HEIMATSCHUTZ PATRIMOINE

VIELE STIMMEN, EIN ERBE
MILLE VOIX, UN PATRIMOINE

SCHWEIZER HEIMATSCHUTZ
PATRIMOINE SUISSE
PATRIMONIO SVIZZERO
PROTECZIUN DA LA PATRIA

3/2025

EXTRAFAHRT NACH MÜHLEBERG
COURSE SPÉCIALE POUR MÜHLEBERG

Natalie Schärer, Redaktorin

Eine «ArchitekTour» ist keine Stadtführung im klassischen Sinn. Das Angebot unserer Regionalgruppe Bern Mittelland führt Kulturinteressierte und Fans von historischen Fahrzeugen zusammen. Die neue Route nach Mühleberg lädt ein zu einer Zeitreise in die Infrastrukturgeschichte – und zurück in die Seventies.

Un «ArchitekTour» n'est pas un tour de ville classique. L'offre de notre groupe régional Berne Mittelland réunit les personnes intéressées par la culture et celles passionnées par les véhicules historiques. Le nouvel itinéraire à destination de Mühleberg invite à un voyage dans l'histoire des infrastructures – et à un retour aux seventies.

◀ Auf Zeitreise im Postauto von 1979: Die «ArchitekTour» nach Mühleberg führt durch die hügelige Landschaft westlich von Bern und spannt dabei einen Bogen zwischen den Themen Brückenbau, Infrastrukturgeschichte und Verkehr.
Un voyage dans le passé dans un car postal de 1979: l'«ArchitekTour» mène à travers les paysages vallonnés à l'ouest de Berne jusqu'à Mühleberg, à la découverte de différents thèmes, de la construction des ponts à l'histoire des infrastructures sans oublier les transports.
Foto: Natalie Schärer

Die einflügligen Türen schliessen, der Gang rastet ein, und schon setzt sich das historische Postauto mit einem Knattern in Bewegung. Statt eines Linienziels steht auf der Plakette an der Seite des Wagens «Extrafahrt»: Heute fährt es mit rund 20 Personen nach Mühleberg, in die westliche Nachbargemeinde Berns.

Seit 2019 bietet die Regionalgruppe Bern Mittelland des Berner Heimatschutzes gemeinsam mit der Stiftung BERNMOBIL historique und dem Trägerverein Historische Postautolinie sogenannte «ArchitekTouren» an. Mit historischen Bussen geht es in die Berner Vororte Bümpliz und Köniz, wo unterwegs immer wieder halt gemacht wird, um in die Geschichte dieser Stadtteile einzutauchen. Neu seit diesem Jahr führen die Touren auch weiter in den Westen: Mit einem Postauto von 1979 geht es auf den Spuren von Verkehrs- und Energieinfrastrukturen nach Allenlüften, Gümmenen und Mühleberg.

Noch vor dem ersten Halt zieht das Fahrzeug selbst den Fokus auf sich. Der Hochflur-Reisewagen Saurer RH 525-23 wurde in Arbon am Bodensee gefertigt. Er zählt zu einer Serie von knapp 340 Fahrzeugen, die Ende der Siebzigerjahre an die Post ausgeliefert worden sind. Dabei handelte es sich um die grösste Fahrzeugbeschaffung in der Geschichte der Post. «Dieser ‹Rolls-Royce der Alpenpost› war hauptsächlich auf der Strecke Flums–Flumserberg im Einsatz», erzählt Chauffeur Mario Gächter durch das Reiseleitermikrofon, «fuhr aber auch eine Schulklasse bis nach Hamburg.» Der Motor hat eine Leistung von 320 PS – relativ viel für die damalige Zeit – und drei unabhängige Bremssysteme, um auf Alpenpässen sicher eingesetzt werden zu können.

Drei Brücken aus drei Zeiten

Die Fahrt führt nach Gümmenen, einem Verkehrsknotenpunkt seit dem frühen Mittelalter. Die hölzerne Gümmenenbrücke über die Saane aus dem Jahr 1739 zählt zu den ältesten erhaltenen Holzbrücken im Kanton Bern. Schanzen und Dämme erinnern bis heute an die strategische Bedeutung dieses Übergangs, der streng überwacht war. Fuhrleute mussten Zollabgaben entrichten, um die Brücke passieren zu dürfen. «Für Vielfahrende gab es ein Abonnementsystem, wie wir es heute aus dem ÖV kennen», erklärt Anne-Catherine Schröter, Co-Präsidentin der Regionalgruppe Bern Mittelland, und zeigt auf das Zollhaus am Brückenende. Mit dem zunehmenden Autoverkehr entstand 1959 eine neue Parallelbrücke. Ein Glücksfall, meint Schröter, denn so blieb die alte Brücke für Fussgänger und Velofahrerinnen erhalten.

