

Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 268 (1995)

Rubrik: Das Bernbiet ehemals und heute : Nidau

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: 11.01.2026

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

Nidau

Nidau im bernischen Strassennetz

Wenn Sie Nidau, dem ehemaligen «Venedig im Seeland» einen Besuch abstatten, dann stehen Ihnen die verschiedensten Anreiserouten zur Verfügung: vom Bahnhof Biel per Bus oder BTI, von Lyss her auf der Strasse, die Sie unmittelbar vor das Schloss führt, mit dem Schiff auf einer der schönsten Flussstrecken von Solothurn nach Biel mit Halt in Nidau, oder schliesslich von Süden her auf der Staatsstrasse von Aarberg. Der letztgenannte Zugang bietet eine Überraschung: kurz nach Bellmund, auf der sogenannten Hueb, führt die Strasse sehr steil hinab nach Nidau, vorbei am ehemaligen Siechenhaus zum Kreuzweg, wo in vorreformatorischer Zeit ein steinernes Kreuz stand.

Verlangsamen Sie Ihre Fahrt etwas und werfen Sie einen Blick auf das riesige Häusermeer, das sich vor Ihnen ausbreitet. Lassen Sie sich nicht verwirren – Nidau werden Sie auf den ersten Blick kaum entdecken.

Vor 200 Jahren präsentierte sich die Ansicht völlig anders. Der Kupferstich aus dem Werk von Zurlauben, gezeichnet von eben diesem Standort auf der Hueb aus, zeigt eine kompakte Stadtansicht, mit Schloss, Kirche, Tor, Türmen und Umfassungsmauer. Rechts im Bild erkennt man das obrigkeitliche Salzhaus. Von Biel ist nichts zu sehen.

Dem Knecht, der das romantische Bauerngefährt begleitet, würde ich jetzt dringend empfehlen, die Radbremse anzuziehen oder gar den hölzernen Radschuh unterzulegen, denn genau hier fällt die Strasse sehr steil ab. Im Winter kann dieser Strassenabschnitt auch heute noch gefährlich werden. Trotz verschiedener Projekte aus dem 19. und 20. Jh. hielt man bis heute an der alten Strassenführung fest.

Der Fahrweg Biel–Nidau–Aarberg bestand sicher schon im Mittelalter. Bereits im 14. Jh. gab

es eine Vereinbarung zwischen dem fürst-bischöflichen Biel und dem Grafen von Nidau über die Offenhaltung der Brücken von Nidau für die Bürger von Biel. Demnach bezahlte jede Bieler Haushaltung jährlich 1 Pfennig und erhielt damit den zollfreien Durchgang durch das Städtchen. Damit stand die Verbindung Biel–Nidau–Aarberg–Bern offen, aber wohl eher für Fussgänger oder Reisende zu Pferd, kaum für Wagen.

Als z. B. 1699 die Pfarrer des Dekanats Nidau die Montagspredigten im Berner Münster halten sollten, ersuchten einige um Dispens, da sie zu gebrechlich seien, um zu Fuss zu gehen oder zu reiten.

Die Strasse Nidau–Aarberg war für Bern nie von vitaler Bedeutung. Als man sich im 18. Jh. an den grosszügigen Ausbau der Transitstrassen wagte, waren handelspolitische Überlegungen ausschlaggebend. Ziel des neuen Strassenkonzepts war es, den Durchgangsverkehr über bernisches Hoheitsgebiet zu führen und sich damit höhere Zolleinnahmen zu sichern. Man konzentrierte sich auf die neue Aargaustrasse von Bern über Kirchberg–Kalte Herberge–Rothrist–Suhr–Lenzburg–Brugg. Grosszügig ausgebaut wurden weiter die Strecken Solothurn–Büren–Lyss–Aarberg–Murten, sowie die Linie Urtenen–Fraubrunnen–Solothurn. Als tüchtiger Strassenbauingenieur amtete damals der Nidauer Antoni Rönner, der von der bernischen Zollkammer für seine Verdienste mit einer Medaille ausgezeichnet wurde.

Nidau lag strassenverkehrsmässig abseits der Hauptverbindungen. Aarberg dagegen war Mittelpunkt der bernischen Handelsstrassen und Bern selbst das Zentrum des Postverkehrs.

Während die Hauptverkehrsadern mit staatlichen Mitteln finanziert wurden, blieb es Aufgabe der Gemeinden, für den Unterhalt ihrer Strassen zu sorgen. Dazu brauchte es zwar meistens die obrigkeitliche Ermahnung. Die Brief-

postkutscher waren es, die schadhafe Strassenstücke meldeten, da es weder Pferden, Dili-gences noch Passagieren zuträglich war, allzu gefährliche Abschnitte mit der Eilpost zu passieren.

So schreibt Oberamtmann von Mülinen am 25. Februar 1824 an Burgermeister und Stadtrat von Nidau:

«Der in hiesigem Stadtbezirk gelegene Strassenbezirk von der Hauptstrasse hinweg bis zur Lengmatt, befindet sich in sehr schlechtem Zustand (Überschwemmungsgebiet), so dass derselbe notwendig einer baldigen Ausbesserung und neuer Übergründung bedarf.

