

Strecke BE 9 (Bern -) Langnau - Entlebuch (- Luzern)
 Linienführung 2 Kunststrasse 19. Jahrhundert
 Abschnitt 5 Grauenstein - Dürrenbach
 Landeskarte 1168

GESCHICHTE Stand Juli 2001 / mf

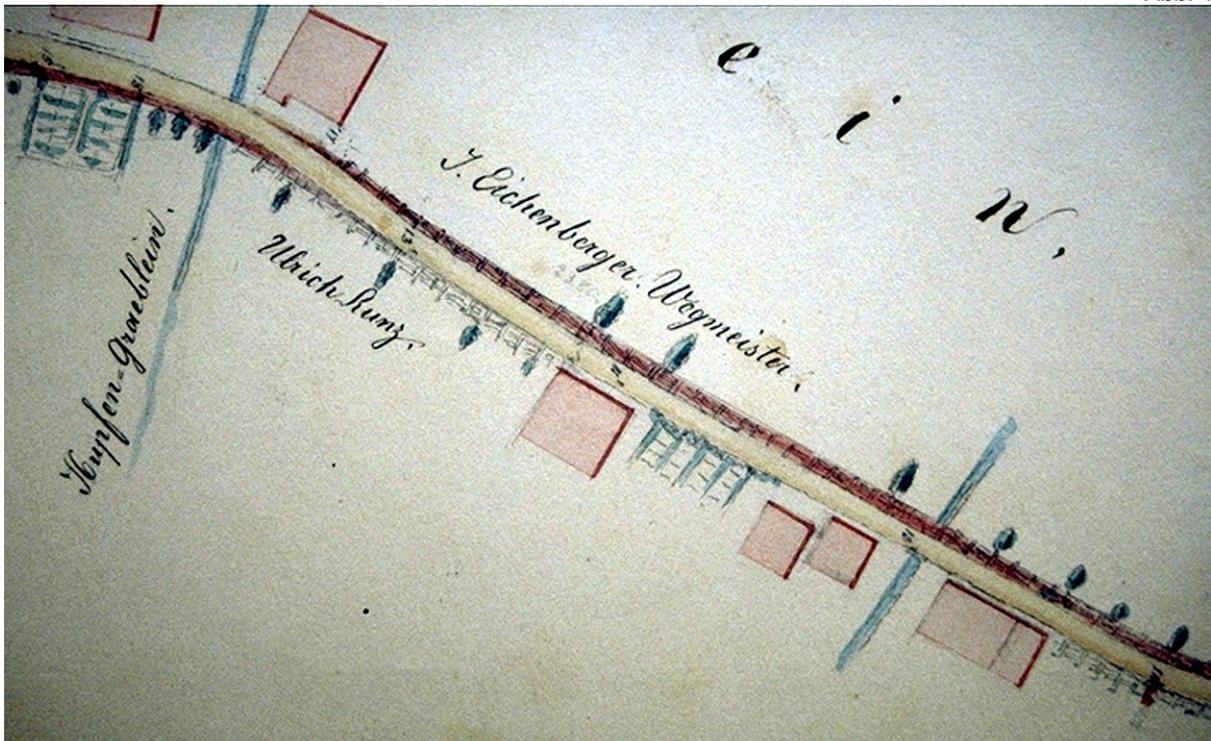
Die Kunststrasse übernahm in diesem Abschnitt die Linie der «Alten Landstrasse» und behielt diese auch nach dem Bau der Eisenbahn weit bis ins 20. Jahrhundert hinein bei. Dann wurde sie jedoch zugunsten einer gänzlichen Neuanlage, parallel zur Eisenbahn, aufgegeben. Seither ist sie unterbrochen und im ersten Teil als Zufahrt zu den ehemaligen Schachenhäusern von Grauenstein noch benutzt, im zweiten Teil hingegen aufgelassen. Stehen geblieben ist die Brücke der Kunststrassenzeit auf der Kantonsgrenze, die sogenannte «Hämelbach»- oder «Kreuzbrücke» aus dem Jahre 1833 (siehe unten).

Die Pläne von HERRMANN (1848, I) und der LANGNAU-LUZERN-BAHN (1873) zeigen auf sehr schöne Art und Weise sowohl den Verlauf als auch einige Details an der Strassenlinie.

Der Plan von HERRMANN (1844, I) zeigt zum Beispiel in diesem Segment den Verlauf der projektierten Kunststrasse in Grauenstein.

Er bezeichnet, auf welche Seiten hin die «Alte Landstrasse» verbreitert werden soll und vermerkt auch das Wohnhaus von einem der sechs Strassenwegmeister.

