

Zeitschrift: Berner Geographische Mitteilungen
Herausgeber: Geographisches Institut Universität Bern, Geographische Gesellschaft Bern
Band: - (1993)

Artikel: Entstehung und Wandel des Strassennetzes im Aaretal : dargestellt am Beispiel der Gemeinde Rubigen
Autor: Haldi, Wilhelm
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-322252>

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: 18.04.2026

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

Entstehung und Wandel des Strassennetzes im Aaretal – dargestellt am Beispiel der Gemeinde Rubigen

Wilhelm Haldi

1. Das römische Strassennetz

Die Römer überzogen die von ihnen besetzten Länder mit einem Strassennetz, das bis nach Spanien, Gallien, Germanien, Britannien, ans Schwarze Meer und über Kleinasien nach Aegypten führte und in der Blütezeit des Reiches über 150'000 Kilometer umfasste. Im Gebiet der heutigen Schweiz verliefen mehrere wichtige, dem Langstreckenverkehr dienende Verbindungen, wobei für das Mittelland und das obere Aaretal die Achse von Lyon über Genf-Lausanne-Avenches-Solothurn-Augst-Basel nach Strassburg (mit einer Abzweigung ab Solothurn über Windisch-Zurzach-Schleitheim nach Augsburg und Regensburg) die grösste Bedeutung aufwies.

Grundmauern und Fundgegenstände aus der Römerzeit sind in Muri, Münsingen, Oberwichtlach und Allmendingen bei Thun belegt. Ein Weg führte damit möglicherweise schon damals durch das Aaretal und weiter zu den Alpenübergängen, wobei als Ausgangspunkt die Gegend von Petinesca an der vorgenannten Achse in Frage kommen kann.

Das Hauptstrassennetz diente in erster Linie der raschen Verschiebung von Legionen und Kohorten des römischen Heeres und damit der Sicherung des Imperiums. Rund 100'000 Kilometer Strassen standen ausserdem einem als "Cursus publicus" benannten Nachrichtendienst zur Verfügung, der dem gleichen Zweck zu dienen hatte. Das Strassennetz ist aber auch von Kaufleuten benutzt worden. Mit dem Zusammenbruch des Römischen Reiches – das Westreich zerfiel noch vor Ende des fünften Jahrhunderts – zerfielen auch die Strassen. Es dauerte in der Folge einige hundert Jahre, bis der Aufbau eines zweckdienlichen Netzes auf dem heutigen Gebiet der Schweiz wieder an die Hand genommen wurde.

2. Bau und Unterhalt der Strassen

Erst zu Beginn der Neuzeit – etwa um 1500 – ergab sich mit der Entfaltung des Handels und den zunehmenden Bedürfnissen des Militärs, vorab der Artillerie, die Notwendigkeit, den Strassenbau zu fördern. Dass dies bitter nötig war, zeigen die folgenden Informationen aus jener Zeit: Die Strassen befanden sich in bedenklichem Zustand; ein Steinbett war nirgends vorhanden und selbst die internationalen Handelswege – solche führten auch durch die Schweiz – waren Karrenwege, die querfeldein

führten. Strassen über Hügelzüge folgten meist ohne Rücksicht auf Steigungen und Gefälle der direkten Linie. Es versteht sich von selbst, dass man in jener Zeit nur dann auf Reisen ging, wenn dies nicht zu umgehen war.

Bis gegen die Mitte des 18. Jahrhunderts war es die Aufgabe der Gemeinden, die Strassen zu unterhalten. Bern forderte die Landvögte, beziehungsweise Weibel und Ammänner periodisch auf, die Landleute dazu anzuhalten, die "landstrass gan Thun" instandzustellen, so beispielsweise 1482, 1544 und 1553. Am 24. Oktober 1687 erging die folgende von den Kanzeln zu verlesende Meldung an die "freyweibel und ammann wegen Verbesserung der Strassen in den Landgerichten und vier Kirchspielen: Befehl zu verschaffen, dass die Strassen und wegsamme von den gmeinden undt besitzeren jäniger güteren, so daran stossen, und zwahr von jedem so weit als sein guth, matten oder acher derselben nach sich erstreckt, ohngesaumbt racommodiert undt erbessert, die äst von den bäumen oder das gestäudt, so darüber hanget, geschneitet und abgehauwen, also die strassen dergestalten zugerüstet werdind, dass man aller ohrten zu pferd oder mit einem fuder höuw sicher undt ohngehinderet durchfahren könne..." Ab dem 17. Jahrhundert befasste sich die Regierung vermehrt mit der Verbesserung, vorab der Landstrassen; 1668 setzte der Einbau von Steinbetten ein, nachdem man sich früher damit begnügt hatte, die Strassen von Zeit zu Zeit von Gestrüpp und Dornen zu befreien.

