

Strecke BE 3206 Büren a. A./Aarebrücke
Landeskarte 1126

GESCHICHTE *Stand Januar 2003 / rb, D*

Büren wird 1185 erstmals urkundlich erwähnt (VON MÜLINEN 1893: 128). Dem HINKENDEN BOTEN (1983: 68) ist zu entnehmen, dass zu dieser Zeit die heutige Stadt «noch das Gesicht einer bescheidenen Flussstation mit Herberge, Fährdienst, Zoll und Platz für den Pferdewechsel» gehabt hat. Büren gehörte damals zum Herrschaftsgebiet Strassberg. Die Abteien St. Johannsen, Fraubrunnen, Frienisberg, Gottstatt und die Johanniter von Münchenbuchsee waren im 12. und 13. Jahrhundert hier begütert (HBLS 2, 1924: 420 f.; HLS).

Eine Fähre ist bis zum erstmaligen Bau einer Brücke über die Aare nicht belegbar, kann aber im Zuge der Stadtgründung angenommen werden. Nach GRIBI (1988: 79) wurde die erste Brücke 1275 errichtet, MOSER (1966–1971+73: 3 f.) erwähnt eine 1319 datierte Urkunde aus Offenburg, in welcher von einem erstmaligen Brückenschlag über die Aare die Rede ist. 1345 gelangte die Stadt mitsamt der Brücke an Solothurn. 1369 verkaufte Graf Rudolf von Nidau der Stadt Büren den Zoll «zu Wasser und zu Land einschliesslich des Brückenzolls» (MOSER 1966–1971+73: 4). An derselben Stelle erfahren wir, dass sich auf der Brücke der Gerichtsplatz befunden hat.

Die durch Hochwasser oder Feuer zerstörten Brücken sind jeweils oft durch Fähren ersetzt worden, damit der Übergang ins fürstbischöfliche Gebiet erhalten werden konnte. DOMENICONI (1994: 86 f.) erwähnt insgesamt neun Brücken, die am selben Standort nachgewiesen werden können (die Daten wurden MOSER (1966–1971+73: 4) entnommen).

Die Bürener Holzbrücken

Zwischen 1275 und 1491 entstanden vier Bauten, respektive gingen drei Brücken ein, entweder durch Hochwasser oder Brände verursacht. 1491 zerstörte die hoch gehende Aare die Brücke, die erst 1555 durch einen Neubau ersetzt werden konnte. Am 18. Dezember 1725 brach die Brücke zusammen. Als Ersatz holten fünf Männer tags darauf das Fährschiff von Meienried. Ab 1731 diente eine von Grund auf restaurierte Holzbrücke als Aareübergang. Knapp 60 Jahre später (1789) wurde die Brücke durch einen Eisgang zerstört. PFISTER (1984: 982) nennt Quellen für die 80er-Jahre des 18. Jahrhunderts, in welchen von häufig zugefrorenen Seen und Flüssen die Rede ist und die für die Brücken eine grosse Bedrohung darstellten: «1788, Dezember: Da die Aare fast durchgehends bey drey Schuhen tief und wohl mehr gefroren war [gegen 1 m tief], fürchtete man auch hier [in Bern] mit Grunde für die 2 Brücken unsrer Stadt.» Im Winter 1788/89 muss sich eine gewaltige «Gfrörni» ereignet haben: Neben der erwähnten Aare gefroren auch Teile des Bodensees (zu Fuss konnte man von Lindau nach Bregenz, Hard und Fussach gelangen) und der Genfersee im Hafen Genfs und an den Ufern bis weit in den See hinaus sowie die Rhone unterhalb der Stadt vollständig zu. Dem Eis folgten im März darauf Schneefälle bis 5 Schuh sowie bei der

