

Strecke BE 1451     *Burgdorf - Lützelflüh*  
 Linienführung 2     *Linienführung über Rüegsausachen*  
 Abschnitt 1         *Hasle/Kalchofen - Und. Wintersey; Alte Haslebrücke*  
 Landeskarte         *1147*

**GESCHICHTE**     *Stand Dezember 2001 / sbo*

Bis 1763 gab es über die Emme bei Hasle-Rüegsau nur einen Steg. Dieser befand sich etwa 70 m unterhalb der heutigen Betonbrücke. Wollte man die Emme damals mit einem Fuhrwerk überqueren, musste man die zollpflichtige Brücke in Lützelflüh benutzen oder sich bei niedriger Wasserführung eine Furt suchen. Dabei kam es jedoch auch häufig zu Unfällen.

Schon 1533 planten die Rüegsauer einen mit Wagen befahrbaren Übergang, konnten sich jedoch nicht durchsetzen; auch 1667 hatten sie keinen Erfolg, obwohl sie vom Landvogt von Brandis unterstützt wurden. Das Gesuch von 1759 mit der Unterstützung des Landvogts von Trachselwald scheiterte ebenfalls. Die Gnädigen Herren in Bern erachteten die Brücke in Lützelflüh als ausreichend. 1763 stellten die Rüegsauer bereits wieder ein weiteres, breit unterstütztes Gesuch, wozu auch Berichte von Personen gesammelt wurden, die beim Versuch, die Emme zu überqueren, verunglückt waren. Das Gesuch wurde schliesslich genehmigt, da Rüegsau sich verpflichtete, die Kosten zu übernehmen. 1764 wurde der Steg durch eine Jochbrücke mit drei Feldern abgelöst, die ebenfalls nördlich der heutigen Betonbrücke, auf der Höhe der alten Rüegsaustrasse, erstellt wurde.

Am 13. August 1837 zerstörte die grosse Hochwasserkatastrophe im Emmental, die Gotthelf in seiner «Wassernot im Emmental» schilderte, den Übergang. Während der Fuhrverkehr nun über die noch bestehende «Lützelflühbrücke» umgeleitet werden musste, zimmerten die Meister Rudolf und Jakob Schmid von Oberburg bereits 1839 die neue, heute noch bestehende hölzerne Bogenbrücke. Diese wurde am Standort der heutigen Betonbrücke erstellt. Die Kosten wurden vom Staat Bern übernommen. 1955 musste die Brücke einem betonierten Übergang weichen. Durch private Spenden und Beiträge des Kantons wurde es jedoch möglich, die Holzkonstruktion 800 m flussabwärts in Wintersey wieder aufzurichten. Dort dient sie seit dem 22. Juni 1958 dem Verkehr von Dorf zu Dorf (STADELMANN 1990: 188; KAESER, AERNI 1995: 129 ff.; BERNER BRÜCKENGESCHICHTEN 1997: 131 ff.).

**GELÄNDE**     *Aufnahme 31. Oktober 2001 / GS, do*

Die Brücke von Hasle steht 800 m flussabwärts von ihrem ursprünglichen Standort entfernt. Heute verbindet sie das Quartier Kalchofen mit den Streusiedlungen Under Wintersey, Winterholz und Ölbach. Gemäss STADELMANN (1990: 188) soll sie die grösste Holzbogenbrücke in Europa sein.

Das Bauwerk weist eine Länge von 69 m auf (Abb. 1, 2, 3). Die aus einem Verband von maximal acht verzahnten Balken bestehenden Bogen (Abb. 3) haben zwischen den neuen Betonwiderlagern eine Spannweite von 58 m. Die Brücke ist mit einem Schindeldach gedeckt, und beide Längsseiten sind gänzlich mit Holzbrettern verschalt. Weil durch die seitlichen Lüftungsjalousien nur wenig Licht eindringen kann, ist der Innenraum ziemlich finster. Die Fahrbahn besteht aus Holzplanken, die in Längsrichtung ausgelegt sind. Die Fahrbahn ist 4.2 m breit und mit seitlichen Gehsteigen von 0.6 m Breite ergänzt.

Gemäss der Informationstafel bei der Brücke betrug der Holzbedarf für den Bau der Brücke 400 an Schattseiten gewachsene Tannen. Mit dem Wiederaufbau der Brücke wurde die Verkehrslast von 12 auf 3.5 Tonnen reduziert, was minimale Unterhaltskosten gewährleistet (STADELMANN 1990: 188).

*Seitenansicht der gänzlich mit  
Holzbrettern verschalten und mit  
Schindeln gedeckten Bogenbrücke.  
Abb. 1 (GS, 31. 10. 2001)*



*Ansicht des nördlichen Eingangsportals.  
Abb. 2 (GS, 31. 10. 2001)*



*Die Innenansicht verdeutlicht die Konstruktion eines Holzbogens und der Quergebinde mit gebogenen Bügen. (Foto in: STADELMANN 1990: 188).  
Abb. 3*



Dank der enormen Spannweite ihres Bogentragwerks, die vor der Einführung der verleimten Holzträger nur sehr selten übertroffen worden ist, nimmt die Haslebrücke im europäischen Vergleich eine herausragende Stellung ein. Als weitestgespannte der erhaltenen «zimmermannsmässigen» Holzbogenbrücken der Schweiz dokumentiert sie die Leistungsfähigkeit dieser Konstruktionsweise, deren Entwicklung von den Schweizer Brückenbauern Hans Ulrich Grubenmann (1709–1783) und Josef Ritter (1745–1809) wesentlich mitgeprägt worden ist.

Ihr Baubestand geht zu einem grossen Teil noch auf die Bauzeit zurück; von insgesamt 300 m<sup>3</sup> altem Holz mussten beim Wiederaufbau nur 40 m<sup>3</sup> ersetzt werden (STADELMANN 1990: 188). Die Brücke weist einen guten Erhaltungszustand auf und ist am neuen Standort gut in die Umgebung eingefügt. Aus diesen Gründen wird sie als Objekt von nationaler Bedeutung eingestuft.

— Ende des Beschriebs —