Im Jahre 1712 erliess in Frankreich der Strassenbauingenieur Hubert Gautier ein Lehr- und Handbuch über den Strassenbau. Danach benötigt eine gute Strasse ein Steinbett, eine bekieste Fahrbahn und Seitengräben, die das Wasser ableiten. Der bernische Wegmeister Friedrich Gabriel Zehender verfasste im Jahre 1740 ein "Untertänigst- und ohnmassgebliches Memoriale über die Construction, Reparation und Conservation der hohen Land-Strassen" und stützte sich dabei ausdrücklich auf das Werk Gautiers. Zehender hielt überdies fest, welche Bedingungen vor der Erneuerung des Strassenwesens erfüllt sein müssen: Bereitstellen einer Strassenkommission, einiger guter und erfahrener Inspektoren, eines "genugsamen Fonds" und guter, nützlicher und "heylsamer" Strassen- und Strafordnungen.

Die Gnädigen Herren in Bern, sonst eher bedächtlich, gingen am 2. März 1742 auf das Memorial ein. Sie erliessen Vorschriften und stellten für Bau und Unterhalt der Überlandstrassen jährlich 6000 Kronen zur Verfügung. Damit begann die systematische Erneuerung des Hauptstrassennetzes in der Republik Bern, allen voran die militärisch wichtigen Strassenzüge ab Bern, darunter auch die Verbindung von Bern durch das Aaretal nach Thun. Trotz der Staatsbeiträge blieb die Unterhalts- und Verbesserungspflicht in erster Linie Sache der Gemeinden, durch deren Gebiet die Strassen führten. Die fertiggestellten neuen Strassenzüge wurden durch die Zollkammer den betreffenden Gemeinden bezirksweise übergeben und ihnen ihre Unterhaltungspflicht eingeschärft. Der



Abb 1: Erschienen am 2. April 1953 in den Emmentaler-Nachrichten: „Der gefährliche Engpass bei Rubigen verschwindet. Im Zuge des Ausbaues der Bern-Thunstrasse wird nun auch das Strassenstück durch das Dorf Rubigen verbreitert. Deshalb wird gegenwärtig die Stützmauer und das Peristyl des kürzlich vom Staat erworbenen Fellenberg-Schlösschens abgebrochen und damit der gefährliche Engpass am Südausgang des Dorfes, in dem sich immer wieder Unfälle ereigneten, beseitigt.“

Staat erleichterte ihnen jedoch die Unterhaltungspflicht durch den Ankauf von Kiesgruben, durch Brückenbauten und ab 1787 auch durch das Anstellen von Wegknechten für die Hauptstrassen. Das erste Strassenreglement (1744) enthielt die nötigsten Vorschriften zur Instandhaltung und Strafvorschriften gegen Übertretungen; zugleich wurde ein Mandat erlassen, das den Fuhrleuten zwecks Erhaltung der Strassen Vorschriften über die Bespannung und Belastung machte.

Jeremias Gotthelf schrieb 1844 im "Herr Esau": "... Die Strassen seien die Adern eines Landes und in der heutigen Zeit durchaus notwendig, wenn man nicht ganz nebenaus und auf den dreibatzigen Platz kommen wolle. Da ward Sime Sämeli böse, schlug auf den Tisch und sagte: Und von den Strassen mag ich erst nichts hören, wenn der ganze Kanton eine Strasse ist, so werden die Leute die Erdäpfel einander auf den Grinden pflanzen sollen..."

3. Staatsstrassen

In der Einwohnergemeinde Rubigen unterstehen drei Strassenabschnitte dem Staat Bern: Die Bern-Thun-Strasse quert die Gemeinde, während die Worbstrasse und die Belpstrasse Rubigen mit den genannten Dörfern verbinden.

Die **Bern-Thun-Strasse**: Wie bereits dargelegt, gab es möglicherweise schon in der Römerzeit eine Strasse, die aus dem Raum Bern durch das Aaretal an den Thunersee führte. Es sei ausserdem daran erinnert, dass die Bern-Thun-Strasse anlässlich der Neuordnung des Strassenwesens im 18. Jahrhundert als Strasse erster Ordnung eingestuft und entsprechend ausgebaut wurde. Anlässlich von Bauarbeiten zur Tieferlegung der Strasse kamen im

Jahre 1843 beim Wirtshaus in Rubigen Gerippe mit Grabbeigaben zum Vorschein. Die Fachleute ordnen sie teils burgundischen, teils alamannischen Werkstätten zu, datieren sie in das siebente Jahrhundert und halten fest, dass sich der Schluss förmlich aufdrängt, "...dass wir im siebenten Jahrhundert auf den beiden Ufern der Aare in einem Grenzgebiet stehen, wo die Stämme der Alamannen und Burgunder nebeneinander wohnten."

