

Strecke BE 44
Landeskarte *Brienz - Meiringen*
1209, 1210

GESCHICHTE *Stand Dezember 1992 / HvR*

Die Strecke Brienz - Meiringen stellt die Hauptverbindung des Haslitals mit dem restlichen Berner Oberland dar. Über diesen Weg vom oberen See-Ende am Brienersee bis zum Hauptort des Oberhasli liefen in der älteren Zeit die wichtigsten herrschaftlichen Beziehungen der Landschaft Hasli zur Stadt Bern, zu welcher ursprünglich und formell ein partnerschaftliches Schutzverhältnis, später ein klares Obrigkeits-Untertanen-Verhältnis bestand.

Auch in wirtschaftlicher Hinsicht bedeutete die Landstrasse durchs flache Aaretal die wichtigste Versorgungslinie, auch wenn die Einfuhr gewisser Produkte für den einheimischen Bedarf über die Grimsel (Wein, Öl, Reis, Eisenwaren und anderes, vgl. BE 17) und über den Brüning (Salz) nach Meiringen gelangte (vgl. WILLI 1885: passim, und BE 13, BE 14 und OW 3). Vom bernischen Mittelland stammte der Grossteil des Brotgetreides, des wichtigsten Produkts, auf dessen Einfuhr die seit langem ausgesprochen stark viehwirtschaftlich spezialisierte Region des Oberhaslis immer angewiesen blieb.

Der Verkehrsweg begann bei der Anlege- und Umladestelle am oberen Ende des Brienersees. Ursprünglich befand sich diese im Kienholz, wo die Sust in der Nähe des Fusses der Balmfluh, dem westlichen Ende des Ballenberges, stand. Im Laufe des 16. Jahrhunderts verschlechterten die ständigen Murgänge der Brienergrat-Wildbäche den Standort Kienholz; die Uferlinie entfernte sich über mehrere hundert Meter von der Balmfluh weg. Anfangs des 17. Jahrhunderts wurde eine neue Sust an geschützterer Stelle in Brienz-Tracht in Betrieb genommen (Zur Geschichte der Susten in Kienholz und Tracht vgl. Strecke BE 12).

Der Weg vom See bis nach Meiringen führte durch das weite, oft überschwemmte und versumpfte Hasler Aaretal. Vor dem Hintergrund der wechselnden Flussbettverläufe ist anzunehmen, dass in sehr frühen Zeiten der Verkehrsweg zwischen den beiden fixen Punkten, vom Kienholz bis zur Kirche Meiringen, durchgehend rechtsufrig verlaufen konnte, eine Linienführung, die die zweimalige Überquerung der Aare mittels anspruchsvoller Brückenkonstruktionen erübrigte. Spätestens seit der Frühen Neuzeit scheint aber die Aare im mittleren Teil des Talbodens immer hart am Felsen des nördlichen Talrandes geflossen zu sein, so dass ein Brückenschlag unumgänglich war.

Schon im 14. Jahrhundert ist als Fixpunkt in der weiten Tallandschaft die Wilerbrugg belegt: 1362 wird das später abgegangene Dorf Bürglen, das sich in der Nähe von Funtenen am linken Kartenrand von LK 1209 Brienz befunden haben muss genannt: «burglon gelegen bi den dorffmarchen Husen und Wilerbrugg» (SSR OBERHASLE 1984: 63, Anmerkung 1); 1372 folgt gleich nochmals eine Erwähnung in einem Streit der Brienzwiler und Hasler um die Weiderechte «ob Wyllerbrügge uff» (SSR OBERHASLE 1984: 26f, Nr. 24). Die Brücke figuriert schliesslich auch im Kartenwerk von Thomas Schöpf (SCHÖPF

