

**Zeitschrift:** Jahrbuch Oberraargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mittelland  
**Herausgeber:** Jahrbuch Oberraargau  
**Band:** 29 (1986)  
  
**Artikel:** Historische Verkehrswege zwischen Langeten und Roth  
**Autor:** Tanner, Rolf  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1071757>

### **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:** 16.01.2026

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

## HISTORISCHE VERKEHRSWEGE ZWISCHEN LANGETEN UND ROTH

ROLF TANNER

### *Vorbemerkung*

Die vorliegende Arbeit ist ein Ergebnis der Arbeit am Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (kurz IVS). Aus diesem Grund ist es nötig, diese Institution in raschen Zügen vorzustellen:

Schutz und Wiederbelebung alter Wege sind das Hauptziel des IVS. Es entsteht im Auftrag des Bundesamtes für Forstwesen und Landschaftsschutz am Geografischen Institut der Universität Bern. Um der Zerstörung der vielfältigen Elemente der gewachsenen Kulturlandschaft wirkungsvoll entgegenzutreten, ist es notwendig, diese Elemente überhaupt erst aufzuspüren, festzuhalten und zu schützen. Der Schutz solcher Objekte ist nur möglich über die Raumplanung. Im IVS geht es infolgedessen darum, ein Hinweisinventar über historische Verkehrswege als Entscheidungshilfe für den Planer zu schaffen. Über eine reine Inventarisierung hinaus erarbeitet das IVS auch konkrete Lösungsvorschläge im Sinne einer Erhaltung, einer Weiterverwendung oder auch einer Wiederherstellung von schützenswerten Objekten. Gerade im Bereich der Erholungslandschaftsplanung wird das IVS bedeutsam, man denke nur an den Einbau von alten Verkehrsrouten ins Wanderwegnetz.

Die eigentliche Inventarisierung spielt sich in zwei Bereichen ab: auf der einen Seite werden in einer Geländekarte noch sichtbare Elemente, respektive Abschnitte alter Wege zur Darstellung gebracht, andererseits entsteht eine Archivkarte, in der schriftliche Quellen über Wege, Informationen aus alten Karten und Plänen sowie Angaben über Flur- oder Ortsnamen verarbeitet werden. Aus diesen beiden Grundlagenkarten wird als Synthese die historische Wegkarte hergestellt, die einerseits die rekonstruierten Routen enthält, andererseits auch die Schutzobjekte. Zu den einzelnen Schutzobjekten entsteht eine ausführliche Dokumentation mit Fotografien, vermessenen Detailplänen und Beschrieben. Für alle diese Karten bildet die Landeskarte 1:25 000 die Grundlage.

### 1. Einleitung

Die erwähnten Arbeiten am IVS ermöglichen ein viel besseres Verständnis der Verkehrsgeschichte einer Region. Durch die Rekonstruktion des alten Strassennetzes werden Handelswege und damit Wirtschaftsbeziehungen sichtbar; aber auch die politischen Verhältnisse der Zeit finden ihren Niederschlag in den Wegverläufen. Mit veränderten Machtstrukturen ändern sich die Wirtschaftsbeziehungen und damit auch die Verkehrsverbindungen, sei es, dass ganze Strassenzüge plötzlich veröden und verschwinden und andere mehr und mehr an Bedeutung gewinnen und dauernd ausgebaut und verbessert werden, oder dass man im Zuge des sozialen und wirtschaftlichen Wandels zu Beginn des 19. Jahrhunderts ganze Strassenzüge neu anlegt und dem verstärkten Wagenverkehr anpasst.

All diesen Erscheinungen soll im folgenden in einem kleinen Raum im östlichen Oberaargau nachgegangen werden. Es handelt sich um das Gebiet zwischen der Langeten und der Roth mit Melchnau im Zentrum und Langenthal am nördlichen, Huttwil am südlichen Rand (Abb. 1). Anhand der Geländekartierung des IVS wird versucht, das Wegnetz zu rekonstruieren, das bis zum Ende des 18. Jahrhunderts Bestand hatte und dessen Wurzeln bis ins Mittelalter zurückreichen. Im selben Jahrhundert hat der Staat Bern zwar schon den Ausbau der Hauptverkehrsstrassen gefördert (z.B. die noch heute wichtige Zürich-Bern-Strasse); aber erst mit der neuen Verfassung von 1831 wurden auch die abgelegeneren Regionen mit neuen, für damalige Verhältnisse modernen Strassen versehen. Projektpläne, Rats- und Gemeindeprotokolle und Chroniken werfen Schlaglichter auf die politischen Umtriebe, die diese Verkehrsverbesserung begleiteten, aber auch auf alte Wegverläufe und Strassenbautechniken.

Welches sind nun aber die Wegspuren, die im Gelände kartiert werden? Woran erkennt man sie überhaupt? Es sind Formen, die jeder Waldspaziergänger, Pilzsammler oder Jäger gewiss schon des öfteren angetroffen hat; bloss konnte er nicht wissen, worum es sich handelt. Bei uns im Mittelland trifft man fast ausschliesslich *Hohlwegspuren*, mehr oder weniger tief eingeschnittene Gräben im steileren Gelände. Von Bachtobeln und ähnlichem unterscheiden sie sich durch ihre Lage zumeist auf einem Hügelrücken. Oft treten diese Hohlwegspuren in parallelen Scharen auf. Man spricht in diesem Fall von einem sogenannten Hohlwegbündel. Diese Bündelformen lassen sich durch die damaligen schlechten Wegverhältnisse erklären, die ein häufiges

