

Zeitschrift: Burgdorfer Jahrbuch
Herausgeber: Verein Burgdorfer Jahrbuch
Band: 26 (1959)

Artikel: Die Holzbrücke Hasle-Rüegsau
Autor: Marti-Glanzmann, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1076191>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 30.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Holzbrücke Hasle-Rüegsau

WALTER MARTI-GLANZMANN

Einleitung

Wir kennen die spannende historische Erzählung «Die Brücke von Rüegsau» von Dr. Walter Laedrach, die 1926 als Nr. 140 des Vereins für Verbreitung guter Schriften, Bern, erschien und in welcher in einem einleitenden Vorwort von Dr. H. Stichelberger zu lesen steht: «... uns das Verhältnis der Regierung zu den Untertanen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, nicht ohne des Bauernkrieges von 1653, der ja im Emmental seinen Herd hatte, zu gedenken und auch auf die Morgendämmerung einer neuen Zeit hinzuweisen. In jenen Jahren wird die Helvetische Gesellschaft gegründet, und die einsichtigeren Patrizier suchen die Bauern für sich zu gewinnen in der Überzeugung, daß Stadt und Land zusammenwirken müssen. Gleichwohl regiert der Landvogt noch wie ein Fürst; er kann z. B. die Erlaubnis zum Bau eines Hauses geben oder verweigern, und die Gemeindewerke drücken die Bauern oft schwer. Es bedarf des Aufwands aller Kräfte, es müssen Menschenleben umkommen, bis die Regierung der gnädigen Herren die so notwendige Verbindung zwischen den beiden Ufern bewilligt.» Und daß die endlich nach mühevollen Verhandlungen erstellte erste Holzbrücke 1763 bewilligt und von den Rüegsauern ohne jegliche staatliche Hilfe erbaut und am 13. August 1837 von den wilden, reißenden Fluten der tobenden Emme weggerissen wurde, ist uns wohl ebenso bekannt und geläufig aus Jeremias Gotthelfs Erzählung «Die Wassernoth». Carl Manuel, der erste umfassende Biograph Albert Bitzius', schrieb in seiner 1861 erschienenen Gotthelf-Biographie, die im Rahmen der Springerschen Gesamtausgabe in Berlin erschienen ist: «Das kleine Büchlein ‚Die Wassernoth‘, welches im Jahre 1838 herauskam, ist eines der merkwürdigsten und meisterhaftesten Produkte des Verfassers geblieben.»

So sei es dem Verfasser der vorliegenden Arbeit gestattet, auftragsgemäß die historischen Begebenheiten um die in den letzten Jahren oft besprochene, kritisch belächelte, verlästerte und wiederum bewunderte Holzbrücke quellen-

mäßig darzustellen. Die Brücke wurde mehrmals vom schweizerischen Brückenbauer Othmar H. Ammann, Chief Engineer of the Post of New York Authority, Erbauer der größten Hängebrücke der Welt, der «Golden Gate Bridge» bei San Francisco, erwähnt, und als unbedingt erhaltungswürdig bezeichnet, gilt sie doch heute als die größte Holzbogenbrücke in Europa, die ohne Joch einen oft reißenden Fluß überspannt.

1. Die Einwohnergemeinde Rüegsau kämpft für eine gedeckte Holzbrücke

Eingangs möchte ich die grundlegende Mitteilung festhalten, daß am Entstehen und dem Bau der ersten Holzbrücke zwischen Rüegsau und Hasle die Gemeinde Hasle nicht beteiligt war und die Bezeichnung «Haslebrücke» vollständig zu Unrecht besteht.

Urkundlich wird Rüegsau erstmals 1139 als Güterbesitz der Benediktinerabtei Trub erwähnt, während die Kirche von Rüegsau 1229 erbaut wurde. Rüegsau besaß damals ein bescheidenes und armes Frauenkloster des Benediktinerordens, das vorerst von der Abtei Trub verwaltet und betreut wurde. Erst ab 1320 ist uns eine magistra (Meisterin) des Klosters bekannt, und seit Anfang des 16. Jahrhunderts wird die Vorsteherin Äbtissin genannt. Das Kloster wurde alsdann im Reformationsjahr 1528 aufgehoben, und als Bern am 23. Christmonat 1607 die Freiherrschaft Brandis käuflich erwarb, bildeten die beiden Nachbargemeinden Lützelflüh und Rüegsau die nicht besonders einträgliche Landvogtei Brandis. Während der unglücklichen Helvetik gehörten die beiden großen Kirchgemeinden zum Distrikt Nieder-Emmenthal und seither zum Amtsbezirk Trachselwald.

Das liebliche, stille Rüegsautal, umkränzt von bewaldeten Hügeln und baumgekrönten Eggen, wurde früher nur von strebsamen, aber mehr oder weniger abgeschlossenen Bauern bewohnt und fleißig bebaut. Wollten die Bewohner des Tales mit dem obern Emmental Handel treiben, so waren sie einzig auf den gedeckten Emmeübergang zu Lützelflüh angewiesen, die als Zollbrücke behördlichen Schutz besaß, denn der eigene, wackelige Steg zwischen Rüegsachsen und Hasle wurde oft von den Fluten des Eggiwilfuhrmanns weggerissen und für Roß und Wagen konnte er nicht benützt werden. Bei niederem Wassergang der Emme wurden Fuhrwerke direkt durch die Emme geleitet, um Zollgebühren in Lützelflüh zu vermeiden, wobei allerdings nicht selten Menschenleben zu beklagen waren, Fuhrwerke zerschellten und sogar

Pferde verloren gingen, denn auch heute noch können Untiefen und Stromschnellen Schwimmunkundigen höchst gefährlich werden. Die Nachbargemeinde Hasle weigerte sich stets, an die beträchtlichen Unterhaltskosten des Steges beizutragen, waren es Geldbeiträge oder benötigte Holzspenden, wie beispielsweise im Burgdorfer-Urbar am 4. Horner 1620 von Landvogt Beat Ludwig May erwähnt wurde, denn die Hasler hatten damals als Bauern wenig Beziehungen mit Rüegsau.

Jahrzehntelang sprachen die Rüegsauer demütig bei den Herren Landvögten zu Brandis vor, sie möchten die Bewilligung zur Erstellung einer festen Holzbrücke unterstützen. Nach dem Trachselwalder-Urbar vom 21. Herbstmonat 1667 richteten die Rüegsauer an den Herrn zu Brandis ein Bittgesuch, die Gnädigen Herren zu Bern möchten die Erlaubnis erteilen, damit der «waggeilige Steg» über die Emme durch eine feste Holzbrücke ersetzt werden dürfe, wobei der Landvogt die ermutigenden Worte gebrauchte «dero gefaßte resolution inn erbawung einer höchstnothwendigen Prugg über die Aemmen zu gestatten mit Hülff benachbarthen orthen (so sich hirzu nit wenig indiniren)».

Am 12. Wintermonat 1667 wurde in das Manual der Deutschen Venner-Cammer der Stadt Bern eingetragen:

«Rüegsau-Brugg Erbauung.

Zinstag, den 12. Novembris 1667.

Umb welch erhebliche höchstnothwendige Ursachen willen die Gmeind Rüegsau vorhabend und entschlossen eine Brugg über die Emmen zu construiren und zu erbawen, fals nur ein solches von Ihnen concediert und zugelassen werden könnte, das habind MGH uß des Hr. Vogts von Brandis im bysin der ußgeschoßnen von Rüegsauw seiner amtsangehörigen gegebenen usführlichen bricht genugsam verstanden: auch in Erwegung aller dargethanen gründen solchen vornemen gar nit entgegen noch verhinderlich sein wellen. Jedoch weilen nit allein die Construction sonder auch die erhaltung eines solchen werks sehr köstlich, als findendt Sy gut, daß besonderst zu Papier gebracht und substanzlich ufgesetzt werde, woher das Gelt, Holz und zudienliche Materialia zu diesem werk genommen und was in jeder gmeind derob sich underschidliche zu einer erkleklichen byhilf selbst willig anerbotten haben sollen. Hirzu steuern und dargeben wele ob es nun für einmal oder für ein beständiges. Dorthin welchen orts diese brugg zsetzen, in was form höche und breite. Item ob und wie dieselbe ynzudeken des gleichen die joch samt den Landwehren zu versichern damit des reißenden wassers halb kein gfahr ze besorgen zu welchem sonderlich von nöthen sich guter Meister zu bedienen und den hiesigen hölznen werchmeister

Lässer*, so in dergleichen gute wüßenschaft hat, auch darüber ze befragen. Entlich dann will auch vonnöthen sein, wie es mit der Zollerhebung gehalten werden, welche gemeinden etwan der befreiung (gewisser auch wie es) in gewissermaß gleich wie zu Lüzelflüe und Lauperswyl genießen auch wie es der Abteilung halber und sonst in all anderwäg dermit gehalten werden solle und welches alles wohl und eigentlich zu erforschen und Ihren Hr. Landvogt mit und neben den anderen zweien Amtlüten zu Burgdorff und Brandis als deren Amtsangehörige es ins gemein berühren will, wohlmeinlich ufgetragen wird: by welchem dann, er, meine Gnädigen Herren Interesse der zöllen und wälder halber, daß dieses weder jetzt noch inskünftig wird hiezu angegriffen werden müssen zu beobachten und demnach seines sentiments und abfassender projects meiner GH zu vernehmen entschluß zu berichten und wol wüssen werden.»

Der Staat Bern war also keinesfalls ohne weiteres gewillt, Geld, Holz und anderes Material zu bewilligen für den Bau der Rüeßsaubrücke, und zudem drängten sich finanzielle Brückenzollfragen und nachfolgende Unterhaltskosten auf. Nach Ansicht der Regierung brauchte die Zollbrücke zu Lützelflüh nicht entlastet zu werden.

An die Zoll-Cammer des Staates Bern wurde am 6. Juli 1759 die nachfolgende erneute Bittschrift der Gemeinde Rüeßsau gerichtet,¹ wobei Landvogt Bernhard May, von 1757 bis 1763 in Trachselwald residierend und ab 1760 Besitzer der Schadau, die Empfehlung beifügte: «Diese erbauung der Brugg sehe nicht nur für nöthig, sonderen, zu Verkürzung und Communication der großen Landstraße nach Langnouw gar nutzlich», während Landvogt Niklaus Forrer (ab 1758 Landvogt von Brandis) in einer zweiten Empfehlung meldete: «Sonderlich wäre diese Bruck auch nöthig wegen denen Hoch-Oberkeitlichen Steinfuhren aus der Steingruben von Oberburg.»

«Also erscheinen hier vor Meinen Gnädigen Herren in tiefster Demuth dero getrüwe und gehorsamste Underthanen der Gemeind Rüeßsau, um sich ehrerbietigst eine nöthige Gnade auszubitten.

Sie haben nemlich nach reiffster Überlegung und gemachtem Überschlag der zubestreitenden Umkosten, den Entschluß gefaßt, anstat Ihres, durch das Alter nun baufälligen Stägs über die Emmen eine Brücke zubauwen. Die schon lang waltende Gründe, die sie darzu bewogen, sind Theils die hohe und gleichsam schreyende Nothwendigkeit, damit fernerer Unglücksfällen, deren sich von Zeit zu Zeit leyder nicht wenige zugetragen haben, vorgebauwet werde: Theils auch die große und vorteilhafte Komlichkeit, indeme denen fahrenden der Weg auf Burgdorff vermittelst dieser Brügge

* Hans Lässer, geb. 1623, Holzwerkmeister bis 1670.



Innenansicht Richtung Hasle; alter Standort



Abbau der Holzbrücke auf Hilfsjochen: 10. November 1955

fast um drei Stunden verkürzt wird. Welcher Komlichkeit auch ihre liebe Nachbarn von Trachselwald, Sumiswald und Lützelflühe würden zugewiesen haben, weil sie sodann den streitbaren und sonderlich im Winter höchstgefährlichen Stalden zu so ebenbesagtem Lützelflühe ausweichen, und hingegen in der Ebene fahren könnten; daher sie auch zu Erdaurung dieser vorhabenden Brügge eine erkleckliche Beysteuern an Holtz und Gelt freundlich angeboten, und sich als Mitsupplicanten in diesem Petito zu uns geschlagen haben. Da uns aber nicht bewußt ist, daß wir zu diesem Bauw die Einwilligung und Erlaubnus Meiner Gnädigen Herren haben müssen: Also bätten wir Hochdieselben hiermit gemeinschaftlich mit dringendem Anhalten, daß Sie nach dero Landesväterlichen Güte geruhen möchten, uns mit selbiger zubegnädigen, Anbey auch, so lange wir darmit, und mit eigener Straßen-Arbeit beschäftigt sein werden, uns von derjenigen so uns vor etwas Zeit von MGH der Zoll-Cammer anbefohlen, aber von uns depreciert worden, in Gnaden zu dispensieren. Aus denen, dieser unserer Bittschrift aufgetruckten Ehren-Ynsiegeln, nicht nur unseres Gnädigen Landvogts auf Brandis, sondern auch der HH Landvögten auf Trachselwald und Sumiswald werden Meine Gnädige Herren schließen können, daß auch Ehrengemeldet dieselbe mehr bedeute Brügge für so nöthig als nützlich erachten. Wir hoffen demnach desto mehr, unserer Bitte gewähret zu werden. Schließßlich bätten wir den Allmächtigen Gott, daß Er Meiner Gnädigen Herren beständiges Heil, und ihre Sonne und Schild sein wolle in Ewigkeit.»

Doch die Bewilligung zur Erbauung einer soliden Holzbrücke konnte wiederum nicht erteilt werden, denn die Gnädigen Herren zu Bern hatten das wohl berechtigte Gefühl, die Rüegsaer möchten während des langdauernden Brückenschlages in erster Linie von andern, scheinbar noch dringenderen Staatsarbeiten (Straßenarbeiten) «verschonet» bleiben. Und nachdem «Comiterte» in Rüegsau von einem Augenschein zurückkamen, wurde am 7. Herbstmonat 1759 die Erstellung einer fahrbaren und festen Holzbrücke von der Zollkammer wie folgt abgelehnt:²

«... daß Einerseits der verlangende Brugg-Bauw von gar keiner Nothwendigkeit, zumahlen die Alte und bishäre Brugg zu Lützelflüh zur Communication mit Burgdorf und dortigen Gegenden bequem genug seye und daß solche kostbare Werck nicht unnöthiger Weis vermehret werden sollen. Andererseits sei die Gemeinde nicht in der Lage den Bauw auszuführen, da der Bauw Ihr Vermögen und Kräften übersteigen würde, denn es wäre zu befürchten Euer Gnaden würde Endtlich noch darmit beschwäret werden.»

Kurz: Staatssubventionen wollte man also für eine neue Brücke auf keinen Fall ausrichten!

Verständlich: Die Rüegsauer waren mit den bisherigen Ratsentscheiden zu Bern stetsfort sehr unzufrieden, so daß sie sich erneut bockbeinig zeigten, die behördlich verlangte «Emmenthal-Straß» auszubauen und zu unterhalten. Sie waren nämlich verpflichtet, mit den Bauern zu Lützelflüh die Straße vom Eichholz weg bis nach Goldbach zu errichten (das Teilstück Goldbach-Lützelflühbrücke war bereits fertig erstellt), während die Hasler die Straße vom Eichholz nordwärts bis nach «Tschamery» verbessern sollten (7. März 1761).³ Landvogt May mußte Ende März 1763 leider feststellen, daß die Rüegsauer und Lützelflüher die verordnete «Emmenthal-Straß» noch gar nicht angefangen hatten, so daß er ihnen eine erneute Frist setzte, bevor er bei der Zollcammer eine ernsthafte Klage einreichen wollte.⁴

Am 12. Mai 1763 bezeugten Johannes Marti und Ulrich Küpfer, beide zu Sumiswald als weitere Unterstützer der Rüegsauer, wie notwendig eine feste Holzbrücke zwischen Rüegsau und Hasle wäre, «da sowohl Menschen wie Vieh ihr Läben in der Emmen eingebüßet». Abschließend meldeten die beiden Sumiswalder:⁵

«Aus allen diesen gründen können wir, die Gemeind Sumiswald nicht umhin, uns durch diese Schrift dahin zu äußern, wie nützlich, kumlich, lieb und angenehm es uns wäre, wann zur sicherheit für Menschen und Vieh, wie auch zur abkürzung der Straß nach Burgdorf eine Brück zwüschen Rüe gxauw und Hasle über die Ämme geschlagen und gesetzt würde.»

