

# 100 Jahre Nydeggbrücke in Bern

Autor(en): **Maurer, Fritz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **34 (1944)**

Heft 48

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-649197>

## **Nutzungsbedingungen**

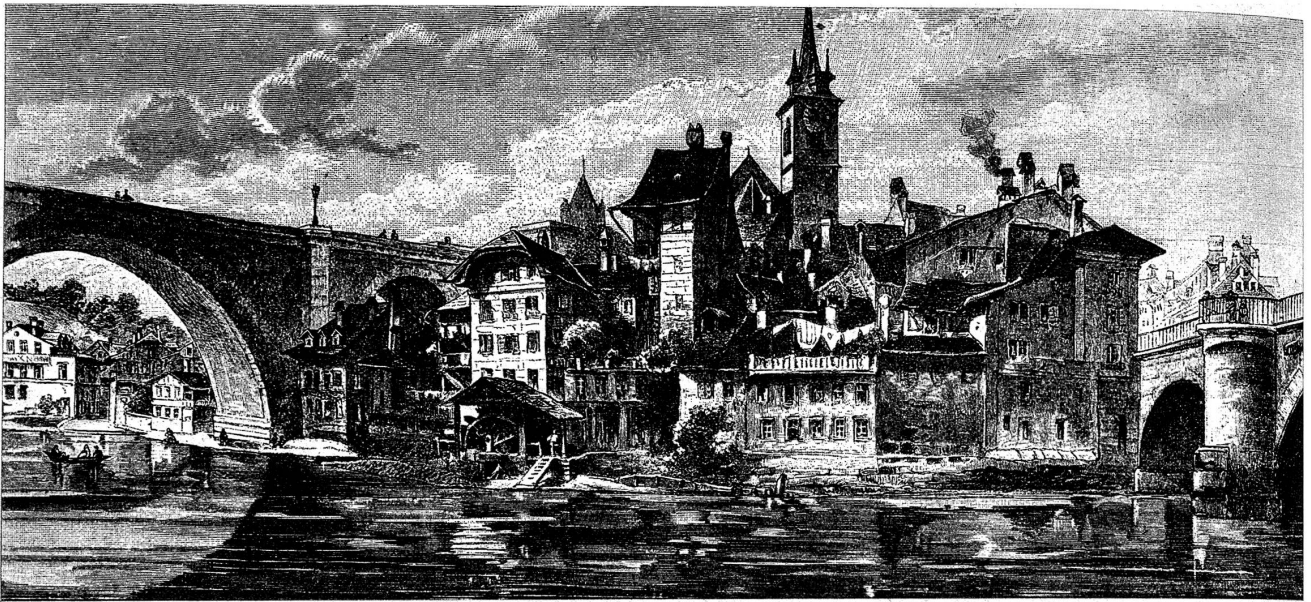
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Das alte Aareufer zwischen den beiden Nydeggbrücken im Jahre 1870

# 100 Jahre Nydeggbrücke in Bern

Mit der Vollendung des stolzen Werks des neuen Aargauerstaldens ist 1758 der Wunsch einer bequemeren Verbindung mit der Landschaft in Erfüllung gegangen. Zu einer Korrektur des Nydeggstaldens langte es nicht und man musste sich mit einer geringfügigen Tieferlegung der untern Gerechtigkeitsgasse begnügen. Als dann die Isolierung der Stadt aus fortifikatorischen Gründen keine Rolle mehr spielte, tauchte der Gedanke an eine ebene Hochbrücke auf. Der Ratsherr und spätere Schultheiss Karl Anton von Lerber und Ingenieur Albrecht Sinner beschäftigten sich in den Jahren 1828 bis 1833 mit Brückenprojekten an der Nydegg und beim Kornhaus. Es entstanden Konkurrenzprojekte für Ketten- und Steinbrücken und es wurde auch die goldene Mittellinie einer Rathausbrücke erwogen. Lange Jahre zog sich die Frage hin, bis dann eine steinerne Nydeggbrücke in den Vorrang kam. Die Kornhausbrücke wurde als «Poesie der Baukunst» abgetan, und die Rathausbrücke ist, der Verlegung des Rathauses wegen, nie ernstlich in Betracht gezogen worden.