Da nun aber einerseits die Gemeinde Port sich weigert die Ausbesserung sowie überhaupt die fernere Unterhaltung dieses Strassenbezirks zu übernehmen, weil derselbe ausser ihrer Gemeindemarchen liege, andererseits auch die anstossenden Güterbesitzer sich hierzu nicht verpflichtet glauben, weil ihnen kein Titel bekannt ist, der ihnen diese Pflicht auferlegt; und in Er-mangelung vorhandener Titel oder einer alten Übung diese Unterhaltung billigermassen derjenigen Gemeinde obliegen muss, in deren Bezirk diese Communikationsstrasse liegt, so sehe ich mich im Fall, Sie, hoch-geehrte Herren! aufzufordern, jene Ausbesse-rung vorzunehmen, oder aber mir diejenigen all-fälligen Bescheinigungen vorzulegen, die Sie von dieser Verbindlich-keit entheben.

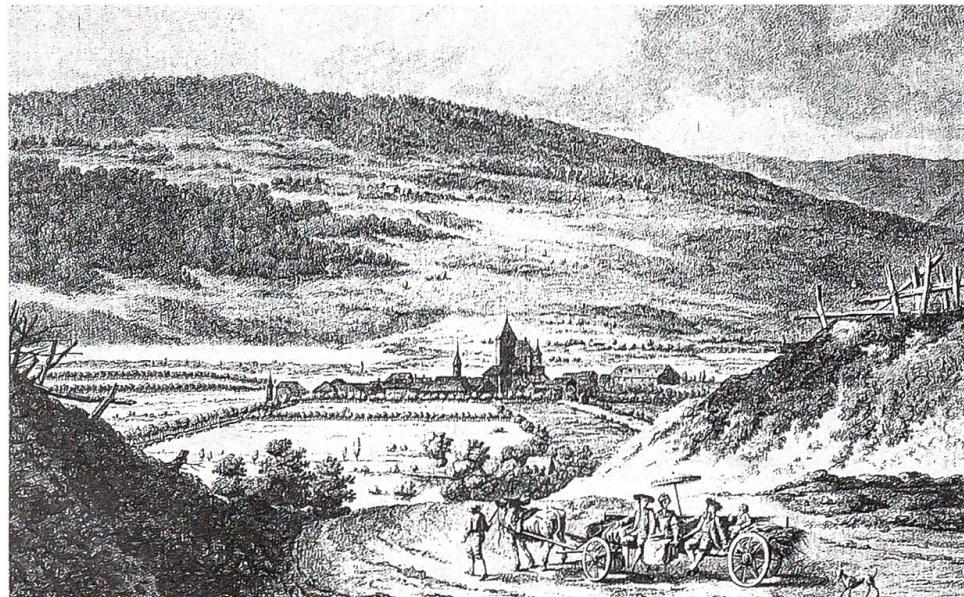
Mit Hochschätzung verharrend! von Mülinen, Oberamtmann»

Nidau kam aber nicht in Verlegenheit, denn es hatte seine Archivalien besser im Griff als der Oberamtmann. Es ant-wortete postwendend mit einem Spruch des Deutschsekelmei-sters und Venners vom

19. Juni 1725, wonach der Unterhalt dieses Wegstücks den Anstössern auferlegt worden war.

Begleiten wir noch kurz eine Postkutsche auf ihrer Reise von Bern nach Basel auf der Durchfahrt durch Nidau. Nach der steilen Abfahrt von Bellmund in die Ebene hinunter passierte man zwei Brücken und erreichte den südlichen Stadteingang mit dem mächtigen Berntor, an dessen Fassade ein Bern-Rych-Wappen die bernische Obrigkeit in Erinnerung rief.

Eine schnurgerade Hauptgasse, links und rechts gesäumt von stattlichen Häusern aus dem 17. und 18. Jh., führte vorbei an Kornhaus, Kirche, Stadtbrunnen zum nördlichen Stadtausgang. Hier stand kein eigentliches Stadttor, sondern ein einfacher Torbogen zwischen dem Hôtel de Ville und der Pintenwirtschaft des Adlers. Nun folgten weitere drei Brücken über verschiedene Zihlarne bis zum Schloss und schliesslich vorbei am Zollhaus über den Hauptarm der Zihl. Der Mittelteil dieser Brücke war als Ziehbrücke ausgelegt, zur Erleichterung der Schiffahrt. Vorbei am mächtigen Salzhaus führte die Strasse weiter nach Biel.



Kupferstich aus der Sammlung Zurlauben um 1780, gezeichnet von der Hueb aus. Das Bild zeigt das befestigte Städtchen Nidau in der Schwemmlandebene am Ausfluss des Bielersees.

Hier möchten wir noch einen Zwischenfall mit der Postkutsche erwähnen, der 1834 den Einwohnergemeinderat veranlasste, in Bern vorstellig zu werden.

Drei Herren, die damals auf dem Kutschenbock sassen, mussten sich vor versammeltem Gemeinderat für die Störung der Sonntagsruhe vom 6. Oktober 1833 entschuldigen.

Im Ratsprotokoll heisst es: «Beide Herren gestehen ein, dass der dritte hierher citierte Hr. Hagenmeyer, der aber wirklich abwesend sei, das Posthorn bei dem Vorbeifahren bei der Kirche geblasen habe, und entschuldigen sich damit, dass sie nicht gewusst hätten, dass um diese Zeit Gottesdienst gewesen sei.»

Der Gemeinderat nimmt die Entschuldigung an und verurteilt die Herren zu Fr. 5.– Busse, «die der Herr Pfarrer sogleich zuhanden nahm» – natürlich für die Armen.

Ein klassischer Fall von Ruhestörung durch den öffentlichen Verkehr im 19. Jh. Heute würden wir eher Beifall klatschen, wenn sich ein Posthornbläser im Verkehrsgewühl bemerkbar machen wollte.



