

Zeitschrift: Heimat heute / Berner Heimatschutz
Herausgeber: Berner Heimatschutz, Region Bern Mittelland
Band: - (2011)

Artikel: Brückenschläge
Autor: Hürlimann, Rolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-836405>

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: 10.02.2026

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

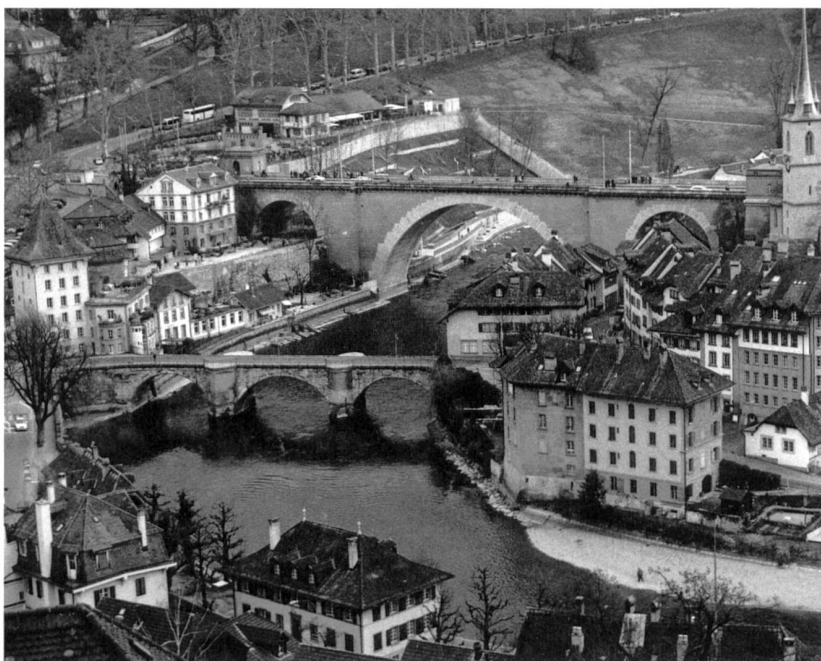
Brückenschläge

Stellvertretend für einstmals zahlreiche Bootsquerungen der Aare rund um Bern: die Reichenbachfähre von der Engehalbinsel zum Restaurant des reizvollen Schlosses, welche seit 1743 ununterbrochen in Betrieb ist



Kontraste: die hölzerne Neubrücke von 1535 und die Halenbrücke von 1913 aus Beton

Zweimal Natursteinbauten, aber fast 400 Jahre Altersunterschied: die Untertorbrücke von 1461–67 und die Nydeggbücke von 1844



Im Gebiet der Stadt Bern gibt es ungefähr zwei Dutzend Aareübergänge. So unterschiedlich wie die Anforderungen an die einzelnen Flussquerungen sind, so vielfältig präsentieren sich die Brückenschläge. Sie entstanden zwischen 1461 und 1999 und sind in einzelnen Fällen zu monumentalen Zeitdokumenten geworden, die unterschiedlichste Baustile, Konstruktionsarten und Baustoffe dokumentieren. Dabei besitzt keine andere Stadt der Schweiz eine so eindruckliche Sammlung an herausragenden, historischen Stahlbrücken wie Bern.

Die mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Flussquerungen

Die erste Aarequerung im Bereich des alten Berns entstand kurz nach der Stadtgründung von 1191. Anfänglich diente wohl beim Ländtetur, das 1960 im Zuge von Neubauten an der Mattenenge sichtbar gemacht wurde, ein Fährbetrieb als flussseitiger Zugang zur Zähringerstadt. Nach Beilegung eines Zwists mit den Kyburger Grafen, denen das rechte Aareufer unterstand, kam es 1256 zum ersten Brückenschlag. Die damals erbaute, hölzerne Konstruktion mit eichernen Jochen, Wachlokal und aussenseitigem Torturm leistete rund 200 Jahre lang gute Dienste, bis sich nach Hochwasserschäden



ein Ersatz aufdrängte. 1461 wurde hierauf mit dem Bau der Untertorbrücke begonnen. Als dreijochige, aus Sandstein, Muschelsandstein und Tuff erstellte Segmentbrücke auf sechseckigen Pfeilern war diese ab 1467 benutzbar und sah dergestalt nicht viel anders aus als heute. Bis 1489 kamen Zusatzbauten wie eine Kapelle, Pfeilertore, Brückenkopfbefestigungen und Wehrgänge mit Schiesscharten dazu. Wieder abgetragen wurden diese gegen Ende des 18. Jahrhunderts, nachdem sie ihre fortifikatorische Bedeutung verloren hatten. Zur gleichen Zeit entstanden im Südosten der Brücke der Grosse Muristalden und der Aargauerstalden als neue Ausfallachsen.

