

Die Stadt Murten

Siedlungsbau und Architektur

Peter Blatter

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Einleitung	4
A. GESCHICHTE	5
Topographische Lage	5
Geschichte Murtenbiet	6
Geschichte der Stadt Murten	6
Entwicklung der Einwohnerzahl	7
Beschreibung der Altstadt	8
B. STADTPLÄNE UND -PROJEKTE	9
Stadtansichten und -pläne	10
Stadtprojekte	15
C. SIEDLUNGSBAU UND -ENTWICKLUNG	22
Vorwort	22
Die Stadt vor 1700	23
Intra muros	23
Extra muros	24
Die Siedlung 1700-1800	24
Die Siedlung 1800-1900	25
Die ersten Bauten vor den Stadttoren 1800-1850	25
Die Stadtentwicklung 1850 bis 1900	27
Neuquartier	27
Die Katholische Kirche	27
Neuquartier	29
Die Stadtentwicklung 1900 bis 1940	33
Längmatt	33
Long-Vernez	37
Wilerweg	39
Die Stadtentwicklung 1941 bis 1975	43
Scheuern	43
Schützenmatte	46

Die Stadtentwicklung ab 1976	48
Neue Siedlungen	49
Spekulationssiedlungen	50
D. VERKEHR	51
Die Strassen und Wege	51
Die Schifffahrt	56
Die Eisenbahn	58
E. DENKMALPFLEGE UND TOURISMUS	60
H. DIE ARCHITEKTUR MURTENS	65
Die Architekten	65
Zu Johann Jakob Weibel (1812-1851)	65
Zu Hugo Petitpierre (1906-1969)	66
Einige gute und prägende Bauten	67
Literarischer Leist von Murten 1833/34	67
Schulhaus 1836-39	67
Beaulieu 1845-47	69
Uhrmacherhäuser 1854	70
Villa Sonnegg 1869/70	70
Katholische Kirche St. Mauritius Murten	72
SCHLUSSWORT	74
LITERATURHINWEISE	75

Einleitung

Murten ist heute eine Stadt, die unter anderem vom Tagestourismus lebt. Anziehungspunkte sind die Altstadt mit den Lauben und den übriggebliebenen Ringmauern und Wehrtürmen aus dem Mittelalter, aber auch der Murtensee gilt als Anziehungspunkt. Wie die existierende Literatur zeigt, wurden einige Bücher veröffentlicht, doch zu achtzig Prozent handelt es sich um Fotobände, Touristenführer und Texte, die keinen wissenschaftlichen oder baugeschichtlichen Hintergründe liefern. Murten als untergeordnete Zähringerstadt¹ und die Schlacht bei Murten von 1476 bilden die geschichtliche Hauptgesichtspunkte. Allgemeine Literatur über Murten und die Stadtentwicklung der vergangenen drei Jahrhunderte gibt es nicht, und wenn, so ist sie für unsere Zwecke nicht brauchbar. So sah ich mich gezwungen, selber alle Unterlagen und Dokumente zu beschaffen. Hierbei waren mir einige Personen mit Rat und Tat behilflich. Speziell möchte ich den Herren Rubli und Schöpfer für ihr Interesse und Aufopferung danken.

Die vorliegende chronologisch aufgebaute Arbeit soll dem Leser einen Gesamtüberblick über die Siedlungsentwicklung von Murten seit 1700 geben. Im weiteren werden einige Gebäude vorgestellt, die architektonisch für Murten speziell sind und ein Quartier prägen.

© 1999 Peter Blatter

¹ Stadt des „Staates der Herzöge Berchtold von Zähringen“. Murten weist einige Siedlungs- und Struktureigenschaften auf, die mit anderen Städteigenheiten aus der Zähringerzeit übereinstimmen. Ob eine Zähringerstadt spezielle Eigenschaften aufweist, ist umstritten.

A. Geschichte

Topographische Lage

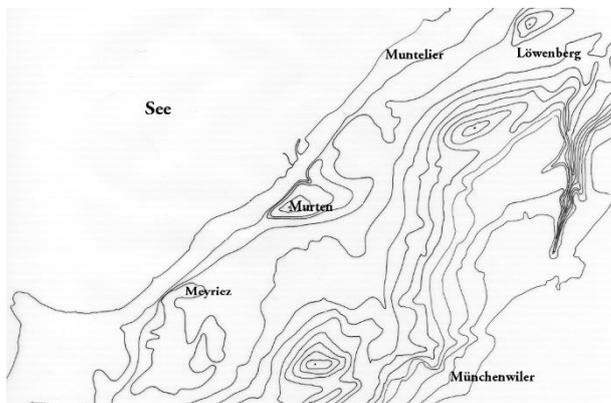
Murten liegt am Südrand des Seelandes auf einem kleinen Hügelplateau direkt am Ufer des Murtensees.

Kartenausschnitt 1:100'000

Das nach Südwesten parallel zum See leicht ansteigende Plateau endet in einer steil nach unten fallenden Böschung. Zum See fällt die Böschung ähnlich einer Felskante steil ab und flacht gegen das Seeufer aus. Im oberen Murtenbiet Richtung Süden und Südwesten steigt das Gelände an, wird hügliger und endet schliesslich im Hügelland des oberen Seebezirkes.

Das Hochplateau, auf welchem die Altstadt steht, überragt den Seespiegel um 22 Meter. Der Seespiegel hat eine Höhe von 431 Meter über Meer. Eine Erdschlipfe² bildet einen natürlichen³ Geländeeinschnitt und trennt das Plateau bis zur Hälfte.

Die Entwicklung des Murtenbietes in frühchristlicher Zeit und im Mittelalter bis ins 18. Jh. hängt stark von der Höhe des Seespiegels ab. Mit der Regulierung des Seestandes einerseits durch die erste Juragewässerkorrektur 1868-89 und andererseits durch den Korrekturverlauf der Aare⁴ konnte das weitläufige Sumpfgebiet im Grossen Moos entwässert und trockengelegt werden. Die Korrektur bewirkte eine Senkung des Seespiegels um 2.0 bis 2.5 Meter.



Topographie Murtenbiet

² Eine längliche grabenförmige Terrainvertiefung, die die steile Hangkante zwischen See und Plateau rechtwinklig durchschneidet. Heute führt der Raffort, eine Strasse, vom Schulhausplatz zur Ryf.

³ Es ist anzunehmen, dass der Einschnitt künstlich nachgeformt wurde. Die Böschungskanten sind zu ausgeprägt.

⁴ Die Aare mündete vorher im Neuenburgersee. Durch den Hagnekanaal wurde der Fluss in den Bielersee geleitet.

Geschichte Murtenbiet

Wie an vielen anderen Standorten in der Schweiz war auch das Murtenbiet schon in der Bronzezeit besiedelt. Nach der zweiten Juragewässerkorrektur bestätigten Funde diese Vermutung. Zu Beginn unserer Zeitrechnung besiedelten die Römer die Gegend um Avenches. Die Nord-süd-Verbindung zu Lande zwischen den süddeutschen Städten und dem Rhonetal erfolgte über die Römerstrasse. Wichtige Truppenverbindungen führten über Avenches durch das Murtenbiet. Diese Fernstrasse benutzen aber auch Pilger, die von Deutschland kommend nach Santiago de Compostelle⁵ pilgerten.

Diese Erkenntnisse basieren auf Funde im Murtenbiet und Bezüge zu anderen Ortschaften. Über die Zeit vor den Zähringern schweigen die Schriftquellen bezüglich Murten. Nach einer Erwähnung von 515 finden wir weitere um 1013 und 1179. Die Angaben sind spärlich und sagen nichts über eine Siedlung aus, die der zähringischen Neugründung⁶ vorausgehen.

Geschichte der Stadt Murten

Als Folge des Vertrages der Stadthaltschaft von Berchtold IV. von Zähringen über die Bistümer Genf, Lausanne, Freiburg und Sitten sind die Gründung von Freiburg im Uechtland 1157 und die Neuanlage von Murten zu verstehen. Letztere fand unter Berchtold IV. oder dem V. statt wahrscheinlich kurz nach 1179⁷.

Nach der Erwähnung eines Ortes *vetus Murat*⁸ 1228, wird die Stadt um 1238 kaiserlich. König Konrad IV. erliess die Steuern damit eine Stadtmauer errichtet werden konnte. Nachdem die Stadt 1283 in die Hände der Habsburger fiel, übernahmen 1291 die Savoyer zum zweiten Male Murten bis 1475 Bern und Freiburg die Stadt belegten. Die folgenden Jahre waren im ganzen Gebiet von Freiburg bis nach Genf geprägt von Besetzungen und Überfällen. Am 22. Juni 1476 kam es nach Grandson zur zweiten grösseren Auseinandersetzung in Murten mit Karl dem Kühnen und den Eidgenossen. Die Schlacht zeigt, welche strategische Bedeutung der Standort im Mittelalter hatte. Nach langen Verhandlungen fiel Murten als gemeine Herrschaft den Freunden und Verbündeten Bern und Freiburg zu. Dies dauerte bis zur französischen Revolution. 1798 kam Murten

⁵ Deuchwiler Florens, 1975, Murten, Bild einer Stadt, S. 106.

⁶ Schmid Karl und Schadek, Die Zähringer II, 1986, Thorbecke Verlag.

Murten war eine Stadt des Zähringischen Staats von Berchtold.

⁷ Deuchwiler Florens, 1975, Murten, Bild einer Stadt.

⁸ Diese Ortschaft konnte noch nicht genau lokalisiert werden, man geht aber davon aus, dass es sich um Murten handelt.

zunächst an den Kanton Broye und Sahne⁹ und später wieder zum Kanton Freiburg.

Entwicklung der Einwohnerzahl

Die Siedlungsentwicklung ist direkt abhängig von der Bevölkerungszunahme im Murten.

Wie und in welcher zeitliche Abfolge hat die unmittelbare Bevölkerungszunahme Auswirkungen auf die Stadt? Vor dem 20. Jh. nimmt die Einwohnerzahl zu, bevor die Stadt sich baulich erweitert. Das bedeutet, dass die Stadt überbevölkert ist, bevor sich eine Entspannung einstellt, indem für die Überbevölkerung gebaut wird. Anders sieht es im 20. Jh. aus. Bauten werden erstellt, bevor der Bevölkerungszuwachs stattfindet. Es kommt nicht mehr zu einer Überbevölkerung. Dies hat auch Auswirkungen auf die Wohnungsdichte, die Hygiene und die sozialen Verhältnisse einer Stadt. Die untenstehende Liste zeigt die Einwohnerzahlen in verschiedenen Jahren auf. Leider fehlen uns Angaben über das 17. und 18. Jh. Relativ hoch ist der Anteil Ausländer¹⁰, die nicht separat aufgeführt werden.

Jahr	Gesamteinwohner	Zuwachs in %
1428	676	
		+13.91
1558	ca. 770	+32.43
1811	1012	+39.33
1818	1410	+32.06
1839	1862	-6.50
1850	1741	+16.17
1860	Annahme 2020	+16.17
1870	2304	-2.21
1880	2253	+3.73
1890	2337	-3.20
1900	2263	-8.60
1910	2067	+5.20
1920	2175	+3.00
1930	2240	+7.40
1941	2405	+16.20
1950	2795	+19.10
1969	3330	

⁹ Heute Bezirke des Kantons Freiburg.

¹⁰ Der Ausländeranteil bewegt sich seit Jahrhunderten zwischen 12 bis 25% der Gesamtbevölkerung.

1970	ca.4200	ca.+26.00
1980	4531	+7.88
1990	4650	+2.62
1999	5103	+9.74

Es ist anzunehmen, das Ende 17. Jh. und Anfangs 18. Jh. der Hauptzuwachs von +32.43% stattgefunden hat. In der Folge entstand die Bautätigkeit innerhalb der Ringmauern. Die Zunahme zwischen 1811 und 1839 ist hauptsächlich auf die grösser werdenden Gewerbebetriebe, wie die Absinthbrennerei¹¹, zurückzuführen. Mit Beginn der Industrialisierung¹² 1850 bis 1870 begann die Bevölkerung zu wachsen. Es ist auch zu bemerken, dass die Uhrenindustrie sich Mitte der 50er Jahre nach Muntelier Umzug, aber der Hauptanteil der Arbeitskräfte im Murten wohnhaft blieb. Der enorme Zuwachs zwischen 1941 und den 70er Jahren ist auf die Ansiedlung der Industrie zurückzuführen, aber auch auf den Ausbau des Militärwaffenplatzes in Payerne. Murten war die nächstgelegene deutschsprechende Ortschaft für die Deutschschweizer Militäroffiziere. In den 90er Jahren erfolgte ein Zuwachs von +9.74% was auf die Erschliessung des Engelhardquartieres zurückzuführen ist. Hier siedelten sich hauptsächlich Personen an, die aus dem Bernischen weggezogen und wegen der neu erstellten Autobahn in kurzen Anfahrzeit ihren Arbeitsort Bern erreichen konnten.

Beschreibung der Altstadt

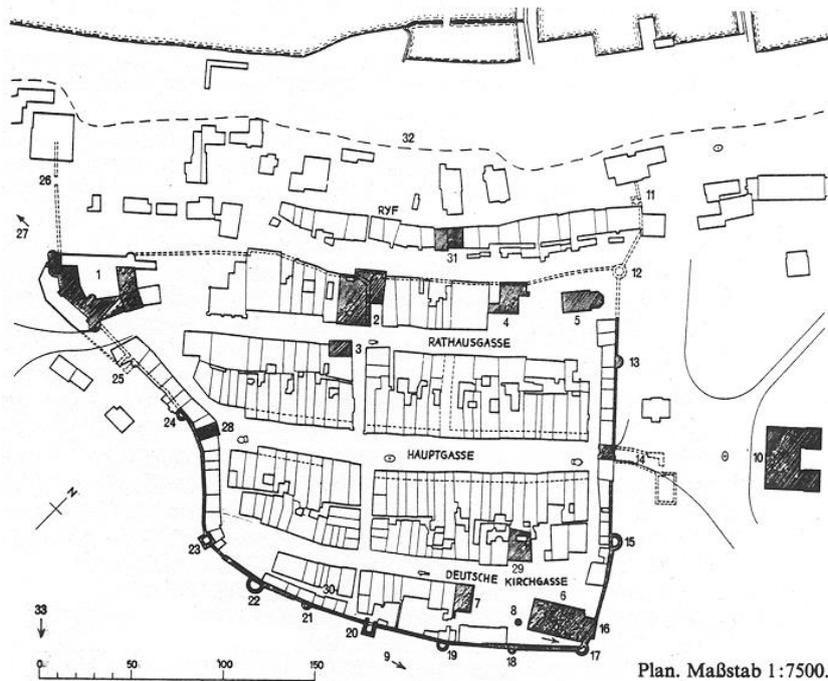
Die Altstadt wird auf der seeabgewandten Seite umgeben von nahezu 480 Meter Ringmauern, die wiederum flankiert werden von 12 der ursprünglich 15 Wehrtürmen. Ausserhalb der Ringmauern verläuft ein trockener Wehrgraben. Im Westen befindet sich das Schloss, welches bis anfangs 18. Jh. einen Burggraben besass. Nach dem Stadtbrand von 1416 wurde die Altstadt auf den alten Fundamenten wieder errichtet. Das Avenches- oder Untere Tor wurde Anfangs des 19. Jh. abgebrochen im Gegensatz zum Bern- oder Oberen Tor, welches 1772 neu erstellt werden musste. Das Gassensystem basiert auf einer Marktgasse¹³ mit Lauben und parallel laufenden Seitengassen. Die Gassen werden durch eine Kreuzgasse in der Mitte verbunden, die die Marktgasse rechtwinklig quert. Innerhalb des Stadtbezirks befinden sich die kleinere französische Kirche und die grössere deutsche Kirche.

¹¹ Siehe Kapitel Industrie.

¹² Damit ist das Uhrengewerbe gemeint.

¹³ Schmid Karl und Schadek, Die Zähringer, 1986, Thorbecke Verlag

Plan der Altstadt¹⁴



Plan. Maßstab 1:7500.

Bei 17 und 20 Einstieg zum Wehgang. Bei 2 Abstieg zur Ryf durch Portierla

- | | | |
|--|---------------------------------------|--------------------------------|
| 1. Schloß | 13. Zerschossener Turm | 22. Schaalturm |
| 2. Rathaus | 14. Berntor mit abgebrochenem Vorwerk | 23. Roter oder Hexenturm |
| 3. ehem. Kornhaus | 15. Pulverturm | 24. Rundturm ohne Namen |
| 4. Franz. Kirche | 16. Turm der Deutschen Kirche | 25. Abgebrochenes Avenches-Tor |
| 5. Franz. Pfarrhaus | 17. Schalenturm an der NO-Ecke | 26. ehem. Ryf-Törl |
| 6. Deutsche Kirche | 18. Pfaffenturm | 27. Mühle |
| 7. Deutsches Pfarrhaus | 19. Tournaletta | 28. Rübenloch |
| 8. Gotthelf-Denkmal | 20. Großer Schimmel oder Käfigturm | 29. Erlachhaus |
| 9. Kath. Kirche | 21. Kleiner Schimmel | 30. Ställe beim Käfigturm |
| 10. Schule | | 31. Lagerhäuser an der Ryf |
| 11. ehem. Ryf-Tor | | 32. Seeufer um 1870 |
| 12. ehem. Rundturm bei der Franz. Kirche | | 33. Haldenhof |

¹⁴ Schweizerischer Kunstführer, STADT MURTEN, GSK 1973

B. Stadtpläne und -projekte

Stadtansichten und -pläne

Merian



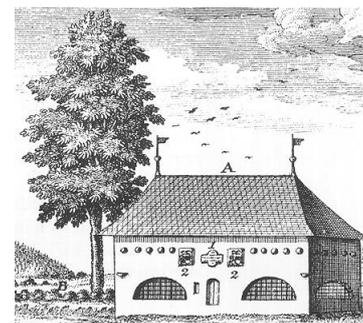
Martinis

Darstellung der Stadt während der Schlacht bei Murten. Eine Zeichnung, der man nur mit grösster Zurückhaltung glauben schenken darf.



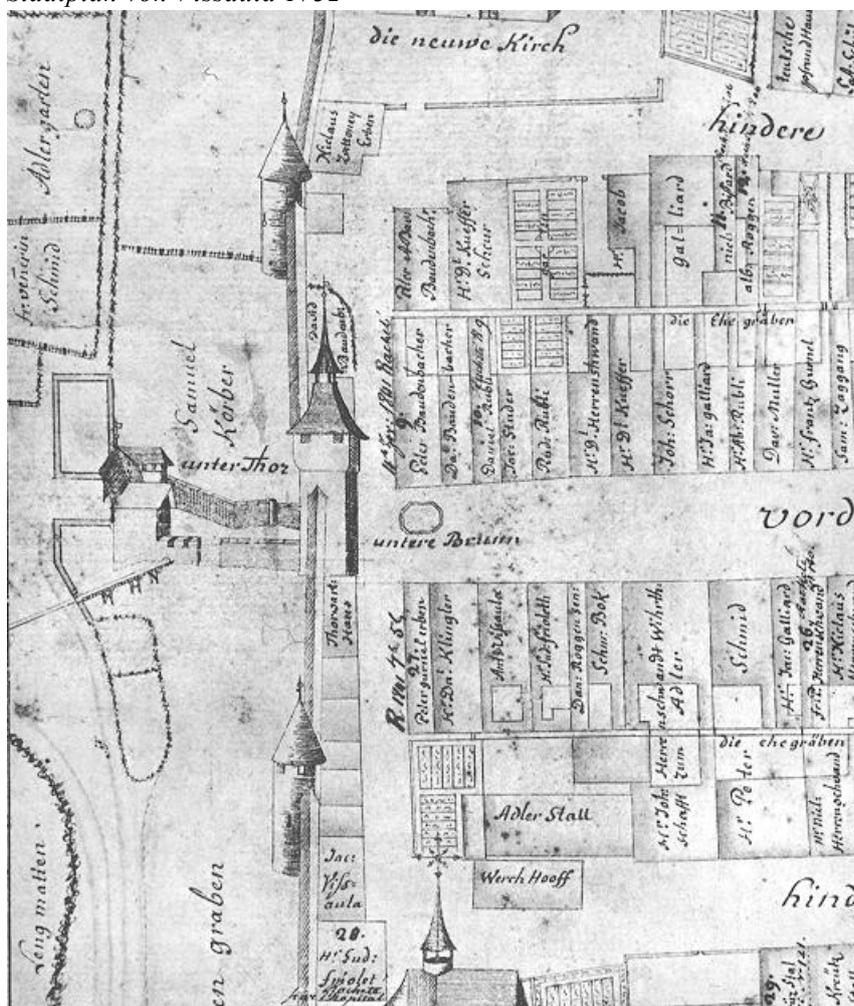
Vissaula ab 1734 bis 1755¹⁵

Erstmals wurde Murten systematisch durch den Geometer Johann David Vissaula (1709-1803) aufgenommen und kartografiert. Es entstanden etliche Grundherrschaftskataster mit Vermerken über Lehens- und Zinsgüter. Die mit Tinte auf Papier gezeichneten Pläne sind in Leder gebunden. Vissaula zeichnete auch Ansichten und Gebäude, die uns eine Übersicht über die Bauten, Dachformen und Geschosshöhen um 1755 Auskunft geben. Die Pläne sind die ersten, deren Wahrheitsgehalt als sehr hoch eingestuft wird.



Das Beinhaus, Vissaula 1755

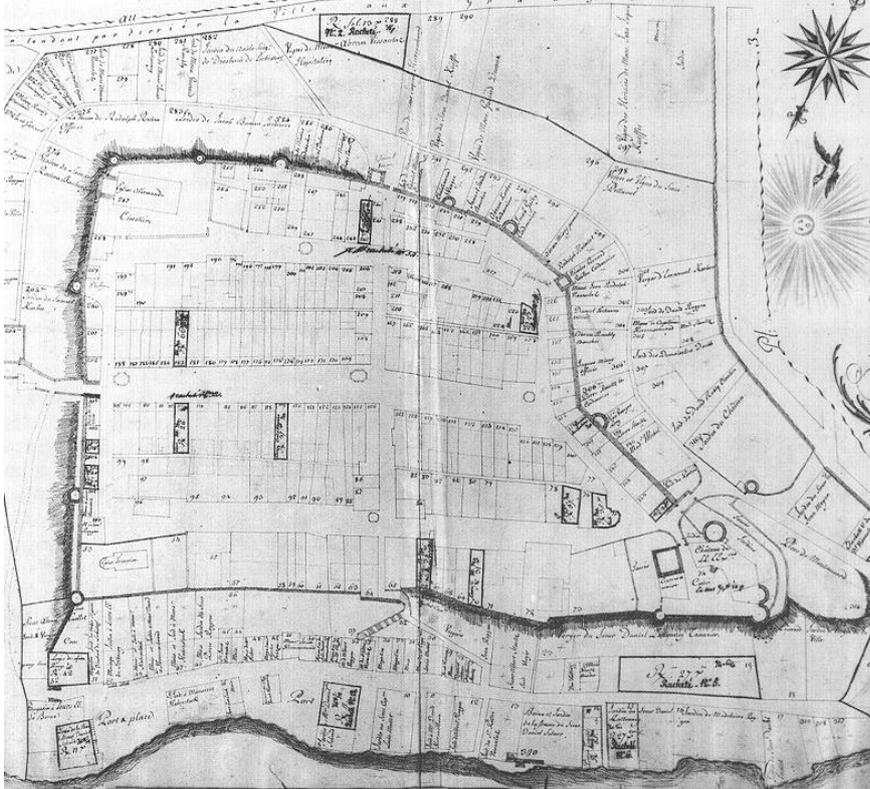
Stadtplan von Vissaula 1732



¹⁵ Es ist nicht genau bekannt, wann Vissaula im Auftrag des Rates die Stadt aufnahm. Es sind etliche Pläne von anderen Gemeinden vorhanden.