Mit dem Bau der Eisenbahnlinie im Aaretal entstand 1859 am Südrand des Dorfes ein Niveauübergang. Nach der Inbetriebnahme der Eisenbahn ging nicht nur der Verkehr auf der Aare, sondern auch auf der Bern-Thun-Strasse zurück. Dies führte in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts zum Auftrag der Kantonalen Baudirektion an den Bezirksingenieur, Bericht und Antrag einzubringen, ob die Bern-Thun-Strasse schmaler gemacht werden sollte, weil sich wegen des Verkehrsrückgangs die Strassenränder zunehmend mit Unkraut überzogen, was zu höheren Unterhaltskosten führte. Von einer solchen Massnahme hat man indessen dann abgesehen – wohl auch deshalb, weil gegen Ende des 19. Jahrhunderts Fahrräder und Autos aufkamen.

Eine 1913 erteilte Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Muri nach Münsingen – als Fortsetzung der 1898 in Betrieb genommenen Schmalspurbahn Bern-Muri(-Worb) gedacht – hätte mit Ausnahme der Zufahrt zum SBB-Bahnhof in Münsingen durchwegs die Staatsstrasse Bern-Münsingen benützt; der Bau kam jedoch nie zustande. Der Ausbau der Eisenbahnlinie auf Doppelspur führte im Jahre 1914 zum Ersatz des Niveauübergangs am Südrand von Rubigen durch eine Unterführung.

Sowohl die Schulgemeinde als auch die Einwohnergemeinde Rubigen lehnten im Jahre 1924 einen Beitrag an die Teerung der Staatsstrasse Bern-Thun ab. Am 11.

Dezember 1949 stimmten die Stimmbürger des Kantons Bern dem Kredit für den Ausbau der Staatsstrasse von Muri bis Thun auf eine Fahrbahnbreite von neun Metern zu, wobei man innerorts mehrheitlich auf acht Meter zurückging. Die Mängel an der alten Strasse waren die kaum sechs Meter breite und zu stark bombierte Fahrbahn, das fehlende einseitige Quergefälle in den Kurven sowie Obstbaumreihen, welche die Sichtverhältnisse beeinträchtigten. Der Ausbau auf dem Gemeindegebiet von Rubigen erfolgte von 1951 bis 1954. In der gleichen Zeit entstanden Trottoirs an der Thunstrasse im Dorf und bis an die Gemeindegrenze mit Münsingen, während die Trottoirs an der Bernstrasse, das heisst ab dem Dorf in Richtung Bern erst 1963/64 erstellt wurden. Die Strassenverbreiterung führte im Jahre 1953 zum Abbruch der auf der Westseite des Schlösschens angebauten Gartenhalle und im Jahre 1954 zur Verbreiterung der Unterführung.

In Rubigen wurden Fussgängerstreifen erstmals im Jahre 1954 angebracht. Der Bau der Fussgängerunterführung an der Thunstrasse bei der Post, verwirklicht 1970/71, ist vor allem eine Wohltat für die Kinder aus dem westlichen Dorfteil, erlaubt sie doch, Kindergärten und Schulen gefahrlos zu erreichen. Der von Rubigen nach Münsingen auf einem längeren Abschnitt dem Bahndamm entlang führende, vorab für die Schüler erstellte Radweg, für den sogar eine Brücke über die Thunstrasse zu erstellen war, wurde am 8. Mai 1987 eingeweiht.

Da in Rubigen früher ein **Stundenstein** stand, sei hiezu folgendes festgehalten: Angelehnt an die römischen Meilensteine standen an den Staatsstrassen im Kanton Bern solche Stundensteine, wovon heute noch 107 erhalten und von der Berner Regierung unter Denkmalschutz gestellt worden sind. Erste Steinsetzungen fielen in die Zeit von 1750 bis 1780. Die Stundensteine geben – ausgehend vom Zeitglockenturm in Bern – die zeitliche Entfernung zur Hauptstadt an. Eine Berner Wegstunde entsprach einer Distanz von 5,278 Kilometern. Im Jahre 1838 ging man dann auf die Schweizer Wegstunde über, die 4,8 Kilometern entspricht. Sämtliche Stundensteine erhielten in der Folge einen neuen Standort. In Rubigen stand jener mit der Anzeige "II Stunden von Bern" vorerst im Bereich der Abzweigung der Belpstrasse; im Jahre 1838 erhielt er dann einen neuen Standort zwischen dem Krämershäusi und der Abzweigung der Worbstrasse auf der Ostseite der Bernstrasse. Er gehörte zum Strassenzug Zytglogge-Muristalden-Thun-Spiez-Unterseen-Brienz-Brünig und wurde etwa 1970 entfernt.

