



Richtlinie

# Datierungen und Hoheitszeichen auf Kunstbauten der Kantonsstrassen

Herausgabe: Bau- und Verkehrsdirektion / Tiefbauamt

01.01.2024



## Inhaltsverzeichnis

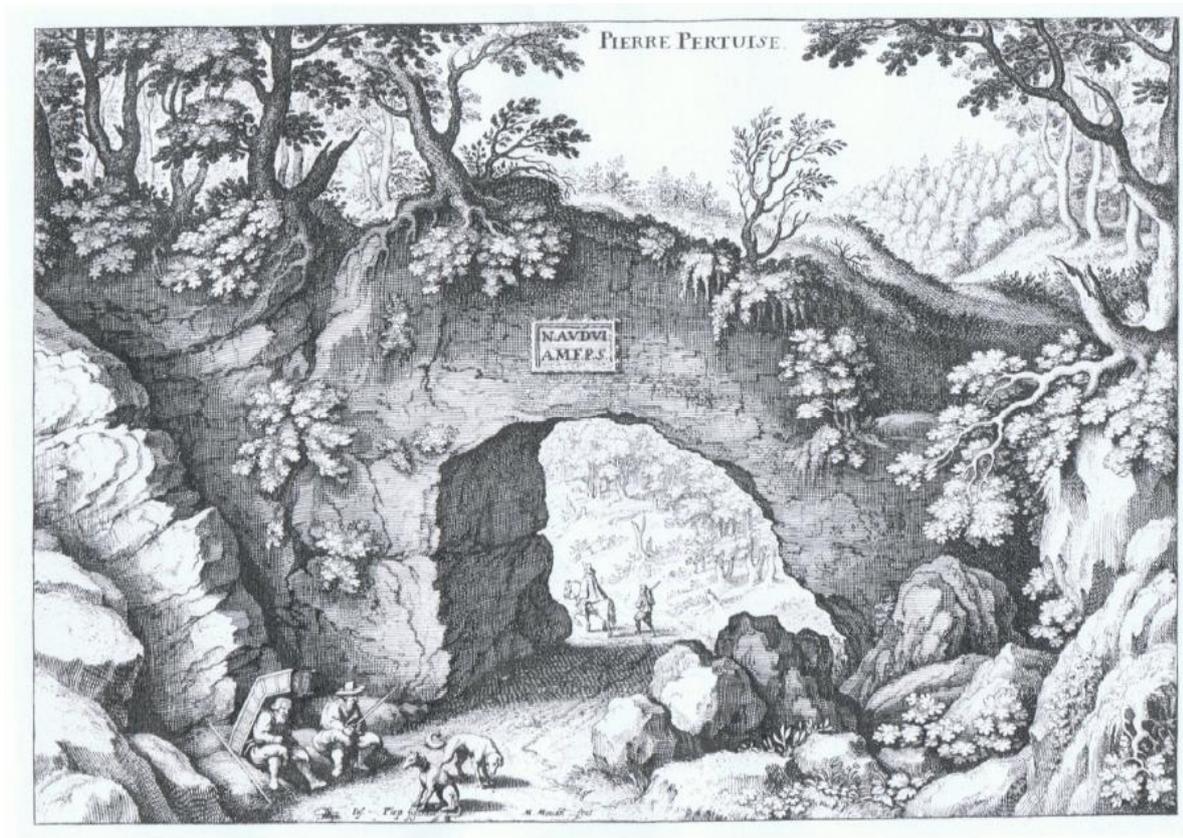
1.	<b>Präambel – Inschriften und Jahreszahlen am Beispiel der alten Jurapassstrasse Biel – Pruntrut/Basel .....</b>	<b>3</b>
2.	<b>Grundsätzliches .....</b>	<b>6</b>
3.	<b>Geltungsbereich .....</b>	<b>6</b>
4.	<b>Applikationen .....</b>	<b>7</b>
4.1	Lage des Stempels am Bauwerk; Datierung .....	7
4.2	Applikation.....	7
5.	<b>Anhang - Reinzeichnungen für Wappen und Jahreszahlen .....</b>	<b>8</b>

### Impressum

Prozessverantwortung: Leitung Fachgruppe Kunstbauten – Michel Acquadro  
Freigabe: Kreiskonferenz / Amtsleitung – Stefan Studer

Herausgabe: Bau- und Verkehrsdirektion / Tiefbauamt  
Kontakt: [www.be.ch/tba](http://www.be.ch/tba)

