

# Vom Karrweg zur lärmigen Hauptstrasse

## Wie sich die Strasse durch unser Dorf in den letzten 250 Jahren veränderte

Wo genau der Weg in früheren Zeiten durch das Tal der Ilfis führte, von Langnau nach Trubschachen und weiter ins Entlebuch, wissen wir nicht. Zu ungenau sind die Karten aus früheren Jahrhunderten, die schon von einer solchen Verbindung berichten. Es wird ein schmaler, holpriger Karrweg gewesen sein, mehr nicht. Und wie an anderen Orten im Emmental verlief er wohl grösstenteils nicht im Talgrund, den Launen der ungezähmten Ilfis ausgesetzt, sondern führte über die höher gelegenen Terrassen, z.B. die Bäregg, oder wenigstens den Hanglehnen entlang. Gewisse Spuren im Gelände im Raum Bäregg/Bäreggstalden lassen eine alte Wegführung erahnen. Aber Genaueres ist nicht belegt.

Sicheres erfahren wir erst ums Jahr 1750, als es darum ging, die alte Verbindung auszubauen und dem bedeutenden Handelsort Langnau (Leinwand und Käse) eine bessere Strasse in Richtung Entlebuch/Luzern zur Verfügung zu stellen. Vorher führte die wichtige Landstrasse von Bern nach Luzern nämlich über Lützelflüh-Sumiswald-Huttwil-Willisau, nun sollte der Weg durchs Entlebuch den gleichen Rang erhalten. 1759 machte der Landvogt die Gemeinde Lauperswilviertel darauf aufmerksam, die Wegordnung zu beachten und die Strasse durch den Buchrain zwischen Fluh und Ilfis besser zu unterhalten.

Lange zeigte das bernische Patriziat wenig Interesse an Strassenverbesserungen im Emmental. Die Emmentaler galten seit dem Bauernkrieg, aber auch durch ihr Verhalten während des Franzoseneinfalls als aufmüpfige, rebellische Untertanen, die man nicht belohnen wollte. So äusserte sich der Oberamtmann von Trachselwald noch 1825, Strassenverbesserungen im Emmental seien ein unnötiger Luxus «zugunsten der handelnden und reisenden Classe».

Die bernische Obrigkeit hatte aber ein Interesse daran, dass sich der zunehmende Handelsverkehr durch bernisches Gebiet – und nicht drum herum - bewegte, denn die Zolleinnahmen, die an verschiedenen Brücken gefordert wurden, bildeten eine wichtige Einnahmequelle. Deshalb forderte sie von den Gemeinden einen guten Unterhalt. In einem Reglement von 1844 ist festgehalten, was dieser Unterhalt bedeutete. In bewaldetem Gebiet musste das aufwachsende Gehölz links und rechts der Strasse jährlich zurückgehauen werden. Es durften keine Ackersteine auf die Strasse geschüttet werden, es mussten aber an bezeichneten Stellen solche Steine aufgehäuft werden, damit der Wegmeister jederzeit Karrengelände damit auffüllen konnte. Für jede Wegstrecke von 5 – 6 Kilometern wurde ein Wegmeister bestimmt. Er war vom Kanton angestellt und hatte die Gemeinden regelmässig an ihre Unterhaltungspflicht zu mahnen. Der für unsere Gemeinde zuständige Wegmeister wohnte um 1850 im Grauenstein.

Die allzu schmalen Strassen hatten die Fuhrleute oft gezwungen, die Pferde hintereinander anzuspannen. Das führte dazu, dass die Wege in der Mitte ausgetreten wurden, statt dass sie dort leicht erhöht waren. So konnte das Wasser nicht abfliessen. Diese sogenannte Gabelfuhr wurde 1753 auf allen bernischen Landstrassen verboten und die Deichselbespannung vorgeschrieben.

1775 baute die Gemeinde Trub in Kröschenbrunnen eine gedeckte Holzbrücke, die aber schon im nächsten Jahr vom Hochwasser weggerissen wurde. 1777 entstand eine neue, stärkere. Trub erbat beim Landvogt dafür einen staatlichen Zuschuss. Im Gesuch wurde darauf hingewiesen, dass ohne sichere Brücke Reisende oft tagelang hingehalten würden, dass Tote nicht auf den Friedhof geführt werden könnten und dass Leuten aus Schangnau und Escholzmatt die Fuhren auf den Langnaumärit verunmöglicht würden.

