

Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 158 (1885)

Artikel: Die Brücken der Stadt Bern
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-657134>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 27.04.2025

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

ratorien 2c. 2c., und im Dachfach Abwartwohnungen. Auch die Kellerräume werden zu wissenschaftlichen Zwecken verwendet.

Das Leichengebäude enthält außer der zum Spital gehörenden Leichenkammer zu Unterrichtszwecken den großen Sektionsaal mit Bestuhlung für die Studirenden, den Operationsaal zu Operationskursen 2c. 2c. Eine Kapelle dient zur Abhaltung von Leichengebeten und andern gottesdienstlichen Verrichtungen.

An der äußersten nordöstlichen Grenze befindet sich das Niederdruckwasserreservoir P auf der Anhöhe des Friedbühl, welches neben der Gaselwasserleitung die Anstalt mit Wasser versorgt.

Die sämtlichen Gebäude, theilweise auch die Verwaltungs- und die Dekonomiegebäude, sind mit künstlicher Ventilation, Zentralheizung, Warm- und Kaltwasserleitung versehen. Die Beleuchtung der ganzen Anlage wird durch Gas vermittelt. Die Entfernung der Fäkalstoffe und der Abwasser geschieht durch das Schwemmsystem per Kloake.

Der in der westlichen Ecke vorhandene, nicht überbaute Raum ist zur Aufnahme des Außerfrankenhauses bestimmt, welches früher oder später angeschlossen werden muß. Bei Erstellung der Dekonomiegebäude wurde bereits darauf Rücksicht genommen, indem beim Kesselhausbau bereits Raum für einen fünften Dampfkessel vorgesehen ist und in Koch- und Waschküche ebenfalls einer vermehrten Inanspruchnahme Rechnung getragen wurde. Eine Verlegung des Außerfrankenhauses auf die Kreuzmatte liegt nicht nur im Interesse der Inselforporation, sondern eben so sehr im Interesse des Staates, resp. der Universität, speziell der medizinischen Fakultät.

Die sämtlichen Pläne zu den Neubauten wurden von den Herren F. Schneider und A. Godler, Architekten in Bern, erstellt und der Bau auch unter deren Leitung ausgeführt, in der kurzen Zeit von 3 Jahren.

Mit Vorstehendem glauben wir in großen Zügen die Geschichte des Inselfspitales, soweit es die Lokalitäten betrifft, wiedergegeben zu haben. Der Raum gestattet genaueres Eintreten nicht; wer aber sich dafür interessirt, wird jeder

Zeit bereitwillige Auskunft und Erlaubniß zur eingehenden Besichtigung erhalten, wenn er sich schriftlich oder mündlich an die zuständigen Behörden wendet.

Die Brücken der Stadt Bern.

Ueber die Brücken der Stadt Bern wäre Manches zu berichten und ließen sich ganze Bücher schreiben, besonders wenn man diejenigen Brücken berücksichtigen wollte, welche in früherer Zeit zur Verbindung einzelner Stadttheile über die die Halbinsel durchschneidenden natürlichen Gräben dienten. So führten z. B. Brücken von dem Schloß Nydeck an die Gerechtigkeitsgasse, über den jetzt noch so genannten Graben von der Mehrgasse gegen die Zeughausgasse u. s. w. Wir beschäftigen uns aber heute mit den gegenwärtig vorhandenen Brücken und beginnen mit der ältesten derselben, der steinernen Altenbergbrücke.

Vor den Verbindungen Berns mit Peter von Savoyen soll unten an der Nydeck nur eine Fähre, aber nicht weit von derselben schon eine Brücke über die Aare bestanden haben, die aber zwischen 1239 und 1255 verschwunden sein soll.

Nach Justinger entbrannte anno 1230 wegen der von Bern übernommenen Erbauung einer Aarbrücke zwischen dieser Stadt und dem Grafen von Kyburg eine lange und heftige Fehde, deren Beendigung man erst mit Hartmanns des Jüngern Besuch in Bern, im Julius 1256, in Verbindung bringt.

