

Die Geschichte des «Liimenpfades» am Bielersee

Der Strassenbau am Nordufer
von 1835–1838
Otto Krebs



Die Geschichte des «Liimenpfades» am Bielersee

Der Strassenbau am Nordufer von 1835–1838

Otto Krebs, Twann

Am Wiener Kongress 1815 wurde der grösste Landanteil des aufgehobenen Fürstbistums Basel dem Stand Bern zugeschlagen. Im Gegenzug musste er die Waadt und den Aargau abgeben. Mit dem Jura wurden auch die beiden Städte Biel und Neuenstadt, sie gehörten von 1797–1814 zum Département Haut-Rhin der Französischen Republik, dem Kanton Bern einverleibt.

Mit dieser Neuordnung sollte sich einiges mehr ändern. Die Zölle fielen dahin. Biel wurde Marktort und wollte ein regionales Zentrum werden. Eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen war dazu unbedingt notwendig.

Dem Nordufer des Bielersees entlang gab es keine Strasse. Einzige Verbindung für die Fuhrwerke war der Schafisweg zwischen Neuenstadt und Ligerz. Sonst führte bloss ein Fussweg dem See entlang, der sogenannte Leimenpfad oder Reckweg, der auch zum Treideln (ziehen) der Schiffe bei Gegenwind diente. Der See lag im Schnitt 2 m 20 höher als heute und eine Seekorrektur war nicht in Sicht. Mit zunehmendem Handel wuchs jedoch das Bedürfnis nach einer Fahrstrasse.

Für den Verkehr aus der Stadt Biel zu den Gemeinden am linken Seeufer diente, ausser der Schifffahrt, ausschliesslich der sogenannte Rossweg, der aber so schmal und gefährlich war, dass er nur von Fussgängern oder höchstens per Reitpferd benutzt werden konnte. Er führte vom Dorfkern Vingelz der Waldgrenze oberhalb der Reben entlang. Über steile Abstiege durch die Rebhänge konnte man in die Dörfer gelangen.

Ingenieur Jean Amadée Watt

Der Burgermeister und der Rat von Biel wurden initiativ. In ihren Mauern wohnte ein renommierter Strassenbauer: Jean Amadée (zu deutsch damals Johann Gottlieb) Watt (1775–1834), der einem alten Bielergeschlecht entstammte und mit Verena Verdan verheiratet war. Watt war Autodidakt in Geologie, Botanik, Agrarwissenschaften und Nationalökonomie. Ab 1800, im jugendlichen Alter von 25 Jahren, war Watt der grosse Strassenplaner im Jura.

1826 beauftragten ihn die Bieler mit der Planung einer Strasse von Biel nach

Neuenstadt. Im Frühjahr 1828 hatte er seine Projektstudien beendet. Watt sollte den Bau der Strasse nicht mehr erleben. Seine letzte Arbeit war die Berechnung der Kosten für den Bau und die Landentschädigungen, die sich als total ungenügend erweisen sollten.

Das Projekt stiess auf den geschlossenen Widerstand der Seegemeinden und wurde einzig von Biel und Neuenstadt begrüsst.

Argumente für ein Projekt

Nach vorliegen des Projektes wurden die Seegemeinden von Vingelz bis Neuenstadt zur Stellungnahme unverzüglich eingeladen.

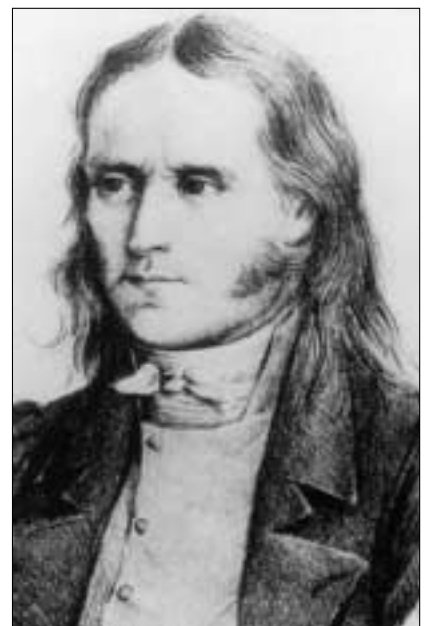
Dem Projekt legte der Fachmann folgende Grundsätze zugrunde (leicht gekürzt):

- Die Strasse darf keinesfalls dem Wasser entlang führen, Seemauern würden wegen des Wellenschlages nicht standhalten.
 - Dasselbe gilt für Reisende, Güter und Tiere. Das Wasser darf ihnen nicht gefährlich werden.
 - Dieselben Gefahren gelten im Sommer für Mücken und Fliegen, die in Seenähe besonders gefährlich sind.
 - Die Strasse soll nicht auf Land gebaut werden das den höchsten Preis aufweist.
 - Es sollen nicht zu viele Häuser neu gebaut werden müssen.
- Um nicht zu viele Anlegestellen und kleine Häfen zu gefährden, ist das Seeufer bei der Linienführung möglichst zu meiden. Andererseits darf die Strasse auch nicht zu weit weg vom Seeufer liegen, weil:
- Es wichtig ist, auf dem Wasser transportierte Waren leicht auf Strassenfuhrwerke verladen zu können und
 - es praktisch ist, wenn die Dorfbewohner die Strasse in nächster Nähe ihrer Wohnstätten benutzen können.