Die Rüegsauer gaben den Kampf, besonders weil sie die volle Unterstützung der Landvögte zu Brandis, Sumiswald und Burgdorf besaßen, nicht auf. Überallhin sandten sie Gemeindebürger aus, damit auch recht viele Auswärtige ihren Brückenbauwunsch unterstützen sollten. So bezeugte Ammann Huber zu Krauchthal (17. Brachmonat 1763)⁶ die Notwendigkeit der Brücke, denn beim Abholen eines «Küers» ertranken zwei Pferde und ein Mann habe, mit dem Einsatz seines eigenen Lebens, einen Knaben in den Fluten der wildreißenden Emme retten müssen. Selbst neun Pfarrherren des Unteremmentals (Rüxau, Lützelflühe, Trachselwald, Sumiswald, Hasle, Oberburg, Burgdorf und Kirchberg) unterzeichneten eine Bittschrift nach Bern (13. Brachmonat 1763).⁷ Aus dem pfarrherrlichen Empfehlungsschreiben mögen folgende Stellen besonders erwähnt werden:

«Wir ends-underschriebene bezeugen allerseits, daß eine Brücke über die Emmen bey Rüe gxauw nicht nur sehr komlich und nützlich, sonder höchst nothwendig und vielen großen hertz-betrübenden Unglücken, deren man viele aufzehlen kan, menschlicherweise vorkommend. Daß dieselbe insbesondere

für den Pfarrherrn von Rüexauw wegen deß Zehenden von Hasle, so von einer Hohen Obrigkeit der Pfarrey daselbst zugetheilet worden sehr vorteilhaftig wäre.» Der Pfarrer von Trachselwald fügte bei: «... und wodurch vielem Ohn Glück und Gefahr kan vorgebogen werden.» Der Seelsorger von Kirchberg schrieb: «... von der besonderen gefahr der underlassung dieses so nothwendigen Werks zeuget aus Eigener Erfahrung ...»

Wie die Rüegsauer vorgingen, um den Brückenbau zu erzwingen, beweist wohl auch nachfolgende Eintragung im Brandis Urbar, die allerdings kein Datum enthält⁸ (deponiert von Kilchmeier Hans Sterchi zu Rüegsau):

«Eine Barbara Schärer von Rüegsauw kamme von Burgdorff und wollte wieder nach Haus; auf dem Emmen Stäg ergriff sie ein Schwindel, fiel hinab und ertrunk zum größten Hertzleid Ihrer Elteren und Verwandten. Ein Küffer von Sumis-Wald Wagte es auch vor Wenig Jahren über den Stäg zu gehen, er war unglückhafftig, kamme in die Emmen, der Wirth von Rüexauw gienge Ihme nach, und wollte ine ergreifen, da kamme noch ein dritter mann hinnach und Sahe das es denen fehlen wolte, und kame ihnen zu Hilf, sonsten wähen sie beyde ertrunken. Jacob Rindlispacher ein garn Baucher zu Rüexauw ist in der Emmen so unglücklich worden, daß imme daß Wasser Pferd und Wagen hat weggespült und die Leut kümmerlich ihr Leben er retten. Der Schaden, den er erlitten, belauft sich wohl auf 2500 Pfund. Der Secelmeister David Sterchi zu Rüexauw ist gleichfalhs So unglücklich worden in der Emmen, daß er sein Läben hat müssen Ein Büßen zum großen Hertzten Leid Seiner Hinderlassenen und Wann nicht der erbarmende Gott wunder gethan hat, so wähe sein Jüngster Sohn damahls mit Ihm er Trunken. Es hat wenig gefehld, sonst wären alles, Pferd und Wagen, zu grund gegangen, nun aber hat es nur ein Pferd gecostet.»

«Weilen die ämnen sonst ein Ruches wüttendes Wasser ist» bezeugten am 10. Heumonat 1763 acht Ammänner, Chorrichter und Gerichtssäßen aus Kilch Bär, Ersigen, allchen Flüh, büttikoffen, Ramsey, Vielbringen, Lisacht und Oberburg.⁹ Auch aus Trachselwald, Graffenried und Etzelkofen kamen Unterstüzungsgesuche.¹⁰ Acht verschiedene Gemeinden, unterstützt durch die dortigen Predikanten, befürworteten zudem den Bau neuerdings am 8. August 1763, denn Rüegsau richtete am gleichen Tag ein neues Baugesuch nach Bern, worin betont wurde, die Gemeinde Rüegsau übernehme alle Baukosten, um weiter zu bitten mit den Worten: «Zur Sicherheit von Menschen und Vieh und zu Verkürzung des Wegs, wie auch zu mehrerer Bequemlichkeit des Handels und Wandels anstatt des gefährlichen und verderbenden Stegs durch eine Brugg gegen Hasli über die Emmen zu Schlagen und alle hiervon abhängende Straßen-Arbeit auf Sich zu nemmen.»

Recht aufschlußreich ist sodann die Nachschrift von Johann Rudolf Gatschet, seit 1758 Landvogt zu Sumiswald, wenn er sich am 8. August 1763 wie folgt äußert:¹¹ «Die Oppositionen die darwieder einkommen möchten, können nur von einigen interessierten Wirthen herkommen», während Landvogt Albrecht May (1761–1767) zu Burgdorf bestätigt: «Gleiches bezeuget Nahmens der Grafschaft Burgdorf, ausgenommen des Wihrts zu Goldbach, so sich diesem Bauw widersetzet, Schloß Burgdorf, May.»

Die Teutsch Zollkammer, die von der Regierung aufgefordert worden war, zum neuen Baugesuch der Rüegsauer Stellung zu beziehen, kam am 10. Novembris 1763, nach längeren Ausführungen, zu folgendem abschließenden Entschluß, worin der Brückenbau, allerdings unter verschiedenen Vorbehalten, doch endlich bewilligt werden sollte.¹²

«So finden bey sollichen Umständen die Zoll-Directores gar kein Bedenken, im Gegentheil starke Considerationen, der Gemeind Rüexauw Ihre sehr angelegentliche Bitt zu gewähren und wollten hiermit Eüwer Gnaden Einmüthig und Ehrerbietig angerathen haben, Ihne den verlangten Brugg Bauw zu bewilligen; Jedoch unter folgenden ausdrücklichen Bedingnussen:

1. Daß Sie der Gemeind diese zu Ihrem alleinigen Nutzen und Komlichkeit gereicht und Brugg in Ihrem eigenen Kosten erbauwen, auch solche zu allen Zeiten ohne Entgelt nach Beyschuß der Hohen Oberkeit unterhalte; und niemahls sich anmaßge Brügg Gelt dorten aufzulegen.
2. Daß die Gemeind nichts desto minder schuldig und gehalten seyn solle, mit und nebst der Gemeind Lützelflühe, das Stück Straß vom Eychholz biß nach Goldbach welches durch Eüwer Gnaden Erkanntnuß vom 7. Marty 1761 diesen zwei Gemeinden auferlegt worden, zu construieren und in guten Stand zu setzen, auch hinkünftig, so wohl als den Bezirk von Goldbach biß zur Lützelflühe Brugg, beständig zu unterhalten und
3. Im Fall in Zukunft sich zeigen sollte, daß die Brugg nachtheilig, selbige wieder abgeworffen werden, folglich nur so lang substitieren solle, als es Eüwer Gnaden gefällig seyn wird.

Alles aber Eüwer Gnaden Hochweisen Befinden ganz unmaßgeblich anheymb stellend.»

Man kann sich wohl vorstellen, daß die Mitteilung des Berner Rates, datiert vom 19. November 1763, gerichtet an den damaligen Ammann zu Rüegsau (heute aufbewahrt im Gemeindearchiv Rüegsau und mitgeteilt von Oberlehrer Hans Würigler), große Freude, auch wenn Vorbehalte angebracht wurden, ausgelöst haben mußte. Als ungefähr 190 Jahre später ein anderer Brückenentscheid aus Bern in Rüegsau bekannt wurde, wurde ebenfalls ein Fest

gefeiert, aber ob es damals in allen Teilen würdig zugeht, können wir nicht entscheiden, müssen aber bemerken, daß die Betonleute zu früh jubelten im Glauben, die Holzbrücke werde nun endgültig verschwinden! Die Mitteilung an die Rüegsau vom 19. November 1763 lautet wie folgt:

«Schultheiß und Rath der Staat Bern! Unsern Gruß bevor! Wohl Edelgebohrner Lieber und geträuer Amtsmann.

Nachdem wir die von der Gemeind Rüegsau eingegebene dehmütige Bittschrift, abzweckend auf eine Bewilligung zu gedachtem Ruxau eine Brück über die Emmen bauen zu können, gehöriger Maßen untersuchen und gestaltsamme und referieren lassen; Haben wir diser Gemeind in sothanem ihrem demüthigen Begehren in Gnaden willfahret und mithin denselben gestattet, die vorgedachte Brugg under folgenden Bedingen er Bauen zu können:

1. Daß die Gemeind diese zu ihrem allgemeinen Nutzen und Komlichkeit gereichende Brugg in ihren eigenen kösten anbauen, auch solche zu allen Zeiten ohne entgelt noch Oberkeitlichen Beyschuß unterhalte, anbey sich auch zu keinen Zeiten anmaßege, einiges Brückgeld dorten zu fordern.
2. Daß bemeldte Gemeind nichts destoweniger schuldig und gehalten seyn solle mit und nebst denen von Lützelflüh jeniges Stück Straß vom Eychholz bis nach Goldbach, welches wir durch Unsere Erkenntnuß vom 7. Martij diesen zwey Gemeinden auferlegt, zu construiren und in guten Stand zu setzen, auch inkünfftig so wohl als den Bezirk von Goldbach biß zur Lützelflüh Brugg bestendig zu unterhalten.
3. Und damit wegen Abfahung deß Zolls keine Gefehrden unterlaufen, so ist Unser Will daß keine andere Straßen und Güetter und Lastwagen befahren werden sollen als jenige, welche über Tschamerey führet, maßen alda der Zoll jeweilen sowohl für die, so über diese neue Brugg als über die Lützelflüh Brugg fahren, zu Unseren Händen, auch zuhanden der Antheilhabern bezalt und entrichtet werden soll. Und damit diesem Unserem Will ein genüegen geschehe, sollen alle andere Straßen durch welche man sonst die Zöll abführen könnte in Verbott gelegt und die Wiederhandleten mit gemessener Bueß belegt werden.
4. Daß auch bey Erbauung dieser Brugg die gemessenen Vorsorgen, wegen den, die Emmen jeweilen Hinunter fließenden Flößen genohmen werden, damit dieselben ungehinderet zu allen Zeiten durch passieren können.
5. Daß wo in Zukunft sich zeigen solle, daß diese Brugg nachtheilig, selbige wieder abgeworffen werden, folglich nur solange subsistieren soll, als es uns gefällig sein wird.

Welches alles denen Interessierten zu eröffnen, seines behörigen Orths eingeschriben lassen und dabey auch zu invigilieren, daß deme nach gelebt werde, Ihr anmit befelchnet werdet. Gott mit Euch!»

So hatten die Rüeigsauer also freie Bahn. Sie richteten an Nachbargemeinden Bau- und Holzgesuche und erhielten (Mitteilungen von H. Würgler, 19. Wintermonat 1763) von:

	Kronen	Batzen	Kreuzer
Trachselwald	30		
Affoltern	15	20	
Lützelflüh	90	6	
Sumiswald	85	15	
Oberburg	12	20	
Hasle	85	4	1
Heimiswil	12	17	2
Verschiedenes	127	16	2
Total Bargaben somit	459	24	1

An Holz erhielt Rüeigsau geschenkt 12 Eichen, 38 Fuder Eichen, 43 Fuder Tannen, 56 Fuder Holz ohne nähere Angaben.

Nach einer im Rüeigsauer-Archiv aufbewahrten Abrechnung (mitgeteilt von H. Würgler) konnte 1764 bereits die Abrechnung über den Bau der Brücke erstellt werden. Sie lautet:

	Kronen	Batzen	Kreuzer
Dem Hans Stalder zu Hohtannen, Zimmermeister der Neuen Brügg	495		
Dem Hans Stalder, dem Nagler auf Eggerdingen für Negel	68	20	
Dem Meister Deck Simen Brand	36	2	2
Dem Meister Maurer Christen Gerber im Rüeigsau Schachen zalt die Brügg Fäcken an beyden ohrten bey der neuen Brügg auf zu mauren	52		
Dem Meister Schmid Andreas Gammeter	240	21	
Abrechnung mit dem Wirth: Von all dem So er geben und gebraucht hat für Wein, Brodt, Fleisch, welches man da verzehrt oder den Zügen in den Schachen getragen	108	2	
Verschiedenes	265	7	3
So kostete die Brücke demnach	1266 Kr.	3 Bz.	1 Kz.

Nun bestand aber, bei offener, breiter, gedeckter Holzbrücke die Gefahr, daß weidendes Vieh im Rüeßgäuschachen nach Hasle marschieren konnte, so daß man ein «gar währschafftes Thürli» vor der Brücke erstellte und dort den Lesekundigen bekannt gemacht wurde: «Wer dieses Thürli offen stehen läßt, wird bei doppelter Herrschaftsbusse gestraft» (Mitteilung von H. Würigler). Die meisten Gemeinden, die durch Bar- oder Naturalgaben den Brückenbau der Rüeßgäuer ermöglichen halfen, stellten allerdings Bedingungen: die Zufahrtsstraßen müßten überall und beständig gepflegt werden, besonders aber auch der Winterseyweg, der zu einer benützten Steingrube führte. Die Schwellenpflicht der Emme wollte die Gemeinde der ärmeren Schachenbevölkerung aufbürden, wobei sich allerdings die Gemeinde verpflichtete, dazu zehn Jahre lang das notwendige Schwellenholz zu liefern (10. Wintermonat 1765). Besonders die Gemeinde Hasle weigerte sich fortgesetzt, den bettelnden Rüeßgäuern Unterhaltsbeiträge für die neuerstellte Brücke abzuliefern, denn sie behauptete: Wir haben die Holzbrücke nicht verlangt und benützen sie auch nicht. Die Landvögte zu Brandis und Burgdorf bemühten sich vergeblich, zwischen den Gemeinden Hasle und Rüeßgäu ein «Project-Reglement» abzufassen (29. Mai 1770).¹³ Ohne Zweifel wurden die Unterhaltskosten der Brücke für die Rüeßgäuer allein zu hoch. Sie versuchten, Beiträge von Emmentaler Gemeinden zu erhalten, stießen aber auf Widerstand. Die Rüeßgäuer beabsichtigten, ein «Bruck-Capital» anzulegen, was durch folgende Eintragung im Brandis-Urbar¹⁴ aus dem Jahre 1777 (ohne näheres Datum) ersichtlich ist, wobei Landvogt Niklaus Dachselhofer (er lebte von 1735 bis 1802) das Bittschreiben der Rüeßgäuer der Berner Regierung empfahl, aber dennoch seine Eingabe mit den Worten begann: «Die Gemein Rüeßgäu erfrechet sich . . .» Die Rüeßgäuer berichteten damals, sie hätten für Reparaturen der Brücke bereits 1200 Kronen ausgegeben, wobei das Holz nicht mitgerechnet worden sei. In ihrem Schreiben schildern sie vorerst den Nutzen und Segen der Holzbrücke. Viele Lebensmittel, wie besonders auch Salz und Getreide werden über die Brücke geführt. Die Jahrmärkte zu Burgdorf können nun fleißiger besucht werden und durch den steten Gebrauch werde die Brücke «mehr abgewetzt als man glaubte». So habe man bereits zweimal den Bodenbelag vollständig erneuern müssen mit je 30 Kronen Barauslagen. Die Gemeinde sei einfach nicht imstande, die Kosten weiterhin selber zu bestreiten, denn sie besitze nur ein kleines Kirchengut. Zudem müssen die Armen unterstützt werden und 200 Kronen Anlagen (Steuern) für 1100 Einwohner sei sehr hoch. Ohne Einwilligung der Regierung durfte die Gemeinde Rüeßgäu in andern Gemeinden keine Geldsammlung durchführen.

