über Bern nach Zürich und Zurzach mit neuer Streckenführung zwischen Hindelbank und Herzogenbuchsee sowie einem Zweig von Murten über Aarberg nach Solothurn. Weitere Landstrassen wurden sternförmig von Bern aus gebaut. (Vgl. die Karte über den Strassenbau bis 1798, in: Planungsatlas des Kantons Bern, Historische Planungsgrundlagen, 1973, S. 40.)

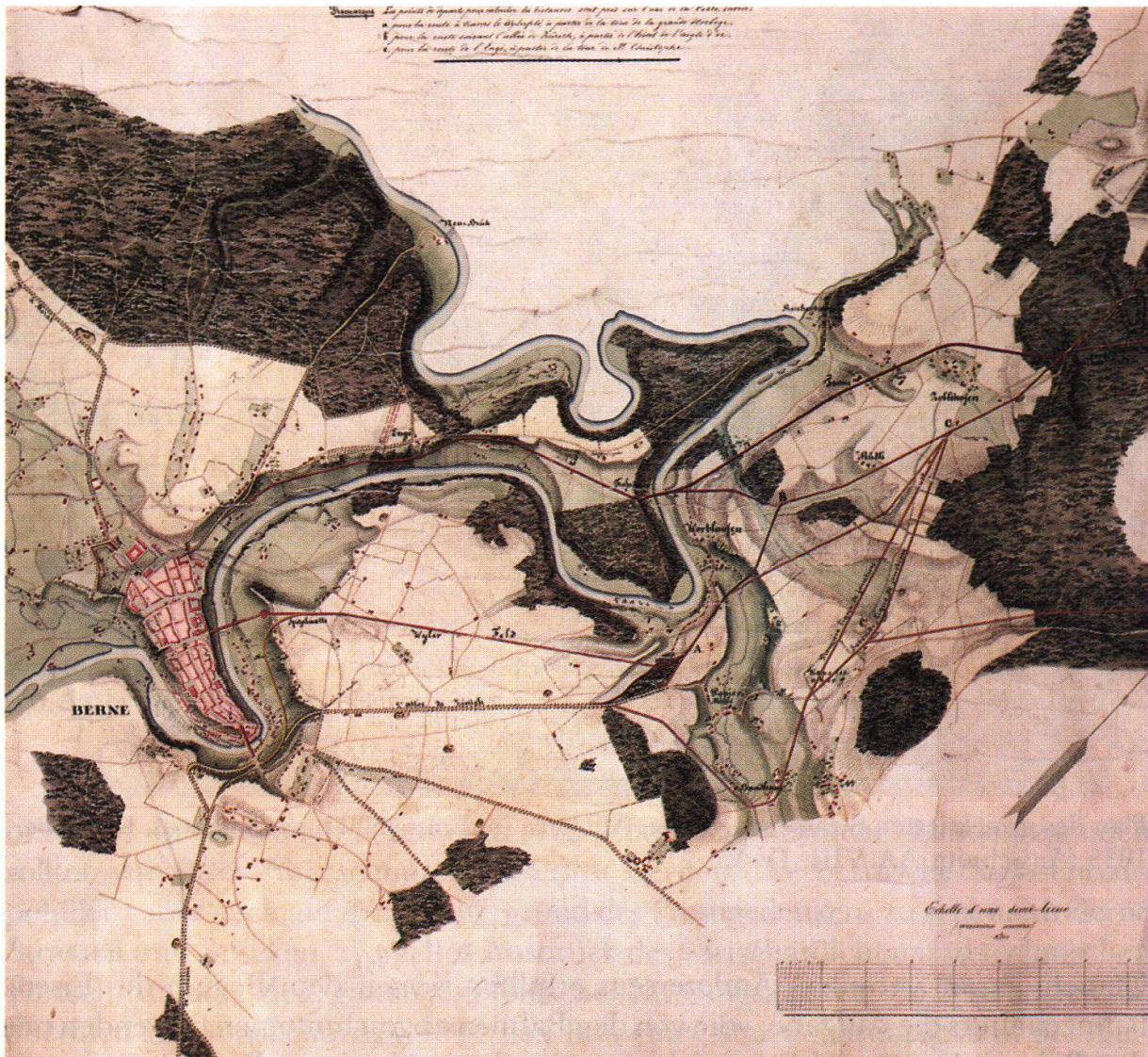
Im Gegensatz zu den anschaulichen und bildhaften, aber geometrisch ziemlich ungenauen Strassenbauplänen des 18. Jahrhundert basieren diejenigen des



«Geometrischer Plan der so genannten Spittel-Gass und Oberländischen Landstrass im Wattenwyler Gericht samt des nah vorbeylauffenden Gürbenbachs», J.A. Riediger, 1734 (Ausschnitt; AA VIII, II 51).