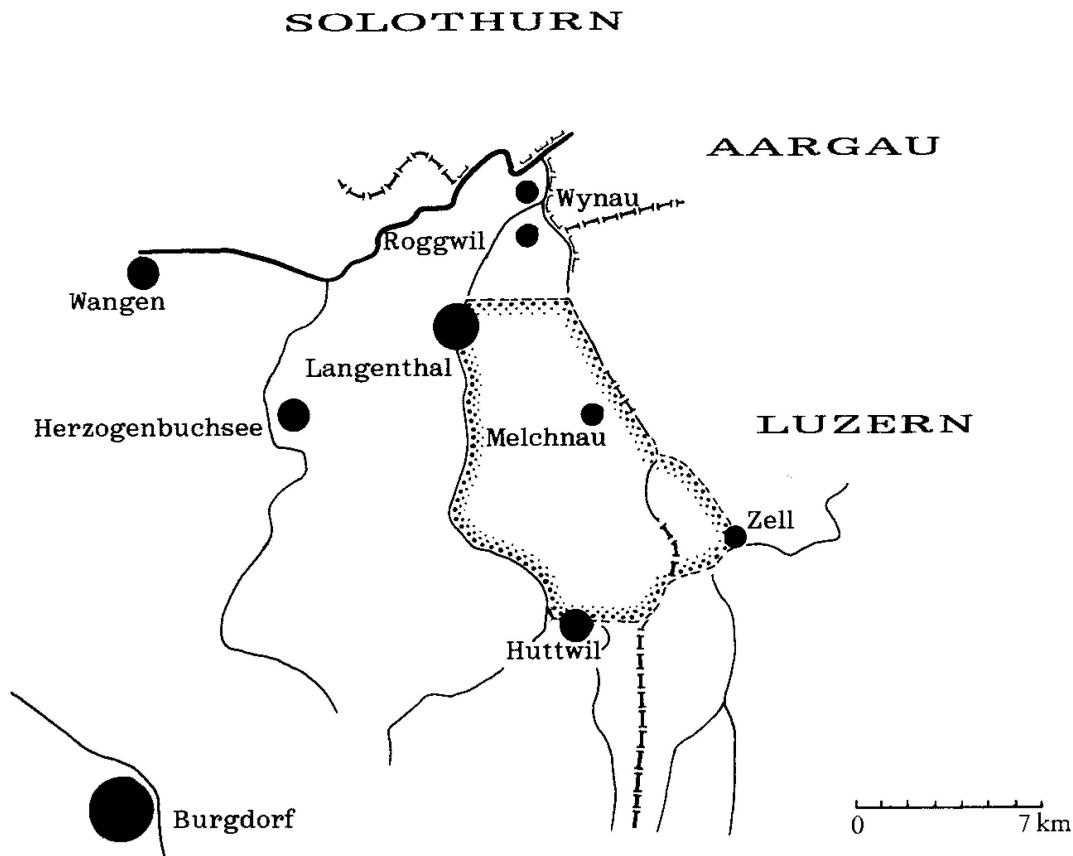


Abb. 1. Das Untersuchungsgebiet.

Wechseln der Spur nötig machten (Abb. 2 zeigt eine solche Hohlwegspur im Wald zwischen Langenthal und Busswil). Viel leichter sind solche Formen zu identifizieren, wenn sie sich an noch bestehenden Wegen (Abb. 3) befinden.

Neben den Wegformen kann auch die *Wegoberfläche* interessante Aufschlüsse bieten. Bei den nicht mehr benutzten Wegen (man spricht hier von «fossilen» Wegen) ist davon nur in den seltensten Fällen noch etwas zu finden. Auch sonst besteht die Oberfläche zumeist aus dem Lockermaterial des Untergrundes. Einige benutzte Wege sind mit grobem Kies geschottert, wobei das Alter dieser Schotterung nicht festzustellen ist.

Neben den eigentlichen Geländespuren bieten *Wegbegleiter* Anhaltspunkte für alte Wegverläufe. Bei ihnen handelt es sich um Gebäude oder Einrichtungen, die naturgemäss an Strassen gelegen waren, z.B. Burgen, Wallfahrtskapellen, viele Kirchen, aber auch Wegkreuze, Zollstationen und Wirtshäuser. Wegbegleiter werden vorallem in Geländeabschnitten ohne Wegspuren für die Rekonstruktion bedeutsam.





Abb. 2. Lotzwil, Judenbrunnen. Fossile Hohlwegspur. Koord. 627 930/226 960.



Abb. 3. Melchnau, Pauli. Hohlweg im anstehenden Gestein. Koord. 630 050/224 700.

