

Zeitschrift: Kunst + Architektur in der Schweiz = Art + architecture en Suisse = Arte + architettura in Svizzera

Herausgeber: Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte

Band: 46 (1995)

Heft: 2: Brücken = Ponts = Ponti

Vorwort: Editorial = Editoriale

Autor: Jezler, Peter

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: 02.04.2025

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

Brücken dienen der Überwindung von Hindernissen und erlauben eine schnellere Fortbewegung von einem Ort zum andern. Sie sind Bauwerke mit eigener Form und Gestalt. Bald stehen sie behäbig mit schweren Beinen im Wasser, bald schlagen sie eine flinke Reihe von Bogen, bald krümmen sie sich in pathetischer Breite von einem Ufer zum andern. Doch das ist nicht alles. – Indem der Brückenschlag voneinander getrennte Orte verbindet, gewinnt er Symbolkraft und ist Zeichen für Verständigung, Austausch und Horizonterweiterung. Auf Brücken gründen zahlreiche Redewendungen und Wortbilder, und zu verschiedenen Zeiten nehmen sie Funktionen an, die weit über den blossen Verkehrszweck hinausgehen.

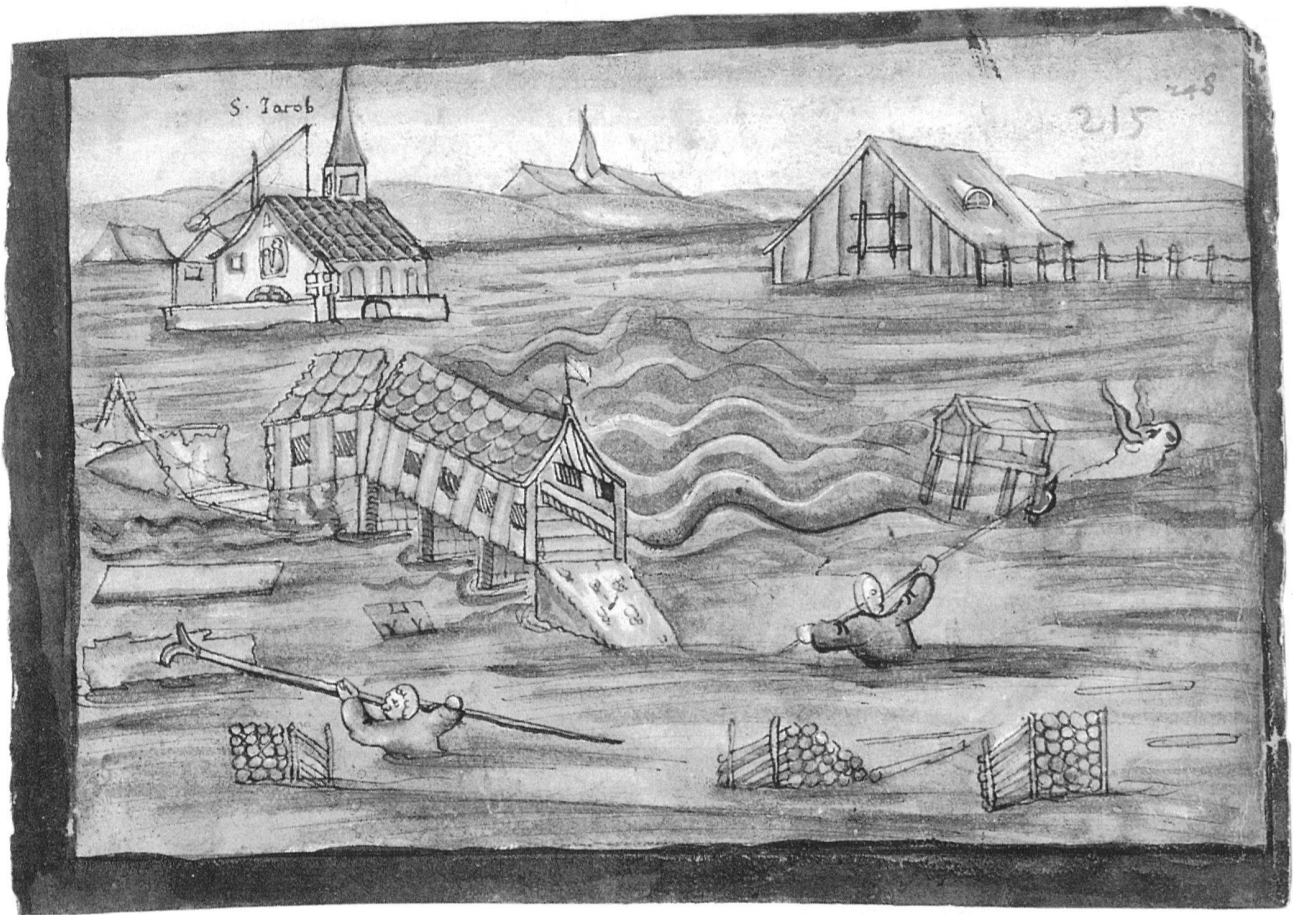
Die Geschichte des Brückenbaus verläuft nicht geradlinig, sondern in Perioden. Nach den Kelten haben die Römer in unserer Gegend die ersten grossen und dauerhaften Brücken errichtet. Soweit sie sich archäologisch nachweisen lassen, handelte es sich um Holzbauten, die im Frühmittelalter nach und nach verschwanden. Im Hochmittelalter, d. h. zwischen dem 11. und 13. Jahrhundert, folgte die zweite Periode des Brückenbaus. In relativ kurzer Zeit entstand ein System von Flussübergängen, welches für Jahrhunderte ausreichte. Den kommenden Generationen blieb der Unterhalt, der bei den nicht abreisenden Zerstörungen durch Eisgang, Hochwasser und Krieg Aufgabe genug war. Technisch änderte sich wenig, gebaut wurde vorwiegend in Holz. Erst seit dem 15. Jahrhundert baute man bei uns auch Flusspfeiler, selten das ganze Bauwerk in Stein. In den Alpen mag man schon früher damit begonnen haben; belegbar ist es bisher nicht. Revolutioniert wurde der Brückenbau erst wieder im 19. Jahrhundert, als man mit neuen technischen Mitteln dazu übergehen konnte, einen Fluss nicht nur an seiner engsten Stelle, sondern mitsamt dem zugehörigen Tal zu überspannen. Die Eisenbahn, welche nur geringfügige Steigungen überwinden kann, erforderte Brücken in nie gekannter Zahl. In Riesenschritten eilte die technische Entwicklung voran, bis im Zeitalter des Autobahnbaus grazilste Spannbetonkonstruktionen atemberaubende Distanzen gleichsam schwerelos überziehen.

