Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 47 (1974)

Heft: 9

Artikel: Die Brücken von Bern

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-775279

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

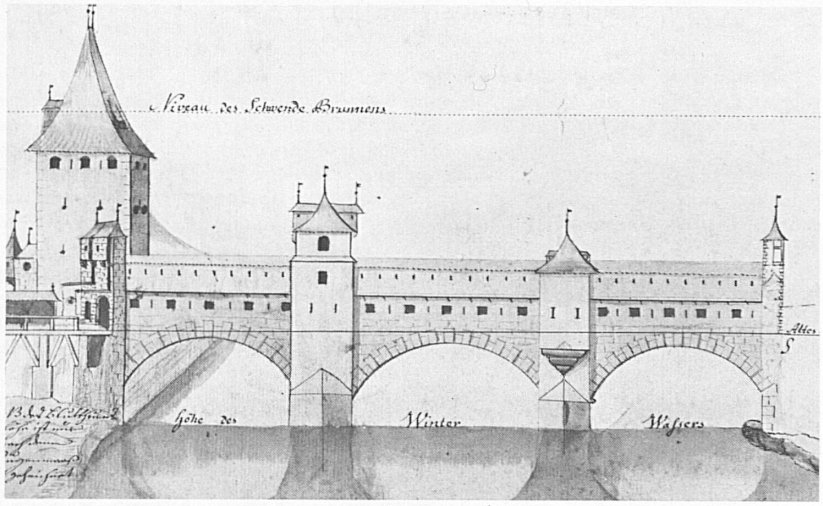
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 06.07.2025

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

Die Untertorbrücke in Bern zwischen 1517 und 1759
Historisches Museum Bern

Le pont de l'Untertor à Berne, tel qu'il fut conservé de 1517 à 1759



Il ponte Untertor a Berna. Lo stato del ponte tra il 1517 e il 1759

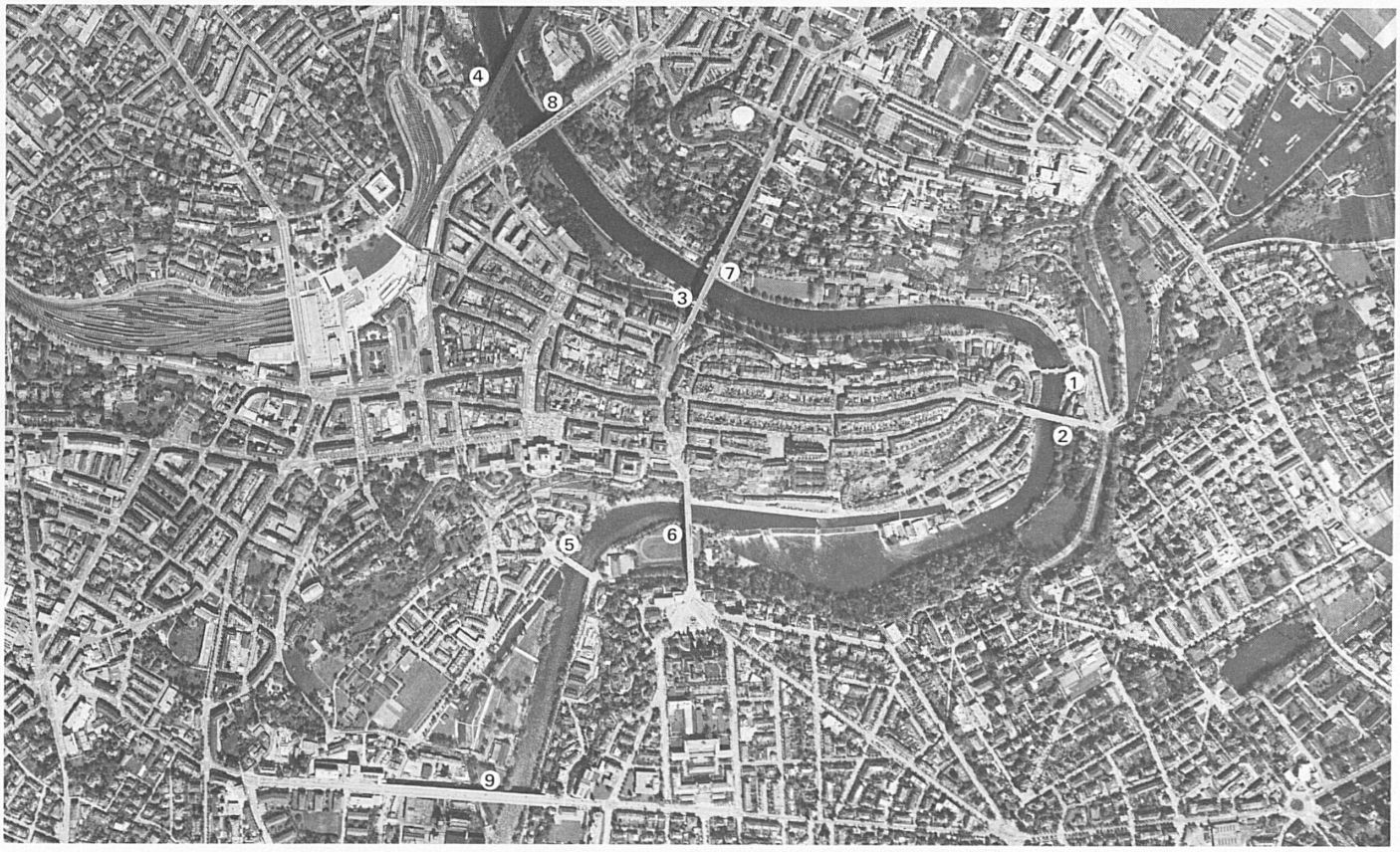
Untertor Bridge in Berne as it appeared from 1517 to 1759

