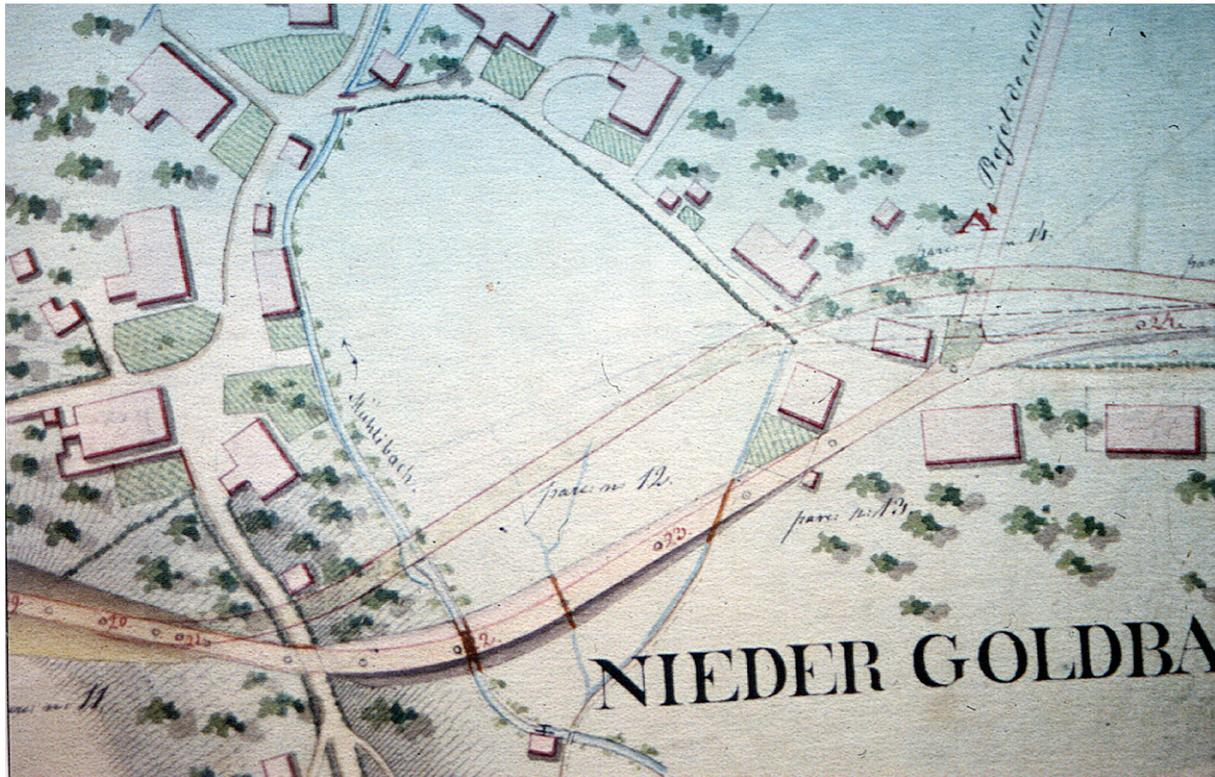


Strecke BE 27 (Bern -) Worb - Huttwil (- Luzern)
Linienführung 2 Kunststrasse 19. Jahrhundert
Abschnitt 3 Schafhausen - Lützelflüh Pkt. 625
Landeskarte 1147, 1167

GESCHICHTE *Stand Juli 2001 / mf*

Zwischen Schafhausen und Lützelflüh Punkt 625 übernahm die Kunststrasse die Linie der «Alten Landstrasse» trotz mehrmaliger Anläufe für eine Neuanlage. Im Jahre 1831 war, als Bestandteil eines ausserordentlichen Strassenkredites, «die gänzliche Korrektion des Stutzes zu Lützelflüh [Goldbach] mit Verbindung der Strasse nach Burgdorf» (STVB 1814–1830: 15) beschlossen worden. Die Neuanlage unterblieb jedoch. Einige Jahre später lautete der Antrag des Baudepartementes, die Strasse von Schafhausen nach Lützelflüh in die Talebene gegen Rifershüsere (Hasle-Rüegsau) zu verlegen «in Ausweichung der Stütze» bei Goldbach (VORTRAG 1837: 15). Dies ist auch das Vorhaben Lelevels für den Ausbau der Strasse von Bern nach Luzern (LELEVEL 1838, I, IV). Seine Pläne zeigen einerseits das nicht realisierte Strassenprojekt, andererseits belegen sie den Verlauf der «Alten Landstrasse», der von der Kunststrasse übernommen wurde.