Der Fussbote der «Fischerpost» (die Familie Fischer war von der Regierung gegen einen beträchtlichen Pachtzins mit dem Postregal betraut worden), lief ab 1793 zweimal pro Woche von Bern nach Langnau und Luzern und wieder zurück. 1775 wurde die luzernische Zollstelle in Wissenbach (an der

Abzweigung zum Schärli) eröffnet. Bern eröffnete seine Zollstation in Kröschenbrunnen deutlich später, es hatte seine Zölle länger als andere im «Binnenland», z. B. eben bei den Brücken, erhoben.

Im Buchrain kam es bei Gewittern immer wieder zu Steinschlag und Erdbeben. 1810 machte ein Strasseninspektor den Vorschlag, die Strasse im Buchrain auf die andere Seite des Flusses zu verlegen, was allerdings den Bau von zwei Brücken nötig gemacht hätte. 1827 beschädigten starke Gewitter die Strasse im Buchrain erneut. Die zahlreichen Bäche hatten «ca. 100 Bännen Grien» auf der Strasse abgeladen, die durch ein Gemeinwerk weggeschafft werden mussten. An einer Stelle war ein ca. 6m breites Stück der Strasse in die Ilfis abgerutscht. Ähnliches war schon im Vorjahr passiert. Nun wurden zwei Holzbrücken über die klaffenden Risse geführt. Müller Siegenthaler hatte auf eigene Kosten die Brücke über den Mühlebach wiederhergestellt. Der Mühlebach floss damals zwischen heutigem Gemeindehaus und der Mühle offen in Richtung Bahnhofplatz (noch ohne Bahnhof!) und untere Säge. Die Regierung in Bern gab der Gemeinde immer wieder abschlägigen Bescheid, wenn sie um finanzielle Unterstützung für den teuren Wegunterhalt bat: Jede Gemeinde sei auf ihrem Gebiet selber für den Wegunterhalt verantwortlich. Sogar als nach einem Unwetter Sager Johann Herrmann für eine Notbrücke die nötigen Balken lieferte und die Gemeinde nichts anders verlangte, als im obigkeitlichen Wald als Ersatz zwei Tannen fällen zu dürfen, kam aus Bern ein «Nein». Erst ab 1834 übernahm der Kanton einen grossen Teil der Kosten für den Strassenunterhalt.

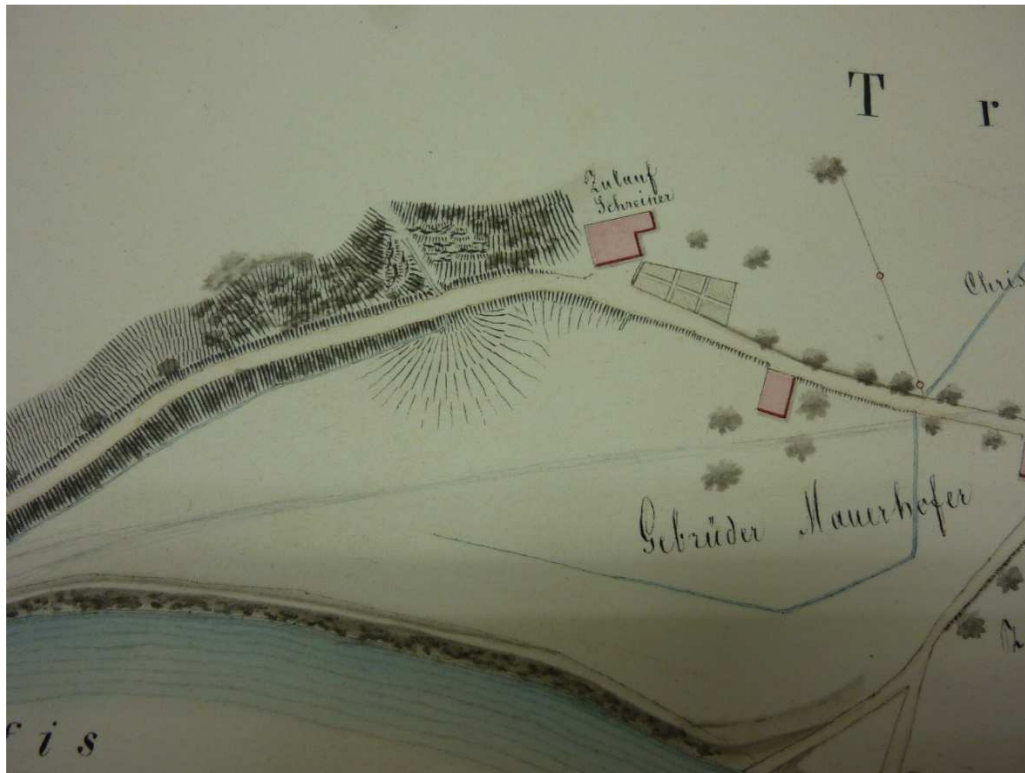
Einen Eindruck von der «alten Landstrasse» bekommen wir an den wenigen bis heute erhaltenen Teilstücken: dem Strässchen durch den Widerberg zwischen Langnau und Bärau, dem sogenannten «Gässli» in unserem Dorf, dem im Gelände noch sichtbaren Weg von der Mühle hinauf zum Neuhaus.