Die Brücken von Bern

Am Bogenscheitel des Aarelaufs, der die Stadt Bern umschlingt, liegt die älteste Brücke der Stadt, die 1265 erstmals erwähnte Untertorbrücke, ursprünglich eine Holzbrücke, seit 1487 eine steinerne, zeitweise mit Türmen, Bogen und Wehrgängen versehene, heute auf ihren Konstruktionskern reduzierte Dreijochbrücke.

Fast 600 Jahre lang war sie die einzige Flussbrücke Berns, bis 1844 in unmittelbarer Nachbarschaft die Nydeggbrücke gebaut wurde. Das Problem der Überquerung eines tief eingeschnittenen Tals wurde im topographisch ähnlich gelegenen Fribourg etwa um die gleiche Zeit durch die berühmte Hängebrücke, den Grand Pont, gelöst; in Bern wählte man eine Hausteinbrücke, die den Fluss mit einem einzigen, 46 m weiten Bogen überquert – bis 1890 die grösste Spannweite einer steinernen Brücke in Europa. Für den Bau der Nydeggbrücke wurden zur Hauptsache Granitsteine verwendet, die man aus Findlingen in der Brienzerseegegend

1 Untertorbrücke 1265/1487
2 Nydeggbrücke 1844
3 Altenberg-Hängesteg 1857
4 Eisenbahnbrücke 1858/1941
5 Dalmazibrücke 1872
6 Kirchenfeldbrücke 1883
7 Kornhausbrücke 1898
8 Lorrainebrücke 1930
9 Monbijoubrücke 1962