Bochud 1772

„Le Commissaire“ kartografierte die Grundherrschaftskataster der Substitution Diessbach von Freiburg in Murten. Basis dieser Unterlagen bilden die Pläne von Vissaula.



Kinkelin 1838

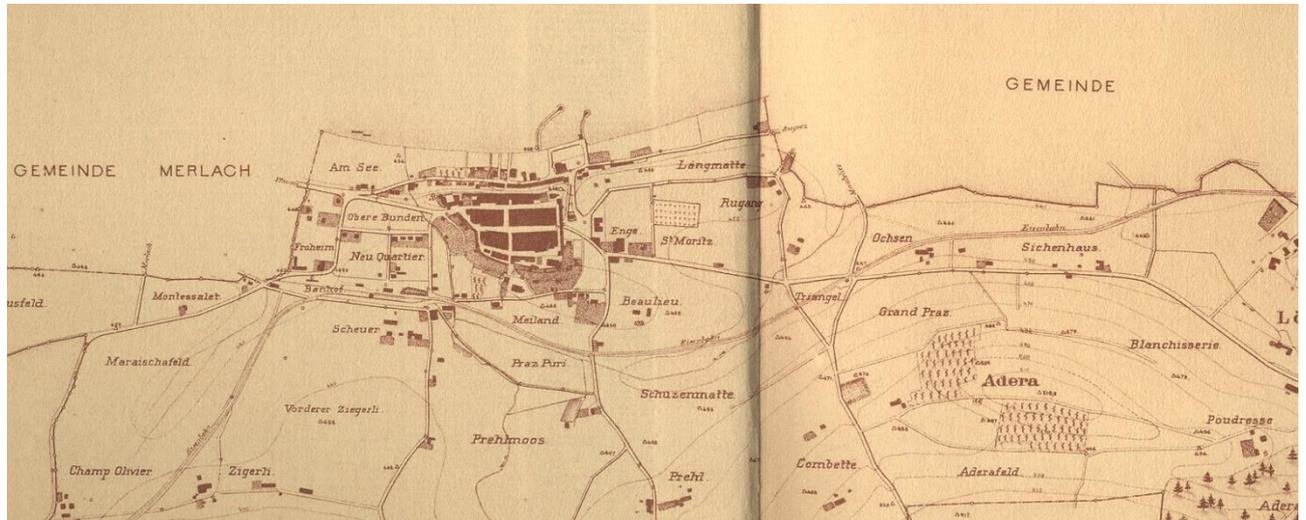
Eduard Kinkelin, Architekt, zeichnete den Westteil der Altstadt im Herbst 1838. Der Plan basiert auf dem von Bochud.

Pillonel, Butty, Escyer, Dubey 1851-1853

Die Stadt wird von Geometern erstmals massstäblich als Katasterplan 1:1000 aufgenommen. Verschiedene Quartiere werden in einem kleineren Massstab gezeichnet.

Bertschi 1899

Erstmals wird eine topographische Karte des Gemeindegebietes von J. B. Bertschi, Geometer, aufgenommen und im Massstab 1:500 bis 10'000 von L. Stucky gezeichnet. Die Pläne¹⁶ zeigen sehr schön alle Gebäude, Strassen und Gärten der Gemeinde. Die Äquidistanz beträgt 10 Meter.



Petitpierre 1910

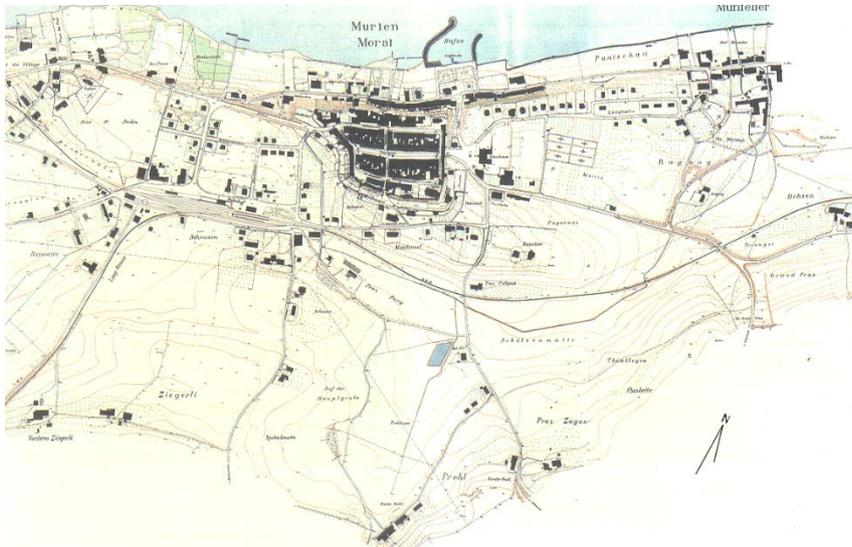
Hugo Petitpierre, Architekt, erstellt für die Gemeinde mehrere Stadtpläne der Altstadt als Katasterplan und Katasternummernplan.

¹⁶ Die Pläne wurden 1902 durch den Staatsrat genehmigt und als Grundbuchpläne verwendet. Pläne Tusche lav. auf Leinwand.

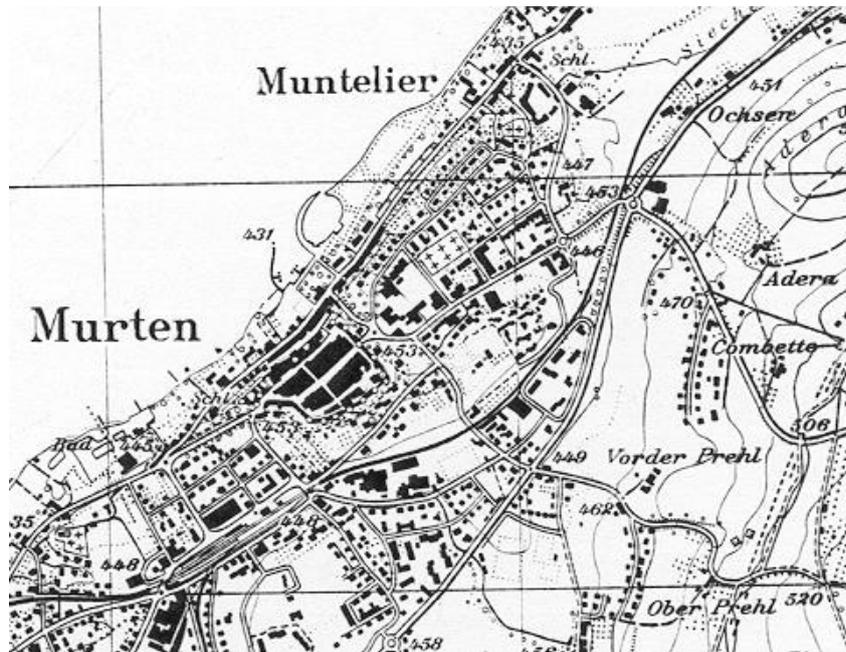
Eidg. Landestopographie Bern 1926

Im Massstab 1:5000 wird Murten 1925 durch den Geometer A. Winkler neu vermessen. Der Plan zeigt detailliert alle Bauten und Baumpflanzen. Die Äquidistanz beträgt erstmals 2 Meter.

Plan von A. Winkler 1925



Etliche Fassungen von Stadtplänen basieren auf älteren Unterlagen. Entsprechend wurden Fehler und Mängel übernommen. Heute sind die Planwerke von Vissaula 1734-1755, von Pillonel, Butty, Escyer und Dubey 1851-1853, Bertschy 1899 und Winkler 1926 wichtige Unterlagen, die auf einer Neuvermessung basieren. Mit Beginn des 20. Jh. standen gute Vermessungsinstrumente zu Verfügung, die eine Kartografierung vereinfachten.



Stadtprojekte

In den vergangenen 150 Jahren entstanden mehrere Stadt und Quartierprojekte verschiedener Architekten und Städteplaner. Einige Quartierprojekte wurden realisiert, dagegen sind keine oder nur Teile von gesamten Stadtprojekten realisiert worden. Es würde zu weit führen alle Projekte zu zeigen und zu erörtern. Ich möchte dem Leser die wichtigsten Projekte nicht vorenthalten. Im folgenden sollen zwei Stadtprojekte und ein Quartierprojekt vorgestellt werden.

Stadtprojekt Rychener, Merian 1853

Es existiert ein grösseres Stadterweiterungsprojekt im 19. Jh., welches die Altstadt einbezog und die bestehende Siedlungsfläche verdreifachte. Das Projekt wurde 1853 durch den Architekten H. Rychener und den Ingenieuren A. Merian ausgearbeitet. Es war der erste Plan für ein Stadtprojekt welches eine neue Siedlungsstruktur vorsah. Der Plan misst 200x97.5 cm, besteht aus Kalk auf Karton aufgezo-gen und ist mit Tusche gezeichnet.

Das Projekt sah vor, unter Verlust des gesamten Ringmauergürtels die bestehenden vier Hofstättenflächen der Altstadt zu erhalten und die Strassenzüge Parallel zur Hauptgasse zu verlängern¹⁷. Die Stadt würde in allen Richtungen erweitert. Die Hauptachse führt durch die bestehende Hauptgasse beginnend beim Schulhausplatz vor dem Berntor und endet in einem Kreisel im Westen¹⁸. Im Bereich des Schulhauses und der kleineren französischen Kirche entsteht eine Parkanlage mit einem Aussichtspunkt auf den See. Die Bebauungsflächen der

¹⁷ Mit Ausnahmen der Begradigung der Kreuzgasse blieb der Altstadt-kern erhalten

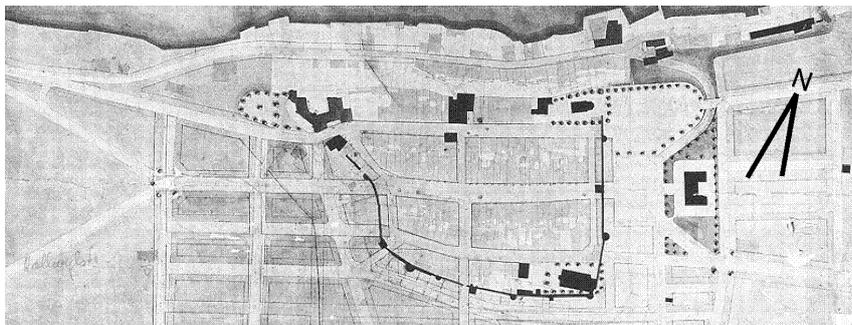
¹⁸ Der Kreisel bildet kein eigentliches Ende, wie das Berntor als Gegenstück.

Baufelder ausserhalb der Altstadt sind vorgesehen für eine einbündige Baustruktur. Für eine Blockrandbebauung sind die Bauflächen zu schmal. Auch für die Erstellung von Arbeiterhäuser mit damals noch wichtigem Gartenanteil sind die Parzellen zu schmal. Die Parzellenbreite war für Villen geeignet.

Es musste aber noch Überlegungen für eine anderen Parzellenstruktur gegeben haben. Über der Tuschzeichnung ist nachträglich eine Bleistiftzeichnung erstellt worden, die zweireihige Bebauungsflächen vorsah mit anderen Strassenzügen. Wer wann die Ergänzung anbrachte ist nicht bekannt. Bemerkenswert ist, dass der Plan nicht Rücksicht auf die Topographie und Höhenunterschiede nimmt. Offensichtlich wollte man den Bauschutt der Wehranlagen als Auffüllmaterial verwenden, um die grösseren Niveauunterschiede auszugleichen.

Das Projekt erinnert an Stadtprojekte von 1834 in La Chaux-de-Fonds und einiger Siedlungsneubauten in Graubünden. Es wurde aus Kostengründen nicht ausgeführt¹⁹. Nach diesem Projekt wurden lediglich die Neuen Häuser von 1854 an der Bubenbergstrasse gebaut. Sie passen genau in eines der westlichen Baufelder. Interessant ist die neue Wegführung der Kreuzgasse in der Altstadt. Die Gasse ist im Bereich der Hauptgasse um eine Häuserzeile versetzt. Eine gerade Gassenführung sah vor, einen Teil der Gebäude westlich der Gasse abzubrechen.

Stadtprojekt Rychner und Merian 1853



Quartierplanung Salvisberg 1874

Der Architekt F. Salvisberg plante 1874 westlich der Altstadt ein Stadterweiterungsprojekt im Neuquartier. In diesem Projekt stand fest, dass die Ringmauern nicht mehr abgebrochen werden konnten.

Warum plante der Stadtrat zuerst eine grössere Stadterweiterung Richtung Westen? Das Längmattquartier auf der Ostseite der Altstadt wäre auch geeignet. Es gibt drei mögliche Gründe²⁰ dafür: 1. die Bebauungsfläche bestand aus kleinen Gartenparzellen, die einfacher zu erwerben waren. Die gesamte Längmatt gehörte der Familie Diessbach von Liebistorf, welche das Land nicht verkaufen wollte; 2. Die Stadterweiterung wurde bereits 1854 mit dem Bau der neuen Häuser im Westen begonnen; 3. 1876 wurde die Eisenbahn gebaut. Mit dem Quartier konnte die Baulücke zwischen Bahnhof und Altstadt geschlossen werden. Dazu kam, dass das Quartier mit dem Bau der Bahn aufgewertet wurde.

Es sollte ein Villenviertel entstehen mit grösseren Parzellen Richtung See und einer engeren Bebauungsstruktur Richtung Bahnhof. Im Gegensatz zum Projekt von 1853 entstanden Plätze. Die Hauptverkehrsachse führte vom Schulhaus und Berntor herkommend über die Hauptgasse mit einem kleinen S in das Quartier.

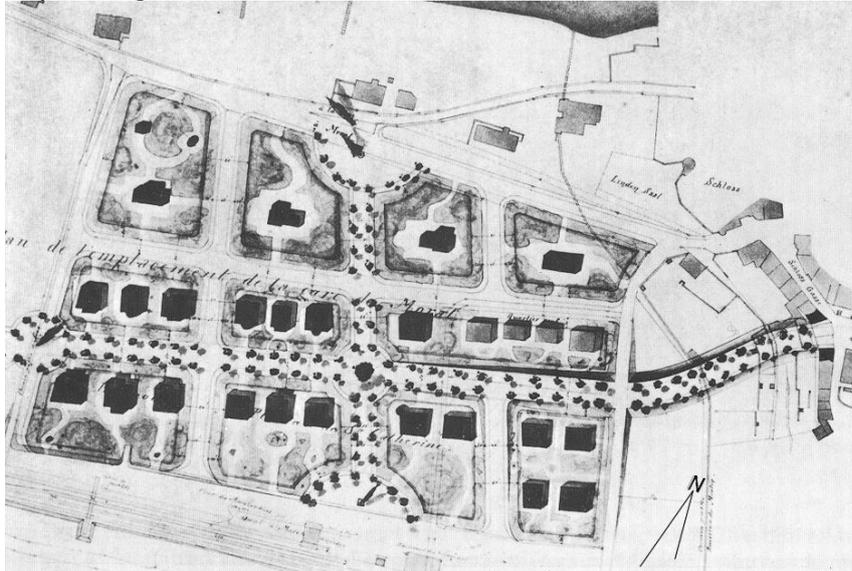
¹⁹ Der Abbruch der Ringmauern war viel zu teuer.

²⁰ Des Autoren.

Die Hauptverbindung Altstadt-Bahnhof führte durch das Quartier. Eine eigentliche Bahnhofstrasse entstand nicht. Die bereits bestehenden Häuser wurden in das Projekt einbezogen.

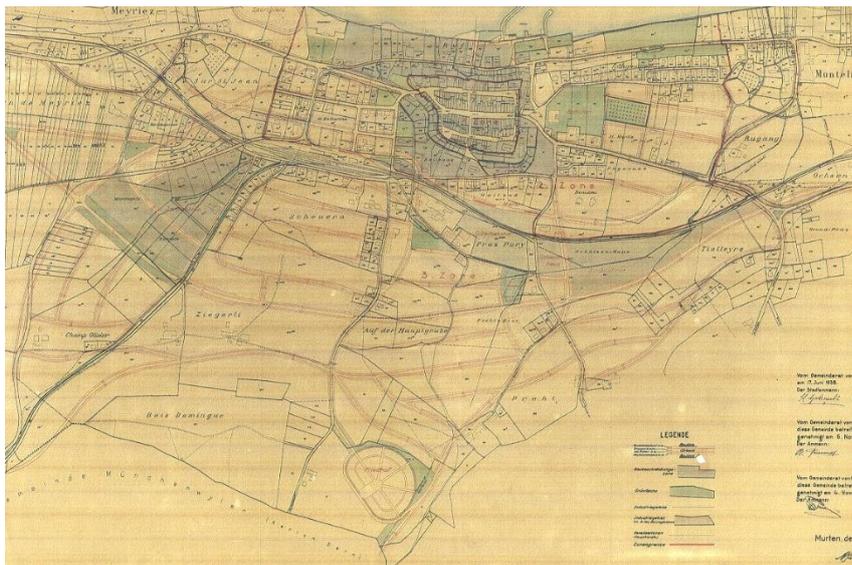
Auch dieses Projekt wurde nicht ausgeführt. Die Stadt und die Bürgergemeinde haben aufgrund der geplanten Stadtausfahrt, in der Verlängerung der Hauptgasse, 1874 drei Gebäude erworben mit der Absicht diese abzureisen.

Projekt Neuquartier



Stadtprojekt und Bebauungsplan von 1938

In den 30er Jahren erarbeitete die Stadt Murten ein Projekt für einen Bebauungsplan, der sich über das gesamte Gemeindegebiet erstreckte. Der 1948 durch den Staatsrat genehmigte Plan sah drei Zonen vor. Eine Kernzone (Zone 1), eine Zone 2, die die Altstadt umfasste und innerhalb des Bahnhofes und der Bahnlinie lag, und eine 3. Zone in der ein Strassennetz das Land in Baufelder unterteilte. Der Plan misst 250x120 cm und ist eine Kopie eines nicht mehr existierenden Originals in Tusche gezeichnet. Die rot im Plan eingezeichneten neuen Strassenzüge zeugen von einer langfristigen Planung. Nur die Zone drei ist zirka 8 mal grösser als die bestehende Siedlungsfläche.



Überbauungsplan von 1938

Warum plante man eine derartige Siedlungsgrösse, zumal die Bevölkerung zwischen 1900 und 1910 um 8.6 % abnahm und in den 20 und 30er Jahren weniger als 6 % zunahm? Erst ab 1940 stieg die Einwohnerzahl jedes Jahrzehnt über 16 %. Es ist wahrscheinlich der Verkehr²¹, der Ausschlaggebend für die Planung war. Von der Plangenehmigung durch den Gemeinderat 1938 dauerte es 10 Jahre bis der Staatsrat 1948 seinen Segen gab. Zu dieser Zeit waren bestimmt die Ideen bereits veraltet oder der Bebauungsplan entsprach nicht mehr den aktuellen Bedürfnissen.

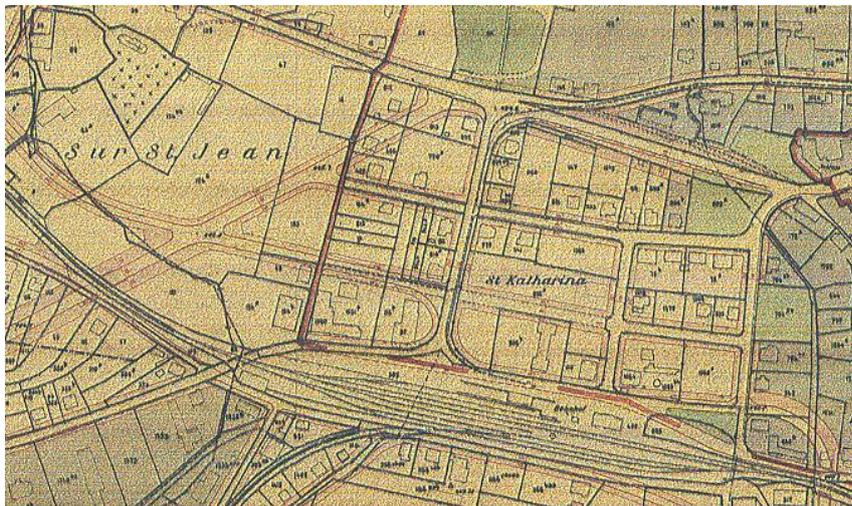
Bei näherer Betrachtung der geplanten Verkehrswege fällt auf, dass eine breite Strasse die Altstadt grossräumig umfuhr. Es sind noch heute Parzellen mit einem Bauverbot belegt, um Strassenzüge gemäss dem Projekt vollenden zu können. Offenbar hat die Gemeinde Meyriez aktiv an der Ausarbeitung mitgearbeitet. Etliche Strassen verlaufen über das Gebiet der Nachbargemeinde, während die bestehenden Strassen von Muntelier und CourgevauX unverändert übernommen wurden. Wollte Muntelier nicht am Projekt teilnehmen oder gab es Differenzen zwischen der grösseren Gemeinde Murten und Muntelier? CourgevauX ist etwas abseits gelegen, und entsprechend nicht mehr im Planungsperimeter.

Die damals geplante Umfahrungsstrasse wurde 1964 bis auf eine Schlaufe, die heute über Gemeindegebiet von CourgevauX verläuft, gebaut. Im Plan von 1938 liegt sie ausschliesslich auf Murten Boden.

