

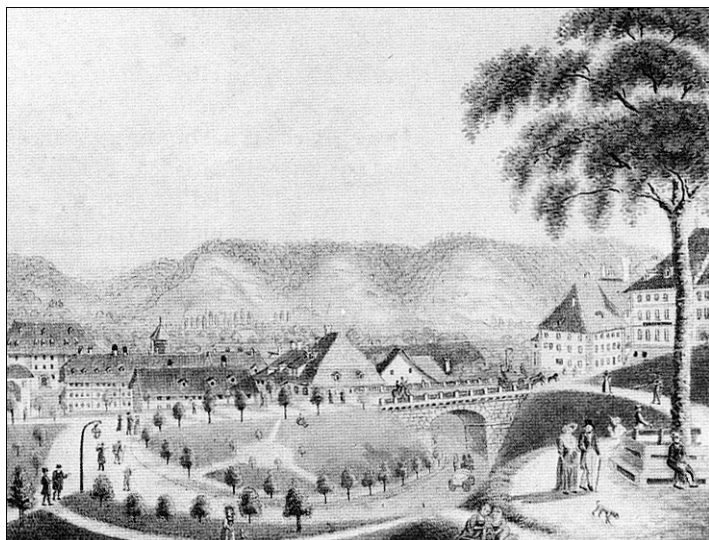
*Strecke BE 5
Abschnitt 2
Landeskarte* *Burgdorf - Langenthal; "Kastenstrasse"
Burgdorf - Wynigen
1147*

GESCHICHTE *Stand Februar 2002 / sbo*

In Burgdorf (siehe auch BE 4) konzentrierten sich die wirtschaftlichen und politischen Aktivitäten um den Kronenplatz, früher «Rindermärit» genannt, wichtigster Gassenknoten an der Durchgangsstrasse. Neben zwei mächtigen Kaufmannssitzen der Renaissance-Gotik («Grosshaus» und «Ochsen») befinden sich hier auch der einzige Monumentalbrunnen der Stadt (1541, «Rindermäritbrunnen») und das Kaufhaus. 1335 erwarb Burgdorf von den Grafen von Kyburg den Stadt- und den Transitzoll. Bis zur Strassenverlegung über Kirchberg nach 1750 wurden die meisten Waren der Ost-West-Route zur Zollerhebung ins Kaufhaus gebracht, ebenso alle die Stadt verlassenden Güter. Zusätzlich diente das Kaufhaus als Markthalle. Der heutige Bau stammt aus den Jahren 1733/34. 1812 verkaufte die Stadt das Haus mit allen Waagen und Gewichten als Bestandteil der Zollrechte an den Staat. Mit der Aufhebung der Zölle und dem Bahnbau verlor es seine Funktion und ist seit 1859 als Geschäftshaus in Privatbesitz (ROTH 1947: 30 ff.; SCHWEIZER 1985: 307 ff., 342 ff.).

Der steile «Burgdorfer Stalden» (bis ins 19. Jahrhundert «Spitalrain») war jahrhundertlang ein Verkehrshindernis, das mit zur Entscheidung beigetragen hatte, die «Neue Aargauer Strasse» über Kirchberg zu führen. In den Jahren 1829 bis 1834 erfolgte nach längerer Planungsphase mit verschiedenen Projektvorschlägen die Korrektur. Zur Überwindung des grossen Höhenunterschiedes zwischen Ober- und Unterstadt wurde eine überbrückte Strassenschleife gebaut. Die Brücke, ein klassizistisches Sandsteinbauwerk, litt unter Durchnässung; 1904/05 wurde sie durch einen imitierenden, mit Jurastein verkleideten Neubau aus Beton ersetzt (SCHWEIZER 1985: 366 ff.).