Luftaufnahme: Eidg. Landestopographie, Bern

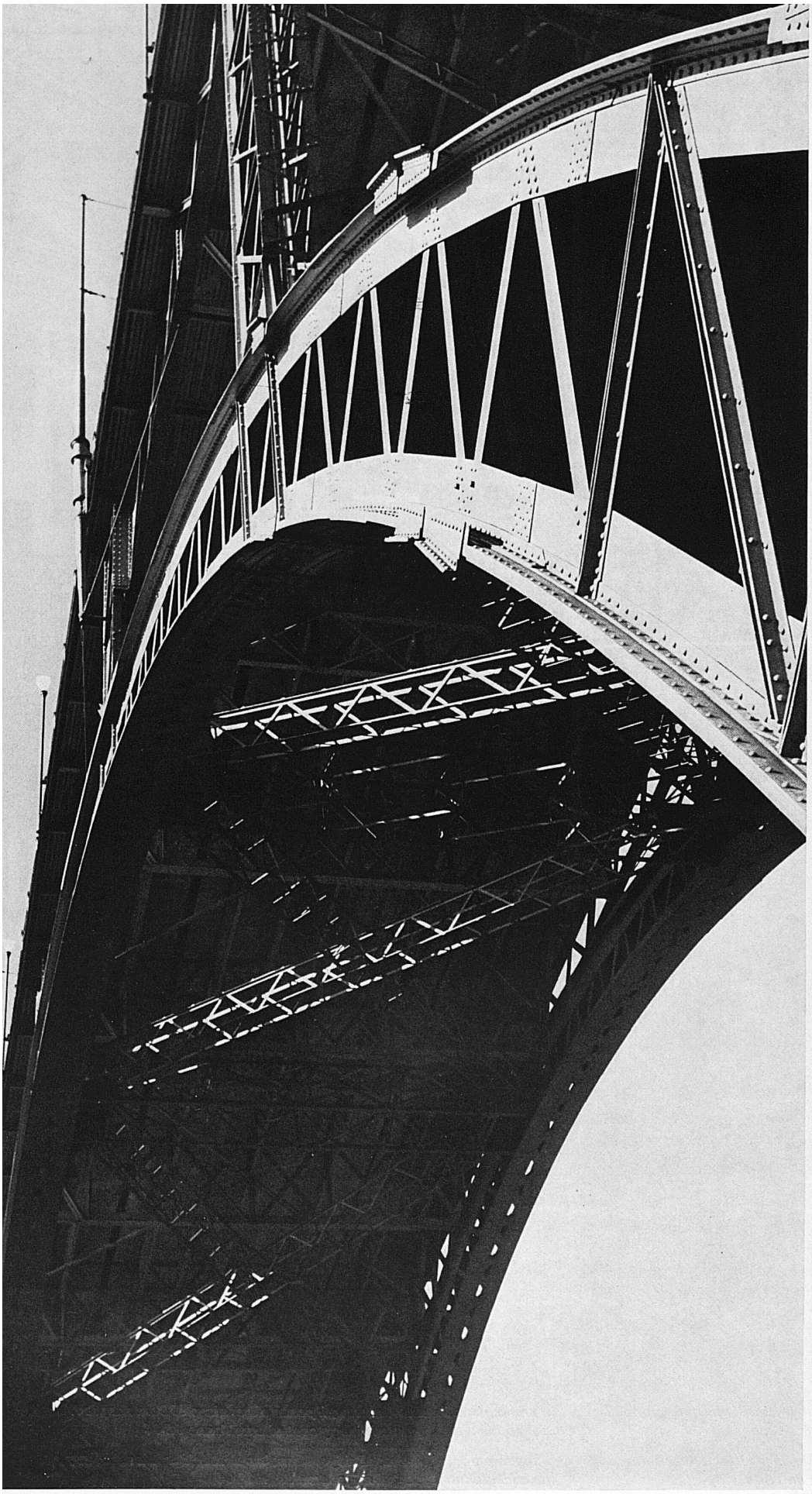
1,2

Vorn die Untertorbrücke, die älteste Aarebrücke Berns, im Hintergrund die Nydeggbrücke aus dem Jahre 1844. Photo P. Studer

