

Zeitschrift: Aarburger Haushalt-Schreibmappe
Band: - (1969)

Artikel: Vom Aareübergang bei Aarburg
Autor: Ruesch, W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-787932>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

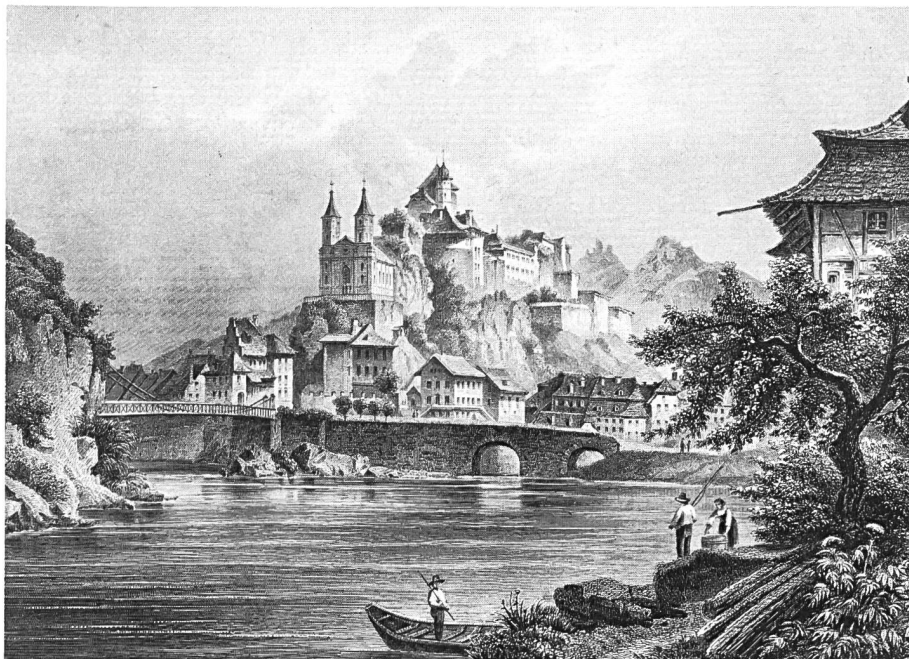
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 02.12.2025

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

Vom Aareübergang bei Aarburg

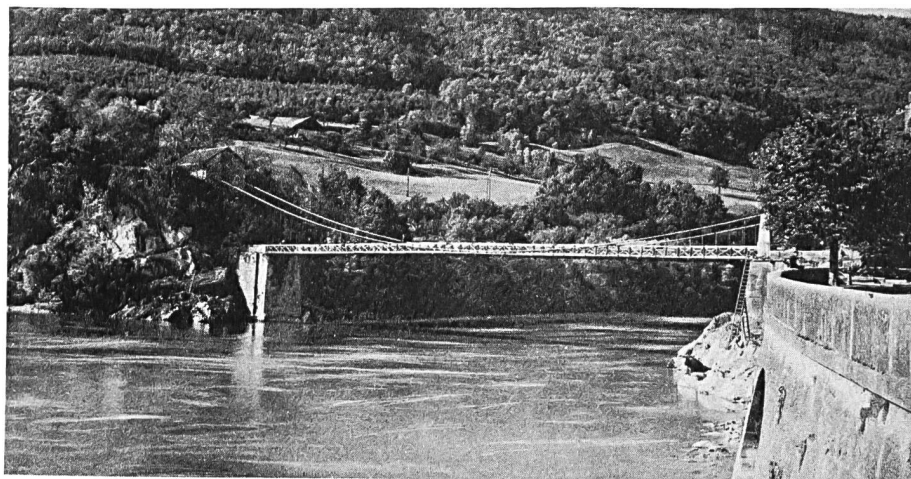
Eine kleine Brückenchronik von
W. Ruesch, Aarburg.



Kupferstich mit der 1839 erstellten Hängebrücke und der nach dem Stadtbrand 1840 neuerrichteten Ztürmigen Kirche, gestochen von J. Poppel nach einer Zeichnung von Robock.