Strassenverlauf in Goldbach: Der grosse, sichelförmige Bogen der «Alten Landstrasse» und späteren Kunststrasse entlang den stattlichen Bauernhöfen und Gewerbebauten, wie ihn LELEVEL (1838, IV) zeigt, blieb bis in die 1970er Jahre unbegradigt.
Abb. 1



Die Strassensituation in Goldbach veränderte sich erst im Jahre 1972, als der Kanton die alte Strasse (sie war dannzumal nur noch eine Dorfstrasse) durch die heute bestehende Linie quer über die Ebene, wie sie schon im Plan von 1838 (Abb. 1) projiziert gewesen war, ersetzte (KAESER, AERNI 1995: 124). An der Zu- und Wegfahrt der Brücke in Lützelflüh selber wurden in den 1820er Jahren Korrekturen vorgenommen, um ihre Steilheit etwas zu entschärfen (FRUTIGER 1978: 14). Ebenso wurde in jenen Jahren «das starke Ansteigen der Strasse ab der Brücke [Lützelflüh] bis gegen den 5ten Stundenstein» korrigiert (1820er Jahre, zit. in FRUTIGER 1978: 14). Es handelt sich dabei um den Anstieg nördlich der Brücke: Vor der Korrektur des bernischen Stundenmasses von 1837 befand sich der Stundenstein mit der Aufschrift «V Stunden von Bern» nördlich der Brücke, 2.5 km entfernt von seinem heutigen Standort. Die Strassen in Lützelflüh schliesslich wurden 1931 nochmals ausgebaut und in die heutige Gestalt gebracht, wie eine Inschrift «Strassenausbau Lützelflüh 1931» in der Strassenverzweigung anzeigt.

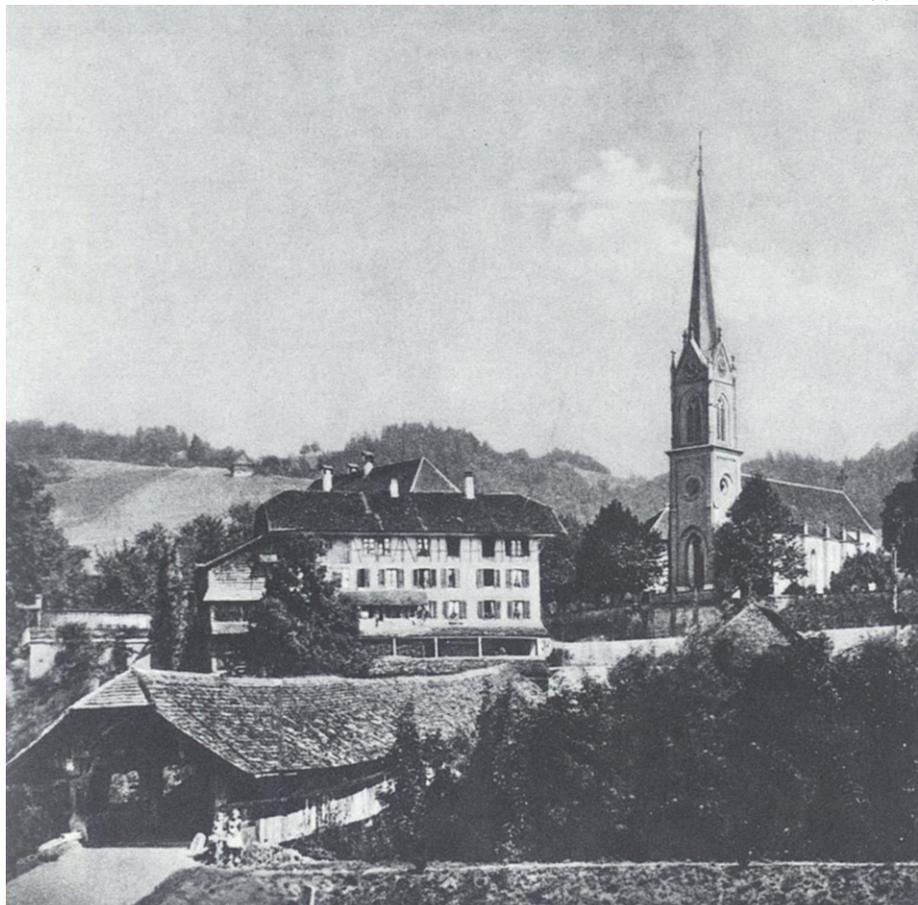
Die Lützelflüher Brücke

Eine erste Brücke über die Emme wurde in den Jahren 1583/84 errichtet, nachdem 1553 ein entsprechendes Begehren von der bernischen Obrigkeit noch abgelehnt worden war. Über einen vorgängigen Bau sind wir nicht im Bild. Teilweise ist unter Berufung auf eine Liedabschrift unbekannter Zeitstellung, die sich auf ein historisches Ereignis im Jahre 1468 bezieht («zuo golpach lit ein