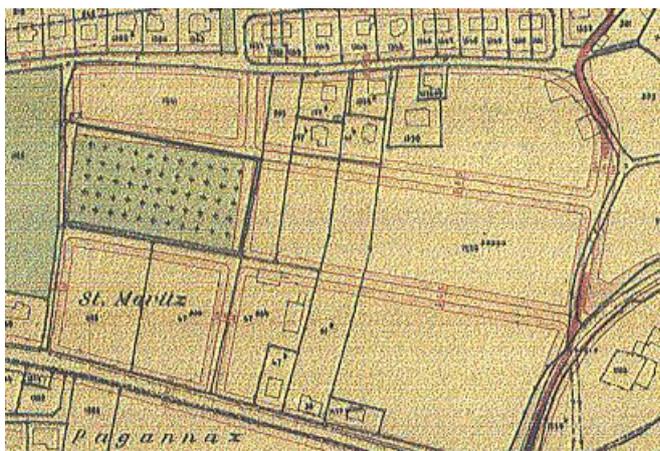
Welche Strassen wurden gemäss dem Bebauungsplan ausgeführt und realisiert? Im Bahnhofquartier mit bestehenden Bauten und Wegen wurde bis heute nur teilweise nach dem Projekt gebaut. Die Fortsetzung bis in die Gemeinde Meyriez fehlt.

²¹ Hinweise und Bezüge im Kapitel Verkehr.

Bahnhofquartier Projekt



Das noch nicht existierende St. Moritzquartier nordöstlich der Altstadt wurde nicht ganz dem Plan entsprechend realisiert. Lediglich die Parallelstrassen zur Bernstrasse entstanden, wobei der Friedhof bis heute seinen Platz behält.

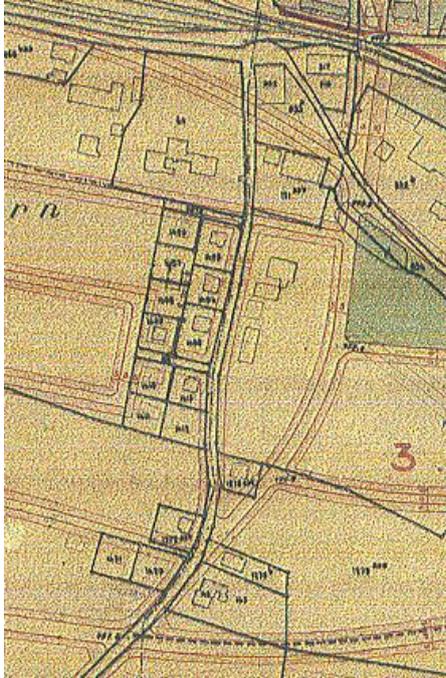


St. Moritzquartier Projekt

Heute existiert noch die alte Wegführung von Murten nach Münchenwiler wie vor 300 Jahren²². Im Plan von 1938 wird der Weg teilweise aufgehoben und über das Prehl geführt.

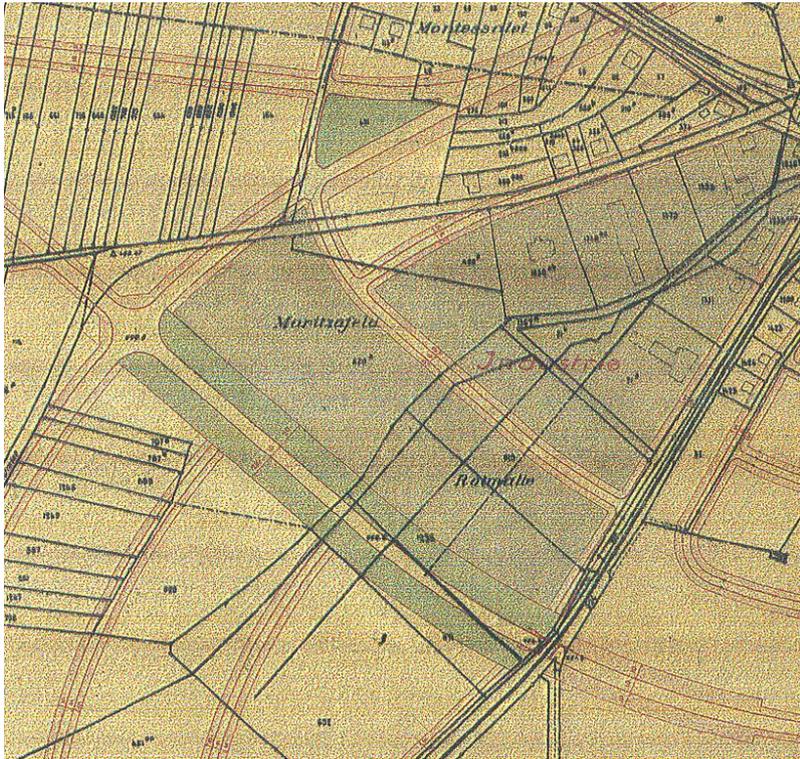
²² Gemäss Skizze historische Verkehrswege im Kapitel Verkehr.

Der Wilerweg sollte im Bereich Bahnhof, Richtung Pra-Pury verlegt werden und mit einer Kurve in die Bahnhofstrasse münden. Diese Verkehrsführung wurde nur teilweise ausgeführt.



Wilerweg Projekt

Der Bebauungsplan zeigt deutlich, wie wichtig der Bahnanschluss für die Industrie gewesen sein musste. Die gesamte Industriezone wird entlang der Bahnlinien angeordnet. Industriegeleise wurden nur im Marizafeld gebaut. Entlang des Murten-Lyss Trasses entstanden trotz Pläne keine Geleise. Im Bereich Pra-Pury und Prehl entstanden nur drei Gewerbebetriebe. Das eigentliche Industriegebiet befindet sich im Marizafeld, südlich von Meyriez und westlich der Murten-Freiburg Bahn.



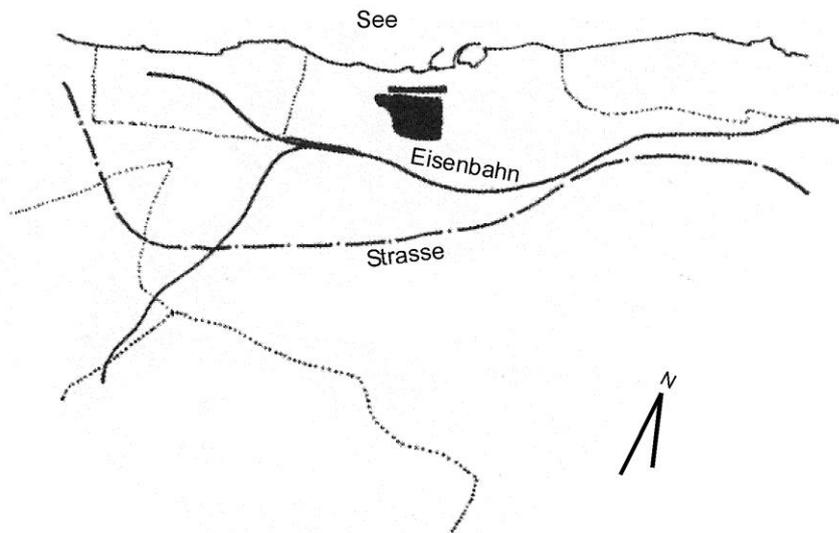
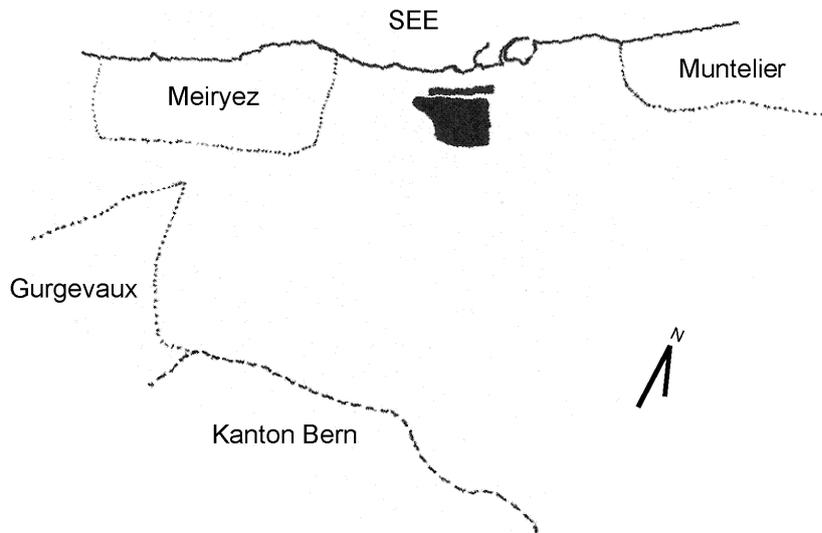
Marzafeld Projekt

C. Siedlungsbau und -entwicklung

Vorwort

Die Stadtentwicklung der letzten drei Jahrhunderte wird einerseits begrenzt durch die Gemeindegrenze und die Verkehrsachsen, die im 18. Jh. durch die Eisenbahn und durch die Umfahrungsstrasse im 20. Jh. entstehen.

Grenzen zu Nachbargemeinden



Verkehrsachsen

Nicht zu unterschätzen ist der Überbauungsplan von 1938, der Mitte des 20. Jh. einen grossen Einfluss hat, und dessen Auswirkungen heute noch sichtbar sind. Die Entstehung von abgekoppelten Siedlungen ausserhalb des eigentlichen Stadtgebietes erfolgt erst in den 70er Jahren dieses Jahrhunderts.

In diesem Jahrhundert steigt das Bauvolumen in Murten erheblich an. Ich möchte aus den etlichen Quartieren nur einige näher betrachten. Es sind vor allem Quartiere, die auf die Entwicklung Murten Einfluss hatten oder noch haben werden. Es ist verständlich, dass gleichzeitig mit der Entstehung einzelner Quartiere auch Baufelder in anderen Siedlungsteilen bebaut oder fertiggestellt wurden.

Die Stadt vor 1700

Intra muros

Seit dem 15. Jh. stieg die Bevölkerung stetig an. Um 1428 lebten 676 Einwohner und um 1558 ca. 770 Einwohner in der Stadt. Die Altstadt bot genügend Platz, um sich innerhalb der Ringmauern zu erweitern. Wir dürfen annehmen, dass die meisten Gebäude im 17. Jh. ein- bis zwei Obergeschosse aufwiesen. Aufgrund von mehreren Bauuntersuchungen ist belegt, dass im 18. Jh. Murten ein Bauboom erlebte. Bestehende Gebäude wurden aufgestockt und andere zu Wohnzwecken umgenutzt. Wann die Bautätigkeit einsetzt ist nicht bekannt. War es bereits im 17. Jh., und was regte die Bautätigkeit an?

Gesichert ist, dass der Stadtrat²³ bereits 1601 im Rathaus grössere Umbauten vornehmen liess. Es entstand eine neue Stube im 2. Obergeschoss. 1750-51 wurde der Ostteil des Rathauses neu erstellt, wobei im 1. Obergeschoss eine neue Ratstube mit Vestibül²⁴ und im Erdgeschoss eine Stadtkanzlei mit Archiv eingerichtet wurde. Die heutige Treppenhauseanlage stammte auch aus dieser Zeit. Die Bauarbeiten lassen auf einen grösseren Verwaltungsaufwand schliessen. Ob die Veränderungen durch die Bautätigkeit in der Stadt, die Zunahme der Bevölkerung oder andere Gründe haben, ist nicht bekannt. Der Auftrag an Vissaula zur Aufnahme der Grundstücke und deren Besitzer könnte auch auf vermehrte Handänderungen schliessen lassen²⁵. Sicher ist, dass Bochud (1772) bereits 23 Jahre nach Vissaula die Stadtpläne ergänzte und anpasste. Welches die Gründe für die Bautätigkeit kurz vor und während dem 18. Jh. waren ist nicht bekannt. 1816 betrug die Einwohnerzahl 1471 Personen.

²³ Umbauten von Verwaltungsgebäuden lassen meist auf eine Veränderung der Verwaltung schliessen. Was wiederum auf eine Veränderung der Tätigkeiten infolge Mehr- oder Minderaufwand schliessen lässt.

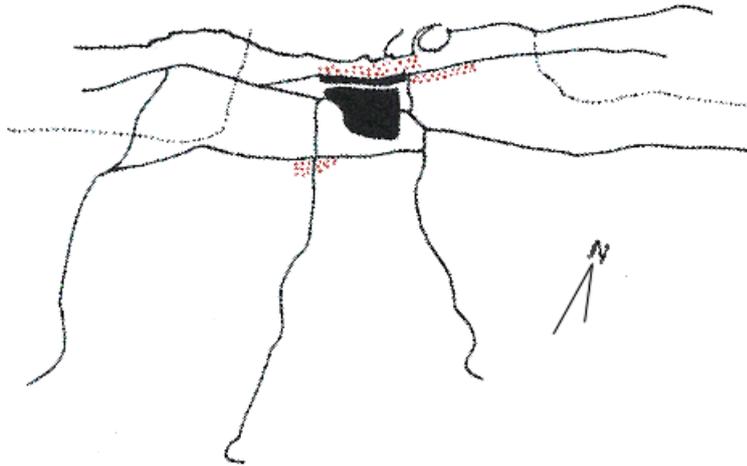
²⁴ Das Vestibül wird als repräsentativer Vorraum zur Ratstube genutzt.

²⁵ Einen Zusammenhang von Vissaulas Auftrag, den Veränderungen im Rathaus und der vermehrten Bautätigkeit innerhalb der Mauern basieren auf Vermutungen des Autors.

Extra muros

Der Stadtrat kontrollierte das Bauen ausserhalb der Mauern. Seit der Murtenschlacht 1476 bestand ein Bauverbot bis 500m um die Stadtmauern. Das Bauverbot blieb bis zum Ende des Ancien Régime in Kraft und wurde anfangs des 19. Jh. sukzessive aufgelöst²⁶. In der Nähe der Wehrmauern, innerhalb des Bauverbotes, befanden sich hauptsächlich öffentliche Einrichtungen und stadteigene Bauten wie das Waisenhaus, das Siechenhaus, das Schützenhaus, die Mühle und die staatseigene Schlossscheune. In der näheren Umgebung, ausserhalb der Verbotszone standen einige wenige Landgüter und Gutshöfe in privatem Besitz. Etwas weiter entfernt waren das Schloss Löwenberg und das Schloss Münchenwiler, das seit 1535 Herrschaftssitz war.

Die Siedlung 1700-1800



Stadterweiterung 1700 - 1800

Wie bereits erwähnt hat die Stadt im 18. Jh. eine grosse Bautätigkeit erfahren. Nicht nur die privaten Liegenschaften wurde aus- und Umgebaut auch die öffentliche Hand baute. Es ist anzunehmen, dass die Wehranlagen in einem schlechten Zustand waren. Die Funktion als Wehranlagen hatten die Ringmauern im 18. Jh. verloren. Das Berntor mit dem Vorwerk musste aus statischen Gründen 1776 abgebrochen werden. Aus einem Wettbewerb entstand das heutige Berntor von Niklaus Hebler²⁷ um 1777/87. Der Umfang der Bautätigkeit kann nicht festgestellt

²⁶ Angaben von Dr. Hermann Schöpfer, Freiburg

²⁷ Hebler bauten bereits am Zeitglockenturm in Bern.

werden²⁸. Unter anderem erstellt wurden 1709 verschiedene Speicher in der Altstadt²⁹, 1710-13 der Schiffneubau der deutschen Kirche, 1716-18 eine Schule eingerichtet³⁰, 1729 das deutsche Pfarrhaus, 1732 das französische Pfarrhaus, 1737 das Ofen- und Waschhaus³¹, 1740 das Grosshaus und der Gasthof Adler³² 1748, 1762-64 der Umbau der französischen Kirche. In der Ryf wurde vor allem Anfangs bis Mitte des 18. Jh. Gebaut.

Aufgrund des Bauverbotes ausserhalb der Stadt entstand lediglich in der Ryf Richtung Muntelier einige Lagergebäude und die Vergrösserung des Zollhauses³³.

Die Siedlung 1800-1900

Platznot war es zunächst nicht, eher ein neues Natur- und Lebensgefühl, das danach verlangte, die Stadt zu verlassen. Das Motto hiess: *Auf dem Lande wohnen und in der Stadt Arbeiten*. Dieses Privileg war nur den oberen Klassen vorbehalten und galt bis ins frühe 20. Jh. Zu Beginn dieses Jahrhunderts genügten die Strassezugänge in die Altstadt nicht mehr. 1803 wurde das Ryftor abgebrochen und mit dem Abbruch des Avenches-tor 1805 wurde die Südausfallstrasse erweitert und die Aufschüttung der heutigen Lausannestrasse erstellt.

Die ersten Bauten vor den Stadttoren 1800-1850

1833/34 baute der literarische Leist von Murten vor den Ringmauern eine klassizistische Villa. Es war das erste Gebäude nach der Aufhebung der Bauverbotszone. Mit dem Neubau des Schulhauses 1836-39 vor den Toren der Altstadt entstand auch die erste Platzgestaltung in Murten. Um 1840 entstand das erste Privathaus das Mailandgut gefolgt vom Beaulieu 1845-47. Die privaten Bauten entstanden an aussichtsreicher Lage.

²⁸ Im Archiv sind keine Pläne privater Bauten vorhanden.

²⁹ Speichergasse Nr. 4-6.

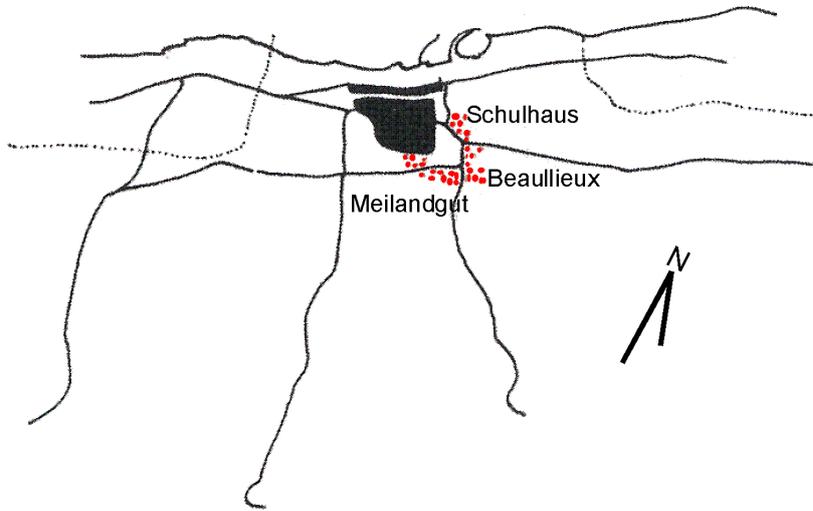
³⁰ Schulgasse Nr. 11

³¹ Kirchgasse Nr. 10

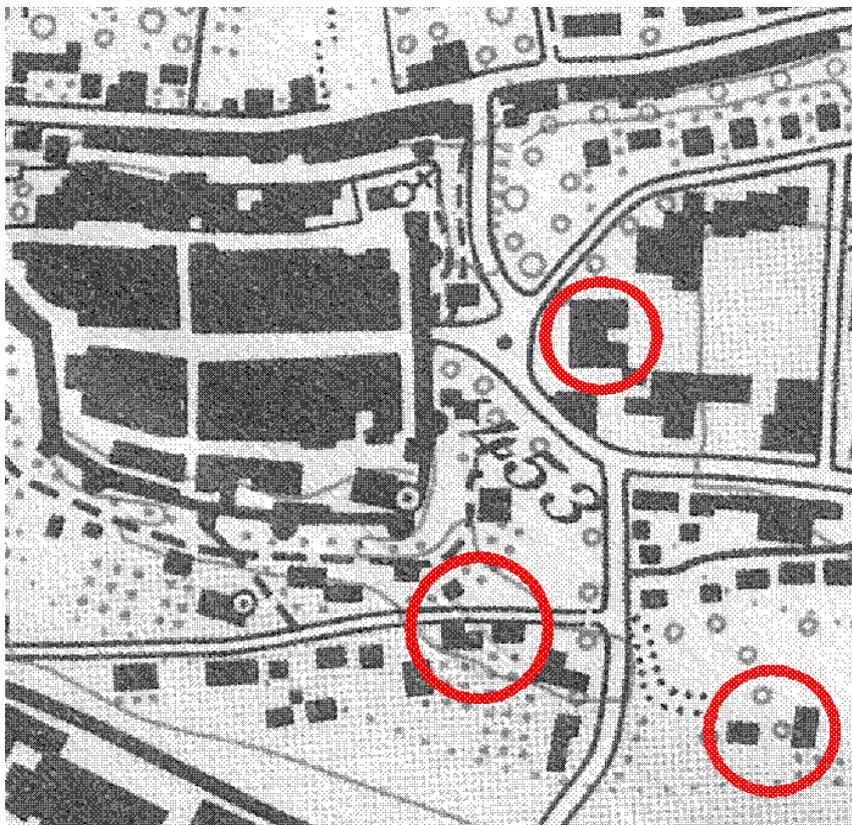
³² Hauptgasse Nr. 35

³³ Raffort Nr. 4

Skizze Bebauungsgebiet



Katasterplanausschnitt



Die Stadtentwicklung 1850 bis 1900

Neuquartier

Südlich der Altstadt befindet sich das Neuquartier³⁴. Das rechteckförmige und flache Quartier wird heute in Längsrichtung durch den Bahnhof und der Lausannestrasse begrenzt. Das Ende liegt an der Gemeindegrenze von Meyriez. Ein orthogonal angeordnetes Strassensystem prägt das Quartier. Die Parzellenanordnung ist zweibündig. Grösser Villen mit ein bis zwei Wohneinheiten verteilt zwischen wenigen Mehrfamilienhäuser und in einem Bau Feld ein Industriebetrieb ergeben eine offenen und vollständige Bebauung. Das Neuquartier entstand ab 1893 und wurde in 70 Jahren überbaut. Heute ist das Bahnhofquartier ein Wohnquartier mit einigen wenigen stillen Gewerben und einem grösseren Industriegebiet.

Entwicklung

Nach dem Projekt von Rychener und Merian 1853 entstanden 1854 vier Arbeiterhäuser³⁵ mit je 6 Wohnungen. Die vier Gebäude boten Platz für über 100 Einwohner. Damit war die akute Wohnungsnot erst einmal behoben. Bis 1892 entstanden keine weiteren Bauten im Neuquartier ausser 1876 dem Bahnhof. Ein Überbauungsplan von Bertschi wurde vom Staatsrat am 23.3.1893 genehmigt und zur Überbauung freigegeben. Bis 1925 entstanden verschiedene private Villen. In den folgenden 25-30 Jahren bis 1960 entstanden neben Bauten mit bis zu zwei Einheiten auch Mehrfamilienhäuser mit bis zu 6 Wohnungen.