Wie stellten sich nun aber die angebettelten Gemeinden zur Bittschrift der Rüegsauer? Darüber orientiert uns wiederum das Brandis-Urbar vom 8. Wintermonat 1777 auszugsweise wie folgt:¹⁵

Schangnau: Die Brücke zu Rüegsau nützt uns nichts. Unsere Berggemeinde besitzt eine eigene gedeckte Holzbrücke und 8 kleinere Brücken. Abgelehnt.

Trub: Die Ilfisbrücke bei Kröschenbrunnen mußte neu erstellt werden, da sie 1776 anlässlich eines Unwetters weggerissen wurde; zudem müssen noch drei andere Brücken unterhalten werden und ein Drittel der Unterhaltskosten der gedeckten Brücke zu Trubschachen hat Trub zu decken.
Abgelehnt.

Inneres Lauperswilerviertel: Abgelehnt, weil die Rüegsaubrücke nicht benützt wird.

Langnau: Unterhalt der Ilfisbrücken ist teuer; zudem trägt die Gemeinde Kostenanteile der gedeckten Holzbrücke zu Trubschachen und der Zollbrücke zu Lauperswil.
Abgelehnt.

Lauperswil: Ist bereit, eine Steuer zu bezahlen, aber die Brücke müsse in Zukunft jederzeit gut unterhalten sein, «aber diese freiwillige Steuer in Zukunft ohne Consequenz sy und daß denn darbey ohne ferneres, kein Verbleiben habe . . .»

Rüderswil: Lehnt eine Steuer rundweg ab.

Trachselwald: Trotz Unterhaltungspflichten der Brücken zu Lauperswil und Lützelflüh bereit, eine Steuer zu bewilligen.

Affoltern: Bereit, aber ohne weitere Folgen; gute Unterhaltung der Brücke wird aber in Zukunft verlangt.

Huttwil und Eriswil: Abgelehnt.

Das Seckelmeister-Protokoll vom 1. Christmonat 1777 stellt sich zum Projekt wie folgt:¹⁶

«Gemeind Ruxau, Amts Brandis begehrende freywillige Collect in denen Ämtern Brandis, Trachselwald und Sumiswald, zu Errichtung Eines Brugg Capitals.

Es geruhten Euer Gnaden Meine Hohen Gnädigen Herrn Deutsch Seckelmeister und Venneren zur Untersuchung zu übergeben, die Bittschrift der Gemeind Ruxau, Amts Brandis, durch welche Sie sich um die Bewilligung bewirbet, in denen Ämtern Brandis, Sumiswald und Trachselwald eine Freywillige Collect aufnehmen und aus der Erlöseten Summ zu Erhaltung

ihrer Anno 1763 erbauten neuen Brugg über die Emmen, ein Brugg Capital errichten zu dürfen.

Zu Befolgung dieses Auftrags fanden MGH vor allem aus nöthig, das Begehren der Suplicierenden Gemeind denen sämtlichen Gemeinden Trachselwald und Sumiswald Communicieren zu lassen, um zu erfahren, Ob sie geneigt seyen zu obigem Endzweck etwas freywillig zu steuern? Und da die disörthigen Amtlichen Berichte dermahlen eingelanget, So haben Sie die Ehre, das Ihnen abgeforderte Guttachten mit Gegenwärtigem Guttachten ganz respectuose vorzutragen.

Laut dem Schreiben des Hr. Amtmanns zu Trachselwald sind von denen zehen Gemeinden seines Amts nur die Vier, am nächsten bey Ruxau liegenden Gemeinden, Lauperswyl, Rüderswyl, Trachselwald und Affolteren willig, der Gemeind Rüegsau nach Ihren Umständen zu steuern, insofern die neue Brugg allzeit in gutem stande werde erhalten werden, und diese freywillige Steür zu keiner Consequenz für das künftige gereiche, sonderen es darbey ohne ferneres sein Verbleiben habe. Alle sechs übrigen entlegneren Gemeinden hingegen außerstand, dem Begehren der Gemeind Ruxau entsprechen zu können, weil sie selbst mit der Erhaltung vieler Bruggen beladen, und sonsten sehr beschwärt sind, an bey dann die neue Ruxau Brugg Ihnen von sehr geringem Nutzen ist.

Aus dem Schreiben des Hr. Amtmanns zu Sumiswald erhället, daß von denen zweyen Gemeinden dieses Amts nur die Gemeind Sumiswald die Einsammlung einer freywilligen Steür in Ihren Gemeinds Bezirk erlauben will, die Gemeind Dürrenroht aber wegen Ihren großen Beschwerden, und weil sie die Ruxau-Brugg wenig Brauchen, davon befreyt zu seyn wünscht.

Nachdeme nun Hochgedacht MGH nach grundlicher Untersuchung der Sachen zu Abfassung Ihres Gutachtens geschritten, so haben Sie die Oppositionen der Sechs Gemeinden des Amts Trachselwald, sowohl als der Gemeind Dürrenroht, Amts Sumiswald, ganz begründet gefunden, und demnach Ew. Gnaden Einmüthig anrathen wollen, der Gemeind Ruxau dahin zu entsprechen: Daß Ihre verwilliget seye in dem übrigen Theile des Amts Brandis, denn in der Gemeind Sumiswald und in denen vier Gemeinden des Amts Trachselwald, Lauperswyl, Rüderswyl, Trachselwald und Affolteren eine freywillige Collect aufzunehmen, und aus der erlöseten Summ ein Brugg Capital zu errichten. Ohnmasgeblichst.»

Der Staat Bern stiftete, laut Mitteilung an die Gemeinde Rüegsau vom 27. November 1784, schließlich selber 120 Kronen an den Brückenfonds (H. Würgler). Doch stellten die Rüegsauer, da die Unterhaltskosten anwuchsen und das Brücken-Capital, wie wir später vernehmen werden, aufgebraucht war,

an die Regierung des Staates Bern am 1. Mai 1835 das dringende Gesuch, der Kanton möge die ganze Brücke käuflich erwerben, doch fehlten damals noch die gesetzlichen Grundlagen dazu.

*2. Die alte Jochbrücke wird am 13. August 1837 von der Emme weggerissen
und wird durch den Staat als Bogenbrücke neu erstellt*

«Das Jahr 1837 wird vielen Menschen unvergeßlich bleiben, die nicht ihren Träumen oder ihren Sünden allein leben, die einen offenen Sinn haben für die Stimme Gottes, welche zu uns redet in Schnee und Sonne, bei heiterem Himmel und im Dunkel der Gewitternacht.»

Mit diesen Worten eröffnet Jeremias Gotthelf seine «Wassernoth» (die Erzählung trägt im Manuskript nur diese Bezeichnung). Über den uns interessierenden Zusammenbruch der Holzbrücke Rüegsau-Hasle lesen wir später in der Erzählung (Ausgabe Hunziker, S. 34) was folgt:

«Tobend wütete die Emme das Tal hinunter, viele hundert Fuß breit, fast von einem Emmenrain zum andern, Hasle und dem Rüeagsauschachen zu. Dort hatten die Winkelwirtschaften sich längst geleert, männiglich ängstlich die dreifach gejochte Brücke verlassen, die mit ihren engen Zwischenräumen den Holzmassen den freien Durchgang wehrte. Hier wie in allen obern Orten dachte kein Mensch an Maßnahmen zur Schirmung der Brücken, wie es doch in früheren Zeiten üblich war und namentlich bei der Haslebrücke. Die gehemmte Emme bäumte Tanne auf Tanne, Trämel auf Trämel, bis weit oberhalb der Brücke türmten sich die krachenden Holzhaufen. Zu beiden Seiten strömten nun die Wasser aus mit immer steigender Gewalt und suchten dem Strom eine ungehemmte Bahn. Noch einige Minuten, und ihr Beginnen wäre auf der Haselseite gelungen. Es harrten in den Schrecken des Todes die Kalchhofenbewohner der einbrechenden Wasserflut, welche die ganze Oberburgebene verwüstet, ein neues Bett sich gegraben hätte. Es flohen die Rüeagsauer durch das steigende Wasser, und überall war ein Beten, daß die Brücke doch voneinandergehen möchte, und die Betenden erhielten den Beweis, daß Gott oft Gnade für Recht ergehen läßt. Die Brücke brach in zwei Teile, diese kreuzten sich majestätisch auf der Emme, schwammen aufrecht einige hundert Schritte weit hinunter, pflanzten dort nicht weit von beiden Ufern sich auf, stellten das Bild zweier zerstörten Sägemühlen dar, und unglaubliche Holzmassen fingen sich an denselben. Mitten auf dem Grunde, gegenüber Hasle oder etwas unterhalb,

lagerten sich ebenfalls furchtbare Holzstöße ab, schwellten die Emme wieder, die weiter oben einen Einbruch versuchte, aber zu rechter Zeit von versuchten Männern daran verhindert wurde.»

Trotzdem es nicht meine Aufgabe bleibt, die «Wassernot im Emmental» zu schildern, wäre es dennoch schade, wenn ich darüber nicht auch, neben Pfarrer Albert Bitzius, den «*Berner Volksfreund*» (Vorgänger des heutigen «Burgdorfer Tagblattes») zu Worte kommen lassen würde, da Augenzeugen in spaltenlangen Artikeln die schrecklichen Verheerungen der Emme schilderten. In einem solchen Bericht lesen wir beispielsweise: «... Die Brücken über die Ilfis, über die Emme bei Schüpbach, bei Eggiwil und die Schinderbrücke bei Burgdorf wurden weggeschwemmt; die Brücke bei Alchenflüh hingegen fast unfahrbar gemacht...» (Nr. 66, 17. August 1837.) Merkwürdig: Der Einsturz der Hasle-Rüegsau-Brücke wird vorläufig mit keinem Wort erwähnt.

Selbsthilfe bei Naturkatastrophen ist und bleibt aber die beste Hilfe, wie sie damals wohl im Rüegsausachen (?) gepflegt wurde. In Nr. 71 vom 3. September 1837 des «*Berner Volksfreund*» steht zu lesen: «Einige Wahrnehmungen aus dem wasserbeschädigten Emmental, der Comodität wegen dem *Volksfreund* übergeben. Die Regierung ersetzt hie und da Schaden nach einem solchen Maßstabe, daß sie den am schwersten heimgesuchten Gegenden einen ganz andern anwenden muß, wenn sie sich nach der Decke strecken will. Wäre nicht das Gegentheil vernünftiger? In den am schwersten heimgesuchten Gegenden können die Leute sich selbst und unter einander nicht helfen, im R. Sch. wohl.»

Ferner lesen wir im «*Berner Volksfreund*» in Nr. 72 vom 7. September 1837:

«(Von der Emme eingesandt). Im Gefühl der Dankbarkeit gegen unsere gute Landesregierung, müssen die durch Überschwemmungen so sehr beschädigten, ärmern Einwohner von Nieder-Wintersey und Rüegsausachen, der gütigen Theilnahme erwähnen, welche die Tit. Regierung ihnen erwiesen hat. Da jene armen Leute, voll Angst und Kummer für ihren künftigen Unterhalt, ihre mit Schlamm bedeckten und in Fäulnis übergehenden Pflanzungen mit Wehmut betrachten, langte die Nachricht ein, daß der Tit. Regierungsrath eine beträchtliche Steuer für sie, diese Unglücklichen, hieher gesandt habe. Diese Steuer wurde von dem würdigen Herrn Pfarrer, den achtbaren Vorgesetzten und den in Kommissionen dazu Verordneten, zweckmäßig vertheilt, so daß, wo nicht Alle, doch die Meisten sehr wohl damit zufrieden sind. Dank unserem Tit. Regierungsrath und Dank dem Comité dieser Steuerverteilung.»

Der Regierungsrat des Staates Bern erließ am 25. August 1837 einen großformatigen Aufruf, worin er das Bernervolk ersuchte, eine große Unwettersteuer zusammen zu tragen. Im Aufruf, unterzeichnet von Schultheiß von Tavel und dem ersten Ratsschreiber J. F. Stapfer, lesen wir: «... Weithin erblickt das Auge nichts als Zerstörung. Dieses große Unglück betrifft größtheils solche Gegenden, deren Bewohner schon arm und verschuldet waren, und von denen viele schon durch Gemeinden unterstützt werden mußten, welche eine große Last an Tellen zu tragen haben. Mehrere hundert Familien sind durch diese Verheerungen in die bitterste Noth versetzt und sehen der Zukunft mit tiefer Bekümmernis entgegen. Nur durch die Hülfe ihrer glücklicheren Mitbürger wird es ihnen möglich werden, sich allmählig aus der Noth und Armuth, in welche sie so plötzlich gestürzt worden, wieder zu retten...» «... beschlossen haben am bevorstehenden heiligen Bettage in allen Kirchen des Kantons Steuern aufnehmen zu lassen...» «... und außerdem milde Gaben in Geld, Effekten oder Lebensmitteln zu sammeln...»

Der regierungsrätliche Aufruf hatte vollen Erfolg, denn in zahlreichen Nummern des «Berner Volksfreundes» (Nrn. 76, 78 usw.) lesen wir:

«In der Kirche zu Burgdorf fielen 900 Fr., was durchschnittlich auf den Kopf der hiesigen Einwohner circa 5 Batzen bringt. Außer der Gerbern- und Pfisternzunft werden die übrigen drei hiesigen Zünfte noch namhafte Steuern beschließen, was auch der Burgerrath bereits gethan hat...»

«... Offiziell berechnet, beläuft sich der Schaden, den die Überschwemmungen nur im Amte Signau angerichtet haben: 303,000 Schweizerfranken.»

Oder wir vernehmen folgenden Vorwurf:

«(Von der obern Emme eingesandt). Im Gebiet Lützelflüh bis Burgdorf sollten die Schwellenpflichtigen für den großen Schaden herangezogen werden, da die Dentsche überall in schlechtem Zustande gewesen seien...»

«Folgende Steuern sind für die Wassergeschädigten dem Statthalteramte Burgdorf eingegangen:

		Franken	Batzen
Kirchgemeinde	Hindelbank	151	3
	Koppigen	410	7 ³ / ₄
	Oberburg	150	8 ¹ / ₂
	Hasle	165	6 ³ / ₄
	Wynigen	335	1 ¹ / ₂
	Kirchberg	1044	5 ¹ / ₂
	Summa Spenden	2258	1 ¹ / ₂

Die Metzgerzunft Burgdorf spendete, wie die Gerbern- und Pfisternzunft, je 150 Franken. Von Krauchthal gingen nachträglich ein 421 Fr. 6 Bz. und von Heimiswil 473 Fr. 4 $\frac{1}{4}$ Batzen.

Daß nun aber die freiwilligen Sammler edler Spenden nicht immer auf große Unterstützung zählen konnten, beweist nicht zuletzt die beinahe ironische Einsendung vom 5. Oktober 1837, Nr. 80, im «Berner Volksfreund», wobei wir wahrhaftig über die Lektion «Wort und Tat» ein leises Lächeln nicht unterdrücken können und leider sagen müssen: Gerade so geht es auch noch heute. Wir lesen:*

«Stündelerfrömmigkeit.