KOMMENTAR 1577-1578). Da die Brücke offensichtlich seit je die Grenze zwischen der Freiherrschaft Ringgenberg und der Landschaft Hasli markiert hat, kann man den Brückenstandort als (hoch-) mittelalterlich bezeichnen. Der Name Wilerbrügg nimmt auf das Dorf Brienzwiler Bezug, in dessen Bezirk die Aarebrücke steht. Die Brienzwiler sömmeren ihr Vieh auf der Alp Oltscheren auf der gegenüberliegenden, südlichen Talseite, so dass sie auf einen sicheren Aareübergang angewiesen waren (vgl. die Strecke BE 145 Unterbach - Oltscheren). Die verkehrsgünstige Lage des Brückenkopfes auf halber Strecke zwischen Brienz und Meiringen brachte es mit sich, dass ein «Wirtshäuslein» entstand (1762). Fünf Jahre später erteilte Bern die obrigkeitliche Konzession für das Gasthaus im «Balmhof», womit die Regierung das Bedürfnis der Fuhrleute und Reisenden höher gewichtete, als die eine Winkelwirtschaft befürchtenden Landammann, Chorrichter und Prädikant von Meiringen (HARTMANN 1913: 509).

Die zweite Brücke, die den Verkehrsweg wieder auf die rechte Talseite nach Meiringen zurückgeführte, ist hingegen historisch weniger gut fassbar. Weder ist der Standort genauer zu bestimmen, noch liegen Informationen vor. Mit Thomas Schöpf ist sie im 16. Jahrhundert zwischen Balm («Mannenbalm») und Krummeney zu bestimmen (SCHÖPF KOMMENTAR 1577-1578: 79). Sie heisst deshalb gelegentlich Balmbrücke, und seitdem der Übergang mit den grossen Überschwemmungen von 1762 an neuer Stelle erbaut werden musste, heisst sie «Neubrücke» (Akkord zum Bau in: SSR OBERHASLE 1984 Nr. 223a, Bemerkung 13; vgl. z.B. TA 393 Meiringen 1873: «Neue Brücke»).

Ebenfalls bereits aus dem 14. Jahrhundert liegt ein Quellenpassus vor, der auf den Verkehrsweg Kienholz - Meiringen Bezug nimmt: In einer Meiringer Güterbeschreibung wird die «gasson der lantstrasse, die von Meyringen abgat in daz Kyenholtz» genannt (SSR OBERHASLE 1984: 84, Bemerkung 1). Die Bezeichnung darf aber selbstverständlich nicht zur Annahme verleiten, es habe bereits im 14. Jahrhundert eine feste Linienführung oder sogar eine gebaute Strassenanlage bestanden. Ganz im Gegenteil stösst man immer wieder auf Hinweise, dass sich der Verkehrsweg als Gewirr von wechselnden Wegspuren präsentierte, welche über das teils versumpfte, teils steinig-trockene, jedenfalls landwirtschaftlich weitgehend ungenutzte Gelände liefen und die sich erst bei den Fixpunkten zu einem eigentlichen Wegverlauf zusammenfanden. In der Ordnung für die Schiffler auf Thuner- und Brienzsee von 1624, die auch das Fuhrwesen bis Meiringen reglementierte, findet sich die Bestimmung, der «ober schiffman», also der konzessionierte Brienzsee-Schiffstransporteur und Inhaber der Sust Brienz, dürfe «umb den bestümpften Ion von der susten am obren see dannen biß über die Kienholtzlouwinen ze faren, wo sach were daß man über dieselbige mitt roß und wagen oder schlitten nit faren kendte; eß were glych sumer oder winterzyths» (SSR OBERHASLE 1984: 228, Bemerkungen). Die spätere Präzisierung von 1680 sagt es noch etwas klarer: «Wan es aber sach were, daß von der lauwinen ußert Brienz der weg verfelt und verführt (wie dan schon mehrmahlen beschechen) und man gezwungen wurde, die wahren uffem schiff die Haßle Aaren hinauff stoßen zelaßen, so sollind die von Haßli schuldig sein, mit dem schiffman in billigkeit abzeshaffen. So bald aber möglich fallen wurde, die landtstraß ze gebrauchten, sollind die von Haßli by der sust anlanden und die von Brienz ihnen stäg und wäg zeverzeigen verbunden sein» (SSR OBERHASLE 1984: 275, Bemerkung 4). Das heisst nichts anderes, als dass zu gewissen Zeiten die Strassenverhältnisse über die

Lauenen so schlecht waren, dass die Hasler es vorzogen, die Waren vom Schiffmann auf der Aare flussaufwärts ziehen zu lassen (allerdings wohl kaum bis Meiringen, sondern vermutlich bloss einige hundert Meter, wo die Landstrasse am Fuss des Ballenbergs wieder befahrbar war); dabei wurde ihnen nun auferlegt, den Schiffmann in der Tracht um dessen entgangenen Sustlohn zu entschädigen.