Nur einen Steinwurf entfernt spannt sich das Saaneviadukt von 1901, Teil der Eisenbahnverbindung zwischen Bern und Neuenburg, über das Saanetal. Der Ingenieur Albin Beyeler zeichnete die Streckenpläne für dieses imposante Bauwerk auf eigene Kosten und hat sogar eine Tagung im Historischen Museum Bern organisiert, um Geldgeber zu gewinnen. Seine Konstruktion ist so solide, dass sie auch mit heutigen Anforderungen Schritt halten kann.

Nicht weniger beeindruckend ist das Viadukt Marfeldingen, eine Autobahnbrücke der A1, die zwischen 1974 und 1976 entstanden ist. Man entschied sich für eine Hohlkastenbrücke in Vorschubtechnik, eine für die damalige Zeit revolutionäre Bauweise. Gebaut wurde die Brücke Abschnitt für Abschnitt, indem sie über ihre eigenen Pfeiler vorgeschoben wurde – ganz ohne Gerüst im Gelände. Trotz ihrer Grösse wirkt die Brücke erstaunlich leicht: Die schlanke Fahrbahn-

Le chauffeur ferme les portes à un battant et passe la première vitesse. Le car postal s'ébranle avec un frémissement. En guise de destination, le panneau sur le côté affiche «Extrafahrt»: aujourd'hui, le car emmène une vingtaine de passagers à Mühleberg, une commune voisine à l'ouest de Berne.

Depuis 2019, le groupe régional Berne Mittelland de Patrimoine suisse Berne propose des «ArchitekTouren», en collaboration avec la fondation BERNMOBIL historique et l'association Historische Postautolinie. À bord de bus historiques, les parcours conduisent vers les faubourgs bernois de Bümpliz et Köniz, avec de nombreux arrêts permettant de plonger dans l'histoire de ces quartiers. Depuis cette année, les tours gagnent l'ouest de l'agglomération: un car postal de 1979 invite à découvrir les témoins des infrastructures de transport et d'énergie à Allenlüften, Gümmenen et Mühleberg.

Avant le premier arrêt, c'est le car qui retient l'attention. Ce Saurer RH 525-23, à plancher surélevé, a été construit à Arbon, au bord du lac de Constance. Il fait partie d'une série de 340 unités qui ont été livrées à la fin des années 1970 à La Poste. Il s'agissait de la plus grosse commande dans l'histoire de la régie. «Cette ‹Rolls-Royce de la poste alpine› circulait principalement sur la ligne Flums-Flumserberg, précise le chauffeur Mario Gächer au micro, mais elle a aussi transporté une classe jusqu'à Hambourg.» Le car est équipé d'un moteur de 320 chevaux, une puissance respectable à l'époque, et de trois circuits de frein indépendants afin de circuler en toute sécurité sur les routes des cols alpins.

Trois ponts d'époques différentes

Le trajet mène à Gümmenen, nœud de communication depuis le haut Moyen Âge. Le pont en bois sur la Sarine date de 1739 et compte parmi les plus anciens préservés dans le canton de Berne. Les fortifications et les remblais témoignent aujourd'hui encore de l'importance stratégique de ce passage qui était étroitement surveillé. Les cochers devaient s'acquitter d'un droit de péage avant de franchir le pont. «Pour les habitués, il y avait un système d'abonnement, analogue à ce que nous connaissons dans les transports publics», explique Anne-Catherine Schröter,

Natalie Schärer

Das Saaneviadukt spannt sich in schwindelerregender Höhe über die Ebene und endet in einem aufgeschütteten Damm.
Le viaduc ferroviaire de la Sarine domine la plaine à une hauteur vertigineuse et se prolonge par des talus élevés.

Adobe Stock (CC)

Im Vordergrund das Wasserkraftwerk Mühleberg am aufgestauten Wohlensee, im Hintergrund das Atomkraftwerk
Au premier plan, l'usine hydroélectrique de Mühleberg ferme le Wohlensee, à l'arrière-plan la centrale nucléaire.

platte und die weiten Stützenabstände von 60 Metern verleihen ihr eine filigrane Eleganz. Im Schatten dieser Konstruktion fährt das Postauto weiter – vorbei an alten Panzersperren aus dem Kalten Krieg und Richtung Aare, wo Energieinfrastrukturen warten.

Von der Energiekrise zum Atomausstieg

Das Wasserkraftwerk Mühleberg steht exemplarisch für eine Epoche, in der Energie zur strategischen Ressource geworden ist. Die Strommangellage während des Ersten Weltkriegs beschleunigte den Bau, und der Wohlensee wurde ab 1920 gestaut. Die Bernische Kraftwerke AG beauftragte den in ihrem Verwaltungsrat sitzenden Architekten Walter Bösiger für die architektonische Hülle des Kraftwerks.