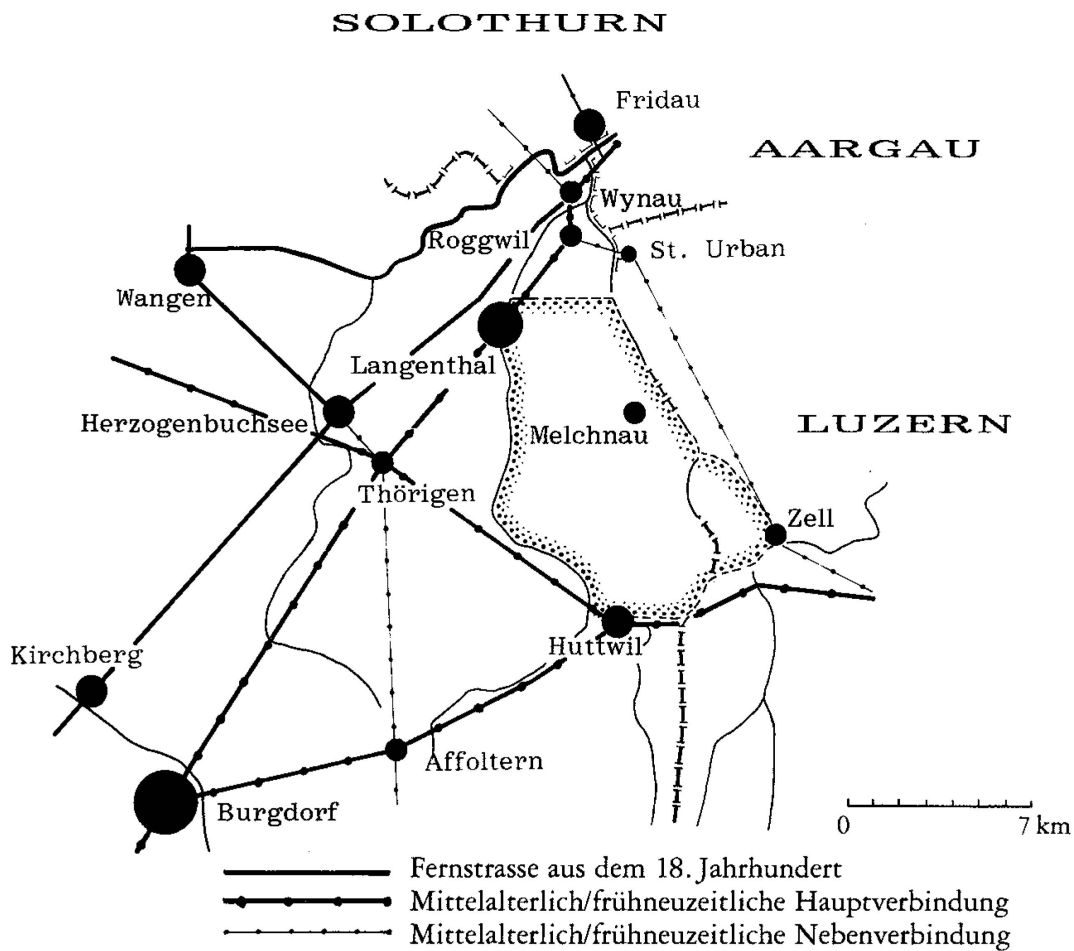


Abb. 4. Historische Fernstrassen im Obergeraue.

Der dritte Pfeiler für die Wiederherstellung des historischen Verkehrsnetzes sind *alte Pläne* und sonstige geschichtliche Quellen, in denen Strassen und Wege erwähnt werden. Auch in der regionalen Literatur finden sich immer wieder Hinweise auf alte Verbindungen.

## 2. Die alten Wege

### 2.1 Alte Fernstrassen im Obergeraue

Nicht nur heute, auch in früheren Zeiten war das Gebiet zwischen Langen und Roth eher abseits des grossen Verkehrs gelegen. Zumindest am Rande jedoch wurde es gestreift von viel befahrenen und begangenen Fernstrassen

(Abb. 4). Da sei zuerst die aus dem Mittelalter stammende Verbindung von Genf nach Zürich über Bern, Burgdorf und Langenthal genannt. Im 18. Jahrhundert begann das Regime in Bern nach französischem Vorbild breite Chausséen anzulegen. So entstand die neue Verbindung Bern–Zürich über Kirchberg und Herzogenbuchsee unter Umgehung von Langenthal – die heutige Hauptstrasse 1 verläuft auf ihrer Trasse.<sup>1</sup>

Auch am Südrand der Region führte eine Transitstrecke vorbei: die alte Strasse über Burgdorf, Huttwil und Willisau, über die sich bis ins 19. Jahrhundert der Verkehr zwischen den Städten Bern und Luzern abwickelte. Erst seit 1840 besteht eine gut ausgebaute Strasse durch das Entlebuch, sodass sich der Transit auf diese Achse verlagern konnte.<sup>2</sup>

Auch die Linie Solothurn–Luzern reichte nahe an unser Gebiet heran; sie führte über Äschi–Oberönz–Thörigen–Linden nach Huttwil, wo sie sich mit der Bern–Luzernstrasse vereinigte.<sup>3</sup>

Eine weitere Verbindung aus dem Mittelalter, die bis in die frühe Neuzeit Bestand hatte, führte vom Hauenstein über den Buchsiterberg nach Oberbuchsiten, überquerte die Aare bei Wolfwil oder dem abgegangenen Städtchen Fridau und lief durch das Rothtal weiter Richtung Innerschweiz.<sup>4</sup>

All diese Verbindungen kreisen das Gebiet Langeten–Roth förmlich ein und haben die Verkehrslage im Innern mitgeprägt.

## *2.2 Einige ausgewählte Strecken und Gebiete*

Aufgrund der Ergebnisse aus Geländearbeit und Quellenstudium wird im folgenden versucht, einige wichtige Wegstrecken im Bearbeitungsgebiet zu rekonstruieren. Die Routenkarte (Abb. 6) beschränkt sich auf Relikte, die für die betreffenden Wegstrecken von Bedeutung sind. Abb. 5 hingegen zeigt im Sinne einer Illustration einen Ausschnitt aus der originalen Geländekarte. Naturgemäss finden sich Spuren fast nur noch in Waldgebieten, im offenen Gelände sind sie durch die Kultivierung verschwunden. Typische Formen historischer Wege lassen sich hier nur noch an bestehenden Wegen feststellen; Wegbegleiter sind oft die einzigen Stützen zur Rekonstruktion.