Nach Vollendung der Brücke auf steinernen Pfeilern, 1462, wurde dieselbe mit zwei Thürmen versehen, anno 1487 durch Baumeister Hübsche gewölbet und mit Landvestinen versichert; nämlich am äußern Ende mit einem Thurm, innerhalb mit drei befestigten Bogen, mit Thürmchen, Mauern und Schießscharten wohl verwahrt.

Als man im Jahre 1758 die Aargauerstraße erbaute, wurden die oben erwähnten Befestigungen abgebrochen und nur der äußere Thurm und der innere Bogen beibehalten, was der damalige Baumeister Ritter ausführte.

Im Jahr 1820 ward unter Baumeister Osterreichs Leitung auch der innere Thorbogen auf der Brücke weggeräumt und der äußere Thorgraben ausgefüllt.

Ob schon nun die Zufahrtsstraßen der Stadt, der Aargauer- und der Muristaliden, möglichst forrigirt wurden, so blieb doch der Zugang immer ein mühsamer und zwar wegen der tiefen Lage der Brücke. Es wurden daher immer mehr Stimmen laut, welche diesem Uebel durch Erbauung einer höhern Brücke abhelfen wollten.

Doch wollte sich Niemand an dieses kolossale, allzu kostspielige Werk wagen, bis alt-Schultzeiß v. Verber den Gedanken auffaßte und ihn seiner Verwirklichung bedeutend näher brachte.

Er setzte sich mit Ingenieur Rudolf v. Sinner von Beitingen in Verbindung, welcher damals bedeutende Kanalbauten in Frankreich als Unternehmer ausführte. Derselbe wollte die Brücke etwas oberhalb der heutigen Nydeckbrücke ausführen und hatte hiezu zwei verschiedene Entwürfe ausgearbeitet.

Nach dem ersten Plane des Majors v. Sinner hätte die Aare mit einem Bogen von 160 Fuß lichter Weite übersetzt werden sollen, während ein zweiter von gleicher Spannung über die Straße und die Häuser der Matte hergestellt worden wäre.