Doch nicht nur die Konstruktionsweisen, auch die Funktionen haben sich geändert. Anders als heute waren die mittelalterlichen Brücken vielfältige Bedeutungsträger. Ihr Bau und Unterhalt war ein frommes Werk, das den Mitmenschen das Leben und dem Bauherrn den Zugang zum Himmel erleichterte. Nicht wenige Brücken wurden mit einer Kapelle ausgestattet, was sie den Spitälern vergleichbar macht, wo sich ebenfalls das Karitative und

der christliche Kult vereinten. Auf Brücken wurde Recht gesprochen, hingerichtet, Handel getrieben, wurden Fürsten empfangen und diplomatische Vereinbarungen getroffen. Lange Zeit blieben Brücken Ort des öffentlichen und geselligen Lebens und wurden als solche kunstvoll ausgestattet. Doch mit der Moderne kam der Paradigmenwechsel. Der Verkehrszweck nahm überhand, und je mehr technische Möglichkeiten sich öffneten, um so weniger Zeit bleibt den Überquerenden, die Brücke überhaupt wahrzunehmen. Die Fahrbahn bleibt gleich, egal ob im Tunnel oder hundert Meter über dem Tal. Wahrgenommen wird die Brücke hingegen nur zu gut von den andern, jenen, die sich unter oder neben ihr aufhalten.