Im 18. Jahrhundert lassen die Wegverhältnisse nach wie vor zu wünschen übrig. Noch im Jahre 1800 führte der Weg beim Glyssibach und Lammbach durch das Bachbett (TABELLEN HAUPTSTRASSEN 1800: fol. 43), nur über den Faulbach in Kienholz gab es eine Brücke (vgl. REGION-BUCH 1783: IV/625).

Nicht nur über die Kienholzlauenen, sondern auch über den mehr als drei Stunden langen, öden Talboden bis Meiringen präsentierte sich der Verkehrsweg nicht als ordentliche Landstrasse, sondern als ein Bündel von tief ausgefahrenen, schlecht unterhaltenen Wegspuren, die erst bei den wenigen Fixpunkten zusammenliefen. Der Oberhasler Topograph Johannes Sprüngli fasste sein Urteil über die Hasler Strassen drastisch zusammen: «Ein guter theil der strassen des Haßlelandes sind den somer durch, wenigstens für einen fußgänger, unbrauchbar, und der gebahnteste weg an andern orten ist so beschaffen, das ein behutsames, abgerichtetes saumpferd kaum ohne lähmung denselben betreten kann» (SPRÜNGLI 1760-1762: III/141, zit. nach BIRCHER 1938: 113). Selbst für das 19. Jahrhundert hält der Dorfchronist Otto Hopf fest: «Die Strassen waren in furchtbarem Zustande. So tiefe Geleise befanden sich darin, daß die Naben der Räder die Ränder der Geleise strichen» (HOPF, WÜRGLER 1960: 20).

Die unbefriedigenden Verhältnisse hingen auch mit einer unzureichenden Organisation des Strassenunterhalts zusammen. Das oberländischen Strassenverzeichnis aus der Helvetik listet die Unterhaltungspflicht detailliert auf (TABELLEN HAUPTSTRASSEN 1800: fol. 43-47): Der Unterhalt oblag für den unteren Teil bis ins Kienholz der Dorfschaft Brienz, die mit den ständigen Murgängen arg gefordert war, war sie doch angehalten, den Fuhrleuten den Durchgang über ihre Allmendgüter zu erlauben, wenn sie nicht in der Lage waren, innert nützlicher Frist die Strasse freizumachen (Spruchbrief von 1680, SSR OBERHASLE 1984: 275, Bemerkung Nr. 4; vgl. oben das Zitat aus dem gleichen Quellenstück). Östlich Kienholz besorgten teils Anstösser, teils die Bäuert Hofstetten den Weg. Die Wilerbrücke hatten die Brienzwiler auf 18½ Klafter bis zum Kreuzzeichen zu unterhalten, die andere Hälfte der Brücke oblag der Landschaft Hasli (vgl. den Spruch zum Streit zwischen Hasli und Brienzwiler über diese Aufteilung, in: SSR OBERHASLE 1984: 229, Bemerkung 1), die Landschaft war auch unterhaltungspflichtig für den Rest der Landstrasse bis ins Dorf Meiringen, wobei sie den Wegunterhalt dem Viertel Meiringen übertragen hatte (Unterhaltsordnung der Landschaft Hasli von 1751, in: SSR OBERHASLE 1984: 345-347, Nr. 214). 1775 gab die Landschaft das System des Strassenunterhalts in Form von Gemeinwerksarbeit der Bäuertgenossen, den «tagwen», auf und schloss mit einem Wegmeister, vorzugsweise dem Landkarrer, einen Akkord um 25 Kronen für den Unterhalt der Landstrasse ab (SSR OBERHASLE 1984: 347, Bemerkung 2).