## 1. Präambel – Inschriften und Jahreszahlen am Beispiel der alten Jurapassstrasse Biel – Pruntrut/Basel



An den Anfang stellen wir die wohlbekannte Radierung «PIERRE PERTUISE» aus Matthäus Merians Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae<sup>1</sup>. Wie die Signaturen festhalten, hat Joseph Plepp (1595-1642), der bernische Maler, Architekt, Geometer und spätere obrigkeitliche Werkmeister, die Vorlage geliefert zur Radierung Merians (1593-1650)<sup>2</sup>. Die Topographia Helvetiae, die mit Wort und Bild die Merkwürdigkeiten von helvetischen Städten und Landschaften beschrieb und um die Mitte des 17. Jahrhunderts in Frankfurt als Teil einer Serie zu mehreren Ländern erschien<sup>3</sup>, zeigt den Tunnel des Pierre Pertuis an der alten Jurapassstrasse zwischen Biel und Pruntrut/Basel. Die Inschrift am Tunnelportal gab der Zeichner stark gekürzt und nicht deutbar wieder. Heute wissen wir, dass sich der damalige Provinzgouverneur der helvetischen Kolonie des römischen Reichs darin als Erbauer bzw. Erneuerer der Passstrasse verewigt hat, nicht ohne auf die römischen Kaiser hinzuweisen, zu deren Ruhm das Ingenieurwerk beitragen sollte<sup>4</sup>.

Die Inschrift – auch das wissen wir heute – stammt aus dem Ende des 2. Jahrhunderts nach Christus. Die Jahreszahl, die wir aus aktuellem Verständnis erwarten würden, fehlt. Datediert wird nach dem Amtsinhaber. Die Angabe der amtierenden Konsuln war noch in der Republik die normale Zeitangabe. Auch noch in der Kaiserzeit wurde die römische Zeitrechnung nicht einheitlich numerisch gehandhabt.

<sup>1</sup> Matthäus Merian, Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae, Frankfurt 1654, S. 46, Faksimile-Ausgabe 1960.

<sup>2</sup> Links unten: «Jos. Plep figuravit». Mitte unten: «M. Merian fecit».

<sup>3</sup> Matthäus Merian der Ältere, Zeichner, Stecher und Verleger, Ausstellungskatalog Frankfurt und Basel 1993, S. 202-229.

<sup>4</sup> Christophe Gerber, La route romaine transjurane de Pierre Pertuis, Bern 1997, S. 55-58.

Als wichtige Beobachtung halten wir fest, dass Plepp, ein gebildeter Künstler, die Inschrift als römisch wahrnahm, da er sie in römischen Grossbuchstaben wiedergab. Das gab dem Tunnel erst die Bedeutung, die seine Auswahl als besonders wichtiges Bild im Konzert der helvetischen Ansichten rechtfertigte. Es ist nicht der einzige römische «Fund», der in der *Topographia Helvetiae* erscheint. Seit der Renaissance hatte man auch hierzulande begonnen, sich für die römischen Ruinen zu interessieren. Künstler und Ingenieure orientierten sich an antiken Vorbildern. Das antike Lehrbuch von Vitruv zur Baukunst und zum Ingenieurwesen wurde in aktuelle Sprachen übersetzt und illustriert; 1575 war es auch in Basel herausgegeben worden<sup>5</sup>.

Bedeutsam scheint uns auch, dass Plepp den Tunnel als besonders interessantes Bildobjekt auswählte, obwohl er damals ausserhalb des bernischen Hoheitsgebiets lag. Plepp bildete im Übrigen fast ausschliesslich Städte ab, um das bernische Herrschaftsgebiet zu charakterisieren, und eine besonders pittoreske Landschaft, den Grindelwaldgletscher. Bern – so stellen wir aus der historischen Distanz fest – wurde eben erst im 18. Jahrhundert zum helvetischen Vorreiter in Sachen Strassenbau<sup>6</sup>. Dann aber, im 18. Jahrhundert, orientierte sich der grösste Stadtstaat nördlich der Alpen am französischen Vorbild. Ein gut ausgebautes Strassennetz diente jedoch nicht erst dem französischen König als Herrschaftsinstrument und Vorzeigewerk. Darauf hatten, wie wir wissen, schon die Römer viel gehalten.