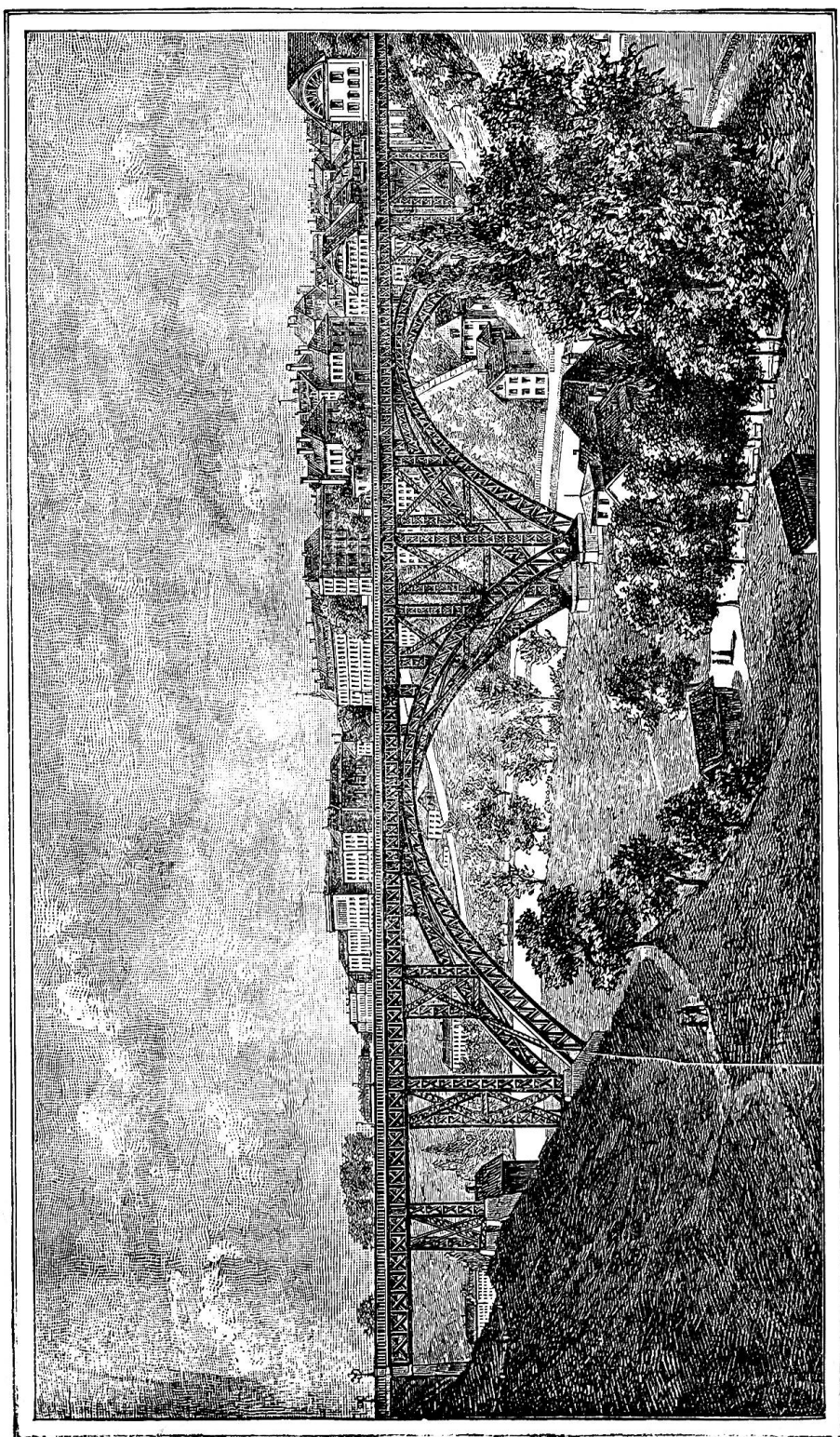
Schon v. Verber hatte sich veranlaßt gesehen, sowohl beim Kornhausplatz als beim untern Thore Untersuchungen vornehmen zu lassen. Die von Herrn Morell vorgeschlagene Mittellinie beim Rathhause fand weder beim Publikum noch bei den Behörden großen Anklang. Für die Linie beim Kornhaus wurde besonders geltend gemacht, daß sich dieselbe am besten für die Züricher-, Aargauer-, Basler- und Lyß- (Jura- und Neuenburg-) Straße eigne, indem sie diese vereinigten Straßen am schnellsten und ebensten nach dem Centrum der Stadt bringe, und endlich, daß sie der Stadt Gelegenheit gebe, sich auf dem rechten Ufer der Aare auszudehnen und sich so, statt bloß nach der Länge, auch nach der Breite zu vergrößern. Auch wurde in Erwägung gebracht, daß eine steinerne Brücke an dieser Stelle eines der schönsten und großartigsten Monumente geben dürfte, welches Bern zu

jeder Zeit zum Stolz und zur Zierde gereichen müßte. Für diese Linie hatte Ingenieur Jankowsky das Projekt einer steinernen Brücke entworfen.

Oberst Buchwalder, Mitglied des Großen Rathes, der längere Zeit die Vermessungen der Schweiz mit großer Geschicklichkeit geleitet hatte, stellte sich an die Spitze einer Gesellschaft, welche die Herstellung einer Drahtbrücke beim Kornhaus beabsichtigte. Die untere Stadt aber protestirte entschieden gegen jeden Brückenbau beim Kornhaus, und die öffentliche Meinung war ebenso entschieden gegen jede Hängebrücke.