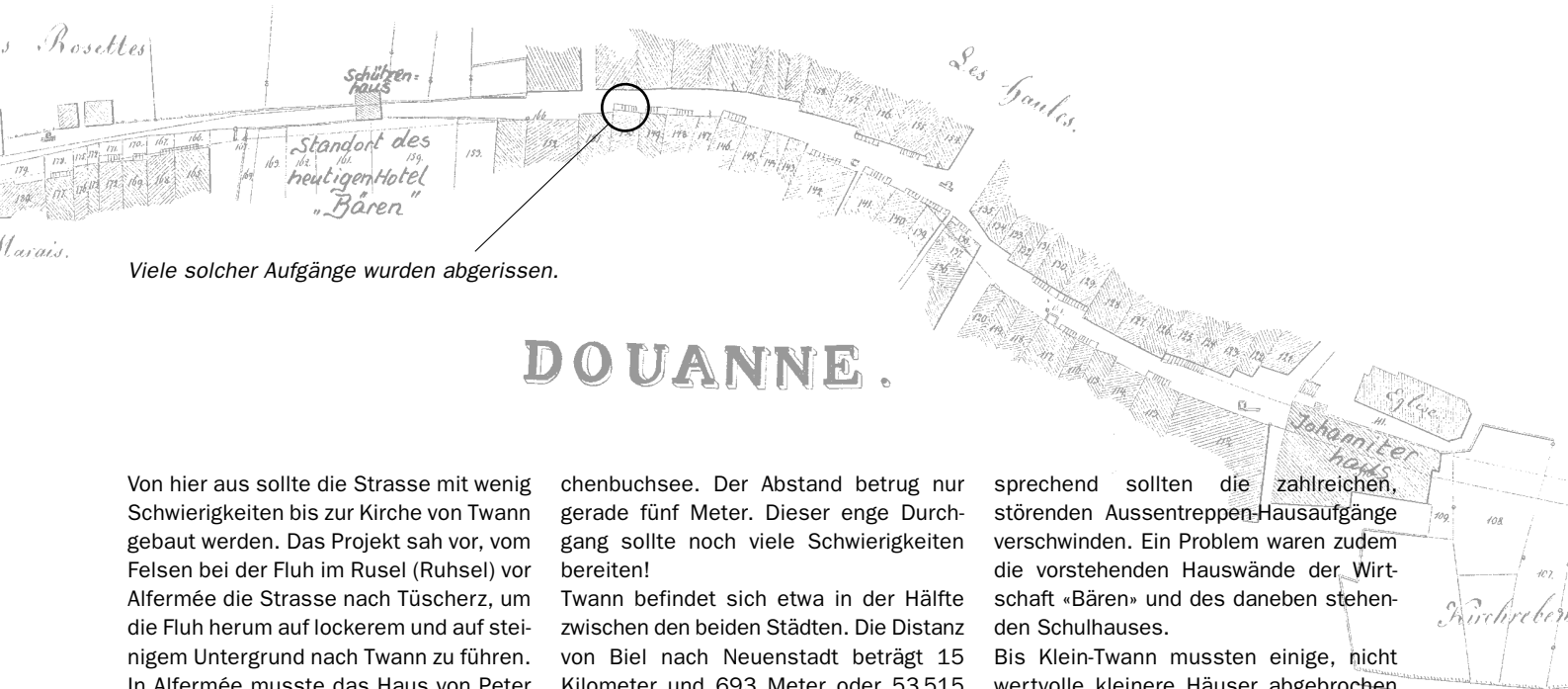
Ein weiteres Argument war: Käme die Strasse näher zum Seeufer gelegen, wäre sie nützlich für die Seefahrt, d.h. die Barken könnten bei Gegenwind mit dem Seil gezogen werden und anstelle von Menschen wären Tiere einzusetzen. Wichtig für den Strassenplaner war die Führung durch das Dorf Twann, das in der Mitte zwischen Biel und Neuenstadt liegt, denn hier sollten sich die Reisenden verpflegen können. Die neue Brücke über den Twannbach wurde vom Wasserfall weg seewärts projektiert. Damit sollten die häufigen Überschwemmungen vermieden werden.

Einzelheiten des Projektes

Die Strasse ausgangs Biel bis zum Schützenhaus bestand schon. Beim (heute nicht mehr bestehenden) Römerhaus (Hotel zum Schiff) bog sie um die Vingelzfluh herum und führte in den sogenannten Rossweg.



Jean Amadée Watt (1775–1834).



Viele solcher Aufgänge wurden abgerissen.

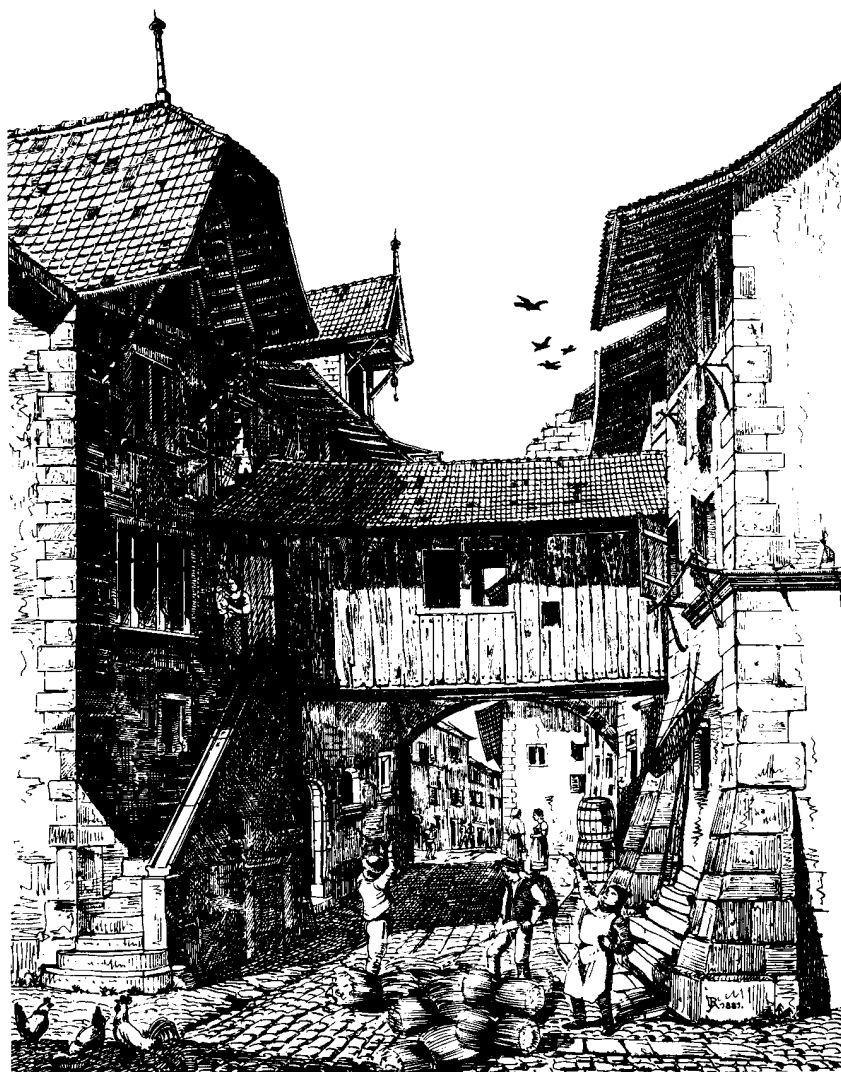
DOUANNE.