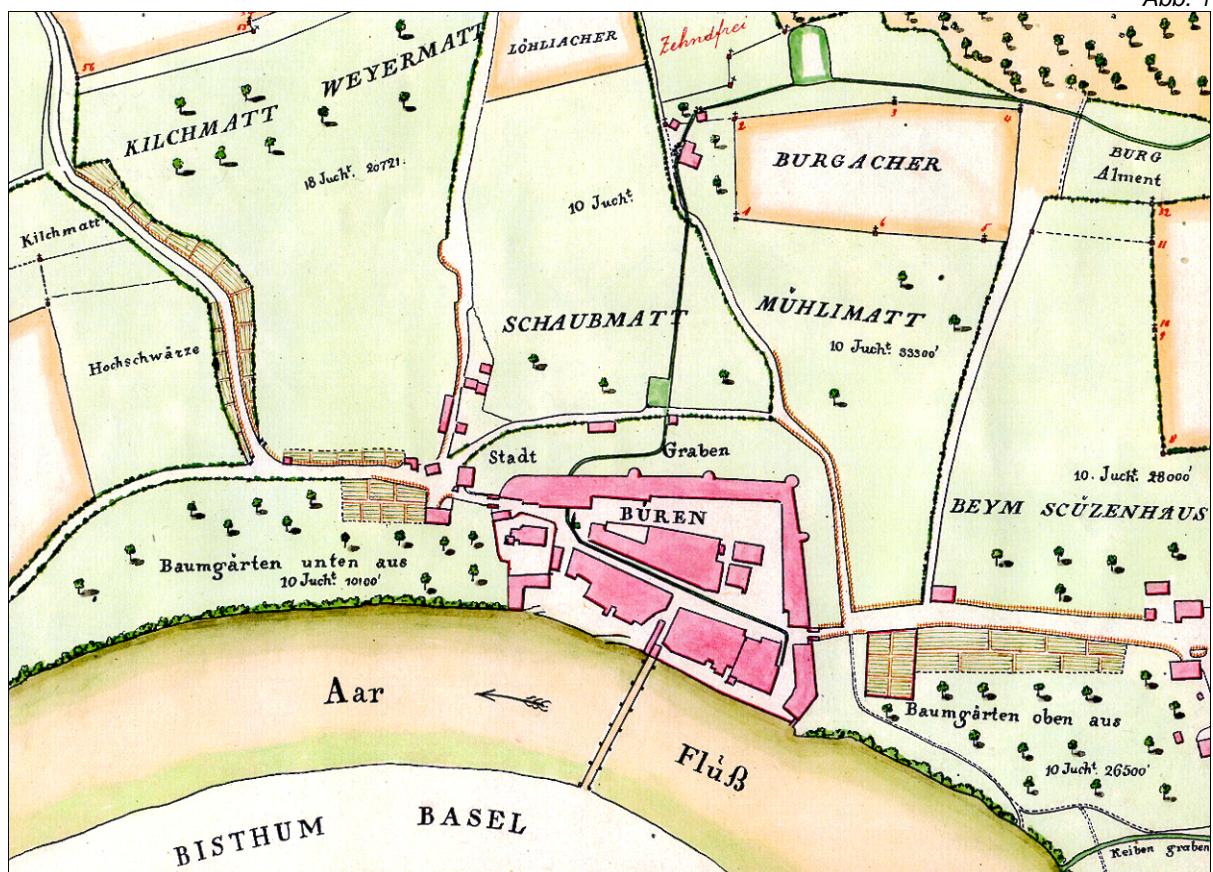
Schneeschmelze Überschwemmungen. 1797 wurde die neue Brücke als Verbindung zwischen Büren und dem am nördlichen Ufer liegenden Reiben wieder in Betrieb genommen, der ein Jahr später durch den Einmarsch der Franzosen wiederum eine – nunmehr bewusste – Zerstörung folgte. Die Bürener hatten jetzt zwar keine Brücke mehr, dafür die Schulden der nunmehr verbrannten; an einen sofortigen Wiederaufbau war nicht zu denken. Eine Fähre ersetze einmal mehr den fehlenden Übergang (SCHÄR 1992: 32 f.). Nachdem der Brückenstandort 1818 durch den Staat Bern übernommen worden war, konnte wieder ein Neubau in Betracht gezogen werden. Zwischen 1820 und 1822 entstand die Brücke, welche am 5. April 1989 dem Brandanschlag zum Opfer fiel. Zwei Jahre später übernahm die neue Brücke die ihr seit dem 13. Jahrhundert zugeschriebene Funktion; über das Erscheinungsbild des Bauwerks ist man indessen geteilter Meinung.

Die Bürener Brücke in historischen Karten

Die Brücke wird in zahlreichen historischen Karten erwähnt (Abb.1 bis 3). Interessant ist die Tatsache, dass sich die Kartographen nicht immer an die Tatsachen gehalten haben und uns ein falsches Bild der Situation liefern. Im Zehntplan von 1791 (MÜLLER 1791) ist eine Brücke vermerkt, obwohl bekannt ist, dass dieselbe zwei Jahre zuvor einem Eisgang zum Opfer fiel (Wiederaufbau 1797), und auf dem Plan von BOLLIN (1803), der einen Plan des Geometers SCHUMACHER aus dem Jahre 1789 mit der Darstellung der Brücke übernommen hat, wird ebenfalls eine Brücke dargestellt, obwohl bekannt war, dass dieselbe 1798 beim Einmarsch französischer Truppen in Brand gesetzt worden war und demzufolge als Verbindung nach Reiben fehlte. Dem Plan Bollins ist ebenfalls zu entnehmen, dass der Verlauf der Strasse nördlich der Brücke dem Treidelpfad entlang der Aare entspricht und mit «nach Biel und Nydau» deren Richtung angibt (entspricht auch den Angaben des Plans von SCHUMACHER (1789). OPPIKOFER (1816/17) stellt die damalige Situation korrekt ohne Brücke dar (Abb. 3). Leider fehlt hier der Hinweis, dass eine Fähre die Verbindung nach Reiben aufrecht erhalten hat, obwohl dies tatsächlich der Fall war (SCHÄR 1992: 32 f.).