### *Route 1: Langenthal–Melchnau*

Die Verbindungen auf dieser Strecke sind sowohl durch ausgeprägte Geländespuren, aber auch durch alte Pläne dokumentiert. Besonders auffällig ist

die Hohlwegstrecke im Waldgebiet zwischen Langenthal und Busswil (Nr. 1 auf Abb. 6). Auch die Verbindung über Obersteckholz lässt sich gut im Gelände verfolgen, erstaunlicherweise ebenfalls noch im offenen Feld zwischen Habcherig und dem Rotwald.<sup>6</sup> Daneben existiert ein Plan des Strassenprojektes Langenthal–Melchnau–Altbüren aus dem Jahre 1836<sup>7</sup> und ein Plan des Dorfbezirkes Langenthal von 1810<sup>8</sup>. Beide zeigen präzise und ausführlich das Strassennetz zu ihrer Zeit, das ausgezeichnet mit den Geländespuren übereinstimmt.

#### *Route 2: Melchnau–Zell*

Die ältesten topographischen Grundlagen, die für dieses Gebiet fassbar sind, stammen aus der Mitte des 19. Jahrhunderts: die bernische Originalaufnahme zum Siegfriedatlas von 1857<sup>9</sup> und die Karte des Kantons Luzern im Massstab 1:25 000, von Meister Henri Dufour 1867 persönlich hergestellt.<sup>10</sup> <sup>11</sup> Auch hier stellt man eine gute Übereinstimmung mit den Resultaten der Geländekartierung fest. Besonders die Systeme im Aufstieg von Melchnau durch Hämligen und Horbenwald nach Gondiswil, aber auch der Abstieg nach Zell durch den Zellerwald sind imposant (Abb. 6, Nr. 2 und Abb. 7).


Die Vermutung liegt nahe, dass die Routen 1 und 2 zusammen eine Verbindung aus dem tieferen Oberaargau zur Innerschweiz bilden. Möglicherweise zog auch der Verkehr vom Jurafluss oder sogar vom Oberen Hauenstein über Aarwangen und Langenthal diesen Weg entlang. Die Lage des Sitzes der Freiherren von Langenstein (später Grüenberg) auf dem Schlossberg zu Melchnau spricht jedenfalls dafür, ebenso die alten Melchnauer Gasthäuser wie der «Bären»<sup>12</sup> und der «Löwen». Zudem existiert hier im 18. Jahrhundert ein Zoll<sup>13</sup>, was wiederum auf einen beträchtlichen Verkehr hinweist, der das Dorf passierte.


#### *Route 3: Melchnau–Huttwil*


Diese Strecke lässt sich im Gelände weniger gut nachweisen als die vorhergehenden. Klare Hinweise geben nur ein Hohlweg am Südrand von Melchnau, die Systeme im Schmidwald und die eindrückliche «Huttuhohle» oben am steilen Abstieg vom Huttwilberg hinunter ins Städtchen (Abb. 6, Nr. 3 und Abb. 8). Schon auf den Originalaufnahmen zum Siegfriedatlas (1857) ist dieser Weg nicht mehr durchgehend zu verfolgen; das ausgeprägte Hohlwegbündel am Nordeingang zum Schmidwald muss also schon früh verlassen worden sein. Andererseits wird das Haus unmittelbar nördlich davon


## Legende zu Abb. 5

### 1. Wegoberfläche


 im Lockermaterial  
(Erde, Sand, Moränenmaterial, Gras usw.)


 Schotterung  
(nicht modern)


 mit Holz befestigt  
(Prügelweg)


 fossil  
(nicht mehr begangen, überwachsen)

### 2. Wegkörper


 Hohlweg im Lockermaterial


 Hangweg im Lockermaterial


 Hohlwegartige Grabenstruktur,  
nicht eindeutig als historische  
Wegspur identifizierbar

 Hohlwegbündel


### 3. Mögliche Reliktformen

 Terrasse, Rain, Hangkante


 Auffällige Baumreihe, Hecke


 Hangkante mit Baumreihe  
oder Hecke besetzt

### 4. Wegbegleiter


 Mühle, Stampfe, Säge

 Zoll

 Stundenstein, Meilenstein

 Burgruine, Burghügel

 Kirchenburg

 Kirche

 Diese Signatur hat eine doppelte Bedeutung:

- Objekt kann *nicht mehr aufgrund der Bausubstanz*, sondern nur aufgrund mündlicher Aussagen als solches erkannt werden.
- Lokalisation eines verschwundenen Objektes* erfolgt aufgrund mündlicher Aussagen.



Abb. 5. Ausschnitt aus der Geländekarte IVS 1:25 000, Blatt 1128 Langenthal (leicht verkleinert). Reproduziert mit Bewilligung L+T vom 13. August 1986.

noch heute «Mieschpinte» genannt, und im Volksmund erzählt man sich, die Melchnauer «Huttumärit»-Fahrer hätten dort einen erklecklichen Teil ihres Marktlohnes in Wein und andere geistige Genüsse umgesetzt. Vielleicht wurde später der Weg von dieser Wirtschaft aus über Fribach oder sogar Gondiswil gesucht. Eine mögliche Variante dieser Route führt von Melchnau direkt nach Fribach und dann weiter via Ärbolligen zur Huttwilhohle. Gerade die Wallfahrtskapelle zu Fribach<sup>14</sup> ist ein wichtiger Wegbegleiter. Erstmals erwähnt im 13. Jahrhundert, ist sie in der Reformationszeit vom Erdboden verschwunden. Sie scheint im Spätmittelalter als Wallfahrtsort hoch

Legende zu Abb. 6

1. Wegoberfläche

----- im Lockermaterial  
(Erde, Sand, Moränenmaterial, Gras usw.)

||||| mit Holz befestigt  
(Prügelweg)

~~~~~ fossil  
(nicht mehr begangen, überwachsen)

2. Wegkörper

==== Hohlweg im Lockermaterial

===== Hangweg im Lockermaterial