Auf die Römer und ihre Ingenieurleistungen im Strassenbau nahm dann der Fürstbischof von Basel, Joseph-Guillaume Rinck de Baldenstein, Bezug, als er in der Mitte des 18. Jahrhunderts die von seinem Vorgänger Jacques-Sigismond de Reinach begonnene Strasse von Pruntrut über Bellelay nach Biel mit einer lateinischen Inschrift versah. Sie ist nicht erhalten. Sie sagte aus, dass Rinck von Baldenstein im Jahre 1752 die Strasse eröffnete, deren Trasseebau Sprengungen und Brückenschläge nötig gemacht habe und die als Ingenieurleistung den römischen Strassenbauten ebenbürtig sei<sup>7</sup>. Die Inschrift stand am nördlichen Eingang der Schluchten von Court und Moutier und wurde 1937 verschüttet. Im Text zur oben erwähnten Radierung wies der Autor der *Topographia Helvetiae*, Martin Zeiller, schon in der Mitte des 17. Jahrhunderts auf die Wichtigkeit der Passstrasse zwischen Basel und Biel hin und auch darauf, dass der Landesherr, der Bischof von Basel, die «enge Strasse und feste Klus» bei Bedarf befestigen und besetzen konnte.

Mit den grossartigen Ingenieurleistungen des Strassenbaus geht – dürfen wir aus den vorgestellten Inschriftbeispielen schliessen – in unseren Gebieten schon seit der römischen Kaiserzeit das Bedürfnis einher, diese mit Bauinschriften zu versehen und damit die Nachwelt an die Fortschritte und Errungenschaften der ehemaligen Landesherrn im Strassenbau zu erinnern.

Markante neue Tiefbauten an wichtigen Strassenabschnitten mit Inschriften und Jahreszahlen zu bezeichnen, ist auch eine bernische Tradition. Die Inschriften an der Jurapassstrasse durch das Taubenloch, die erst bei der Neuordnung Europas im frühen 19. Jahrhundert bernisch wurde, stehen vorzugsweise an Passhöhen und/oder Ingenieurbauten wie Brücken und Tunneln. Die im Folgenden vorgestellte kleine Auswahl an Inschriften aus dem 19. und 20. Jahrhundert ist uneinheitlich, meist stehen nur die Jahreszahlen geschrieben<sup>8</sup>. Dass das bernische Strassenbauamt jeweils der Bauherr war, scheint als Wissen beim Betrachter vorausgesetzt worden zu sein.

Stundensteine wiesen ausserdem darauf hin, in wessen Grenzen man sich bewegte (Abb. 3)<sup>9</sup>.

Die wenigen Inschriften betreffen nur einen kleinen geografischen Teil des Kantonsgebiets und vielleicht auch einen Restbestand: Wir wissen nicht, ob es früher einmal mehr und vielleicht auch ausführlichere Inschriften gab. Die aufgenommenen Jahreszahlen sind schlicht und haben keine denkmalhafte Gestalt und Aussage wie z. B. diejenigen am Sustenpass<sup>10</sup>.

<sup>5</sup> Marcus Vitruvius Pollio, *Zehen Bücher von der Architectur*, Deutsche Übersetzung von Walter Ryff, Basel 1575.

<sup>6</sup> Guy Schneider, *Kunststrassen – Grundlage des heutigen Hauptstrassennetzes*, in: *Historische Verkehrswege im Kanton Bern*, hg. v. Bundesamt für Strassen, Bern 2003, S. 29-33.

<sup>7</sup> Sabine Bolliger, Hans von Rütte, *Vielfältige Berner Verkehrsgeschichte*, in: *Historische Verkehrswege im Kanton Bern*, hg. v. Bundesamt für Strassen, Bern 2003, S. 19.

<sup>8</sup> Johanna Strübin, *Die alte Kantonsstrasse Biel-Reuchenette, 1852-1858, Analyse und Inventar*, Typoskript Bern 2008 (Standort: Kant. Denkmalpflege Bern), S. 16-17, Abb. 17, S. 18, S. 25, Abb. 33.

<sup>9</sup> Guy Schneider, *Steine am Weg*, in: *Historische Verkehrswege im Kanton Bern, Historische Verkehrswege im Kanton Bern*, hg. v. Bundesamt für Strassen, Bern 2003, S. 34-37.

<sup>10</sup> Walter Zschokke, *Die Strasse in der vergessenen Landschaft, Der Sustenpass*, 1997, S. 129-133.

Abb. 1:

Die Jahreszahlen-Inschrift an der Passhöhe zwischen Rondchâtel und Frinvillier. Die Jahreszahlen 1645, 1824 und 1854 sind mit einem Kreuz auf einem glatt behauenen Feld bergseits einer durchfahrenen Felsrippe eingemeisselt. Die Inschrift nimmt die älteren Jahreszahlen von wichtigen Ausbausritten der Passstrasse auf, tradiert gewissermassen ihre Baugeschichte und dokumentiert dabei gleichzeitig, dass man sich nicht wesentlich von der herkömmlichen Strassenführung distanziert hatte in diesem Abschnitt.