Die Katholische Kirche

Nach der Reformation 1530-1533 in Murten, welche von der französischen Seite her ins Murtenbiet eindrang, fasste 1879 eine katholische Gemeinde wieder Fuss. Die Verfassung von 1798 und 1803 ermöglichten den Katholiken im Murtenbiet, wiederum Gottesdienste abzuhalten. Mit der immer grösser werdenden Gemeinde wurde 1879 der plan eine neuen Kirche gefasst. Im August 1887 wurde das dreischiffige mit rundem Chor versehende Gebäude geweiht.

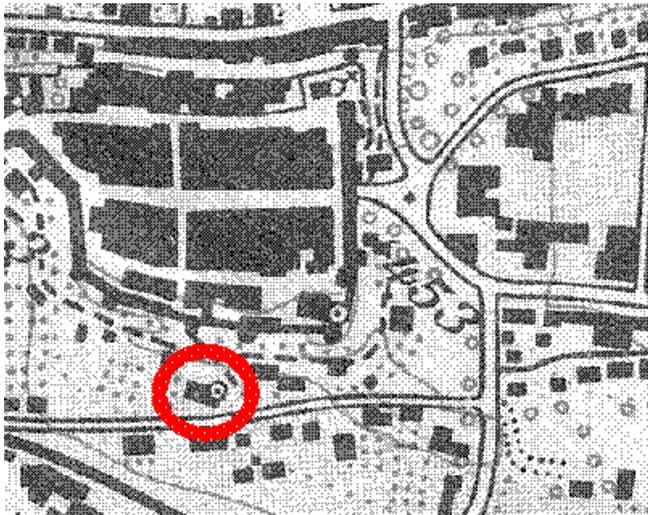
³⁴ auch Sankt Katarinen oder Bahnhofquartier genannt.

³⁵ Auch Uhrenmacherhäuser genannt. Die Wohnungen waren für die Arbeiter einer Muntelierer Uhrenfabrik erstellt worden.

Foto



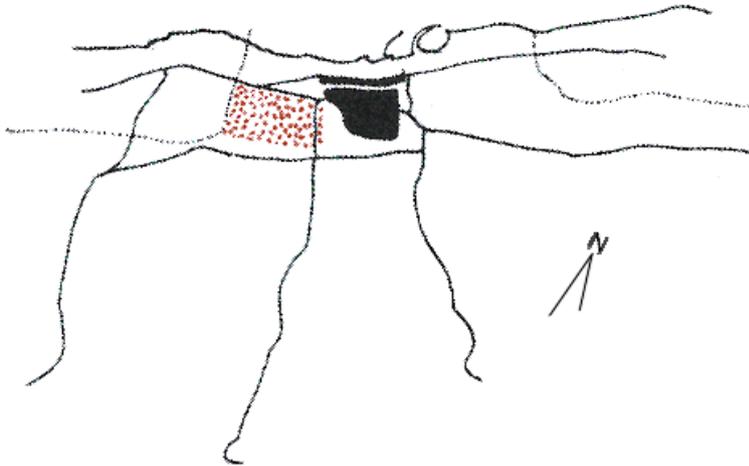
Katasterplanausschnitt



Neuquartier

Südlich der Altstadt befindet sich das Neuquartier³⁶.

Skizze Neuquartier



Das rechteckförmige und flache Quartier wird heute in der Längsrichtung durch den Bahnhof und die Lausannestrasse begrenzt. Das Ende liegt an der Gemeindegrenze von Meyriez. Ein orthogonal angeordnetes Strassensystem prägt das Quartier. Die Parzellenanordnung ist zweibündig. Grössere Villen, mit ein bis zwei Wohneinheiten, verteilt zwischen wenigen Mehrfamilienhäuser und in einem Baufeld ein Industriebetrieb ergeben eine offenen und vollständige Bebauung. Das Neuquartier entstand ab 1893 und wurde in 70 Jahren überbaut. Heute ist das Bahnhofquartier ein Wohnquartier mit einigen wenigen stillen Gewerben und einem grösseren Industriegebiet.

Entwicklung

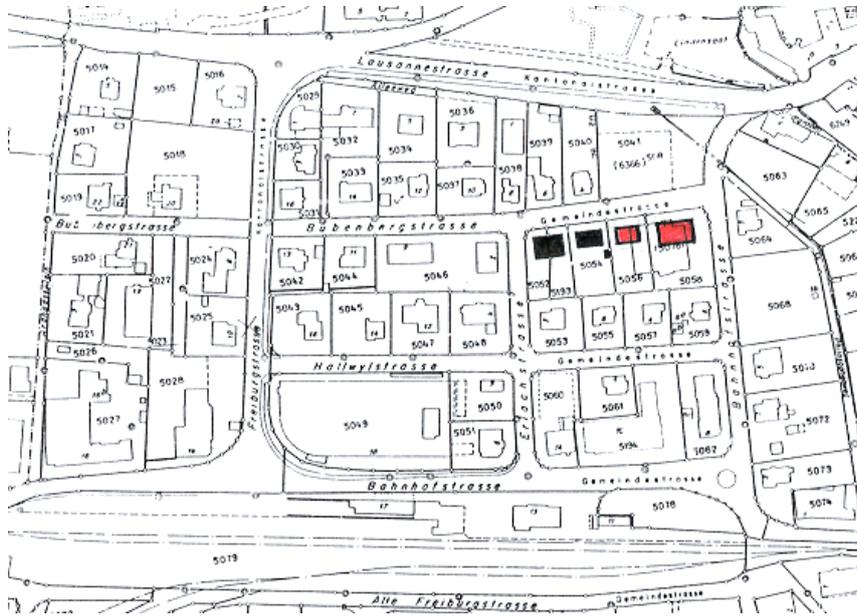
Nach dem Projekt von Rychener und Merian 1853 entstanden 1854 vier Arbeiterhäuser³⁷ mit je 6 Wohnungen. Die vier Gebäude boten Platz für über 100 Einwohner. Damit war die akute Wohnungsnot erst einmal behoben. Bis 1892 entstanden keine weiteren Bauten im Neuquartier, ausser 1876 der Bahnhof. Ein Überbauungsplan von Bertschi wurde vom Staatsrat am 23.3.1893 genehmigt und zur Überbauung freigegeben.

Entwicklung Neuquartier

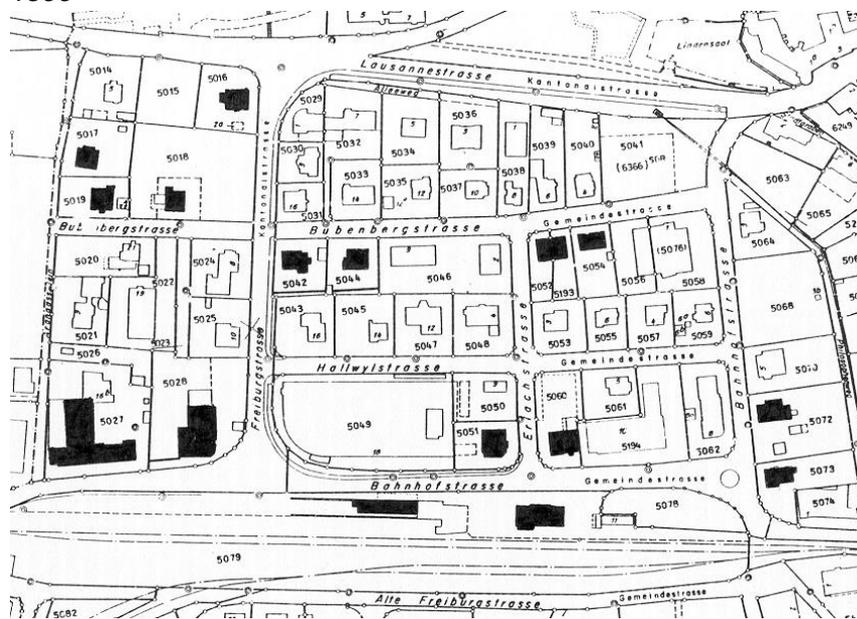
³⁶ Auch Sankt Katarinen oder Bahnhofquartier genannt.

³⁷ Auch Uhrenmacherhäuser genannt. Die Wohnungen waren für die Arbeiter einer Muntelierer Uhrenfabrik erstellt worden.

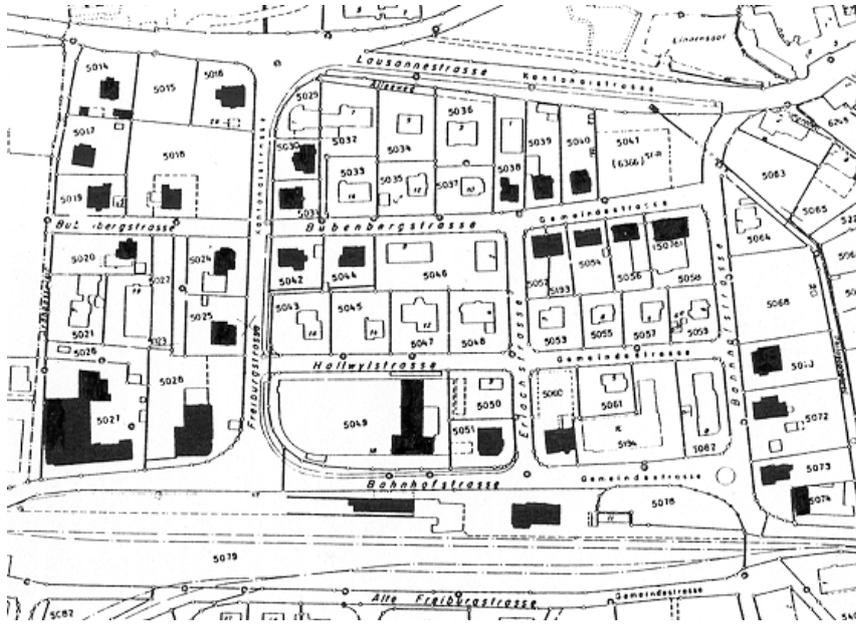
1854



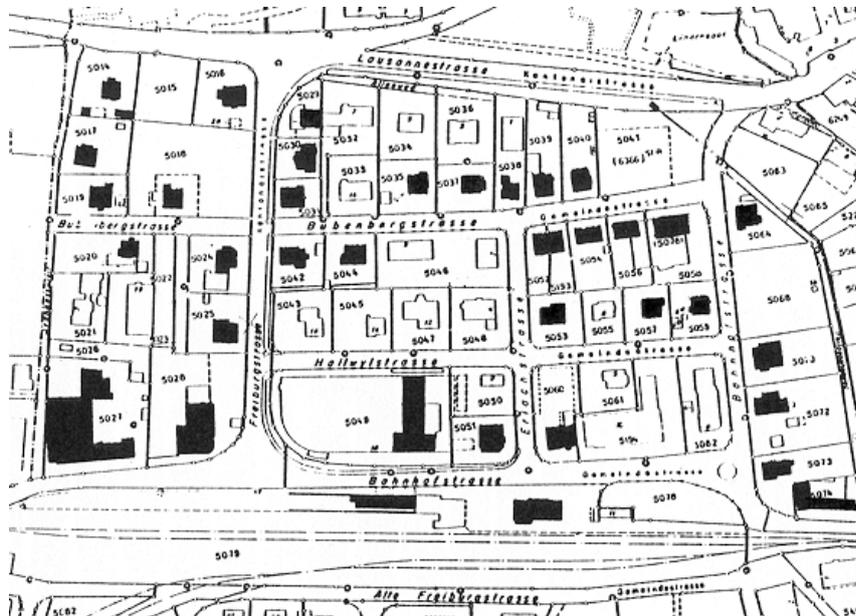
1899



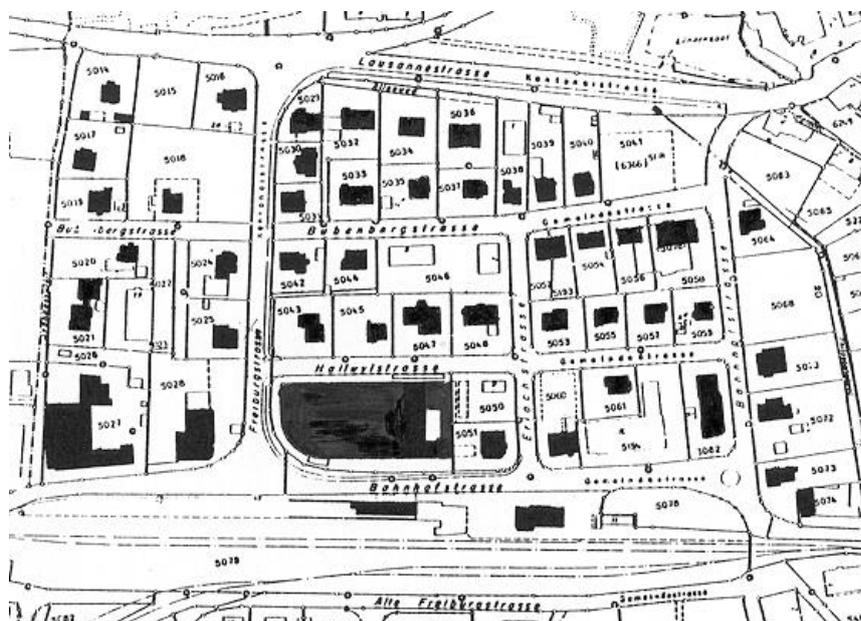
1925



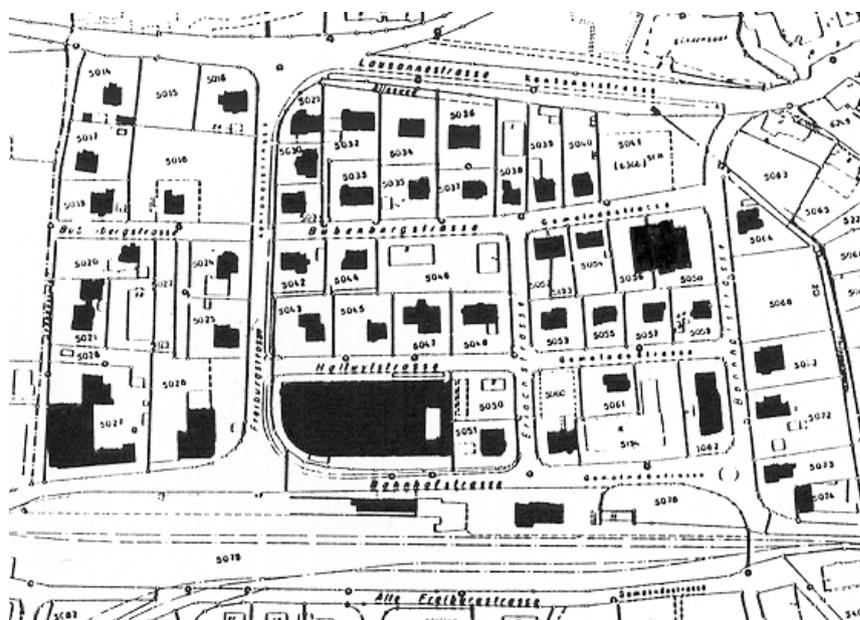
1938



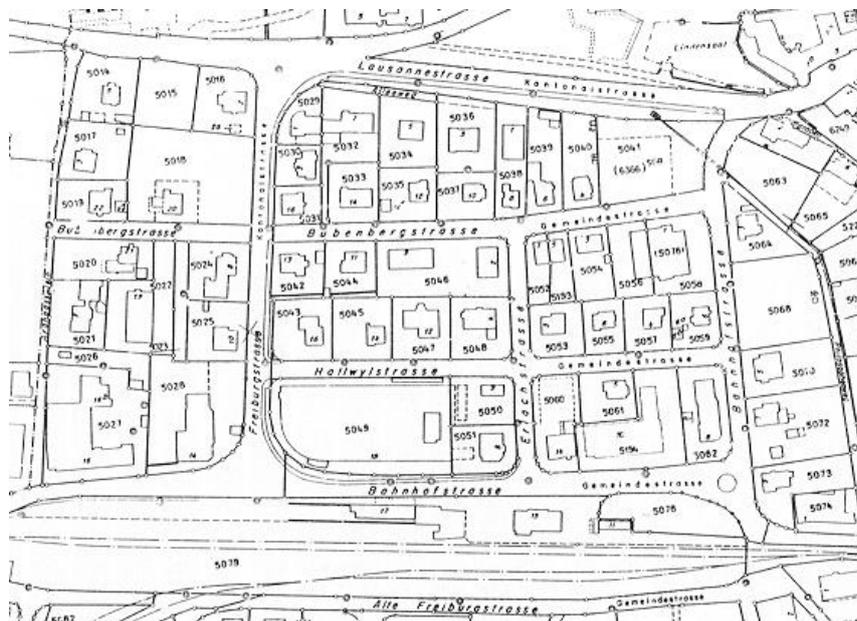
1961



1968



1999



Bis 1925 entstanden verschiedene private Villen. In den folgenden 25-30 Jahren entstanden neben Bauten mit bis zu zwei Einheiten auch Mehrfamilienhäuser mit bis zu 6 Wohnungen.

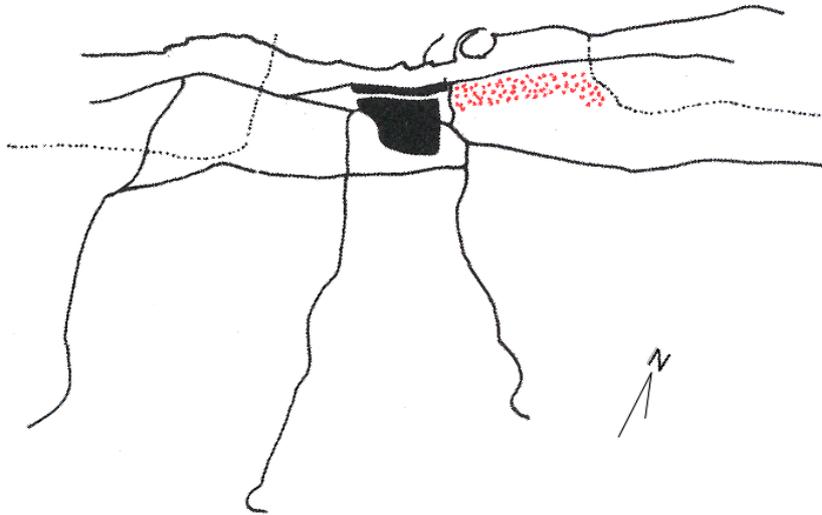
Die Stadtentwicklung 1900 bis 1940

Längmatt

Auf der nordöstlichen Seite der Altstadt an der stark abfallenden Hangkante, die sich bis in die Gemeinde Muntelier zieht, befindet sich das Längmattquartier³⁸. Es erstreckt sich länglich bis nach Muntelier. Vom Bernstor herkommend führt eine Strasse durch die Überbauung bis sie sich auf halben weg in eine Untere und Obere Längmatt teilt. Die Parzellen reihen sich an der Strasse auf. Mit der einreihigen und grosszügigen Parzellenanordnung, mit Aussicht auf den Murtensee entstand im Laufe der Jahrzehnte ein Nobelquartier.

³⁸ Früher war es die Rieselmatt.

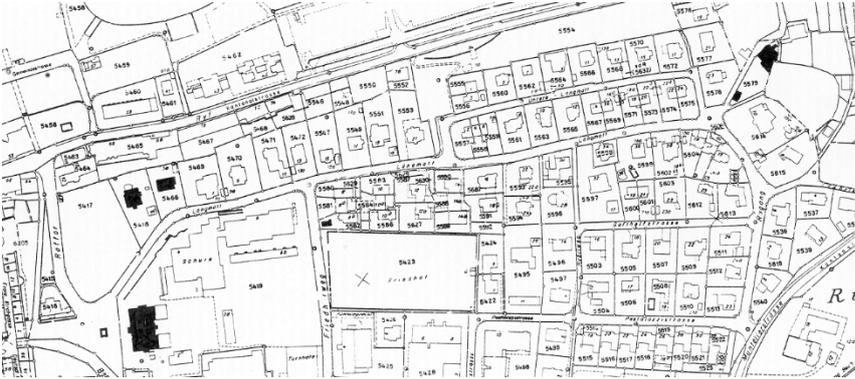
Skizze Längmattquartier



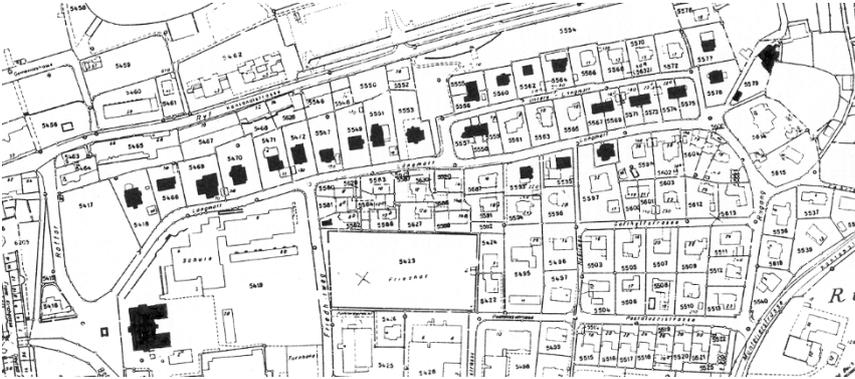
Entwicklung

1834 nahm die Gemeinde erstmals Kaufverhandlungen mit der Familie Diessbach-Liebistorf auf. Im gleichen Jahr verlegte der Rat den Friedhof vor dem Berntor an die heutige Stelle südöstlich der Längmatt. Da die Besitzerfamilie Diessbach das Land der Längmatt nicht verkaufen wollte, begann man mit der Bebauung im Beaulieu und Mailand, die auch eine gute Aussicht boten. Anfangs der 1890er Jahre konnte das Land schliesslich erworben werden. 1906 entstand ein erster Überbauungsplan von A. Winkler für den vorderen Bereich der Längmatt. Erst 1920 wurde ein Parzellierungsplan für den Bereich gegen das Muntelier erstellt. Bereits Ende der 30er Jahre war die gesamte seeseitige Längmatt fertig überbaut. In der Folge wurde Richtung St. Moritzquartier gebaut. Zwischen der Längmattstrasse und dem Friedhof konnte nicht gebaut werden, weil die Erben der Besitzer erst Ende der 70er Jahre das Land zum Überbauen erhielten.