Die **Worbstrasse** ist in den topographischen Karten aus der Mitte des 19. Jahrhunderts noch als bescheidenes Strässchen eingetragen. Mit dem Bau der Eisenbahn im Aaretal erhielt es im Jahre 1859 beim Bahnhof Rubigen einen Niveauübergang. Der Ausbau der Worbstrasse in



Abb. 2: Ein solcher Zweistundenstein stand früher an der Bernstrasse in Rubigen (das Bild stammt aus Moosseedorf). Foto: Hanns Steiner Ittigen.

den Jahren 1906 und 1907 umfasste die Reduktion des Maximalgefälles von acht auf sechs Prozent, die Verbreiterung der Fahrbahn von 3,5 auf 5,4 Meter, soweit als möglich die Begradigung der Kurven und den Einbau einer Brücke über den Schwarzbach in Beitenwil. Das Strassenstück von der Gemeindegrenze in Beitenwil bis Worb war bereits 1864 im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Bahnlinie Gümligen-Langnau korrigiert worden.

Mit dem Ausbau der Bahnlinie im Aaretal auf Doppelspur im Jahre 1914 erhielt die Worbstrasse, die inzwischen an den Staat übergegangen war, etwas in Richtung Nordwesten verschoben eine Strassenunterführung, während an der bisherigen Lage beim Bahnhof eine Fussgängerunterführung entstand. Der Einbau von Trottoirs ab den Schulhäusern in Richtung Norden im Bereich des Dorfes erfolgte 1967 bis 1973 und 1976/77 weiter bis nach Beitenwil. Die Personenunterführung unter der Worbstrasse, die den Benützern der Schulanlagen den gefahrlosen Zugang erlaubt, entstand in Etappen: 1968 erfolgte der Einbau des gut 32 Meter langen Armco-Rohres im Zuge der Verlegung der Staatsstrasse und im Sommer 1971 der Einbau der Treppen.

Im Bereich der **Belpstrasse** muss es schon von alters her eine Strasse gegeben haben, nachdem es bis zum Bau der Hunzikenbrücke im Jahre 1836 an dieser Stelle eine Furt gegeben haben soll. Gemäss Plänen aus dem Jahre 1843 wurde das Sägestützlein – so hiess der Anschluss der Belpstrasse an die Thunstrasse – korrigiert, das heisst neu in einer Schleife mit einer wesentlich geringeren Steigung angelegt, nachdem es vorher in ge-