Symbolische Blockade der Hauptstrasse durch Mitglieder des Gemeinde- und Stadtrates, als Protest gegen den überbordenden Verkehr im Stadtzentrum
(Foto: Roland Koella, Biel)

Doch zurück zu unserem Thema. Von den erwähnten fünf Brücken ist eine einzige erhalten geblieben, und von der beschaulichen Fahrt durch die malerische Altstadt von Nidau redet heute niemand mehr. Im Gegenteil. Hier berühren wir einen wunden Punkt in der Geschichte der Verkehrsentwicklung. Biel und Nidau sind baulich zusammengewachsen, und die umliegenden Gemeinden erlebten in den letzten Jahrzehnten eine überdurchschnittliche Entwicklung. Nidau ist weiterhin Bindeglied zwischen Stadt und Land und erfüllt damit immer noch seine Brückenfunktion, die ursprünglich seinen Wert ausmachte.

Verkehrsprobleme heute

Der Verkehr, der anfänglich der Stadt zu Wohlstand verholfen hatte, ist heute für Nidau zum Alptraum geworden. Täglich durchqueren bis zu 20 000 Fahrzeuge den Altstadtkern. Das Problem ist von den Behörden rechtzeitig erkannt worden, und man wandte sich an Kanton und Bund, ohne sichtbaren Erfolg.

Im Dezember 1990 überwies der Stadtrat eine dringliche Motion an den Gemeinderat, in der es hiess:

«Nidau erstikkt im Verkehr – sofortige Abhilfe tut not.»

Gefordert wurde eine unterirdische Umfahrung des Städtchens. Der Gemeinderat nahm sich die Botschaft zu Herzen. Um seinem erneuten Vorstoss in Bern Nachdruck zu verleihen, schritt er gleich zur Tat, setzte sich zusammen mit ein paar Stadträten auf die Hauptstrasse und blockierte den Mittagsverkehr – allerdings nur kurz und symbolisch.

Im Sommer 1991 publizierte der Gemeinderat eine «Nidauer Umfahrungszeitung», um eine breite Öffentlichkeit auf das Problem aufmerksam zu machen. Dort lesen wir:

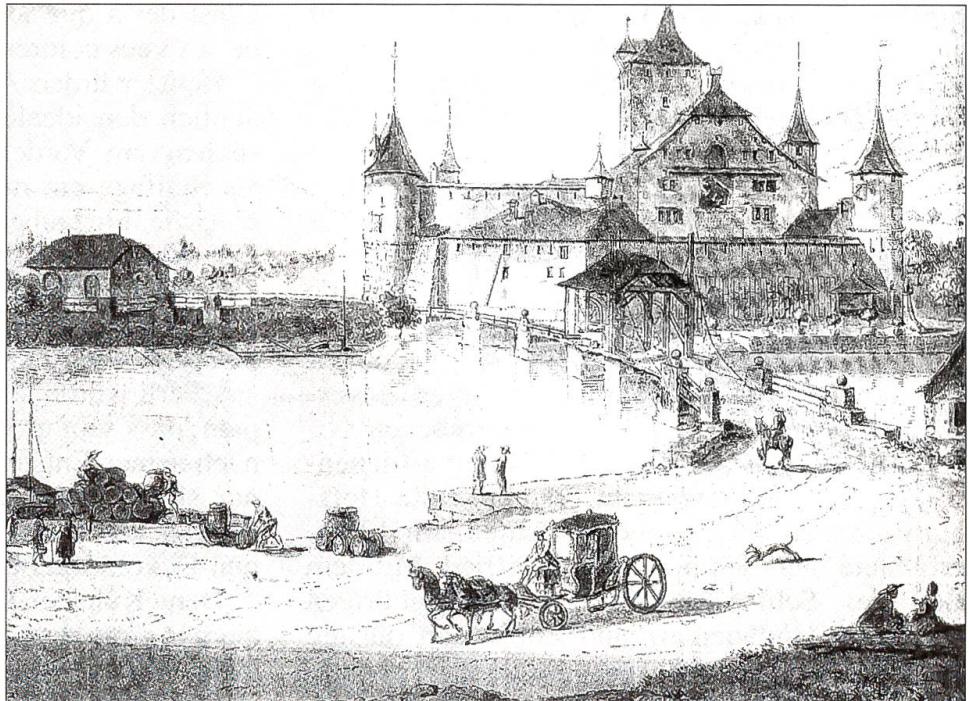
«Unzumutbare Belastung. Die negativen Folgen der täglich rund 23 000 Fahrzeuge durch unser Städtchen haben für die Bewohner, aber auch für die Geschäfte ein unerträgliches Ausmass angenommen. Das Städtchen kann seine Funktion als Einkaufs- und Begegnungsort nicht mehr erfüllen; es erstickt im Verkehr. Unser Städtchen hat laut Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz kantonale Bedeutung. Es ist uns keine andere Kleinstadt mit dieser denkmalpflegerischen Einstufung im Kanton und der Schweiz bekannt, welche derart unter dem Strassenverkehr leidet.»

Verlangt wird eine unterirdische Umfahrung des Altstadtkerns mit Anschluss an die N5 als südliche Umfahrung Biels. Der Kanton hat inzwischen die Dringlichkeit des Problems erkannt und der Realisierung grundsätzlich zugesimmt.

Nidaus Behörden rechnen mit einer Vollendung des Strassenbauwerks im Jahre 2002.