*Ansicht des korrigierten Staldens von
Johann Scheidegger, aquarellierter
Umrissstich, um 1835/40. Im
Hintergrund Unterstadt mit Kornhaus
und Gisnauflüe. In: SCHWEIZER 1985:
367 Abb. 317.
Abb. 1*



Die 1346 erstmals erwähnte «Wynigenbrücke» war der älteste und sicher lange einzige Flussübergang in Burgdorf. 1402 übernahm die Stadt mit dem Kauf der Emmenzölle von den Grafen von Kyburg auch den Brückenunterhalt. Wohl seit dem Spätmittelalter bestand der Übergang aus zwei Brücken, der äusseren über die Emme und der inneren über die Wasserläufe der Kleinen Emme und ehemals des Brunnbachs. 1813 wurden die Brücken zusammen mit dem Zoll von Burgdorf an den Staat abgegeben. Die zwei aufeinanderfolgenden Holzbrücken, die zuletzt 1774 und 1858 neu gebaut wurden, bildeten mit der begleitenden Allee, den Flügelmauern, den rahmenden Baumpflanzungen und der imposanten Landschaft gemäss SCHWEIZER (1985: 445) eines der eindrucklichsten Brückenensembles der Schweiz. Dieses wurde 1959/61 durch Versetzen der älteren Brücke und Preisgabe der jüngeren aufgelöst.

Die «Innere Wynigenbrücke», die vermutlich aus dem Spätmittelalter stammt, ist seit dem 17. Jahrhundert als dreijochige Steinbrücke nachweisbar. 1764 wurde sie durch eine offene vierjochige Holzbrücke mit Pflasterung ersetzt, die aber schon 10 Jahre später abbruchreif war. 1776 wurde dann von Johann Jakob Stähli die heutige Holzbrücke erstellt. 1959 verschob man sie wenige Meter bachaufwärts und baute für den Fahrverkehr eine Betonbrücke.

1558/59 wurde die «Äussere Wynigenbrücke» errichtet. Sie wurde durch Wind, Feuer, Felsstürze und Hochwasser oft beschädigt, konnte aber immer wieder aufgerichtet werden. Erst 1856 entschied man sich für einen Neubau unter Leitung von Emil Ganugillet. Die Holzkonstruktion von Peter Lüthi, wesentlich interessanter und anspruchsvoller als die spätbarocke «Innere Wynigenbrücke», wurde trotz grosser Erhaltungsbemühungen 1961, nach der Vollendung der Betonbrücke, abgerissen (SCHWEIZER 1985: 444 ff.)

Wynigen wurde 1185 n. Chr. erstmals urkundlich erwähnt. Die Ersterwähnung der Kirche 1275 steht im Zusammenhang mit der Finanzierung eines Kreuzzuges (DÄHLER 1985: 33 ff.). Die heutige Kirche stammt aus dem frühen 16. Jahrhundert; sie wurde 1671 umgebaut und 1959 renoviert. Auf dem Dorfplatz am Strassenknie steht der Dorfbrunnen von 1653, eines der letzten Beispiele mit typischer Form des 17. Jahrhunderts; der Trog ist aus dem Jahr 1796. Der Gasthof «Linde» wurde 1836 erbaut (KS Band 3 1982: 468 f.).

GELÄNDE *Aufnahme 19. Oktober 2001 / GS*

Der Abschnitt beginnt in der Altstadt von Burgdorf und führt in einer 400 m langen, überbrückten Schlaufe in die Unterstadt hinunter. Für die Anlage der Schlaufe – dem sogenannten «Stalden» – musste ein rund 5 m tiefer Einschnitt im Gelände ausgehoben werden (Abb. 1). An der östlichen Seitenwand der Brücke findet sich eine Metalltafel mit der folgenden Inschrift: «Diese Brücke wurde von der Gemeinde erbaut in den Jahren 1829–1830 und neu erstellt durch den Staat im Jahre 1905.»

Die Brücke von 1905 ist eine Betonkonstruktion, die mit Jurakalk verkleidet ist (Abb. 2) und so die Bauweise der alten Bogenbrücke aus Sandstein imitiert (SCHWEIZER 1985: 368). Die lichte Weite

*Der «Stalden» von Burgdorf ist wohl eine der ältesten derartigen Anlagen und galt nach seiner Vollendung als Sehenswürdigkeit (SCHWEIZER 1985: 368). Damit er ausgiebig besichtigt werden konnte, wurden in seiner unmittelbaren Umgebung Promenadenwege eingerichtet.
Abb. 2 (GS, 19. 10. 2001)*

des Bogens beträgt 8 m. Bis in die Unterstadt ist der Weg mit Bsetzsteinen gepflastert.