Von hier aus sollte die Strasse mit wenig Schwierigkeiten bis zur Kirche von Twann gebaut werden. Das Projekt sah vor, vom Felsen bei der Fluh im Rusel (Ruhsel) vor Alfermée die Strasse nach Tüscherz, um die Fluh herum auf lockerem und auf steinigem Untergrund nach Twann zu führen. In Alfermée musste das Haus von Peter Tschantré und in Tüscherz dasjenige des Chorrichters Tschantré abgerissen und anderswo neu erbaut werden. Von Biel her gab es nur die einzig mögliche Einfahrt zwischen der Kirche und dem dominanten Buchseehaus, dem früheren Rebhaus des Johanniterklosters Mün-

chenbuchsee. Der Abstand betrug nur gerade fünf Meter. Dieser enge Durchgang sollte noch viele Schwierigkeiten bereiten! Twann befindet sich etwa in der Hälfte zwischen den beiden Städten. Die Distanz von Biel nach Neuenstadt beträgt 15 Kilometer und 693 Meter oder 53 515 Bernschuh oder drei Marschstunden. Vor der Brunnmühle sah der Plan einen Seekontakt auf einer Länge von 134 m vor bevor die Strasse wieder hinter den Häusern von Bipschal Richtung Ligerz führen sollte. Dem Wunsch der Gemeinde Twann ent-

sprechend sollten die zahlreichen, störenden Ausstiege-Hausaufgänge verschwinden. Ein Problem waren zudem die vorstehenden Hauswände der Wirtshaft «Bären» und des daneben stehenden Schulhauses. Bis Klein-Twann mussten einige, nicht wertvolle kleinere Häuser abgebrochen werden, u.a. auch das Schützenhaus, das mitten in der Strasse, vor dem heute bekannten «Bären» stand. Die Bärenwirtschaft war der heutige «Rebstock». Beim Dorfeingang Ligerz war die Gasse zu schmal. Nur eine Führung sonenseitig war möglich. Einige Sodbrunnen mussten deshalb wieder hergestellt werden. Im westlichen Dorfteil musste die Strasse auf die Nordseite der Häuser wechseln, was den Abbruch und Wiederaufbau dreier Häuser bedingte.

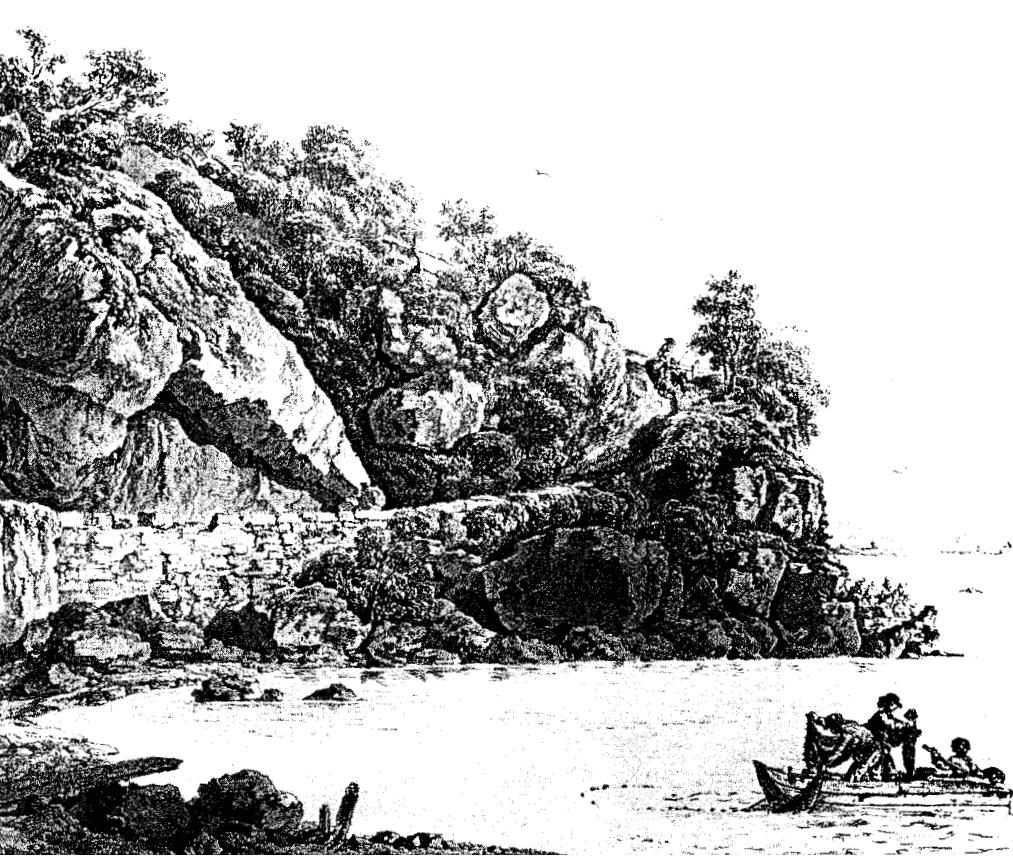
Die Strasse verliess Ligerz hinter dem «Hof» (Rebbaumuseum), führte in Schafis unterhalb des Dorfes durch, dem bestehenden Schafisweg entlang bis zur Weissenrain-Mühle (La Poudeille), wo sie wieder auf Seehöhe Wald und Reben traversierte. Von hier aus gelangte man nach Neuenstadt. An dieser Stelle mussten lediglich zwei Häuser abgebrochen und anderweitig wieder aufgebaut werden. Die Strassenführung kam unterhalb des Stadthauses zu liegen. Ausgangs Neuenstadt sind es in gerader Linie nur noch 450 m zur Kantonsgrenze von Neuenburg. Von dort querte sie Stadt und Vorstadt von Landeren (Le Landeron) in Richtung Cressier.



