

Strecke BE 26 Bern - Freiburg
Linienführung 3 Linienführung über Forst und Neuenegg/Sensenbrügg
Landeskarte 1166, 1186

GESCHICHTE *Stand September 2001 / PVC, sbo*

Die Linienführung BE 26.3 führt, der heutigen Laupenstrasse entsprechend, von der ehemaligen Schanze in Richtung Westen. Sie durchquert die Anlagen des Inselspitals, bei dem die Strasse nach Murten (BE 28) abzweigt, sowie das Quartier Holligen und erreicht das Gebiet nördlich des Könizbergwaldes, das früher als «Ladenwand» bezeichnet wurde. Dort trennen sich die hier erörterte Route und die Linienführung BE 26.2, die via Bümpliz, Oberbottigen und Matzenried nach Laupen und Freiburg weiter verläuft. Die Linienführung BE 26.3 folgt dagegen in etwa dem nordwestlichen Rand des Könizbergwaldes bis nach Niederwangen und führt von dort durch den Südteil des Forstes und dann dessen südlichem Rand entlang nach Neuenegg. Dort überquert sie die Sense und erreicht so das freiburgische Sensebrügg. Von da führte die Strasse über Bagiwil, Wünnewil, Schmitten, Lustorf und Uebewil nach Freiburg (siehe FR 1.1), mit einer Variante über Flamatt, Eggelried, Balsingen und Altschloss bis Wünnewil (siehe FR 1.2).

Die Linienführung BE 26.3 dürfte spätestens 1271 bestanden haben, denn in diesem Jahr erneuerten Bern und Freiburg ihre früheren Bündnisse in der Kirche von Neuenegg (JOHO 1955: 17; BOSCHUNG 1957/58: 15). Gemäss BAUMANN (1924: 14) wird die hier erörterte Linienführung im Jahr 1274 als «strata de Friburgo» erwähnt. Ein Dokument aus dem Jahr 1378 bezeugt, dass Bern und Freiburg gemeinsam den «Weg an der Senson gemacht und gebessert» hätten; nach BOSCHUNG (1957/58: 16) ist diese Informationen vielleicht auf einen Knüppelweg zu beziehen, der auf der Berner Seite in Neuenegg gefunden worden sein soll (im AHI ADB wird ein solcher Knüppelweg allerdings nicht erwähnt). 1403 soll das erste Stück der Strasse, das der heutigen Laupenstrasse in Bern entspricht, nur ca. 2.4 m breit gewesen sein (siehe dazu JOHO 1955: 14 und BOSCHUNG 1957/58: 16). Thomas Schöpf bezeichnet die Strasse im 16. Jahrhundert schliesslich als «via versus Neuenegg ad Sense pontem, regia via a Berna Fryburgum ducens» (zitiert nach JOHO 1955: 16).

BAUMANN (1924: 27) vertritt die Auffassung, dass die Linienführung BE 26.3 vor 1365 bedeutender war und häufiger frequentiert wurde als die Route BE 26.2, die über Laupen verlief. Im Jahr 1365 befahl Kaiser Karl IV., der sich auf der Durchreise nach Avignon befand, die Brücke in Laupen instand zu setzen; dann sei die Route über Laupen wichtiger geworden. Die meisten Autoren gehen davon aus, dass es sich hierbei um eine Brücke über die Sense handelt (BAUMANN 1924: 27; JOHO 1955: 24; BOSCHUNG 1957/58: 15; BEYELER 1989: 71; anders: RENNEFAHRT 1950: 171). Kein Autor begründet explizit, warum welche Brücke gemeint sein soll. Es herrscht jedoch Übereinstimmung darüber, dass mit dem Bau oder der Erneuerung der Brücke 1365 der Verkehr, der vorher hauptsächlich die Strasse über Neuengg benutzt hatte, nun vermehrt über die Strasse durch den Forst und über Laupen lief (siehe auch BE 26.2). JOHO

(1955: 17) nimmt jedoch auch für den Sensenübergang bei Neuenegg an, dass er schon vor dem dortigen Brückenbau (1469/70) wichtig gewesen sei. BOSCHUNG (1957/58: 23) verweist in diesem Zusammenhang auf den stark schwankenden Pegelstand der Sense: Diese sei des öfteren wegen plötzlich auftretender Hochwasser nur sehr schwierig zu überqueren gewesen. Diese Schwierigkeiten hätten oft Reisende und Kaufleute «von der Benützung der an sich günstigen Strecke über Neuenegg» abgehalten.