Vom Steinberg zum Schloss

Wenn wir uns also auf ein verkehrsarmes, fußgängerfreundliches Nidau nach der Jahrtausendwende freuen können, so stellen sich die Verhältnisse im Jahr 2000 vor Christus etwas anders dar. Seine Entstehung verdankt Nidau allein seiner verkehrstechnischen Lage am Ausfluss des Bielersees. Wer damals die Wasserwege beherrschte, kontrollierte auch das



Der Aberli-Stich aus der 2. Hälfte des 18. Jh. zeigt das imposante Schloss und davor die Ziehbrücke über die Zihl, welche den Schiffen die Durchfahrt ermöglichte.

Land. Dort wo die Zihl aus dem Bielersee fliesst, befand sich an strategisch günstiger Lage im Wasser der sogenannte Steinberg, ein neolithisch und bronzezeitlich befestigtes Werk.

Bereits 1767 erwähnte Stadtschreiber A. Pagan den Pfahlbau, und 1811 entstand eine genaue Planaufnahme von Hauptmann Schlatter, in welcher der Steinberg eingezeichnet ist. Er notierte dazu: «Der Steinberg besteht aus mehr als 50 000 Pfählen von Eichenholz.»

Biel besitzt eine berühmte Pfahlbausammlung im Museum Schwab, wo die schönsten Bronzefunde vom Steinberg zu sehen sind. Oberst Schwab hatte im 19. Jh. den Bielersee systematisch absuchen lassen und dabei mit Hilfe der Bielerseefischer bedeutende Funde gehoben. Seine einzigartige Sammlung vermachte er der Stadt, mit der Auflage, dass sie in einem Museum der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werde.

Auch die moderne Archäologie konnte das Geheimnis um den Steinberg nicht lüften – im Gegenteil. Die in den achtziger Jahren vorgenommenen Bohrungen im Bereich des Bieler Strandbades ergaben, dass vom Steinberg keine

Spuren mehr zu finden seien. Überlassen wir also des Rätsels Lösung späteren Generationen.

Etwa 600 Meter südöstlich dieses urzeitlichen Werks befindet sich heute das mittelalterliche Schloss.

Die Untersuchungen des Archäologischen Dienstes des Kantons Bern, anlässlich der Schlossrenovation von 1985/86 ergaben erste gesicherte Anhaltspunkte über die Entstehung des Bauwerks. Es bot sich die einmalige Gelegenheit, Grabungen im Innern des mächtigen Bergfrieds, d.h. im ehemaligen Burgverlies vorzunehmen. Auf dem untersten ergrabenen Niveau stiess man auf horizontal verlegte Eichenbalken, die als Fundament für eine erste Holzburg aus dem 12. Jh. gedient hatten. Im 13. Jh. errichtete man den heutigen Bergfried. Mit dem Bau des Schlosses und dem dazugehörigen Hafen als Umladeplatz und Zollstation dürften sich die ersten Handwerker im südlich gelegenen Areal niedergelassen haben.

Die heutige Stadtkernanlage wird ins 14. Jh. datiert, nämlich in die Zeit vor dem Laupenkrieg, als sich Graf Rudolf III. von Nidau auf die Seite von Berns adeligen Feinden stellte. Aber 1388 wurde das Schloss von Bern erobert, und die Stadt ging in Flammen auf.

Nidau behielt auch unter bernischer Herrschaft seine Stadtrechte, d.h. Mauern, Markt und Gericht. Die Stärke der Kleinstadt lag ohne Zweifel in ihrem Marktrecht. Dank der idealen Lage am gut frequentierten Wasserweg behauptete sich die Siedlung als Handelszentrum am Bielersee, oder wie damals Bern gerne sagte: am Nidauersee.

Aus dem ehemaligen Wasserschloss ist längst ein leicht zugängliches, gedeigten renoviertes Amtsgebäude geworden, hinter dessen dicken Mauern sich komfortabel eingerichtete Amtsstellen befinden.

Die schönste Darstellung des Nidauer Wahrzeichens ist nach wie vor der Stich von Aberli aus der 2. Hälfte des 18. Jh. Es war schon damals eines der bliebtesten Blätter, schreibt doch Sinner von Ballaigues in «Voyage historique et pittoresque» von 1781:

«Le château et la ville de Nydau, situés à l'embouchure de la Thielle méritent d'être vus.

C'est de là que le peintre Aberli a dessiné une de ses vues colorées qui ont eu tant de succès.»

Heute würden Aberli oder sein Zeichner vergeblich den idealen Standort für diese Ansicht suchen. Im Vordergrund, wo sich der Künstler als Staffage ein malerisches Pferdegespann mit Kutsche hinzauberte, befindet sich heute eine Kreuzung mit Lichtsignalanlage und Masten, die eine freie Sicht beeinträchtigen. Im übrigen sind Wächterhaus, Ziehbrücke und Hafenanlage an der offenen Zihl längst verschwunden.

Aberli würde aber amüsiert zur Kenntnis nehmen, dass sein grossartiges Sujet auch 200 Jahre nach seiner Entstehung die Nidauer – und nicht nur sie – fasziniert, sei es als Originalstich im Bureau des Gemeindeschreibers oder als Pralinen-Dekoration beim Schlossbeck.

Dem Künstler könnten wir heute einen Spaziergang an den Seespitz empfehlen, wo eine unverfälschte Bielerseelandschaft nach wie vor zu bewundern ist. In Frage käme natürlich auch ein Besuch im Schlosspark, wo seinerzeit die verschiedenen Zihlarme das Schloss umflossen, und wo sich heute eine prächtige Naturbühne vor der efeuumrankten Schlosshofmauer befindet. Theateraufführungen und Konzerte sind dort längst zur Tradition geworden.