Zwecks besserer Erschliessung des Hinterlandes und Expansion ins Seeland wurde 1466 im Norden Berns eine erste «nüwi brugg» errichtet, die 1535 durch ein grösseres, gedecktes Bauwerk ersetzt wurde. Die wegen ungünstiger Zufahrten am rechten Ufer leicht abgewinkelte Neubrücke steht auf vier sechseckigen, unregelmässig angeordneten Pfeilern aus Sandstein, Tuff und Muschelnagelfluh und ist nicht die spektakulärste, mittlerweile aber die älteste Holzbrücke des Kantons. Mit ihrem stadtseitigen Sandsteintor und den angrenzenden Wehrmauerabschnitten bildet sie ein eindruckliches Ensemble.

Einstweilen war der Bedarf an Flussquerungen danach befriedigt. Sieht man von der Installation verschiedener Fähren ab, von denen jene bei Reichenbach seit 1743 ununterbrochen bestehen blieb, dauerte es nicht weniger als dreihundert Jahre bis zum Bau neuer Übergänge.

Der Altenbergsteg und die ersten Hochbrücken

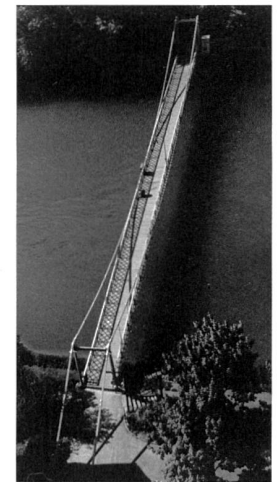
1834 erhielt dann das Altenbergquartier, welches früh recht dicht besiedelt war, einen hölzernen, vierjochigen Steg. Da er sich nicht bewährte, wurde 1857 nach Plänen von Ingenieur Gustav Gränicher auf seinen sandsteinernen Widerlagern die heutige Hängebrücke erstellt. Von der Oltener Werkstätte der Schweizerischen Centralbahn montiert, war diese als Verbindung zum ersten, provisorischen Bahnhof der Bundesstadt im Wylerfeld gedacht. Mit ihren filigranen Gitterträgern, ihrer Holzbeplankung auf eisernen Andreaskreuzen, ihren flachgespannten, an den Ufern tief in den Fundamenten verankerten Lamellenketten und ihren gusseisernen Pendelstützen gilt sie als eine der schönsten Konstruktionen ihrer Art.

Um dem zunehmenden Fernverkehr gewachsen zu sein und rechtsufrige Gebiete überbauen zu können, plante man ab den 1820er-Jahren auch Hochbrücken. Kostenüberlegungen und Erreichbarkeit der angestammten Ausfallstrassen sprachen primär für einen Übergang bei der Nydegg. Wenig befriedigende Studien für ein Bauwerk mit schiffahrtbehinderndem Flusspfeiler oder eine Hängebrücke ähnlich jener Freiburgs gingen der Gründung einer Gesellschaft für Brückenbau aus burgerlichen Kreisen voraus. Verwirklicht wurde 1841–1844 schliesslich ein Projekt von Joseph Ferry für eine dreijochige Brücke aus Sandstein, Granit und Kalkstein mit zwei kleinen Landbogen und einem breiten Aarebogen von 46 Metern Durchmesser, der damals der weitestgespannte steinerne Flussbogen Europas war. Ursprünglich sollten Zölle den Bau finanzieren. Da die Erträge aber unter den Erwartungen blieben und 1853 aufgrund der neuen Bundesverfassung ganz entfielen, wurden die vier Zollhäuser auf den Abschlussdämmen bald als Wohn- und Restaurantbauten genutzt. Ansonsten verblieb die Nydeggbrücke weitgehend im Ursprungszustand. Zu massiven Veränderungen der Ostseite wäre es allerdings im Fall der Realisierung eines Projekts des Wiener Architekten Heinz Tesar gekommen. Dieses sah unter dem Mittelbogen einen Steg entlang der Aare und neben der Fahrbahn zwei Türme hervor, wurde aber 1984 an der Urne abgelehnt.