Volle 72 Jahre diente die idyllische Kettenbrücke dem Verkehr über die Aare, bis sie dem stets wachsenden Verkehr nicht mehr genügte und im Jahre 1911 abgebrochen und durch eine neue Betonbrücke ersetzt wurde.
Phot. J. Rudolf, Aarburg



Der Umbau der Aarburger Bogenbrücke steht vor dem Abschluss. Sie war eigentlich gar noch nicht so alt, und auch ihre Vorgängerin konnte ein verhältnismässig nur kurzes Bestehen aufweisen. Dies liegt darin begründet, weil keine Brücke nötig war. Bis zum Ausbau des Strassennetzes durch die Berner wickelte sich der grösste Teil des Verkehrs auf der Aare ab (siehe Bericht in der letztjährigen Schreibmappe: „Flussschiffahrt in alter Zeit“), und für den Nord-Südverkehr auf der Strasse wurde die solide Holzbrücke in Olten benutzt. Mit der industriellen Entwicklung in unserem Gebiet nahm dann aber der Waren- und besonders auch der Personenverkehr derart zu, dass gegen Mitte des letzten Jahrhunderts die Erstellung einer Brücke mehr als gerechtfertigt war.

Bis zum Bau der Drahtseil-Hängebrücke im Jahre 1839 — nach Plänen des damaligen Generals Dufour — vermittelte eine Fähre den Flussübergang (Fährweg). Er führte ungefähr vom heutigen sog. „Bädl“ zum Bornhang hinüber. Dort sieht der aufmerksame Beobachter noch heute die Rampe für An- oder Ausfahrt zu und von der Fähre. Ein altes Gästebuch im Gasthof zum St. Urs in Boningen zeigt wie die Reisewege „anno Dazumal“ ganz anderen Routen gefolgt sind als heute. Aus den Eintragungen geht u.A. hervor, dass ein holländischer Offizier fast regelmässig in der Gegend erschienen ist, um im Fülenbacherwald Tannenstämmen auszuwählen, die sich als Schiffsmasten eigneten. Gleich wie die „Zofingertannen“ aus dem Boowald traten diese Stämme dann zu Flossen geformt, den langen Wasserweg nach den Niederlanden (Vlissingen und Zandaam) an.

Die Hängebrücke war ein ziemlich schwankendes Gebilde. Eine Gebotstafel an den Brückeneingängen schrieb z.B. vor: „Diese Brücke darf nur einspännig befahren werden! Ein Boninger Milch- und Botenfuhrmann umging die Vorschrift, indem er das „vonderhändige“ Ross ausspannte und hinten ans Fuhrwerk band, um die Brücke dieserart „vorschriftsgemäss“ zu passieren. Ein Jahr nach ihrer Erstellung diente sie, beim Brand von Aarburg, einem Teil der verängstigten Anwohner als Fluchtweg mit ihrer Habe. Dies veranschaulicht ein alter Stich deutlich. — Der heutige „Damm“ wurde mit Abraum von den Brandstätten erstellt. Die Aufschrift „Freistaat Aargau 1840“ ist nicht von Kantons- sondern nur von lokalgeschichtlicher Bedeutung.

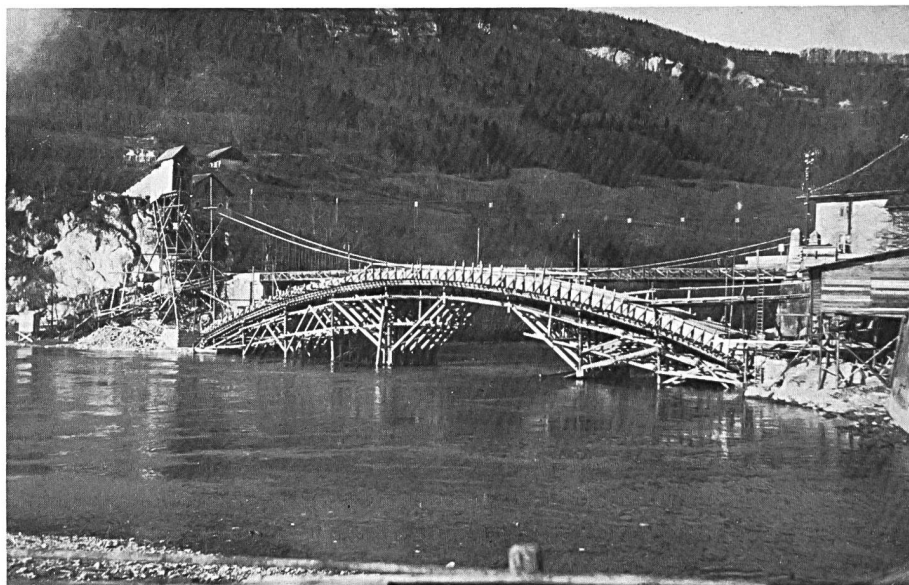
Links:
Das Hutterhübeli mit der Kettenbrücke und der Born im Hintergrund.
Photo J. Rudolf

Der Brückenkopf auf der Solothurner Seite hat den Namen „Hutterhübel“ oder „Huttergütsch“. Er rührt davon her, dass in den ersten Jahrzehnten nach der Erbauung ein Brückenzoll zur Tilgung der Kosten erhoben wurde. Und zwar befand sich die Zollstätte eben dort drüben und der Posten wurde von einem Aarburger namens Hutter versehen.