Abb. 1



Am Ende des Abschnittes, auf der Kantonsgrenze, verzeichnet Herrmanns Plan die «Hämelbach»- oder «Kreuzbrücke» von 1833 und ein Wegkreuz (im Standort heute abgegangen) im luzernischen Gebiet.
Abb. 2



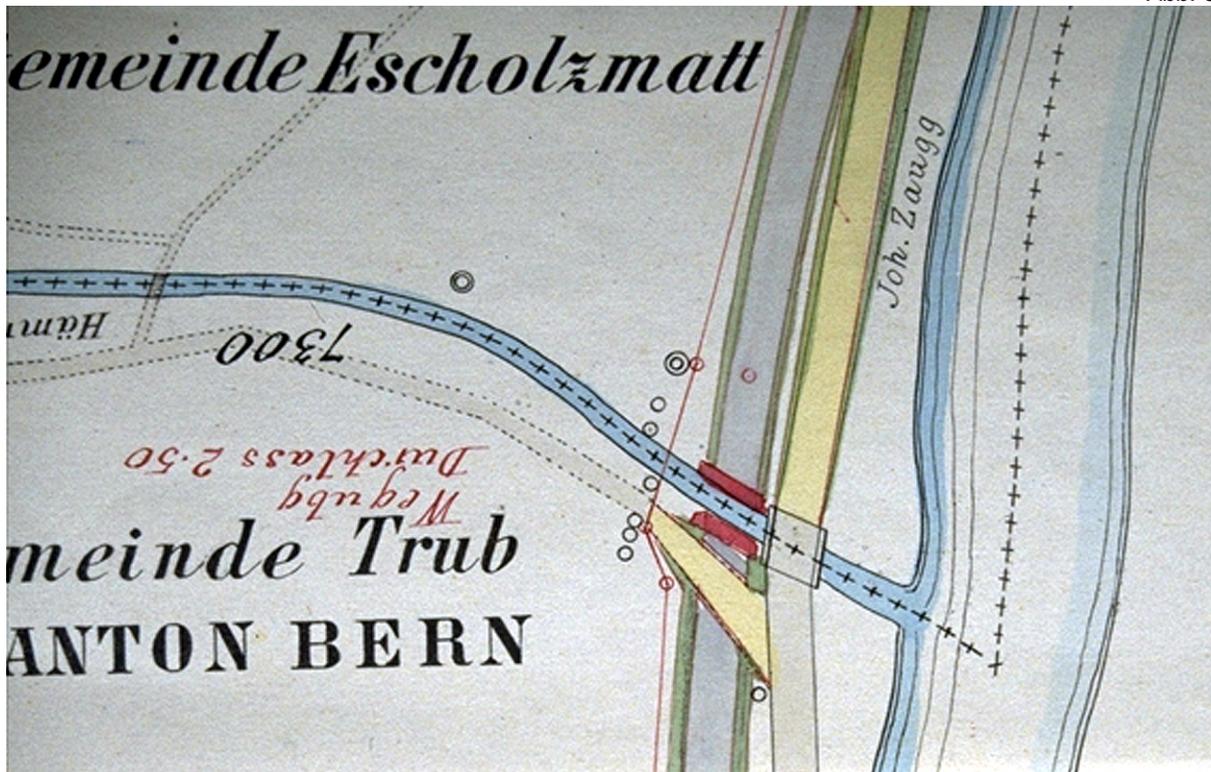
Die Brücke über den Hämelbach wurde von den Ständen Luzern und Bern 1833 nach einigen Wirren fertiggestellt. Sie ersetzte eine als «altes, schadhaftes Brücklein» geschilderte Vorgängerbrücke. Die Neuerrichtung ging auf die damaligen Bestrebungen zurück, die Strasse qualitativ zu verbessern, oder, wie in BE 8.2.12 gesehen, auch zu erneuern. 1830 fand ein Augenschein von Mitgliedern der Strassenkommission statt, «um einige Strassen Angelegenheiten an den Grenzen des Entlibuchs und des Emmenthals zu regulieren», wie sie daraufhin der Luzerner Regierung schrieben. «Zwey Gegenstände sind Euer Hochwohlgeborenen schon bekannt, nemlich die gemeinschaftliche Errichtung einer neuen Brücke über den Hämelbach und ein vernachlässigtes Strassenstück zwischen Trubschachen und Kröschenbrunnen» (STALU, AKT 17/157B, Brief vom 17.8.1830). Verhandlungen darüber hatten im gleichen Jahr schon stattgefunden, man hatte sich auf eine «hölzerne, mit steinernen Brückstützen versehene Brücke» geeinigt, die auch Brustlehnen aufweisen sollte (STALU, AKT 27/157B, Brief vom 6.4.1830). In der Folge verzögerte sich der Bau, unter anderem weil sich die Güterbesitzer im Hämelbach dagegen wehrten, dass ihre Unterhaltspflicht auf die neue, viel grössere Brücke tel-quel übertragen werden sollte. Im Sommer 1833 beklagten sich die Berner, dass sie das auf ihrer Seite liegende Brückenlager aus Stein schon lange erbaut hätten, die luzernische Seite des Brückenwiderlagers aber noch nicht erbaut worden sei (STALU, AKT 27/157B, Brief vom 17.7 und 25.7.1833). Luzern gelangte daher an den Gemeinderat von Escholzmatt mit der