An der Nydegg wurden wesentlich verschiedene Projektlinien in Vorschlag gebracht. So stellte Chevalier Mosca-Turin seine Brücke genau in der Fluchtlinie der Gerechtigkeitsgasse auf den Nydeggstalden und über die Türme der Nydeggkirche und des Untertors, unbekümmert der örtlichen Schwierigkeiten und enormen Baukosten. Spötter bemerkten dazu, man beabsichtige die Stadt niederzureissen, um ihr einen bequemeren Eingang zu verschaffen. Allerdings hätte sich auf dieser geraden Linie der Eingang in die Stadt am grossartigsten ausnehmen müssen. Nach den kombinierten Grundideen mehrerer Projekte entwarf Architekt Ferry die definitiven Baupläne, die mit wenigen Modifikationen zur Ausführung kamen.

Da der Staat für die Wünsche der patrizischen Stadt kein Interesse zeigte, erliess alt Schultheiss von Lerber am 1. 8. 1835 eine öffentliche Einladung mit Antrag zur Teilnahme an dem Bau einer steinernen Nydeggbrücke. Es wird in dieser Flugschrift auf die neuen Brückenbauten anderer Schweizerstädte verwiesen, sowie auf die Beschwerlichkeit des grossen Verkehrs über den steilen Nydeggstalden, die Kosten des Vorspannes, die Vorteile und den allgemeinen Nutzen einer ebenen Brücke. Nach dem Durchschnitt von 50 Tageszählungen mussten täglich

bei 6000 Menschen, 1000 Pferde, 590 Wagen und 190 Stück Vieh den Stalden auf- und absteigen.

Am 21. 4. 1836 waren bereits 700 ganze und halbe Aktien zu 1000 und 500 Franken gezeichnet und den Aktionären ist ein Gesellschaftsvertrag unterbreitet worden. Die ersten Statuten datieren vom 30. 3. 1836. Die Geschäftsstelle befand sich Junkerngasse 43, später in Nummer 45 neben dem Erlacherhof. Die von der Bürgergemeinde abgeänderten Statuten wurden an der Generalversammlung vom 6. 12. 1837 genehmigt. Alt Schultheiss von Lerber, der geistige Urheber und Initiant des Projektes, hatte sich von den Geschäften verärgert zurückgezogen und ist am 20. 3. 1837 gestorben.

Mit Dekret des Grossen Rates vom 7. und 8. Mai 1838 sind der Aktiengesellschaft der Brückenbau erlaubt, das Expropriationsrecht für die Niederreissung oder Beschlagnahme verschie-



Auf dieser Karte sind die verschiedenen Projekte für die Nydeggbrücke ersichtlich

denen Gebäulichkeiten erteilt, der Tarif für die Erhebung eines Brückengeldes festgelegt und die Statuten vom 6. 12. 1837 genehmigt worden. Die für die Militär-, Zoll- und Polizeibewachung erforderlichen Brückenhäuschen mussten der Regierung unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden. Der Brückengeldtarif lautete also: Jede Person 1 Kreuzer, Fuhrwerke 2 Kr., Lastwagen 4 Kr., Pferde und Grossvieh je 2 Kr., Handwägelein, Arme, Kranke, Kinder, Militärs, Polizeier, eidgenössische Effekten und die Feuerwehr waren frei.

Am 6. 4. 1839 ist das Organisationsreglement der Bauaktiengesellschaft geschaffen, und am 13. 4. 1839 das Aktienkapital von 900'000 Franken voll gezeichnet worden. Aktionäre waren diese: Die Burggemeinde mit 200 Aktien, die dreizehn Zünfte mit 97, die Republik Bern mit 200, Kanton Waadt 4, Spital Thun 20, zweihundertelf Partikularen und Familienkisten mit 379, zusammen 228 Aktionäre mit 900 Aktien. Als sich gegen Ende des Baues die vorhandenen Fonds als ungenügend erwiesen, übernahm die Stadt Bern nach einem früheren Versprechen noch weitere 100 Aktien. Der Burgerrat verschenkte 1847 den Aktionären und den sich am Werk verdient gemachten Ehrenpersonen eine Denkmünze.