Ein weiteres Projekt war, und zwar nach der Richtung der heutigen Nydeckbrücke, von Ingenieur Volpati, zwei andere von Chevalier Mosca, dem Erbauer einer großen Brücke über den Po, für die östliche Seite der Stadt eingereicht worden. Von allen eingereichten Projekten war sein Projekt das großartigste, und Bern hätte, wenn sein Plan ausgeführt worden wäre, wie der Erbauer unserer Nydeckbrücke, Ingenieur Karl Emanuel Müller, selbst sagte, eine der schönsten Brücken und der prachtvollsten Eingänge erhalten, die irgendwo zu finden sind, und es wären die beschwerlichen Anfahrten außerhalb der Stadt und mit ihnen das Bedürfnis, an der Tiefenau eine neue Brücke auf Staatskosten zu bauen, weggefallen. R. E. Müller bedauerte selbst, daß Verhältnisse die Ausführung dieses Prachtwerkes verhindert hätten, während es sich doch zeige, daß in Bern der Geist noch keineswegs gestorben sei, welcher materielle Vortheile einer großartigen Idee zum Opfer zu bringen wisse. Es wurden noch eine Menge von Projekten eingereicht; wir erwähnen nur noch derjenigen der Herren Ferry, Osterreich, Donegani, Jaquinet, sowie desjenigen einer Drahtbrücke in der Richtung der Nydeckbrücke von Ingenieur Wurstemberger.

Im Frühling des Jahres 1839 wurde der Bau nach den Plänen des Herrn Ferry ausgeschrieben. Die Ausführung wurde Herrn Ingenieur Karl Emanuel Müller von Uri übertragen. Den 3. Juli 1841 fand die Grundsteinlegung statt, und am 23. November 1844 wurde die Brücke feierlich dem Publikum eröffnet.



Die Kirchgöschfeldbrücke in Bern.

Die Nydeckbrücke kostete: 1) Baukosten Fr. 879,458; 2) Entschädigungen Fr. 233,314; 3) Administrationskosten Fr. 23,963; Total Fr. 1,136,735.

Die Verbindung mit dem Altenberg ist eine sehr alte, denn im Altenberg hatten die Berner meistens ihre Reben zu stehen. In den frühesten Zeiten mag die Verbindung nur über die Unterthorbrücke bestanden haben. Weiter flussabwärts war bis im Jahr 1834 nur eine Fährre. In diesem Jahre wurde eine hölzerne Brücke erbaut, deren Kosten sich auf die Summe von neuen Fr. 11,200. 36 und die des Zollhäuschens auf Fr. 3043. 37 beliefen, zusammen Fr. 14,243. 73.

Der Erbauer dieser Brücke, ein Zimmermeister Jaussi, wurde im Grauholz elendiglich mit einem Knüttel todtgeschlagen, als er das wohlverdiente Geld nach Hause tragen wollte. Der Mörder wurde hingerichtet.

Den 11. Dezember 1856 wurde von der Einwohnergemeinde beschlossen, diese schadhafte hölzerne Brücke durch eine eiserne Kettenbrücke zu ersetzen. Sie ward in Olten fertig, von Ingenieur Gränicher gesetzt und Freitag den 2. Oktober 1857 dem Publikum zollfrei eröffnet. Sie kostete 55,000 Franken.

An der Stelle des jetzigen Rabenthalgutes, an der heutigen Eisenbahnbrücke gelegen, stand 1295 das eingegangene Dorf Opitingen, in dessen Nähe ein Kloster Marienthal lag, welches aber die Berner schon bald nach seiner Stiftung zerstört haben sollen. Nach diesem Rabenthalgute führt von der frühern Schützenmatte her die Eisenbahnbrücke.

Am 10. April 1856 genehmigte die Einwohnergemeinde von Bern den Antrag der Centralbahngesellschaft, unter der Eisenbahnbrücke über die Aare, zwischen der Schützenmatte und der Lorraine, gegen Vergütung von Fr. 60,000 eine Fahrbahn anzulegen. Die Vorarbeiten auf beiden Seiten und die Errichtung der steinernen Pfeiler für die Eisenbahnbrücke wurden im gleichen Monat durch die Baumeister Wirth und Rud. Studer in Angriff genommen.