breiter steg»), von einem Steg die Rede (zit. in FRUTIGER 1978: 9 f.). Fest steht hingegen, dass der Brückenbau von 1583/84 neben einen schon bestehenden Furtübergang zu stehen kam. Denn der Zollrodel von 1615, der auf den ersten Rodel von 1584 zurückgeht, enthält die Anweisung, den Zoll von den Passierenden über, unter (Wasserverkehr) und neben (Furt) der neuen Brücke zu erheben. In den Jahren 1762/64 fanden im Rahmen des Landstrassen-Ausbaus Versuche statt, auch den «wegen seiner ausserordentlichen Gähne, besonders Winterszeit, wenn das Steinpflaster mit Eiss bedeckt, höchstgefährlichen» Brückenstutz zu sanieren (zit. in FRUTIGER 1978: 13). In den 1820er und 1830er Jahren war die Brücke im zunehmenden Verkehrsaufkommen so baufällig geworden, dass ein Neubau erwogen, jedoch aufgrund offener Fragen hinsichtlich der Linienführung (vgl. BE 27.2) vertagt wurde. In den 1840er Jahren waren wiederum grössere Reparaturarbeiten nötig, im Jahre 1881 wurde die in ihrem Grundkern bald 300jährige Brücke zur Sicherheit der Passanten in der Winterszeit ausgeleuchtet. Im Jahre 1902 wurde die gedeckte Holzbrücke (Abb. 2) abgerissen, nachdem sie durch eine unmittelbar daneben errichtete, eiserne Fachwerkbrücke ersetzt worden war. Eines der beiden Brückenportale überlebte den Abbruch und steht heute nach verschiedenartigen Zwischennutzungen bei der Kulturmühle Lützelflüh. Die Fachwerkbrücke wiederum wich im Jahre 1971 einer neuen Eisenbetonbrücke (FRUTIGER 1978: 9 ff.).

Fotografische Ansicht der Brücke von Lützelflüh, die die Gemeinde im Jahre des Abbruchs 1902 zuhanden der Nachwelt anfertigen liess (Abb. in FRUTIGER 1978).

Abb. 2



GELÄNDE Aufnahme 9. August 2001 / mf, GS

Das Strassenstück in diesem Abschnitt weist zwei in ihrem Habitus unterschiedliche Hälften auf.

Die südliche Hälfte zwischen Schafhausen und Goldbach ist wenig modernisiert und erinnert mit ihrem Erscheinungsbild am ehesten an die «Alte Landstrasse». Die Strasse ist asphaltierte und meist 3.5 m breit. Da sie sich mit dem kurvigen Verlauf harmonisch dem Gelände anpasst, sind die Dimensionen der Böschungen bescheiden und erreichen im Schnitt 1 bis 2 m Höhe. Bei Bigleberg werden die Böschungen des Hangweges durch einen Birkenbestand bereichert. Bei Bigel findet sich in der reizvollen Umgebung eines Bauernhauses mit Stock der Stundenstein mit der Inschrift «V STUNDEN VON BERN» (Abb. 1). Seine Masse betragen: 103 x 49 x 26 cm.

Das Bild zeigt den typischen Charakter des Überlandsträsschens und den Stundenstein (V Stunden) in Bigel. Abb. 3 (GS, 9. 8. 2001)



Die nördliche Hälfte im Talboden der Emme und in der Fortsetzung Richtung Huttwil ist wiederum meist modernisiert. Die Strassenbreite erreicht 6–8 m. In Goldbach ist zwar die ehemalige nach Norden ausholende Schlaufe in der Zwischenzeit durch ein neues Strassenstück ersetzt worden, dient aber nach wie vor als Dorferschliessung und wird von einem reizvollen Bestand an landwirtschaftlichen Bauten gesäumt.

Im Bereich der Bahnkreuzung ist der historische Verlauf leicht abgeändert worden. Der Strassenausbau in Lützelflüh von 1931 lässt nicht erkennen, ob die talseitige Stützmauer im Aufstieg von der Brücke von schon bestehendem, älterem Mauerwerk gebildet wurde (Abb. 4). Die heutige Mauer, ein Gemischtmauerwerk, weist teilweise eine Brüstungsmauer auf, teilweise ist ein Geländer aus Steinpfeilern mit einem aufgesetzten Geländerholm aus Eisen vorzufinden.

Die heutige Mauer ist so stark modifiziert, dass kein Aufschluss über die früheren Mauerwerk-Aufbauten zu gewinnen ist.

Abb. 4 (mf, 1. 8. 2001)



In der Fortsetzung Richtung Ende des Abschnittes ist das Trasse der Strasse talseitig mit einer Böschungskante ausgestaltet; die bergseitig auftretende Böschung ist mit einer Baumhecke bestockt.

Im nördlichen Teilstück finden sich die folgenden Wegbegleiter: in Goldbach der Gasthof «Krone» und in Lützelflüh das «Zollhus» (Abb. 5) von 1821 (Inscript an Dachstrebe), die Kirche, der Gedenkstein von 1889 für Jeremias Gotthelf sowie der Landgasthof «Ochsen» (Abb. 6) von 1801 (Inscript am Türsturz des Kellereingangs). Im Zollhaus soll die Zoll-Tafel von Lützelflüh aufbewahrt sein (FRUTIGER 1978: 146).

Blick auf das als «Zollhus» beschriftete Gebäude in 50 m Entfernung von der Brücke. Mit Aufhebung der Binnenzölle im Jahre 1844 entfiel die Zollerfassung in Lützelflüh.

Abb. 5 (GS, 9. 8. 2001)



*Der mächtige Landgasthof «Ochsen»
am Ende des Aufstieges in Lützelflüh.
Abb. 6 (GS, 9. 8. 2001)*



— Ende des Beschriebs —