Der Warentransport zwischen Brienz und Meiringen wurde vom Landkarrer besorgt. Dies war ein Amt, das die Landschaft Hasli ähnlich jenen des Landhauswirtes zu Meiringen und des Spittlers

auf Grimsel verlieh (vgl. KURZ, LERCH 1979: 358 ff.). Im Laufe des 17. Jahrhunderts griff die Berner Obrigkeit ordnend ein, wie sie das ähnlich auch bezüglich des Schiffsverkehrs auf dem Thuner- und Briensersee machte. Anschaulich wird das Fuhrwesen in der «karrer ordnung» von 1667 beschrieben, nach welcher erstens der Karrer von der Landsgemeinde auf ein Jahr gewählt wurde, der für den Warenverkehr zwischen Brienz und Meiringen ausschliesslich zuständig war. Zu diesem Zweck musste er mindestens zwei Fuhrwerke bereit halten und die Fuhren nach Tarif durchführen. Die Tarifordnung gibt nebenbei Auskunft über die hauptsächlichlichen Speditionsgüter: Wein, Getreide (Roggen, Kernen und Hafer), Käse, Wein in Lageln und Salz in Fässchen (SSR OBERHASLE 1984: 273-275, Nr. 166).

In den darauffolgenden Jahren war der Karrdienst beziehungsweise das diesbezügliche Hasler Monopol von Brienz kritisiert worden, denn 1675 entschieden Schultheiss und Räte der Stadt Bern zunächst, dass ausser Privatpersonen, die ihr eigenes Gut führen dürften, dem Hasler Landkarrer alle Fuhren von Meiringen abwärts und den Brienzern der Transport in umgekehrter Richtung zustehen sollten. 1728 konnte sich aber die Landschaft Hasli durchsetzen und von Bern das Recht bestätigt erhalten, den Landkarrer alleine und ohne Mitbestimmung der Brienzler zu ernennen (SSR OBERHASLE 1984: 275, Bemerkungen 3 und 6). Nachdem sich italienische Käsehändler über den mangelhaften Transportdienst beklagt hatten, führte die Regierung mittels «fuhrzedeln» eine Haftpflicht der Spediteure ein (SSR OBERHASLE 1984: 327f, Nr. 203).

1757 versuchte die Obrigkeit einen weiteren Missstand in der Transportorganisation der Fuhrleute abzustellen, nämlich: «unterwegs auf den sogenannten mäderen [im Raum Unterbach] auf freyer heyd ihre gelaadene wägen übernacht stehen und die pferdt auf der weyd lauffen zu laßen, wordurch dann sonnderheitlich viel schaaden wiederfahret, zumahlen die waaren in unsicherheit gesetzt werden» (SSR OBERHASLE 1984: 354, Bemerkung 2). Im gleichen Jahr erliess sie erneut ein grosses Schiff- und Fuhrreglement von Thun bis Meiringen (SSR INTERLAKEN 1957: 622-635, Nr. 361).

Infolge der grossen Überschwemmungen des Jahres 1762, welche die ganze Flusslandschaft veränderten, wurde die Strasse durchgehend zerstört und musste auf der ganzen Länge neu angelegt werden, einzig der Standort des Brückenüberganges im Balmhof blieb fest (SSR OBERHASLE 1984: 361f, Nr. 223a; vgl. die Berichte in: RINGGENBERG 1966: 52ff und die Karte von MIRANI 1764, teilweise reproduziert in KURZ, LERCH 1979). Der Neubau der Landstrasse legte die heute noch in der Landschaft ablesbare Linienführung Wilerbrügg - Unterbach - Balmerey fest. Ihre kurvenreiche Wegführung war durch den Verlauf der damals für den Wandelbach und den Oltschibach erstellten Bachverläufe und der Schutzdämme vorgegeben (vgl. TK Bl. XII/1860).

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfuhr diese Linie allmählich einige Verbesserungen und Modernisierungen zu einer Fahrstrasse; Johann Rudolf Wyss zum Beispiel bezeichnet sie als «fahrbar» (WYSS 1819-1822: II/195).