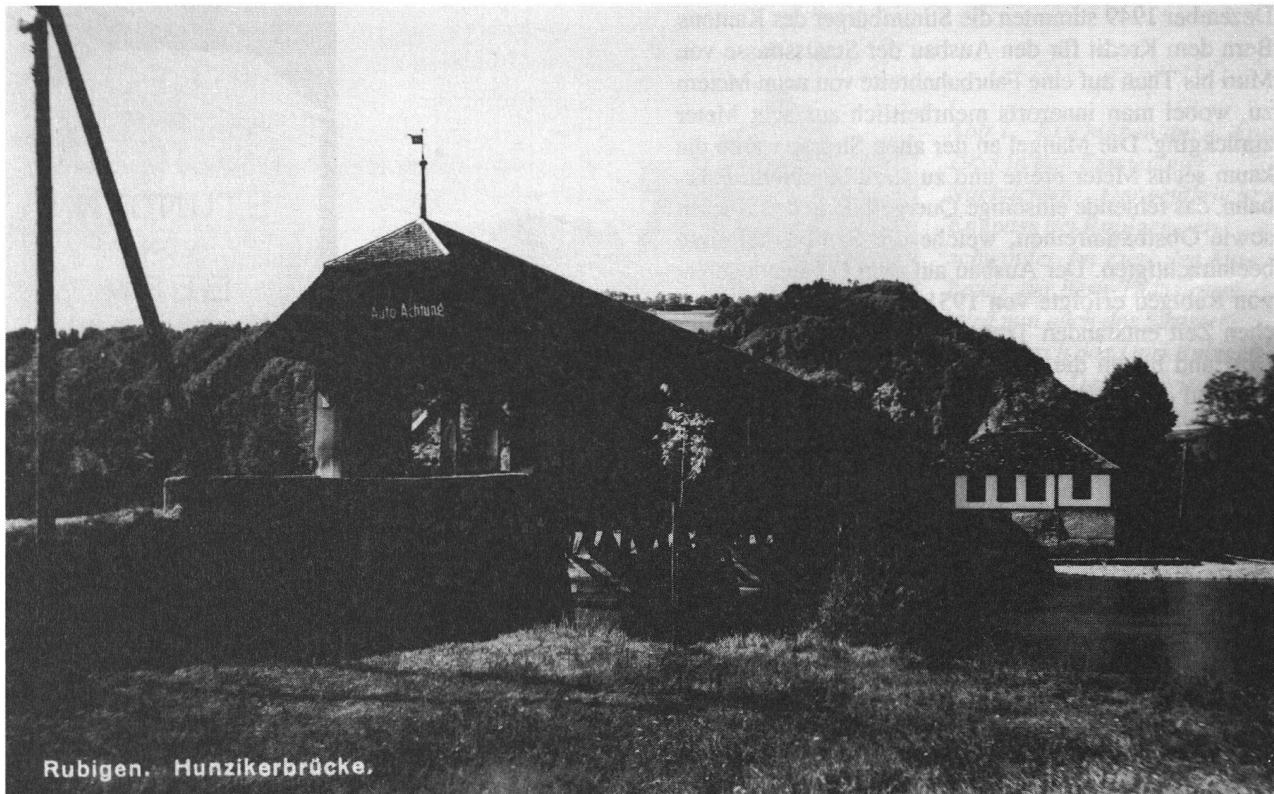


Abb. 3: Die Hunzikerbrücke kam 1836 in Betrieb, wurde 1972 durch eine Betonbrücke ersetzt, danach zerlegt und etwas weiter aareabwärts im Auguet wieder aufgebaut und 1974 für Fussgänger wieder in Betrieb genommen. Das Bild stammt aus dem Jahre 1920 (Postkarte, Sammlung Hans Habegger, Rubigen).

rader Linie mit einer Neigung von 17 Prozent die Thunstrasse erreicht hatte. Die Korrektur war offenbar Folge der Verkehrszunahme nach der Inbetriebnahme der Hunzikerbrücke, was auch daraus hervorgeht, dass die "Actiengesellschaft Hunzikerbrücke" an die Baukosten von 7500 Franken mit 1600 Franken einen namhaften Beitrag leistete. Die Übernahme der Funktion als Autobahnzubringer in den Jahren 1972/73 wertete die Belpstrasse auf und führte zu baulichen Anpassungen, wozu auch der Ersatz der alten Holzbrücke durch eine moderne Betonbrücke gehörte.

4. Autobahn

Bevor wir uns der N6 zuwenden, seien die nie verwirklichten Autostrassen- und Autobahnprojekte aus den Jahren 1929 und 1949 für die Strecke Bern-Thun vorgestellt. Anlass zu diesen beiden Projekten gab das Anwachsen des Verkehrs auf der Staatsstrasse im Aaretal. Sie wies bereits um 1930 eine Frequenz auf, die alle übrigen den Kanton Bern querenden Durchgangsstrassen überbot. Die Autostrasse gemäss dem Projekt von 1929 wandte sich ab Muri direkt an das rechte Aareufer und folgte diesem in wechselndem Abstand bis zur Regiebrücke in Thun. Die Kronenbreite war mit zehn Metern und die gesamte Fahrbahnbreite mit acht Metern, gesäumt von bekiesten Banketten von je einem Meter

Breite, geplant. Nebst den Anschlüssen in Muri und Thun war ein weiterer in Münsingen vorgesehen.

Das Autobahnprojekt aus dem Jahre 1949 liess die Strasse am Freudenbergplatz beginnen. Sie führte zwischen Muri und Gümligen hindurch, querte den Hüenliwald, folgte ab dessen südlichem Rande der Bahnlinie, zog sich dann westlich an Rubigen vorbei an die Aare hinunter, querte diese bei Uttigen, gelangte an Uetendorf vorbei zum Zollhaus nordwestlich von Thun und mündete dort in die Allmendstrasse.

Statt für diese Projekte entschieden sich die Stimmbürger im Jahre 1949 für den Ausbau der bestehenden Staatsstrasse. Zur hohen Verkehrsdichte auf der Berner Thun-Strasse trugen die Entwicklung des Berner Oberlandes zu einem bedeutenden Zentrum des Fremdenverkehrs, der Durchgangsverkehr über die Pässe Brünig, Susten, Grimsel und Saanenmöser/Col du Pillon/Col des Mosses sowie zunehmend auch der Autoverlad am Lötschberg bei. Der Strassenverkehr entwickelte sich in der Schweiz derart, dass Planung und Bau von Autobahnen schliesslich unumgänglich wurden.

Wegen des grosszügigen Ausbaus der Staatsstrasse Bern-Thun nach 1950 zeigten die Bundesbehörden indessen keinen besonderen Eifer bei der Förderung der Nationalstrasse N6. Immerhin entwickelte sich der Verkehr derart, dass die Inbetriebnahme der N6 keineswegs zu früh erfolgte: Im Mai 1966 kam als erste Teilstrecke die

Umfahrung von Muri in Betrieb, am 18. Juni 1971 der Abschnitt Kiesen-Spiez, am 10. Mai 1972 Hunzigen-Kiesen und am 29. Juni 1973 Bern Wankdorf-Freudenbergplatz, Muri-Hunzigen und Lattigen-Wimmis, womit auch der Zusammenschluss mit der N1 vollzogen war.

