Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 34 (1944)
Heft: 48

Artikel: 100 Jahre Nydeggbrücke in Bern
Autor: Maurer, Fritz
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-649197

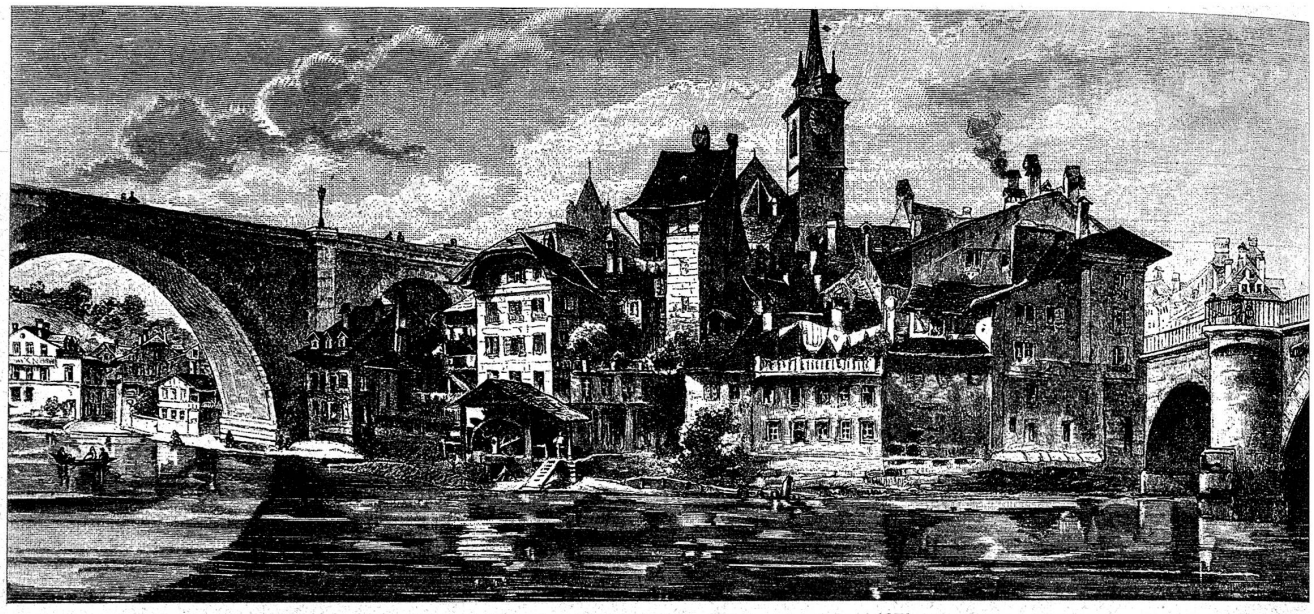
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 05.01.2026

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



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 Korrektion 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 Burgergemeinde 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

dener 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 Burgergemeinde 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.

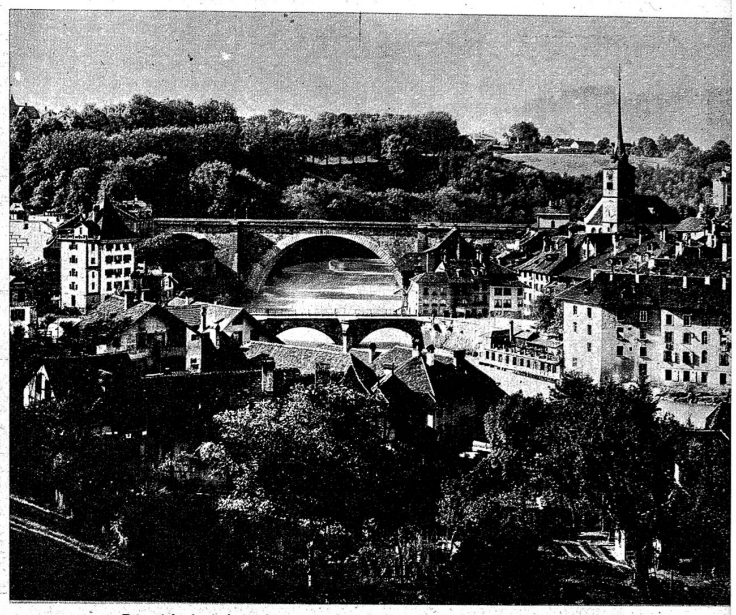
Die Brückenbaugeschichte:

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 Steinhauer Granitfindlinge für die Zurichtung von Verkleidungsquadern der Pfeilergrundbauten. Und in Solothurner Steinbrüchen wurden Kalksteinquader 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 granitenen 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 (Senkfaschinen zwischen eingerammten Pfählen) angebracht werden. Der behelfsmässige Mittel- oder Strompfeiler und das Widerlager des



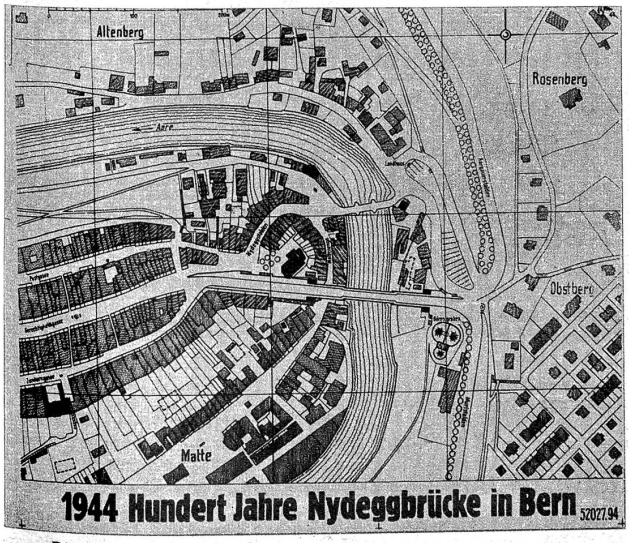
Die Nydeggbrücke um die Jahrhundertwende

rechten Seitenbogens wurden im Winter 1841 auf 42 auf Sandsteinfelsen fundamentiert. 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.

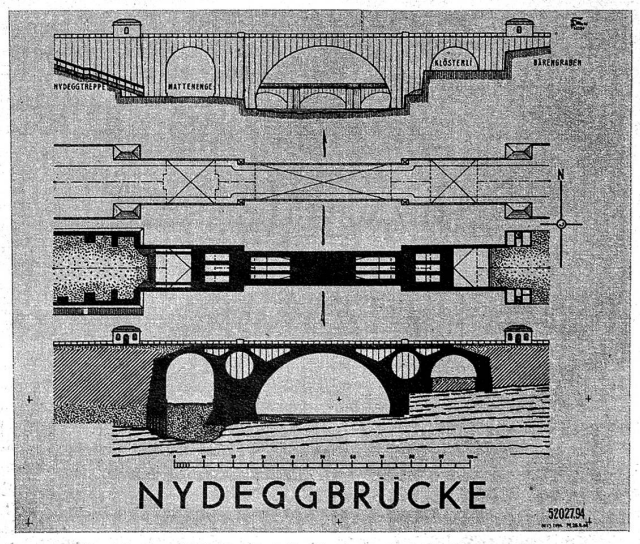
Im Winter 1842 auf 43 wurde das Lehr- und Bahngerüst des grossen Bogens erstellt. In das Jahr 1843 fällt die Vollendung des linken Seitenbogens und der Anfahrtstützmauer, der Bau des grossen Bogens, der Tonnengewölbe und die Ausmauerung der Gewölbeschenkel. Für die Ausmündung der Anfahrt nach der Junkern- und Gerechtigkeitsgasse 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 eingekeilt. 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 Nydeggbrücke und ihre Umgebung nach 100 Jahren



Die Nydeggbrücke 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
13.30 bis **17.80**
Grosse Auswahl in warmen
HAUSSCHUHEN
5 % Rabattmarken
Bühler AU DOCK
BERN · MARKTGASSE 13
Zunft zu Schuhmachern

100 Jahre Nydeckbrücke 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 Arbeitsschluss 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 Klösterli 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 Bärengraben 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
Ia Qualitäten
Reparaturen
Ueberziehen
WITSCHI
31 Kramgasse 31
5 % Rabattmarken

Windel-Einlagen
Kinderhösli
aus Kunstharz
bei
GUMMI
STEIGER
IM SPEZIALGESCHÄFT
AMTHAUSGASSE 1 BERN