Um eine bessere Verbindung mit dem Seeland und dem Jura herzustellen, war schon 1837

vom Baudepartement der Plan zu einer Brücke, welche von der Tiefenau nach Zollikofen führte, projektirt worden. Den Plan zur Tiefenau = brücke machte der bernische Kantonsingenieur Karl Emanuel Müller von Uri, welcher auch den Bau hätte leiten sollen. Er wurde aber bei der damaligen politischen Aufregung von seinem Heimatkanton Uri in seiner Eigenschaft als Militär nach Hause berufen, leistete deshalb auf seine Anstellung, sowie auf die Ausführung des Baues Verzicht, weshalb derselbe dem Herrn Ingenieur Gatschet übergeben wurde. Den Bau selbst führte Ingenieur Carlo Colombara von Signorello, Kant. Tessin, im Afford aus. Der erste Grundstein wurde am 28. März 1846 gelegt und die Brücke am 1. Juli 1850 vollendet. Die Kosten beliefen sich auf Fr. 825,250. Bei der Ausführung dieses Werkes ereignete sich ein furchtbares Unglück, indem durch den Zusammensturz des Bahn- und Lehrgerüsts eine Menge Arbeiter theils erschlagen, theils fürchterlich verstümmelt wurden. 26 Arbeiter blieben theils todt auf dem Platze, theils starben sie in Folge der erhaltenen Wunden.

Eine kleine Stunde von der Stadt entfernt führt die Neubrücke über die Aare, auf der Straße von Bern über Narberg nach Neuenburg, Biel und Basel. Im Jahre 1457 wurde sie beim sogenannten Herrenbrunnen über die Aare erbaut. Bei diesem Brunnen veranstalteten im Jahre 1353 die Grafen von Nassau und von Hanau einige Ergötzungsfeite zu Ehren der Frauen und Jungfrauen von Bern. Der Brunnen stand bei der Fährre, wo jetzt die Brücke; von da erhielt derselbe den Namen Herrenbrunnen.

Mit der Zeit wurde der Stadt Kleid wieder viel zu enge. Seit Bern Bundesstätt geworden, hat die alte Jähringerstadt in erfreulichster Weise sich entwickelt.

Der Altenberg, die Lorraine, die große Schanze, die Mueßmatte, die Länggasse, der Sulgenbach, Mattenhof und noch manches Feld wurde überbaut.

Die Stadterweiterung geschah aber in nichts weniger als rationeller Weise, da die neuen Quartiere räumlich weit auseinander lagen und sich

die Stadt immer mehr in die Länge ausdehnte. Wie oben bemerkt, waren schon in den Dreißiger Jahren Projekte zu einer Brücke auf das Kirchenfeld entstanden. Ende der Fünfziger Jahre existierte sogar schon eine Gesellschaft, die sich den Bau der Brücke zum Zwecke gesetzt hatte. Leider kam aber damals die Sache nicht zu Stande. Doch blieb sie nicht liegen, indem später F. L. Schmid und nach ihm ein Komite unter der Leitung des verstorbenen Münzdirektors Escher und des Herrn Notar Friedrich Jäggi die Angelegenheit weiter verfolgten.

Der Burgerrath als Vertreter der Eigenthümerin des Kirchenfeldes war am meisten dabei interessirt. Leider zerschlugen sich die in den Jahren 1872, 1873 u. ff. obwaltenden Verhandlungen. Erst im Jahr 1879 gelang es der unermüdlchen Thätigkeit des seither verstorbenen Ingenieurs Thormann-v. Grafenried, eine englische Gesellschaft heranzuziehen.