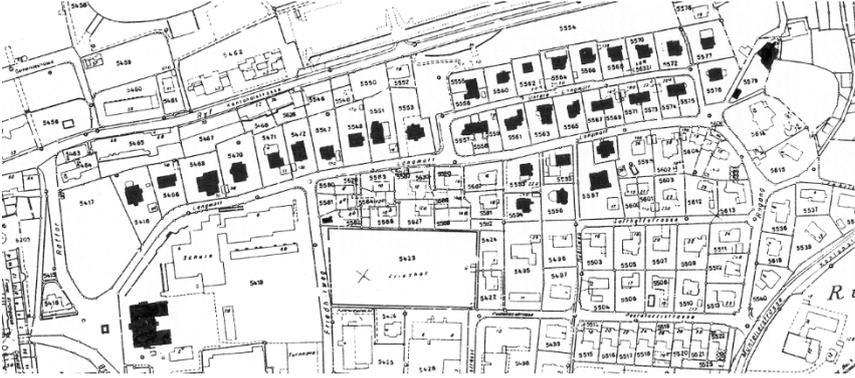
1898-1899



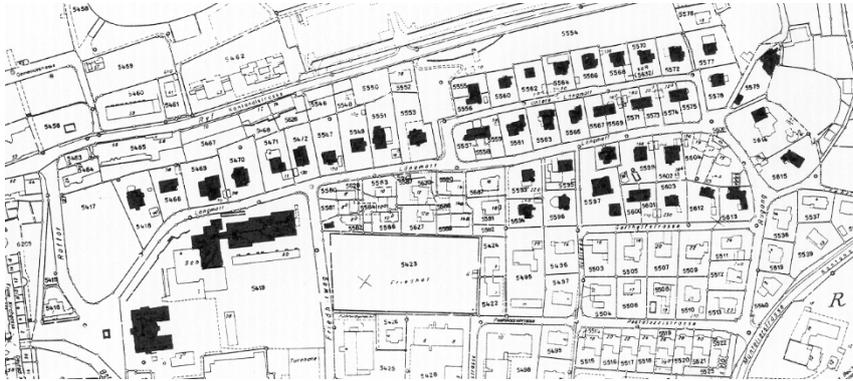
1925



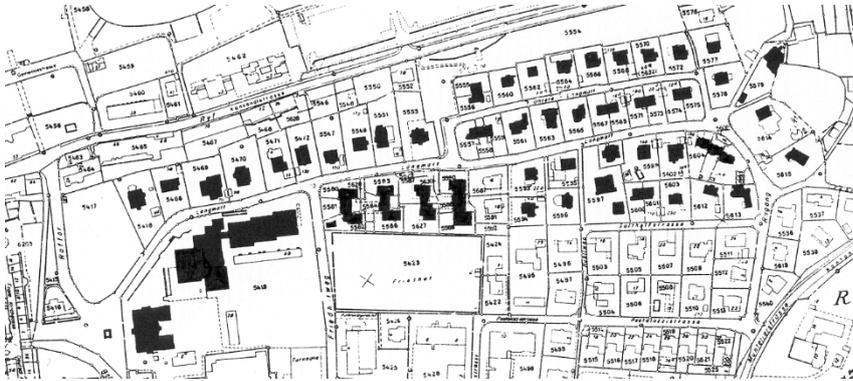
1938



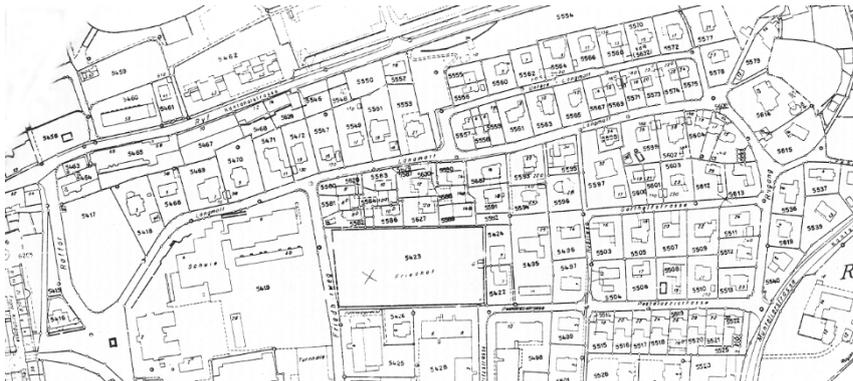
1968



1980



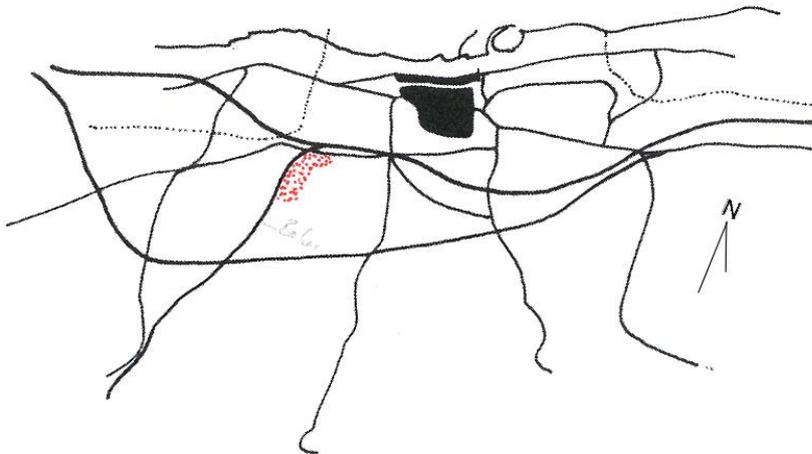
1999



Long-Vernez

Das Long-Vernez ist ein Einfamilienhausquartier, welches sich längs der Ostseite der Bahnlinie Murten/Freiburg entwickelt hat. Alle Parzellen reihen sich entlang der Quartierstrasse auf. Die kleinen Parzellengrößen, zwischen 450 und 600 m², und die zweigeschossigen, kleinräumigen Häuser (Wohnfläche um 105 m²), sind für untere Bevölkerungsschichten geplant worden. Bis auf sechs Liegenschaften wurden sind alle in Chaletbauweise erstellt. Das heute fertig erstellte Quartier dient nur dem Wohnen.

Skizze Long-Vernezquartier

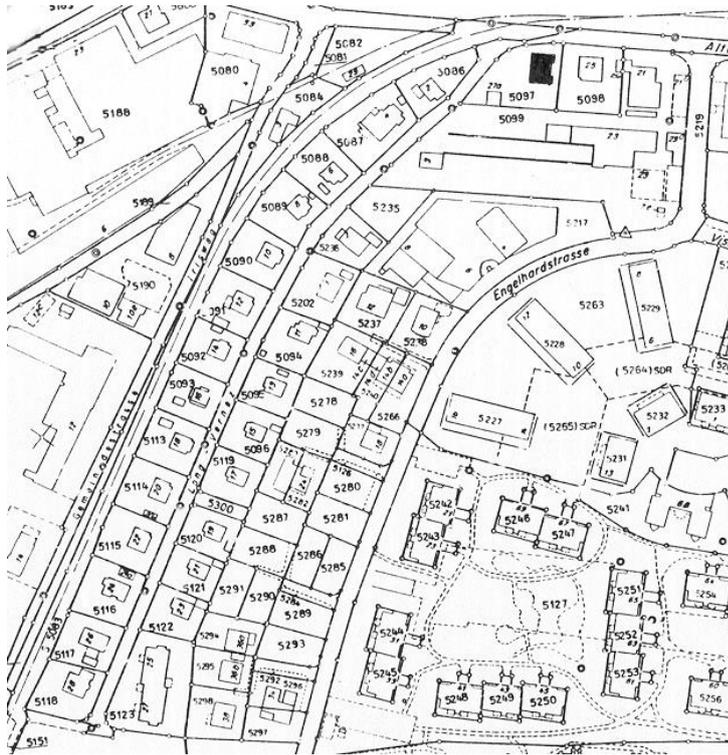


Entwicklung

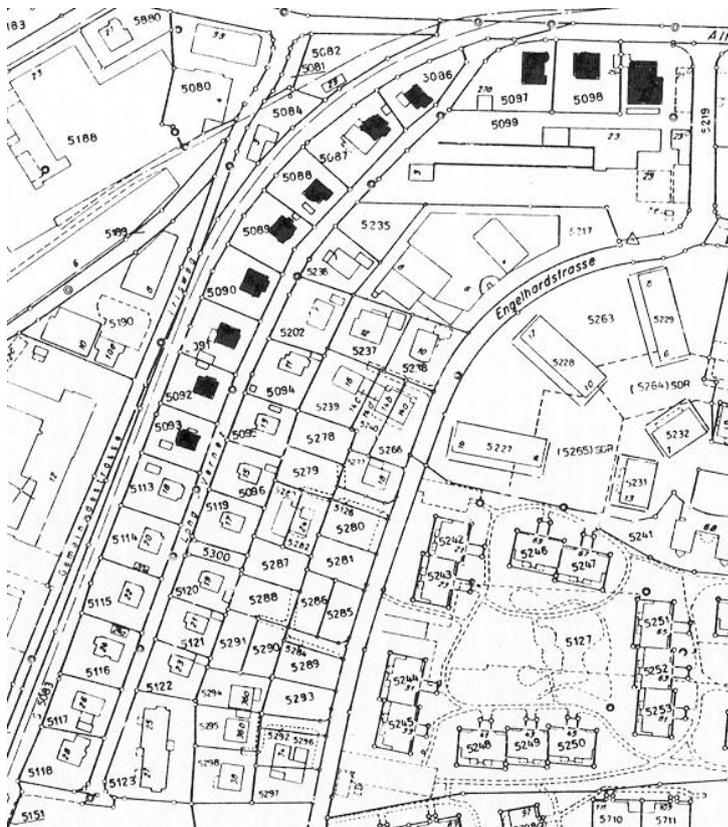
Ausgangslage für die Entwicklung der Quartiers war die Industriezone auf der gegenüberliegenden Seite der Bahnlinie. Die Gebäude sollten kostengünstig sein, damit Arbeiter diese finanzieren konnten. Ab 1934 begann man die ersten Gebäude im Long-Vernez zu erstellen. In den 40er Jahren wurden die ersten chaletartigen Häuser erbaut. Da eine ansässige Holzbaufirma³⁹ alle Holzbauten erstellte, ist anzunehmen, dass das unbebaute Grundstück dem Firmenbesitzer gehörte, und erstmals in Murten, aus Gründen der Arbeitsbeschaffung und Spekulation ein Gebiet mit genormten Holzhäusern entstand. Die Häuser wurden vornehmlich verkauft aber auch vermietet. Anfangs der 50er Jahre war das Quartier fertig bebaut. Noch heute befinden sich Liegenschaften im Besitz der Nachkommen des Firmenbesitzers.

³⁹ Die Firma umfasste eine Sägerei, Zimmerei, Schreinerei und produzierte auch Fenster. Sie gehörte der Familie Hans Gutknecht.

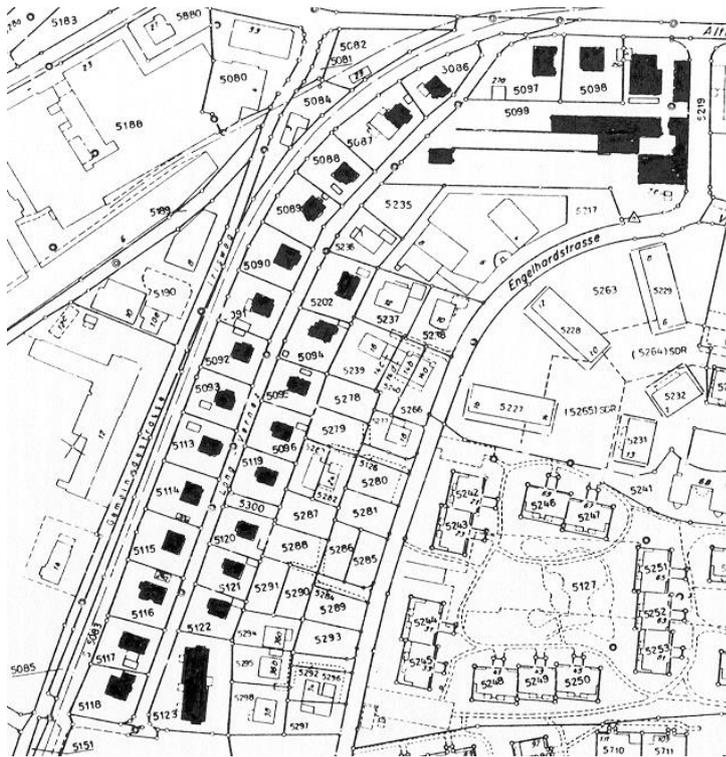
1925



1938

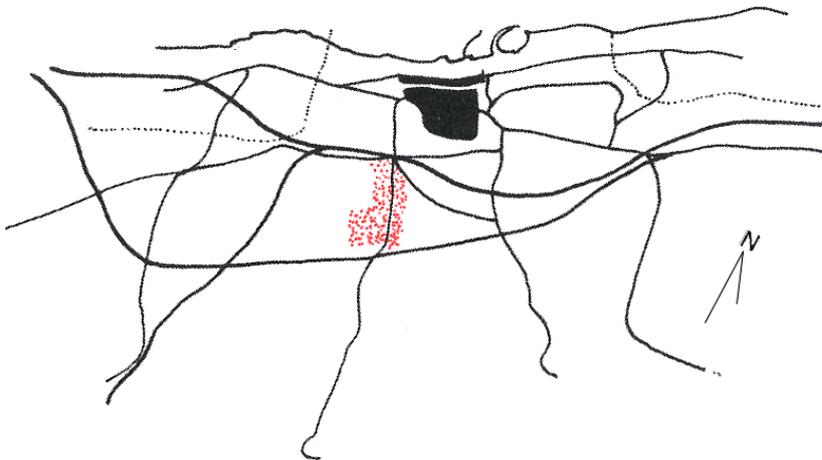


1961

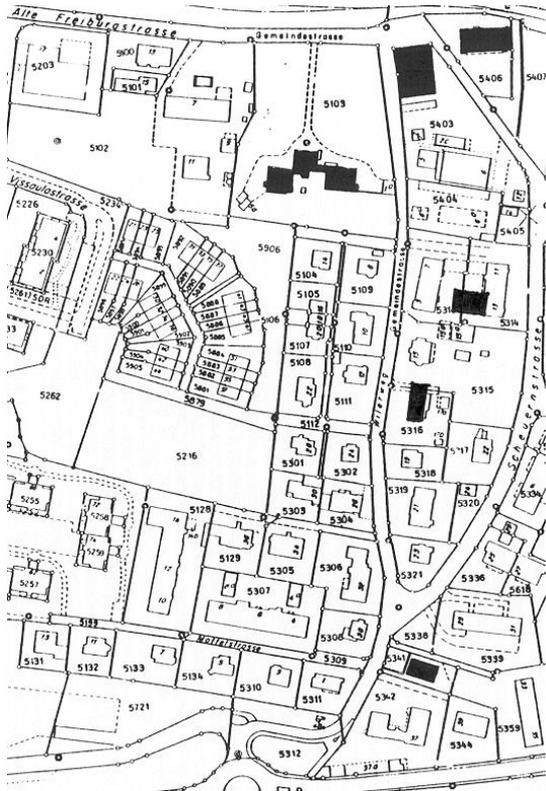


Wilerweg

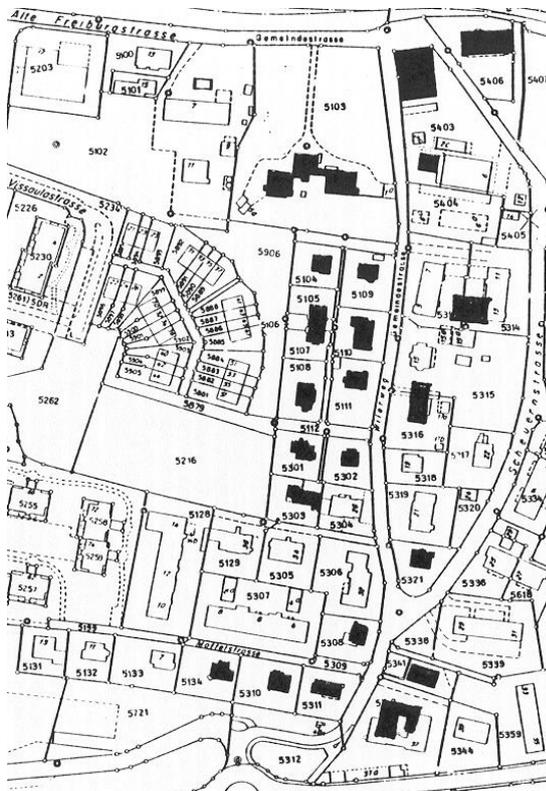
Der heutige Wilerweg ist die mittelalterliche Strasse zwischen Murten und Münchenwiler mit dem Kloster. Das Quartier besteht aus einer offenen, lockeren Bebauung, mit hauptsächlich Einfamilienhäuser und Zweifamilienhäuser. Später kamen einige wenige Mehrfamilienhäuser dazu. Das Quartier dient dem Wohnen, hat aber einige stille Kleingewerbler entlang der Strasse. Heute ist der Wilerweg, aufgrund des in einer Richtung geführten Verkehrs, keine Hauptverkehrsstrasse mehr. Wohl führt der direkteste Weg von Murten nach Münchenwiler durch das Quartier,



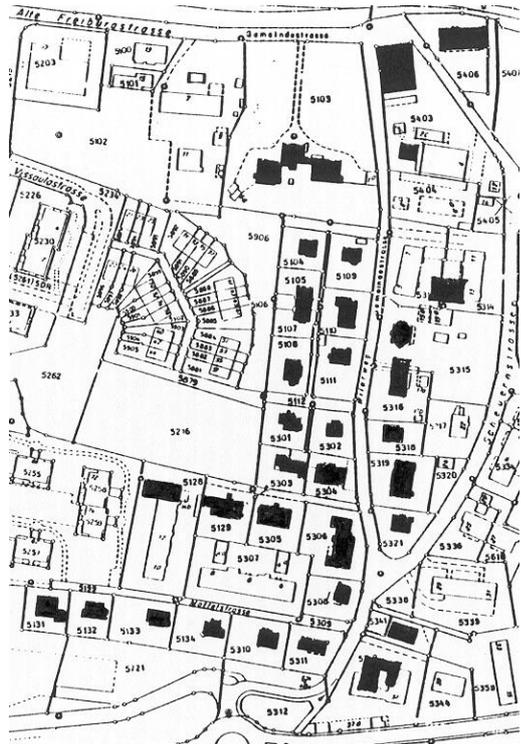
1899 und 1925



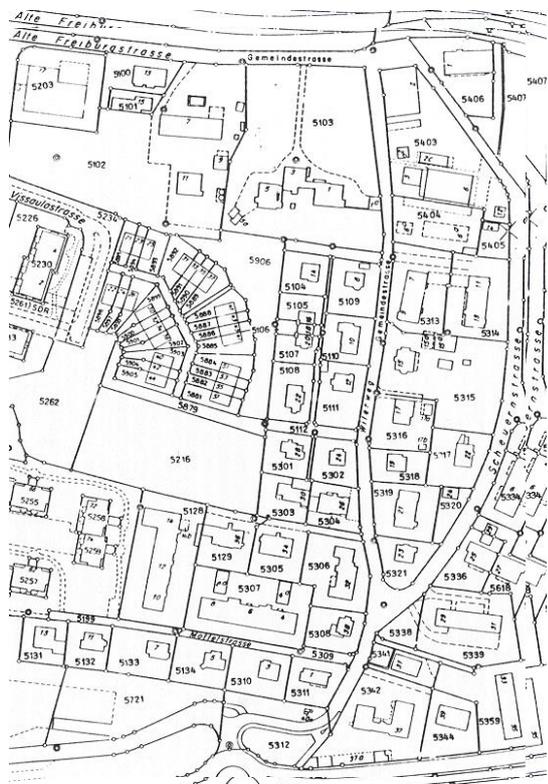
1938



1955



1965



1999

Die Stadtentwicklung 1941 bis 1975

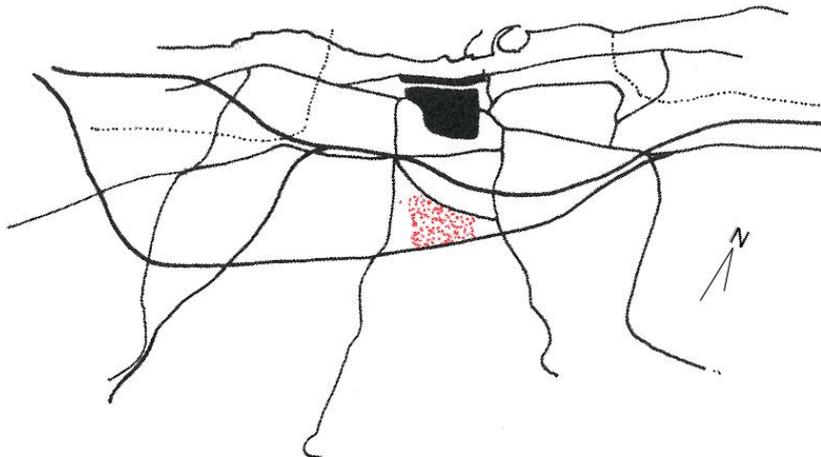
In den 30 Jahren, nach dem ersten Weltkrieg, entstanden etliche Mehrfamilienhausbauten. Die Gebäude haben bis maximal vier Geschosse und sind mit einem Walm- oder Steildach gedeckt. Es handelt sich meist um Überbauungen, die in kurzer Zeit fertiggestellt wurden und für viele Menschen Wohnungen boten. Zu dieser Zeit waren diese Bebauungsgebiete an der Peripherie der Stadtsiedlung. Es ist auch die Zeit, als die Industrialisierung ihren Höhepunkt des Wachstums in Murten hatte.

Scheuern

Südöstlich der Altstadt, zwischen der Bahntrasse und der Umfahrungsstrasse, entstand mit dem Neubau der Umfahrungsstrasse ein Quartier namens Grubenweg. Der Grubenweg besteht aus etlichen Mehrfamilienhäusern, die insgesamt für 500-700 Einwohner Platz bieten. Das Quartier ist ein nur für Wohnungen gedacht.

Warum heisst das Quartier Grubenweg? Bis Ende des ersten Weltkrieges war das Gebiet Pra Pury ist zu Umfahrungsstrasse die Abfallgrube der Stadt Murten. Im Laufe von 150 bis 200 Jahren hat sich die Grube gefüllt und wurde nach einiger Zeit neue Baugebiet.