Ein Dampfboot-Pionier

Ein paar Jahrzehnte nach Aberlis idyllischer Szenerie vor dem Schloss kündigte sich am selben Ort die technische Revolution des 19. Jh. an. Nidau war während Jahrhunderten der Hauptumschlagplatz für Warentransporte auf dem Wasserweg. Von Yverdon und von Solothurn her trafen hier Schiffe und Barken aller Art ein, beladen mit Waren aus Frankreich oder Deutschland. Aber auch der Transport einheimischer Weine brachte hohe Zolleinnahmen.

Erwähnen wir bei dieser Gelegenheit, dass man die Schiffleute, die Wein transportierten, immer wieder warnen musste, nicht aus den Fässern Wein zu trinken und mit Wasser nachzufüllen. Von einem, der etwas viel getrunken hatte, hieß es «il a chargé pour Soleure».

Die Berner Patrizier, die Rebgüter am Bielersee besasssen, liessen sich allerdings ihren Wein

via Ländte bei Lattrigen über die alte Frienisbergstrecke nach Bern führen.

Mit der Erfindung der Dampfmaschine eröffneten sich für die Schiffahrt völlig neue Horizonte. Der Pionier, der als erster im Kanton Bern die Möglichkeiten der Dampfschiffahrt erkannte, war der in Nidau ansässige waadtländische Handelsmann Ferdinand Piccard. Seinem Nidauer Handelskontor standen schon damals mehrere Schiffe zur Verfügung.

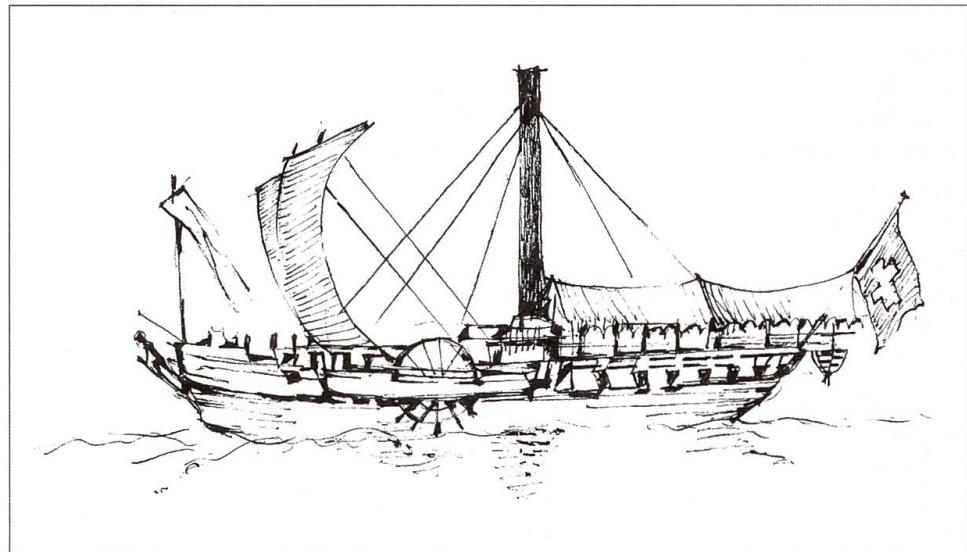
Nachdem man auf dem Genfersee den Betrieb des ersten Dampfbootes mit Erfolg aufgenommen hatte, stand für ihn fest, dass er in Nidau ein solches Schiff erbauen würde.

Am 23. September 1823 richtet der «ehrerbietige Petent» ein Schreiben an die «Hochwohlgeborenen gnädigen Herren des Kleinen Rats der Stadt und Republik Bern». In seinem klug fundierten Gesuch verweist Piccard auf die Vorteile des Dampfbootes für den Transithandel und vor allem auf die für die Staatskasse zu erwartenden höheren Zolleinnahmen. Allerdings erwünscht er sich ein «Privilegium» für die nächsten 20 Jahre, wegen der hohen Investitionskosten.

Oberamtmann von Mülinen unterstützte seinerseits «die für hiesige Gegend so wichtige und interessante Sache».

Um es kurz zu machen: Piccards Projekt scheiterte an den Bürokraten des Kleinen Rats, des Commerzienrats und der Zollkommission. Nun spannte Piccard mit Unternehmern in Yverdon zusammen, die zwar ähnliche Schwierigkeiten zu überwinden hatten, die aber schliesslich ans Ziel gelangten und 1826 das erste Dampfboot «Union» von Stapel liessen.

Das Personenboot wurde aber nicht zur touristischen Attraktion, das Publikum traute dem Teufelswerk nicht.



Dampfboot «Union», 1826 in Yverdon gebaut
(Skizze K. M.)

Der «Hinkende Bot» schrieb 1826, dass er trotz seines Holzbeins kein Feigling sei, aber bevor er ein solches Schiff besteige, würde er alle seine dies- und jenseitigen Angelegenheiten in Ordnung bringen.