Der Senseübergang war also bisweilen problematisch. Ursprünglich wurde durch den Fluss gefurtet; dies lässt sich aus dem wohl alten, wenn auch erst im Jahr 1458 erstmals erwähnten Toponym «Siebenfurten» erschliessen. BOSCHUNG (1957/58: 20 ff.) vermutet aufgrund dieses Namens, dass in dem Flussabschnitt zwischen Thörishaus bzw. Riederer und Freiburghaus bzw. Noflenau vormals mehrere Furten lagen und das dieses Toponym erst in der frühen Neuzeit einer einzigen, nur noch von Schmugglern genutzten Furt zwischen Freiburghaus und der Noflenau zugeordnet wurde; diese Hypothese erscheint uns sehr plausibel. Im Spätmittelalter gewährleistete eine Fähre den Flussübergang, deren einzige Erwähnung aus dem Jahr 1467 datiert. Die Fähre wurde sehr wahrscheinlich von dem Inhaber der Herberge «an der Sensen» im heutigen Sensebrück betrieben, das bereits 1417 bezeugt ist; sie dürfte schon im 14. Jahrhundert eingerichtet worden sein (BOSCHUNG 1957/58: 17 ff.).

1467 regelten Bern und Freiburg den Grenzverlauf zwischen ihren Territorien. In dem damals geschlossenen Vertrag trat Freiburg Gümmenen und Mauss an Bern ab und erhielt dafür fast den gesamten linken Talboden am Unterlauf der Sense und die politische Hoheit über die Fähre bei Neuenegg, die vorher Bern unterstellt war. Ausserdem wurde Freiburg von Bern auch das Recht eingeräumt, bei der Fähre eine Brücke zu bauen und für deren Benützung Zoll zu erheben (BOSCHUNG 1957/58: 24 ff.). Freiburg, das schon im frühen 15. Jahrhundert erhebliche Mittel in den Ausbau der Strasse in seinem Kantonsgebiet investiert hatte, erstellte daraufhin 1469/70 eine Brücke über die Sense; ausserdem errichtete es das Zollamt Sensebrück (BOSCHUNG 1957/58: 27 ff. und 64 ff.).

BOSCHUNG unterstreicht die politische Bedeutung der Sensebrücke in Bezug auf das Verhältnis zwischen den beiden zähringischen Städten: «Kaum gebaut wurde die Brücke zum Sinnbild und Hilfsmittel ihres Zusammenhaltens in den Bedrohungen des Burgunderkrieges. Ihre Waffenbrüderschaft bildete für Freiburg die Vorstufe zur Lösung von Savoyen, zur Erlangung der Reichsunmittelbarkeit und folgerichtig zur Aufnahme in den Bund. Dadurch wurde die Sensebrücke nicht nur die wichtigste Verbindung Freiburgs zu den Eidgenossen, sondern auch die Brücke der alemannischen Eidgenossenschaft zum ersten Stand mit zweisprachiger Bevölkerung und zum welschen Westen» (BOSCHUNG 1957/58: 95 f.). Diese Würdigung erscheint allzu pathetisch, und es fragt sich, ob auch ein zeitgenössischer Beobachter Boschungs Auffassung geteilt hätte. Unmittelbar nach der Errichtung entstand nämlich ein – wenn auch nie offen ausgetragener – Konflikt um die Linienführungen: Da der Zoll auf der Brücke in Neuenegg Freiburg zustand, war es auch bemüht, den Verkehr vor allem über die hier erörterte Linienführung abzuwickeln, während Bern, das den Zoll an der Brücke von Laupen erhob, natürlich die Route BE 26.2 bevorzugte (siehe dazu

BAUMANN 1924: 27). Daher lässt sich vermuten, dass Bern im 16. und 17. Jahrhundert nur bescheidene Mittel in die Strasse BE 26.3 investierte.