Die natursteinerne Tiefenaubrücke aus den Jahren 1846–50 mit erheblich störenden Fahrbahnüberkreuzungen von 1977. Im Hintergrund die Brücke der RBS von 1965

Als Konkurrenz zur «burgerlichen» Nydeggbrücke schuf der liberale Kanton für Fahrten Richtung Nord und Ost nur wenig später die unentgeltlich benutzbare Tiefenaubrücke. Aus mehreren Vorschlägen wurde 1844 ein Projekt der Ingenieure Johann Rudolf Gatschet und Carlo Colombara für eine dreijochige, «ruhige Einfachheit» ausstrahlende Steinbogenbrücke aus Kalk- und Sandsteinquadern zwischen Dammschüttungen ausgewählt. Die Ausführung erfolgte von 1846–50 und wurde vom Einsturz eines Bogengerüsts überschattet, der mehrere Todesopfer forderte. 1963–65 baute die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn, welche ab 1912 die Fahrbahn mitbenutzt hatte, aareaufwärts eine zweigleisige Parallelbrücke mit Gehsteig. Diese Sprengwerkstruktur aus vorgespanntem Beton mit verspreizten Schrägstützen beeinträchtigt die Sicht auf den schönen Altbau kaum – massiv kompromittiert wurden die gestalterischen Qualitäten der Tiefenaubrücke aber 1977, als eine breitere, die alten Bogen stark überkragende Strassenplatte aus Beton aufgesetzt wurde.



Eindrückliche Kettenbrücke: der Altenbergsteg, 1857 als Zugang zum provisorischen Bahnhof Wylerfeld erstellt

Der Eisenbrücken-Bau-Boom

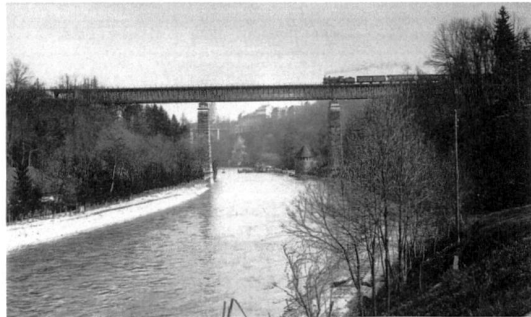
Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts war dann von einem wahren Brücken-Boom mit einer Blütezeit metallener Stabtragwerke geprägt. Vorab entstand 1858 nach den Plänen des Obergeringieurs der Schweizerischen Centralbahn Karl Etzel die feingliedrige Rote Brücke, deren Name auf den anfänglich mennigroten Rostschutzanstrich des Bauwerks zurückgehen soll. Mit dieser Konstruktion, die der Einführung der eben erst von Osten her erbauten Eisenbahn ins Zentrum Berns diente, erhielt die Bundesstadt auf günstige Weise eine Ver-

Die Rote Brücke von 1858 als Eisenbahn-, Fuhrwerk-, Velo- und Fussgängerübergang von der Schützenmatte zur Lorraine (Stadtarchiv Bern)

Bekannt als Spazierweg und Einstieg für Aareschwimmer: der Schönausteg aus dem Jahre 1906



Gitterträgerbrücke vom Marzili zum Dalmazi aus dem Jahre 1872 mit angebauten Trottoirs von 1926 (Stadtarchiv Bern)



bindung zu potenziellen Wohngebieten, da unter den Gleisen ein Gitterkäfig für Fussgänger und Fuhrwerke installiert war. Interessant ist, dass der durchlaufende, auf zwei massiven Pfeilern aus Sand- und Kalkstein ruhende Kastenbalken während des Baus allein mithilfe eines mehrmals verwendbaren Mittelpfeilers vorwärtsgeschoben und ohne eigentliches Gerüst montiert werden konnte. Da der Fuhrverkehr auf der nur drei Meter breiten Fahrbahn bald zu Problemen führte und der Traverse den Spitznamen «Würgengel» einbrachte, ertönte in der Lorraine früh der Ruf nach einer Parallelbrücke. Eine solche wurde indes zugunsten anderer Pläne zurückgestellt und erst 1930 verwirklicht. Bis zu ihrem Abbruch im Anschluss an die Einweihung des heutigen Eisenbahnviadukts

in den 1940er-Jahren blieb die Rote Brücke weitgehend unverändert.

