Zeitschrift: NIKE-Bulletin
Herausgeber: Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung
Band: 17 (2002)
Heft: 4: Bulletin

Artikel: Historische Brücken : bedeutend, und dennoch gefährdet
Autor: Schneider, Hanspeter / Betschart, Andres
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-727097

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: 21.07.2025

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

Historische Brücken – bedeutend, und dennoch gefährdet

Résumé

Pour l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse IVS, les ponts constituent un important domaine d'étude. A partir du milieu du 18e siècle mais surtout au 19e siècle, le réseau routier suisse s'est modifié fondamentalement: les anciennes grand-routes ont été remplacées par ce que l'on appelle des routes artificielles. Les ponts érigés lors du début de la construction de ces routes artificielles ont été maçonnés en pierre locale ou ont été construits en bois et s'intègrent harmonieusement dans le paysage. C'est également le cas pour les ponts en fer et les ponts en acier du 19e siècle et du début du 20e siècle ainsi que pour les premiers ponts construits en béton. Le trafic toujours plus intense met ces constructions en péril et des mesures de protection s'imposent. Mais nous sommes encore très loin d'une protection générale des ponts historiques, pour ce faire il manque tout d'abord un inventaire des ponts historiques et des critères pour juger si tel ou tel pont mérite d'être protégé. L'élaboration d'un inventaire des ponts historiques de Suisse est donc une nécessité très actuelle. L'Inventaire des voies de communication historiques de Suisse IVS qui arrive bien-

Für das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS sind Brücken ein wichtiges Beschäftigungsfeld. Durch die zunehmende Verkehrsbelastung sind besonders die Bauwerke des 19. und frühen 20. Jahrhunderts gefährdet; Massnahmen zu ihrem Schutz drängen sich auf.

Auf Thomas Schoepfs Berner Karte von 1577/78 sucht man vergeblich nach Strassen und Wegen. Der Zeichner der kunstvollen topografischen Darstellung fand – wie die meisten Kartografen seiner Zeit – die Verkehrswege einer Erwähnung offensichtlich nicht wert. Die Brücken über grössere Gewässer hingegen sind genau eingetragen: Sie waren die Konstanten des damaligen Verkehrsnetzes, auf sie waren die Verkehrsströme ausgerichtet. Ihre Bedeutung lässt sich noch heute an den Orts- und Flurnamen ablesen, die auf einen Brückenstandort ausserhalb von Siedlungen hinweisen, von A wie Aubrugg bis Z wie Ziegelbrücke. Wo keine Brücke war, mussten Reisende entweder den Dienst einer Fähre in Anspruch nehmen, oder sie hatten sich – was bei den unzähligen kleineren Gewässern im Mittelland und im Voralpengebiet noch bis ins 19. Jahrhundert der Normalfall war – mit einem schmalen Holzsteg zu begnügen, der in der Regel nur für den Fussverkehr begehbar war. Fuhrwerke und Tiere mussten die Bäche auf einer Furt durchqueren, die allerdings bei Regen oder während der Schneeschmelze kaum passierbar war.

Bei den Brücken kristallisierte sich also das Verkehrsgeschehen, darum sind sie für die historische Wegforschung von grosser Bedeutung. Sie lenkten die überregionalen Verkehrswege, beeinflussten die Siedlungsentwicklung, bestärkten die Machtstellung der Herrschenden und bestimmten den Markt einer Stadtgemeinde. Mit dem Bau neuer Brücken versuchte man den Verkehr auch bewusst zu steuern. Dank der Brückenzollverzeich-

Drei Brücken aus verschiedenen Zeiten überspannen das Lorzetobel bei Zug auf unterschiedlicher Höhe: die Holzbrücke der alten Landstrasse von 1759, das rund 60 m hohe Bogenviadukt von 1910 und die aktuelle Betonbrücke von 1985.

Eine Welt ohne Strassen, aber mit allen bestehenden Brücken zeigt die Berner Karte von Thomas Schoepf (1577/78; Ausschnitt Interlaken).

nisse, die für manche bedeutende Flussübergänge erhalten geblieben sind, besitzen wir heute detaillierte Informationen über das Verkehrsaufkommen sowie die Art und Menge der transportierten Güter auf einer bestimmten Route.