Die N6 durchfährt zwischen Hintermärchligen und Kleinhöchstetten ein zirka 400 Meter langes Rutschgebiet. Dazu kam es, weil die Führung als Höhenstrasse abgelehnt wurde, die unter Naturschutz stehende Kleinhöchstettenau zu umfahren war und die Autobahn ab dem Südrand von Muri an die Aare hinuntergeführt werden musste. Die Rutschgefahr zwang zur gestaffelten Führung der beiden Fahrbahnen im betreffenden Gebiet, zu Entwässerungsmassnahmen und zu Pfählungen.

Abschliessend sei festgehalten, das im Jahre 1991 auf dem Gebiet der Viertelsgemeinde Rubigen – heute Einwohnergemeinde Rubigen – wie folgt Strassen zur Verfügung standen:

Autobahn	3950 Meter
Staatsstrassen	6725 Meter
Gemeindestrassen	16'800 Meter
Privatstrassen	1900 Meter

Dieses Netz wird – abgesehen von der Autobahn – von mehr als 20 Kilometern Wanderwegen, Radwegen und anderen Pfaden überlagert, beziehungsweise ergänzt.

5. Strassenverkehr

Anhand einiger Beispiele sei aufgezeigt, was die Strassen in früheren Epochen etwa belebt hatte. Nach dem Abzug der Römer dürften es während vielen Jahrhunderten im wesentlichen Bauern und Viehherden gewesen sein, die Felder und Äcker aufsuchten. Der Fernhandel durch das Aaretal über Grimsel, Gemmi und Lötschenpass blieb im Vergleich zum Grossen St. Bernhard und zu den Bündner Pässen eher bescheiden. Die Grimsel war nach 1379 lediglich für wenige Jahre eine internationale Route; die Gemmi wurde es überhaupt nie, und der Ausbau des Lötschenpasses auf seiner ganzen Ausdehnung kam nie zustande.

Trotz der misslichen Strassenverhältnisse unternahmen die Gläubigen regelmässig Wallfahrten über kürzere oder längere Strecken. An der Auffahrt 1348 beschlossen der Pfarrer und alle Kirchgenossen von Münsingen, dass bei Wallfahrten zum Marienheiligtum in Scherzligen bei Thun die Leute aus dem Rubigen-Viertel das Kreuz und die Fahnen tragen sollen. Bei Wallfahrten zum heiligen Wolfgang in Würzbrunnen bei Röthenbach waren es die Bürger der beiden Viertel Gisenstein und Tägertschi; ging man aber zu Unserer Lieben Frau nach Kleinhöchstetten, dies im Mai viermal, dann waren alle Kirchgenossen gleichberechtigt.

1651 befahl der Rat von Bern, eine Botenlinie nach dem Schloss Thun einzurichten, 1689 richtete die Fischer-