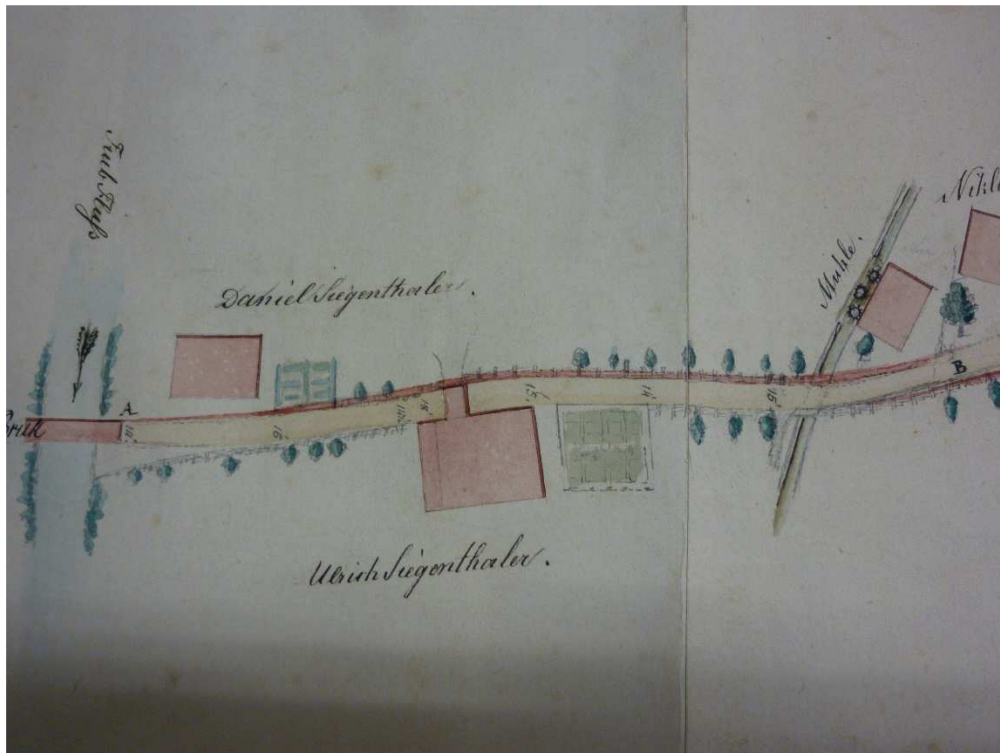
Das mit «Schulhaus» angeschriebene Gebäude ist die heutige Schreinerei Bärtschi, von 1840 -82 Vorläuferbau des Dorfschulhauses! Die neu geplante Strassenführung ist mit schwachen Strichen im Plan eingezeichnet.

Die Strasse war schmal und sollte nun vor allem im Buchrain auf 16 Fuss verbreitert werden, um die Unfallgefahr zu verkleinern. Der Verkehr hatte vor allem wegen der vielen Käsefuhrn von den Alpen deutlich zugenommen.

Im Jahr 1843 wurde die Strasse in unserem Dorf an zwei Orten «gestreckt» zur heutigen Wegführung: vom Bäreggstalden zum Hasenlehn (der heutigen Töpferei) – vorher machte sie einen Bogen beim Zulauf vorbei – und von der Mühle bis zum sogenannten Brückhaus bei der Steinbachbrücke.