Unweit davon steht das 1972 in Betrieb genommene Atomkraftwerk Mühleberg, das erste und einzige im Kanton Bern. Die Nähe zu bereits vorhandenen Infrastrukturen des Wasserkraftwerks, zur Stadt Bern als Stromverbraucherin und zur Aare sprachen für den Standort. «Was sofort auffällt: Der Kühlturm fehlt!», betont Architekt Simon Teutsch, Vorstandsmitglied der Regionalgruppe. «Beznau und Mühleberg sind die einzigen Kraftwerke der Schweiz mit direkter Flusskühlung», ergänzt er. Diese erwies sich wegen der Erwärmung der Flüsse jedoch bald als ökologisch problematisch, sodass alle neuen Werke mit Kühltürmen ausgestattet werden mussten. Der wachsende Widerstand gegen die Kernenergie und der Reaktorunfall von Fukushima 2011 mündeten im politischen Entscheid zum schrittweisen Atomausstieg, und 2019 wurde das Atomkraftwerk Mühleberg als erstes in der Schweiz vom Netz genommen. Seither ist offen, ob die Anlagen künftig auf die grüne Wiese rückgebaut, ob sie industriell weitergenutzt oder als Erinnerung an das Atomzeitalter erhalten werden.

coprésidente du groupe régional Berne Mittelland, en montrant la guérite du péage. Avec l'augmentation du trafic, un pont routier a été construit à côté en 1959, une chance pour l'ouvrage en bois qui a été préservé pour les cyclistes et les piétons.

Datant de 1901, le viaduc ferroviaire s'élève à un jet de pierre. Ce pont enjambant la vallée de la Sarine fait partie de la ligne Berne-Neuchâtel. L'ingénieur Albin Beyeler en traça les plans à ses propres frais et organisa même un séminaire au Musée d'Histoire de Berne afin de trouver des soutiens financiers. Sa construction est si robuste qu'elle répond encore aujourd'hui aux exigences actuelles.

Le viaduc autoroutier de Marfeldingen n'est pas moins impressionnant. Il a été construit pour l'A1 entre 1974 et 1976. Les ingénieurs ont recouru à une technique révolutionnaire pour l'époque, celle du pont à poutre-caisson. L'ouvrage a été bâti tronçon par tronçon, lesquels étaient poussés sur leurs piliers – en se passant presque d'échafaudages. En dépit de sa taille, le pont paraît étonnamment léger: il doit son élégance aérienne à la minceur du tablier et à la portée de 60 mètres entre les piles. Le car postal poursuit sa route à l'ombre de ce géant, le long d'anciens ouvrages antichar datant de la Guerre froide et en direction de l'Aar, à la découverte d'autres infrastructures, énergétiques cette fois.

De la crise énergétique à l'essor du nucléaire

La centrale hydroélectrique de Mühleberg témoigne de l'époque où l'énergie est devenue une ressource stratégique. La pénurie d'électricité durant la Première Guerre mondiale accéléra sa construction, et le Wohlensee fut endigué dès 1920. Les Forces motrices bernoises chargèrent l'architecte Walter Bösiger, membre de son conseil d'administration, de dessiner l'enveloppe de la centrale.

Mit dieser Frage steigen alle wieder ins Postauto, jenes Fahrzeug, das einst die Kraftwerksarbeiter zu ihrem Arbeitsort transportiert hat. Heute chauffiert es die Mitreisenden zurück nach Bern und verabschiedet sich mit einem Ton, den alle kennen: dem ikonischen Dreiklanghorn. Streng genommen darf dieses «Dü-Da-Do» nur auf Bergpoststrassen erklingen – doch bei dieser besonderen Fahrt macht der Wagenlenker eine Ausnahme. ▪

Mühleberg – Landschaft, Verkehr und Energieproduktion im Wandel
Jasmin Christ, 168 Seiten, Verkaufspreis: CHF 20.–
Bestellen unter bau-kultur-erbe.ch

Non loin de là s'élève la centrale nucléaire de Mühleberg. Mise en service en 1972, elle est la première et la seule installation de ce type dans le canton de Berne. La proximité des infrastructures de l'usine hydroélectrique, de la ville de Berne et de ses besoins en électricité plaidèrent en faveur de ce site. «Ce qui frappe immédiatement, c'est qu'il n'y a pas de tour de refroidissement!», souligne l'architecte Simon Teutsch, membre du comité du groupe régional. «Beznau et Mühleberg sont les seules centrales nucléaires de Suisse qui sont refroidies directement par un cours d'eau», précise-t-il. Cette solution s'avéra rapidement problématique d'un point de vue écologique en raison du réchauffement de la rivière. Par conséquent, toutes les nouvelles installations furent équipées de tours de refroidissement. La résistance croissante au nucléaire et l'accident de la centrale de Fukushima en 2011 poussèrent à la décision de sortie progressive du nucléaire. En 2019, la centrale de Mühleberg a été la première à être mise hors service en Suisse. Depuis, la question reste ouverte: les installations seront-elles démantelées et rendues à la verdure, converties en zone industrielle ou préservées comme témoins de l'ère nucléaire?

Avec cette question en tête, tous les participants remontent dans le car, dans le véhicule qui, autrefois, amenait le personnel de la centrale sur son lieu de travail. Aujourd'hui, l'engin les ramène à Berne et prend congé sur une note bien connue: l'iconique klaxon à trois tons. En principe, ce «Tu-Ta-Tut» ne doit retentir que sur les lignes de montagne mais le chauffeur a fait une exception pour cette course spéciale. ▪