Für die Erschliessung des rechten Aareufers und als Zugang des unteren Sulgenbachs zur Fernstrasse nach Thun baute die Stadt 1872 auf Flussniveau die Marzili-Dalmazi-Brücke. Die auf zwei massiven Kalksteinpfeilern ruhende Traverse mit markanten Parallelgitterträgern aus Walzeisen wurde 1926 verstärkt und beidseits um angebaute Trottoirs erweitert. Wegen ihrer geringen Breite und der schlechten Übersichtlichkeit musste sie aber einem Neubau aus Beton weichen, nachdem kurzzeitig ein Notsteg als Ersatz diente. Die heutige Dalmazibrücke von 1958 besitzt die gleichen Spannweiten wie ihre Vorgängerin und wirkt trotz unspektakulärer Schlichtheit sehr elegant. Aus der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts erwähnenswert sind zudem die reizvolle Metallkonstruktion des Inselstegs über den Matte-Tych und der Übergang von der Engehalde zur äusseren Lorraine, der seit der Erbauung des Stauwehrs um 1870 existiert.

Mit der Kirchenfeldbrücke erhielt Bern 1881–83 eines der Hauptwerke der Eisenbaukunst der Schweiz. Urheberin der filigranen Gitterkonstruktion mit zwei identischen Bogen auf stämmigem Pfeilersockel in der Talmitte und Widerlagern an den Talhängen war die britische Berne Land Company, auf welche auch der Quartierplan des Kirchenfelds mit symmetrischen Strassenzügen und Durchblicken auf Monumentalbauten zurückgeht. Diese erstellte die Brücke auf eigene Kosten. Dafür konnte sie das Baugebiet im Süden der Stadt von der Burgergemeinde unentgeltlich übernehmen. Von Beginn weg traten bei dieser Brücke Schwingungen auf, die sich nach der Einführung des Trams 1901 vermehrt bemerkbar machten. Zwecks Verstärkung wurden deshalb 1913 die metallenen Hauptpfeiler eingemauert, was eine gewisse ästhetische Beeinträchtigung darstellte. Bedauerlicherweise liess die Stadt zudem 1972 das Gusseisengeländer samt seinen zugehörigen Kandelabern zugunsten eines simplen Passantenschutzes entfernen. 1988 umfassend saniert, gehört der Übergang aber längst unverrückbar zum

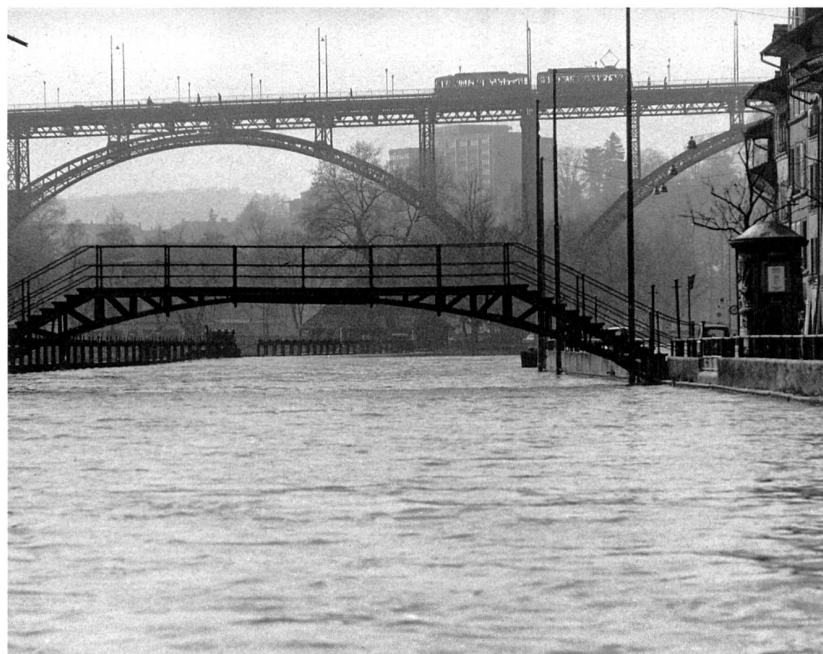
Stadt- und es ist deshalb schwer vorstellbar, dass einst allen Ernstes über einen Ersatz in Gestalt einer Zweijochbogen-, Sprengwerk- oder Balkenbrücke oder gar eines zweigeschossigen Neubaus nachgedacht wurde.