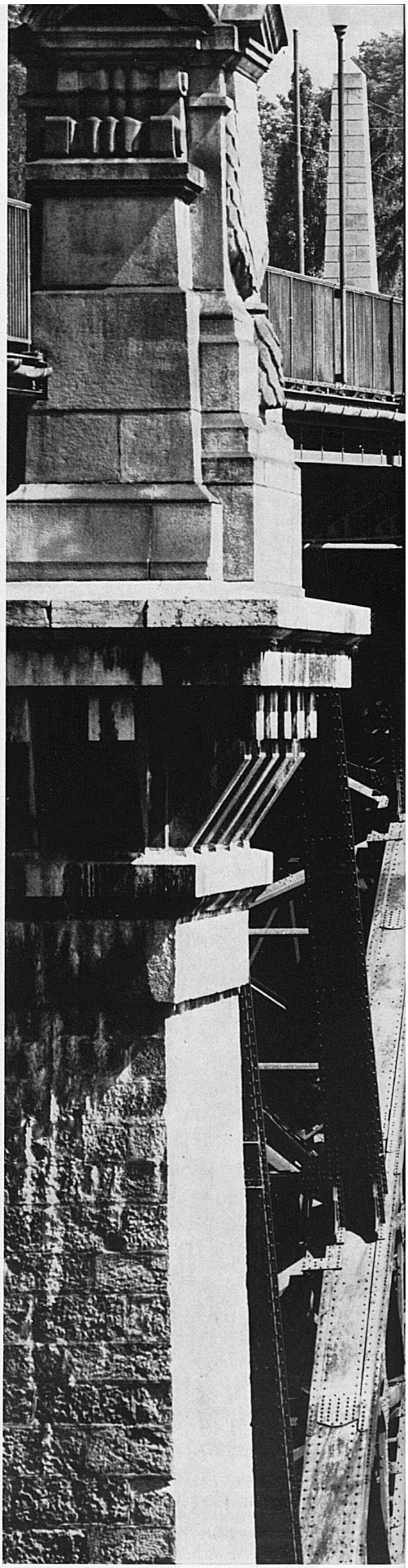
Au premier plan, le pont de l'Untertor sur l'Aar, le plus ancien de Berne; à l'arrière-plan, le pont de la Nydegg construit en 1844

In primo piano il ponte Untertor, il ponte più anziano di Berna sopra l'Aare; in secondo piano il ponte Nydegg costruito nell'anno 1844

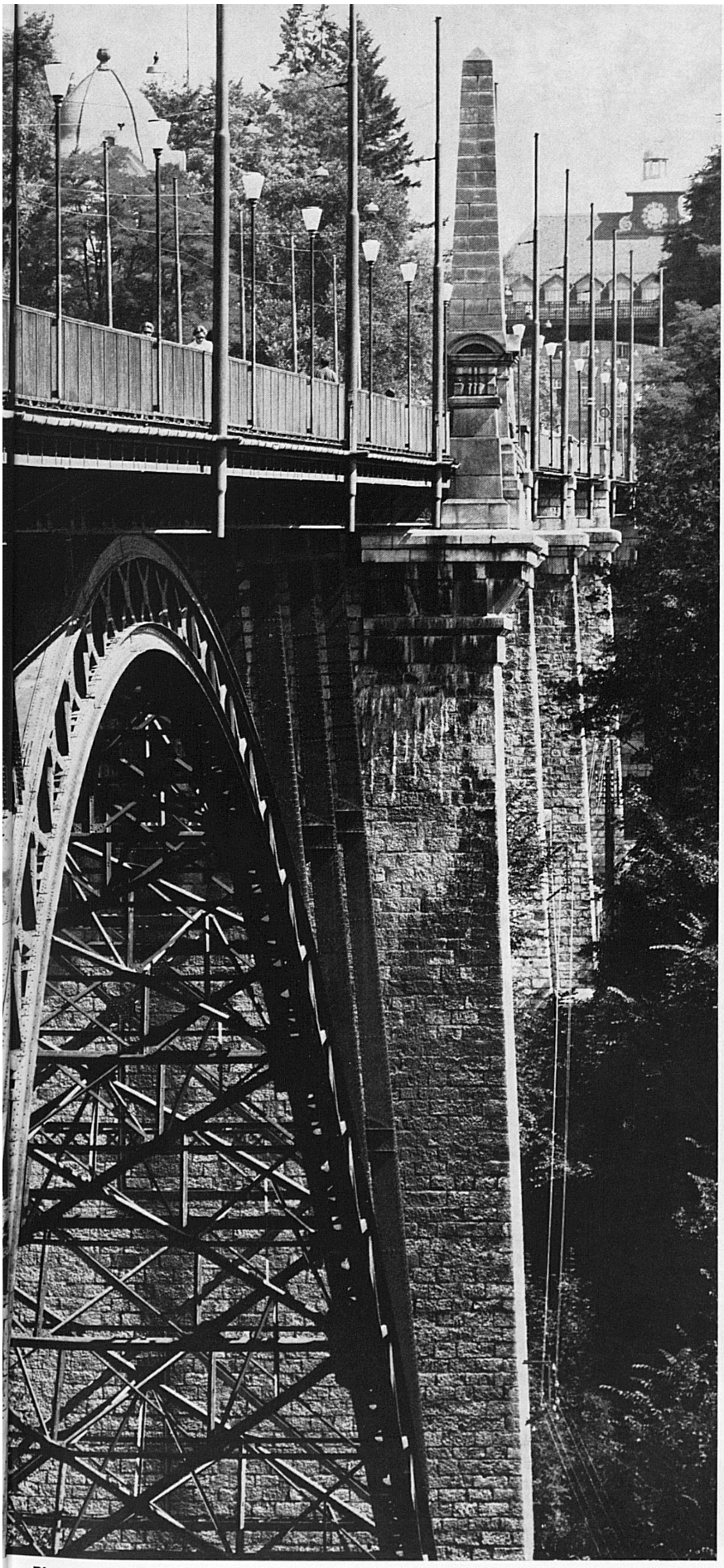
In the foreground Untertor Bridge, Berne's oldest bridge over the Aar; in the background Nydegg Bridge, erected in 1844