Am Platz des heutigen «Michelhäuschens» (Ausstellungsraum der Schreinerei Roth) stand damals ein Bauernhaus, und die Strasse führte dort – ein Unikum - unter der Einfahrt durch: Man stelle sich das heute vor!



Die Brücke über die Trub war damals noch eine gedeckte Holzbrücke, und offenbar säumten überall Bäume den Weg. Doch das Stündlein der hölzernen Trubbrücke hatte bald geschlagen: Am 26. Juli 1844 ging ein Unwetter über dem Trub nieder. Das Hochwasser brachte die Brücke an den Rand des Einsturzes. Notdürftig konnte sie geflickt werden, aber man musste in den nächsten Jahren für Ersatz sorgen. Man entschied sich für eine Steinbrücke mit gemauertem Bogen. Die Gebrüder Ulrich und Bernhard Brechbühl vom Bäreggstalden erhielten den Auftrag. Neben der projektierten Brücke musste während der Bauzeit eine hölzerne Notbrücke dem Verkehr dienen. Und da passierte eines Sonntags, am 5. April 1846, ein Unglück. Die Brücke stürzte unter der Last eines mit 31 Saum Weins beladenen, sechsspännigen Wagens ein. Der Wein wie auch die Pferde konnten durch herbeigeeilte Hilfe glücklich gerettet werden. Der Wagen und die Brücke aber befanden sich in einem erbärmlichen Zustand.

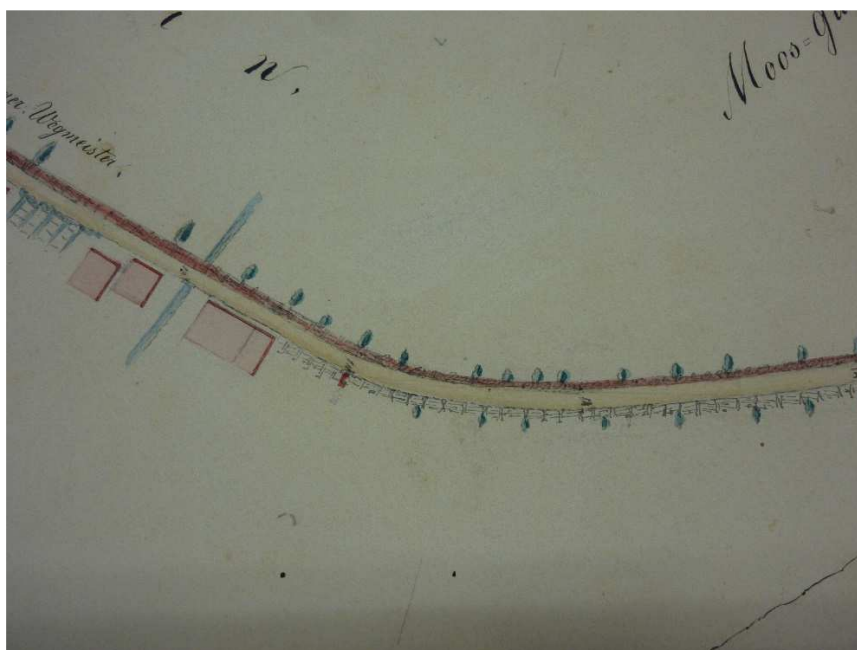
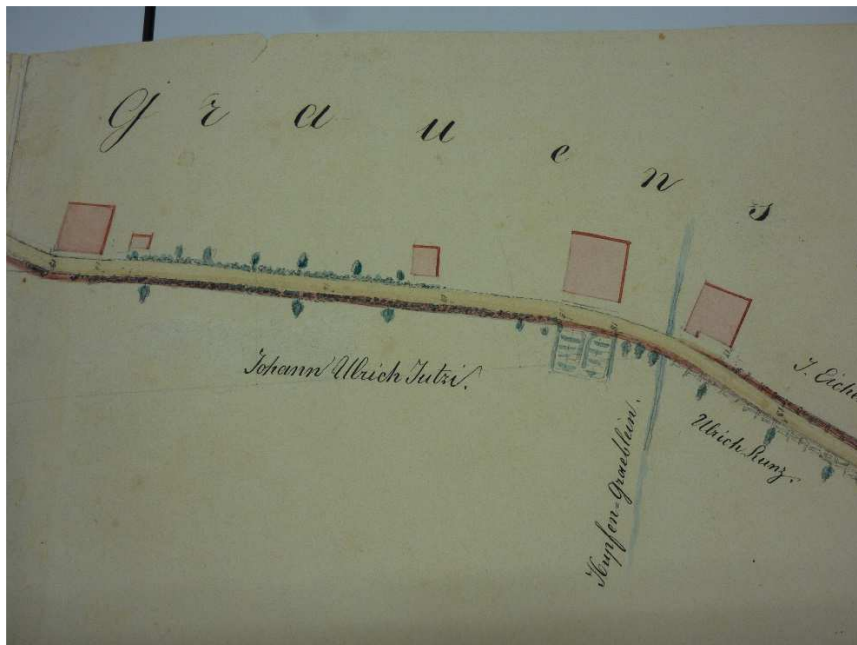
1848 konnte die steinerne Brücke eingeweiht werden. Das Flussbett der Trub tiefte sich aber wegen verschiedener Korrektionsarbeiten so stark ein, dass der Pfahlrost unter den Brückenpfeilern nach wenigen Jahren zu Tage trat. Damit dieser nicht verfaulte, musste 1869 unterhalb der Brücke eine Tromschwelle errichtet werden, die den Bachschutt staute. Die neue Brücke diente über 100 Jahre lang dem Verkehr, bevor sie um 1955 durch die jetzige ersetzt wurde.