Um die Nordquartiere ebenso optimal mit dem Stadtkern verbinden zu können, formierten sich zu Beginn der 1890er-Jahre sowohl für eine Waisenhaus- als auch für eine Kornhausbrücke Komitees, wobei es bereits vor dem Bau der Nydeggbücke ähnliche Projekte unter anderem auf der Höhe des Rathauses gegeben hatte. Verwirklicht wurde 1896–98 die bekannte, gitterartige Kombination von Brücke und Viadukt mit geneigter Fahrbahn, die eine natürliche Fortsetzung des Kirchenfeld-Übergangs bildet und aus einem 115-metrischen, von Obelisken flankierten Hauptbogen und fünf Nebenbogen, die allesamt zwischen massiven Jurakalkpfeilern eingespannt sind, besteht. Abgesehen von mehrmaligen Fahrhahnerneuerungen und der Entfernung der ursprünglichen Gusseisenlaternen und -balustraden im Jahre 1953 hat sich der betreffende Brückenschlag bis heute bewährt und kaum verändert.

Als Verfeinerung des lokalen Strassen- und Brückennetzes gilt der Bau des Schönaustegs von 1906. Da die zunehmende Überbauung des Kirchenfelds im Süden nach einem festen Übergang verlangte, eine Hochbrücke bei der Lindenau aber aus topografischen Gründen nicht in Frage kam und ein Viadukt von der Elfenau zum Eichholz als Fernverbindung nach Wabern Utopie blieb, begnügte man sich hier mit einer dem Altenbergsteg gleichenden Kettenbrücke, die sich von letzterem durch schwerer wirkende Fachwerkträger und eigenständig gestaltete Jugendstilportale unterscheidet.

Die Brücken in Berns Norden

Hochbrücken wünschten im 19. Jahrhundert auch die mit stagnierenden Bevölkerungszahlen kämpfenden Gemeinden nördlich Berns. Standorte hierfür wurden ab 1840 geprüft. Aus einem Wettbewerb ging schliesslich 1908 die Idee von Jakob Bolliger für einen Betonbau im Halengebiet mit Hauptsegment und Rundbogen siegreich hervor.



Die ausgeführte, leicht veränderte Version von 1913 mit parabelförmigem Hauptbogen, vier leicht geknickten, eiförmigen Nebenbogen und beidseits anschliessenden Balkenwerken war zu ihrer Zeit die am weitesten gespannte Betonbrücke der Schweiz. Von Beginn weg perfekt konzipiert, wurde die Halenbrücke seither kaum angetastet, sieht man von geringfügigen Fahrhahnerweiterungen um 1968–70 und einer teilweisen Neubetonierung in den Jahren 1992–93 ab.

Wohlen, das jahrhundertlang bloss via Neubrücke und Oberdettigen erreichbar gewesen war und damit abseits der Route nach Aarberg lag, erhielt 1871 eine zweijochige, auf einem gemauerten Flusspfeiler und zwei Widerlagern aufliegende Holzbrücke vom Nordrand des Bremgartenwalds nach Hinterkappelen. Der Aufstau des Wohlensees bedingte jedoch bald den Ersatz dieses Bauwerks, das mit seiner geringen Breite von 4,20 Metern ohnehin wie ein Provisorium aussah. 1918–20 entstand deshalb etwas westlicher die heutige, 174 Meter lange Hinterkappelenbrücke mit einem Hauptbogen über dem alten Aarelauf, der durch Pfeilervorlagen markiert wird und acht Nebenbogen, die teilweise eingeschüttet sind. 1976 wurde die Fahrbahn dieses Stampfbeton-

Der Inselsteg über den Matte-Tych vor eindrücklicher Kulisse der Kirchenfeldbrücke

Überbleibsel des einstigen Gusseisengeländers der Kirchenfeldbrücke beim Helvetiaplatz





Die Kornhausbrücke mit markantem Hauptbogen und mehreren, zwischen Jurakalkpfeilern eingespannten Nebenbogen, 1896-98 unter Leitung des Berner Ingenieurs Simons von der Krienser Firma Bell konstruiert

baus stark verbreitert, was dem Erscheinungsbild der Brücke nicht zuträglich war.