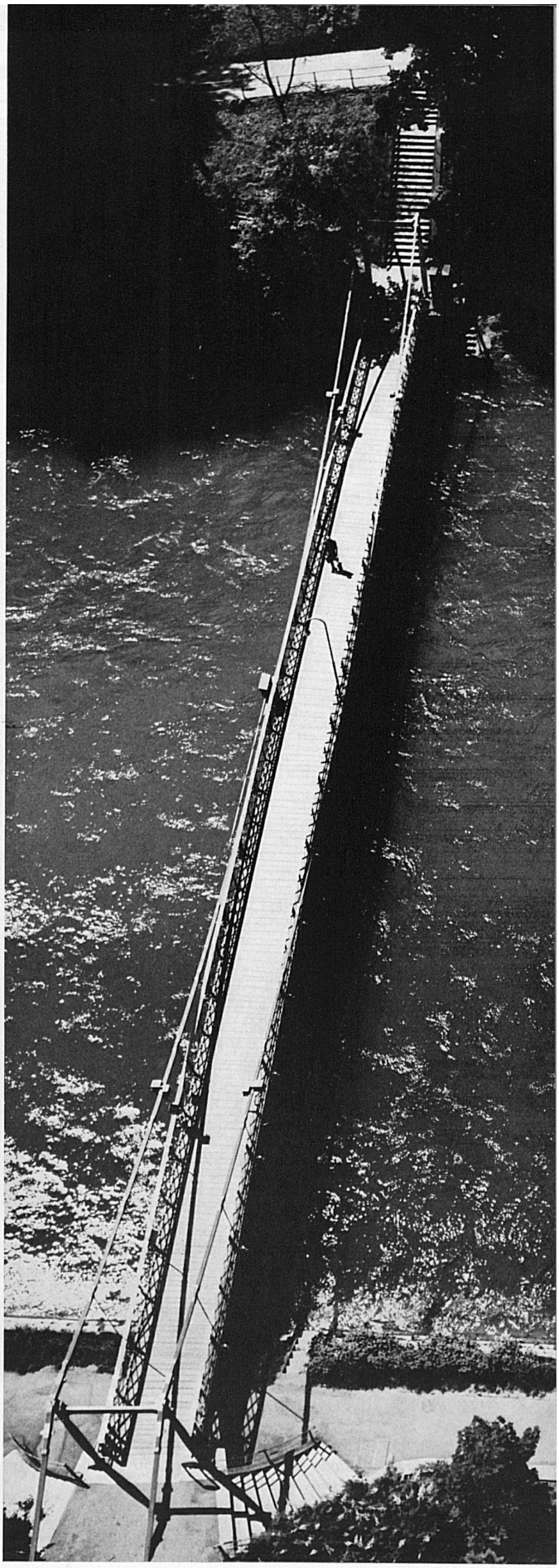


6

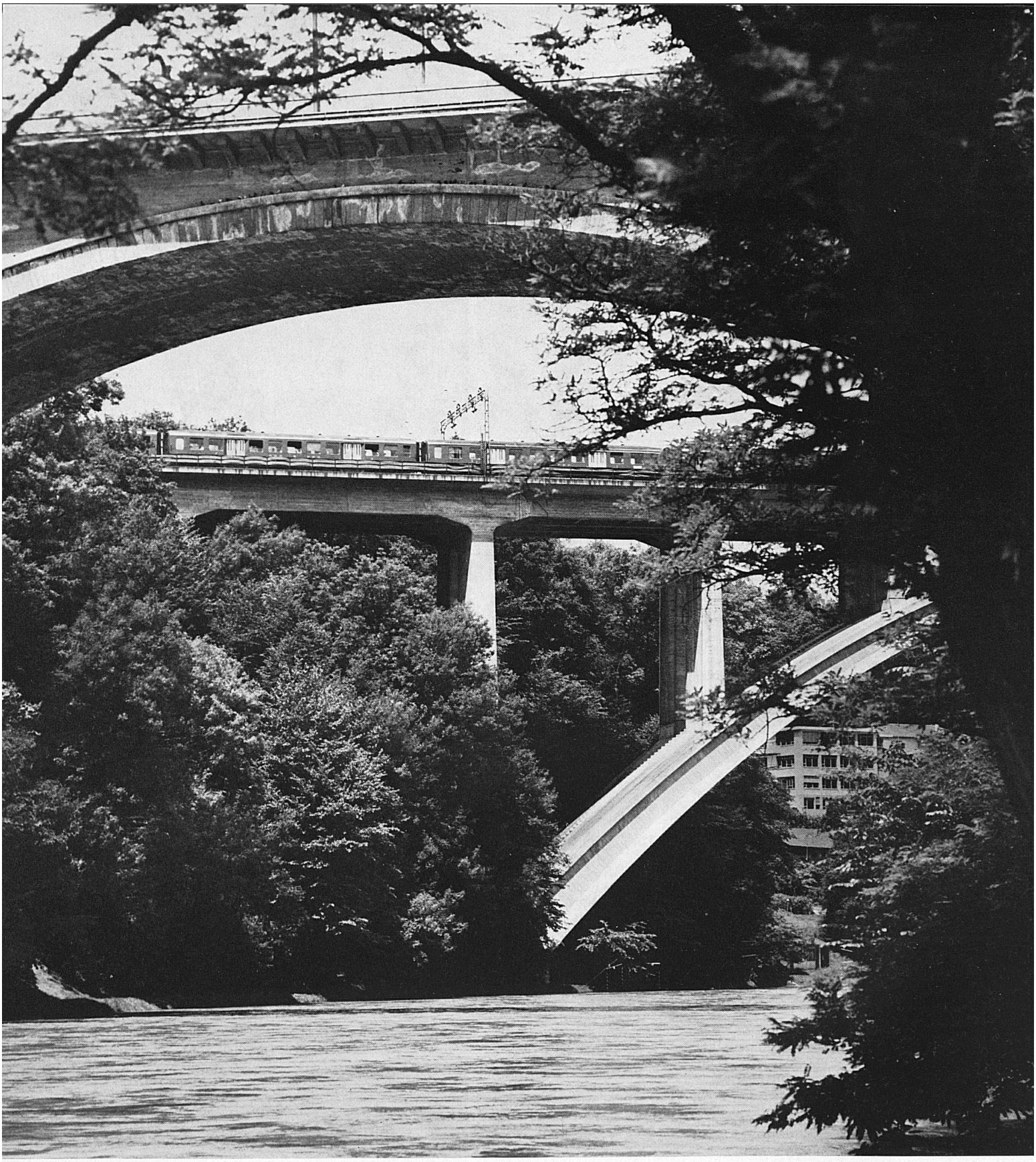


7





Photos Peter Studer



4,8

Zwei Berner Eisenbetonbrücken: die Lorrainebrücke aus dem Jahre 1930, dahinter die Eisenbahnbrücke von 1941, mit 150 m Spannweite das grösste Brückenbauwerk der SBB. Photo P. Studer

Deux ponts en béton armé, à Berne: le pont Lorraine de 1930 et, plus loin, celui du chemin de fer de 1941 qui, avec sa portée de 150 mètres, est le plus grand qui ait été construit par les Chemins de fer fédéraux

Due ponti in cemento armato a Berna: il ponte Lorraine che risale all'anno 1930, dietro a questo, il ponte della ferrovia del 1941 con i suoi 150 m di distanza luce tra gli appoggi, la più grande costruzione di ponti delle FFS