An der Sonnhalde, Gemeinde Hasle, waren jüngst eines Abends spät Brüder und Schwestern im Herrn versammelt. Mit Singen, Beten, Predigen, Zuhören, Augenverdrehen, Ächzen, Stöhnen, Kopfhängen, Händefalten usw. waren die frommen Seelen eben bemüht, sich den Weg in den Himmel zu bahnen, als der Sammler der Steuern für die Wasserbeschädigten in die mit siebenzig bis achtzig psalmodierenden Personen angefüllte Stube trat. Hier werden die unglücklichen Mitchristen erkleckliche Unterstützung finden, denkt der Weltlichgesinnte, und wendet sich, nachdem eine Pause eingetreten, an den Prediger der Gemeinde, diesen ersuchend, mit der Kraft seines christlichen Wortes seine Lämmer zur christlichen That zu entflammen. Allein der Pharisäer zog ein ellenlanges Gesicht und erwiderte, indem er nur das Weiße vom Auge zeigte und den Kopf, wie eine überreife Birne, auf die Seite hing, mit frömmelnd-weinerlicher Stimme: Empfehlet in Gottes Namen die Sache nur selbst, ich habe ausgeredet. Auf dieses hin ergriff der Steuersammler das Wort und ließ sich ungefähr folgendermaßen vernehmen: Er glaube sich hier, indem er das christliche Mitleid in Anspruch nehme, gerade an die rechten Leute gewendet zu haben, um so mehr, weil die Versammelten, erregt durch die christlichen Belehrungen ihres Predigers, eben jetzt für's Wohltun geneigter und für Theilnahme empfänglicher sein möchten denn je. Wäre dies nicht der Fall, so fehle dem Christenthum der Anwesenden die Hauptsache, d. h. das Thun; mit Worten allein sei nichts gethan, denn Christus sage: An ihren Werken werdet ihr sie erkennen. Das Unglück, welches jüngsthin unser Emmenthal betroffen, sei Allen bekannt, und kein christliches Herz sei bei dem Jammer, der in den heimgesuchten Gegenden herrsche, ungerührt geblieben. Überall beeile man sich, denselben durch namhafte Unterstützungen zu lindern; mit Recht hoffe daher der Steuersammler hier, wo die Frömmigkeit ihr Hauptquartier auf-

* Vgl. Gotthelf, Wassernot, Ausgabe Hunziker, S. 72.

geschlagen zu haben scheine, ein reichliches Opfer auf den Altar der Menschenliebe, welches dann den dreifachen Nutzen hätte, daß es erstens die Nothleidenden tröste, zweitens die Weltkinder zu rühmlicher Nacheiferung ansporne und drittens beweise, daß das Christenthum der hier versammelten Brüder und Schwestern nicht nur auf der Zunge, sondern auch im Herzen wohne. Dieser Rede schien nun doch der Prediger Einiges beifügen zu müssen. Er bemerkte nämlich mit gluchsender Stimme, verdrehten Augen und zitternden Lippen, daß er für seinen Theil in Gottes Namen die Steuer nicht empfehlen könne. Der Herr habe die Emmenthaler heimgesucht und werde am besten wissen, warum. Der Herr werde auch wieder helfen, wenn es an der Zeit sei. Die gleiche Zumuthung, ein irdisches Werk zu empfehlen, sei ihm (dem Prediger) vor einiger Zeit gemacht worden, als es sich darum gehandelt habe, die Blindenanstalt in Bern zu empfehlen. Auch das habe er nicht mit gutem Gewissen thun können; weil es leider bei diesem Anlaß ebenfalls nur wieder um gebrechliche menschliche Einrichtungen zu thun gewesen sei. Ja, wenn es sich einmal darum handle, eine Anstalt zu gründen, welche den Geistigblinden die Augen öffnen und dem Himmel zuführen soll, um eine geistliche Anstalt, in welcher das wahre Christenthum gepflanzt werde: dann wolle er gerne dafür sprechen und sein Scherflein dazu beitragen. Solche eitle irdische Opfer aber helfe er nicht empfehlen. Indessen stehe es den anwesenden Brüdern und Schwestern frei, zu geben oder nicht zu geben. So der Pharisäer. Das Ende vom Lied war, daß die achtzig Mitglieder starke Gesellschaft unter herzbrechenden Seufzern die Summe von . . . achtundzwanzig Batzen zusammenlegte. Nun, lieber Leser, was hältst Du von diesen schleichenden Kopfhängern, die mit Hochmuth auf die armen Weltmenschen herunterschielen und denen kein Pfarrer gut genug ist? Ihre Werke richten sie!»

Da inzwischen für Straßen- und Brückenbauten neue gesetzliche Bestimmungen im Kanton Bern aufgestellt wurden, konnte man den Gemeinden Rüegsau und Hasle nicht wohl zumuten, an Stelle der weggerissenen Jochbrücke eine neue Holzbrücke auf eigene Kosten erbauen zu lassen, und bereits am 1. Herbstmonat 1837, also verhältnismäßig kurz nach dem Einsturz der Brücke, erhielt Bezirks-Ingenieur Gatschet in Kirchberg (er siedelte von Burgdorf nach Kirchberg um, laut Inserat im «Berner Volksfreund» Nr. 67 vom 20. August 1837) vom Regierungsrat den Auftrag, Pläne und Kostenvoranschläge vorzulegen, um die Brücke in Rüegsau, ferner die sogenannte Zollbrücke bei Lauperswyl und die Schüpbachbrücke wieder aufzubauen, ebenfalls die Rothachenbrücke, wobei man allerdings über die später entschiedene Baupflicht des Staates noch nicht einig war, da alle vier Brücken vorläufig nur «vorschußweise» vom Staat erstellt werden sollten.

Gottes Mühlen mahlen langsam. So erstatteten die «Comittierten» erst am 13. Weinmonat 1837¹⁷ Bericht und Antrag, die Rüegsaubrücke am alten Standort aufzustellen, worauf sich Rüegsau mit dem Standort einverstanden erklärte.¹⁸ Vorerst mußte eine Notbrücke erstellt werden (erstmalig wird die Brücke «Haslebrücke» genannt), für die Fr. 2212.60 verausgabt werden mußten (Christmonat 1837).¹⁹ Doch bereits wenige Wochen später (3. Jänner 1838) vernehmen wir, daß die Notbrücke beschädigt wurde und repariert werden mußte.

Kaspar Zürcher, Steinhauermeister im Rüegsausachen, und Zimmermeister Haueter erstellten ein Holzmodell einer neuen Holzbrücke, und am 29. Jänner 1838 wurden sie aufgefordert, dasselbe an einem Montag, d. h. an einem üblichen Sitzungstag des Baudepartementes, vorzuzeigen und zu erläutern.²⁰ Aber auch die Zimmermeister Schmid in Oberburg, Vater und Sohn, bewarben sich um den Bau der Brücke und auch sie legten «einen Projekt-Plan» mit einem Holzmodell vor. Ihre meisterliche Vorarbeit erhielt die volle Zufriedenheit des Baudepartementes (6. März 1838).²¹ Im Baudepartement herrschte wohl Hochbetrieb, und am 24. April 1838 liegt ein sehr umfangreicher «Vortrag an den Regierungsrat über den Bau neuer Brücken im Emmenthal» vor, aus dem ich auszugsweise was folgt mitteilen möchte:²²

Nach einer längeren Einleitung über die Naturereignisse vom 12. und 13. August 1837 im Oberland, besonders aber im stark betroffenen Emmental:

«... Sie werden sich auch nicht wundern, wenn wir bei so allgemein bekannten Unglücksfällen mit Vorträgen vor Sie treten und Begehren um Geldsummen verlangen, die alles bisher geforderte weit übertreffen. Im Gegenteil sind Sie darauf vorbereitet und gewärtigen unsere Anträge, die wir bei der offenbaren Dringlichkeit der Sache Ihnen nicht länger vorenthalten zu dürfen glauben.»

Hierauf folgen allgemeine Bemerkungen über die Notwendigkeit der Neuerstellung der drei Emmenbrücken. Dann werden folgende Hauptfragen gestellt:

- «... 1. Wer soll bauen? und 2. Wie soll gebaut werden? Dieser letztere Punkt löst sich nun wieder in 2 untergeordnete Fragen auf, in die nämlich:
- a) Wie soll der Bau der Brücken vor sich gehen und welches ihre Konstruktion sein?
 - b) Welches ist ihre Baustelle, bleibt es die alte in Verbindung mit den bisherigen Straßenzügen, oder kann und soll bei diesem Anlaß eine neue

Wahl an schicklicher Stelle getroffen und die Straßenverbindung demnach abgeändert werden?

Die erste Hauptfrage ist also: Wer soll bauen? Dazu erfordert es zu wissen, wer diese Brücken gebaut und bisher unterhalten hat; ob dieselben bei der Übernahme der Straßen mit abgenommen worden sind, oder infolge derselben noch abgenommen werden sollen, oder aber, ob besondere Verhältnisse vorhanden sind, welche die Abnahme unmöglich oder nur bedingt möglich machen.»

Aus dem langen Bericht ist alsdann ersichtlich, daß das Baudepartement drei unabhängige juristische Gutachten einholen ließ, die aber teilweise immer noch fehlten.

«... Das thut indessen nichts zur Sache, da wenigstens so viel aus den vorhandenen Akten hervorgeht, daß der Staat, wenn schon nicht aus Schuldigkeit, so doch zum Wohl des allgemeinen Wesen diese Bauten übernehmen und einstweilen vorschußweise auch bezahlen muß.»

Der Bau sollte angefangen werden, «... da das Werk selbst dringend und durch längere Zögerung leicht Unzufriedenheit entstehen könnte». Die Schüpbachbrücke wird als vermutlich älteste Brücke aufgeführt, denn bereits 1566 erscheine ein Brückenvogt. Die Brücke sei von 6½ Höfen aus Schüpbach und Signau erstellt worden. Vermögen sei keines vorhanden, ausgenommen ⅔ Jucharten schwellenpflichtiges Schachenland.

Die Zollbrücke wurde 1551 erstellt von der Gemeinde Lauperswyl mit Unterstützung der Kirchgemeinden Trachselwald, Langnau, Trub und Rüderswyl und zwar auf eigene Kosten. 15 Gemeinden und Städte bewilligten damals zum Bau Beiträge. Im September 1836 bestand ein Brückenvermögen von Fr. 16 884.—, ferner gehörten dazu 7 Jucharten Wald- und Schachenland.

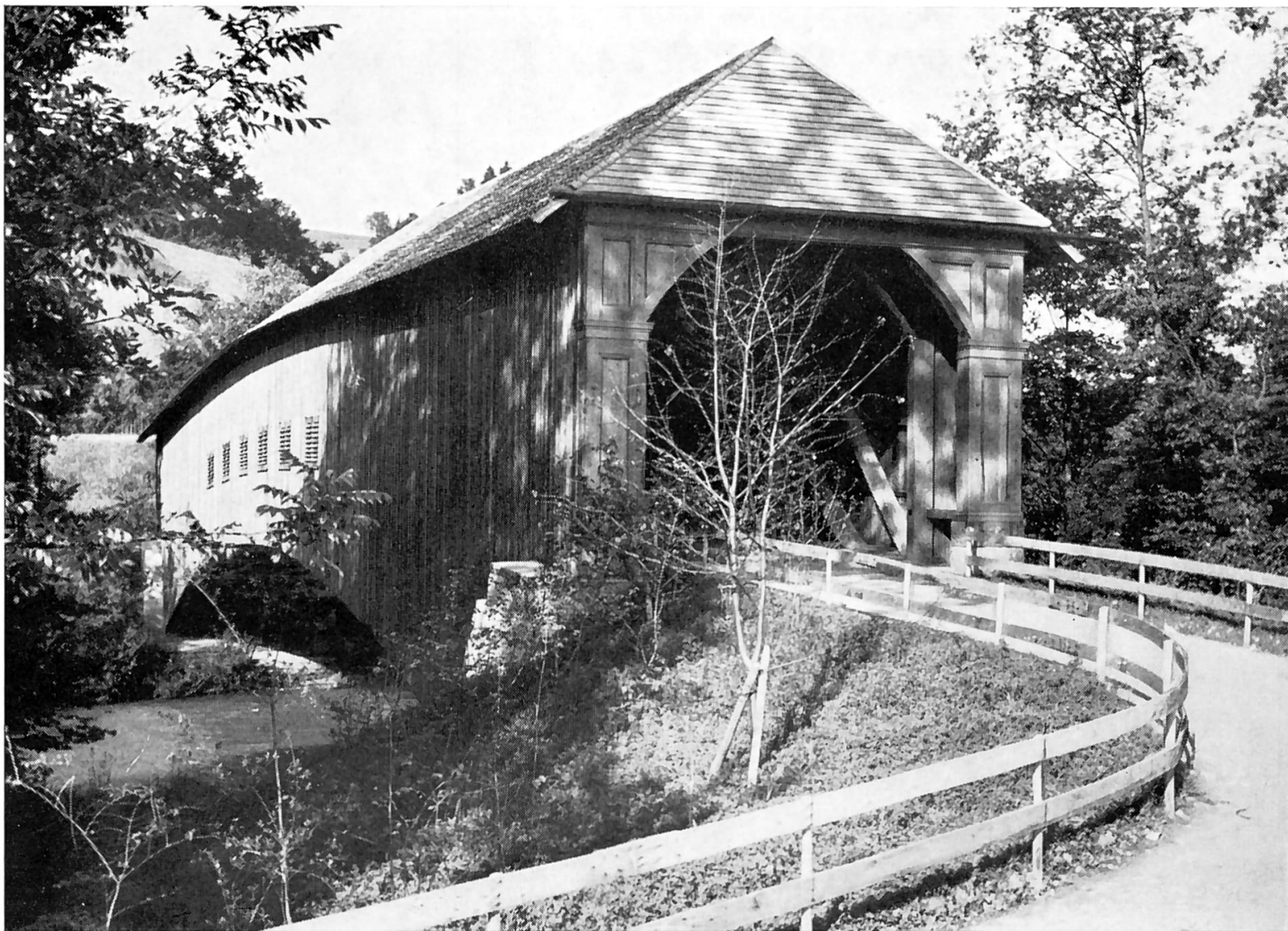
«Die rechtlichen Verhältnisse der Hasle- oder Rüexau-Brücke sind dieselben, wie diejenigen der obgenannten Zollbrücke. Auch sie beruht, obwohl ihre Erbauung durch die Gemeinde Rüexau und ins Jahr 1763 fällt, auf einer von der Regierung ertheilten Konzession ähnlichen Inhalts, hingegen ist nicht ersichtlich, ob dieselbe irgend welches Vermögen oder sonstige Einkünfte besitzt.»

Nach einem längeren, belanglosen Abschnitt wird alsdann ausgeführt:

«Es erhebt sich nun hier wieder eine doppelte Frage, deren Lösung wünscht die Gemeinde Signau in einer bei den Akten liegenden Vorstellung, daß selbige nur mit einem Bogen construiert werden möge, während hingegen der Regierungsstatthalter von da einen solchen Bau bedenklich findet. Über die Bauart der zwei andern Brücken sind nun die Ansichten des Baudepar-



Transport der Hauptträger: 18. November 1955



Die alte Brücke am neuen Standort

tementes getheilt, indem nach der einen man sich darauf stützt, daß in unserem Lande die Brücken mit Jochen derjenigen ohne Jochen beinahe ausschließen und also die einheimische Erfahrung für die erstere zu sprechen scheint, während hingegen das Beispiel von Nachbarstaaten zu der entgegengesetzten Konstruktion aufmuntert und der entgegengesetzten Meinung nicht minder wichtige Gründe leiht. Es sind nun hierbei hauptsächlich folgende vier Punkte zu berücksichtigen:

1. Läßt der Boden der Landstraßen im Emmenthal gesprengte Brücken zu?
2. Welches ist der Unterschied in den Kosten, ist derselbe bedeutend und zu welchen Gunsten spricht er?
3. Bei welcher Konstruktion ist der Unterhalt leichter und weniger kostspielig und
4. Welche Bauart ist für die Flößer und alles bei plötzlicher Wassergröße herabströmende Holz günstiger?

Der erste Punkt dürfte nicht schwierig zu beantworten sein, da die Natur der Emmeufer als fest genug angenommen werden darf, um Sprengbrücken zu tragen.