An Stelle der Unteren Felsenaufähre, welche auf die Gründung der nahen Spinnerei um 1870 zurückging, entstand 1921 der Seftausteg. Er ist ein später Vertreter der Eisenbaukunst, der mit fächerwerkartigen Parallelträgern und Andreaskreuzen als Windverstärkung unspektakulär, aber konstruktiv klar und trotz vergleichsweise grosser Höhe über dem Wasser nicht massig wirkt.

Als Pläne für eine überregionale Aarequerung zwischen Bremgarten und Bern durch den Bau der Halenbrücke hinfällig wurden, im Gebiet der Felsenua aber stets noch eine feste Traverse fehlte, wurde daselbst 1928 von Sappeuren der Armee in bloss neun Tagen eine Pfahljochbrücke mit zwei

Pfeilern aus Eisenprofilen und Überspannungen aus Eichenholz errichtet. Da sich diese rasch abnutzte, wurde 1948-49 ausgehend von den bestehenden Zufahrten und Widerlagern eine Beton-Balkenbrücke mit Landpfeilern auf Einzelstützen und scheibenartigen Flusspfeilern erstellt. Die einfache, aber elegante Felsenaubrücke, deren Fahrbahn 1965 leicht angehoben und verbreitert wurde, wird mittlerweile durch Hochwasserschutzwände auf der linken Aareseite etwas bedrängt.

Lorrainebrücke, Eisenbahnviadukt, Monbijoubrücke und Felsenuaviadukt

Mit dem Bau der Lorrainebrücke gab es 1928-30 nach über fünfzig Jahren vielfältiger Diskussionen und Planungen einen Ersatz für den veralteten Gitterkasten unter der Roten Brücke. Über das Erscheinungsbild des Bauwerks gehen die Meinungen allerdings bis heute auseinander. Statt einer «aufgelösten», feingliedrigen Konstruktion, wie sie damals durchaus möglich gewesen wäre, aber offenbar das Stadtbild beeinträchtigt hätte, führte man ein Projekt des andernorts mit futuristischeren Werken aufgefallenen Robert Maillart aus, das sich stark an der Nydeggbücke orientierte. Trotzdem macht die Aarequerung, deren Verbreiterung in den 1960er-Jahren erwogen, aber nie ausgeführt wurde, mit ihrem elliptischen Hauptbogen, ihren vorspringenden Seitenteilen mit halbkreisförmigen Durchlässen, den durchgehenden Gewölbeträgern, den Betonquadern und Granitbrüstungen bis heute keine schlechte Figur.

Damit war die Stadtberner Brückeninfrastruktur weitgehend erstellt. Was folgte, waren – neben Anpassungen und Verbreiterungen bestehender

Holzbrücke vom Bremgartenwald nach Hinterkappelen, in Betrieb von 1871 bis 1920 und 1906 Bestandteil der Route der ersten motorisierten Postautos der Schweiz von Bern nach Detligen (Stadtarchiv Bern)

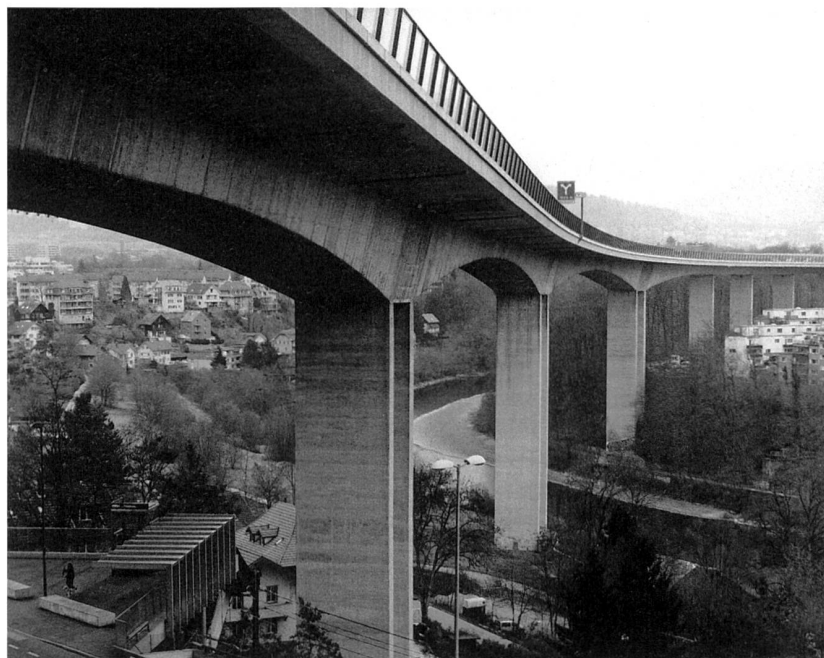
Der Seftausteg neben dem Felsenu-Kraftwerk, erbaut 1921