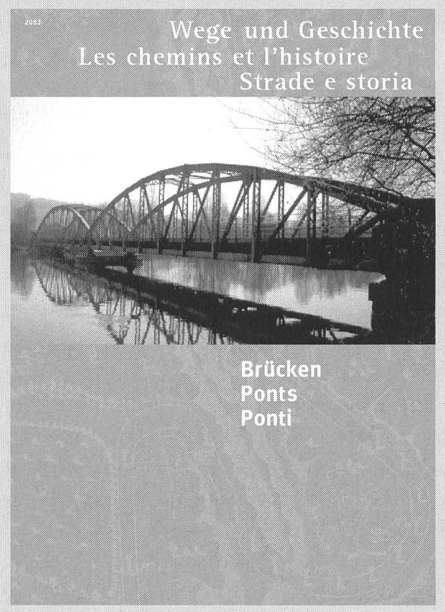
Darüber hinaus sind die Holz- und Steinbrücken aus der Zeit der alten Landstrassen wichtige Zeugnisse der Bautechnik und -organisation jener Zeit, und als wertvolles Kulturgut interessieren sie Kunsthistoriker und Architekturhistorikerinnen gleichermassen. Ihr Wert ist erkannt, und ihr Schutz ist kaum bestritten.

Der Brückenboom im 19. Jahrhundert

Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts, besonders aber im 19. Jahrhundert, veränderte sich das schweizerische Strassennetz grundlegend: Die alten Landstrassen wurden von den so genannten Kunststrassen abgelöst, von normierten, durch Ingenieure geplanten Strassen mit einem soliden Steinbett, die sich mittels Dämmen, Einschnitten und Brücken über die gewachsenen Geländeformen hinwegsetzten und dank ihres soliden Unterbaus und eines zuverlässigen Entwässerungssystems auch bei widrigen Wetterverhältnissen befahrbar waren. Das Zeitalter der Postkutschen brach an: zunächst, in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, auf den grossen überregionalen Verbindungsstrassen des Mittellandes, mit der Eröffnung der Simplonstrasse 1805 auch im alpinen Bereich und bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts schliesslich auf dem regionalen und lokalen Verkehrsnetz in allen Landesteilen. Bedingt durch die neue Form des Strassenbaus nahm die Zahl der Brückenkonstruktionen in dieser Zeit sprunghaft zu. Auch kleinere Gewässer wurden jetzt überbrückt: Furten und schmale Holzstege verschwanden aus dem Landschaftsbild, ebenso manche ältere gedeckte Holzbrücke, da sie für den Postkutschenverkehr zu niedrig waren. Brücken und einfache Wasserdurchlässe entstanden nach Normplänen und wurden zum selbstverständlichen Bestandteil der Strassen.

Die Bauten aus der Pionierzeit der Kunststrassen sind aus lokalem Stein gemauert oder als stattliche, gedeckte Holzbrücken ausgebildet und fügen sich so harmonisch in die Landschaft ein. Sie sind nicht weniger schützenswert als die älteren Brücken, zeugen sie doch vom Ausbau des Verkehrsnetzes, auf dem letztlich unser heutiges Hauptstrassensystem beruht. Aber gerade ihre Einbindung in das aktuelle Strassennetz birgt ein wesentliches Gefährdungspotenzial: Die Brü-

tôt à terme dispose d'une infrastructure adaptée à la réalisation de ce nouvel inventaire.



Die nächste Ausgabe der IVS-Zeitschrift «Wege und Geschichte» ist ebenfalls dem Thema Brücken gewidmet. Sie erscheint im Frühjahr 2003 und kann kostenlos bestellt werden unter ivs@ivs.unibe.ch oder Tel. 031 631 35 35.

cken, die für den Verkehr mit Pferdegespannen und Kutschen gebaut worden sind, müssen heute den ungebremst wachsenden Verkehr – und ganz besonders auch den Schwerverkehr – tragen. Dafür sind sie zu schmal und zu wenig tragfähig. Während gedeckte Holzbrücken zerlegt und an einen neuen Standort mit geringerer Beanspruchung versetzt werden können, sind die Steinbauten vom Abbruch bedroht, oder ihr Brückenbogen wird zwar beibehalten, aber von einer breiteren Fahrbahnplatte überdeckt, was das Gesamtbild der Brücke beeinträchtigt. Beispiele dafür gibt es zuhauf und aus allen Landesteilen. Die baugeschichtliche Bedeutung der Brücken aus der Zeit der Kunststrassen ist lange Zeit verkannt worden; noch im Jahr 1994 erlaubte etwa das Bundesgericht als letzte Instanz den Abbruch des Pont de Fégire zwischen Saint-Légier und Châtel-Saint-Denis, einer interessanten, aber äusserst sanierungsbedürftigen Brücke aus dem Jahr 1874. Den Objekten, die bis heute überlebt haben, gilt es daher besondere Sorge zu tragen.