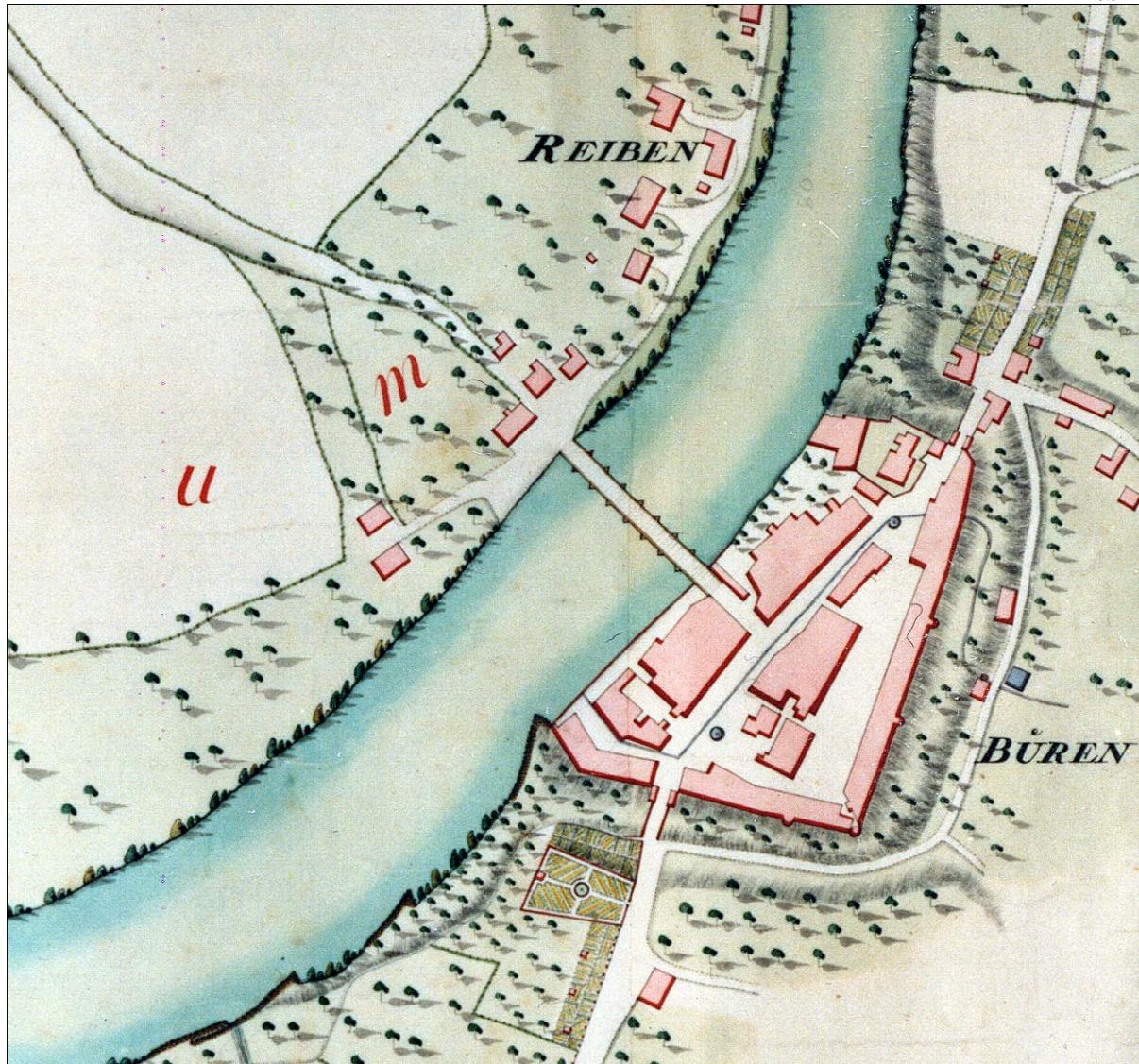
Ausschnitt aus dem Bürener Zehntplan von MÜLLER (1791). Der nach Süden ausgerichtete Ausschnitt zeigt die Situation mit dem an die Aare reichenden Bistum Basel, welches 1815 grossenteils dem Kanton Bern einverlebt wurde.

Abb. 1



Der Ausschnitt aus dem Plan von BOLLIN (1803) mit der fälschlicherweise eingetragenen Holzbrücke.