Two Bernese bridges in reinforced concrete: Lorraine Bridge, built in 1930, and behind it the railway bridge of 1941, with a span of 490 ft. the largest bridge construction on the lines of Swiss Federal Railways

gewonnen hatte und zu Schiff nach Bern transportierte. Die Finanzen brachte eine Aktiengesellschaft auf, wie es damals auch für öffentliche Werke üblich war, doch machte das Werk seinen Aktionären wenig Freude, denn schon 1848 wurden in der Bundesverfassung die Brückenzölle aufgehoben. Der Bau der Nydeggbrücke brachte einen schweren Eingriff ins historische Bild der Altstadt mit sich, der noch heute nicht ganz vernarbt ist.

Die Epoche der Eisenbrücken begann in Bern 1858 mit der Eisenbahnbrücke, die auch einen Durchlass für Fussgänger und Fuhrwerke besass. Sie diente bis 1941 und wurde abgelöst durch eine viergeleisige, 150 m weit über die Aare gespannte Eisenbetonbrücke, die zusammen mit dem anschliessenden Hangviadukt das grösste Brückenbauwerk der SBB darstellt.

1883 wurde die Kirchenfeldbrücke eröffnet, auch sie eine Eisenbrücke – man schwelgte damals in den neu entdeckten Möglichkeiten der Eisenkonstruktion, und ausserdem war sie billiger. Wie bei der Nydeggbrücke sollte eine Aktiengesellschaft den Bau finanzieren, doch als sich die Bürgerschaft darauf nicht einigen konnte, warf man sich der Spekulation in die Arme. Das in Distichen gefasste Festpoem zur Brückeneinweihung 1883 umschreibt das so: *«Sieh! da kommen daher, nicht Engel vom Himmel gesendet, doch Engländer zumal, anbietend Albions Gold.»* Eine englische Gesellschaft nämlich, die «Berne Land Company», übernahm den Bau der Brücke gegen das Recht zur baulichen Erschliessung des Kirchenfeldquartiers.

1898 folgte als Gegenstück die Kornhausbrücke – ebenfalls eine Eisenkonstruktion –, die die Nordquartiere mit der Innenstadt verbindet, und nach über 30jähriger Pause, nun schon im Zeitalter des Eisenbetons, 1930 die Lorrainebrücke. Doch wer sähe es diesem recht schwerfälligen Bauwerk an, dass es ein Werk des berühmten Meisters leichtgeschwungener Eisenbetonbrücken ist: Robert Maillart musste sich einem falsch verstandenen Heimatschutz beugen und eine Bogenbrücke mit geschlossenen Seitenwänden entwerfen. Ihr der Nydeggbrücke verwandtes Aussehen soll sich angeblich besser ins Stadtbild fügen als eine aufgelöste Eisenbetonkonstruktion.

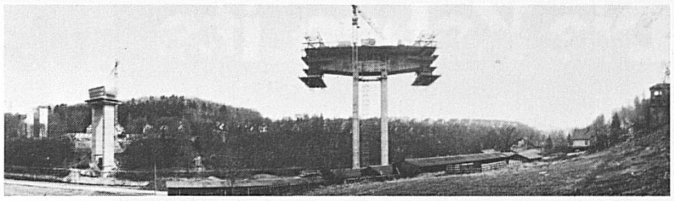
Im Rahmen grossräumiger Verkehrskonzepte entstand 1962 die Monbijoubrücke und wird zurzeit der Autobahnviadukt in der Felsenau gebaut, ein bautechnisch in der Schweiz einzigartiges Werk: ohne Lehrgerüst wachsen die vorgespannten, beidseits der Pfeiler bis zu 70 m vorkragenden Bogenhälften dem Scheitelpunkt entgegen. Hier sind es eher ökologische als ästhetische oder gar technische Fragen, die nicht vollkommen gelöst erscheinen.