~~~~~ Hohlwegbündel

3. Mögliche Reliktformen

----- Terrasse, Rain, Hangkante

..... Auffällige Baumreihe, Hecke

~~~~~ Hangkante mit Baumreihe  
oder Hecke besetzt

4. Wegbegleiter

== Brücke, Steg

++ Furt

↘ Zoll

⌂ Stadt

🏠 Raststätte, Herberge, Pinte

⌒ Burgruine, Burghügel,  
Burgstelle, Erdwerk

⌘ Beinhaus, Kapelle

⛪ Kirche, Kloster, Kirchenburg

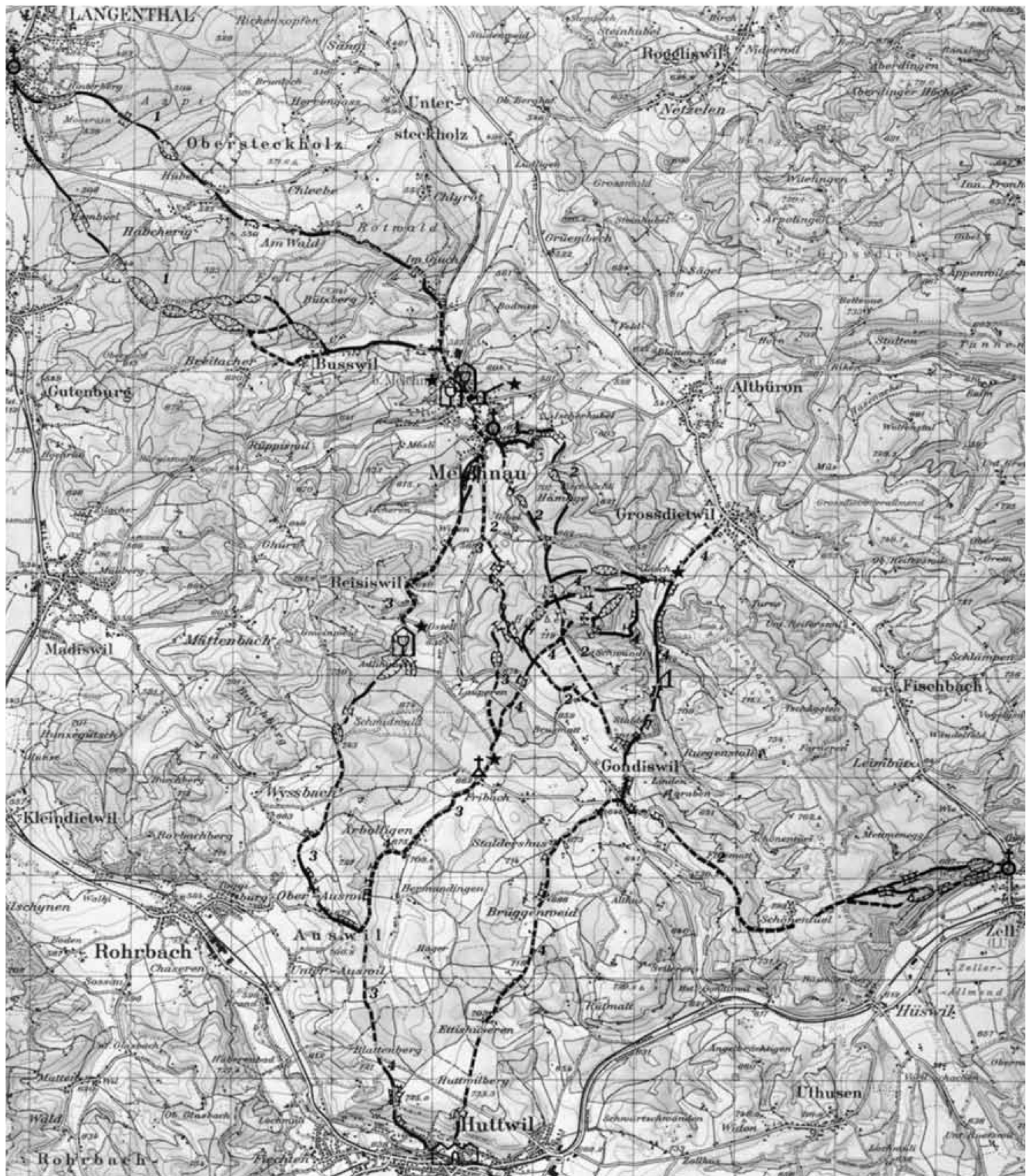
⚡ *Diese Signatur hat eine doppelte Bedeutung:*

a) Objekt kann *nicht mehr aufgrund der Bausubstanz*, sondern nur aufgrund mündlicher Aussagen als solches erkannt werden.

b) *Lokalisation eines verschwundenen Objektes* erfolgt aufgrund mündlicher Aussagen.

Abb. 6. Routenkarte. Auf Landeskarte 1:50 000, Blatt 234 Willisau (leicht verkleinert). Reproduziert mit Bewilligung L+T vom 13. August 1986. ▷







im Kurs gestanden zu haben und von nah und fern aufgesucht worden zu sein. Interessant ist der Umstand, dass die Kapelle um die Wende zum 14. Jahrhundert an das Kloster St. Urban vergabt worden ist. Die nächste Verbindung dorthin führt über Route 3 nach Melchnau und von da wohl über Kleinroth und Untersteckholz.

#### *Route 4: Grossdietwil–Huttwil*

Überraschend viele Systeme, teilweise markant ausgeprägt, ziehen von Grossdietwil auf den bewaldeten Höhenzug südöstlich des Dorfes hinauf (Abb. 6, Nr. 4). Einige dieser Relikte mögen bloss von Holzerwegen stammen, aber die einseitige Ausrichtung lassen eine Verbindung an der Kapelle Fribach vorbei nach Huttwil vermuten. Parallel dazu verläuft die direkte Verbindung nach Gondiswil mehr oder weniger auf dem Trasse der heutigen Strasse. Die Fortsetzung nach Huttwil ist erst auf einer ungenauen Karte von 1820<sup>15</sup> fassbar, so dass der präzise Verlauf nicht zu belegen ist. Die Gewölbebrücke über die Roth stammt zwar erst aus dem Jahr 1829, umso aufschlussreicher ist der Grenzstein aus dem Jahre 1628, der unmittelbar daneben steht (Abb. 9). Da die March hier vom Bach gebildet wird, kann man vermuten, dass dieser Stein wohl auch den Reisenden auf die Grenze aufmerksam machen sollte und nicht nur bloss zu deren Festlegung diente. Auf der Höhe des Horbenwaldes kreuzen sich die Routen 2 und 4. Dort wird die Fülle an Relikten besonders verwirrend, und es ist nicht endgültig auszumachen, inwieweit sich die beiden Stränge durchdringen. Es ist wohl möglich, dass der Verkehr auf der Route 2 in die Route 4 einbog in Richtung Huttwil, wie auch Reisende von Altbüron einen der Wege zum Horbenwald benutzt haben, um dann über Route 2 nach Gondiswil zu gelangen.

### *3. Der Strassenbau im 19. Jahrhundert*

#### *3.1 Die Verkehrsverhältnisse zu Beginn des 19. Jahrhunderts*

Mit dem 15. Jahrhundert beginnt für unser Gebiet eine Zeit der politischen Konsolidierung: Bern festigt seine Macht im Oberaargau, die Gegend zwischen Langeten und Roth wird zum Grenzraum. Insbesondere die Reformationszeit lässt einen «eisernen Vorhang» der Roth entlang niedergehen. Gewachsene Bindungen werden zerrissen; so zerfällt zum Beispiel die Gross-

Abb. 7. Zell, Zellerwald. Aufstieg von der Kirche zum Hochplateau von Schönentüel. Koord. 636 500/221 200.



Abb. 8. Huttwil. «Huttuhohle» am Weg über den Huttwilberg nach Auswil. Koord. 630 600/218 800.



Abb. 9. Grossdietwil, Längenbach.  
Kantonsgrenzstein von 1628  
am Weg von Gondiswil nach Grossdietwil.  
Koord. 633 200/ 222 850.

pfarrei Grossdietwil, zu der ursprünglich auch die Gemeinden Melchnau und Gondiswil gehört haben. Aus dieser Zeit stammt wohl auch der Spottvers

Ist ein Fluss, die Roth genannt –  
trennt Spanien vom Schweizerland<sup>16</sup>

Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts finden sich wenige Verbindungen ins Luzerner Hinterland hinüber. Erst 1820 «ist zur besseren Kommunikation zwischen Melchnau und Altbüron über die Matten, wo bisher ein Fussweg gewesen, eine neue Strass gemacht worden. Und über den Rothbach soll eine steinerne Brück gemacht werden».<sup>17</sup> Mit der Abschnürung der Verbindungen ist seit der Reformation auch das Marktzentrum Zofingen in den Hintergrund getreten, das früher für die Region von Bedeutung war (die Besenbinde von Melchnau lieferten zum Beispiel ihre Erzeugnisse auf den dortigen Markt). Einzige Anziehungspunkte blieben nun Langenthal und Huttwil. Das Verkehrsnetz begann sich umzulagern, die Verbindungen, die das Gebiet in Südwest-Nordost-Richtung durchzogen, verblassten (Nr. 3 und 4 auf

Abb. 6); übrig blieben nur noch die Verbindungen aus Südosten Richtung Langenthal, die auch heute noch vorherrschend sind.

Ein Schlaglicht auf den Strassenzustand zu Ende des 18. Jahrhunderts wirft die «Darstellung des Dorfes und des Gemeindebezirks Melchnau» von Jakob Käser aus dem Jahre 1855: «Ursprünglich wurden die Strassen und Wege ... wenig durch Kunst geregelt und angelegt, noch anders unterhalten als was die höchste Noth gebot, vor achtzig Jahren hatte die Gemeinde noch keinen Wegmeister; von unten am Dorfe gingen die Strassen der bessere Theil durch den Bach, und Brücken waren noch nirgends angebracht, oder, wo es nicht durch den Bach ging, war es in der Strasse sonst kothig und enge, dass man heut zu Tage nicht mehr so fahren und gehen könnte..»<sup>18</sup>

Diese Aussage weist auf viele Eigentümlichkeiten des damaligen Strassennetzes hin:

- es existiert kein organisierter Strassenbau im eigentlichen Sinne; das Wegnetz ist nicht systematisch angelegt worden und unterscheidet sich in qualitativer Hinsicht wohl kaum vom Netz früherer Zeiten.
- Brücken sind selten und nur an grösseren Wasserläufen zu finden.
- Die Wege sind feucht und ausgefahren, es besteht kein organisierter Unterhalt.

Obwohl zu Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts punktuell Verbesserungen vorgenommen worden waren, überstieg der als nötig empfundene Strassenbau bald einmal die Kräfte der Gemeinden. Es wurde unabdingbar, dass der Staat helfend eingriff.

### *3.2 Derplanmässige Strassenbau nach 1831*

Der Anstoss, der die ersehnte Umgestaltung der Verkehrsverhältnisse brachte, war politischer Natur. Mit der Annahme der neuen Verfassung im Jahr 1831 wurde aus dem Obrigkeitsstaat die demokratische Republik Bern. Dieser neue Staat, der sich gemäss seiner revolutionären Maximen für das Wohl eines jeden Bürgers einsetzen wollte, stiess mit Entwicklungsvorhaben auch in abgelegene Gebiete vor. Darunter fiel naturgemäss auch die Förderung des Strassenbaus. Die Verbindungen wurden klassifiziert, wobei die Strassen 1. bis 3. Ordnung vollständig vom Staat übernommen wurden. Kleinere Routen mussten die Gemeinden zwar selber bauen und unterhalten,

konnten aber mit Subventionen der öffentlichen Hand rechnen. Abb. 10 zeigt die wichtigsten Veränderungen im Bearbeitungsgebiet; die Jahreszahlen beziehen sich auf die Projektierung, da das Jahr der Ausführung meistens nicht greifbar ist (in den meisten Fällen unmittelbar nachher).

Nachfolgend soll die Baugeschichte zweier Strassenzüge beleuchtet werden. Gerade die politischen Nebengeräusche, die dabei erklangen, mahnen uns an die frühe Zeit des Nationalstrassenbaus, als Autobahnen noch erwünscht waren und man sich um einen Anschluss riss.