Damit war eine Hauptschwierigkeit beseitigt, indem nun Kapital genug für den Bau der Brücke vorhanden war. Nach langen, mehr als zwei Jahre dauernden Verhandlungen zwischen der Regierung, dem Gemeinde- und dem Burgerrath der Stadt Bern und dem Komite der Bern-Land-Compagnie kam endlich im Dezember 1881 der Vertrag zum Abschluß, nach welchem die Bürgergemeinde Bern der genannten Gesellschaft das Kirchen- und Lindenfeld für 425,000 verkaufte, wogegen die Engländer die Brücke zu erstellen sich verpflichteten.

Der Bau wurde der Berner Firma G. Ott & Comp. übertragen.

Die Länge der Brücke beträgt 230, die Breite 13,20 und die Höhe über der Aare 37 Meter. Sie überspannt das Thal in 2 Bogen von je 81 Meter Weite und zählt mit der Schwarzwasser- und der Javrozbrücke zu den schönsten und großartigsten Werken der genannten Firma. Das Gesamtgewicht des Eisenwerks beträgt 1,344,000 Kilogramm; die Brücke sammt der Zufahrt auf der Stadtseite wurde um die Summe von 1¼ Million Franken erstellt.

Ein Interesse werden auch spätern Generationen die Hauptmomente des Baubetriebes bieten:

1) Erster Spatenstreich zur Einrammung der Richtpfähle und Abhebung des Rasens auf dem linken Aaruser (5 Tage nach der großen Gemeindeversammlung im Münster): 15. Dez. 1881.

2) Inangriffnahme der Arbeiten zur Oeffnung der linksseitigen Zufahrten: 14. April 1882.

3) Beginn der Steinsetzung (ohne Grundsteinlegungsfeier) zum rechtsseitigen Bodenwiderlager: 25. April 1882.

4) Beginn der Caissonversenkung für den Mittelpfeiler: 29. April 1882.

5) Beginn des Abbruches der Dependenzen des städtischen Polizeigebäudes: 20. Sept. 1882.

6) Beginn der Aufrichtung des Hochgerüstes: 2. Oktober 1882.

7) Gußplattenversetzung zur Aufrichtung des zuerst begonnenen linksseitigen großen Brückenhogens: 4. November 1882.

8) Beginn der Aufrichtung der Bogenpfeiler nach Vollendung der großen Brückenhogen: 29. März 1883.

9) Anschluß des Bahnunterbaues an den rechtsseitigen Brückenkopf: 1. Juni 1883.

10) Vollendung des sog. Zoresbeleges und Beginn der Ueberbetonirung desselben: 2. Juli 1883.

11) Erste Brückenprobe mit Riesüberlastung: 14./15. August 1883.

12) Abschluß der eisernen Oberbauarbeiten: 11. September 1883.

13) Abzug der letzten Arbeiter von der Brücke (Trottoirs-asphalteurs), Reinigung und Instandstellung der Schalen und Trottoirs etc.: 15. September 1883.

14) Eröffnungsfeier der Kirchenfeldbrücke: 24. September 1883.

* * *

Das wäre nun ein Bild der Brücken Berns, welche seit der Gründung unserer Vaterstadt gebaut worden sind. Wenige Jahre werden vergehen, so wird ganz sicher eine neue und schöne Brücke vom Graben oder vom Waisenhaus in den Altenberg führen.

Der obigen kurzen Geschichte über die Entstehung der Kirchenfeldbrücke schließen wir einige Worte mit Bild über das der genannten Brücke

zunächstliegende Stadthor der alten Zeit an, nämlich:

Das Marzielethor.

Dieses zu oberst des Marzielerains gestandene Thor, in uralten Zeiten St. Michels Thor, auch Thürlein genannt, war ursprünglich nur ein Durchgang des Klosters dieses Namens. In alten Chroniken wird es zuweilen Marsili (1436), auch Masili (1328) benannt, hergeleitet von Marcellis Kapelle, die an der Ecke des Weges stand; den Namen Marziele findet man 1553, 1559 und 1665; später wurde dieses Thor mit einem Thurm versehen, der zur Einsperrung von Nachtschwärmern und Berauschten diente und im Jahre 1768 wieder abgebrochen wurde. 1793 wurde ein neues, schönes Bogenthor gebaut, das 1500 Kronen kostete.