Der Kostenpunkt für den Bau wird hienach durch vergleichende Darstellung näher erörtert werden.

Die Frage über den Unterhalt ist nun allerdings wichtig und es würde sich deren Beantwortung auf die Seite der Brücken mit Pfeiler neigen, da ganz natürlich bei so gebauten Brücken die Ausbesserung fast zu jeder Zeit ohne Mühe vorgenommen werden unsers Erachtens nicht zu den ganz leichten gehört, indem sowohl Praxis als Theorie für und wider die verschiedenen Bauarten Gründe liefert. Vor allem aus glauben wir jedoch mit Sicherheit die Idee von steinernen Brücken über die Emme entfernen zu sollen, da sowohl die Ufer sich nicht dazu eignen, als auch das Material nicht vorräthig ist, und im Emmenthal überhaupt die Bauten in Holz vorherrschen. Halten wir uns an hölzerne Brücken, so fragt es sich wieder, sollen dergleichen mit oder ohne Pfeiler, d. h. in einem oder mehr Bogen gebaut werden.

Dieser Punkt muß vor allen aus erörtert sein, darüber müssen wir Weisung haben, weil auf den daherigen Entscheid viel ankommt, und hierauf gleich anfangs alle übrigen Einrichtungen basiert werden müssen.

Brücken mit Spreng- oder Hängewerk sind ihrer Natur nach beschränkt, indem auf eine allzugroße Ausdehnung hin dem Bau nicht mehr die erforderliche Solidität gegeben werden kann und es, da ihre Hauptstützpunkte in den Widerlagern ruhen, darauf ankommt, ob sie standfesten Widerstand genug leisten können.

Die drei in Rede stehenden Brücken sind nun in ihren Dimensionen ziemlich verschieden, so zwar, daß die Schüpbachbrücke einzig die Emme umfassend, nur zu den kleineren gezählt werden darf und nicht mehr als 162' Länge halten wird, während hingegen die Zoll- und Haslebrücken nach Vereinigung der Ilfis und andern Bächen mit der Emme eine bedeutend größere Sprengung haben müssen, und beide wenigstens 210' lang werden mögen.

Die Schüpbachbrücke ansehend, so ist da keinem Zweifel unterworfen, daß sie nach Belieben mit oder ohne Joch gebaut werden kann. Da indessen der Grund im Flusse felsig ist, so würde die Anbringung von Pfeilern mit mehr Schwierigkeiten verknüpft sein. Auch können, während hingegen bei Sprengwerken, wo alles nur durch gegenseitig harmonische Verbindung im Gleichgewicht erhalten wird, die Reparationen und namentlich die bedeutendere größere Schwierigkeiten ausgesetzt sind, es lasse sich jedoch hierbei eine Aushilfe treffen, wenn 1. die beträchtlicheren Arbeiten an denselben zu einer Zeit vorgenommen werden, wo die nöthigen Falls unterstellt werden können und wenn anderseits was wie die Erfahrung lehrt, leicht möglich und wenig kostspielig ist, im Gebälk ein Mechanismus angebracht wird, welcher seine Kraft aus der Dachung erhält und die Hebung von da aus bewerkstelligt.

Dieser gleiche Mechanismus, welcher für Sprengwerke unumgänglich notwendig ist, ist es fast nicht minder für Jochbrücken, indem es auch bei diesen Noth thut, für den Fall, daß die Pfeiler ganz oder theilweise fortgerissen werden, im Dachstuhl eine Vorrichtung zu treffen, welche den Einsturz der Brücken verhindert, und die Herstellung der Joche erleichtert. In diesem Punkte also haben die Jochbrücken keinen Vortheil, vor derjenigen ohne Pfeiler, ferner wird der Unterhalt der Emmenbrücken noch durch den Umstand erleichtert, daß der Fluß des Jahres zu öfteren Malen so klein ist, daß die Unterstellung sehr leicht wird, und endlich verdient noch bemerkt zu werden, daß die Gerüstbäume und die Belege des Brückenbodens immerhin ungehindert repariert werden können und nur die Ausbesserung der Wände, die jedoch selten stattfindet einigen Schwierigkeiten unterliegt, die indessen ohne Mühe zu heben sind. Ob nun Brücken mit oder solche ohne Pfeiler für die Flöße vorteilhafter sei, darüber mag die Erfahrung sprechen, und wir sind gewiß, daß in diesem Punkte die letztere Art den Sieg davon tragen wird.»

Alsdann wird in der Botschaft an den Regierungsrat der Kostenunterschied für Pfeiler- und Jochbrücken dargelegt mit folgenden mutmaßlichen Ausgaben:

a. Brücken mit Pfeilern:	Zollplatz	Hasle
Erdarbeiten	400.—	1 000.—
Maurerarbeiten	17 500.—	20 000.—
Zimmerarbeiten	18 000.—	20 000.—
Dachung	2 400.—	3 000.—
Schmiedarbeiten	3 500.—	4 000.—
Zu- und Vonfahrten	6 800.—	6 800.—
Unvorhergesehenes	2 000.—	2 000.—
Summa Jochbrücken somit	50 600.—	56 800.—
b. Haslebrücke ohne Pfeiler:		
Erdarbeiten		1 000.—
Maurerarbeiten		16 000.—
Zimmerarbeiten		16 000.—
Dachung		1 998.—
Gerüst und Material für Nothbrücke		4 800.—
Schmiedarbeiten		3 710.—
Zu- und Vonfahrten		6 800.—
Unvorhergesehenes		2 492.—
Kostenvoranschlag für Haslebrücke ohne Pfeiler		52 800.—

Das Baudepartement stellt abschließend folgenden Antrag:

- «1. Die Brücken werden vorschußweise vom Staat erstellt.
2. Das Baudepartement beantragt, bei Stichentscheid des Präsidenten: Ohne Joch mit einem Bogen bauen, allerdings mit Anbringung des erwähnten Mechanismus im Dachstuhl.
3. Schüpbachbrücke: Einstimmiger Antrag Brücke ohne Joch.
4. Zwei andere Projekte: Minderheit für Jochbrücken.»

Pläne und Modell Schmid erhielten den Vorzug, so daß Maurermeister Zürcher und Haueter für ihre Vorarbeiten lediglich mit Fr. 40.— «als Aufmunterung» vergütet wurden.

Am 7. Mai 1838 erhielt Bauinspektor Lutz den Befehl des Regierungsrates,²³ die drei neuen Brücken über die Emme seien ohne Joch zu erstellen. Weder das kantonale Baudepartement noch der Regierungsrat des Kantons Bern besaßen damals die Finanzkompetenz, große Bauten erstellen zu lassen. So mußte demnach «Die Brückenvorlage für das Emmenthal» dem Großen Rate vorgelegt werden, so daß unter dem Vorsitz von Landammann Schnell am 20. Juni 1838 folgende Beschlüsse gefaßt wurden:²⁴

«Der angekündigten Tagesordnung zufolge wird nun der mit Empfehlung des Regierungsrates anhergelangte Vortrag des Baudepartements betreffend die Errichtung mehrerer Brücken über die Emme, in Berathung genommen. Es wird berichtet, daß bei der bekannten Überschwemmung des vorigen Sommers drei Brücken über die Emme zerstört worden und demnach die Nothwendigkeit gezeigt, an deren Stelle drei neue zu errichten, nämlich eine zu Schüpbach, eine auf dem Zollplatz und eine oberhalb Hasle. In Hinsicht auf die Konstruktionsart geht der einstimmige Antrag des Baudepartementes dahin, daß diese Brücken in Holz ausgeführt und daß die Schüpbachbrücke in einem Bogen, mithin ohne Joch konstruiert werde. Auch beide andern Brücken wünscht die Mehrheit des Baudepartements, welcher der Regierungsrat beipflichtet, in einem Bogen ohne Pfeiler erbauen zu lassen, während die Minderheit des Departements sie mit einem Joche konstruieren möchte. Und endlich wird beantragt, den Regierungsrat zu ermächtigen, die geeigneten Baustellen für diese Brücken zu bestimmen und für die Ausführung der Projekte die nöthigen Verträge abzuschließen.

Nach den vorgelegten approximativen Berechnungen würden die Kosten für die Schüpbachbrücke circa Fr. 25,000.—, diejenigen für die Zoll- und Haslebrücke ohne Pfeiler ungefähr auf je Fr. 53,360.— ansteigen. In der Umfrage wird von einer Seite der Wunsch geäußert, daß vor der Konstruktion dieser Brücken die Richtung der neuen Straßenzüge bestimmt und die Correktion der Emme vorgenommen werden möchte. Indessen werden auf geschehene Erläuterungen die vorliegenden Anträge genehmigt und somit beschlossen:

1. Der Bau der Schüpbach- der Zoll- und der Rüegsau-Brücke über die Emme wird in Berücksichtigung der Dringlichkeit des Gegenstandes einstweilen vom Staate übernommen und der Kostenaufwand von demselben vorschußweise bestritten, unbeschadet jedoch und unvorgreiflich den Rechten und Verpflichtungen des Staates einerseits und der beteiligten Gemeinden und Korporationen andererseits, worüber eine spätere Verhandlung entscheiden soll.
2. Das Baudepartement wird beauftragt seiner Zeit dem Großen Rathe Bericht und Antrag vorzulegen, von wem überhaupt und in welchem Verhältnisse vom Staate einerseits und von den bisher Pflichtigen andererseits die Kosten dieser Brückenbauten getragen, und ob unter welchen Gedingen der Unterhalt derselben abgenommen werden solle.
3. Die genannten drei Brücken sollen ohne Joch, nur mit einem Bogen über die Emme erbaut werden, jedoch mit Vorbehalt eines im Gebälk anzubringenden Mechanismus, welcher seine Kräfte aus der Dachung erhält und die Hebung von da aus bewerkstelligt.

4. Endlich wird der Regierungsrath ermächtigt, je nach dem Resultate der vorzunehmenden Untersuchungen in Bezug auf die Straßenverbindungen, die Baustelle der erwähnten drei Brücken an schicklichem Platze zu bestimmen und über die Ausführung der Projekte die nöthigen Verträge abzuschließen und exequirieren zu lassen.»

Die Abstimmung im Großen Rathe ergab folgendes Ergebnis:

«In die Konstruktion dieser drei Emmenbrücken einzutreten	83 Stimmen
Nicht eintreten	16 Stimmen
Nach Minderheitsantrag des Baudepartements nur die Schüpbachbrücke ohne Joch, die zwei andern aber mit einem Joche zu konstruieren	15 Stimmen.

Nun konnte die zweite Holzbrücke Hasle-Rüegsau erstellt werden. Aber bald einmal mußten kleinere Differenzen zwischen Arbeitgeber (Staat) und Unternehmer Schmid geregelt werden, was aus dem Manual des Baudepartementes vom 29. Juni 1838 hervorgeht:²⁵

«Für den Bau der Nothbrücke über die Emme bei Hasle haben Sie auf unsere Ermächtigung vom 8. Dezember 1837 nach Ermäßigung des Taglohnes von Batzen 13 auf Batzen 12 die Summe von Fr. 2009.— zur Zahlung angewiesen. Gegen diese Reduktion beschwert sich nun Meister Schmid und behauptet, die Leute hätten von Morgens bis spät in die Nacht gearbeitet so daß ein Taglohn von Batzen 13 nicht zu viel sei. Überdies liegt noch ein Conto von Fr. 78.50 für Brod und Wein, der den Arbeitsleuten gereicht worden sei. Wenn nun das Baudepartement die Billigkeit der ersten Reklamation einsieht, und Sie zu Zahlungsanweisung des daherigen Betrages von Fr. 54.20 anmit ermächtigen will, so kann es hingegen nicht glauben, daß jener Wein auf Befehl eines dazu kompetenten Beamten verabreicht worden sei und verweigert daher die Bezahlung dieser Summe, bis die Reklamanten eine glaubwürdige Bescheinigung werden vorgelegt haben, daß sie dazu ermächtigt worden oder berechtigt gewesen seien. Beide Conti folgen in Anschluß zurück.»

Wie wir bereits wissen, war der Staat anfangs nur gewillt, die neuen Brücken vorschußweise zu bauen, doch beschloß er am 6. Oktober 1838,²⁶ auf Anraten des Baudepartementes vom 7. August 1838,²⁷ folgende Brücken zu übernehmen:

«Zedel an das Baudepartement.

Nach Berathung Ihres ausführlichen Vortrags vom 17. Juli betreffend die Übernahme der emmenthalischen Brücken auf Rechnung des Staates hat der Regierungsrath in vollständiger Genehmigung Ihrer Anträge beschlossen:

1. Der Staat übernimmt, in Vollziehung des Gesetzes vom 21. März 1834 das Eigenthum und den Unterhalt folgender Brücken:

1. Der Ilfisbrücke zu Kröschenbrunnen (allfällige Rechte gegen den Hohen Stand Luzern vorbehalten).
 2. Der Trubbrücke im Trubschachen.
 3. Der Ilfisbrücke zu Langnau.
 4. Der Brücken über den Schüpbach und das Obermattbächlein (insofern dieselben auf einer Straße der drei ersten Classen stehen werden).
 5. Der Emmenbrücke zu Schüpbach.
 6. Der Lauperswylzollbrücke
 7. Der Lützelflühbrücke und
 8. Der Rüegsaubrücke
- } über die Emme.

Die Übernahme dieser Brücken geschieht ohne Loskauf. Hingegen geht das zum Unterhalte dieser Brücken bestimmt gewesene Brückengut mit demselben an den Staat über.»

Trotzdem Bezirksingenieur Hauptmann Gatschet aus Kirchberg den Bau der Haslebrücke beständig persönlich überwachte und leitete, wünschte er einen verantwortlichen Bauaufseher. Gerichtspräsident Wißler in Trachselwald empfahl dazu Niklaus Müller zu Goldbach, denn er sei «fleißig, treu und rechtschaffen» (Rittersaalakten, 8. Oktober 1838), doch wurde, ebenfalls auf Drängen von Baumeister Osterrieth,* Zimmermeister Schmid, Vater, in Oberburg angestellt gegen eine Tagesentschädigung von 12½ Batzen. Die Polizei-Sektion des Kantons Bern wurde ersucht, um hohe Kosten der Brückenzufahrten zu verringern, «da diese Arbeiten sehr einfacher Art sind, so glauben wir, sie könnten füglich durch Züchtlinge ausgeführt werden». Auf diese Arbeitskräfte wurde aber verzichtet.

Der Regierungsrat mußte am 13. November 1838 neuerdings Fr. 500.— zur Stützung der beschädigten Notbrücke bewilligen, denn das Baudepartement schrieb am 5. November 1838:²⁸

«...Namentlich ist diejenige zu Hasle, die sich gesenkt hat und schon wiederholt hat ausgebessert werden müssen. Das Mitteljoch hat sich bereits um mehr als einen Schuh in den Boden vertieft, was zum Theil auch von

* Johann Daniel Osterrieth, 1758–1839, der bekannte Berner Architekt des Klassizismus. Ihm verdankt man die ausgewogene architektonische Gestaltung der Fronten der Rüegsaubrücke. Der aus Straßburg stammenden Familie wurde im Mai 1821 die Naturalisation zuerkannt.

den daran anstoßenden Holzflößen herrührt, und je nachdem die Emme ihren Lauf nimmt, so ist der Umsturz zu befürchten.»

Es ist nicht ohne weiteres klar, wie man bis heute das Jahr 1838 als Baujahr der neuen Haslebrücke annehmen konnte, was aus nachfolgender Notiz vom 19. November 1838 (Rittersaalmappe) ersichtlich sein sollte, denn erst an jenem Tag wurde ein Vertrag über den Bau des Pfahlrostes und der Brückensätze abgeschlossen zwischen der Republik Bern und Steinhauer Kaspar Zürcher im Rüeßgäuschachen.

«Es sollen verwendet werden Eichen- und Weißtannenholz zum Preise von Fr. 3386.45.

Beidseitig je 120 Rostpfähle, wovon die zwei ersten äußern Reihen aus Eichenholz. Jeder Pfahl muß messen: 8 Zoll neu Maß Dicke und 15 Schuh Länge.»