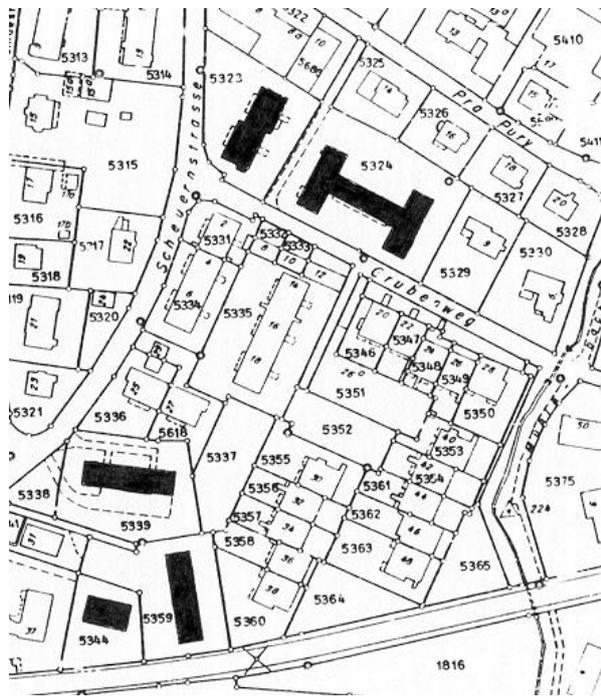
Skizze Scheuernquartier



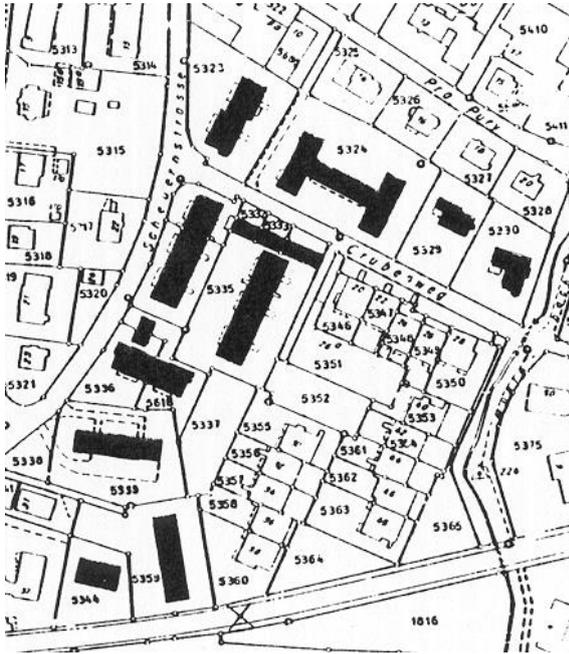
Entwicklung

Der Grubenweg entstand innert 10 Jahren und bildet eine rückwärtige Erweiterung des Pra Purys.

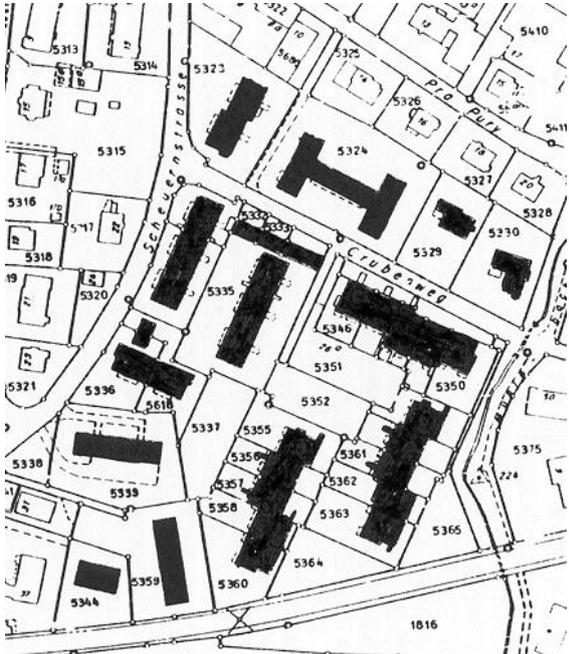
1965



1968



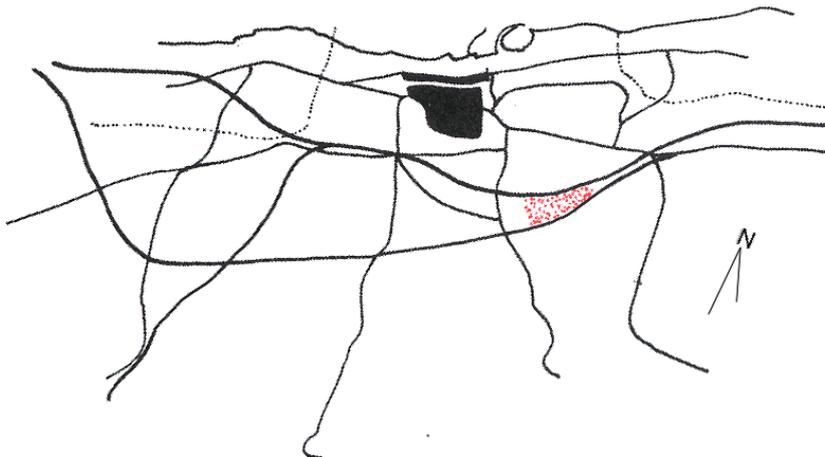
1972



Schützenmatte

Südöstlich der Altstadt befindet sich eine Mehrfamilienhaussiedlung eingekleint zwischen der Bahnlinie Murten/Kerzers und der Umfahrungsstrasse von Murten. Die offene Bebauungsstruktur besitzt drei zehngeschossige Bauten mit insgesamt 22 Wohneinheiten und sechs viergeschossige im Grundriss versetzte Bauten, die 16 Wohnungen beherbergen. Alle Wohneinheiten wurden zur Vermietung geplant. Die Verkehrserschliessung erfolgt über eine Ringstrasse mit Zufahrt von der Prehlstrasse. Die Bauten gelten in Murten als Hochhaussiedlung. Die strengen Formen mit vorragenden Balkonen, das Flachdach und die Betonbauweise, lassen Bezüge zu Hochhausquartieren in Bern entstehen. Was für Auswirkungen hatten die Bauten auf die Stadt? Die Bauweise und die Form der Hochbauten bewirkten ein Umdenken bezüglich Planung der Baureglemente und der Zonen. Seit Ende der 70er Jahre sind Bauten dieser Art nicht mehr zugelassen. Heute steht eine Anzahl von Pappelbäumen entlang der Umfahrungsstrasse. Doch diese vermögen das Unglück nicht zu verbergen.

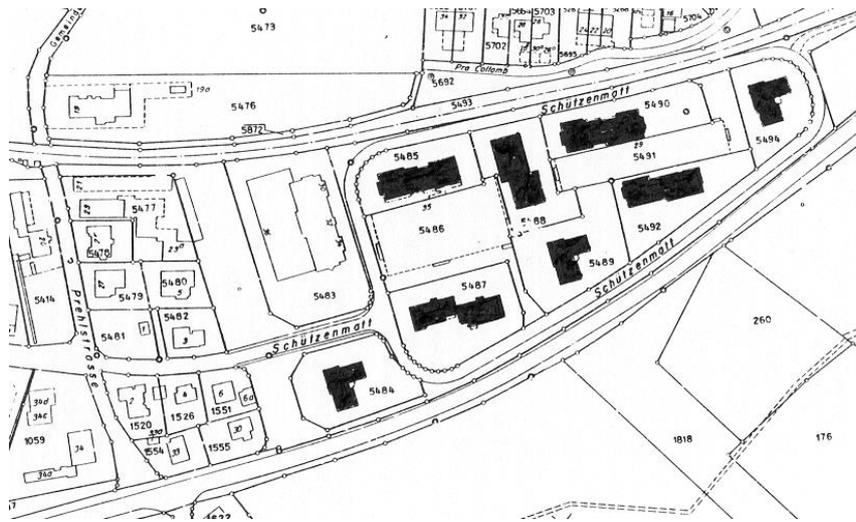
Skizze Schützenmattquartier



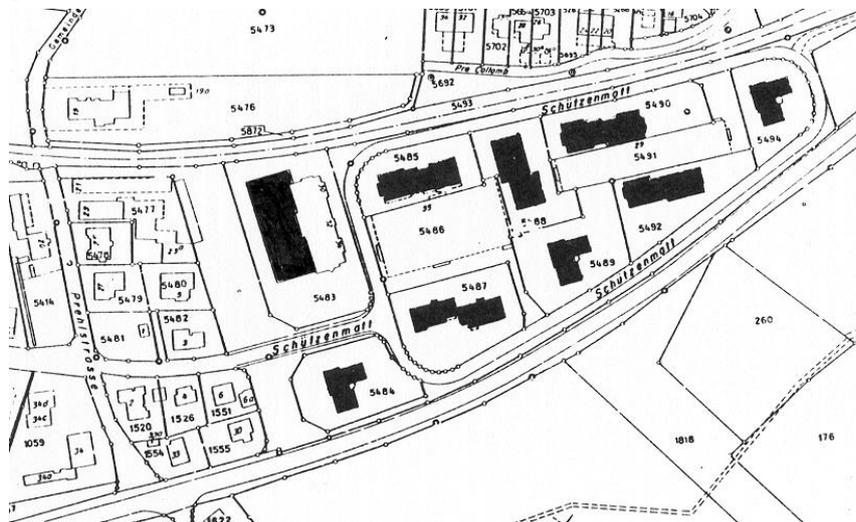
Entwicklung

Mit dem Bau der Umfahrungsstrasse von Murten 1964, entstand ein keilförmiges Feld, das zunächst der Landwirtschaft diente. Ende der 60er Jahre gab die Stadt das Gebiet frei für eine Mehrfamilienhaussiedlung. Anfangs der 70er Jahre wurden die ersten sieben Hochhäuser gebaut. Kurz darauf folgte ein weiteres. 1988 wurde ein letztes Gebäude im Betonelementbau durch die Pensionskasse der Stadt erstellt.

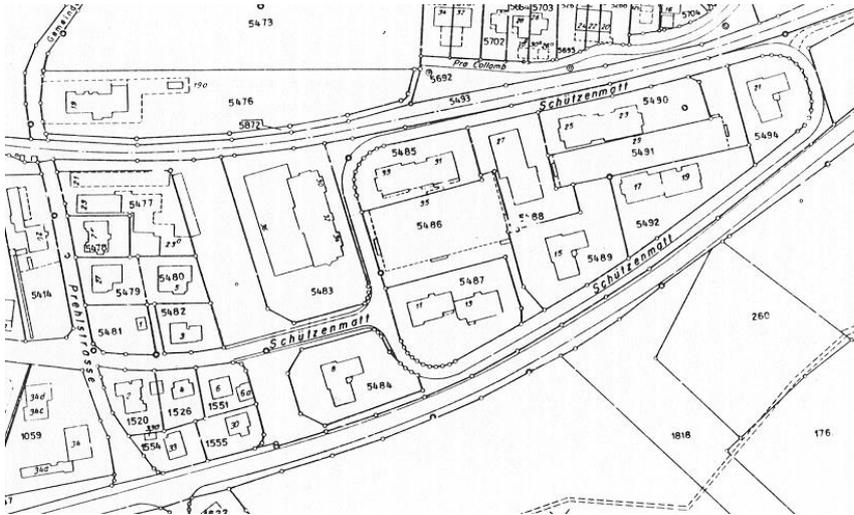
1975



1990



1999



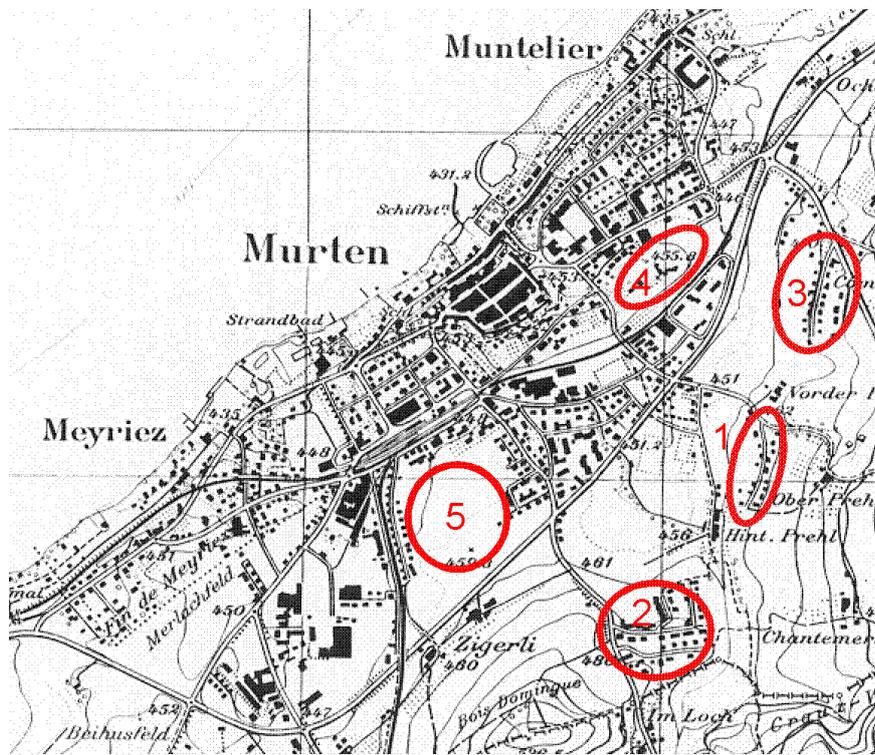
Die Stadtentwicklung ab 1976

Die 80er und 90er Jahre sind geprägt von Siedlungen ausserhalb der Umfahungsstrasse an den Hängen der aufsteigenden Hügel. Es entstanden kurz nacheinander drei grössere Siedlungszonen.

Noch vorhandene unbebaute Zonen innerhalb der Umfahungsstrasse wurden innerhalb weniger Jahre vollständig überbaut.

Die letzten 20 Jahre ist auch die Zeit in der Verdichtet gebaut wird und viele Reihenhäuser in einer Art Kleinsiedlungen entstehen. Es sind Eigenheimhäuser, die als Spekulationsbauten erstellt und während oder nach dem Bau verkauft werden.

Neue Siedlungen



Kartenausschnitt 1:25000 von 1985

Legende

1. Mühleweg
2. Neugut
3. Combette
4. Beaulieu
5. Engelhardstr.

Mühleweg (ab 1977 bis 1980 erstellt)

Bereits vor der Realisierung der Umfahrungsstrasse 1964 entwickelte sich Murten in dieser Richtung. Der Mühleweg ist ein Einfamilienhausquartier dessen Häuser sich beidseitig der Quartierstrasse aufreihen.

Der Mühleweg wird derzeit erweitert und vergrössert. Bis Ende 2000 dürfe die Einfamilienhauszone fertig bebaut sein. Anfangs 2001 soll das Neue Schulhaus Prehl, unterhalb dem Mühleweg, fertiggestellt werden.

Neugut (ab 1982 bis 1992 erbaut)

Das Neugut ist eine Überbauung an der Gemeindegrenze zu Münchenwiler. Die SAIA⁴¹ erstellte Ende der 70er Jahre zwei Mehrfamilienhäuser im Quartier. Es war der Beginn einer neuen Siedlung umgeben von Landwirtschaftsland. Bis Mitte der 80er Jahre wurde nicht mehr gebaut. Mit den neuen Bauzonen Unteres und später Oberes Neugut entstand ein Einfamilienhausquartier.

Combette (ab 1975 bis 1981 überbaut)

Wie der Mühleweg ist auch die Combette ein Einfamilienhausquartier, dessen Häuser sich an zwei Quartierstrassen aufreihen. Dieses Quartier wird jedoch vorerst nicht mehr weiterbebaut.

Spekulationssiedlungen

Beaulieu (um 1985 erbaut)

Die verdichtete Siedlung entstand innert drei Jahren und wurde von einem Architekten geplant. Alle Gebäude weisen den gleichen Bautypus auf und sind in der gleichen Fassadenfarbe gehalten. Alle Reihenhäuser sind nach dem Bau zum Eigentum verkauft worden.

Engelhardstrasse (ab 1992 bis 2000 vollständig überbaut)

Das Engelhardquartier besteht aus Einfamilienhäuser auf der Südseite der Quartierstrasse und Mehrfamilienhäuser mit Eigentumswohnungen auf der Ostseite. Das Quartier bietet ca. 600 bis 700 Bewohnern Platz. Es befinden sich auch zahlreiche Sozialwohnhäuser im Quartier.

Die Engelhardstrasse ist ein Beispiel für äusserst schlecht durchdachte Stadterweiterungen.

⁴¹ Eine Industrie- und Elektronikfirma in Murten.

D. Verkehr

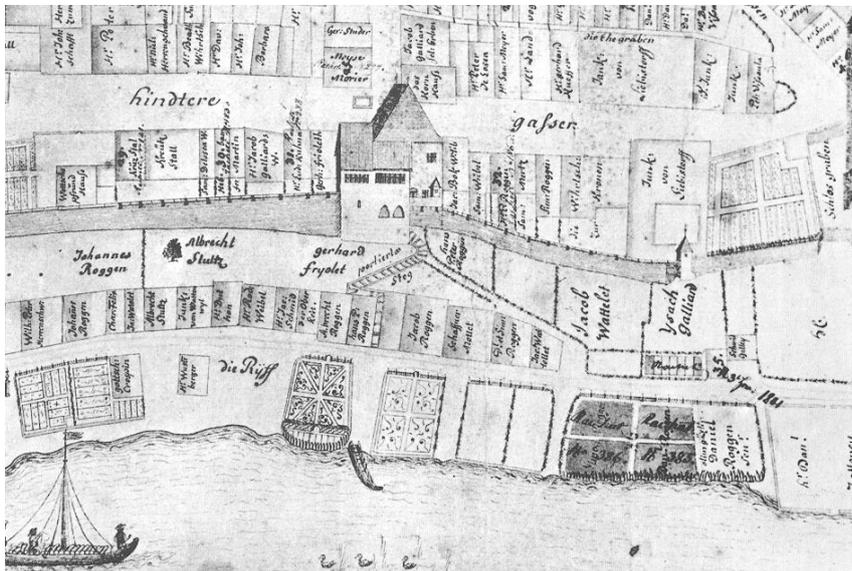
Schon in frühchristlicher Zeit war das Murtenbiet ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Einerseits führte die Strasse von der Nordschweiz durch das Seeland in das Rhonetal, andererseits war Murten Umschlagplatz für die vom Jura herkommenden Güter die nach Freiburg oder in das Oberland transportiert werden mussten. Die Bedeutung des Umschlagplatzes blieb bis Anfangs des 20. Jh. bestehen.

In unserem Jahrhundert galt das Murtenbiet als Hauptdurchgangszone für Militärtruppen. Es eignet sich wegen der relativ flachen Geländeform mit wenigen natürlichen Hindernissen ideal für Truppenbewegungen. Heute findet man viele Panzersperren und Unterstände, die zu einer grösseren Verteidigungslinie gehören.

Die Strassen und Wege

In der Altstadt

Die Altstadt von Murten ist verkehrstechnisch gesehen eine geteilte Stadt. Die Ryf⁴² war Hauptumschlagplatz für alle möglichen Güter und Fabrikations- und Verarbeitungsstätte. Die im Mittelalter bedeutende Mühle befand sich auch in der Ryf. So hatte die Ryf auf der Nordostseite das Ryftor als Turm und gegenüber das Zollhaus. Auf der Südostseite existierte eine kleine Pforte. Die Altstadt hatte das Berntor als Nordosteingang und das Avenchestor als Südwesteingang. Eine Strassenverbindung innerhalb des Ringmauergürtels zwischen Ryf und Altstadt existiert nicht. Es bestand lediglich ein kleiner Fussweg durch das Rathaus in die Ryf.



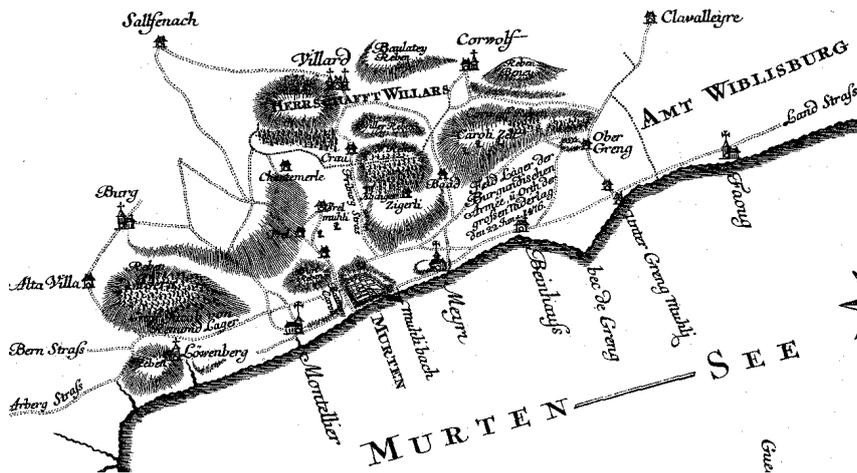
Plan Vissaula des Rathauses 1734

⁴² Sie kann als untere Altstadt bezeichnet werden.

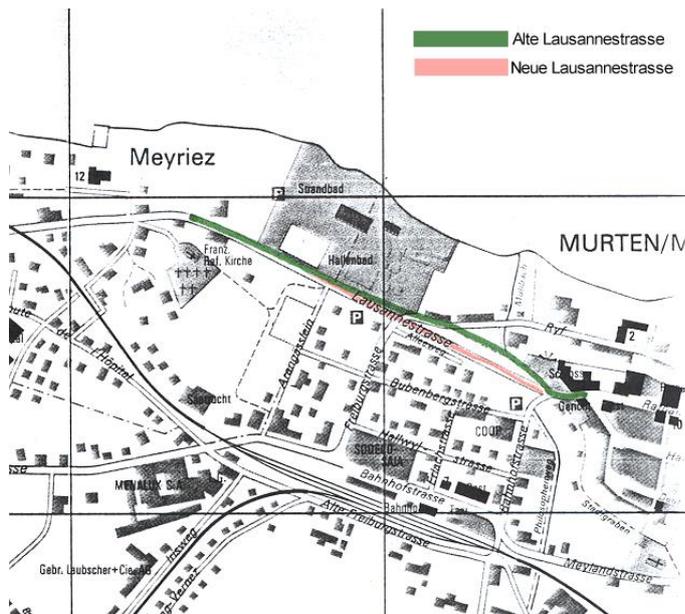
Vor den Stadtmauern

Vor dem Bernstor führten die Wege nach einer Strassenteilung Richtung Bern und Laupen. Vor dem Avenchestor kamen die Strassen von Freiburg und Lausanne zusammen. Vom Ryftor führte die Strasse nach Muntelier und nach der ersten Juragewässerkorrektion Ende des 19. Jh. weiter Richtung Sugiez und Neuenburg.