Aufforderung, vorwärts zu machen, da bisher nur das Material an den Brückenplatz hergeschafft worden sei, die Arbeiten aber noch nicht einmal aufgenommen worden seien. Die Regierung berief sich dabei auf eine entsprechende Verpflichtung aus dem letzten Jahr. In der Folge wurde eine bestehende Notbrücke abgebrochen und die Brücke doch noch vollendet.

Die Lösung, den Oberbau der «Hämelbachbrücke» – ein Name, der sich allmählich endgültig einbürgerte und den vorher gleichwertigen Namen «Kreuzbrücke» verdrängte – mit Holzträgern und einer Fahrbahn aus Holzläden zu bauen, erwies sich als anfällig. Zwischen 1844 und 1895 fanden immer wieder Reparaturen statt, da die Holzbestandteile morsch wurden (STALU, AKT 37/314Z.1). Die Kosten teilten sich, wie schon bei ihrem Bau, die beiden Kantone je hälftig. Als der Oberbau der Brücke, die Träger, im Jahre 1899 wieder einmal morsch waren, schlug Luzern vor, statt hölzerne Träger eiserne T-Balken oder Eisenbahnschienen zu verwenden. Doch Bern hatte aufgrund der Dringlichkeit die Holzarbeiten bereits beim Zimmermeister in Kröschenbrunnen in Auftrag gegeben. Auf die nächste Erneuerung hin stellte Bern darauf einen Umbau in Eisenkonstruktion in Aussicht (STALU, AKT 37/314Z.1, Briefwechsel vom 29.9.1899–22.6.1900).

Die «Hämelbachbrücke» im Plan der LANGNAU-LUZERN-BAHN (1873). Die projektierte Eisenbahn (links von der Strasse) bedrängt die Kunststrassenlinie stark und macht kleine Anpassungen im luzernischen Teil nötig. Nach wie vor führt der Strassenverkehr jedoch, von Grauenstein herkommend, der Ilfis entlang und über die Hämelbachbrücke von 1833.

Abb. 3



GELÄNDE *Aufnahme 1. Juli 2001 / mf*

Die Strassenlinie ist in Grauenstein asphaltiert und im anschliessenden Verlauf der Ilfis entlang nicht mehr zu erkennen.

Die Hämelbachbrücke hingegen besteht als strassenbauliches Relikt der Kunststrassenzeit weiter. Sie wurde im Rahmen der ordentlichen Inventarisierung nicht weiter untersucht oder vermessen. Eine detaillierte Bestandesaufnahme, auch über die Art ihrer Konstruktion und Klärung der Frage, wie es um den Oberbau steht (Holz, Eisen), ist offen. An dieser Stelle wird auf die sehr schützenswerte Brücke nur anhand fotografischer Aufnahmen eingegangen.

*Die Hämelbachbrücke, ...
Abb. 4 (mf, 1. 9. 2001)*



*... hart bedrängt von der Eisenbahn Bern
– Luzern, ...
Abb. 5 (mf, 1. 9. 2001)*



*... besticht in ihren Details wie der
kunstvoll angefertigten Mauerbrüstung ...
Abb. 6 (mf, 1. 9. 2001)*



*... oder den eingemeisselten, heute
kaum mehr zu erkennenden Wappen
der beiden Kantone, die sie bauten und
unterhielten.
Abb. 7 (mf, 1. 9. 2001)*



Der Stundenstein «VIII Stunden von Bern», den DURHEIM (1844) in seiner Karte in Grauenstein belegt, ist heute umplaziert und steht an der Strassenkorrektur des 20. Jahrhunderts.

*Der Stundenstein von Grauenstein mit
der Bezeichnung «VIII Stunden von
Bern». Er ist an die Strassenkorrektur
aus dem 20. Jahrhundert verschoben
worden.
Abb. 8 (mf, 1. 9. 2001)*



— *Ende des Beschriebs* —