Die Dampfschiffahrt auf Aare, Bieler- und Neuenburgersee nahm in den folgenden Jahren einen raschen, aber unkontrollierten Aufschwung. Bis zu 14 Schiffe durchpflügten die Gewässer und konkurrenzierten sich gegenseitig. Die Euphorie war von kurzer Dauer. Mit dem Aufkommen der Bahn verschwand der Warentransport auf dem Wasserweg. Zwar baute man in Biel noch ein Anschlussgeleise zum Schiffshafen in der Hoffnung, die Bahn auf einer Schiffsähre über den See zu transportieren. 1859 wurde aber die Linie Biel–Neuenburg eröffnet, und damit erlitten die Dampfboote wortwörtlich Schiffbruch.

Überschwemmungen

Nidau war tatsächlich ein «nid d'eau», wie Sinner von Ballaigues so nett schreibt. Das Wasser bedeutete für das Städtchen aber auch immer eine Gefahr; den Überschwemmungen war man schutzlos ausgeliefert.

Stadtschreiber Abr. Pagan notiert 1760 dazu: «Die Überschwemmungen aus dem See treffen gewöhnlich zur Frühlingszeit ein und setzen oft ganz Nidau samt der Gegend in einer Länge von sechs Stunden unter Wasser. Sie dauern manchmal drei Monate lang... Man muss oft in solchen Fällen zu Nidau in- und ausser der Stadt Brücken verfertigen, und wer nach Biel gehen will, muss sich in Schiffen hin und her führen lassen.»

Und in der Spitalrechnung von 1710 lesen wir: «Dem Predicanten bei dem grossen Wasser zu Hilfe gekommen und im Keller den Wein aufgehoben.»

So ist es eigentlich nicht verwunderlich, dass der Anstoss zu einer Juragewässerkorrektion von Nidau ausging. Der Nidauer Arzt Johann Rudolf Schneider, zusammen mit einem Nidauer Komitee, kämpfte während 36 Jahren für die Vorbereitung der Korrektion. Erst 1868 konnte zur Ausführung geschritten werden, nachdem die Bundesversammlung dem Projekt La Nicca zugestimmt hatte, und die fünf beteiligten Kantone mitzogen. Nidau und das ganze Seeland konnten aufatmen.

Vermutlich in Zusammenhang mit der Absenkung des Seespiegels zeigten sich aber auch vermehrt Schäden, so zum Beispiel am Kirchturm aus dem 17.Jh. Der Turm geriet langsam in Schräglage, da der alte Pfahlrost der Last nicht mehr gewachsen war. 1909 kam Kantonsbaumeister von Steiger zum Schluss, Nidau müsse sich mit dem Gedanken vertraut machen, dass «der Turm in absehbarer Zeit abgebrochen und neu aufgesetzt werden müsse».

Nidau scheut die Kosten, Bern aber beharrt auf der Sanierung und verweist auf das Baureglement, in dem es wörtlich heisst: «Bei Einsturzgefahr hat der Gemeinderat einzuschreiten.»

Im Zuge der Renovationsarbeiten von 1912 bis 1914 wird der Turm im Kirchenschiff durch Strebepfeiler abgestützt. Gleichzeitig bricht man die Helmpartie ab und baut sie lotrecht wieder auf – wohl ein einmaliges Unterfangen in der bernischen Kirchengeschichte.

Die Sanierungskosten überstiegen bei weitem den Voranschlag, und da die dringend benötig-



Nachdem sich der Kirchturm abgesenkt hatte, musste er gegen das Kirchenschiff mit Pfeilern abgestützt werden. Die obere Partie wurde 1913 senkrecht neu aufgebaut.

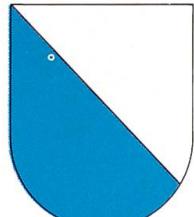
(Skizze K. M.)

ten Geldmittel nirgends zu beschaffen waren, sah sich die Kirchgemeinde nach langem Zögern gezwungen, die zwei ältesten Wappenfenster in der Kirche von 1587 dem Historischen Museum in Bern für 5000 Franken zu verkaufen. Im Gegenzug erhielten die Nidauer allerdings zwei perfekte Kopien, die den Originalen kaum nachstehen.



Die Stadtansicht um 1820 mit der Hauptgasse Richtung Biel- oder Untertor.
Links das ehemalige Kornhaus, das 1868 einem Schulhaus weichen musste.