Im ausführlichen Werkvertrag folgt eine genaue Beschreibung, wie die Pfähle geschlagen und hernach untereinander verbunden werden müssen. Für das Ausgraben der beiden Brückpfeiler wurden Fr. 1000.— vorgesehen und weitere Fr. 13 321.27 für Steinhauer- und Maurerarbeiten. Die Arbeiten wurden Kaspar Zürcher übertragen. Diese mußten im Herbst 1838 angefangen werden und sollten bis Ende Brachmonat 1839 fertig erstellt sein.

Am 20. November 1838 (Rittersaalmappe) wurden sodann Bauverträge abgeschlossen über die Zimmer-, Schmiede- und Deckerarbeiten, wobei die beiden Zimmermeister Schmid in Oberburg für ihre Arbeiten in Johann Ulrich Jost, Arzt zu Hindelbank, und Johann Blaser, Baumeister in Burgdorf, zahlungskräftige Bürgen stellen mußten, da man offenbar Bedenken hatte, eine längere Holzbrücke ohne Joch erstellen zu lassen, so daß man sich wenigstens vor einem technisch-finanziellen Abenteuer derart schützen wollte. Der Werkvertrag mit den Zimmermeistern aus Oberburg sah folgende Hauptposten vor:

1. Zimmerarbeiten, incl. Holz	12,294.32½ Fr.
2. Schieferdach mit Blecharbeiten	2,105.—
3. Eisenwerk für Mutter, Schrauben und Hängeeisen	3,000.—
4. Gerüst, falsche Brücken, Seil, Klammern, Nägel, Arbeitshütte, Platz zum Abbinden, Aufrichtung	4,000.—
5. Für Verlängerung der Hänge-Säulen	234.—
Summa Werkvertrag mit Vater und Sohn Schmid somit	<u>21,633.32½</u>

Noch heute erzählt man, die beiden Zimmermeister Schmid aus Oberburg hätten die endgültigen Pläne zum Bau der Brücke verfertigt. Dies kann aber nicht stimmen, denn ihre Entschädigungsforderung von Fr. 250.— für «den sehr einfach gehaltenen Plan», der nicht verwendet werden konnte, wurde auf Fr. 200.— reduziert.

Am 4. Jänner 1839 (Rittersaalmappe) vernehmen wir in einem Schreiben von Baumeister Osterrieth an Gatschet in Kirchberg: Sohn Schmid sei in Bern gewesen und habe verschiedene Reklamationen angebracht gegenüber Bezirksingenieur Gatschet, doch wurde ihm gesagt, «er solle nun mit so Kleinigkeiten nicht immer anstoßen, die Arbeit gut und währschaft machen. Bei Besichtigungen der Arbeit könne man immer noch da und dort die Devissumme erhöhen.» Schmid glaubte nämlich, es sei ihm unmöglich, billiges Bauholz, wie es im Kostenvoranschlag vorgesehen sei, zu erhalten und zudem sei seine Konkurrenz plötzlich bereit, die Holzarbeiten bedeutend billiger auszuführen. Es wurde ihm gesagt, falls er in Hasle (Biembachtal) kein Holz erhalten könne, so solle er sich vertrauensvoll an den Oberförster zu Burgdorf wenden, damit für die Brücke Staats- oder Bürgerholz verwendet werden könne. Auch die Solothurner verlangten plötzlich bedeutend höhere Preise für die notwendigen Widerlagersteine.

Aber auch Steinhauermeister Caspar Zürcher, der übrigens dem Aufseher Schmid aus Oberburg beständig Widerstand leistete, beschwerte sich in Bern über Gatschet, so beispielsweise am 4. März 1839:

1. Gatschet verlangte plötzlich, beim Bau der Fundamente, schwerere Nägel. Anstelle von $\frac{1}{2}$ Pfund sollen 1 Pfund-Nägel verwendet werden, was ca. doppelte Auslagen verursachen.
2. 15 Mann mußten mit einer Wasserpumpe beständig pumpen, damit die Fundamente gebaut werden konnten. Der Wassersauger wurde geliehen von Papierfabrikant Ziegler in Kriegstetten. Für den Wassersauger mußten pro Tag unvorhergesehen Mieten bezahlt werden (Fr. 48.— für 48 Tage).

Am 4. März 1839 wurde auf der Rüegsauseite der letzte Pfeiler geschlagen. Caspar Zürcher meldete nach Bern:

«... Es verdrießt mich zwar, daß die Arbeit noch nicht weiter vorwärts gerückt ist, aber wo unser Herrgott befiehlt bin ich nicht Meister. Schon viermal ist die Emme angeloffen, daß solches die Arbeit jedesmal zu 4—6 Tage einstellte. Zudem hatten einige Pföhlen so hart zu schlagen, daß wir oft in einem Streich von einem 12—20 Schuh von 14 Mann aufgezogenen

Leutsch nur 1 Linien weiterrückten. An diesem Pfeilerschlagen komme ich wüthig zu kurz; es gab Tage, daß 15 Mann bloß 2 geschlagen.» Und zwei Tage darauf hässelte Zürcher gegen den Oberbürgermeister, da er glaubte annehmen zu müssen, Schmid habe den Bauplatz nicht richtig bestimmt: «Ich möchte daher, wenn Sie morgen nicht selbst kommen könnten, daß Sie durch Überbringer dies den Zimmermeister Schmid beauftragen wollen, mir auf Stempel (den allfälligen Stempel will ich bezahlen) zu setzen, wieviel Schuh und Zoll die erste Reihe dem Wasser nach, von dem Hauptpfeil, so sie gesteckt, entfernt sein solle. Ich fange zwar an der hintersten Reihe an, jedoch muß ich die Entfernung bestimmt wissen.» (Rittersaalmappe, 7. März 1839.)

Für die Haslebrückeankfahrten (Rittersaalmappe: 21. Juni 1839) mußten an Erdreich 18 542 Kubikfuß abgetragen und 118 724 Kubikfuß aufgetragen werden, so daß Bezirksingenieur Gatschet für diese besondern Arbeiten folgenden Kostenvoranschlag aufstellte:

12 Grundbesitzer mußten Boden, Portacker, Schachen, Ackerland, Hofstatt und Garten abtreten und wurden mit Beträgen von Fr. 4.— bis Fr. 1206.60 entschädigt mit einer Totalsumme von Fr. 3981.74. Die Anfahrten sollten kosten:

Grundarbeiten mit Führungen	Fr. 3367.89
Versteinung der Fahrbahn	1975.60
Brücken-Coulissen	649.50
Anfahrten, Schleusen und Kanalbauten	830.92
Unvorhergesehenes	676.09
Total	<u>7500.—</u> oder
10 700.— Neue Schweizer Franken.	

Gatschet hatte offenbar mit Baumeister Caspar Zürcher fortgesetzt Mühe und Not, denn am 21. März 1839 schrieb er an das Baudepartement (Rittersaalmappe): «Ohngeachtet dem vielen Verdruß, den ich bei dieser Arbeit hatte, ist selbige endlich doch noch gut ausgefallen. Und ich bin weit entfernt, den Zürcher nicht für eine angemessene Gratifikation zu empfehlen, allein in eingeschlossener Note stehen Artikel, die ich nie zur Bezahlung empfehlen könnte.» Während Zürcher für unvorhergesehene Arbeiten Fr. 1845.— forderte, beantragte Gatschet, nur Fr. 1262.— zu bezahlen. Aber auch die Rüegsauer fingen an zu reklamieren, denn sie hatten die Kosten für die Anfahrt auf ihrer Gemeindeseite zu bezahlen. Sie verlangten eine allerdings wohl begründete Gradlegung der Anfahrtsstraße (erst im Jänner 1840), wobei end-

lich der Große Rat an die Gesamtkosten von Fr. 2600.— die Summe von Fr. 1200.— bewilligte und der Regierungsrat den Beitrag noch um Fr. 1000.— erhöhte. Doch aus dem Protokoll des Großen Rates vom 22. Februar 1839 vernehmen wir über die immer noch nicht genügenden Brückenanfarten was folgt:

«Auf einen vom Regierungsrat mit Empfehlung überwiesenen Vortrag des Baudepartements wird ohne Einwendung durchs Handmehr beschlossen, das Baudepartement zu ermächtigen, die Zu- und Vonfahrten bei den drei Brücken im Emmenthal, der Schüpbachbrücke, der Zollbrücke und der Haslebrücke und die hiezu erforderlichen Straßenanlagen nach den vorgelegten Plänen auszuführen. Zu diesem Zwecke werden dem Baudepartement die verlangten Credite bewilligt, nämlich:

- | | |
|---|-------------|
| 1. Für die Anfarten der Schüpbachbrücke | Fr. 3 500.— |
| 2. Für diejenigen der Zollbrücke | 17 000.— |
| 3. Für diejenigen der Haslebrücke | 12 000.— |

mit der Ermächtigung in Betreff der Haslebrücke, der Gemeinde Ruxau die Devissumme auszubezahlen und ihr zu überlassen, unter Bestreitung der Mehrkosten die kostspieligere Richtung für die Verbindungsstraße auszuwählen.»

Als Schätzer für Landentschädigungen der Hasle-Rüegsaubrücke amtierten alt Großrat Wiedmer zu Grünen, Großrat Althaus zu Lützelflüh und Amtswibel Dubach zu Trachselwald (Rittersaalmappe, 30. März 1840). Bezirksingenieur Gatschet beschwerte sich am 12. Mai 1840 in einem Schreiben an den Regierungsrat (Rittersaalmappe), die Schätzungen durch die vorgenannten amtlichen Schätzer seien stets zu hoch, so daß man solche Männer «zum Eide anhalten sollte», und vor der Eidesleistung erklärten die Schätzer:

- «1. Die Schätzung wurde nach bestem Wissen und Gewissen vorgenommen.
2. Es sei ihnen aber zu Ohren gekommen, die Straße sei alsdann ganz anders gelegt worden als man ihnen s. Zt. gesagt habe.
3. Nach der Erstellung der Straße, nach neuen Befehlen, sollte eine neue Schätzung vorgenommen werden.»

Wie Gerichtspräsident Wißler aus Trachselwald erklärte, wurde die Eidesleistung vorläufig vertagt. Noch vielfache Beschwerden lagen gegen die Straßenführungen vor, aber sie wurden abgelehnt, denn man hatte das bestimmte Gefühl, Rüegsau möchte sich auf Kosten des Staates eine Luxusstraße erbauen lassen.

Jahrzehnte verstrichen. Wohl bildete die etwas steile Brückenfahrt von beiden Seiten her ein nicht zu leugnendes Verkehrshindernis, und merkwürdigerweise wurde der Ruf auf Abtragung der Holzbrücke vor allem von den «Motorisierten» sehr stark unterstützt, denn auch sie wollten die Brücke «rasend» durchqueren. So ertönte schon anfangs des 20. Jahrhunderts der Schlachtruf: «Die Holzbrücke muß durch eine Betonbrücke ersetzt werden!» Die beiden Gemeinderäte von Hasle und Rüegsau, unterstützt durch die Mehrheit der Einwohner, machten zahlreiche Eingaben an die Bernische Baudirektion, und in den letzten Jahrzehnten lagen nicht weniger als neun Neuprojekte für eine «moderne» Betonbrücke vor den Behörden. Dr. Walter Laedrach in Rüegsausachen, der Herausgeber der Berner und Schweizer Heimatbücher, setzte sich mit wenigen Heimatfreunden unentwegt für die Erhaltung der schönen Holzbrücke zur Wehr. Und wiederum hörte man von den meisten Anhängern der Betonbrücke, auch sie seien Freunde des wahren Heimatschutzes, doch zogen sie den Zeitgeist dem Bernergeist, moderne Straßen und Brücken zu erstellen, dem Heimatschutzgedanken leider vor.

3. Zwei Sieger – kein Besiegter!

Beton und Holz

Am 6. Februar 1951 fand in der «Sonne» zu Rüegsausachen eine von über 500 Personen besuchte Versammlung statt, an welcher neben zahlreichen Betonbrückenanhängern Regierungsrat Samuel Brawand unentwegt, mutig, überlegt und vor allem heimatreu und entschieden für die Erhaltung der Holzbrücke Hasle-Rüegsau eintrat, wobei er anhand zahlreicher Lichtbilder und Pläne mit einem ansprechenden Holzmodell sich für die Rettung der gefährdeten Holzbrücke einsetzte, unterstützt von Ingenieur Schneider aus Bern. Er blieb aber, bei einer konsultativen Abstimmung, in starker Minderheit. Allerdings: Der vorgesehene Umbau der Holzbrücke, wobei beidseitig Trottoiranbauten hätten erstellt werden sollen, war wohl eine Mittellösung, konnte aber die wenigen Freunde der bestehenden Holzbrücke nicht restlos befriedigen, denn dadurch wäre das ehrwürdige Baudenkmal gewiß verunstaltet worden. Noch muß leider bemerkt werden, daß der Feuerwehrkommandant von Rüegsau, bestimmt an die bedauerliche Brandkatastrophe der renovierten Holzbrücke Lauperswil vom 31. Juli 1947 antönend, unter großem Beifall (!) betonte, er sei nicht sicher, ob bei einem eventuellen Brand der Holzbrücke die Feuerwehr seiner Gemeinde das Baudenkmal retten könne.

Diese Äußerung wurde allgemein in der gesamten Schweizer Presse als höchst gefährlich zurückgewiesen.

Großrat Rudolf Keller, Landwirt in Hasle, und 98 Unterzeichner (es waren alle politischen Fraktionen vertreten) reichten im Großen Rat eine Motion ein, worin eine neue Betonbrücke verlangt wurde. So kam es am 2. März 1954 zu einer vielbeachteten Aussprache im Rate über «Beton und Holz». Großrat Dr. Willy Aebi in Burgdorf, als Präsident der Staatswirtschaftskommission, leitete die Aussprache ein, wobei er meinte, «das Bauwerk ist mehr interessant als in allen Teilen schön», aber er wies mit Entrüstung leichtfertige Äußerungen zurück, die nicht gefallen konnten, denn eines war klar: Das nüchterne Bernervolk hatte sich in zwei Lager gespalten, wobei vor allem mit der Feder der Krieg «Beton oder Holz» ausgefochten wurde. Dr. Willy Aebi teilte abschließend den Entscheid der Staatswirtschaftskommission mit, denn vier Ratsherren hatten für eine neue Betonbrücke gestimmt und vier Mitglieder der Staatswirtschaftskommission traten für die Beibehaltung einer Holzbrücke ein. Hierauf referierte der Motionär, Großrat R. Keller, sehr ausführlich für eine neue Betonbrücke, während Sekundarlehrer Joß aus Lützelflüh behauptete, der Holzkasten sei nicht schön, er habe ihm nie gefallen, weil die Brücke unheimelig klobig und als Fremdkörper aus einem Dorf entfernt werden müsse. Als sich der gleiche Redner äußerte, «der Haß gegen die Holzbrücke werde von den Anwohnern bereits mit der Muttermilch eingesogen», brauchte er sich nicht zu verwundern, als hierauf über solch demagogische Worte im ganzen Blätterwald der Schweizer Presse ein Gelächter losbrach. Man muß den Verfasser dieser Arbeit wohl verstehen, wenn er aus der nachfolgenden längern Debatte besonders Worte von Dr. Friedli, Bern, hervorheben möchte, der unter anderem betonte: «Es scheint mir nun doch eine gewisse Verständnislosigkeit für das Althergebrachte und Schöne zu bestehen. Ein imposantes, fast einzig dastehendes Bauwerk, das unsere Altvordern mit Liebe und Geschick erstellt haben, das vom Schaffen und Können der damaligen Zeit, von der Naturverbundenheit der früheren Ersteller zeugt, soll weggeräumt werden. Das kommt fast einer Pietätlosigkeit gleich. Für uns gibt es nicht nur Verkehrsinteressen, sondern auch Heimatschutzinteressen. Es ist eine der vornehmsten Pflichten, für die Erhaltung der Schönheit der Heimat zu sorgen, damit wir weiterhin den guten Geist der Altvordern spüren können und unser Land weiterhin sehenswert bleibt . . .» Gleichzeitig wurde in der Großratssitzung ein Postulat Schneiter begründet, das folgenden Wortlaut hatte: «Der Regierungsrat wird eingeladen, an Stelle des Direktionsgeschäftes Nr. 5750 betreffend den Umbau der Holzbrücke über die

Emme in Hasle-Rüegsau dem Großen Rat eine Vorlage zu unterbreiten mit dem Ziel, die Holzbrücke durch eine neue Brücke aus Eisenbeton zu ersetzen.» Nun hatte Regierungsrat Samuel Brawand das Wort. Vorerst wandte er sich entschieden, und unter Beifall, gegen die Ausführungen von Großrat Joß aus Lützelflüh, wobei er sagte: «Wenn sich aber ein Sekundarlehrer so ausdrückt, so verstehe ich mit dem besten Willen den Grund zu seinem Haß nicht.» Die heimatverbundene Ansprache von Regierungsrat Brawand hätte es eigentlich verdient, vollinhaltlich wiedergegeben zu werden, aber leider muß ich mich nur noch mit einigen Kernsätzen begnügen:

«... weil ich meinen Namen nicht dafür hergeben will, ein einmaliges Kunstwerk, das nicht zu ersetzen ist, dem Zeitgeist zu opfern...» Oder: «Es ginge mit der Hasle-Rüegsau-Brücke ein Stück Emmental, ein Stück Heimat verloren...»