Plan Vissaula Verkehrswege 1734



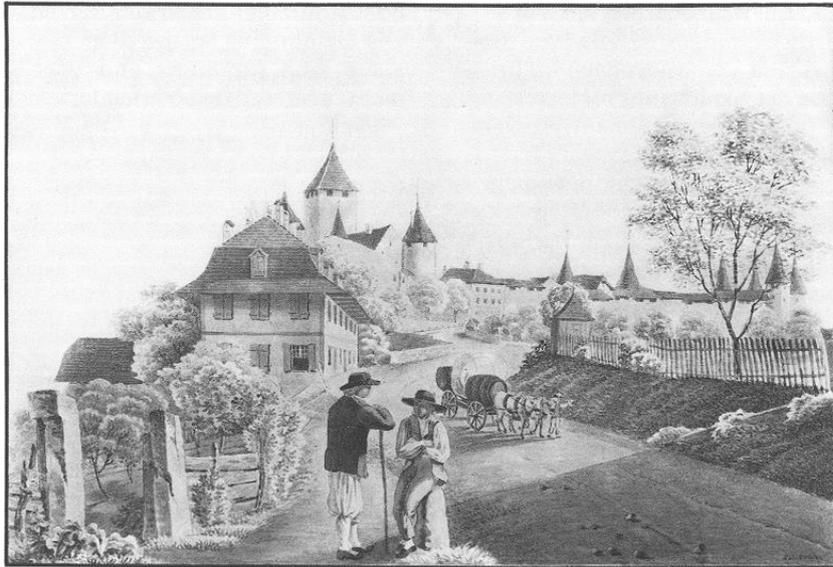
Die Lausannestrasse beim ehemaligen Avenchestor wurde anfangs der 40er Jahre des letzten Jahrhunderts korrigiert. Die schweren Fuhrwerke von Merlach/Meyriez herkommend mussten an der Mühle vorbei, die steile Lausannestrasse bis zum Schloss und der Toreinfahrt bewältigen. Die Korrektur bedingte den Bau eines grossen Dammes. Das Projekt des Kantons sah eine Linienführung mit einer in der Mitte leicht abgewinkelten Strasse von der „Campagne Chatoney“ in Merlach bis zum Schloss



vor.

Plan Lausannestrasse

Lausannestrasse 1826



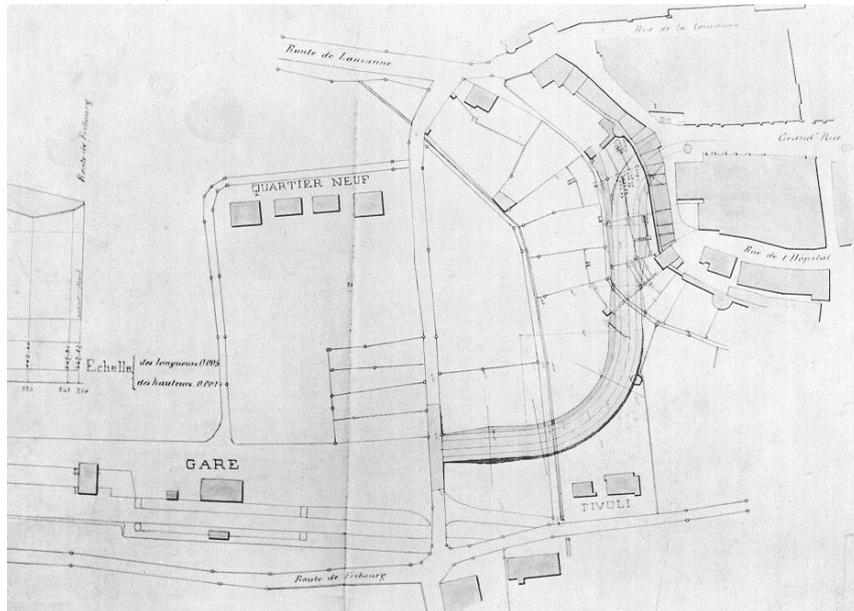
Lausannestrasse 1950



Der Durchgangsverkehr in der Altstadt

Bis 1964 wurde der ganze Verkehr, von Bern nach Lausanne, durch die Altstadt geführt. Alle Lastwagen, die nicht durch das Berntor konnten, mussten Murten auf der Mailandstrasse oder durch die Ryf⁴³ umfahren. Hauptproblem der Stadtdurchfahrt stellte die enge Schlossgasse. Beidseitig von Wohnhäusern begrenzt, konnten zwei Fahrzeuge die Gasse nicht gleichzeitig passieren. Dieses Problem bestand bereits um 1880 als der Stadtrat eine neue Verkehrsführung vom oberen Ende der Hauptgasse zum Bahnhof suchte. Es entstand ein Projekt einer neuen südöstlichen Stadtausfahrt.

Plan Stadtausfahrt



Die Umfahrungsstrasse

Über Jahrhunderte hinweg war die bis zur Stadt führende Bernstrasse die wichtigste Verbindung zwischen dem deutschen und dem französischen Teil der alten Republik Bern, die vom Genfersee bis an den Rhein reichte. Die heutige Linienführung zwischen Murten und Büchseln geht auf die umfangreiche Strassenkorrektur von 1755 und 1840 zurück.

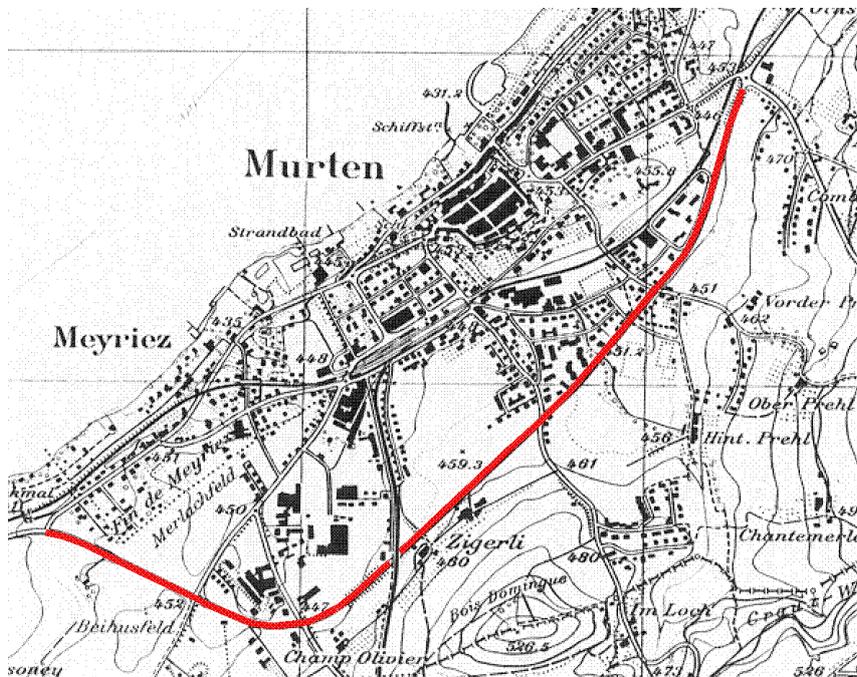
Mit dem zunehmenden Automobilverkehr hatte der Rat bereits anfangs dieses Jahrhunderts seine Mühe. Die „Raserei“ in der Hauptgasse der Altstadt und der sich auf der Naturstrasse entwickelnde Staub war ein Problem. Bereits 1919 schlug der Architekt Hugo Petitpierre eine Umfahrungsstrasse vor. Erst 1964 wurde die heutige Umfahrungsstrasse⁴⁴ fertiggestellt. Sie sollte den flüssigen Verkehrsablauf von Bern herkommend zur Landesausstellung 1964 in Lausanne ermöglichen. Die Strassenführung von der Ochsenkreuzung bis zum Obelisk im Greng wurde so

⁴³ Das Ryftor wurde bereits 1803 abgebrochen.

⁴⁴ Burgunderstrasse.

geplant, dass sie genau im Tal zwischen den beidseitig ansteigenden Hängen zu liegen kam. Dabei führte sie durch das bereits bebaute Gebiet des Prehls.

Plan Umfahrungsstrasse



Mit dem Bau der Umfahrungsstrasse verschwanden die Tankstelle entlang der Verkehrsrouten durch die Altstadt. Die Standorte der Tankstellen verlagerten sich an die Hauptverkehrsachsen.

Tankstelle Maritzafeld in den 1940er Jahren



Die Schifffahrt

Für Murten war die Schifffahrt schon immer von Bedeutung. Bis in die 60er Jahre war der Jahrmarkt beim heutigen Parkplatz in der Ryf. Bis 1825 ist nicht bekannt, ob es einen eigentlichen Hafen gab, doch ist es anzunehmen.

Lithographie von 1845



Der Hafen

1825 entstand ein „Sporren“ aus aufgeschütteten Palisaden⁴⁵. 1856 erhielt der Zeichenlehrer E. Kinkelin den Auftrag einen Hafen zu projektieren. In gleichen Jahr begann auch der Ausbau der Broye. 1861/62 wurde der unbefriedigende „Seeport“ ausgebaut werden. Doch mit dem Ende der Juragewässerkorrektion sassen die Murtener auf einem Hafen ohne Wasser.

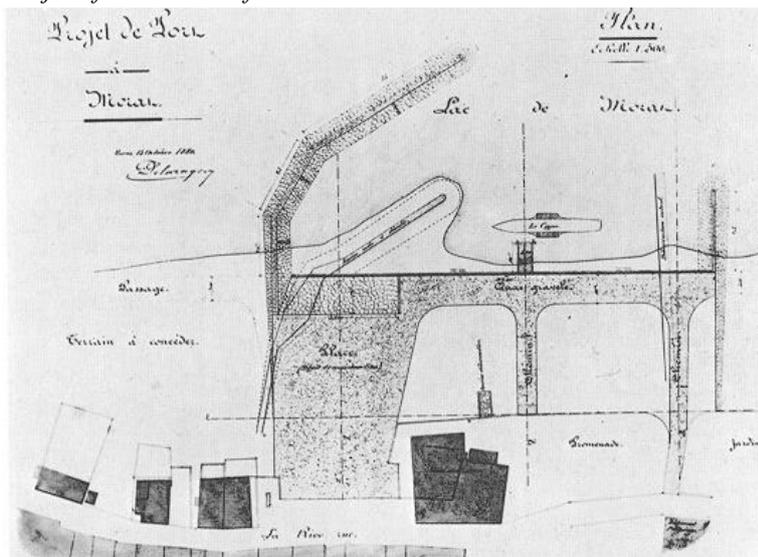
Foto um 1880. Bemerke den Damm rechts im Bild.

⁴⁵ Bemerke auf der Darstellung den Seestand vor der Juragewässerkorrektion.



Mit einer äusserst aufwendigen Tieferlegung des Hafenbeckens zu Beginn der 90er Jahre konnten erstmals Dampfschiffe anlegen.

Projekt für neuer Hafen 1880



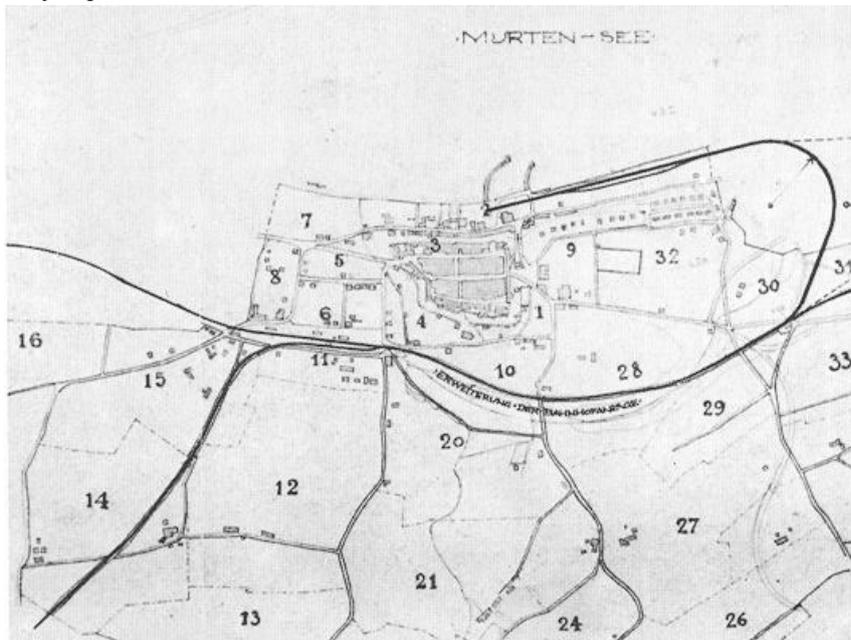
Die Schifffahrt

1835 steuerte der erste Dampfer der neuenburger Schokoladenfirma Philipp Suchard Murten an. Bis zum Bau der Broyetal-Eisenbahnlinie 1876 war die Schiffsverbindung nach Neuenburg für Industrie und Handwerk von Murten von grösster Bedeutung. Mit einer eigenen Linie, gegründet 1869, sollte ein regelmässiger Fahrdienst sichergestellt werden.

Kurz nach der Hafenfertigstellung 1894 entstand ein erstes Projekt, um den Hafen mit einem Eisenbahnanschluss zu erschliessen. In einem weiten Bogen sollte ein Trasse auf Gemeindegebiet erstellt werden. Das Projekt wurde aber nicht ausgeführt. 1919 entstand ein weiteres Projekt vom Architekten Hugo Petitpierre, welches einen Bogen bis nach Muntelier

vorsah. Auch dieses Projekt wurde nicht ausgeführt.

Projektplan von 1919



Mit dem stetig zunehmenden Transport von Gütern mit dem Automobil, verlor im 20. Jh. die Schifffahrt zunehmend an Bedeutung. Heute besteht eine Personenschiffahrt, die in der Wintersaison sehr reduziert betrieben wird. Die Haupteinnahmequelle sind Tagestouristen.

Die Eisenbahn

Nach den intensiven Bemühungen der Stadt Murten in den 50er Jahren des 19. Jh. die Eisenbahnlinie Bern-Yverdon durch das Murtenbiet zu führen, war das Thema nach dem Entscheid 1856 der Bahnbetreiber, die Nordwestroute über Freiburg zu bauen, vorerst vom Tisch.

Um 1864 kam die Idee auf, eine parallel geführte Bahn im Broyetal zu erstellen. Murten sollte das Nordende der Bahnstrecke werden. Vor Baubeginn wurde die Finanzierung für die Fortsetzung der Bahn bis nach Lyss, durch das bernische Seeland sicher gestellt. Am 21. Juni 1876 wurde gerade rechtzeitig auf die 400 Jahr Feier der Murtenschlacht der Bahnhof eingeweiht. Mit den Vorarbeiten für die Murten-Freiburg-Bahn wurde 1888 begonnen, welche 1898 dem Verkehr übergeben werden konnte. Während den Planungsarbeiten wollte man auch den Hafen erschliessen. Wie bereits erwähnt, wurde dieses Projekt wie auch das von 1919 nicht realisiert.

Für den Standort des Bahnhofes gab es mehrere Projekte⁴⁶. Berücksichtigt man alle möglichen Standorte entlang der Bahntrasse, so ist der heutige Bahnhof für die Zeit um 1875 richtig gewählt. Alle anderen Möglichkeiten schliessen einen nahen und ebenen Zugang zur Stadt aus. Warum der Bahnhof südlich der Altstadt gebaut wurde, ist aus Sicht der Bauherrschaft verständlich. Die Broyetalbahn führte von Murten in die welsche Westschweiz. Die Fortsetzung bis nach Lyss war eine Erweiterung des Projektes. Warum sollte dann der Bahnhof auf der Deutschschweizerseite von Murten gebaut werden zumal die Finanzierung der Murten/Lyss Bahn hauptsächlich vom Berner Seeland getragen wurde?

Verkehrsknoten Bahnhof

Mit dem Neubau des Bahnhofes und der Strecke Murten/Lyss wurden die Hauptausfallstrassen nach Freiburg und Münchenwiler gekreuzt. Die vom Mailand herkommende und die nach Freiburg gehende Strasse mussten umgelegt werden, während die Strasse nach Münchenwiler die Bahntrasse kreuzt und belassen werden kann.

Mit dem zunehmenden PKW-Verkehr führt diese Kreuzung täglich zu Verkehrsproblemen.

Der Überbauungsplan von 1938 sucht eine Lösung die bis heute nicht ausgeführt wurde.

⁴⁶ Die Projekte standen dem Autoren nicht zur Verfügung.

E. Denkmalpflege und Tourismus

Murten ist heute ein äusserst beliebtes Ausflugsziel für Tagestouristen. Der See und die mittelalterliche Altstadt mit den Lauben mögen der Hauptgrund sein.

19. Jh.

Es ist bemerkenswert, dass das Bewusstsein für Denkmalpflege erst in den 60er und 70er Jahren des letzten Jahrhunderts entstand. Vorher erregten sich die Gemüter⁴⁷ oft, weil ein Gebäude in der Architektur und Formensprachen nicht in ein Quartier oder in die Altstadt passte⁴⁸. Noch 1853 sah der Stadterweiterungsplan von A. Meryan und H. Rychner den Abbruch des gesamten mittelalterlichen Mauergürtels vor. War Bern ein Vorbild? Im 19. Jh. fand innerhalb der Berner Altstadt eine Abbruchboom statt. Etliche historische Gebäude⁴⁹ wurden abgerissen und durch neue, grössere und höhere ersetzt. War es die Industrialisierung und Motorisierung? Wollte man sich von allem Alten befreien?

Die Schlachtfeiern von Grandson, Murten und Nancy zum 400 Jubiläum wurden 1876 gefeiert. Die Vorbereitungen und die Aufwendungen mussten enorm gewesen sein. Aufgrund des Planverzeichnisses des Stadtarchives müssen etliche Pläne und Projekte bestanden haben. Eine riesige Festhütte mit Podium und Sängerbühne, dem Schlachtbild im Hintergrund und aufwendigen Dekorationen. Die Festhütte war als Holzkonstruktion geplant. Pläne der Estradensitzplätze beim Lindensaal sind vorhanden. Alle Dokumente stammen vom Architekten F. Salvisberg.

Mit dem 400 jährigen Jubiläum zur Schlacht begann eine grössere Sorgfalt um die Altstadt. Dennoch gab es wie bereits 1872 auch 1880 Projekte für eine neue Stadtausfahrt. Die Hauptgasse sollte in Richtung Südwesten verlängert werden, und die Verbindung Altstadt/Bahnhof für den Güterverkehr vereinfachen.

Mit der fertiggestellten 1876 Bahn⁵⁰ kamen auch die Touristen. In dieser Zeit entstanden mehrere Gästehäuser. Unter anderem auch ein Projekt für den Bau eines Hotels beim Tivoli, welches direkt an der Bahntrasse liegt. Das Projekt stammte von C. Seiler 1890.

20. Jh.

„Die Bewahrung Murten“ steht in diesem Jahrhundert im Vordergrund. Nachdem der Staatsrat ein „Reglement betreffend Errichtung einer Zone zum Schutze des Stadtbildes“ am 14. März 1912 erhielt und im Oktober

⁴⁷ Im Falle des Neubaues eines Polizeipostens 1841.

⁴⁸ Es ist zu bemerken, dass dies heute auch noch so ist.

⁴⁹ u. a. der Christoffelturm.

⁵⁰ Die Bahnlinie Lyss-Murten- Payerne.

1912 bewilligte waren die Richtlinien zum Schutze des Stadtbildes gesetzt. Das Reglement regelte unter anderem, das unter keinen Umständen die Wehrmauern durchbrochen werden durften, das Schloss in seinem Zustand erhalten wird, die Einrichtung einer Schutzzone⁵¹ ausserhalb des Mauergürtels, welches jegliches Erstellen von Bauten verbietet.

Nach etlichen Restaurierungsarbeiten an den Ringmauern in den 80er Jahren des 19. Jh. wurden die Mauern um 1918 für die Touristen teilweise begehbar gemacht. Die Arbeiten wurden unter dem Schutz der Eidgenossenschaft restauriert.

Im Januar 1948 genehmigte der Gemeinderat ferner ein umfangreiches Bebauungsreglement das auch von den Gemeinden Meyriez und Muntelier genehmigt wurde. Es sah eine Zusammenarbeit vor „zum Zweck einer geordneten Entwicklung der Stadt Murten sowie zur allgemeinen Regelung bisher offener Fragen baulicher, verkehrstechnischer, hygienischer und ästhetischer Natur“. Im eigentlichen Stadtgebiet, der Zone I, bedürfen Dacheindeckungen, Fassadenanstriche, Vordachuntersichten, Fenster, Balkone, Geschäftsanschriften usw. der Bewilligung des Gemeinderates. Dieses Reglement ist ein frühes Beispiel für die interkommunale Zusammenarbeit in einer Zeit, da Regionalplanung noch kaum existierte.

⁵¹ Ähnlich einer Bauverbotszone wie 1476 bis ins 19. Jh. Die Zone verbietet sogar die Neupflanzung von Bäumen, um das Ansehen nicht zu verunstalten.

F. Gewerbe und Industrie

Die Industrialisierung des 19. Jh. ist an Murten vorbeigegangen, als gäbe es die Stadt nicht. Wohl gab es etliche Gewerbebetriebe, die auch Waren über die Region hinaus vertrieben. Die Industrie kam nach einer kurzen Phase um 1851 erst mit dem 20. Jh.

18. Jh.

Über das Gewerbe im 18. Jh. im Murtenbiet wissen wir nicht allzuviel. Vereinzelt sind in den Ratsakten Hinweise auf verschiedene Gewerbebetriebe zu finden.

Der Hafen war bestimmt Heimathafen vieler Flösser und Fischer. Leider werden sie nicht erwähnt. Bekannt ist, dass es gemessen an der Bevölkerung viele Schmiede, Schuhmacher, Bäcker und Schneider gab. Dies wird dem Umstand zugeschrieben, dass Murten die Rolle als Relais-Station hatte. Ansonsten gab es im Murtenbiet mehrere Mühlen, die schon immer grosse Bedeutung hatten.

19. Jh.

Die gute Lage der Ryf am Hafen nutzten verschiedene Speditions- und Handelsfirmen als Standort für Ihre Tätigkeiten. Die Wegverbindungen nach Bern und in die Waadt mit dem Hafen als Umschlagplatz waren ideal. Im Gegensatz zu den Kleingewerblern waren es die Handelsleuten, die Beziehungen zu Industriefirmen hatten.

1813 pachtete ein Neuenburger Bierbrauer, J.-J. Petitpierre, eine Bierbrauerei in Murten. Petitpierre stellte jedoch nicht nur Bier her. Absinth war ein Luxusgetränk, welches wenige Jahre später von Murten in alle Welt versandt werden sollte. Mit der Zeit mussten etliche Lagerräume zugemietet werden. Erst 1901, 9 Jahre vor dem Verbot durch die Eidgenossenschaft, wurde der Betrieb von Absinth eingestellt und die Rechte verkauft.