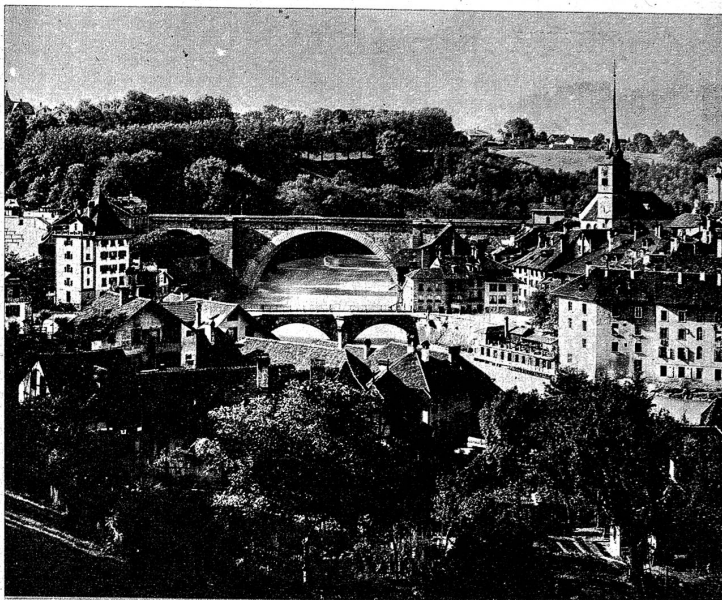
#### Die Brückenbaugeschichte:

Im Frühjahr 1840 wurde der Bau ausgeschrieben und am 7. 7. 1840 mit dem *Brückenbauer Karl Emanuel Müller* von Altdorf (1804—1896) ein Bauvertrag abgeschlossen. Bald darauf ist Hand an die Arbeit gelegt worden. In der Umgebung von Brienz spalteten italienische Steinbauer Granitfindlinge für die Zurichtung von Verkleidungsquadern der Pfeilergrundbauten. Und in Solothurner Steinbrüchen wurden Kalksteinquadern für das Innere des Grundbaues und der Pfeiler hergerichtet.

Vom August 1840 bis Ende Mai 1841 wurden die Pfeiler und Widerlager fundiert. Diese Wasserbauten waren auf der linken Mattenseite der schlechten Bodenverhältnisse wegen besonders schwierig. Auf den daselbst tief liegenden Felsen musste ein gerammter Pfahlrost gesetzt werden. Auf der rechten Aareseite musste im November 1840 vorerst ein fester Turm des alten Klösterli mit Jahrzahl 1560 abgebrochen werden. Am 31. Dezember (Altjahrstag) wurde der erste Fundamentstein, eine bei 150 Zentner schwere Solothurnerquader, als Grundstein am rechten Aareufer mit einiger Feierlichkeit gesetzt. Im Sommer und Herbst 1841 wurden die Pfeiler- und Widerlagerfundamente des grossen Bogens vollendet.

#### Am 3. Juli 1841 war die feierliche Grundsteinlegung

mit Umzug, Musik, Festreden und Festessen im Kasino. In den granitnen Grundstein des linken Pfeilers wurde eine wohlverschlossene eiserne Aktienkiste zeremoniell versenkt. Um das am Hause Mattenenge 9 bei Erstellung der Pfeilerwasserkammer stillgelegte Wasserrad wieder laufen zu machen, musste davor schräg flusseinwärts eine Fangbuhne (Senkfmaschinen zwischen eingerammten Pfählen) angebracht werden. Der behelfsmässige Mittel- oder Strompfeiler und das Widerlager des



Die Nydeggbücke um die Jahrhundertwende

rechten Seitenbogens wurden im Winter 1841 auf 42 auf Sandsteinfelsen fundamntiert. Im Sommer und Herbst erfolgten die Herstellung des linken Seitenbogens und der an das dortige Widerlager anstossenden Flügel- und Stützmauern sowie die Verlegung der Mattentreppe, und zugleich ist mit den Tonnengewölben begonnen worden. Diese Flügel- und Stützmauern mussten wegen dem dort zu tief liegenden Felsen auf Naturboden von Kies und lehmigen Sand gegründet werden.