Mit ganz besonderem Nachdruck betonte der Redner ebenfalls, es genüge nicht, in Trachten herumzugehen und Volksfeste zu veranstalten, man müsse auch alte Bauwerke erhalten helfen. Und zudem: «Nach der Zerstörung der Holzbrücke wird Hasle-Rüegsau ein Ort ohne Wahrzeichen wie tausend andere auch.» Zum Schluß rezitierte Regierungsrat Brawand Gottfried Keller wie folgt:

«Der Mehrheit ist nicht auszuweichen.
Mit Helden- und mit Schwabenstreichen
Gibt sie uns ihre Macht bekannt
Auf Weg und Steg im ganzen Land.
Drum nennt das Kind mit rechtem Namen,
Laßt Ehr und Schuld ihm und sagt: Amen!
(Und läuft es dann auf schlechten Sohlen,
So wird es schon der Teufel holen!)»

Die beiden letzten Verse wurden von Regierungsrat Brawand absichtlich nicht gesprochen, doch munterte er die Großräte auf zum Nachschlagen. Und abschließend sprach der Redner noch die Worte: «Es fällt mir nicht ein, mich mit Martin Luther zu vergleichen, aber ich muß festhalten am Antrag der Regierung und zitiere deshalb sein Wort: Hier stehe ich, ich kann nicht anders!»

Wie so oft, war der Entscheid bereits in den Fraktionssitzungen gefallen, doch muß betont werden, daß aus allen Fraktionen Stimmen für Beton fielen und für Holz. Der Antrag der Regierung unterlag schließlich mit 61 Stimmen gegen 74 Stimmen, die auf die Motion der BGB-Partei fielen.

Nun waren die Würfel teilweise gefallen. Regierungsrat Brawand hatte jetzt die Aufgabe, wider seinen Willen, eine Betonbrücke erstellen zu lassen, aber er löste seine Aufgabe sauber und pflichtgemäß.

Aus diesem Grunde sei, bevor über das Weiterbestehen der Holzbrücke weiter berichtet wird, auf die Geschichte der Betonbrücke, gestützt auf Mitteilungen von Kreisoberingenieur Zschokke aus Burgdorf, wie folgt kurz eingetreten, wobei es sich in erster Linie nur um Baudaten handeln kann:

29. Juni 1954: Für die Betonbrücke wurde ein Projektauftrag an die Arbeitsgemeinschaft Jakob Schneider und Ernst Stettler, Ingenieure in Bern, erteilt. Diese Baufachleute hatten bereits die Pläne für die Zollbrücke ausgearbeitet und den Bau dort geleitet. Vorgesehen und nun ausgeführt wurde eine Brücke mit einer Fahrbahnbreite von 7 m und 2 Gehwegen von je 2 m Breite, als Dreigelenkbogen mit teilweise Vorspannung nach System «Freyssinet» der Spannbeton AG, Bern. Spannweite 48 m, total Brückenlänge 61,40 m, Pfeilhöhe 4,83 m.

18. Juli 1955: Beginn mit dem Rammen der Holzpfahljoche für die Notbrücke flussabwärts durch die Arbeitsgemeinschaft Losinger, Burgdorf, Mühlemann & Jörg, Langnau, und Stalder, Rinderbach.

20./21. Juli: Ein Hochwasser, ca. 240 m³ pro Sekunde, zerstört von sechs Pfählen deren vier. Die Arbeit an der Notbrücke ging sehr langsam vorwärts, da die Emme am 27. und 29. Juli, ebenfalls am 4. und 31. August Hochwasser führte, doch konnte der Verkehr bereits am 29. August über die Notbrücke umgeleitet werden.

In den Monaten September und Oktober wurden die Betonjoche unter der Holzbrücke erstellt, und im Oktober und November besorgten die beiden Firmen Mühlemann & Jörg in Langnau und Hans Stalder im Rinderbach den sorgfältigen Abbruch der Holzbrücke, wobei die beiden Hauptbogen, jeder 63 m lang, nicht zerlegt werden konnten, sondern als Ganzes abgebrochen und abtransportiert werden mußten. Die ganze Arbeit war nicht nur schwer, sondern auch höchst gefährlich, aber die Handwerker lösten alle Probleme, oft gegen die Ansichten der Baufachleute, ausgezeichnet. Zwölf große Baufirmen bewarben sich nun um die Neuerstellung der Betonbrücke. Die Arbeit wurde der bekannten Firma Losinger & Cie. AG in Burgdorf vertrauensvoll übertragen. Der Brückenbau verlief absolut normal. Allerdings wurde rechtsufrig ungenügender Baugrund angetroffen, so daß eine Pfählung vorgenommen werden mußte. 43 Eisenbetonpfähle von 10 m Länge sind bis auf den anstehenden Fels gerammt worden, eine Arbeit, die Mehrkosten von Franken

48 000.— verursachte. Linksufrig konnte das Fundament auf Nagelfluh abgestellt werden. Zum Bau wurde ausschließlich, wie schon für die Zollbrücke, Betonkies der Firma Daepf in Oppligen verwendet, während das Armierungseisen von der Firma Eisen AG in Bern bezogen werden konnte.

24. Mai 1956: Die Brücke ist fertig betoniert. Für die Firma Losinger handelte auf dem Bau verbindlich Techniker Zürcher, während die ständige Bauleitung durch Techniker Flückiger besorgt wurde. Bezirksoberingenieur Zschokke hebt in seinem Bericht, der mir als Unterlage dient, besonders die großen Verdienste von Polier Ryser hervor, der die Schalungen erstellte und sie fachgerecht abstützte, so daß die Bogenform ohne «Ecke» herausgekommen ist. Polier Ryser hat die Betonverarbeitung überwacht und es fertig gebracht, daß die Sichtflächen ohne Fehler sind. Das Brückengeländer ist aus Leichtmetall (Aluminium AG, Menziken) erstellt worden durch die Firma Hartmann & Cie. AG in Biel.

Am 24. März 1956 konnte in der «Sonne» im Rüegsauschachen ein Aufrichtifest abgehalten werden. In den letzten Juni- und ersten Julitagen fanden durch die Empa die Belastungsproben statt. Die Druckfestigkeit am Bau wurde mit 500 kg/cm^2 ermittelt. Bereits am 22. September konnte der Verkehr über die neue Brücke geleitet werden, und mit dem Abbruch der Notbrücke wurde unverzüglich begonnen. Die Erstellung der Anfahrten nahm mehr Zeit in Anspruch, als vorgesehen war, da die Telephon- und Lichtkabel neu verlegt werden mußten, und zudem konnte nun der sog. Chuderglunggebach in Röhren gefaßt werden. Selbstverständlich: Auch bei dieser Neuanlage traten «technische Laienkritiker» auf, die behaupteten, die Brücke sei wenigstens 1 m zu hoch erstellt worden. Dazu ist zu bemerken, daß bei der Festsetzung der Höhenlage nicht nur das Emmewasser, sondern auch die anstoßenden Gebäude berücksichtigt werden mußten. Die Gefälle der Brückenanfahrten konnten von 7 und 8 % auf immerhin 3,6 % reduziert werden, denn der Brückenscheitel liegt jetzt 1,90 m tiefer als der frühere. Leider ist die Abrechnung bis heute noch nicht so weit, daß genügend sichere Zahlen bekanntgegeben werden können. Sicher ist nur, daß der zur Verfügung gestellte Kredit nicht ausreichen wird, weil vor allem die rechtsufrige Foundation mehr Kosten verursachte und die Straßenanfahrt gegen Lützelflüh auf Wunsch der Gemeinde Rüegsau, die ein neues Trottoir erstellt, verlängert werden mußte. Die Verkehrsteilungsanlagen sind nach den Plänen der Beratungsstelle für Unfallverhütung in Bern ausgeführt worden, so daß sich der Hauptverkehr Burgdorf – Langnau – Thun unfallfrei abwickeln sollte. Die moderne Beton-

brücke steht. Aber es wäre ungerecht, wenn hier nicht auch Oberingenieur Zschokke für seine unermüdliche und sorgfältige Oberbauleitung der beste Dank ausgesprochen würde, denn mit Freude und Tatkraft, verbunden mit Umsicht und größter Sorgfalt, leitete er den Neubau bis zur Vollendung.

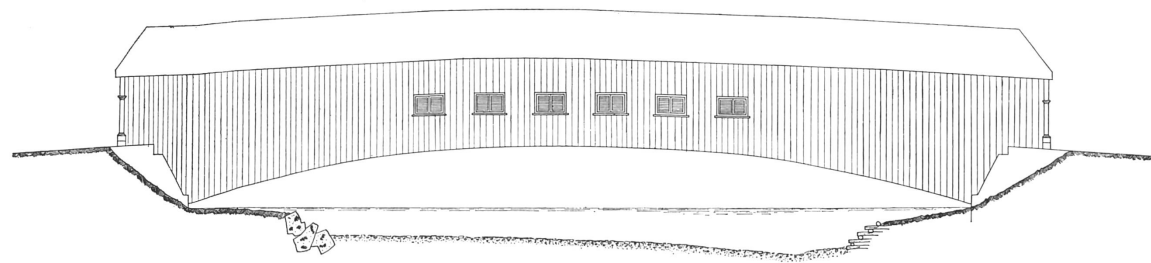
Während die Betonbrücke erstellt wurde, ruhten aber die Freunde der altherwürdigen Holzbogenbrücke nicht, wobei – das sei ganz besonders erwähnt und verdankt – auch die beiden Hauptförderer der modernen Brücke, nämlich Großrat Rudolf Keller in Hasle und Nationalrat Werner Meister in Rüegsauschachen, sich einverstanden erklärten, die sorgfältig abgebrochene und gelagerte Holzbrücke wieder aufstellen zu lassen. Allgemein sah man doch ein, daß mit dem Verschwinden der Holzbrücke ein Teil unserer engeren Heimat verloren gehen mußte, und aus diesem Grunde erschienen am 20. August 1954 zahlreiche Eingeladene zu einer Brückenkonferenz in das «Weiße Kreuz» im Kalhofen, wobei unter der Leitung von Regierungsrat Samuel Brawand folgende Hauptpunkte besprochen wurden:

1. Besteht der Wunsch, daß die Holzbrücke erhalten bleiben soll?
2. Wäre man mit dem neuen Standort Wintersey einverstanden?
3. Würden die Gemeinden die versetzte Brücke inkl. Zufahrten zu Eigentum übernehmen? Der Staat würde sich, gestützt auf Art. 33, Ziff. 3, an den Kosten beteiligen.
4. Wer übernehme die Versetzungskosten von Fr. 272 000.—?

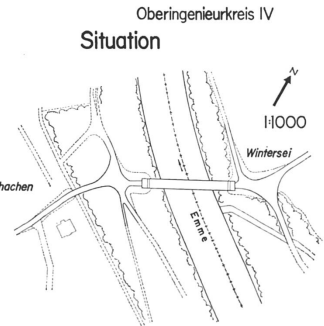
Dem Bernischen und Schweizerischen Heimatschutz wurden in der Sitzung Fr. 200 000.— Beitrag zugemutet, während Regierungsrat Brawand erklärte, der Staat würde alsdann den Restbetrag übernehmen. Allen Punkten, ausgenommen die hohe Zumutung an den Heimatschutz, pflichteten die Anwesenden bei, doch machten auch die Gemeindevertreter von Hasle und Rüegsau einige Vorbehalte, da sie betonten, sie könnten die Unterhaltskosten für die Holzbrücke unmöglich allein tragen. Aus diesem Grunde wurde später ein Brückenfonds gegründet, in welchen die beiden Gemeinden, der Staat und der Bernische Heimatschutz jährlich je Fr. 300.— spenden, bis zum Höchstbetrag von Fr. 30 000.—.

Regierungsrat Brawand verlangte bis Jahresende 1954 von den Heimatschutzverbänden Zusicherungen, wie der Betrag von Fr. 200 000.— aufgebracht werden könnte. Es vergingen vorerst einige Monate tatenlos, denn erst am 4. März 1955 fand eine Besprechung im Bürgerhaus zu Bern statt, an welcher einstimmig beschlossen wurde, eine Sammelaktion in der ganzen Schweiz zu organisieren, damit die auf Fr. 272 000.— budgetierten Versetzungskosten

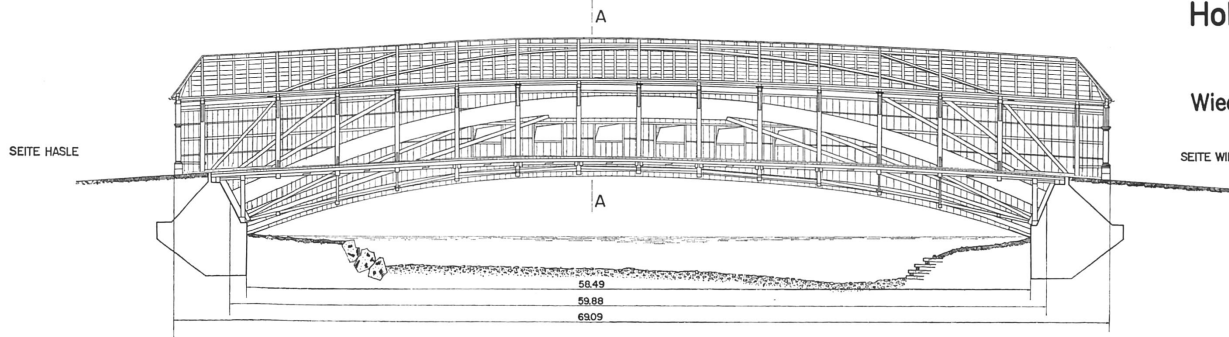
Kanton Bern



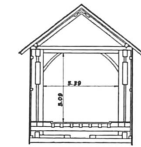
Ansicht
Flussabwärts



Holzbrücke über die Emme
Erstellt 1839 in Hasle-Rüegsau
Abgebrochen 1955
Wiederaufgebaut 1957/58 in Wintersei



Längsschnitt
in der Brückenaxe
1:100



Querschnitt AA

1:100

Kreisoberingenieur-Büro IV
BURGDORF

zusammengebracht werden könnten, wobei man allerdings die finanzielle Hilfe des Kantons höher vorsah als nur mit Fr. 72 000.—. Nach längerer Aussprache wurde folgendes Aktionskomitee eingesetzt:

Walter Marti, Lehrer in Oberburg, Obmann der Heimatschutzgruppe Burgdorf-Emmental, als Präsident;
Hermann Bichsel, Fürsprecher in Burgdorf, später in Rubigen, als Sekretär;
Werner Meister, Nationalrat, Rüegsauchachen, als Kassier;
Großrat Rudolf Keller, Hasle;
Dr. A. Lafont, Redaktor des «Burgdorfer Tagblattes», Burgdorf;
Arist Rollier, Fürsprecher und Obmann des Berner Heimatschutzes, Bern;
A. Strübin, Kaufmann in Muri bei Bern;
O. Kaufmann, Zimmermeister in Langnau;
Fritz Wanzenried, Lehrer und Obmann der Bernischen Trachtenvereini-
gung, Lützelflüh.