Der Autobahnviadukt in der Felsenau bei Bern wächst ohne Lehrgerüst über die Aare
Photos P. Studer

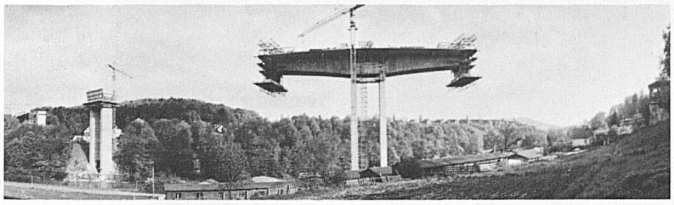
Le viaduc autoroutier en construction à Felsenau près de Berne est suspendu au-dessus de l'Aar sans échafaudages de soutien

Il viadotto dell'autostrada nel Felsenau presso Berna cresce e si allunga senza l'armatura sul fiume Aare

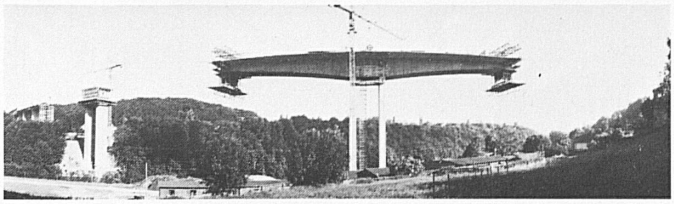
The motorway viaduct of Felsenau near Berne advances over the River Aar without the aid of scaffolding



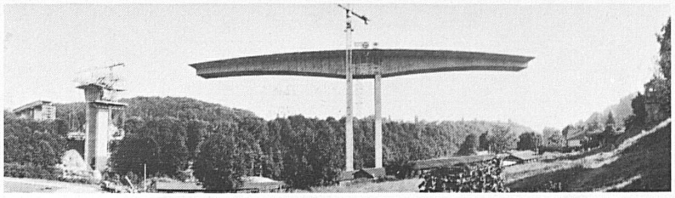
6. April 1973



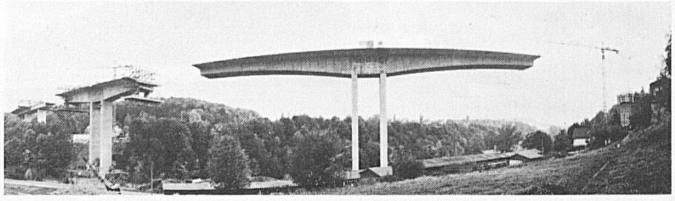
10. Mai



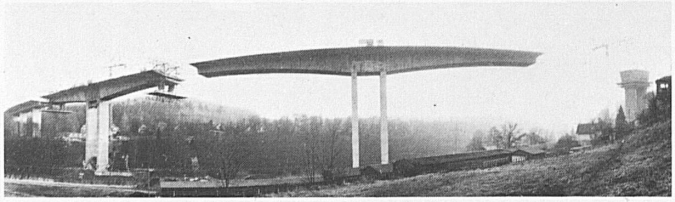
14. Juni



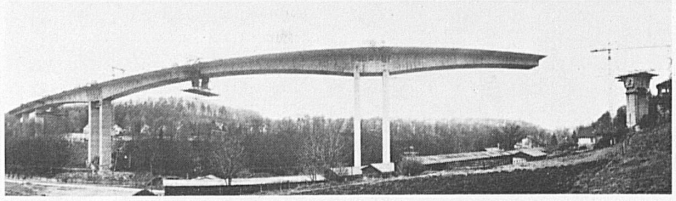
10. August



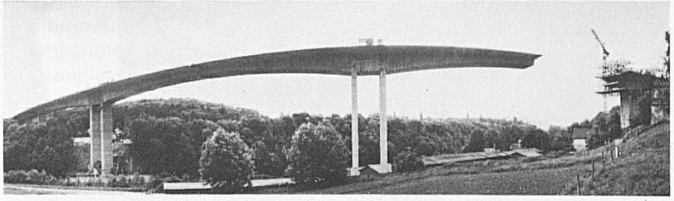
26. Oktober



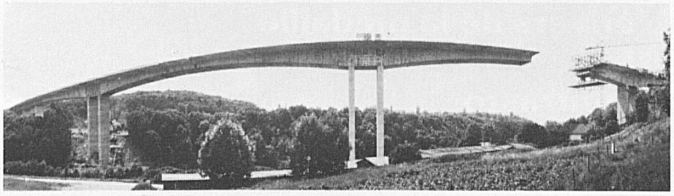
14. Februar 1974



28. März



31. Mai



11. Juli