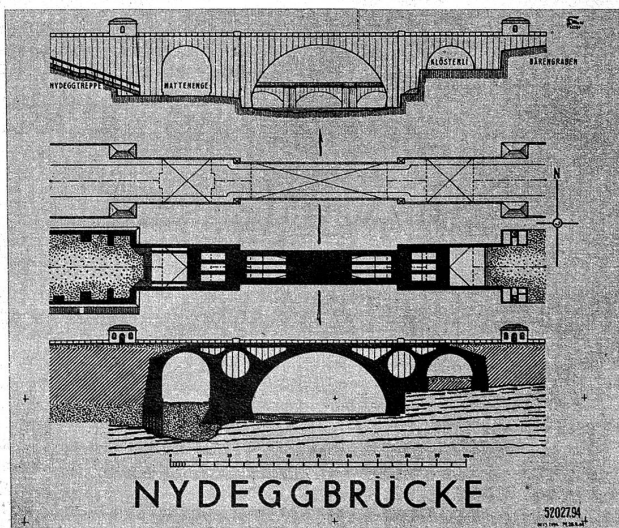
Im Winter 1842 auf 43 wurde das Lehr- und Bahngerüst des grossen Bogens erstellt. In das Jahr 1843 fällt die Vollendung des linken Seitenbogens und der Anfahrtstützmauer, der Bau des grossen Bogens, der Tonnengewölbe und die Ausmauerung der Gewölbeschenkel. Für die Ausmündung der Anfahrt nach der Junkern- und Gerechtigkeitgasse mussten mehrere Häuser ganz oder teilweise abgerissen werden. Allein die Morlothäuschen konnten notdürftig abgestützt noch bis 1851 stehen bleiben.

Am 14. und 15. September 1843 wurden unter Kanonendonner und mit Champagner die Schlusssteine des grossen Bogens eingekittet. Zur Feier des Tages ist sämtlichen Arbeitern im Klösterli ein lustiges Nachtessen gegeben worden. In mitternächtlich-gehobener Feststimmung zog die ganze Belegschaft mit Getrommel und Pfeifen heil über die schwankenden Gerüste des geschlossenen Bogens.

Fortsetzung auf Seite 28



Die Nydeggbücke und ihre Umgebung nach 100 Jahren



Die Nydeggbücke im Rohbau und nach Fertigstellung

Das schöne

# Herrenhemd

und

# Krawatte

von



**B. Fehlbaum + Cie**  
Kramgasse 33  
BERN

5 % Rabattmarken

Das gute Bild



bei

KUNSTHANDLUNG  
**HANS HILLER**  
NEUENGASSE 21  
BERN  
TELEFON 2 45 64

# Warme Füsse für alle!



Kamelhaarstoff, braun uni mit Filzzwischensohlen und Absatz

**13<sup>90</sup> bis 17<sup>90</sup>**

Grosse Auswahl in warmen  
**HAUSSCHUHEN**

5% Rabattmarken

**Büchler** AU DOCK  
BERN · MARKTGASSE 13



Zunft zu Schuhmachern

## 100 Jahre Nydeggbrücke in Bern (Schluss von Seite 1411)

Im Winter 1843 auf 44 konnte das Lehrgerüst des grossen Bogens beseitigt, das Gerüst zum Abreiben der Stirnmauern aufgestellt und an der linksseitigen Anfahrt die Strebepfeiler der Stützmauern angebracht werden.

Im Jahre 1844 wurden die Parallelgewölbe, Gesimse und Geländer, die Anfahrten und die vier artigen Pavillons fertiggestellt, die Fahrbahn gepflästert und die Trottoirs asphaltiert. Nach Beendigung des Brückenbaues und Erteilung der Bewilligung zum Bezug des Brückengeldes wurde

die Brücke am 23. November 1844 festlich eröffnet.

Ein von der Eidgenossenschaft bestellter Expertenbericht lautet für den Brückenbauer und dessen Werk sehr günstig. Lobend wurde darin nachgewiesen, dass die Brücke auf eine solide, grossartige Weise den Forderungen der Kunst entspreche und den grossen Kostenaufwand rechtfertige. Ingenieur Müller durfte mit berechtigtem Stolz auf sein wohlgelungenes Werk schauen.