Dies änderte sich erst im 18. Jahrhundert. Freiburg hatte um die Jahrhundertmitte eine grosse Strasse durch sein ganzes Gebiet von Châtel St-Denis bis zur Sensebrücke gebaut. Gemäss BAUMANN war das Ziel dieses Strassenbaues, den Verkehr von der nördlichen Mittellandachse über Aarberg und Murten (siehe dazu BE 26), die nur ein kurzes Stück zwischen Domdidier und Dompierre freiburgisches Territorium durchzog, abzuziehen und durch die Stadt Freiburg zu leiten. «Auf der Konferenz zu Murten 1749 hatte Freiburg an seine Bewilligung zum Strassenbau im Gebiet von Murten die Bedingung geknüpft, dass Bern die Strasse durch den Forst bis nach Neuenegg in guten Stand stelle. Bern war auf diese Bedingung eingegangen, hatte aber gleichzeitig von Freiburg das Versprechen erlangt, dass das Stück der grossen Aarberg-Murten-Waadtländ-Strasse, das bei Domdidier und Dompierre freiburgisches Staatsgebiet durchschneidet, und das die Verbindung des Murtengebietes mit dem bernischen Waadtländ herstellte, ebenfalls repariert und für den Güterverkehr brauchbar gemacht werde» (BAUMANN 1924: 138. Siehe auch S. 108 f.). Da Freiburg seine Verpflichtung, die Strasse zwischen Domdidier und Dompierre auszubauen, nicht erfüllte, verzögerte Bern die schon 1750 eingeleiteten Arbeiten an der hier erörterten Linienführung und stellte sie schliesslich 1756 ganz ein. Erst 1772, nachdem Freiburg seinen Verpflichtungen nachgekommen war, wurden die Arbeiten wieder aufgenommen. Die Strasse befand sich damals offenbar in einem so schlechten Zustand, dass die Holzfuhrn für die städtische Bürgerschaft aus dem Forst erheblich behindert wurden. Gemäss BAUMANN spielte auch dieser Umstand bei dem Entscheid für die Wiederaufnahme der Bauarbeiten eine gewisse Rolle. Von den 3342 Klaftern, welche die Linienführung von der Bümplizer Wegscheide bis Neuenegg ausmachte, mussten nur gerade 123 Klafter von Grund auf neu erstellt werden; bei dem Ausbau behielt man also grösstenteils die überlieferte Linienführung bei. 1775 wurde der Ausbau beendet und den einzelnen an der Route gelegenen Gemeinden die Abschnitte zugewiesen, für deren Unterhalt sie in Zukunft aufzukommen hatten (BAUMANN 1924: 139 ff.).

Das erste Stück der Route von der frühen Schanze in Bern bis zu der Nordspitze des Könizbergwaldes ist bereits in einem Plan aus dem Jahr 1623 zu erkennen (abgebildet bei GROSJEAN 1960: 253). Das Teilstück längs des Könizbergwaldes wird in dem «Grundt-Riss der Herrschaft Pimplitz mit ihren anstössen nach dem March-Brieff Von Anno 1508» von PIERRE WILLOMET aus dem Jahr 1688 wiedergegeben (abgebildet in SCHÜTZ, MÜLLER 1952: 48). Der dort verzeichnete Verlauf der «Freiburg Straass» scheint trotz der erheblichen Eingriffe in die Landschaft (Eisenbahn, Autobahn) im grossen und ganzen bis heute erhalten geblieben zu sein. Die ganze Strecke ist im AS (No. 6 1798) und in der Karte von MESSMER (1824) eingetragen. Obwohl diese Karten nicht sehr genau sind, ist anzunehmen, dass der dort bezeugte Verlauf mit dem heute noch erhaltenen übereinstimmt. Erst in der Topographischen Karte (Blatt XII 1860) ist die erhaltene Strassenführung mit der Signatur «Poststrassen I und II Classe» bis zur Sensenbrücke, dann als «Verbindungs-Weg» bis nach Freiburg eindeutig zu identifizieren. Im TA (319 Bern 1870, 318 Laupen 1870, 332 Neuenegg 1879) ist das erste Teilstück der Route von Bern bis nach Niederwangen, das ja zusammen mit der