### *Strecke 1: Langenthal–Melchnau–Altbüren*

Das Bedürfnis nach einer besseren Verbindung mit Langenthal bestand in Melchnau schon lange Zeit. Bislang war man gezwungen, den Weg über Busswil zu nehmen oder auf noch schlechterer Strasse über Obersteckholz zu fahren (Abb. 10). Laut den Gemeindeprotokollen von Melchnau<sup>19</sup> wurde eine neue Strasse schon an der Gemeindeversammlung von 1821 gefordert. 1829 baute die Gemeinde im Norden des Dorfes ein Stück einer neuen Verbindung in Richtung Obersteckholz. Die anderen Gemeinden widersetzten sich jedoch dem Vorhaben einer Weiterführung. Busswil suchte «selbst auf dieser Linie zu verhindern und mehr eine Anlage über ... die Hohlen zu begünstigen»<sup>20</sup> (die Hohlen liegt an der bisherigen Verbindung über Busswil). Trotz «dem heftigen Entgegenwirken des tit. Regierungsstatthalters Jakob Buchmüller auf der Bleiche zu Lotzwyl und seinem Anhang, welche eine Strasse über Lotzwyl und Melchnau wollten», veranlasste «das tit. Baudepartement aus Auftrag des tit. Regierungsrathes der Republik Bern ...», dass im Herbst 1835 die neue Strasse durch den polnischen Ingenieur Garzinski projektiert wurde, von Langenthal bis an die Roth bei Altbüren».<sup>21</sup>

Bereits hier wird deutlich, dass der Strassenbau nicht ohne Konflikte vonstatten ging. Verschiedene wirtschaftliche und politische Interessen stiessen aufeinander. Da sei einerseits der Regierungsstatthalter genannt, der wohl eher als Lotzwiler dachte denn als Beamter und die Strasse von Lotzwil her über Busswil nach Melchnau und ins Luzernische führen wollte. Unterstützung fand er bei den Busswilern, die sich vom Durchgangsverkehr abgeschnitten sahen und begreiflicherweise das Projekt einer Strassenführung durch das Steckholz bekämpften. Andererseits scheinen die Melchnauer gerade für diese Verbindung eingestanden zu sein, offensichtlich mit Erfolg, denn die Berner Regierung schwenkte auf diese Linie ein und entschied





gegen ihren Statthalter. Die Strasse wurde in Bau gegeben und konnte «im Sommer 1838 – zwar noch unbekieset – mit leichtem Fuhrwerk befahren werden».<sup>22</sup>

### *Strecke 2: Melchnau–Gondiswil*

Noch komplizierter gestaltete sich der Ausbau der Verbindung nach Gondiswil. Die bisherigen Wege waren versumpft und in schlechtem Zustand. Laut Gemeindeprotokollen von Melchnau stellte die Gemeinde Gondiswil an Melchnau das Gesuch «zur Anlage einer zweckmässigen Strasse ... bis nach Engelbrächtigen»<sup>23</sup> (an der neuen Strasse Huttwil–Willisau). 1850 lagen bereits drei Projekte vor (Abb. 10), Gondiswil baute einige Jahre später in eigener Regie ein Stück Strasse bis an die Melchnauer Grenze aus. 1859 beschloss die Gemeinde Melchnau, Variante II als Strasse 4. Klasse zu bauen, also auf Gemeinkosten mit staatlichen Subventionen (Abb. 10). Reisiswil versuchte jedoch mit allen Mitteln Variante I durchzusetzen, da es – wie Busswil zwanzig Jahre früher – befürchten musste, vom Durchgangsverkehr abgeschnitten zu werden. Diese Verlegung nach Reisiswil wurde aber von den Melchnauern klar abgelehnt, was vermutlich zu einer erheblichen Verstimmung zwischen den Bürgern beider Ortschaften führte. Anscheinend sind die Reisiswiler den Melchnauern nach diesem ablehnenden Entscheid unfreundlich begegnet, denn plötzlich stellte der Melchnauer Gemeinderat wie aus Trotz an einer Versammlung einen Abänderungsantrag auf Verlegung der Strasse durch den Wald (Variante III), also auf die für Reisiswil ungünstigste Linienführung. Darauf erhoben die Reisiswiler Einspruch beim Bezirksingenieur – wir sind unterdessen im Februar 1861 angelangt – und erwirkten eine neue Zusammenkunft mit den Melchnauern. Anscheinend waren sie jetzt mürbe geworden, denn nun plädierten sie plötzlich für Variante II, gegen die sie zuvor noch Sturm gelaufen waren. Man raufte sich schliesslich zusammen und einigte sich auf diese Linienführung; zudem verpflichteten sich die Melchnauer, den «Wydenstutz» an der Strasse nach Reisiswil zu korrigieren. In den Jahren 1861/62 – 16 Jahre nach der Projektierung – wurde die Strasse nach Gondiswil endlich gebaut. Als zusätzliches Trostpflästerchen erhielt Reisiswil einen «Zubringer» an die neue Strasse über das Gstell.