Der Kunststrassenbau, wie er im Kanton Bern ab 1831 forciert betrieben wurde, brachte auch die Forderung nach einer modernen Fahrstrasse bis Meiringen. 1849 figurierte die Strecke auf der

Prioritätenliste des kantonalen Strassenbaus (VERZEICHNIS ERGÄNZUNG DES NETZES 1849: 14). Allerdings setzte die Neuanlage einer Kunststrasse die Entsumpfung des Haslitales voraus, die eine Tieferlegung des Brienersees und die durchgängige Korrektur der Aare beinhaltete. Die Realisierung der Strasse liess somit angesichts der Komplexität der Aufgabe auf sich warten. Erst als ab den 1860er Jahren der Flussbau umfassend in Angriff genommen wurde, konnte die neue Landstrasse erstellt werden.

Das untere, weniger Schwierigkeiten stellende Teilstück Kienholz bis Wilerbrugg konnte 1861 für den Verkehr eröffnet werden; es war im Rahmen der Brienz - Brünigstrasse gebaut worden, deren Linienführung über Wilerbrugg bestimmt wurde (vgl. BE 13.2).

Das Projekt zur Aarekorrektur der Ingenieure Bridel und Aebi enthielt den Vorschlag, es sei anstelle der bisherigen Strassenführung über Unterbach - Unterheid - Balm eine Neuanlage der Strasse entlang des neuen Aareufers ins Auge zu fassen (BRIDEL, AEBI 1866: 29). Der Beschluss zur Korrektur und Haslitalentsumpfung vom 1. Februar 1866 enthält die Bestimmung, alle erforderlichen Neuanlagen von Strassen und Brücken würden vom Staat finanziert (vgl. WILLI 1880: 21); die entsprechenden Kosten sind denn auch in den Staatsverwaltungsberichten gar nicht unter Strassenneubauten enthalten. Die Bauarbeiten beginnen ab 1867.

Bezüglich der Wilerbrugg beschloss der Grosse Rat am 27. November 1867, es sei mit einem Kredit von Fr. 32'000.- eine neue gedeckte Holzbrücke zu erstellen, wie das auch die Experten Bridel und Aebi vorgeschlagen hatten (BRIDEL, AEBI 1866: 17). Tatsächlich wurde aber aufgrund der «allgemeinen Stimmung» eine offene, eiserne Brücke mit 16' Breite, Zoresbelag und Beschotterung erstellt, deren Kosten rund ein Drittel höher geschätzt wurden; die federführende Entsumpfungskommission alle über den Grossratskredit hinausgehenden Kosten sich selber anzulasten, in der Erwartung, die Sonderkosten könnten über die zu erwartenden Bundessubventionen gedeckt werden (WILLI 1880: 44f). In gleicher Weise zog das Entsumpfungsunternehmen auch bezüglich der Balmbrücke die teurere Eisenkonstruktion vor; diese wurde 1871 eröffnet (HOPF, WÜRGLER 1960: 11). 1872 wird die neue Strasse Wilerbrugg - Meiringen als vollendet gemeldet (VERWALTUNGSBERICHT DES KANTONS BERN 1872: 236).

Die nunmehr alte Linienführung über Unterbach - Unterheid hatte nun rund hundert Jahre als Hauptverkehrsverbindung des Haslitales gedient; von nun an blieb ihre Funktion auf die lokale Erschliessung der Dörfer und Einzelhöfe im Aareboden beschränkt. Sie scheint bald in einem sehr schlechten Zustand gewesen zu sein. 1874 musste sich die Kreispostdirektion bei der kantonalen Direktion für öffentliche Bauten wegen des mangelhaften Zustandes und fehlender Schneestangen beschweren (VERWALTUNGSBERICHT DES KANTONS BERN 1874: 287). Für die alte Landstrasse war seit der Eröffnung der neuen, geraden Strasse die Gemeinde Meiringen zuständig. Um 1890 wurde die alte Strasse verbessert, ohne dass der Staat an diese Strasse IV. Klasse Beiträge gesprochen hätte. 1894 übernahm aber der Staat den Unterhalt dieser Nebenstrecke, indem er eine Wegmeisterstelle schuf (VERWALTUNGSBERICHT DES KANTONS BERN 1894: 54).

GELÄNDE *Aufnahme 7. Dezember 1992 / hrm*

Vor der Wilerbrücke steht der Stundenstein "XVI STUNDEN VON BERN".

Gelegentlich sind schwach ausgeprägte Böschungen vorhanden.

— Ende des Beschriebs —