Linienführung BE 26.6 nach 1850 ausgebaut wurde, als über fünf Meter breite Kunststrasse eingestuft. Das Wegstück durch den Forst, das seit diesem Ausbau seine frühere Bedeutung für den Durchgangsverkehr verloren hat, ist dagegen nur als 3–5 m breite Kunststrasse verzeichnet. Im Gebiet des Kantons Freiburg (TA 332 Neuenegg 1879, 329 Düdingen 1874, 331 Freiburg 1874) ist diese Linienführung fast durchgehend als «Kunststrasse 3–5 m Breite» eingestuft (Ausnahme: kurzes Stück vor Freiburg «Fahrweg ohne Kunstanlage»). Die Variante über Flamatt und Eggelried nach Wünnwil (FR 1.2) ist im TK als «Karr- oder Saumweg» und im TA als «Fahrweg ohne Kunstanlage» angegeben.

*Holzschnitt der Schlacht von Neuenegg 1798. Im Bild erkennbar die damalige 4jochige Steinbrücke, das Zollhaus und die Kapelle. (aus: HBL 1929: 286)
Abb. 1*



GELÄNDE Aufnahme 23. Mai 2001 / GS

Diese Linienführung ist bis Niederwangen identisch mit der jüngeren BE 26.6. Danach führt sie rund 80 Höhenmeter auf das Plateau des Forst hinauf und in zwei Varianten zur «Sensenbrugg» nach Neuenegg hinunter. Mit Ausnahme des Teilstückes zwischen Strassacher und der Kirche in Neuenegg handelt es sich dabei um eine rund 5 m breite 2. Kl.-Strasse.

Kurz nach der Abzweigung bei Niederwangen wird sie von der Bahnlinie Bern - Freiburg unterbrochen. Das Teilstück dazwischen wird heute nur noch als Zubringerweg zur Station verwendet. Hier befindet sich auch das «Wangenbrüggli», das dem Restaurant (s. BE 26.6) den Namen gegeben hat. Es handelt sich dabei um eine rund 5 m lange Brücke mit Betonunterbau und traditionellen Brüstungen aus Sandsteinquadern. Die Brüstungsmauern sind mit Prellsteinen aus kristallinem Gestein geschützt. Die Fahrbahnbreite beträgt 4.5 m.

Entlang der Linienführung treten keine aussergewöhnlichen Wegelemente auf. Böschungen kommen besonders im Aufstieg zur Kulmination beim Niederwangenhubel vor. Sie erreichen aber selten mehr als 2 m Höhe.

In der Waldpartie zwischen Bim Sundstein und Landgarben treten an mehreren Stellen neben der Strasse Hohlwege mit einer maximalen Eintiefung von 1 m auf. In diesem Bereich ist auch ein 250 m langer Dammweg zu verzeichnen.

Als Wegbegleiter sind eine mächtige Linde an der Kreuzung bei Forsthus (Abb. 1), ein Stundenstein im Forst (Abb. 2) sowie das «Ölihaus» in Neuenegg zu erwähnen. Der Stundenstein ist vom Sockel gemessen 98 cm hoch, 48 cm breit und 26 cm tief. Es handelt sich dabei um einen stark patinierten Kalkstein. Die Inschrift (II STUNDEN VON BERN) ist ziemlich verwittert. Auffallend ist die Lage des Stundensteins: Die Frontseite steht nicht senkrecht, sondern abgewinkelt zur heutigen Strasse. Es könnte deshalb sein,

dass er sich auf den älteren Wegverlauf der dort auftretenden Hohlwege bezieht.

Wie bereits oben erwähnt wurde, war der Abstieg von Strassacher zur «Sensebrügg» auch über die Kirche von Neuenegg möglich. Es handelt sich heute um eine geteerte 4. Kl.-Strasse, die nur im Landwirtschaftsgebiet eine Verschleisschicht aufweist. Eine markante und bestockte Böschung mit mehreren Metern Höhe findet sich im Abstieg zur Kirche von Neuenegg. Der historische Weg zwischen Kirche und Sense ist heute grösstenteils nicht mehr nachvollziehbar. Er verlief durch das heutige Industriegelände.

*Der namengebende Stundenstein bei der Flur Bim Stundstein. Auffallend ist die Frontseite, die gegenüber dem Strassenverlauf abgewinkelt ist.
Abb. 2 (GS, 23. 5. 2001)*



— Ende des Beschriebs —