Nachdem die Hängebrücke ausgedient hatte, wurde sie vom Kanton Bern um wenig Geld erworben, und in der Gegend von Utzenstorf als Fussgängersteg wieder aufgebaut. Aber nicht für lange. Offenbar wurde sie zu wenig hoch aufgehängt, denn ein Hochwasser der Emme schwemmte sie bald wieder weg.

Inzwischen erfuhr unsere Wirtschaft eine weitere rasche Entwicklung. So wurde 1896 eines der ersten Flusskraftwerke der Schweiz in Ruppoldingen gebaut. Dies brachte der Brücke und dem Grossfuhrhalter Mühlemann in Aarburg vermehrten Betrieb. Denn neben den neuen Wasserturbinen wurde auch noch eine Dampfturbine als Hilfsanlage betrieben. Zum Heizen des Kessels verwendete man Kohle und Koks, die mit Fuhrwerken nach Ruppoldingen gebracht werden mussten. Da die Fuhrwerke immer grösser wurden, war die Hängebrücke bald bis aufs Äusserste beansprucht. Die Brücke soll oft bedenklich geschwankt und geächtzt haben!

So kam der Ruf nach einer tragfähigeren Brücke. Zu Beginn dieses Jahrhunderts war Eisenbeton langsam zum bevorzugten Baumaterial geworden, und 1911 wurde mit dem Bau einer Bogenbrücke aus diesem Material begonnen. Sie wurde nach Plänen des berühmten Brückenbauers Maillard ausgeführt.



Oberstes Bild:

Für den Bau der „Neuen Bogenbrücke“ war ein grosses Lehrgerüst erforderlich, das eine Öffnung für die Schiffe aufwies.

Oben:

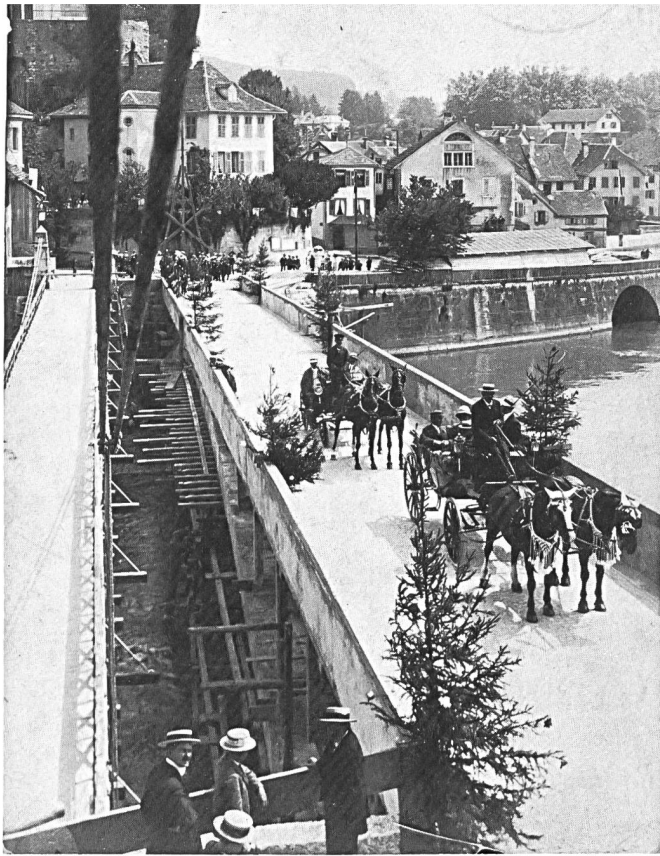
Die Bogenbrücke ist fast fertiggestellt, das Lehrgerüst ist bereits entfernt. Im Vordergrund ist noch das alte Draht-Brücklein sichtbar.