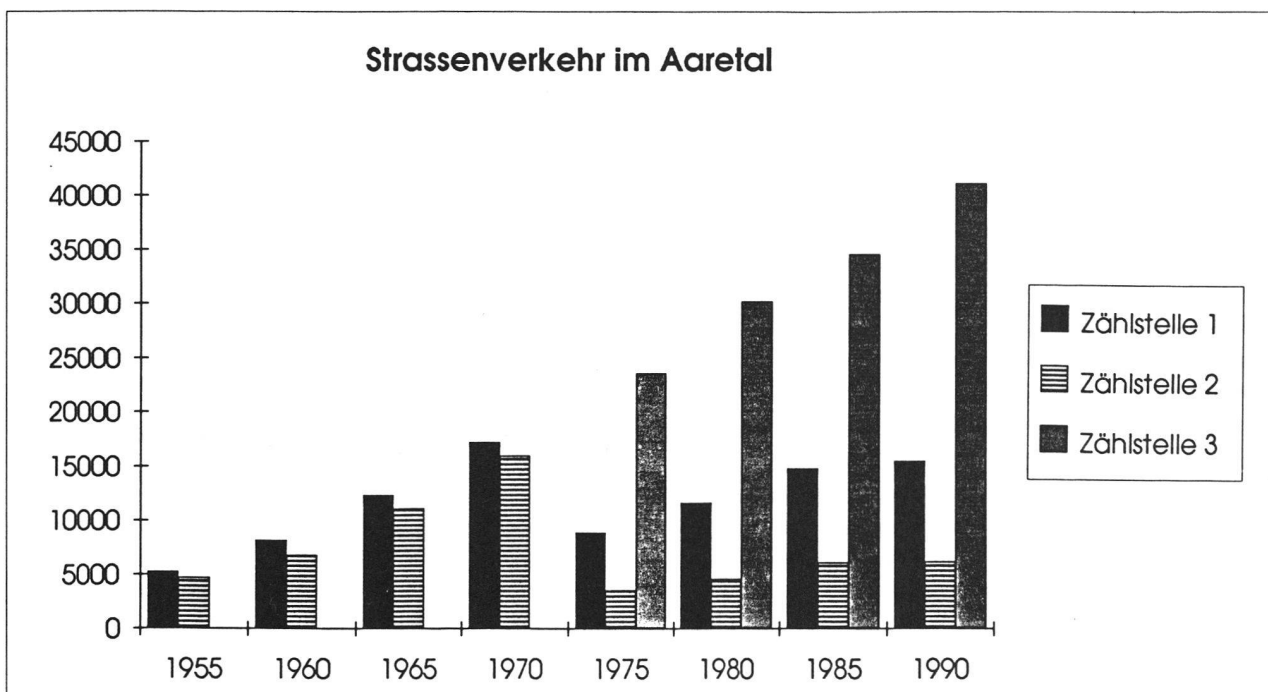


Abb. 4: Strassenverkehr im Aaretal: Jahresmittel des 24-stündigen Verkehrs aller Wochentage. Zählinheit: Motorfahrzeuge, einschliesslich Motorräder (Quelle: Bundesamt für Strassenbau, Tiefbauamt des Kantons Bern).

Zählstelle 1: bei der SBB-Unterführung an der Hauptstrasse Rubigen-Münsingen; Zählstelle 2: an der Hauptstrasse im Dorf Allmendingen; Zählstelle 3: an der Autobahn südlich des Anschlusses Muri Süd.

Die Daten zeigen den rasanten Anstieg des Verkehrs und belegen, dass nach der Inbetriebnahme der N6 in den Jahren 1972/73 der Verkehr im Dorf Allmendingen stärker zurückging als an der Hauptstrassen-Zählstelle südlich von Rubigen.



Abb. 5: Das Restaurant zum Rössli, in der Umgangssprache "Hüsi" genannt, um das Jahr 1920. Die Bernstrasse war damals kaum sechs Meter breit und noch nicht geteert (Postkarte, Sammlung Hans Habegger, Rubigen).

post auf Wunsch der Regierung eine zweimal pro Woche verkehrende Reiterpostverbindung ins Berner Oberland ein, und 1778 entstand eine Wagenpost auf der Strecke von Bern nach Thun, nachdem die Aaretalstrasse den nötigen Ausbau erhalten hatte.

Johann Wolfgang von Goethe war Wegbaudirektor im Herzogtum Sachsen-Weimar. Auf seiner zweiten Schweizerreise führte ihn ein Ritt auch um den Lac de Joux und entlang dem Noirmont. Seine Eindrücke hielt er im Oktober 1779 in einem Schreiben fest: "... Über alles muss man die schönen Wege preisen, für die, in diesen entfernten Gegenden, der Stand Bern wie durch den ganzen übrigen Canton sorgt..."

Wie eine Privatreise abließ, zeigt die folgende Schilderung. Alt Spitalvogt Tschagggeny aus Thun hatte den Auftrag, in Solothurn festzustellen, ob die dortige Münzstätte in der Lage sei, Schulpfennige zu prägen, die an den Thuner Schulen den besten Schülern als Belohnung abgegeben werden sollten. Am 25. Februar 1790 fuhr er mit geliehenem Pferd und Wagen los und verpflegte sich ein erstes Mal in Münsingen. Am Abend übernachtete er in der Papiermühle in Bern. Am folgenden Tag gab es Déjeuné in Jegenstorf. In Solothurn erledigte er seinen Auftrag und übernachtete dort. Am dritten Tag gab es Zwischenverpflegung in Fraubrunnen. Die folgende Nacht verbrachte er in Bern, dann reiste er am vierten Tag weiter nach Thun, wobei in Münsingen nochmals für Mann und Pferd gesorgt wurde. Für die

Bestreitung der Auslagen für Unterkunft und Verpflegung sowie für Pferd und Wagen hätte ein Handwerker mit einem Taglohn von sieben Batzen 46 Tage arbeiten müssen.

Von altersher ging und ritt man übrigens auf der linken Strassenseite, um bei einem Überfall den Degen mit der rechten Hand auch richtig handhaben zu können. Der Linksverkehr soll dabei in einem päpstlichen Dekret festgehalten gewesen sei. Um seine Macht gegenüber dem Vatikan zu dokumentieren, soll Napoleon in der Folge in allen von ihm besetzten und mit ihm verbündeten Ländern den Rechtsverkehr befohlen haben.