In den Brücken widerspiegelt sich viel vom Wandel der Geschichte, der Lebensformen und der Kunstfertigkeit. Ihnen ein eigenes Heft zu widmen, bedarf keiner Begründung.

Peter Jezler



Erst der Verlust einer Brücke lässt ihre Nützlichkeit in vollem Umfang spürbar werden. – Illustration zur grossen Überschwemmung vom 7. Juli 1562 von Johann Jakob Wick (1522–1588) mit zerstörter Sihlbrücke bei St. Jakob vor Zürichs Toren. – Zürich, Zentralbibliothek, Wickiana, F14,215.

Les ponts servent à franchir les obstacles; ils facilitent le passage d'un lieu à un autre. Certains traversent les cours d'eau à lourdes enjambées, d'autres les survolent en une volée d'arches, d'autres enfin courbent d'une manière pathétique une échine trop large. A n'en pas douter, ces ouvrages ont une forme et une conception propres. Mais ce n'est pas tout. – Les ponts occupent aussi une place particulière dans l'imaginaire collectif: parce qu'ils relient deux points séparés, ils symbolisent l'entente, l'échange, l'ouverture à de nouveaux horizons. Nombreuses sont les expressions figées, les métaphores qui s'y réfèrent et dont la portée, à certaines époques, déborde largement la sphère des transports.

L'histoire des ponts ne se déroule pas linéairement, elle se découperait plutôt en périodes. Après les celtes, dans nos régions, les premiers ouvrages d'ambition, conçus pour durer, furent édifiés par les Romains. Les archéologues pensent qu'il s'agissait de constructions en bois qui disparurent peu à peu durant le haut moyen âge. Le bas moyen âge, c'est-à-dire la période qui s'étend entre le XI^e et le XIII^e siècle, sonne l'heure d'un renouveau. En un temps relativement court, pour franchir les rivières, tout un réseau est mis en place qui allait suffire aux besoins des siècles à venir occupés essentiellement, mais ce n'est pas une maigre tâche, à l'entretien d'ouvrages régulièrement exposés à la fonte des neiges, aux crues ou aux guerres. A cette époque, la technique évolue peu et l'on construit généralement en bois. On ne recourra aux piles qu'à partir du XV^e siècle, mais l'ouvrage entièrement en pierre demeure rare si ce n'est peut-être dans les Alpes, fait encore à établir. Il faut attendre le XIX^e siècle pour que la construction des ponts connaisse une nouvelle révolution. Les moyens techniques permettent alors de traverser les vallées et non plus seulement les fleuves en leur point le plus étroit. Le développement du réseau ferroviaire et les difficultés présentées par les pentes à forte dénivellation exigent des ponts en quantité jamais égalée. Les techniques évoluent alors à pas de géant. Enfin, avec l'apparition des autoroutes, on voit s'élever des constructions en béton précontraint d'une portée à couper le souffle.

Mais les fonctions, et non pas seulement les procédés, avaient changé. Au moyen âge, les ponts étaient porteurs de significations nombreuses et diverses. Leur édification et leur entretien était une œuvre pieuse, facilitant la vie du prochain, ouvrant au maître d'œuvre rien moins que les portes du ciel. A cette époque, il n'était pas rare qu'un pont soit doté d'une chapelle, comparable donc à ces hospices où vie temporelle et spirituelle faisaient bon ménage. Sur les ponts on rendait la

justice, on exécutait les sentences, on faisait commerce, on recevait les princes, on concluait les accords diplomatiques. Longtemps lieu de réunion publique et de sociabilité, les ponts étaient décorés par des artistes. La modernité allait amener un changement de paradigme. Les impératifs du transport devinrent prioritaires, et plus les possibilités techniques augmentaient, moins le voyageur prenait conscience de franchir un pont. Le trajet en chemin de fer demeure le même que l'on passe dans un tunnel ou cent mètres au-dessus d'une vallée. Les ponts n'affirment par contre que trop leur présence à ceux qui résident à proximité ou sous ces ouvrages gigantesques.