*Die zweite Brücke von 1905 am «Stalden» mit Blick in die Unterstadt.
Abb. 3 (GS, 19. 10. 2001)*



Im weiteren Verlauf weist die Strasse eine durchgehende Breite von 6–7 m auf. Erwähnenswerte strassenbegrenzende Böschungen sind nur zwischen Lorraine und Grafenschüren sowie am Ausläufer des Oueberg vor Bickingen zu verzeichnen. Im Aufstieg Richtung Summerhus ist die Strasse bis zu 4 m in das Gelände eingetieft und verläuft im anschliessenden Abstieg nach Grafenschüren auf einem Damm. Der Hanganschnitt vor Bickingen verrät, dass die Strasse früher näher am Hang verlaufen ist.

Bei Bickingen ist zudem in moderner Zeit der Strassenverlauf auf einer Länge von 300 m abgeändert worden. Die Kantonsstrasse wurde auf die andere Seite der Eisenbahnlinie verlegt, was zur Folge hatte, dass der ehemalige Niveauübergang zu Gunsten einer neuen Überführung aufgegeben wurde.

Als besonderes Relikt der alten Strassengeneration ist bei Burgdorf ein Ensemble von Holzbrücke und Stundenstein zu erwähnen. Im Zuge einer Strassenmodernisierung wurde die alte «Innere Wynigenbrücke» 1959 einige Meter bachaufwärts verschoben und an deren Stelle eine neue Brücke erstellt. Die Brücken queren den Kanal, der erstellt wurde, um die Hochwasser der Emme zu entschärfen. Seit der Verschiebung dient die alte Brücke als Übergang für Fussgänger (Abb. 3 und 4). Sie weist eine Länge von

46 m und eine Breite von 4 m auf und ist mit Ziegeln gedeckt. Sowohl die seitlichen Balustraden als auch die Fahrbahn bestehen aus einem Bretterverband. Das vierfache Hängewerk ruht auf drei Pfeilern, die – wie die Brückenköpfe auch – aus Beton gebaut sind. Die Stirnseiten der Brücke sind mit dem Wappen des Kantons Bern (westlicher Eingang) sowie mit dem Wappen Burgdorfs (östlicher Eingang) geschmückt. Im Innern der Brücke findet sich an einem seitlichen Balken die folgende Inschrift: «ERSTELLT IM JAHRE 1776 DURCH HOLZWERKMEISTER JOHANN JAKOB STAEHLI / 1959 VERSETZT UND RENOVIIERT DURCH ZIMMERMEISTER FRITZ SCHLEGEL.»

Beim westlichen Brückeneingang steht zudem der Stundenstein mit der Inschrift: «V STUNDEN VON BERN» (Abb. 5). Die Inschrift ist leicht verwittert. Der Stein misst 101 x 48 x 24 cm. Die Brücke und der Stundenstein sind heute Teil einer neuen Fussgängerpromenade, die mit Lindenbäumen gesäumt ist.

Die versetzte «Innere Wynigenbrücke» dient heute ausschliesslich dem Langsamverkehr.
Abb. 4 (GS, 19. 10. 2001)



Der südwestliche Eingang mit dem Stundenstein links neben dem Portal. An ihrem ursprünglichen Standort (links von der Brücke) dient eine Betonbrücke dem modernen Verkehr.
Abb. 5 (GS, 19. 10. 2001)



*Mit der Brücke wurde auch der
Stundenstein versetzt. Er ist jetzt auf
den neu geschaffenen Weg über die
Brücke ausgerichtet.
Abb. 6 (GS, 19. 10. 2001)*



Als weitere Wegbegleiter sind zu erwähnen: bei der Passage unterhalb der Gisnaflue ein Ensemble von Brunnen von «1895» und Streugutkasten (beides aus Beton; Abb. 6) sowie am Strassenknie von Wynigen die zurückversetzte Kirche aus dem 16. Jahrhundert, der Gasthof «Linde» von 1836 sowie der Dorfbrunnen mit einem Trog von 1796 (Abb. 7).

*Das Bild der funktionalen
Strassenlandschaft wird durch das
Ensemble von Brunnen und
Streugutkasten aufgewertet. Hier
konnten vor der folgenden Reiseetappe
Mensch und Tier noch einmal den Durst
löschen.
Abb. 7 (GS, 19. 10. 2001)*



IVS

BE 5.0.2

INVENTAR HISTORISCHER
VERKEHRSWEGE
DER SCHWEIZ

IVS Dokumentation
Kanton Bern

Bedeutung National

Seite 6

— Ende des Beschriebs —