Übergänge und einzelnen Ersatzbauten – die unten erwähnte Monbijoubücke und vor allem imposante, überregionale Verbindungen. Ein gutes Beispiel ist der viergleisige Eisenbahnviadukt, der 1937–41 die unzulänglich gewordene Rote Brücke ersetzte. Er besticht durch seinen parabelförmigen, die Aare in angemessenem Abstand von der Lorrainebrücke schräg traversierenden Hauptbogen mit aufgesetzten Rahmentragwerken, an den ein Damm und ein Lehnenviadukt mit 14 identischen Spannweiten anschliessen. Vorprojekte dazu hatte es ab 1918 gegeben, wobei etwa die unlängst wieder diskutierte Linienführung mit einem Tunnel im Gebiet der Engehalde und einer Brücke auf der Höhe der Inneren Enge ein Thema war.

Die Monbijoubücke kam 1960–62 dazu. Eine Verbindung zwischen den zwei recht weit auseinander liegenden Quartieren am heutigen Standort war seit der Planung des Kirchenfelds in den Baulinien eingeplant worden. Erste Entwürfe sahen 1904 eine vierjochige Stahlbrücke mit einem Treppenzug in einem Pavillon im mittleren Widerlager-Massiv auf der Höhe der Sandrainstrasse vor. Aus dem Wettbewerb von 1943 mit mehr als 50 Eingaben ging aber schliesslich ein Projekt für eine Balkenbrücke aus vorgespanntem Eisenbeton siegreich hervor. Daraus resultierte auf einer Länge von 340 Metern eine fortschrittliche, 23,5 Meter breite Konstruktion mit fünfgliedrigen, durchlaufenden Zwillingsbalken auf regelmässig angeordneten Pfeilerpaaren, die dem mächtigen Bauwerk dank schräger Anordnung des Hohlkastens eine gewisse Leichtigkeit verleihen.

Schwungvoll zieht sich seit 1975 der Felsenauviadukt der Berner Nordtangente als längste Brücke



der A1 zwischen Wankdorf und Neufeld über 1116 Meter hin. Bestehend aus zwei Haupt- und zwei Nebenöffnungen von grosser Spannweite, an welche beidseits Vorlandbrücken anschliessen, beeindruckt er durch seine S-Form und seine schlanken Proportionen, bei denen die Pfeiler nur einen Viertel der Fahrbahnbreite von 26 Metern aufweisen. Spektakulär war seinerzeit seine Konstruktionsweise, indem erstmals nach Freivorbau-Methode von den 60 Meter hohen Zwillingspfeilern aus ganz ohne Lehrgerüst geschalt und betoniert wurde.

Als bislang letzter Aareübergang im Stadtbereich wurde schliesslich 1999 in der Stegmatt, wo einst die alte Kappelenbrücke war, ein Fussgänger- und Velosteg installiert, der an die alte Wohlenstrasse

Der schwungvolle Felsenauviadukt der A1 von 1975, der zurzeit umfassend saniert wird