Dorf-gasse in Ligerz (Zeichnung von Eduard von Rodt, 1881).



Das «Gufelätt», einstiges Rebhaus des Klosters St. Urban.



Der gefährliche «Liemenpfad» wie ihn Balthasar Anton Dunker 1774 zeichnete.

Die fatale Baukostenrechnung

Die Breite dieser Handelsstrasse betrug 20 französische Schuh, gemäss dem Vorbild anderer Strassen, insbesondere derjenigen in den jurassischen Vogteien. Der Projektverfasser bemühte sich mit grosser Sorgfalt um die Kostenberechnung. Er veranschlagte die Bau- und Landerwerbungskosten auf 178 000 Pfund oder alte Schweizer Franken. Die 50 einzelnen Wasserzugänge sollten individuell angepasst werden.

Im Ganzen mussten etwa 151 Mannwerk (à 450 m²) Reben beansprucht werden. Veranschlagt waren u.a.: Rebenkauf 51 661 Pfund, Rebmauern 14 642 Pfund, ein Haus in Alfermée 500 Pfund, ein weiteres in Tüscherz 320 Pfund, 5 m Durchgang zum Buchseehaus 1500 Pfund usw. usw.

Die Baukostenanteile der Dörfer sollten in etwa im Einklang zum Nutzen stehen den sie aus der Strassenverbindung ziehen

konnten. Zum Beispiel das Dorf Twann, das auf halben Weg steht, konnte viel vom Strassenbau profitieren. Zudem erhielt es eine schöne Dorfstrasse weil die vielen Aussentreppen abgerissen wurden.

Wie ging es weiter?

Noch in seinem Todesjahr 1834 legte Jean Amédée Watt der Regierung einen Bericht samt Plan vor. Die Gemeinden wurden aufgefordert, unverzüglich Stellung zu nehmen. Biel als Marktort war sehr interessiert. Eine erste Anregung für eine Seestrasse hatte schon im Jahr 1824 der damalige Stadtschreiber Alexander Moser (1790–1844) gemacht.

Auch der Rat von Neuenstadt (bis Ende 1832 war es noch die Bürgergemeinde) beschloss am 16. Mai 1828 wie folgt:

«Le conseil approuve le projet de requête adressé à L.L.E.E. du petit conseil pour les supplier de bien vouloir favoriser l'éta-

blissement de la route qu'on projette d'établir de Bienne à Neuveville.»

Zugunsten des Strassenbaus sammelte Neuenstadt Unterschriften für eine Petition. Der Rat beschloss am 15. August 1834, dass der Ratsherr Florian Immer diese Bittschrift persönlich den Gnädigen Herren überbringen soll.

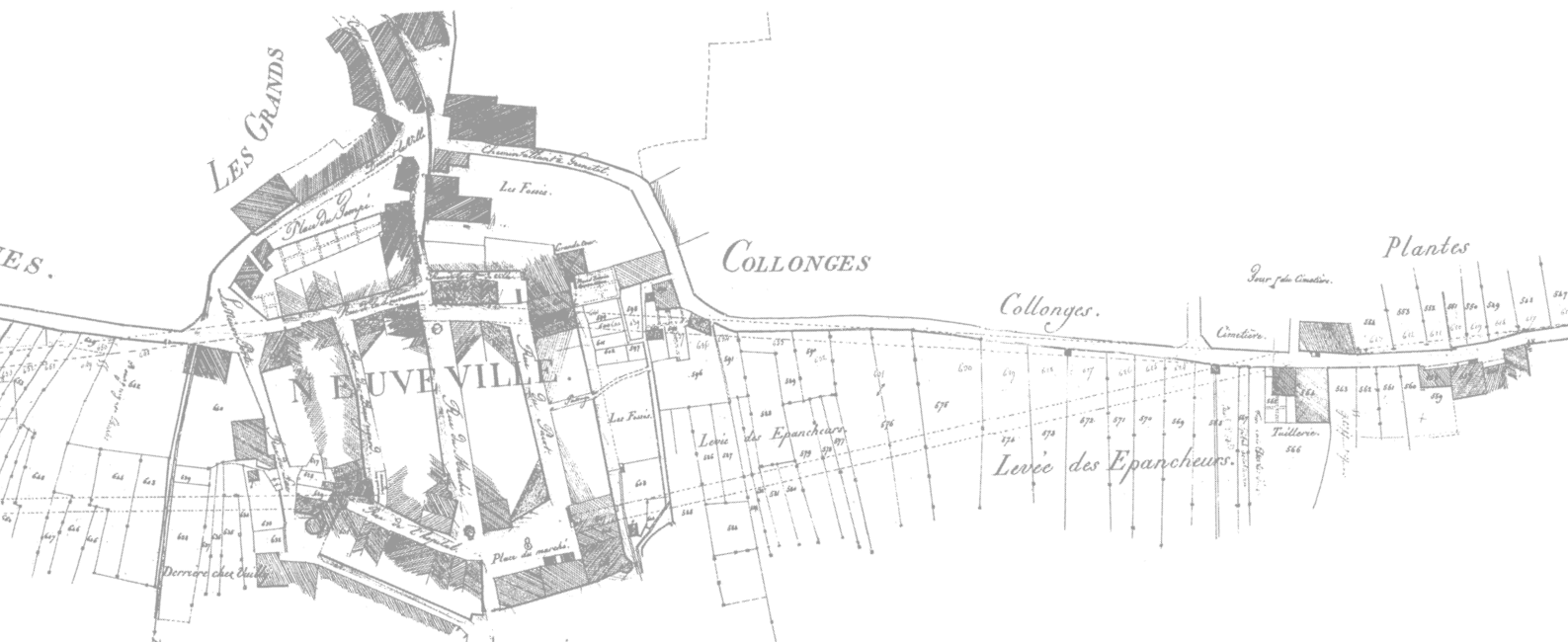
Twann zählte 115 Haushaltungen, wovon 27 Hintersassen (im Weinbau Beschäftigte). Das Ancien Régime war noch in Kraft und wer nicht Bürger war hatte kein Stimmrecht.