Beim Bau des neuen Münzgebäudes, 1791, erlitt dieses Thor noch mehrere Veränderungen, sowie auch beim Bau des daran stoßenden Gantinghauses, so daß dasselbe gegenwärtig nur ein offener Ausgang der Stadt, den steilen Marzielerain hinunter gegen das Marziele, Sulgenbach und Wabern ist. In der Mitte dieses Rains stand einst ein zweites Thor, das des Nachts geschlossen wurde.

Nachts wurden früher in Bern alle Thore geschlossen. Wer dann noch aus- und einging, hatte sich zu verantworten und mußte der Thorwache Sperrgeld bezahlen. Die gnädigen Herren vom Rathe, welche aber im Marziele und an der Matte im Spitz ihre Abendgesellschaften zu besuchen pflegten, erhielten zum ungehinderten Aus- und Eingang Jetons (Marken), deren Avers das übliche Gepräge der Landesmünze, der Revers aber nur eine Schiffer trug. Diese quasi-Contremarken wiesen die Inhaber auf der Wache vor und erhielten hierauf freien Durchpaß.

Vom Stadthor (Zeitloekenthurm) aus führte nach der westlichen Seite eine doppelte Befestigung, eine äußere, niedrige Mauer und die „indre“ eigentliche starke Stadtmauer.

Das auf der Westseite der Ringmauer sich von Norden nach Süden quer durch den Hügel hinziehende Tobel zerfiel in zwei Partien. Der nach Süden sich hinziehende Graben hieß und

heißt zum Theil noch heutzutage der Gerberngraben, indem am 10. Dezember 1326 den Gerbern gestattet wurde, sich daselbst für die Ausübung ihres Gewerbes anzufiedeln, zu welchem Zwecke man ihnen dahin einen Arm des Stadtbachs zuleitete.

Früher hatten dieselben ihr Gewerbe im untern Theil der Stadt ausgeübt, bis ihnen am 14. April 1314 verboten wurde, oberhalb der niedern Schaal, tief unten an der Gerechtigkeitsgasse, einen Trog, eine Bütte oder einen Stock, sei es in, sei es vor das Haus und an den Bach zu stellen und da zu gerben; zu jener Zeit waren viele Gerber am Stalden und Umgegend ansässig. Ihre Waare legten sie auf der Brücke beim untern Thor und vor ihren Zunfthäusern zum Verkaufe aus.

So viel über das Marzielethor und den Gerberngraben. Wir gedenken später noch andere alte Bauwerke und Wahrzeichen unserer Stadt im „Sinkenden Bote“ zu beschreiben, wissen wir doch, daß unsere Leser immer gerne etwas vom alten Bern vernehmen. Möge Neu-Bern, welches längst keiner Ringmauern, Fallbrücken und Thürme zu seiner Vertheidigung mehr bedarf, sich heute in seiner Jugend seine beste Wehr erziehen; möge diese, von dem Beispiele ihrer Altvordern begeistert, darnach streben, ihre Vater- und Bundesstadt in Ehren zu halten und sich, Berner zu sein, freuen und stolz fühlen!

Kurze Weltchronik von der Mitte des Jahres 1883 bis ebendahin 1884.

Getreu seiner bisherigen Gewohnheit will der Sinkende Bote zum Schluß noch kurz registriren, was sich in dem oben angegebenen Zeitraume rund um unser kleines Vaterland an wichtigeren Begebenheiten ereignet hat. Mit dieser Rundschau beginnen wir im Westen des alten Europa, mit Spanien. Dieses Land, wie auch sein Nachbarland Portugal, erfreute sich der Ruhe und wenig hat man von dorthier vernommen. Im Herbst 1883 stattete der spanische König dem deutschen Kaiser einen Besuch