Seit 1820 fuhr vom Entlebuch her eine «Chaise» nach Langnau und Bern, die aber wegen der schlechten Strassen nur zwei Passagiere aufnehmen konnte.

Von Langnau nach Escholzmatt und Luzern und umgekehrt fuhr nun ab 1848 dank verschiedener neuer Brücken und breiterer Strasse (der Staat hatte 1834 die Kosten für den Unterhalt der Hauptstrassen übernommen) jetzt auch regelmässig eine Postkutsche. Deshalb musste 1850 gegen Entschädigung auch die erwähnte Einfahrt im Dorf abgerissen werden, weil die elfplätzigige Kutsche zu hoch war. Täglich fuhr in Bern und Luzern je eine Postkutsche am Morgen ab und traf am Abend – nach 10 Stunden Fahrt – am anderen Endpunkt ein. Pferdewechsel waren in Grosshöchstetten, Langnau, Escholzmatt und Wolhusen. Ein normaler Handwerker musste für eine Fahrt aber einen

ganzen Monatslohn hinblättern. Reisen mit der Post war also vorläufig noch das Vorrecht einer kleinen Bevölkerungsgruppe. 1873 beklagte sich die Postverwaltung bei der Berner Regierung, dass der schlechte Zustand der Strasse - wegen des Bahnbaues - verlange, dass drei statt nur zwei Pferde vor die Postkutschen gespannt würden, was die Fahrten deutlich teurer mache.

Im Grauenstein verlief die Strasse bis 1935 anders: Sie führte an den heutigen Gebäuden Hebeisen und Röthlisberger vorbei direkt an die Ilfis, überquerte mit einer Holzbrücke (später ersetzt durch eine Steinbrücke, die heute noch dem Wanderweg dient) den Hämelbach und wendete sich dann hinüber zu den Häusern von Dürrenbach. Als dann 1875 die Bahnlinie nach Luzern gebaut wurde, erforderte das zwei zusätzliche Niveau-Uebergänge, die erst 1935 mit der neuen Linienführung aufgehoben wurden, gegen den Widerstand des Moos-Bauern, der viel schönes Land dran geben musste, und des Schreiners im Grauenstein, der jammerte, dass nun die Strasse nicht mehr an seinem Haus vorbei verlaufe. Die alte Strassenführung hatte aber noch einen weiteren gewichtigen Nachteil gehabt, sie war sehr schattig und im Frühling wollte dort das Eis lange nicht schmelzen.



Strassenbauten wurden immer von den Einheimischen ausgeführt. 1844 leitete der Wegmeister Christian Zaugg eine Equipe von 16 Tagelöhnern. Die Tagesentschädigung betrug 8 – 10 Batzen. 1935 – zur Zeit der grossen Wirtschaftskrise mit vielen Arbeitslosen – wurde die Firma Marazzi angehalten, nur Leute aus Trubschachen und Trub beim Strassenausbau im Grauenstein zu beschäftigen. Auf der Lohnliste von 1935 standen 21 Arbeiter aus unserem Dorf.