Die Gemeinde nahm an ihrer Versammlung vom 27. September gleichen Jahres wie folgt Stellung:

«Die Gemeinde Twann erhielt von Euer Wohledelgeborenen ein Schreiben vom 15. September 1828 enthaltend den Auftrag, innert drei Wochen ihre Willensäusserung in Hinsicht der projektierten Strasse auf dem nördlichen Seeufer zu erklären.»

An der denkwürdigen Gemeindeversammlung nahmen nur 50 von 80 Bürgern teil. Es muss grosse Unsicherheit geherrscht haben. Nach gehaltener Diskussion wurde abgestimmt:

37 Anwesende stimmten gegen das Projekt, 8 dafür und 5 enthielten sich der Stimme. Von letzteren haben sich später einige für ein Ja umstimmen lassen. Da die Gründe für und wider den Strassenbau nicht zu Protokoll gegeben wurden, einigte man sich darauf, jede Partei könne ihre Gründe selbst schriftlich darlegen.



Die Argumente der Befürworter

Diese schrieben am 15. November 1828 an den Oberamtmann (Regierungsstatthalter) zu Händen der hohen Regierung zu Bern:

«Wir nehmen also die Freiheit über dieses für uns wichtige und für einen grossen Teil der Schweiz nützliche Unternehmen unsere Ansichten und Wünsche ehrerbietig vorzubringen. Die ausschliessliche Einnahme der meisten Leute ist der Weinbau; unser steiles Ufer lässt keine andere Kultur zu. Die Ausfuhr des Weines kann nur über den See erfolgen. Was nicht auf grössere Schiffe geladen wird mit Bestimmung Wangen und Aarwangen (z.B. Kloster St. Urban), und das ist der grössere Teil, müssen sich die Verkäufer verpflichten, den Wein in die Häfen von Lattrigen und Nidau zu führen, von wo er dann, auf Fuhrwerke verladen, den Ort seiner Bestimmung erreicht. Bei diesen Fahrten müssen auch die Fässer geliefert werden. Es geschieht nun sehr oft, dass der ungestüme See die Fahrt hindert. So müssen die Wirte mit grossen Kosten lange warten, bis der Wind sich legt.

Ja, man kann es nicht wagen, wartende Fuhrwagen einfach stehen zu lassen und läuft Gefahr, mit der Ladung zu verunglücken. Diese Umstände halten viele Käufer davon ab, bei uns Wein zu kaufen, wenn sie denselben vor dem Keller nicht sogleich auf Wagen laden können. Zu Twann und Ligerz befinden sich drei Mühlen, die sich meist in Nidau mit Getreide versehen müssen. Auch die Mühlen von Neuenstadt holen sich das Getreide meist daselbst. Es kommt immer wieder vor, dass beladene Schiffe wegen aufgekommenem Wind wieder ausgeladen und die Schiffeleute tagelang warten



Die Bachtelenlände in Twann.

müssen, bis sie abfahren können. Wenn nun im Winter der See zufriert, so ist der einzige Communicationsweg gesperrt oder die Leute müssen sich, was schon öfters der Fall war, aufs Eis wagen und auf diese Weise Vorrat holen.

Der Weg von Twann nach Biel und Nidau wird nur von Fussgängern benutzt. Bloss im Sommer wagt man es, diesen Weg mit einzelnen Pferden zu begehen. Auch das Vieh muss durch diesen Leimenpfad getrieben werden. Es sind aber schon verschiedene Stück verunglückt. So wie der Weg gegenwärtig ist, braucht man zwei Stunden um von Twann nach Biel zu gehen. Besteht aber eine Strasse, so wird man leicht in fünfviertel Stunden dorthin gelangen. Schon öfters ist es geschehen, dass des nachts Leute in den See gelaufen sind und so verunglückten. Bei Hochwasser und starken Winden schlagen die Wellen in den Weg. Im Winter gefriert dieses Wasser und macht den Weg ungangbar.

Der Weg bei der Fluh in Alfermée und weiter im Rusel ist steil und gefährlich, schlecht gepflastert. Bei viel Regen muss man durch das Wasser waten. Sollte in unserem Dorf bei unbefahrbarem See Feuer ausbrechen, so wären wir von aller Hilfe, ausser Ligerz und Neuenstadt,

völlig abgeschnitten. Auch alle ärztliche Hilfe kommt jetzt von Biel, was bei schlechtem Wetter nicht möglich ist. Unsere abgeschnittene Lage, der schwierige Transport unserer Produkte und die schlechten Communicationswege, auf die wir uns reduziert sehen, müssen in uns den Wunsch lebhaft erregen, es möchte der hohen Regierung gefallen, die Ausführung der Strasse zu erkennen. Wir können nicht verhehlen, dass die Strasse unsere besten Reben durchschneiden würde, so dass sie fast alle an Wert verlieren. Wir sind aber überzeugt, dass diesem Umstand Rechnung getragen würde.