Links:

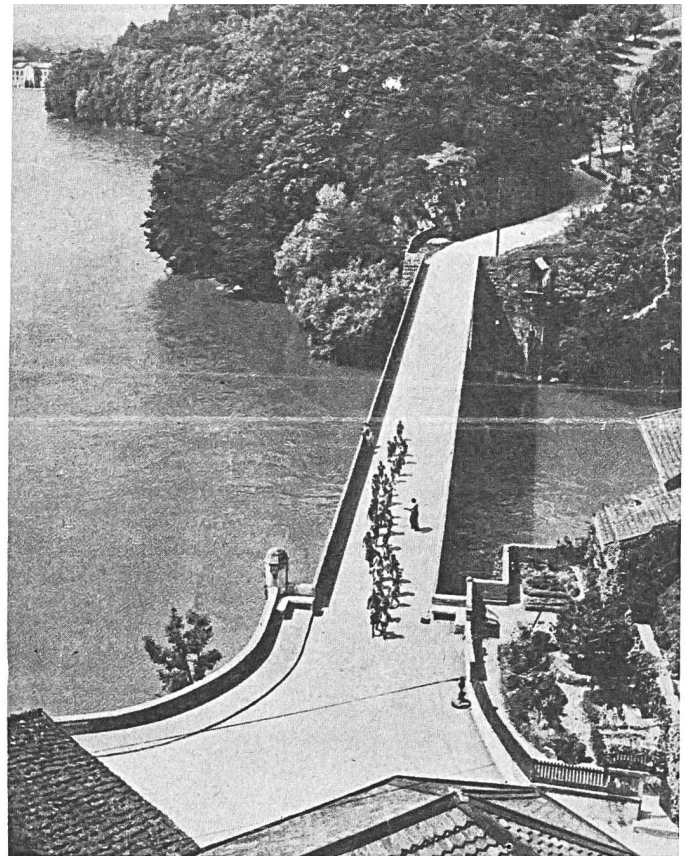
Ein interessantes Bild aus der Bauzeit der Brücke.

Für den Bau des Brückenbogens war ein grosses Lehrgerüst über die Aare erforderlich, das eine Öffnung für die Schiffe aufwies. Beim Erstellen des Betongusses eignete sich das Missgeschick, dass das Gerüst, welches die Verschalung hätte stützen sollen, nachgab. Dadurch ergab sich eine Absenkung des Bogens um 47 cm. In monatelanger Arbeit musste das Stück wieder herausgespitzt und neu gegossen werden. Die Einweihung der sehr elegant wirkenden Brücke wurde auf das Jugendfest 1912 möglich.