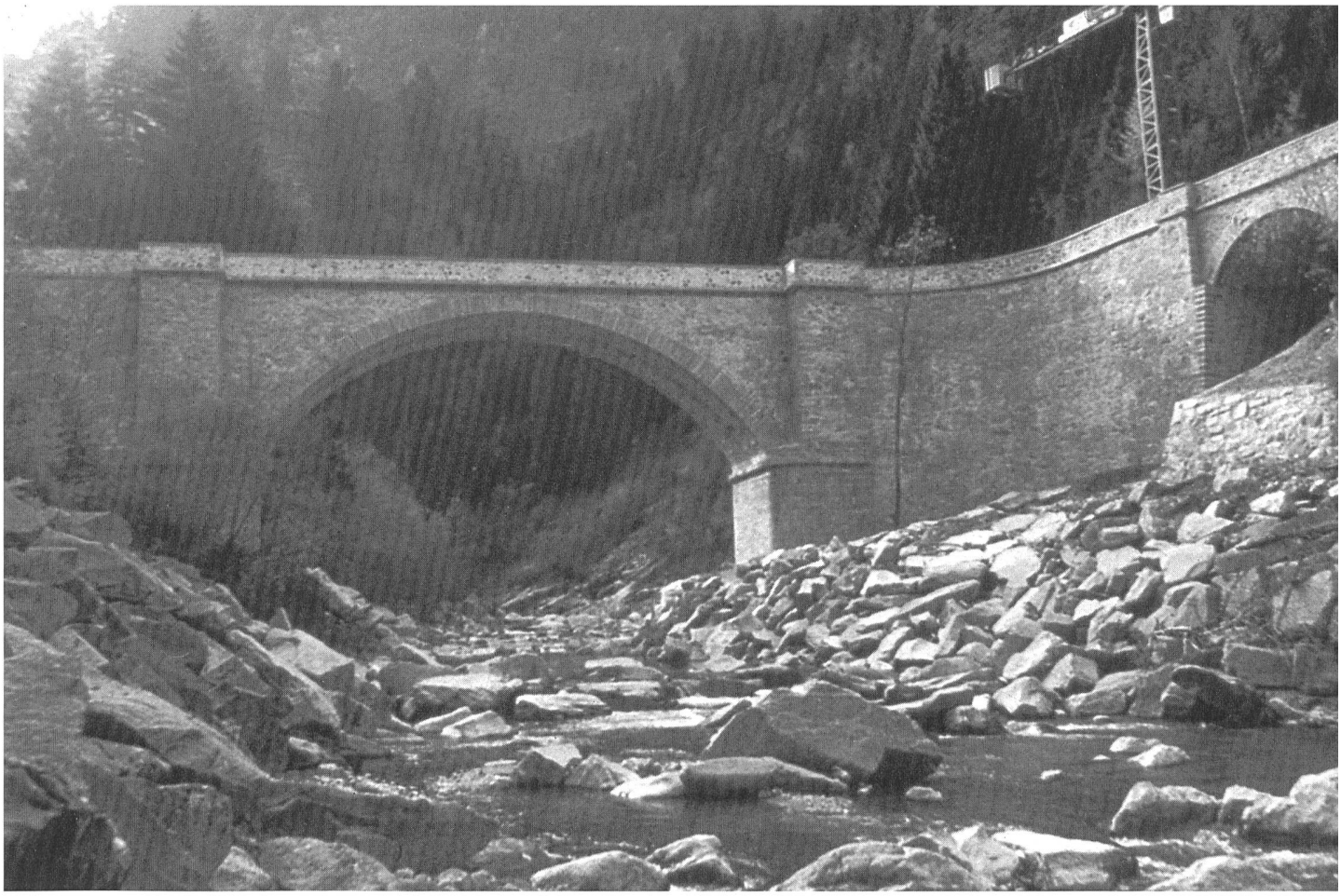
Dies gilt nicht weniger für die Eisen- und Stahlbrücken des 19. und frühen 20. Jahrhunderts sowie für die Bauten aus der Pionierzeit des Werkstoffs Beton. Ihre Sanierung ist heute sehr aufwändig und ihre Tragkraft beschränkt. Auch auf Nebenstrassen werden sie daher oft abgebrochen und durch moderne Konstruktionen ersetzt. Verschiedene wertvolle Zeugen der Kultur- und Technikgeschichte sind so unwiederbringlich verloren gegangen.