Mit Hochachtung haben wir die Ehre zu verharren Euer Wohledelegeborenen gehorsame Diener

Die Unterzeichner:
Sigmund Gürlet, Grichtssäss
Jakob Krebs, Bärenwirt
Moritz Lehnen
Johann Mürset
Jakob Tschantré
Abraham Irlet, Müller
Abraham Engel, Statthalter
Wilhelm Engel
Abraham Gerster
Abraham Rösselet, Chorrichter





Ansicht von Neuenstadt mit dem Dampfschiff «Union» (Aquarell von Gabriel Lory Sohn, 1872).

Die Argumente der Gegner

Die Gegner der Strasse liessen sich nicht lumpen. Sehr ausführlich meldeten sie sich zu Wort:

«Wohledelgeborener, Hochgeehrter Herr Oberamtmann!

Durch Dero hochgeschätztes Schreiben vom 6. dieses Monats haben wohl dieselben gutbefunden, die grosse Mehrheit der Gemeindeburger, die sich am 27. September an der Gemeindeversammlung gegen die Errichtung einer Landstrasse von Biel nach Neuenstadt erklärten, aufzufordern, ihre Oppositionsgründe ebenfalls einzubringen:

Allein sie glauben, dass auf keiner andern Gemeinde die Errichtung einer nie bestandenen Strasse so hart lastet wie bei uns. Unser Gemeindebezirk ist bereits derart überbevölkert und leidet Mangel an Rebland, der einzigen Quelle des Erwerbs der Einwohner. Demnach müssten in Twann bei 50 Mannwerk der besten und abträglichsten Reben sogar mehrere Wohnhäuser zum Bau dieser Strasse hergegeben werden, deren Ersatz unwiederbringlich ist. Die Befürworter versprechen sich einen besseren Verkauf unserer Weine, wenn diese auf dem Land geführt werden können. Das stimmt nicht; denn unsere Weine finden bei der gegenwärtigen Fuhrart genug Absatz. Schuld ist nicht der See, sondern der Preis, wenn nicht noch mehr abgesetzt wird. Nicht wegen dem See lassen sich die Wirte abhalten, bei uns zu kaufen. Sogar von Orbe, aber auch vom Neuenburgischen werden die Weine zu Wasser wegen der geringen Fracht geführt.»

Im Detail bringen die Strassengegner folgende Gründe dar (gekürzt):

1. Von der Fluh vor Tüscherz bis zum Twannbach gehen 50 Mannwerk Reben verloren, jedes ist mindestens 600 Pfund wert.

2. Die Dorfstrasse ist eng und die Einwohner leiden Mangel an Wohnung

und Stallung für ihre Milchkühe, deren Futter von weit weg geholt werden muss. Seit einigen Jahren nimmt die Bevölkerung der Gemeinde stark zu. Mit all diesen Leuten könnten füglich 200 Mannwerk Reben mehr bearbeitet werden als vorhanden sind.

3. Der bisherige Weg dem See nach Biel ist durch kostbare Mauern gut vom Wasser getrennt. Er dient den Reisenden zu Fuss und zu Pferd wie auch den Seelenten zum Schleppen der Kähne.

4. Der Unterhalt der neuen Landstrasse ist für unsere Gemeinde eine viel zu grosse finanzielle Last.

5. Mangels Zugtieren können die Steine vom Bruch im Engelberg nicht auf der Strasse transportiert werden.

6. Das Durchschneiden der vielen Grundstücke ist für die Besitzer nur von Nachteil.

7. Durch die Errichtung einer grossen Landstrasse ist aller Holzschleif bei Schnee gehemmt. Man wäre genötigt, mit grossen Kosten in der schönen Jahreszeit Arbeit zu verrichten, was bisher in der verlorenen Zeit ohne Kosten geschieht.

8. Einige der Wassersammler unterhalb der Reben zum auffangen der Erde müssen neu errichtet werden.

9. Nicht nur schöne Reben und mehrere Wohnhäuser müssen der neuen Strasse weichen, auch das grosse Buchseehaus und ein Teil des Kirchhofes. (Dahmals befand sich der Friedhof dort wo heute der Schulhausplatz steht). Eine neue Brücke über den Twannbach wäre auch notwendig.

10. Ebenso unvermeidlich ist die Wegschaffung des unlängst neu gesetzten Strassenpflasters.

11. Die neue und kostbare 1500 Schuh lange Wasserleitung im Dorf wie auch verschiedene Sodbrunnen müssen neu errichtet werden und dadurch würde die Gemeinde in grosse Kosten stürzen.

12. Neben der Landstrasse, längs des Sees, spricht man auch von einer Strasse von Twann auf den Tessenberg, welche unsere Waldungen gehörig durchschneiden würde. Auch deren Unterhalt wäre für uns sehr teuer.

13. Die Opfer an Reben und Häusern zu Lasten der Grundeigentümer sind unzumutbar. Es gibt keine Möglichkeit für Realersatz.

14. Die Umfassung aller oben angebrachten Gründe glauben die Unterschreiber Euer Wohlgeborenen dargetan zu haben, dass die Errichtung einer Landstrasse längs dem nördlichen Ufer des Bielersees zu unersetzlichem Nachteil und Schande gereiche.

Demnach wiederholen sie ehrerbietigst ihre schon bei der Gemeindeversammlung vom 27. September fast einmütig geäusserten Wünsche, dass der Bau dieser Strasse durch hiesige Gemeinde unterbleiben möchte.

Mit gebührender Hochachtung haben die Ehre, sich zu nennen Dero gehorsame Diener.