Der Bau der Eisenbahnlinie in den Jahren 1870 - 75 erforderte auch an anderen Stellen eine Anpassung der Strassenführung. Beim Bäreggstalden musste die Strasse ilfiswärts ausweichen, was den Bau zahlreicher Stützmauern nötig machte, und im Buchrain wurde das bisherige Strassentrassee für die Bahn gebraucht; für die neue Strasse musste Nagelfluh weggesprengt werden, und es brauchte ebenfalls aufwändige Mauerbauten. Dabei wurde Wert gelegt auf die verwendeten Bausteine: Es musste überall der dauerhafte Sandstein aus der Ilfern verbaut werden (tatsächlich haben etliche Stützmauern von damals bis heute ihren Zweck erfüllt).

Das schlimmste Unwetter, das das Oberemmental seit Menschengedenken erlebt hatte, ging am 25. Juni 1891 über dem Gebiet nieder. Im Trub wurden mit Ausnahme der Fuhrenbrücke alle Brücken mitgerissen, auch in Marbach, Wiggen und im Grauenstein waren die Verheerungen gross. Der Kanton entschied sich – nach mehreren dringenden Anfragen – die Ilfis grosszügig zu verbauen. Die Arbeiten waren – wie früher - noch Sache der Anstösser. Aber sie erfolgten nach einem einheitlichen Plan und wurden von Bund, Kanton und Gemeinde fast vollständig entschädigt. In Trubschachen betrug die Kosten für die Strecke vom Grauenstein bis zum Süsshüsli 108'000.- Fr. In den Jahren danach wuchs die Einsicht, dass vor allem in Marbach, aber auch im Trub, grosse Flächen wieder aufgeforstet werden mussten, die in den Jahrzehnten zuvor rücksichtslos abgeholzt worden waren. Auch wurde eine strikte Trennung zwischen Weiden und Wald gefordert.

Die Strasse hatte bis weit ins 20. Jh. hinein noch einen mehr oder weniger groben und «ghögerigen» Naturbelag. Im Dorfbereich wurde sie 1929, als die Staubbelastung immer unerträglicher wurde, für teures Geld gepflästert, mit Bsetzsteinen aus Alpnacher Quarz-Sandstein. Die Gemeinde bezahlte 70'000.- Fr. daran, der Staat 80'000.- Fr. und private Anstösser 12'000.-. Die Arbeit wurde von der Firma Stuaag in Bern ausgeführt. Der Quadratmeter, fertig verlegt, wurde zu 16 Fr. berechnet. Auf der einen Strassenseite wurde bei dieser Gelegenheit ein Trottoir gebaut, und zwar vom Gemeindehaus bis zum «Hirschen»

Gleichzeitig mit der Strassenkorrektur im Grauenstein wurde 1935 die Strasse durch den Buchrain verbessert und verbreitert. Schliesslich wurde die Strecke von der Einmündung der Risiseggstrasse bis zur Kantonsgrenze als letztes Teilstück der ganzen Strasse Bern – Luzern 1937 mit einem Teerbelag versehen.

Der Redaktor des Emmentaler Blattes schrieb darüber mit leisem Augenzwinkern am 21. August 1936 folgenden Leitartikel:

#### «Strassenjammer im Oberemmental

So halbwegs zwischen Paris und Triest, wo die Ilfis sich launisch gekrümmten Laufes an den nagelfluhgesegneten Ausläufern von Bock und Rämigummen durchwindet, liegen auf spärlich geweiteter Talsohle die Orte Kröschenbrunnen und Trubschachen. Beide sind durch die ebenso wunderlich gewundene Staatsstrasse Bern – Luzern unter sich und mit der übrigen Welt verbunden. Den verwegenen Windungen von Fluss und Strasse schliesst sich als Dritter im Bunde ein Schienenstrang der SBB getreulich an.

Um jedoch auf die erwähnte Staatsstrasse zurückzukommen, wird der hitzigste Ortspatriot nicht behaupten wollen, sie habe bis vor kurzem etwa gar staatsmässig angemutet. Wenn in diesen benzinduftenden Zeitläufen die altersschwache Strasse hie und da versagte, wenn sie der stürmischen Wucht motorisierter Vehikel nicht immer gewachsen war, so wäre es doch ungerecht, ihr deswegen

einen Vorwurf zu machen oder gar einen Stein auf sie zu werfen. Solche liegen sowieso schon mehr als genug darauf.