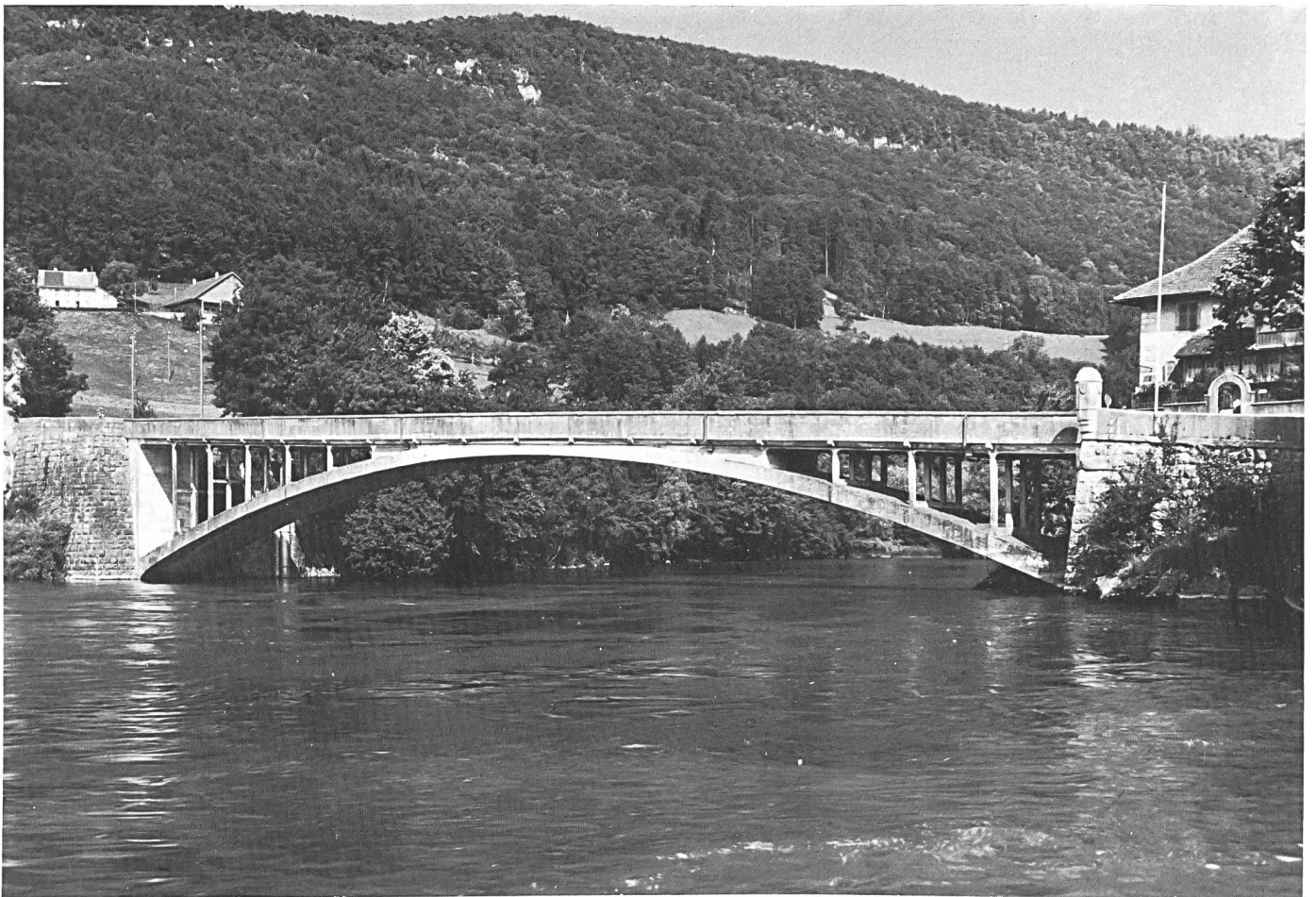
Folgende Angaben dürften noch von Interesse sein: Länge = 68 Meter, Breite = 5 Meter, Scheitelhöhe = 7 Meter, Steigung 5%. Kosten rund Fr. 117'000.—. Nach Abschluss der Arbeiten zog die Bauequipe nach Barcelona, um dort eine gleiche Konstruktion über den „Ter“ zu erstellen. Anschliessend kam sie zurück, um die Trimbacher-Brücke zu bauen, die das SBB-Werkstätteareal Olten mit Trimbach verbindet. Auch dies eine Brücke, die sich gut ins Landschaftsbild einfügt und deren Eleganz uns Bewunderung abnötigt.



