

Strecke BE 1 Bern - Urtenen (- Zürich /- Solothurn)
Linienführung 1 Linienführung über Ittigen vor 1758
Abschnitt 1 "Untertorbrücke"
Landeskarte 1166

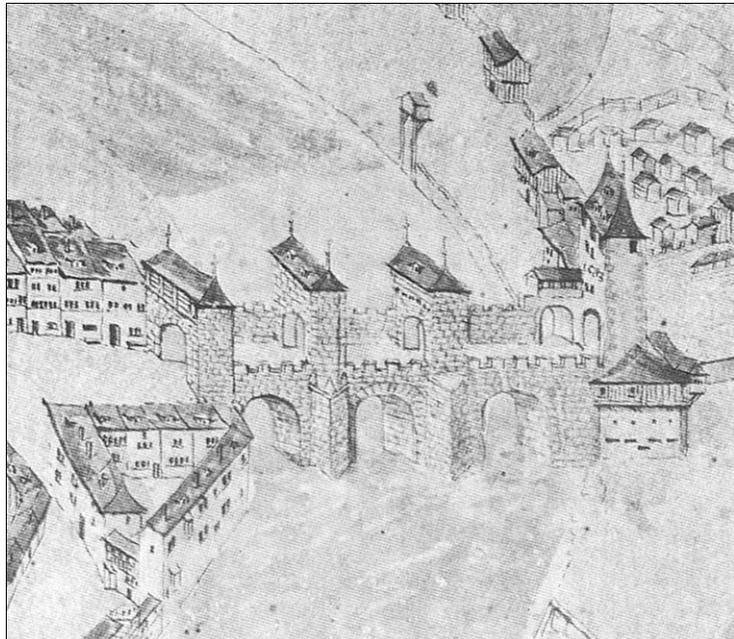
GESCHICHTE

Stand Oktober 2001 / sbo

Bei der Gründung der Stadt Bern war der Flussübergang von zentraler Bedeutung. Ursprünglich muss eine Fähre bestanden haben, die die beiden Aareufer miteinander verband.

Die erste bekannte Holzbrücke wurde 1255/56 gebaut, nachdem ein Zwist mit dem Kyburger Grafen Hartmann, dem das Gebiet am rechten Ufer unterstand, gelöst worden war. Das Hochwasser von 1460 beschädigte die Brücke so stark, dass sie nicht mehr repariert werden konnte. In der Folge wurde 1461 bis 1489 eine Steinbrücke errichtet. Bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts gibt es nur wenig Veränderungen. 1517 wird die Befestigung durch Brüstungsmauern verstärkt und die Brücke erhält eine Steinpflasterung. 1625/30 wird der östliche Zugang unter dem alten Torturm vermauert; an der Nordseite des Turmes wird ein neues Brückentor, mit getrenntem Fahr- und Fussgängertor, gebaut. Dazu wird eine gegen Norden abgewinkelte Fallbrücke erstellt.

Untertorbrücke nach 1600, von Gregorius Sickinger, in einer Kopie von J. L. Aeberli (Ausschnitt). Abbildung in: FURRER 1984: 8. Abb. 1



In der Mitte des 18. Jahrhunderts, unmittelbar nach dem Bau des Aargauerstaldens 1750/58, wird der Unterbau der Brücke renoviert. 1760–1764 erfolgt eine Neugestaltung der Brücke und ihrer Zufahrten. Der ganze Oberbau, der als Befestigung gedient hat und nun in dieser Form funktionslos geworden ist, wird abgerissen und durch eine einfache Sandsteinbrüstung ersetzt. Auf der Westseite wird das innere Tor neu errichtet, auf der Ostseite das äussere Tor mit der Fallbrücke zur hölzernen Grabenbrücke und ein Wachtlokal.

1783, im Jahr, als der Muristalden fertiggestellt wurde, ersetzt man die hölzerne Grabenbrücke des Ostzuganges durch eine Hausteinbrücke. Bei Renovationen 1818 wird der innere Torbogen abgebrochen. Der Graben vor dem äusseren Tor wird zugeschüttet und die Grabenbrücke verschwindet somit. 1862 wird der grosse Turm an Private verkauft und zu einem Mietshaus, der «Felsenburg», umgebaut.

Seither ist die Untertorbrücke unverändert. Mit dem Bau der Nydeggbücke 1840/44 verliert sie ihre Bedeutung als überregionale Verbindung, weshalb sie vom Kanton 1926 an die Gemeinde abgetreten wird. Nun dient sie vor allem der Erschliessung der Matte. Der heutige Bestand entspricht weitgehend der Konstruktion von 1461/68 ohne alle späteren Aufbauten. Der Brückenüberbau zeigt den Zustand des frühen 19. Jahrhunderts. Fahrbahneinfassungen, Kanzelabdeckungen, Pflasterung und Bogenkandelaber stammen von der letzten Sanierung 1979/81 (FURRER 1984: 7 ff.).

GELÄNDE

Aufnahme 1. Juni 2001 / GS

Die «Untertorbrücke» flussabwärts betrachtet. Rechts im Bild der Turm des ehemaligen Brückentores.



Abb. 2

Ansicht der Brücke flussaufwärts. Im Hintergrund die später gebaute «Nydeggbücke». Abb. 3 (GS, 1. 6. 2001)



Sie weist eine Länge von 52 m sowie eine Breite von 7.5 m auf, wovon die gepflasterte Fahrbahn 5.5 m einnimmt. Der Unterbau besteht aus drei flachen Bogen mit zwei sechseckigen Flusspfeilern. Letztere sind auf Sandsteinbuckeln im Aarebett verankert. Für die Konstruktion der Bogengewölbe und Pfeiler wurde hauptsächlich Tuffstein verwendet (Abb. 4). Die Sandsteingemäuer der Wellenbrecher und der beiden Widerlager stammen aus späteren Erneuerungen, wie auch das im gotischen Stil gehaltene Eisengeländer, das die früheren Steinbrüstungen ersetzt hat. Für das Gesims des Oberbaus wurde Granit verwendet.

Das Bild zeigt die Materialien, die für den Brückenbau verwendet wurden: Tuffstein für die Bogen, Sandstein für die Wellenbrecher, Granit für die Gesimse und die Wasserableitung, Eisen für die Geländer und Kalkhausteine für den Pflasterbelag. Deutlich erkennbar sind auch die Eisenanker, welche die Stirnmauern zusammenhalten. Abb. 4 (GS, 1. 6. 2001)



Zum Brückenensemble gehört auch der sogenannte «Torturm» am Südufer, der letzte bauliche Bestandteil des jenseitigen Brückentores.