Twann, den 14. Christmonat 1828.»

Erstunterzeichner ist Sigmund Irlet, früherer Buchsee- und Fraubrunnenschaffner (vor dem Verkauf der vielen Staatsreben und der Häuser auf dem Kapf 1823/24).

Es folgen die Unterschriften von 42 weiteren Persönlichkeiten aus dem Dorf und aus Klein-Twann.

Von Ligerz ist keine ähnliche Eingabe bekannt.

Ein neuer Staat

Vorläufig geschah einfach gar nichts. In Bern war noch eine patrizische Regierung an der Macht. Sie wird wohl den nahenden Umbruch vorausgeahnt haben. Im Gefolge der Juli-Revolution in Frankreich waren die liberalen Ideen auch für die Bern-Regierung unübersehbar. Sie trat zurück. Fortschrittliche Patrizier halfen mit, den Stand Bern im Verein mit den «Revoluzzern», wie die Gebrüder Schnell und andere genannt wurden, in geordnete Wege zu lenken. So begannen die 1830er Jahre. Während dieser Umwälzung von grosser Bedeutung herrschte von Bern her völlige Stille. Mitte 1831 war die neue Verfassung beraten und erstmals durfte das Bernervolk darüber abstimmen. Sie wurde angenommen. Aufgrund der neuen Verfassung nahmen 1833 auch die Einwohnergemeinden ihre eigenständige Tätigkeit auf. Die Bürgergemeinden hatten nicht mehr das Sagen. Alle männlichen Einwohner mit Schweizer Bürgerrecht wurden stimmberechtigt.

Der Wind dreht

Wir können nur erahnen, dass die Diskussionen um eine Bielerseestrasse seit Bekanntwerden des Vorhabens nie mehr zur Ruhe kamen. Die Anhänger einer



Antonie-Joseph Buchwalder
(1792–1883).



«Au lac près de Bienne» (Rusel). Peter Birmann, 1790.

befahrenen Landverbindung mehrten sich laufend. Wir wissen, dass am 4. Mai 1833 in Twann eine Aussprache zwischen den Gemeinden Biel, Twann, Ligerz und Neuenstradt stattfand. Einig war man sich, dass die Strasse gemäss den Plänen von Ingenieur Watt gebaut werden soll. Da Postverbindungen noch nicht funktionierten, beschloss die Versammlung, dass jede Gemeinde ihre entsprechende Bittschrift mittels Abordnung der Regierung überbringen müsse. Das Blatt hatte sich gewendet: Eine neue Zeit brach an. Die Eingaben der Gemeinden von 1833 behandelte das neu gewählte Kantonsparlament am 25. Februar 1834. Im gleichen Jahr, am 24. Mai, beschloss der Rat einen Strassenbau 2. Klasse von wenigstens 18 Fuss Breite gemäss den Berechnungen Watts; die Kosten sollten nicht mehr als 180 000 Pfund inkl. Landentschädigungen betragen.

An freiwilligen Beiträgen steuerten die Gemeinden bei:
Stadt Biel 30 000 und Neuenstadt 20 000, Ligerz 7865 und Twann 5000 Pfund. Tüscherz-Alfermée stellt auf ihrem Gebiet das Bauland zur Verfügung.

Der Bauleiter

Mit der Bauleitung betraute Bern einen Schüler Watts, nämlich Antonie-Joseph Buchwalder (1792–1883) von Delsberg. Er war ebenfalls Ingenieur und einer der Pioniere der schweizerischen Kartographie und Vermessung. (Buchwalder war auch Mitarbeiter von Guillaume-Henri Dufour (1787–1875) Ingenieur, Kartograph, General und Mitbegründer des Roten Kreuzes). 1834 war Buchwalder Strasseninspektor für den Jura, 1847 im Sonderbundskrieg Oberst und Generalquartiermeister. Ab 1857 half er mit, das jurassische Eisenbahnnetz zu planen. Dieser Bauleiter sollte sich bald als kompetent erweisen, er meisterte die Probleme.

1835: Der Bau der Strasse

Eine Chronologie des Strassenbaues existiert nicht. 1835 war Baubeginn an verschiedenen Stellen zugleich. Ein Schreiben der Gemeinde Tüscherz liegt vor. Darin lehnt sie, wie die andern Gemeinden, eine Strasse auf einem Damm ab. Sie wünscht, dass der Verkehrsweg von soliden Steinen eingefriedet werde. Dem Trasse nach seien genügend Steinbrüche vorhanden.

Ausser der Linienführung über den Flühen von Rusel, Alfermée und Tüscherz war der kniffligste Ort der östliche Dorfeingang von Twann. Da stand das alte, grosse Buchseehaus, fünf Meter vor der noch höher gelegenen Kirche und dem Turm. Vorgesehen war zuerst ein Durchgang in Strassenbreite unter dem Rebhaus durch. Die Bauleute trauten aber dem Vorhaben nicht. Sie bekamen Angst, Kirche und Turm könnten einstürzen. Nach langer Untersuchung und ebenso langem Werweisen entschlossen sich die Verantwortlichen für den Abbruch des ehemaligen Klosterrebhauses. Das nebenanliegende Thrüelgebäude, die «Chüefflerlaube», wurde nur nordseitig abgebrochen. Mit dem Buchseehaus verlor Twann ein Wahrzeichen, das wohl heute denkmalgeschützt wäre.