Abb. 2

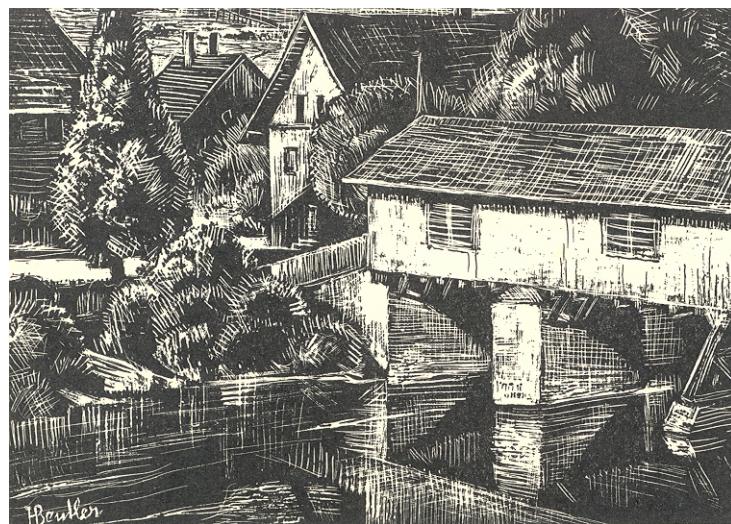


24 Jahre - von 1798 bis 1822 dauerte die brückenlose Zeit in Büren.
Der vergrösserte Kartenausschnitt von OPPIKOFER (1816/17)
dokumentiert dies.

Abb. 3



Holzschnitt von Hans Beutler (um 1960)
mit nördlichem Brückenkopf und im
Hintergrund dem Restaurant zum
Baslerstab. (Postkarte um 1960,
Privatbesitz).
Abb. 4



Die BERNER ZEITUNG (Nr. 79 vom 6. April 1989) zeigte auf der Titelseite ein Bild der Bürener Holzbrücke, wie sie in der Nacht zuvor in Vollbrand stand.

Abb. 5



Die Bürener Brücke als Verkehrsknotenpunkt

Die Brücke über die Aare machte Büren zu einem Verkehrsknotenpunkt. Bereits aus vorrömischer Zeit liegen aus dem Raum Büren Funde vor (HLS) und in römischer Zeit soll der Ort (und mit ihm ein vermuteter Gutshof in der Flur Kirchmatt) an einer der West-Ost-Verkehrsachsen zu Wasser resp. zu Land gelegen haben (vgl. BE 33, 34 und 82). Mit dem Bau der Brücke kam eine Nord-Süd Dimension hinzu. Seit 1350 stieß das baslerisch-fürstbischöfliche Gebiet bis an das Nordportal der Brücke bei Reiben. Der Aareübergang bildete somit – auch als Zollstelle – eine Verbindung vom bernischen Staatsgebiet ins Fürstbistum Basel. Nach AUDÉTAT (1921: 36) zog die Brücke allerdings nie viel Verkehr an und blieb deshalb von untergeordneter Bedeutung (vgl. dagegen BE 39.3), dies obwohl sie bis zur ersten Juragewässerkorrektion der einzige feste Aareübergang zwischen Aarberg und Solothurn war (KS Band 3 1982: 597).

GELÄNDE

Der Aareübergang in Büren von Osten her gesehen. Aus Distanz betrachtet unterscheidet sich der Neubau nur unwesentlich von der 1989 abgebrannten Holzbrücke.
Abb. 6 (rb, 10. 3. 2000)

Aufnahme 10. März 2000 / rb



Nach dem Brandanschlag auf die alte Holzbrücke ging man in den folgenden zwei Jahren an den Wiederaufbau und am 8. August 1991 konnte der neue Aareübergang eingeweiht werden. Mit modernster Technologie wurde wiederum eine Holzbrücke gebaut. «Es handelt sich dabei um ein an einem Sprengwerk eingehängten Brückensystem, welches aus fünf Brückenfeldern besteht. Aus einem eigens dafür eingerichteten Werkplatz in Arch wurden die einzelnen Brückenteile zusammengesetzt und anschliessend nach Büren geschifft. Analog der ehemaligen Brücke ist die Tragkonstruktion durch das Dach sowie die vollständige Verschalung aus Holz vor Witterungseinflüssen geschützt» (DOMENICONI 1997: 115). Die Pfahljoche der alten Brücke wurden durch drei gemauerte Pfeiler ersetzt.

*Zufahrt vom Städtchen Büren zur Brücke. Im Vordergrund rechts steht das ehemalige, 1829 neuerbaute Zollhaus.
Abb. 7 (rb, 10. 3. 2000)*



— Ende des Beschriebs —