Der alte Brückenbogen ist unter der massiven Betonkonstruktion dieser Brücke der Julierstrasse in Cunter kaum mehr zu erkennen.

Schutz ist möglich

Das Bewusstsein für den Wert der Brücken des 19. und 20. Jahrhunderts scheint sich in den letzten Jahren allerdings entwickelt zu haben. Verschiedene geglückte Sanierungen beweisen, dass sich auch unter Erhaltung der historischen Substanz moderne Verkehrstauglichkeit erreichen lässt. So sind etwa die Rania- und die Wildener-Brücke in der Viamala, zwei Bauwerke aus den 1830er-Jahren, vorbildlich saniert und den heutigen Verkehrsbedürfnissen angepasst worden. Und im Jahr 1998 hat das Bundesamt für Strassen eine Richtlinie «Erhaltungswürdigkeit von Kunstbauten» herausgegeben, in der verschiedene Strategien zur Erhaltung von Kunstbauten aufgezeigt werden, die von der Restaurierung unter Beibehaltung von Form, Baustoffen und Technik bis hin zum Abbruch nach dem Erstellen vollständiger Archivunterlagen und dem Ersatz durch ein modernes Bauwerk reichen (über Internet abrufbar unter: http://www.astra.admin.ch/media/pdfpub/1998-00-00_531_d.pdf). Der «unkontrollierte» Abbruch von historischen Brücken, wie er im Strassenbauboom der Nachkriegsjahre leider viel zu oft stattgefunden hat, ist heute kaum mehr denkbar. Auch das Geld für die Massnahmen zur Sanierung und Erhaltung von historischen Brücken

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS ist ein weltweit einmaliges Unternehmen. Im Auftrag des Bundesamts für Strassen ASTRA erstellt die Organisation – ein Annexbetrieb des Geografischen Instituts der Universität Bern – eine kartografische und beschreibende Bestandesaufnahme aller Strassen und Wege, denen aufgrund ihrer historischen Verkehrsbedeutung oder der erhaltenen historischen Bausubstanz eine nationale Bedeutung zugesprochen wird. Es beruht, wie das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS und das Bundesinventar der Landschaften von nationaler Bedeutung BLN, auf den Bestimmungen des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz NHG, das dem Schutz und der Erhaltung bedeutender Elemente unserer Natur- und Kulturlandschaft dient. Die Arbeiten am Inventar haben Mitte der 1980er-Jahre begonnen; Ende 2003 wird das Werk, mit dessen Erstellung gegenwärtig rund 30 Personen beschäftigt sind, gemäss Bundesauftrag abgeschlossen sein.
Weitere Informationen: www.ivs.unibe.ch, Kontakt: ivs@ivs.unibe.ch.



Vorbildlich saniert: die Rania-Brücke am Ausgang der Viamala, erbaut in den 1830er-Jahren.

ist da. Im Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) legt Art. 28 fest: «Der Bund leistet Beiträge an die Kosten von durch den motorisierten Strassenverkehr bedingten Massnahmen zur Erhaltung, Schonung oder Wiederherstellung von schützenswerten Landschaften mit Einschluss der Ortsbilder und Denkmäler.»

Dennoch sind wir von einem umfassenden und angemessenen Schutz historischer Brücken noch weit entfernt. So fehlt es bereits am Überblick über den Bestand und an den Grundlagen für die Beurteilung der Schutzwürdigkeit von historischen Brücken: Die Erstellung eines Inventars historischer Strassenbrücken der Schweiz ist daher ein Gebot der Stunde. Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS, das vor seinem Abschluss steht, ist dafür eine geeignete Basis. Viele historische Brücken sind darin erfasst und in ihrem geschichtlichen Entstehungszusammenhang dargestellt, aber gemäss Auftrag und Methodik des IVS baugeschichtlich noch nicht näher untersucht. Weiter gilt es, die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf historische Brücken zu untersuchen und daraus Massnahmen für ihren Schutz abzuleiten. Die Zeit drängt: am 1. Januar 2005 fahren die 40-Tonnen-Lastwagen in die Schweiz ein – sie werden die historischen Brücken ganz neuen Belastungen aussetzen. Jetzt gilt es zu handeln!

Hanspeter Schneider und Andres Betschart
Inventar historischer Verkehrswege
der Schweiz IVS
Universität Bern
Finkenhubelweg 11, 3012 Bern
T 031 631 35 31, F 031 631 35 40
abetschart@ivs.unibe.ch