Die Wappen der zwanzig Kantone und sechs Halbkantone



Zürich
1351



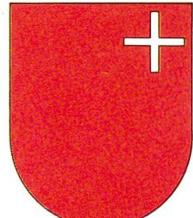
Bern
1353



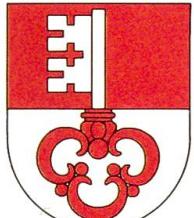
Luzern
1332



Uri
1291



Schwyz
1291



Obwalden
1291



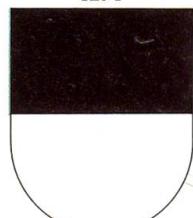
Nidwalden
1291



Glarus
1352



Zug
1352



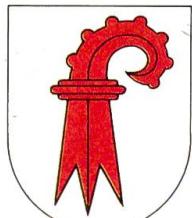
Freiburg
1481



Solothurn
1481



Basel-Stadt
1501



Basel-Landschaft
1501



Schaffhausen
1501



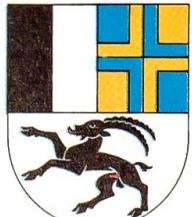
Appenzell AR
1513



Appenzell IR
1513



St. Gallen
1803



Graubünden
1803



Aargau
1803



Thurgau
1803



Tessin
1803



Waadt
1803



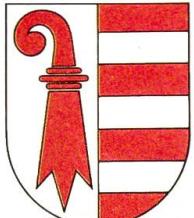
Wallis
1815



Neuenburg
1815



Genf
1815



Jura
1979

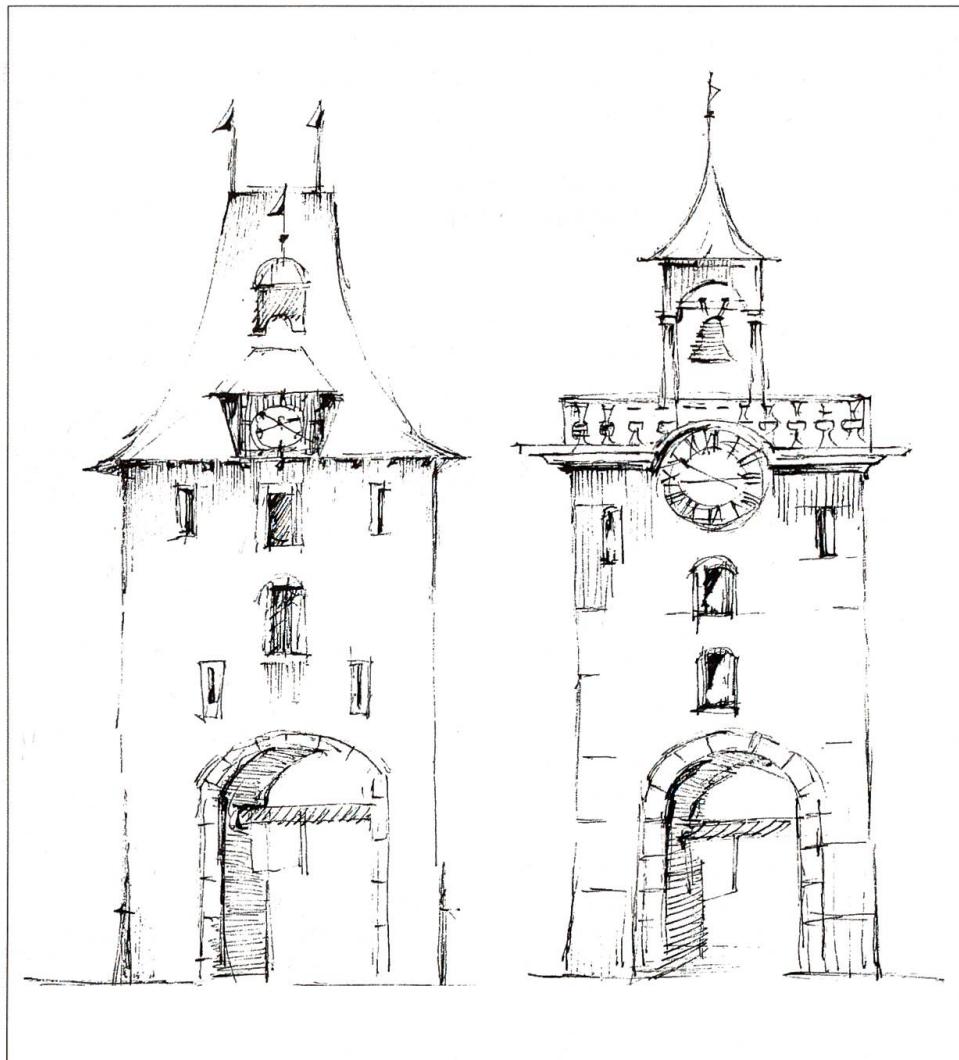
1988 feierte Nidau mit grossem Aufwand sein 650jähriges Bestehen (vgl. «Nidauer Chlouserbletter» 1990). Die Aktivitäten verteilten sich über ein ganzes Jahr. Als bleibende Erinnerung wurde ein prächtiges Buch herausgegeben unter dem Titel «Nidau – 650 Jahre Wandlung».

Profitiert von diesem Jubiläum hat in erster Linie die ganze Bevölkerung, aber auch das äussere Bild unserer Altstadt. Mehrere historische Gebäude wurden in den letzten Jahren sorgfältig restauriert, so dass sich heute der Stadtkern mit seinen reich gestalteten Fassaden aus dem 18. und 19.Jh. würdig präsentierte und sich damit in die sehenswerten Stadtbilder von Aarberg, Büren, Erlach oder Neuenstadt einreicht.

Mit dem guten Beispiel ging die Einwohnergemeinde voran. Sie restaurierte ihre Besitzung am Südausgang des Städtchens, wo heute die Bibliothek untergebracht ist. Es zeigte sich, dass das Gebäude ursprünglich Teil der Stadtbefestigung aus dem 14. Jh. war. Es umfasst Teile der Stadtmauer sowie einen quadratischen Turm in der südöstlichen Ecke der städtischen Gesamtanlage. Dank dieser gelückten Turmsanierung lässt sich die mittelalterliche Projektierung wieder deutlich erkennen.

An diese Liegen-

schaft schloss das oben erwähnte mächtige Berntor an. Dieser symbolträchtige Zeitglockenturm fiel 1829, also 35 Jahre vor dem Christoffelturm in Bern, dem Fortschritt zum Opfer. Während man in Bern demokratisch über den Abbruch abstimmte, entschied in Nidau allein die leere Stadtkasse über das Schicksal des oberen Tores. 1827 wurden mehrere Devis zur Renovation des Turmes eingeholt, unter anderem eine Billigvariante mit Flachdach und Zinkplattenbelag. Lange geschah nichts, und das baufällige Gebäude wurde zum lästigen Hindernis. «In



Das Berntor von der Stadtseite aus gesehen.

1. Skizze des Originaltors mit Zifferblatt und Glockentürmchen um 1820.
2. Ein Vorschlag zum Neuaufbau von Werkmeister Em. Schmalz, 1827.
Der Zeitglockenturm wurde aber 1829 abgebrochen. (Skizzen K. M.)

Berücksichtigung des sehr regen Passes», beschloss man 1829, das Berntor abzubrechen, «damit man in Zukunft der Notwendigkeit solches zu unterhalten enthoben sei.»

Damals lag der Nidauer Entscheid im Trend der Zeit, wie die Beispiele von Aarberg, Biel oder Büren bestätigen. Heute würde wohl nicht mehr so überstürzt abgerissen. Der Abbruch war seinerzeit nicht nur eine fortschrittliche Tat, sondern auch ein gutes Geschäft: das anfallende Material konnte gut verkauft werden – sogar die Turmuhr wurde versilbert.

Kehren wir zurück in unsere Zeit, die Erhaltenswertes zu schätzen weiss. In der Westecke der alten Stadtbefestigung steht ein trutziger Wehrturm und gleich daneben befindet sich die 1993 in Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege renovierte ehemalige Ziegelhütte. Wo früher Backsteine und Ziegel für die Stadt gebrannt wurden, befinden sich heute ein Kindergarten und eine Bibliothek für die Romands.

Eine Entdeckung besonderer Art war die Frühmesskapelle aus dem 15.Jahrhundert. Bekannt war einzig, dass Bern 1536 in Nidau eine Kapelle erwarb und in ein Kornhaus für das St. Vinzenzenstift umwandelte. Lange Zeit war der Standort dieser Kapelle unbekannt, da das betreffende Gebäude längst zu Wohnzwecken umfunktioniert und der Parterreraum im 19.Jh. von Handwerkern – zuletzt von einem Küffer – benutzt worden war. Erst als die Kirchgemeinde Nidau das Haus erwerben konnte, mit dem Ziel, gleich neben der Kirche einen kleinen Raum für kirchliche Zwecke einzurichten, ergab sich die Möglichkeit einer genauen Untersuchung. Der Archäologische Dienst des Kantons Bern kam nach dreimonatigen Grabungen zu überraschenden Ergebnissen: Man fand im Kapellenraum mit Chorabschluss 23 Gräber, die eindeutig bewiesen, dass es sich um ein Beinhaus gehandelt haben muss. Mit den geplanten Umbauten wird das mittelalterliche Gebäude wieder seinen ursprünglich kirchlichen Zwecken zugeführt.

Das neueste Umbauprojekt betrifft das Rathaus der Burgergemeinde Nidau, im Zentrum der Altstadt. Es handelt sich um einen repräsentativen Barockbau des Neuenburger Architekten Jacques Borel aus der Mitte des 18.Jh. Prunk-

stück ist der original erhalten gebliebene Ratsaal mit zwei prächtigen Turmöfen, Stuckdecke, ornamentalem Parkett und einer aussergewöhnlichen, doppelseitigen Uhr aus der Werkstatt des Daniel Funk, Bern. Die Gebrüder Funk waren seit kurzem Burger der Stadt Nidau. Die kostbare Uhr war ein Geschenk von Landvogt A.L. von Wattenwyl, der damit seine Verbundenheit mit Nidau dokumentierte. Nidau revanchierte sich mit der Erteilung des Burgerrechts an die Familie von Wattenwyl.

«Le château de Nidau et la ville de Nidau méritent d'être vus» – diese Aussage wird auch heute noch jeder mit dem Städtchen verbundene Nidauer unterschreiben, auch wenn niemand mehr vom «Venedig im Seeland» spricht. Die Gemeinde hat sich nach dem Zweiten Weltkrieg rasant entwickelt, ähnlich wie Biel. 1950 zählte man knapp 3000 Einwohner, 1974 waren es bereits 8800, und damit gehören wir zu den am dichtesten besiedelten Gemeinden des Kantons. Bauwünsche lassen sich oft nur noch in den nahegelegenen Landgemeinden erfüllen.

Der bedeutende Kornmarkt verlieh Nidau früher eine wichtige handelspolitische Stellung, welche die Stadt immer wieder gegen Biel verteidigen musste. Nidau profitierte von der Unterstützung Berns, und erst 1824 konnte Biel diese Monopolstellung brechen. Auch von den früher wichtigen Jahrmärkten ist kaum mehr etwas übriggeblieben. Zibele- und Chlouser-märit sind zwar immer noch beliebte Anlässe, wirtschaftlich aber nicht von Belang. Ihr Sinn besteht vielmehr darin, die Erinnerung an einen offenen Markt wachzuhalten und Nidauerinnen und Nidauer auf dem neugeschaffenen Stadtplatz bei der Kirche einander näherzubringen.

Wenn die kleine Stadt neben dem grossen Biel ihre Identität nicht verlieren will, muss sie sich aktiv um ihre Bürger bemühen. Bereits 1920 schien die Selbständigkeit Nidaus besiegt, als die Bürger Biels und Nidaus einer Vereinigung beider Gemeinden zustimmten. Der bernische Grosse Rat verhinderte schliesslich die Fusion, mit dem Hinweis, dass Nidau Amtssitz sei und bleibe. Postum haben uns die Grafen eben doch noch gerettet: ein Schloss setzt man nicht so leichtfertig aufs Spiel. *Kurt Maibach*