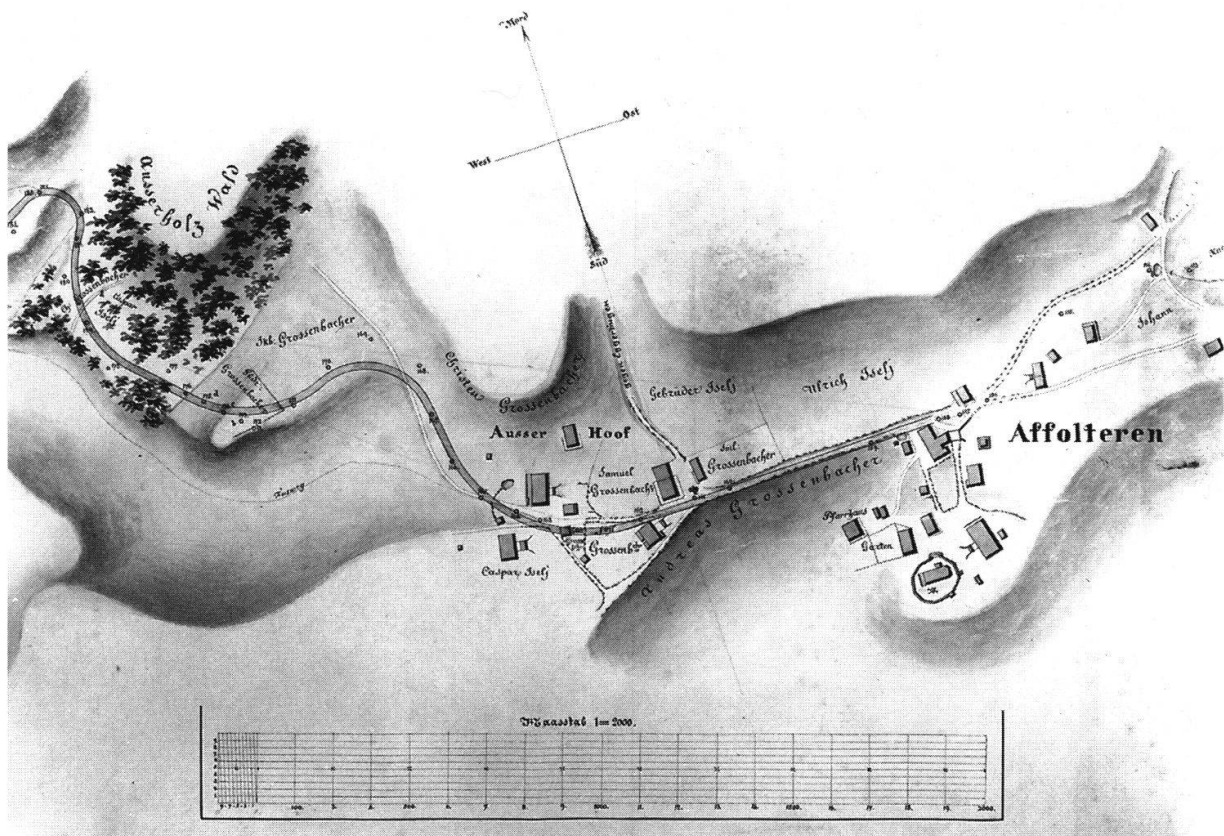
19. Jahrhunderts auf einer exakten Geländevermessung. Neben der Streckenführung wurde nun von den beauftragten Geometern und Ingenieuren auch die technische Ausführung des Bauwerks im Detail festgehalten (Längen- und Querprofile, Brücken, Dämme, Entwässerungsanlagen usw.). Dabei fällt uns heute besonders die ansprechende ästhetische Gestaltung der Pläne auf. Der Kantonale Karten- und Plankatalog von Georges Grosjean unterscheidet beim Planmaterial zum bernischen Strassenbau des 19. Jahrhunderts zwischen den sogenannten *Routenkarten*, welche verschiedene Varianten zur Linienführung geplanter Strassenverbindungen aufzeigen (vgl. Beispiel S. 35), und den *technischen Bauplänen* der einzelnen projektierten Strassenstrecken. Zu letzteren gehören die ortsgeschichtlich interessanten Situationspläne, welche die Umgebung einbeziehen (vgl. Beispiele S. 36).