Les ponts sont le reflet des aléas de l'histoire, des réformes du mode de vie, de l'ingéniosité humaine. Leur consacrer un cahier ne demande aucune justification. *Peter Jezler*

I ponti servono al superamento degli ostacoli e permettono di muoversi più velocemente da un luogo all'altro. Sono costruzioni con forma e struttura proprie. A volte sorgono flemmatici sull'acqua, con i loro massicci piloni, a volte sfoderano una svettante fila di arcate, a volte si piegano con solenne larghezza fra una sponda e l'altra. Tuttavia questo non è tutto.

Mentre congiunge fra loro luoghi altrimenti separati, il ponte acquisisce una forza simbolica e costituisce segno di intesa, scambio e apertura degli orizzonti.

Dai ponti prendono spunto numerose espressioni idiomatiche e metaforiche. In tempi diversi essi assumono funzioni che vanno ben oltre ben al semplice elemento per il traffico.

La storia della costruzione dei ponti non procede in maniera lineare, bensì è da suddividere in periodi. Dopo i Celti, i Romani hanno innalzato nella nostra regione i primi ponti grandi e solidi. Da quanto si può documentare archeologicamente si trattava di costruzioni in legno che nel corso dell'alto medioevo scomparvero gradatamente. Nel basso medioevo – vale a dire fra XI e XIII secolo – seguì il secondo periodo relativo alla costruzione di ponti. In un tempo relativamente breve sorse un sistema per il superamento dei fiumi, che bastò per secoli. Alle generazioni posteriori rimaneva il compito della manutenzione, un'incombenza non sempre facile viste le ricorrenti distruzioni compiute dal ghiaccio, dall'acqua alta e dalla guerra. Tecnicamente era cambiato poco, prevalentemente si continuava a costruire in legno.

Solo a partire dal XV secolo da noi si costruirono anche i piloni sul fiume, raramente però si utilizzò per l'intera opera la pietra. Nelle Alpi può darsi che ciò fosse iniziato già prima, anche se finora non è documentabile.

La costruzione di ponti si rivoluzionò nuovamente solo nel XIX secolo, quando cioè si poté procedere con nuovi mezzi tecnici al superamento di un fiume non solo nei suoi punti più stretti, bensì comprendendo anche tutto l'avvallamento. La ferrovia – che può superare solo minime pendenze – richiese un numero di ponti mai conosciuto finora.

Lo sviluppo tecnico procedette con passi da gigante, fino all'epoca della costruzione di autostrade, quando si misero in atto eleganti ed esili costruzioni in cemento precompresso, che coprivano con agilità distanze da mozzare il fiato.

Ma non solo sono mutati i modi di costruire, bensì anche le funzioni. Altra cosa rispetto ad oggi erano i ponti medievali, che ricoprivano significati molteplici. La loro costruzione e la conseguente manutenzione rappresentava un lavoro devoto, che rendeva al prossimo la

vita più semplice e facilitava al committente l'entrata in Paradiso. Non pochi ponti videro la presenza di una cappella: ciò li rendeva paragonabili a degli ospedali, nei quali si vedevano confluire parimenti opere di carità e culto cristiano.

Sui ponti si proclamarono le leggi, si eseguirono sentenze capitali, venne esercitato il commercio, vennero accolti principi e si strinsero rapporti diplomatici. Per lungo tempo i ponti furono luoghi di vita pubblica e sociale e vennero in quanto tali decorati artisticamente. Ma con l'avvento dell'epoca moderna tale paradigma si modificò.

La funzione di elemento cardine del traffico viario prese il sopravvento e con lo sviluppo delle possibilità tecniche il tempo a disposizione degli utenti, per percepire il ponte nella sua globalità, si è man mano ridotto. La strada rimane la medesima, sia in una galleria o cento metri sospesa sopra una vallata. Il ponte viene ormai recepito solo da coloro che vi si intrattengono vicino o sotto di lui!

Nei ponti si rispecchia molto dei mutamenti della storia, delle forme di vita e dell'abilità artigianale e tecnica. Pertanto dedicare ai ponti un intero numero della rivista non necessita di alcuna giustificazione.

Peter Jezler