Abb. 2:

Eine Messingtafel mit erhabener Jahreszahl an der Eisenbahnbrücke bei Rondchâtel, die 1937 den ehemaligen Niveauübergang ersetzte.



Abb. 3:

Stundenstein beim Martinsklafter.



Abb. 4:

Das Südportal des Autobahntunnels der Transjurane bei Rondchâtel mit der Jahreszahl 1965 in Betonrelief.



## 2. Grundsätzliches

Mit vorliegender Richtlinie soll die einheitliche Datierung und Herkunftsbezeichnung, ähnlich einem AOC-Label, für alle Tief- und Brückenbauten des Kantons Bern geregelt werden. Dies im Sinne der 2007 vom Regierungsrat verabschiedeten Wachstumsstrategie, wo er unter anderem «ein Profil für den Kanton Bern schaffen» möchte. Dort wird postuliert, dass das formale Erscheinungsbild des Kantons Bern einheitlich werden soll, um den Wiedererkennungswert zu steigern

Die Basiselemente Wappen mit Linienelement und Jahreszahl – in der Folge als «Stempel» bezeichnet – beruhen grundsätzlich auf dem von der Staatskanzlei des Kantons Bern herausgegebenen Weisung «Erscheinungsbild des Kantons Bern - Gestaltungsrichtlinien». Die Anpassung der Basiselemente an die technischen Möglichkeiten für die Reproduktion in Beton, Stahl oder Naturstein erfolgte 2010 in Zusammenarbeit mit der Staatskanzlei (Reinzeichnungen siehe Anhang).

Um die Wirkung des «Stempels» dauerhaft zu erhalten und das Erscheinungsbild weiterhin minimalistisch zu gestalten, soll dieser in der bestehenden Form erhalten bleiben und nicht allfälligen Designanpassungen unterworfen werden.

## 3. Geltungsbereich

Die Richtlinie ist verbindlich für alle ausführenden Organe des Tiefbauamts im Bereich des Kantonsstrassenbaus und des kantonseigenen Wasserbaus.

Der Stempel kommt in folgenden Fällen zur Anwendung:

- Tunnel- und Galerieportale
- Unterführungen und Brücken
- Stützmauern mit aussergewöhnlichen Abmessungen und soweit öffentlich einsehbar
- Nebenanlagen wie Elektro-, Lüftungszentralen etc.
- Kantonseigene Wasserbauten wie Geschiebesammler

Der Stempel kommt nicht zur Anwendung bei

- Bauten mit einem Investitionsvolumen kleiner CHF 50 000.00
- Brückeninstandsetzungen ohne Ersatz wichtiger Tragelemente wie Pfeiler, Widerlager oder Fahrbahnplatte
- Kantonseigenen Wasserbauten mit wenig einsehbaren Flächen
- vom Tiefbauamt erstellten Bauten, welche nicht ins Eigentum des Kantons übergehen

## **4. Applikationen**

### **4.1 Lage des Stempels am Bauwerk / Datierung**

Von prioritärer Bedeutung ist die Gestaltung des Ingenieurbauwerks als Ganzes. Dem hat sich Grösse und Platzierung des Stempels unterzuordnen.

Aus diesem Grunde ist der Stempel grundsätzlich 30 x 44,5 cm (= Umfassungslinie auf den Vorlagen gemäss Anhang).

Dabei ist zu beachten:

- Frühzeitige Planung
- Immer auf der rechten Strassenseite anordnen
- Wenn möglich auf Augenhöhe anbringen
- Keine Platzierung über Portalen, Unterführungen etc.
- Genaue Lage abstimmen mit signifikanten visuellen Elementen des Bauwerks wie Schalungsbild, Fugenbild etc.
- Jahr der Bauvollendung angeben

### **4.2 Applikation**

Grundsätzlich sollte die Applikation mit einer Stahlplatte erfolgen. Diese kann nachträglich auf dem Untergrund verschraubt oder verklebt werden.

Alternativ sind auch Ausführungen in anderen Materialien möglich (Beton, Naturstein, Holz etc.). Diese sollten jedoch nur für Ausnahmen (architektonische / denkmalpflegerische Belange) zur Anwendung kommen.

## 5. Anhang - Reinzeichnungen für Wappen und Jahreszahlen

Umfassungslinie grundsätzlich 30 x 44,5 cm.

Bei Stahlplatten – schwarze Fläche hervorgehoben.

Alle Vorlagen für die Jahre 2021 bis 2040 sind im [dxf-](#), [pdf-](#) und [jpg-Format](#) elektronisch verfügbar.



Quelle: Staatskanzlei des Kantons Bern

Design: Daniel Dreier SGD, Bern