Einen einzigen tödlichen Unfall hatte man erst nach Arbeitschluss zu beklagen. Dem wackeren Maurer Reinhard, welcher die ganze Zeit am grossen Bogen gearbeitet hatte, fiel am 27. November ein Stein auf den Kopf, während er unter der Brücke in einem Nachen sein herabgefallenes Werkzeug suchte.

\* \* \*

Der Bau der grossen Nydeggbrücke, als erste Hochbrücke Berns, war von grösster Tragweite für die Wandlung des alten malerischen Stadtbildes, und der erste schroffe Knick in die organische Linie der baulichen Entwicklung der Stadt. Aber anerkennen muss man rückhaltlos die prachtvolle Durchführung des Brückenbaues. Immer noch erweckt die Brücke mit dem gewaltigen steinernen Bogen allgemeine Bewunderung. Der grosse Aare-Brückenbogen hat eine Spannweite von 46 Meter, die zwei kleinen Bogen über der Mattenenge und dem Klosterli messen 16,5 und 16,0 Meter. Die Brückenbreite über dem grossen Bogen misst 12,5 m und zu beiden Seiten je 16,0 m. Die Brückenhöhe über dem Aare-Normalwasserstand beträgt 25 m; die Brückenlänge zwischen den Zollhäuschen 124 m.

Die endgültigen Baukosten beliefen sich auf über eine Million alte Schweizerfranken. Für die Benützung der Brücke war ein Brückengeld zu entrichten. Vom 1. Mai 1853 an war die Brücke zollfrei, da der Staat die Brücke übernommen und die Aktionäre mit der Auszahlung bis auf eine kleine Einbusse entschädigte.

Mit dem Brückengeld hätte das Anlagekapital amortisiert und verzinst werden sollen. Die Brückenfrequenz und Geldeinnahme blieben anfänglich weit hinter dem Voranschlag zurück. Viele gingen ihren gewohnten Weg über die untere Brücke. Einer, der nicht des Brückengeldes wegen, sondern aus Prinzip die neue Brücke gemieden hat, war der bernische Geschichtsschreiber und eidgenössische Oberst Johann Ludwig Wurstemberger (1783—1862), wohnhaft im Wyssloch, später Wittigkofen. Ihm erschien die Zollbrücke als ein Luxus und jeder Luxus war ihm zuwider; er hat die für ihn bequemere Brücke nie betreten.

Seitdem die neue ebene Brücke die leichte Verbindung von Stadt und Land übernommen hatte, war es der Landbevölkerung gegeben, ohne Vorspann und Radschuh mit der Hauptstadt zu verkehren! Ihre volle Bedeutung als bessere Verbindung des Stadtverkehrs mit dem Aargau, dem Seeland und dem Oberland erreichte sie der 1850 eröffneten Tiefenaubrücke wegen nicht. Aber durch sie wurde dem späteren städtischen Wachstum eine weitere Möglichkeit gegeben.

Im Oktober 1885 rumpelte zum ersten Male der grüne Pferdeomnibus unter dem stolzen Namen «Städtisches Tramway» über die Nydeggbrücke, vom Bärensgraben zum Bahnhof. Im Jahre 1890 wurden Schienen gelegt, und es fauchte auch wieder erstmals im Oktober statt des grünen ein brauner Kasten, mit komprimierter Luft getrieben, über die Brücke.

Fritz Maurer.

Alle Wäsche besorgt Ihnen

# Wäscherei Papritz, Bern

Telephon 3 46 62



# Hut, Hemd, Krawatte

nur im Spezialgeschäft  
Chapellerie - Chemiserie  
**ZURBRÜGG SÖHNE**  
2 Spitalgasse 2

# Silberne Tafelgeräte

Fruchtschalen, Platten,  
Hors d'œuvres, Schüsseln,  
Saucieren und Bestecke



**Fr. Hofer**  
GOLDSCHMIED  
BERN  
29 MARKTGASSE 29

# Schirme

Prächtige Auswahl  
1a Qualitäten

Reparaturen  
Überziehen

# WITSCHI

31 Kramgasse 31  
5% Rabattmarken

# Windel-Einlagen

# Kinderhösli

aus Kunstharz

bei

# GUMMI STEIGER

IM SPEZIALGESCHÄFT

AMTHAUSGASSE 1 BERN