Bis zum Bau der Eisenbahn 1876 war der Schiffsverkehr nach Neuenburg für Murten langsam wachsende Industrie und für das Gewerbe sehr wichtig. Am 21. Mai 1835 steuerte erstmals ein Raddampfer Murten an. 1851 erwarb E.-O. Domon eine Liegenschaft der „Leistgesellschaft zur Eintracht“. Er verlegte seine Uhrenateliers von Neuenburg nach Murten. Es war der erste Schritt Richtung Industrialisierung. Im gleichen Jahr wurde der Betrieb aufgenommen und Domon fusionierte mit Uhrmachern in Muntelier, die bereits ansässig waren. 1854 entstanden die ersten Wohnungen für die nach Murten ziehenden Uhrmacher. Im gleichen Jahr brannten die Werkstätte in Murten ab und Domon zog nach Muntelier. In den folgenden 100 Jahren entwickelte sich in Muntelier der bedeutendste Industriezweig im Murtenbiet.

Dass Murten Mitte des 19. Jh. die Industrialisierung verpasste ist unter anderem dem Entscheid zu verdanken, dass die Bahn nicht über Murten in das Waadtland geführt werden sollte.

In den letzten Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts wurde bei der Arbeiterschaft und der Landbevölkerung gerne Kunstwein aus Beeren hergestellt und konsumiert. Dieser leicht alkoholische Wein konnte günstig erworben werden. 1888 begann in Murten die industrielle Produktion von Trockenbeerenwein. Zwischen 1907 und 1910 musste der Betreiber 122'000 Franken an Zoll- und Monopolgebühren an den Staat abliefern. 1913 beschloss die Bundesversammlung das Verbot der industriellen Herstellung von Kunstwein. Damit war die Fabrikation verunmöglicht.

Auch um 1913 befasste sich der Staatsrat ernsthaft mit der Schaffung einer eigentlichen Industriezone. Die Vergünstigung von Bauland mit dem Angebot von vergünstigtem Elektrizitätsbezug brachte keine Interessen nach Murten. Die Industriezone sollte auf dem Marizafeld beim heutigen Rotmattweg südwestlich des Bahnhofes entstehen. So bestand auch die Möglichkeit eines Bahngeleiseanschlusses. 1917 kam der Rat in Zugzwang als Max Borel, ein Strickwarenfabrikant aus Neuenburg, Verhandlungen mit der Gemeinde führte. In der Folge kaufte die Stadt zusätzlich Land um es günstig abgeben zu können. 1917-1919 baute Borel ein Verwaltungsgebäude und seine Strickwarenfabrik.

Bald danach entstand auch hier die Drahtspahnenfabrik der Gebrüder Burri und 1920 eröffneten Ruprecht + Jenzer ihre neue Kartonnagefabrik. 1929 übernahmen die Gebrüder Laubscher + Cie die Liegenschaft nachdem Ruprecht + Jenzer die Fabrikation einstellen mussten.

Nach dem zweiten Weltkrieg, in den 50er Jahren siedelte sich im Bahnhofquartier die heutige SAIA an. Ein Feinmechanikbetrieb der im Laufe der 70 und 80er Jahre auf Elektronikbauteile umstellte.

Wann genau Borel seine Strickwarenfabrik schloss und die Firma Menalux-Apparatebau, die Gebäude übernahmen, konnte nicht mehr in Erfahrung gebracht werden. In der 60 und 70er Jahren siedelten sich kleinere fremde Betriebe an. Einige unterhielten internationale Beziehungen wie die Firma Roland, Salzwarengebäcke.

Welche Auswirkungen hatte die Industrialisierung für Murten? Zweifellos war die späte Ansiedlung der Industrie in Murten positiver. Sie sicherte Arbeitsplätze und in der Folge entstanden mehrere Mietwohnquartiere. Problematisch scheint die Grösse der Betriebe gewesen zu sein. In 10-20 Jahren entstanden über 800 Arbeitsplätze für eine Stadt mit nur 4000 Einwohner, deren Arbeiterschaft ungefähr 1300 Personen betrug. Die Stadt wuchs zu schnell und in der Euphorie des wachsenden Wohlstandes, entstanden Fehlplanungen.

Heute verfügt Murten über zwei Industriezonen, eine im Marizafeld, die andere im Löwenberg 1998 erschlossen.

H. Die Architektur Murtens

Die Architekten

In der kleinen Stadt Murten gab es im 19. und bis Mitte des 20. Jh. nur wenige Architekten. Öfters hatten die Ansässigen Bauprojekte geplant und ausgeführt. Bei verschiedenen Bauten wurden auswärtige Planer beigezogen.

Die Akten geben uns keine Auskunft über Architekten und Baumeister des 18. Jh. Dies änderte sich nahezu schlagartig ab den 20er Jahren des 19. Jh. Bis heute brachte Murten eigentlich nur zwei Architekten hervor, die erwähnenswert sind. Der eine ist Johann Jakob Weibel und der Andere Hugo Petitpierre (1906-1969). Beide sind gebürtige Murtener mit Hochschulabschluss.

Zu Johann Jakob Weibel (1812-1851)

Der folgende Text ist ein Auszug einer Publikation von Dr. Hermann Schöpfer in PRO FRIBOURG vom September 1998:

Das Radikale Régime hatte die Chance, auf dem Platz begabte, vorzüglich ausgebildete, weltoffene Architekten vorzufinden. Sie sind zwischen 1810 und 1820 geboren, hatten fast alle an einer der kurz zuvor gegründeter Akademien studiert und besaßen, als 1847 nahte, Berufserfahrung. Wie weit sie politisch „radikal“ gesinnt waren, kann oft nur indirekt erschlossen werden. Vereinzelt Hinweise, wenn auch wenig verbindliche, geben Bauprojekte oder Abbrüche, die einen neuen Geist zeigen, oder etwa die Mitgliedschaft bei den Freimauern. Politisches Engagement ist selten belegt, etwas Licht auf die wirkliche Situation werfen die Amts Ablösungen 1847 und 1856. Da schlug für einzelne die Stunde der Wahrheit.

Mittelpunkt der Architektengruppe war Johann-Jakob Weibel (1812-1851). Von ihm wissen wir, dass er offen politisierte, Freimaurer und mit den Spitzen der Radikalen bekannt oder befreundet war, also zur Bewegung gehörte. Die Beteiligung am Widerstand der Radikalen gegen den Sonderbund im Januar 1847 brachte ihm Haft und Amtsenthebung ein. Im November erhielt er den Posten zurück, aufgestockt mit einem Sitz im Grossrat. Weibel stammte aus einer verarmten Murtner Bürgerfamilie und kam, gefördert durch den Stadtrat von Murten, zu einer Schreinerlehre in Lausanne und, als Schüler Friedrich von Gärtners, zum Architekturstudium an die Münchner Akademie. Zurückgekehrt, beauftragte Murten den 23-jährigen mit der Planung und dem Bau des Schulhauses. Mit 26 wurde er Kantonsarchitekt, worauf er das Baugeschehen bis weit über den frühen Tod hinaus massgeblich bestimmte.

Es muss hier gesagt werden, dass es vor Weibels Generation in Freiburg nur vereinzelt Architekten mit Akademiebesuch gab. Leute wie Charles de Castellea, Aloys Mooser oder P. Girard waren Liebhaberarchitekten,

die sich autodidakt Wissen und Erfahrung angeeignet hatten, doch bei der Ankunft der „Akademiker“ rasch ins hintere Glied traten.

Weibel besass einen besonderen Ruf- oder das Genie der Freundschaft - denn fast alle Berufskollegen, die seit den späten 1830er Jahren nachzuweisen sind, kamen wegen ihm nach Freiburg und fanden zunächst bei ihm Unterschlupf. Auch pflegte er wichtige Beziehungen aus schweizerischer Ebene. Erwähnt seien die freundschaftlichen Kontakte zu den beiden prominenten Basler Architekten Melchior Berri (1801-1854) und Amadeus Merian (1808-1889). Merian hatte ebenfalls in München studiert. Mit Berri veranstaltete Weibel 1841 in Freiburg die Generalversammlung der Société suisse des ingénieurs et des architectes. Weibel war damals deren Vizepräsident, in der Freiburger Sektion selber Präsident.

Wichtigster Freund und Partner Weibels war zweifellos der Aarauer Hans Rychner (1813-1869), der gleichzeitig in München war, ab 1838 in Freiburg mit Weibel wohnte und arbeitete, bis er 1845 nach Neuenburg weiterzog, inzwischen mit der Freiburgerin Anne-Dorothee Dietrich verheiratet. Weibel und Rychner führten die Aufträge gemeinsam aus, so dass für diese Jahre die Hände schwierig auseinanderzuhalten sind.

Die Bedeutung des Architekten für die Freiburger Architekturentwicklung und -geschichte ist bis heute nicht erkannt worden.

Zu Hugo Petitpierre (1906-1969)

Über den Architekten Petitpierre konnte in der kurzen Zeit, die noch verblieb nicht viele Unterlagen zusammengesucht werden. Er Arbeitete zwischen 1925 bis Ende der 50er Jahre in Murten. Er stammte aus einer Bürgerfamilie Murten und hatte hervorragende Beziehungen zur oberen Schicht der Einwohner. Einige Jahre war er auch im Gemeinderat tätig. Er heiratete 1934 die Tochter eines Münchner Arztes Petra Kissinger, die er in den 20er Jahren an der ETH in Zürich kennenlernte. Petra Petitpierre studierte vor ihrer Heirat am Bauhaus in Dessau unter Wassily Kandinsky und Paul Klee. Als ihr Lehrer Paul Klee nach an die staatliche Kunstakademie berufen wurde, folgte sie ihm nach Düsseldorf. Nach ihrem Abschluss 1932 als Meisterschülerin Klees studierte Petra Petitpierre während 6 Monaten an der Ecole des Baux-Arts in Paris, danach an der Privatakademie von André Lothe sowie an der Académie de la Grande-Chaumière bei Ferdinand Léger.

Die Bauten von Hugo Petitpierre weisen eine sehr hohe architektonische Qualität auf. Er legte grössten Wert auf das Detail und baute für die Zeit entsprechend teuer. In den 30er Jahren erstellte er einige Einfamilienhäuser, die dem Neuen Bauen nahe kommen. Die Beziehungen seiner Frau zum Bauhaus haben bestimmt seine Architektur beeinflusst. Hugo Petitpierre wird oft mit seinem Vater verwechselt der Henri hiess. Beide signierten die Pläne mit H. Petitpierre.

Einige gute und prägende Bauten

Aufgrund der wenig guten Architekten, die es in Murten gab, bleibt auch die Ausbeute eher spärlich. Ab den 40er Jahren entstand keine prägende Architektur. Mit dem Ende des ersten Weltkrieges kam die Zeit der schnellen Architektur. Man wollte Geld verdienen. Architektur hin oder her. Dieser Umstand veränderte sich nicht bis heute. Mit der zunehmenden Materialvielfalt und den Möglichkeiten wird die Architektur unverständlicher und rastlos. Im folgenden werden daher nur einige wenige Bauten vorgestellt, welche wirklich sehenswert sind.

Literarischer Leist von Murten 1833/34

Der Architekt⁵² des Gebäudes ist unbekannt. Die einfache und schlichte spätklassizistische Villa am Hang hat eine Sockelausbildung südlich. Ein axialer Grundriss mit insgesamt fünf Öffnungsachsen. Der Haupteingang befindet sich auf der Nordseite. Seitlich im 1. Obergeschoss befanden sich offene Terrassen, das Dach durch massive runde Eichensäulen abgestützt. Nach mehreren Nutzungsänderungen dient das Gebäude als Schwesternhaus und ist im Besitz des Bistums Lausanne-Genf.



Schulhaus 1836-39

Der erste öffentliche Bau vor den Stadtmauern wurde vom damals 24-jährigen Johann Jakob Weibel geplant und gebaut. Es entstand aus einem Wettbewerb.

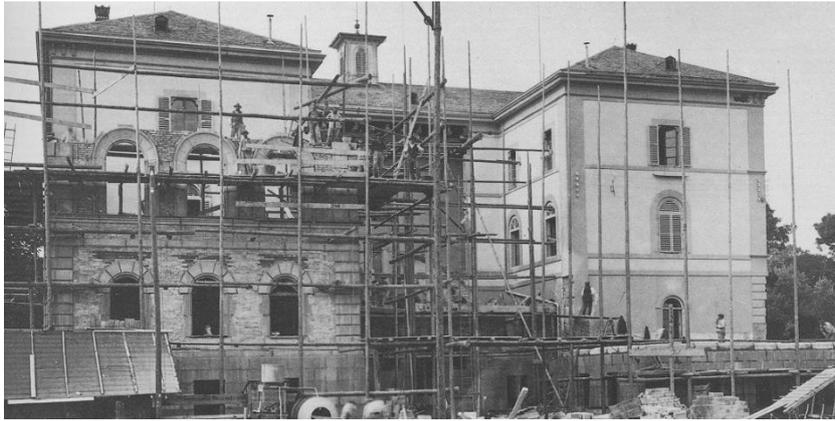
⁵² Die Architektur lässt auf einen guten Architekten schließen. Ob es Weibel war? Vielleicht.

Das U-förmige, axial gebaute Gebäude weist drei Geschosse über dem Strassenniveau und ein Untergeschoss auf. Es wurde im Münchner Neurenaissancestil erbaut. Das farblich abgesetzte Erdgeschoss bildet einen Sockel mit der Betonung des Haupteinganges durch eine leicht vorge-setzte Sandsteinfassade, die über drei Fensterachsen reicht. Die pro Geschoss differenziert ausgebildeten Fenster geben dem Gebäude eine schlichte klare Fassade, die die rückwärtige Nutzung der Räume widerspiegeln. Zentral in der Achse befindet sich ein gigantisches Treppenhaus in Granit mit runden Säulen. 1922 verlängerte Hugo Petitpierre die beiden Seitenflügel um ein Klassenzimmer, und übernahm den Stil des Gebäudes.

Westfassade Richtung



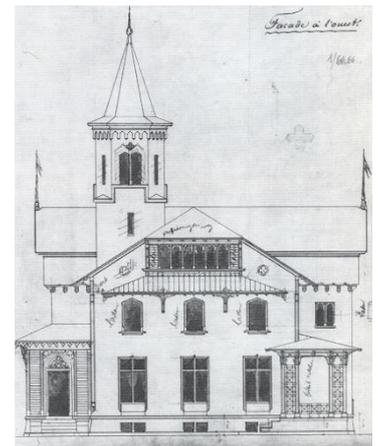
Berntor



Ostfassade 1922

Beaulieu 1845-47

In Zusammenarbeit mit dem Neuenburger Kantonsarchitekten Hans Rychner bauten Weibel eine grosszügige neugotische Villa für einen Arzt und Historiker⁵³ aus Murten. Der Bau wurde 1930 stark umgebaut und verlor seinen Charakter.



⁵³ Es handelt sich um J.F.L. Engelhard.

Westfassade

um

1900

oben:Projekt/unten:W.-Fassade

Uhrmacherhäuser 1854

Die Arbeiterhäuser von Hans Rychner geplant und gebaut entstanden nach englischem Modell. Insgesamt wurden vier Häuser erstellt in zwei unterschiedlichen Typen. Zwei sind heute noch vorhanden. Sie gehören zu den ersten Sozialwohnungsbauten der Schweiz, die hygienisch, sozial und architektonisch Modellcharakter haben. Interessant und schützenswert ist die Raumaufteilung und die Nutzung bezüglich sozialer Strukturen.



Südwestansicht 1998

Villa Sonnegg 1869/70

Bereits 1839 nach der Fertigstellung des Schulhauses vor dem Berntor war die Platzgestaltung nicht gelöst, und der Architekt Weibel erhielt den Auftrag, den neu geschaffenen Platz zu gestalten. Es entstand ein Brunnen, welcher als Monolit auf drei Treppenstufen erstellt wurde und einige Bäume wurden gepflanzt. Zur Planung gehörte ein Kaffeehaus welches nie gebaut wurde. Erst 1869/70 wird eine dem Historismus verpflichtete Villa gebaut. Die Villa fügt sich genau in die Platzgestaltung ein, begrenzt die Fläche Richtung See und lässt einen Raum direkt vor dem Berntor entstehen.

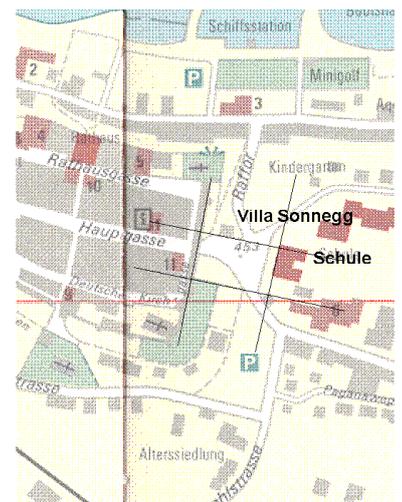
Wurden die Gestaltungspläne von Weibel über 30 Jahre nach seinem Tode herangezogen? Es ist anzunehmen. Das Gebäude steht genau gegenüber eines im Stadtgraben 1969 abgerissenen Gebäudes.

Die prächtige Villa mit dem Erdgeschoss als Sockelgeschoss und vorge-setzten Sandsteinbalkon ist ein repräsentativer Bau. Die Südostfassade mit dem Giebel hat



Villa Sonnegg

Raumgestaltung durch Villa Sonnegg, Schulhaus, alter Friedhof und Ringmauer



Katholische Kirche St. Mauritius Murten

In den Jahren 1885 bis 87 baute das Bistum eine dreischiffige Kirche nach den Plänen von Adolphe Fraise⁵⁴. Der Architekt plante eine 3-schiffige Kirche mit rundem Chor, die vom Baumeister Anton Antiglio ausgeführt wurde. Am 30. August 1887 wurde der Bau durch den Bischof geweiht und der Gemeinde übergeben. Treibende Kraft während dem Bau war Hermann Rössler. Das schlicht wirkende Äussere der Kirche steht im Gegensatz zum Innenraum. Die Fenster zeigen für jene Zeit ein bemerkenswertes Programm und sind künstlerisch und handwerklich von ausgezeichneter Qualität. Die Westfassade und die Strebepfeiler wurden bereits 1910 ausgebessert und mit dem Turmbau ein neuer Verputz aufgezogen. Aus finanziellen Gründen konnte der Turm erst 1926 erstellt werden. Die notwendig gewordene Bausanierung und die Anpassung des Kirchenraumes an die Liturgiereform führte 1974 aussen zu schonenden Unterhaltsarbeiten und 1977/78 innen zur Zerstörung wichtiger Dekor- und Ausstattungsteile. Bei diesen Bauarbeiten wurden die Glasfenster des Schiffes, die Empore, die Kirchenbänke und die Seitenaltäre entfernt. Der Hauptaltar wurde in das südliche Seitenschiff verlegt. Das Mobiliar aus der Bauzeit der Kirche wurde 1976 mit Ausnahme der Kanzel, des Hauptaltars und der Seitenaltarbilder entfernt oder versetzt. Die Umbauarbeiten von 1977/78 stellen für den Innenraum eine erhebliche Veränderung dar.



Die vorgestellten Gebäude geben einen kleinen Überblick über die gebaute Architektur des 19. Jh. Von diesen Bauten gibt es kurze Hinweise in Touristenführer. Über Gebäude des 20. Jh., vor allem der 20er und

⁵⁴ Ein bekannter Freiburger Architekt.

30er, aber auch der 40er und 50er gibt es keine Angaben. Alle Unterlagen und Informationen müssen mühsam im Archiv der Stadt Murten oder bei den Liegenschaftsbesitzer zusammengesucht werden. Aus zeitlichen Gründen muss auf die Architektur des 20. Jh. verzichtet werden. Interessante Beispiele sind einige anzutreffen. So müssten die Liegenschaften am Wilerweg⁵⁵ Nr. 6, 14, 12, 24 und 28, die Mehrfamilienhäuser am Wilerweg und der Mottetstrasse⁵⁶ Nr. 34 und 36 und das Geschäftshaus⁵⁷ Bernstrasse 23 wegen architektonischen Gründen untersucht werden. Aus Gründen des Sozialwohnungsbaues und der Fabrikarbeiterbauten sind die Gebäude Untere Längmatt Nr. 2,4,6⁵⁸ und 14 bis 24 von Interesse. Die Chaletbauten des Long-Vernez dürften aus Sicht der Baukonstruktion Hintergründe zur Entstehung des Quartieres liefern.

⁵⁵ Einfamilienhäuser von Hugo Petitpierre aus den 30er Jahren.

⁵⁶ Aus den 40er oder 50er Jahren.

⁵⁷ Eventuell aus den 40er Jahren

⁵⁸ Ein Dreireihenfamilienhaus.

Schlusswort

Die vorliegende Arbeit hat seinen Schwerpunkt in der Siedlungsentwicklung der Stadt Murten. Die kleine Gemeinde hat eine historische Geschichte, sie gibt aber wenig Architektur her. Das Kapitel Architektur dürfte durch die bezeichneten Liegenschaften des 20. Jh. noch erweitert werden. Der Einfluss des Klosters Münchenwiler, später eine Herrschaft, und die Herrschaften des Schlosses Löwenberg und Greng sind ein weiteres Kapitel wert. Vor allem die Beziehungen der Herrschaften Greng scheinen grösseren Einfluss gehabt zu haben.

Das Interesse an der Entwicklung von Murten ab 1700 ist gross. Dies zeigen auch die Diskussionen mit Personen, die in der Öffentlichkeit tätig sind oder sich für die Interessen von Murten einsetzen. Ich werde die Arbeit fortsetzen, um mehr über Murten zu erfahren.

Literaturhinweise

- Rubli Markus, MURTEN IM WANDEL, Murten 1983, Licorne Verlag Murten
- Deuchler Florens, MURTEN, BILD EINER STADT, Genf 1975, Rieudisse Verlag
- Schmid Karl und Schadek, DIE ZÄHRINGER II, 1986, Thorbecke Verlag
- Schöpfer Hermann, STADTARCHIV MURTEN, PLANVERZEICHNIS, 1973, unveröffentlicht
- Blum Kurt, MURTEN MORAT, 1965, Verlag Stämpfli&Cie Bern
- PETRA PETITPIERRE, ISBN 3-906651-00-4
- KULTURFÜHRER SCHWEIZ, Zürich 1982, Ex Libris Verlag
- PRO FRIBOURG, September 1998
- Schweizerischer Kunstführer, STADT MURTEN, Hermann Schöpfer, Basel 1973, GSK Bern
- Flückiger Ernst, MURTEN, DIE BAUGESCHICHTE, Graphische Werkstätten H. R. Sauerländer&Co. Aarau
- Touristenführer, MURTEN, Autor unbekannt
- Rubli Markus, MURTEN EIN STÄDTEBAULICHER RUNDGANG, Murten 1992, Licorne Verlag