Den gegen das Ende des 19. Jahrhunderts aufkommenden Autos und Fahrrädern brachten Bevölkerung, Behörden und Polizei vorerst wenig Verständnis entgegen. Im Jahre 1905 war die Stimmung gegenüber dem Auto etwa die folgende (GUBLER, 1953): "...muss dieser neuen Erfindung auf Tod und Leben der Krieg gemacht werden, bis sie ihren volksfeindlichen Charakter verloren hat, das heisst solange, bis sie aufgehört hat, die ungeheure Mehrheit der Bevölkerung zu schädigen, zu bedrohen und zu belästigen." Eine Mitteilung aus dem Jahre 1906 hält fest, dass sich die Gemeinden an der Bern-Thun-Strasse zusammengetan hatten, um den Automobil- und Radfahrer-Verkehr auf dieser Strecke zu überwachen, das heisst um ihn in gesetzliche Bahnen zu leiten, beziehungsweise ein übermässig rasches Fahren durch die Ortschaften zu bekämpfen. Kontrollstationen in den Ortschaften

– in Rubigen das seit etwa 1895/96 mit dem Telefon ausgestattete Restaurant "Rössli" – hatten die Geschwindigkeit der vorbeifahrenden Automobile und Fahrräder zu kontrollieren und aus anderen Ortschaften Meldungen wegen zu raschen Fahrens entgegenzunehmen.

6. Gasthäuser

In früheren Zeiten waren selbst kürzere Reisen ohne Verpflegungs- und Übernachtungsmöglichkeiten nicht denkbar. Bevor Gasthäuser zur Verfügung standen, fanden die wenigen Reisenden meist Unterkunft in Pfarrhäusern oder in Klöstern. Etwa gegen Ende des 13. Jahrhunderts entwickelte sich allmählich der Reiseverkehr und damit entstanden auch Gasthäuser. In den Pinten konnte man sich lediglich mit Wein, später auch mit Brot und Fleisch verpflegen; die Tavernen dagegen reichten auch Mahlzeiten und hielten ferner Übernachtungsgelegenheiten für den Reisenden und, wenn nötig, auch für dessen Pferd zur Verfügung. Meist pflegte der Gast sein Pferd selbst und brachte oft auch das Futter mit. Gemäss Vorschrift des Rates in Bern hatte das Essen aus Fleisch, Brot, Gemüse, Käse, Wein oder Bier zu bestehen.

Zu der Zeit, als man Kaffee und Tee bei uns noch nicht kannte, galt der Wein als Nahrungsmittel. Der Ausschank von Wein war erst dann gestattet, wenn die Gemeindegemeinderäte ihn gekostet, als gut befunden und den Preis festgelegt hatten. Unter den Sitzbänken standen den Reisenden abschliessbare Schubladen oder Truhen für das Unterbringen ihrer Habe zur Verfügung. Der übernachtende Gast reinigte seine Schuhe und Kleider selber, dies meist in der Gaststube, und nasse Kleider hängte man zum Trocknen über dem grossen Ofen an den dafür angebrachten Stangen auf.

Schon im 16. Jahrhundert gab es in Rubigen eine Pinte namens "Bären". Am 4. Dezember 1599 erhielt deren Wirt Hans Stucki die Bewilligung, sie in eine Taverne umzuwandeln. Grund dazu war ihre günstige Lage für die Oberländer, die Vieh nach Bern auf den Markt trieben und hier eine Übernachtungsmöglichkeit für sich und das Vieh erhielten. Das Wirtshaus hiess später "Hirschen" und heute "Krone", wobei die letztgenannte Namensänderung mit dem Umzug in ein anderes Gebäude im Zusammenhang stand.

Ebenfalls an der Bern-Thun-Strasse steht das "Rössli", das seit mindestens 1836 besteht, 1837 von der "Krone" die Postablage übernahm, sie bis 1859 führte und – wohl weil es seit 1895/96 über einen Telefonapparat verfügte – den Automobil- und Radfahrerverkehr auf der Bernstrasse zu überwachen hatte. Schliesslich bleibt noch das "Kreuz" an der Worbstrasse in Beitenwil zu erwähnen, das gemäss Auskunft seines heutigen Besitzers seit 1900 besteht.

7. Literatur

- Schweizerisches Sportsblatt, 1906.
- Jahrbuch des Bernischen Historischen Museums in Bern, XXII. Jhg., 1942.
- Strasse und Verkehr; Ausbau der Bern-Thun Strasse, Nr. 7, Juni 1951.
- Der Kampf um die Strasse; Dr. Theo Gubler, Basel, 1953.
- Die Planung des Schweiz. Nationalstrassennetzes; Schlussbericht/Zweiter Teil, 1959.
- Schweiz. Wirtschafts- und Sozialgeschichte; Albert Hauser, Rentsch-Verlag, 1961.
- Handwerk und Gewerbe in Münsingen vom Mittelalter an; Dr. E. Burkhard, 1969.
- SN6/N6 Eröffnung: 29. Juni 1973, Baudirektion des Kantons Bern, 1973.
- Das Verkehrshaus der Schweiz; Waldis Alfred, Silva-Verlag, Zürich, 1974.
- Strasse und Verkehr; Nr. 9, 1988.
- Die Römer in der Schweiz; Walter Drack, Rudolf Fellmann, Theiss, Raggi, 1988.

Anschrift des Verfassers:

Wilhelm Haldi,
Wydenhofstrasse 2
3113 Rubigen