Die grosse Anzahl der im Archivbestand AA VIII und zum Teil noch bei den kantonalen Baubehörden aufbewahrten Strassenpläne widerspiegelt den enormen Aufschwung, den der bernische Strassenbau im 19. Jahrhundert erlebte. Waren es bisher die Gemeinden, die in bezug auf Instandstellung und Unterhalt der Strassen die Hauptlast trugen, übernahm nun der Staat diese Aufgaben. In der liberalen Verfassung von 1831 stand wörtlich: «Der Staat trägt Sorge für den Unterhalt der Landstrassen und für das Strassennetz überhaupt.» Mit Nach-



«Carte de plusieurs projets de routes entre Berne et la route de Lyss, y compris la continuation de la route projetée jusqu'à Hindelbank», J. Lelewel, 1840 (Ausschnitt; AA VIII 87).

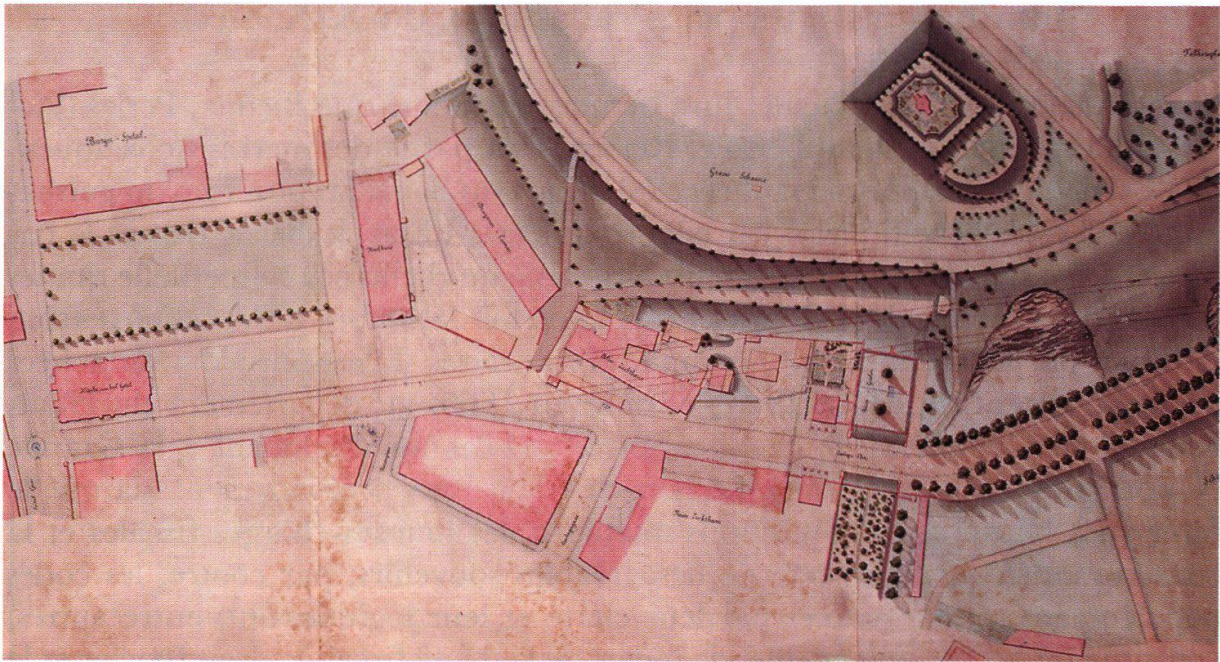
druck wurde die Erweiterung des bestehenden Hauptstrassennetzes vorangetrieben; so baute man unter anderem den Anschluss nach dem neuen jurassischen Landesteil, die Querverbindung im Berner Oberland von Saanen zum Brünig sowie die Bielerseestrasse. Erst am Ende der Periode, zwischen 1890 und 1895, wurde mit der Grimselstrasse ein moderner Alpenübergang gebaut. Wie einer Karte des bernischen Strassenbaus von 1799–1914 im erwähnten Planungsatlas des Kantons Bern (S. 41) entnommen werden kann, wurden nach 1831 zudem im ganzen Kantonsgebiet eine Reihe kaum zusammenhängender Regionalstrassen realisiert. Diese regionalen Strassenbauten waren einerseits das Ergebnis des politischen Tauziehens lokaler Interessenvertreter sowie des Bestrebens, die vorhandenen Strassenbaukredite möglichst gleichmässig auf alle Landesteile und