Nach zahlreichen, oft stundenlangen Sitzungen – es braucht kaum erwähnt zu werden, daß keine Sitzungsgelder ausbezahlt wurden –, stets wirksam von der Berner Presse unterstützt, konnte der Bernischen Baudirektion für die Versetzungskosten der sehr hohe Betrag von Fr. 144 171.22 abgeliefert werden, eingeschlossen Fr. 20 000.— einer Käsliaktion, wobei zahlreiche Trachtengruppen und Schulen tatkräftig mitgearbeitet hatten. Zu bedauern ist noch heute, daß die erfolgreiche «Käsliaktion» ausgerechnet in Burgdorf nicht durchgeführt werden konnte. Der Schweizerische Heimatschutz beteiligte sich an der Sammlung mit Fr. 20 000.—, der Bernische Heimatschutz mit Franken 10 000.—, während das Eidg. Departement des Innern durch die Schweiz. Kunstaltertümerkommission eine Subvention von Fr. 38 632.—²⁹ zusicherte, wobei allerdings folgende Bedingung gestellt wurde: «Für die Bedachung werden imprägnierte Holzschindeln empfohlen. Die Verwendung von Eternit ist ausgeschlossen.» In einem späteren Bericht des Departements des Innern, unterzeichnet von Bundesrat Philipp Etter, steht der Satz: «Aus Gründen der historischen Treue wie auch der Ästhetik der Gesamterscheinung des Bauwerkes kommt indessen auch für die Zukunft nur eine Verschindelung in Betracht.» Die Brandversicherungsanstalt des Kantons Bern lehnte allerdings später die Bedachung mit Holzschindeln ab, mußte aber den eingereichten Rekurs, nach einem glücklichen Entscheid des Bernischen Regierungsrates, zurückziehen.

Großrat Dr. Friedli in Bern, der sich bereits in den Großratsverhandlungen vom 2. März 1954 tatkräftig für die Erhaltung der Holzbrücke eingesetzt hatte, verlangte nun am 12. April 1955 mit einem Postulat im Großen Rat,

das diskussionslos angenommen wurde, einen Kredit von Fr. 40 000.— für den sorgfältigen Abbruch und die Lagerung der Holzbrücke.

Der Regierungsrat des Kantons Bern, auf Antrag von Baudirektor S. Brand, setzte sich weiterhin für die Holzbrücke ein, so daß der Große Rat am 14. Mai 1957 beschließen konnte:

«Auf den Antrag des Regierungsrates und gestützt auf Art. 26 und 45 des Gesetzes über den Bau und Unterhalt der Straßen vom 14. Oktober 1934 wird den Gemeinden Hasle und Rüegsau zur Deckung der Kosten für den gemeinsamen Wiederaufbau der alten Holzbrücke im Winterseyschachen ein Staatsbeitrag von höchstens Fr. 150 000.— zu Lasten des Budgetkredites 2110 (Beiträge an Gemeinden) unter folgenden Bedingungen zugesichert:

1. Die Arbeiten sind nach den Bestimmungen der kantonalen Submissionsordnung zu regeln und nach dem genehmigten Projekt und unter der Aufsicht des Kreisoberingenieurs auszuführen. Der Bauvertrag unterliegt der Genehmigung durch den Kantonsoberingenieur.
2. Die beiden Gemeinden haben die Brücke und die Zufahrten gemäß der unten erwähnten Vereinbarung zu Eigentum zu übernehmen und zu unterhalten.
3. Der Staatsbeitrag ist zahlbar auf Grund von belegten Abrechnungen nach Maßgabe des Baufortschrittes, die letzte Rate nach Eintrag der Terrainmutationen im Grundbuch.

Die zwischen der kantonalen Baudirektion und den Einwohnergemeinden Hasle und Rüegsau abgeschlossene Vereinbarung über den Wiederaufbau, das Eigentum und den Unterhalt der alten Holzbrücke von Hasle-Rüegsau vom 15. April 1957 wird genehmigt.»

Nachdem Bezirksoberingenieur Zschokke bereits die Oberbauleitung bei der Erstellung der Betonbrücke innegehabt hatte, mußte er nun auch die Wiederaufstellung der Holzbrücke übernehmen. Ihm gebührt volle Anerkennung und Dank für seine unermessliche Arbeit beim Wiederaufbau der Holzbrücke, denn die Versetzungsarbeit bot bestimmt mehrere technische Rätsel und Probleme, die bis heute nie gelöst werden mußten im Bernerland. Ganz besonders sei der Abtransport der gewaltigen Holzbogen erwähnt und die Wiederaufrichtung derselben, die mit höchst einfachen Mitteln gelangen. Aus der von Kreisoberingenieur Zschokke zusammengestellten Baugeschichte verdienen folgende Daten besondere Erwähnung:

Die Arbeiten für den Wiederaufbau wurden wie folgt vergeben:	Fr.
An Firma Maeder in Burgdorf: Beidseitige Widerlager in Beton	54 000.—
Anfahrten	34 000.—

An die Arbeitsgemeinschaft Mühlemann & Jörg in Langnau und Hans Stalder, Baugeschäft in Rüegsau: Wiederaufstellen der Holzkonstruktion, neue Seiten- und Portalverschalungen und neuer doppelter Brückenbelag 172 000.— Fr.

An Ernst Christen, dipl. Dachdeckermeister in Hasle-Rüegsau: Schindeldach, 3fach, aus handgespaltenen Rottannenschindeln 13 000.—

An Walter Soom, Kunstgewerbler in Heimiswil: Inschriften in der Brücke, Entwurf und Ausführung 600.—

Für die Berechnung und Bauleitung der Brückenfundamente zeichneten verantwortlich Jakob Schneider und Ernst Stettler, Ingenieure in Bern, während die Absteckungen Techniker Meier in Burgdorf besorgte.

17. Juli 1957: Beginn mit dem Aushub der Brückenfundamente.

11. September: Die Brückenfundamente sind fertig erstellt.

30. September: Beginn und Bau der Lehrgerüstbrücke.

15. Oktober: Beginn der Montage der Holzbrücke.

25. November, ein Tag, der ganz besondere Erwähnung verdient: Die beiden Hauptbogen werden aufgestellt und eingebaut.

Am 20. Januar 1958 war die Brückenkonstruktion bereits fertig, worauf am 25. Januar das Absenken der Brücke erfolgte, denn die Brücke stand, nach Abmontierung des Lehrgerüsts, auf eigenen Füßen.

Am 15. Januar erfolgte mit einer 15-Tonnen-Walze die erste Belastungsprobe. Unter der fahrenden Belastung senkte sich die Fahrbahn in Brückenmitte flussabwärts 10 mm, flussaufwärts 12 mm. Das Resultat wird von den Fachleuten als ausgezeichnet bewertet.

Am 3. Februar begann die zeitraubende Schindelbedachung, und bereits am 5. Horner stand ein lustiges Aufrichtebäumlein auf dem Brückenfirst, so daß die Holzbaufirmen mit ihren Arbeitern am 21. des gleichen Monates zu einem feuchtföhlichen Aufrichtefest eingeladen wurden. Nach kleineren Ergänzungsarbeiten konnte die stolze Brücke am 28. April 1958 als fertig erstellt gemeldet werden.

Einige technische Daten:

Totale Brückenlänge	69,23 m
Bogenspannweite	60,15 m
Widerlagerabstand	58,49 m
Konstruktionsholz	300 m ³ , davon neu 42 m ³

Schalung	1100 m
Schrauben und Eisenteile	3,5 t
Querbelag	287 m ²
Längsbelag Eichen	267 m ²
Schindeldach	812 m ² , ca. 200 000 Schindeln

Die Fundamente mußten infolge schlechten Baugrundes vergrößert werden, was Mehrkosten von ca. Fr. 10 000.— verursachte. Die Emme zeigte sich während des ganzen Baues von ihrer zahmsten Seite, während bei der Erbauung der Betonbrücke bekanntlich mehrere Wassergrößen der Emme eintraten und die Bauarbeiten nicht unwesentlich verzögerten.

Wenn wir ferner vernehmen, daß ein kleines Motörchen zum Rammen der Jochpfähle und zum Heranziehen der Hölzer genügte und nur 6 Flaschenzüge zum Aufstellen der zwei Hauptbogen mit einigen Winden benützt wurden, so muß man anerkennen, daß die Zimmermeister mit ihren Arbeitern mit primitivsten technischen Hilfsmitteln eine gewaltige Arbeit verrichteten. Noch sei erwähnt, daß die alten, ins Holz eingeschnittenen Zimmermannszeichen, die heute noch in der gleichen Form angewendet werden, restlos erkenntlich waren und gute Dienste leisteten. Etwelche Schwierigkeiten entstanden bei den Schraubenlöchern, da sie nicht nachgebohrt werden durften, was aber leicht erklärlich ist, wenn man bedenkt, daß die Hölzer verschraubt werden mußten, bevor sich die Brücke selbst trug, also in einem Zeitpunkt, wo sie noch unterstützt war. Mittels Winden wurden dann die Balken so gedrückt, bis das Schraubenloch paßte.

Die Gesamtkosten von Fr. 278 477.95 setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.
1. Widerlager	55 125.80
2. Holzaufbau	162 056.90
3. Anfahrten	33 783.80
4. Bedachung	13 248.50
5. Beleuchtung	4 122.70
6. Portalpfosten und Hintergießen der Fundamente	1 108.80
7. Inschriften	598.—
8. Projekt und Bauleitung der Widerlager	7 644.95
9. Belastungsprobe	566.—
10. Diverses	222.50
Total somit	<u>278 477.95</u>

Noch waren zwei notwendige Gemeindebeschlüsse der Einwohnergemeinden Hasle und Rüegsau zu fassen, denn die Gemeinden mußten sich verpflichten, die neuerstellte Holzbrücke sowie die zudienenden Zufahrten zu gleichen Teilen zu übernehmen. Die beiden Gemeinderäte beschlossen deshalb am gleichen Tag, nämlich am 15. April 1957, Gemeindeversammlungen einzuberufen, wohl deshalb am gleichen Tag und zu gleicher Stunde, damit keine Gemeinde durch die andere bei der folgenschweren Abstimmung beeinflusst werden konnte. Während in Hasle dem Antrag des Gemeinderates einstimmig beige pflichtet wurde, was ganz besonders dankend erwähnt sein möge, zeigte sich in Rüegsau eine kleine Opposition, die aber den positiven und zustimmenden Entscheid nicht beeinflussen konnte.

Am 10. Juni 1958 wurde die Holzbrücke durch Regierungsrat Samuel Brawand den Gemeinden Hasle und Rüegsau offiziell übergeben, und am 22. Juni fand, ebenfalls auf der Brücke, mit einer festlich gestimmten Ansprache von Regierungsrat Samuel Brawand ein Brückenfest beider Gemeinden statt, nachdem bereits am gleichen Vormittag die zahlreichen bernischen Heimatschutzleute anlässlich ihres Jahresbottes die Brücke dankbar besichtigt hatten. Allerdings wurde mit vollem Recht betont, die tatkräftige und zielweisende Mitarbeit des Heimatschutzes hätte bei den angebrachten Brückeninschriften ebenfalls erwähnt werden dürfen, was bestimmt noch heute nachgeholt werden sollte, damit unsere einsichtigen Nachkommen erfahren, daß es nicht zuletzt dem Heimatschutz zu verdanken ist, daß die schöne Holzbrücke, die sich übrigens am neuen Standort, mitten von Schachenhölzern umrahmt, schöner denn je präsentiert und zudem einem Verkehrsbedürfnis entspricht, erhalten werden konnte.

Eines darf wohl abschließend erwähnt werden: Die oft flammenden Aufrufe zahlreicher Redaktoren und Heimatschutzfreunde in der zugänglichen Schweizer Presse für die Erhaltung der gedeckten Holzbrücke Hasle-Rüegsau fanden im Schweizervolk ein gutes Echo, woraus nicht zuletzt der erfreuliche Schluß gezogen werden darf, daß die dringend notwendigen Arbeiten der oft belächelten und angefeindeten Heimatschutzleute verstanden und unterstützt werden, und heute werden wohl auch alle einstigen Gegner des Wiederaufbaues befriedigt sein und die Förderer der Holzbrücke verstehen, wenn sie dankbar ausrufen: Nüt nahlah gewinnt!

Quellennachweis

1. Staatsarchiv Bern:
Trachselwald-Urbar
Brandis-Urbar
Manual der Deutschen Venner Kammer
Seckelmeister-Protokolle
Regierungsrats-Manuale
Manuale des Baudepartements
Protokoll des Großen Rates.
2. Mappe über den Brückenbau 1838/1839, Rittersaalverein Burgdorf.
3. Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz.
4. Tagblatt des Großen Rates.
5. Nichtgedruckter Teil der Verhandlungen des Großen Rates.
6. Jeremias Gotthelf: Die Wassernot im Emmental.
7. W. Laedrach:
Berner Holzbrücken (Berner Heimatbücher, Nr. 18). Bern [1944]
Die Brücke von Rüegsau (Verein für Verbreitung guter Schriften, Bern, Nr. 140, 1926)
Das Kloster Trub, Heidelberg 1921
Aus der Vergangenheit von Hasle-Rüegsau, Bern 1943.
8. Der Berner Volksfreund, Jahrgang 1837.
9. Mündliche Mitteilungen von:
Dr. Fritz Häusler, Gymnasiallehrer in Burgdorf
Oberlehrer Hans Würigler, Rüegsau.
10. Schriftliche Mitteilungen von:
Regierungsrat Samuel Brawand, Baudirektor des Kantons Bern
Kreisoberingenieur Zschokke in Burgdorf
Nationalrat Werner Meister, Rüegsau
Dr. A. G. Roth, Burgdorf
11. Sammelmappe aus der Zeit der Sammelaktion für die Erhaltung der Holzbrücke Hasle-Rüegsau.
12. Zahlreiche Pressemitteilungen aus den Jahren 1950–1958.

Anmerkungen

- ¹ Brandis-Urbar A, S. 349–352 ² Ebenda, S. 355–358, 7. Herbstmonat 1759
³ Ebenda, S. 367, 7. März 1761 ⁴ Ebenda, S. 369 ⁵ Ebenda, S. 371 ⁶ Ebenda, S. 377
⁷ Ebenda, S. 373 ⁸ Ebenda, S. 381 ⁹ Ebenda, S. 385/6 ¹⁰ Ebenda, S. 393, 395, 397
¹¹ Ebenda, S. 359–364 ¹² Ebenda, S. 405 ¹³ Seckelmeister-Protokolle VII, 474
¹⁴ Brandis-Urbar A, S. 417–420 ¹⁵ Ebenda, S. 437
¹⁶ Seckelmeister-Protokoll VII, S. 383–385
¹⁷ Manual des Baudepartementes XI, S. 167 ¹⁸ Ebenda, S. 324
¹⁹ Regierungsrats-Manual 55, S. 390 ²⁰ Manual des Baudepartementes XII, S. 219
²¹ Ebenda XII, S. 368 ²² Ebenda XII, S. 117–129 ²³ Ebenda XII, S. 171
²⁴ Manual des Großen Rates XVI, S. 328 ff. ²⁵ Ebenda XII, S. 205/6
²⁶ Regierungsrats-Manual 63, S. 314/5
²⁷ Manual des Baudepartementes XIV, S. 72–88 ²⁸ Ebenda XIV, S. 439
²⁹ Bundesratsbeschluß vom 4. Nov. 1958.