Die Diskussionen um Strassenneubauten sind heute in der Region zwischen Roth und Langeten verstummt. Das Verkehrsnetz entspricht im wesentlichen demjenigen, das im Verlauf des 19. Jahrhunderts entstand, mit

den oben geschilderten Querelen. In der Gegenwart mögen wir über die hitzigen Diskussionen lächeln, die damals um die Linienführung einer so neben-sächlichen Verbindung (von Melchnau nach Gondiswil) geführt wurden. Damals wie heute hing aber der wirtschaftliche Aufschwung einer Region von der Verkehrserschliessung ab. Die Anstrengungen des letzten Jahrhunderts scheinen jedoch nicht den gewünschten Erfolg gezeitigt zu haben; nach wie vor ist die Region ein Randgebiet mit mässiger Entwicklung. Aber gerade deshalb ist sie eine der Gegenden im Kanton, die ihre Eigenheiten bewahren konnte und von vielem verschont blieb, was der moderne Verkehr mitbrachte.

*Anmerkungen:*

- <sup>1</sup> Im Junkerenholz zwischen dem Schiessplatz Sand und Bäriswil ist noch ein Stück der ursprünglichen Chaussée mit ihrer typischen Pflasterung erhalten. Unser Oberaargauet Teilstück wurde im Jahr 1764 beendet (Baumann G., 1924: Das bernische Strassenwesen bis 1798: S. 120 f. Diss. phil. Bern.)
- <sup>2</sup> Frei J., 1982: Die Entwicklung des luzernischen Hauptverkehrsnetzes im Zeitalter des Chausséenbaus (1750–1850): S. 116, 142. Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität Bern.
- <sup>3</sup> Der Basler Kaufmann Andreas Ryff (1550–1603) beschreibt diese Strecke in seinem Reisebüchlein vgl. Meyer, F., 1972: Andreas Ryff, Reisebüchlein. In: Basler Schriften für Geschichte und Altertumskunde.
- <sup>4</sup> Reber, W., 1970: Zur Verkehrsgeographie und Geschichte der Pässe im östlichen Jura: S. 146. Diss. phil. Basel.
- <sup>5</sup> Kartiert und gezeichnet von R. Bosch vom Geographischen Institut der Universität Bern.
- <sup>6</sup> Der aufmerksame Beobachter kann zwischen dem Rotwald und der Habcherig oberhalb der heutigen Staatsstrasse Langenthal–Melchnau die Spur erkennen, am auffälligsten ist die Hecke südlich der Strasse am Aufstieg zum Weiler «Am Wald».
- <sup>7</sup> Staatsarchiv Bern (StAB), Signatur AA VIII IV 43a.
- <sup>8</sup> Langenthal 1:6500, 1810, Museum Langenthal.
- <sup>9</sup> Bernische Originalaufnahme zum Siegfriedatlas, 1:25 000, 1857 Blätter 1 (Langenthal), 2 (Madiswil), 3 (Huttwil). Standort: Bundesamt für Landestopographie, Wabern.
- <sup>10</sup> Dufourkarte 1:25 000 (Karte des Kantons Luzern), Blatt 1. Staatsarchiv Luzern, Signatur PL 838.
- <sup>11</sup> Für das Gebiet der Gemeinde Melchnau existiert zusätzlich eine Kartenskizze von Jakob Käser als Beilage zu seiner Beschreibung von Melchnau (s. Anm. 18), datiert 1847.
- <sup>12</sup> Der «Bären», heute längst kein Wirtshaus mehr, trägt die Jahrzahl 1538.
- <sup>13</sup> Flatt, K. H., 1964: Die oberaargauischen Zölle im 18. Jahrhundert. In: Jahrbuch des Oberaargaus. Nach Aussagen der Löwenwirtin in Melchnau soll sich der Zoll direkt neben dem Gasthaus befunden haben.
- <sup>14</sup> Würigler, H., 1963: Die Wallfahrtskapelle in Fribach-Gondiswil. In: Jahrbuch des Oberaargaus: S. 70 ff.



- <sup>15</sup> Karte des Oberamtes Aarwangen, ca 1:55 000, um 1820. StAB AA I 54.
- <sup>16</sup> Binggeli, V., 1983: Geographie des Obergeraargaus: S. 11.
- <sup>17</sup> Dorfbuch von Melchnau: S. 174. Standort: Zivilstandsamt Melchnau.
- <sup>18</sup> Käser, J., 1855: Darstellung des Dorfes und des Gemeindebezirks Melchnau: S. 97.
- <sup>19</sup> Gemeindeprotokollauszüge zum Strassenwesen, zusammengestellt von W. Balmer, alt Lehrer, Melchnau. Standort: Zivilstandsamt Melchnau.
- <sup>20</sup> Dorfbuch von Melchnau: S. 186 f.
- <sup>21</sup> ebd.
- <sup>22</sup> ebd. S. 186 f.
- <sup>23</sup> Gemeindeprotokollauszüge zum Strassenwesen.