Plan des projektierten Strassenzuges von Affoltern im Emmental nach Rüegsau, F. Gerber, 1835 (Ausschnitt; AA VIII, IV 15b).

Gemeinden zu verteilen. Andererseits erfüllten sie seit dem Beginn des Eisenbahnzeitalters die Aufgabe, «die von den Bahnen abgeschnittenen Gegenden mit den Bahnstationen und unter sich zu verbinden», wie einem Bericht der bernischen Baudirektion von 1863 zu entnehmen ist.

Im Gegensatz zum 18. Jahrhundert, als die Interessen der Hauptstadt auch im Bereich des Strassenbaus dominierten, wurde die bernische Strassenbaupolitik seit dem demokratischen Umschwung von 1831 von mehreren Faktoren beeinflusst: Wie bis anhin spielten finanzpolitische Beweggründe eine wichtige Rolle. Der Staat war nach wie vor auf die Einnahmen aus den Strassenzöllen angewiesen. Mit den um 1840 neu angelegten Strassen von Lyss nach Hindelbank und entlang des Bielersees wollte Bern bewusst den Verkehr auf der West-Ost-Achse durch das schweizerische Mittelland anziehen und mit den Zolleinnahmen die Staatskasse äufnen. Die Strassenzölle fielen indessen 1853 durch Bundesgesetz weg. Aus wirtschafts- und sozialpolitischen Überlegungen wurden neue Strassen in die abgelegenen und armen Regionen gebaut. Die Berner Regierung wollte damit der verbreiteten Arbeitslosigkeit begegnen und den wirtschaftlichen Aufschwung fördern – heute würde man von staatlicher Arbeitsbeschaffung und Wirtschaftsförderung sprechen. Die Strassenbauarbeiten



Situationsplan für die Korrektion der Bern-Aarberg-Strasse von der Heiliggeistkirche über das Aarbergertor bis zum Tierspital in Bern, F. Wagner, 1848 (Ausschnitt; AA VIII 67a).

brachten in Notzeiten Verdienst. Wirtschaftlich schwache Landesgegenden sollten von ihrer Abgeschnittenheit erlöst werden. Die bernische Strassenbaupolitik ist aber auch auf dem Hintergrund des Prestigedenkens zu sehen. Moderne Strassen und Brücken, zweifellos Ausdruck des wirtschaftlichen und technischen Fortschritts jener Zeit, galten als politischer Leistungsausweis. So beschlossen die liberalen Kantonsbehörden 1844 den Bau einer neuen Aarebrücke in der Tiefenau – gewissermassen als Gegenprojekt des Staates zur Nydeggbücke, die vorwiegend durch konservative Kreise der Stadt Bern finanziert wurde. Schliesslich baute man im Berner Oberland ab 1860 ausgesprochene Touristikstrassen, darunter die Brienerseestrasse (1864) und die rechtsufrige Thunerseestrasse (1884); sie dienten in erster Linie der Erschliessung der aufstrebenden Fremdenverkehrszentren.

P.H.

*Au cours du XVIII<sup>e</sup> et du XIX<sup>e</sup> siècle se forme dans le canton de Berne un réseau de routes principales, à la base des liaisons routières actuelles. L'ambitieuse politique routière bernoise est documentée par une riche collection de cartes et plans de projets de routes, réalisés ou non. Ces documents cartographiques, exécutés avec goût, nous renseignent en premier lieu sur le tracé et les modes de construction. Mais fréquemment, ils représentent aussi les abords (localités, champs et bois) et constituent ainsi une source précieuse pour l'historien local.*