Nun soll der Strasse Heil widerfahren. Die Patientin wird einer gründlichen Teerbehandlung unterzogen, einer Kur, die sich schon bei ganz hoffnungslosen Fällen von Via mala hervorragend bewährt hat. Dieses Verfahren beruht auf der Transplantation oder Hautverpflanzung, wobei die Strasse nach einer ausgiebigen Massage mittels Strassenpunktroller mit einem fast unverwüstlichen Schutzbelag versehen wird.

Da es anscheinend auch für eine Strasse höchst ungemütlich ist, von der Bahn überfahren zu werden, was hier in geringen Abständen dreimal vorkam (im Grauenstein, in Dürrenbach und in Kröschenbrunnen), so bestand ein wesentlicher Teil des Heilverfahrens in einer Verlegung des Trassees und bequemer, trockener Lagerung an der Sonne. Durch Anwendung eines Streckbettes gelang es, einige der bösartigsten Kurvengeschwulste wegzuoperieren, sehr zum Missvergnügen fanatischer Kurvenschneider, welche diesen Sport gerne selbst besorgen. Es darf freilich nicht verschwiegen werden, dass die Kurkosten etwas hoch sind und über eine halbe Million ausmachen. Dafür haben wir als greifbaren Gegenwert den geheilten Patienten.»

In einem weiteren Abschnitt treibt der Autor seinen Spott über die Langsamkeit der Berner, da die Luzerner ihren Teil längstens beendet haben. Und er stellt dann die rhetorische Frage, ob wohl die Gemeinde Trubschachen mit Absicht ein Stück Naturstrasse als «Naturstrassen-Reservat» für die Nachwelt erhalten wolle.

« Wohltuendes Lachen erfüllt den unbeteiligten Zuschauer, wenn an Tagen mit Vollbetrieb ein Auto nach dem andern glatten, zivilisierten Asphalt in die löchrige Strassenwildnis von «Niemandland» hineinprasselt. Gestäubten Haares – falls er noch welches hat – umkrampft der ortsunkundige Neuling das Steuer ob den ungewohnten Sprüngen seiner Gummibänne. Wohl ihm, wenn er sich hat genügen lassen am eigenen Spiritus ohne irgendwelche nebelerzeugende Alkoholbeimischung. Dann hat er noch irgendwelche Aussicht, das rettende Ufer zu erreichen, den sicheren Asphaltzipfel. Dort macht er in der Regel seinen heftigen Gefühlen Luft: Die cheibe Soustrass! »

Im Dorf wurde die Pflasterung 1967 durch einen Asphaltbelag ersetzt.

Einige Jahre später – zu Beginn der Siebzigerjahre – wurde diskutiert, ob man das Dorf Trubschachen nicht durch eine Umfahrungsstrasse vom Verkehr entlasten sollte. Das Projekt, das allerdings nie bis in die Details ausgearbeitet wurde, sah eine Brücke vor über die Ilfis im Raum Schärtschachen, danach zwei kurze Tunnel unter dem Ortbachbergli und der Bergenfluh hindurch in den Krümpel und den Steinbach und wieder eine Brücke über die Ilfis zurück in die bestehende Strasse. Diese neue Strasse hätte zwar wohl das Dorf beruhigt (und auch ein bisschen ins Abseits gerückt!), sie hätte aber bestes Landwirtschaftsland zerschnitten und ein relativ ruhiges Gemeindegebiet verlärmte.

Auch das Projekt einer Unterführung beim Bahnübergang wurde – kaum angedacht – wieder fallen gelassen. Bei zu vielen Liegenschaften, ja ganzen Quartieren, wäre die Zufahrt erschwert oder gar verunmöglicht worden.

Nun steht der Strasse mit der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt eine weitere «Therapie» bevor. Hoffen wir, dass diese vor allem der ansässigen Bevölkerung und nicht nur der «handelnden und reisenden Klasse» zugute kommt.



Trubschachen



Trubschachen um 1920



Quellen:

Jonas Glanzmann, Emmental – eine Landschaft erzählt Geschichte, 2018

Daniel Flückiger, Strassen für alle, 2011

Walter Steiner / Alfred G. Roth, Heimatbuch Trub – Trubschachen, 1978

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (Geoportal des Kt. Bern)

Herrmann: Strassenplan Langnau-Kröschenbrunnen (1843)

Staatsarchiv Bern

Gemeindearchiv Trubschachen