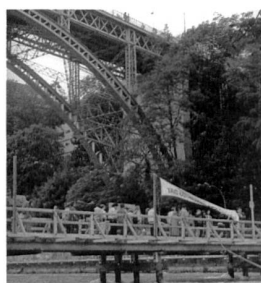
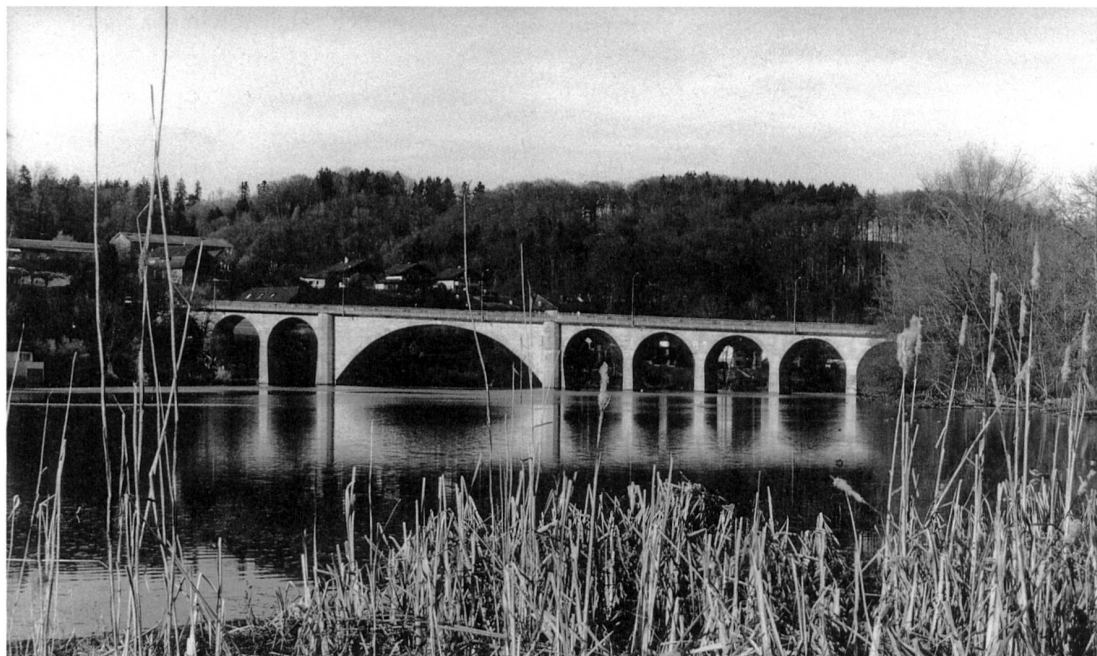
Von Pontonieren erstellte Brücke bei der Felsenau, in Betrieb von 1928 bis 1948 (Stadtarchiv Bern)

Die schlichte Felsenaubrücke aus dem Jahre 1949

Die Hinterkappelenbrücke mit Stichbogen über dem Aarelauf und mehreren Nebenbogen, 1918–1920 im Hinblick auf den Wohlensee-Aufstau erbaut

Pontonierbrücke als temporäre Verbindung vom Schwellenmätteli zur Aarstrasse während Aarefestival im Juni 1991

Die Neubrücke aus dem Jahre 1535 als älteste Holzbrücke des Kantons – wegen Sperrung der nahen Halenbrücke vorübergehend von einer Notbrücke flankiert



Stellvertretend für innerstädtische, nicht über Wasserwege führende Brücken: Hängesteg bei der Gewerbeschule

anschliesst und insbesondere den Bewohnern des Hinterkappeler Aumattquartiers zugute kommt. Es gäbe für Bern noch viele weitere interessante Brücken zu beschreiben; sie führen über kleinere Wässer wie den mittlerweile weitgehend eingedolten Sulgenbach oder über tiefer gelegene Strassen oder Bahngeleise wie die neue «Rote Brücke» der Bühlstasse beim Inselplatz oder der hängebrückenartige Steg bei der Gewerbeschule. Es gab Provisorien, wie beispielsweise zwei viel begangene Pontonierbrücken, die im Rahmen des Aarefestivals im Juni 1991 das Schwellenmätteli und die Englischen Anlagen mit der Aarstrasse und der Matte verbanden, oder ein Notsteg bei der Neubrücke, der 1992 während der Gesamtsanierung der Halenbrücke eine Überbelastung durch um-

geleitete, schwere Motorwagen vermeiden half. Und schliesslich gibt es visionäre Brückenprojekte, wie die als hoch gelegene Hängebrücke zwischen Innerer Enge und Halden- oder Jurastrasse gedachte Fahrradpasserelle, die in absehbarer Zeit die Länggasse mit der Lorraine verbinden könnte, – wenn sie sich mithilfe von Bund und Kanton finanzieren lässt ...

Rolf Hürlimann
Fotojournalist

Wichtigste Literatur und Quellen:

- Bernhard Furrer, Jürg Bay, Georg Lukàcs und Paul Nizon, Übergänge, Berner Aarebrücken, Geschichte und Gegenwart, 1984
- Kunstführer durch die Schweiz, Band 3
- Simone Schenk, Wohlensee: Entstehung, Geschichte, Fauna, Flora, Schutz, 1995
- Unterlagen Stadtarchiv Bern



(Fotos, wenn nichts anderes vermerkt: Rolf Hürlimann)