Wie vorgesehen wurden sämtliche äusseren Treppen-Hausaufgänge – steinerne und hölzerne – abgebrochen. Mitten in der heutigen Strasse, in der Lücke zwischen dem Dorf und dem Moos, stand das wohl erste Twanner Schützenhaus. Geschossen wurde in nordwestlicher Richtung, bergwärts, wo der Flurname «Schyberäbe» auf den Standort der Scheiben hinweist. Die Gemeinde beklagte sich später in Bern, dass sie für das Haus keine Entschädigung erhalten habe. In Bipschal musste das sogenannte «Bouteiller» weichen, ein Kellergebäude, das mit dem vorgelagerten Zehnthaus für die Staatsreben in diesem Gebiet wichtig

war. Eine grosse «Wunde» schlug die Strasse im Oberdorf von Ligerz. Dort wechselte die Strassenführung von der Südseite des Dorfes nordwärts. Ein Haus fiel dem Totalabbruch, sieben weitere dem Teilabbruch zum Opfer um das Trasse nördlich vom «Hof» Richtung Schafis zu erreichen.

Ohne grössere «Wunden» konnte Neuenstadt durchfahren werden.

Von Anfang an gingen die Bauarbeiten zügig voran. Die für 1835 bewilligten 50 000 Pfund waren bald aufgebraucht. Ein Nachtrag musste bewilligt werden.

Für 1836 waren 100 000 Pfund budgetiert. Zu wenig. Bereits am 19. März musste das Parlament erneut 40 000 Pfund sprechen.

In der Diskussion warf Oberförster Kasthofer dem Baudepartement planlose Operationen vor.

In diesem Stil ging es weiter. Die Schätzungen von Ingenieur Watt waren viel zu optimistisch. Die Endabrechnung wies schlussendlich aus, dass die neue Strasse das Doppelte, nämlich 374 000 Pfund oder 542 600 damalige Franken kostete. Das Anschlussstück Neuenstadt-Ruisseau de Vaux (Kantonsgrenze) wurde nicht gebaut, der Kanton hatte kein Geld mehr. Das Baudepartement fragte deshalb die Gemeinde Neuenstadt an, ob sie die Kosten von 16 000 Pfund für dieses Strassenstück von 400 Meter Länge übernehmen wolle?

Alles wartet auf die Eröffnung

Der Herbst 1837 nahte. Bereits war es die dritte Weinlese, die durch den Strassenbau «gestört» wurde. Auf weiten Strecken war die Bielerseestrasse fertig. Die Bauleitung hatte aber ein allgemeines Fahrverbot auf den neuen Strassenstücken erlassen. Damit waren aber die Rebleute gar nicht zufrieden. Sie wollten ihre Trauben nicht mehr mit der Brente von weither heimtragen oder auf dem Wasser an die nächste Ländte führen. Plötzlich entdeckten alle, auch die vehementesten Gegner, die Vorteile des Fahrweges. Mit Brief vom 11. September 1837 protestierten die Gemeinden Ligerz und sogar Twann gegen das Fahrverbot und verlangten die Erlaubnis für die

Rebbesitzer, ihre Ernte soweit als möglich auf der neuen Strasse heimzuführen. Sie argumentierten, von Ligerz bis ins «Convalet» (das «Gufelätt» östlich Tüscherz) und vom Gottstatterhaus bis Biel sei das Steinbett gesetzt und dazwischen sei der Strassenboden fest genug zum Fahren! Auch nach dem Leset sei die Fahrerlaubnis zu belassen, damit der junge Wein auf der Strasse geführt werden könne.

Alles Ding währt seine Zeit: Die Vorteile einer durchgehenden Landstrasse sind wohl schlussendlich allseitig voll erkannt worden.

Auf dem Boden der Gemeinde Neuenstadt verlangte der Bauleiter sogar die gänzliche Fertigstellung der Strasse bis zum 1. Oktober 1837. Über das Baudepartement wurde gegen die Unternehmer geklagt, die das Befahren der Strasse mit Bussen von bis 50 Pfund verbieten wollten.

Die Eröffnung der Seestrasse erfolgte am 1. Oktober 1838 und am 1. Mai 1839 nahmen die Staatsbehörden das Bauwerk definitiv ab.

Dieser weitsichtige Strassenbau hat zu grossen Kontroversen geführt, sowohl im Grossen Rat als auch in der Bevölkerung. Die Arbeit galt als Beispiel «wie es nicht gemacht werden soll».

Die Zeit hat auch diese Meinung ausgewischt. Längst müssen wir anerkennen, dass diese Strasse zur Erschliessung unserer Dörfer und unseres Rebgebietes viel beigetragen hat.

Mit dem Aufkommen der Autos nach dem ersten Weltkrieg erhielt die Bielersee-strasse einen staubfreien Belag. Nach dem zweiten Weltkrieg schliesslich erfolgte der Durchbruch der Motorisierung. Mit der rapiden Zunahme der Fahrzeuge wurde es langsam eng auf unserer Strasse. Nach dem Einbezug der Strecke Luterbach–Yverdon in das 1959 beschlossene Nationalstrassennetz begann auch der Ausbau unserer Bielerseestrasse zu einer sogenannten Nationalstrasse 3. Klasse, das heisst zweispurig mit gemischtem Verkehr.

Heute, im Jahre 2001, ist die Verkehrsentwicklung längst nicht abgeschlossen. Die Zukunft wird uns den Weg weisen.

Quellen:

Staatsarchiv Bern
Gemeindearchive Biel–Neuenstadt
Markwalder Dr. H.

«Das Rebgut der Stadt Bern»,
Marcus Bourquin
«Bielersee»

Marie-Louise Schaller
«Annäherung an die Natur»
Schweizer Kleinmeister in Bern
1750–1800

Bourquin W. & M./Hadorn W., Biel
Stadtgeschichtliches Lexikon

Herausgeber

Verein Bielerseeschutz VBS
Postfach 147
2501 Biel/Bienne
Tel./Fax: 032 315 27 29
E-mail: verein.bielerseeschutz@bluewin.ch
Homepage: www.vereinbielerseeschutz.ch

Auflage

1400 Ex. / März 2002

Redaktion und Produktion

Franziska Burgermeister

Gestaltung

Oliver Salchli

Druck

Witschidruck

Verkaufspreis: Fr. 5.–

Abdruck und Kopien
nur mit Quellenangabe gestattet.

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier