

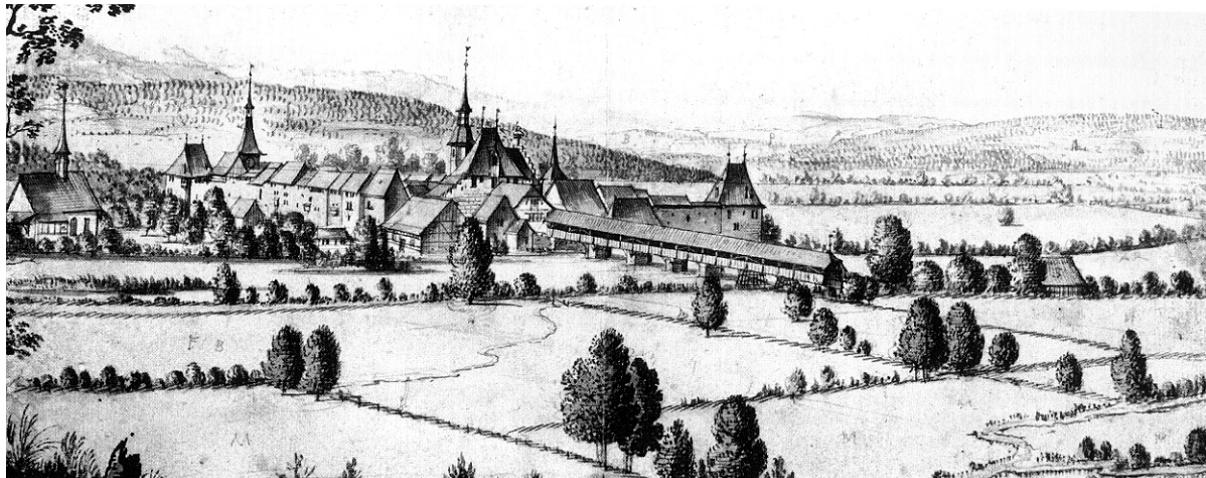
<i>Strecke BE 36</i>	<i>Herzogenbuchsee - Wiedlisbach</i>
<i>Linienführung 1</i>	<i>Linienführung vor 1789</i>
<i>Abschnitt 1</i>	<i>Aarebrücke Wangen a. A.</i>
<i>Landeskarte</i>	<i>1107</i>

GESCHICHTE Stand Oktober 1998 / rb

Während verschiedene Autoren als Ersterwähnung der Wangener Brücke das Jahr 1367 nennen, erwähnt AUDÉTAT (1921: 81 Anmerkung 5) nach einer anderen Quelle das Jahr 1356. 1408 erhielt der erste bernische Landvogt von Wangen unter anderem den Auftrag, eine neue Brücke zu bauen, «mit schragen und jochen wol verbunden, [...] wol geteket und mit lenen [...] also daz man mit lesten und zu Ross und ze fuss über die selben bruggen sichern wandeln haben mögg» (TANNER 1997: 139f.). Nach MOJON (1955: 5f.) muss dieser Bau schon über sieben Joche verfügt und näher ans Schloss gereicht haben.

Die heutige Brücke geht auf einen Neubau von 1549–1553 zurück (Abb. 1) und wurde in ihrer Südhälfte vom Berner Münsterbaumeister Pauli Pfister mit steinernen Pfeilern versehen. Der erste im Wasser stehende Pfeiler trägt die Jahrzahl 1552. Ebenfalls auf diesen Brückenneubau Bezug nehmen dürfte die Jahrzahl 1553 unter dem Steinrelief am einstigen Zollhaus beim Schloss. 1575/76 wurden bereits erste Sanierungen nötig, als die Brücke sich zu senken begann. 1754–1761 wurden umfangreiche Erneuerungsarbeiten vorgenommen. Eine Inschrift von 1761 auf dem oben erwähnten Steinrelief lautet: «DIE · FÜNF · AUSSEERN · THEILE / DISER · BRÜCK · SAMT · DEN / ZWEY · THOREN · SIND · NEU / AUFGEBAUEN · WORDEN / MDCCLXI» (MOJON 1955: 6). 1845 wurde die Brücke auf der Stadtseite um 126 Fuss (rund 40 m) verkürzt und durch einen Damm ersetzt. Dabei verschwanden das Brückentor und zwei Steinpfeiler. Ein von den Gemeindebehörden 1934 geforderter Abbruch der Brücke konnte dank dem Widerstand der Bevölkerung verhindert werden (FLATT 1983: 42).

Die Federzeichnung von A. Kauw widergibt den Brückenstandort von Wangen a. A. um 1664 (in: BERNER BRÜCKENGESCHICHTEN 1997: 141). Abb. 1



GELÄNDE Aufnahme 5. Dezember 1996 / rb

«Die Brücke umfasst heute 5 Joche mit einfachen Hängewerkern auf 3 neuen verkleideten Betonpfeilern und dem beibehaltenen stadtseitigen Hausteinpfeiler von 1552 (Abb. 2 und 3). Streben mit zusätzlichen doppelten Sprengwerken von 1934. Älteste formierte Teile sind die massiven eichenen Dachbinderpfosten, die z. T. mit Bügen, Konsolen und Sattelhözern ins 16. Jahrhundert zurückreichen» (KFS, Bd. 3 1982: 525) (Abb. 4).

Die Brücke hat eine Länge von 95.2 m und Spannweiten zwischen 16.4 m und 21 m. Ihre Breite beträgt 4.7 m, die Höhe 3.57 m. Das abgewalmte Satteldach ist mit rund 13'000 Ziegeln gedeckt (STADELmann 1990: 153). Die in ihren ältesten Teilen über 400 Jahre alte Brücke wurde durch eine jüngere Umfahrungsstrasse zwar stark entlastet; dem nach wie vor darüber rollenden Verkehr genügt sie aber noch bestens.

Zusammen mit der «Neubrücke» bei Bern und der Aarberger Brücke gehört die Holzbrücke von Wangen a. A. zu den bedeutendsten noch erhaltenen historischen Aareübergängen im Kanton Bern. Obwohl 1934 und 1967 zum Teil massive Sanierungsarbeiten vorgenommen werden mussten, sind der historische Kern und der Habitus aus der Bauzeit erhalten geblieben. Zudem steht der Übergang nicht als isoliertes Einzelbauwerk in der Landschaft. Zusammen mit den am Südausgang der Brücke liegenden historischen Gebäuden des Städtchens Wangen a. A. (Schloss, Stadtthur, Zollhaus, Salzhaus) bildet sie ein zusammenhängendes und weitgehend ungestörtes Ensemble.

Die relative Seltenheit, der gute bauliche Zustand und die harmonische Einpassung in die natürliche und bauliche Landschaft bilden die Basis für die nationale Einstufung dieser Holzbrücke.

Gesamtansicht vom stadtseitigen Ufer. Im Gegensatz zum Bauwerk aus dem Jahre 1664 (vgl. Abb. 1) weist die heutige Brücke nur noch 5 Felder auf. Links im Bild der Damm, der an Stelle des stadtseitigen Brückenteils aufgeschüttet wurde (Foto in: STADELmann 1990: 153).
Abb. 2



Ansicht vom Nordufer. Die Holzbrücke von Wangen an der Aare ist ein prägendes Element des mittelalterlichen Städtchens. Sie wurde durch eine jüngere Umfahrungsstrasse vom Durchgangsverkehr stark entlastet.
Abb. 3 (rb, 11. 4. 1988)



*Blick in den Innenraum, wo der historische Kern und der Habitus aus der Bauzeit erhalten geblieben sind (Foto in: STADELmann 1990: 153).
Abb. 4*



———— Ende des Beschreibs ——