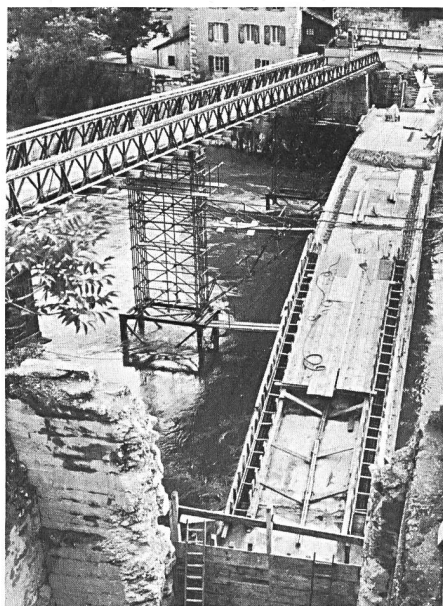
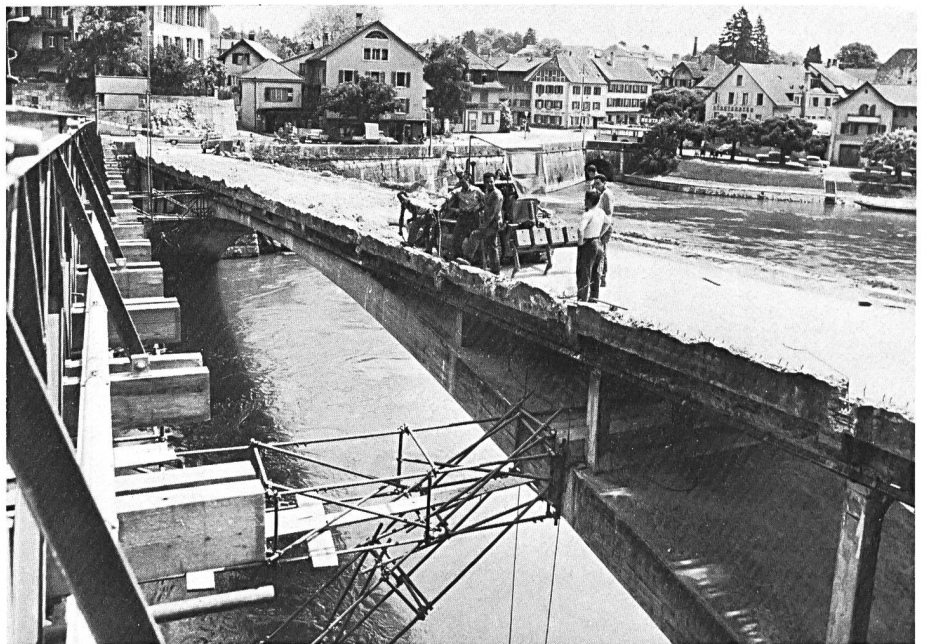
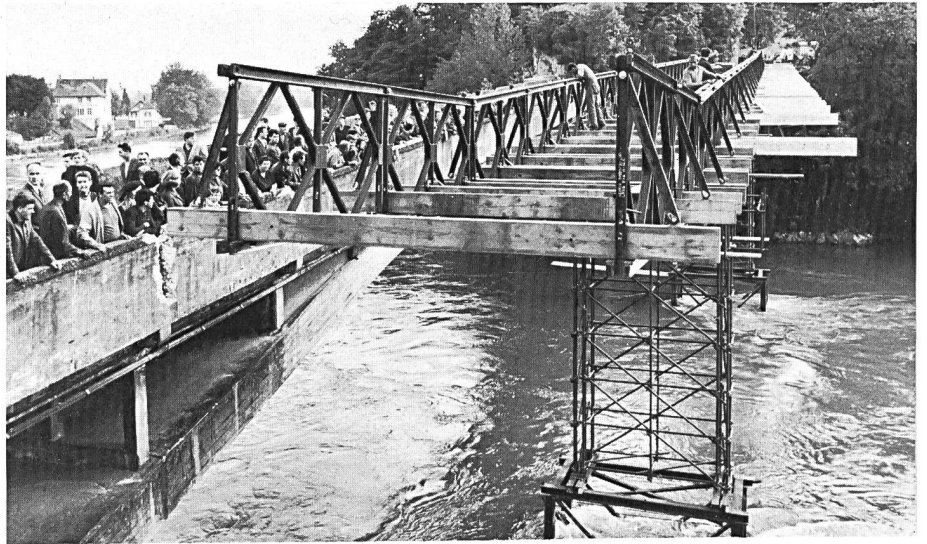
Am 14. Juli 1912 wurde anlässlich des Jugendfestes die Aarebrücke eingeweiht. Links im Bilde ist noch die alte Hängebrücke sichtbar, die in der Nähe von Utzenstorf als Fussgängersteg über die Emme diente und wenige Jahre später vom Hochwasser weggerissen wurde.



Ein Bild von historischem Wert! Lehrer Walter Ruesch überquert mit einer Schulklass die fertiggestellte Aarebrücke.
Unten: Mehr als 50 Jahre diente die Brücke als Aareübergang dem stets wachsenden Verkehr. Fotos: Gmünder



Die Maillard-Brücke war für die damalige Zeit eine sehr moderne und grosszügige Konstruktion, die vom Weitblick des Erbauers zeugt. Die grazilen Träger, auf denen die Fahrbahn ruht, sind nur 20 cm breit, und lassen die sonst massive Ausführung sehr gefällig und beschwingt erscheinen. Die Fahrbahn war gepflastert. Fussgängersteg war noch keiner vorhanden. Mit der damaligen Verbreiterung der Fahrbahn musste ein Teil des Hutterhubel-Felsens weichen. Gleichzeitig verschwand auch das kleine Häuschen auf dem Felskopf, wo auch die Kabel der Hängebrücke verankert waren. Die Brücke fügte sich gut in das Landschaftsbild ein, und war bald ein Stück Aarburg geworden, zusammen mit Festung, Kirche, Städtli und Woog. Eng ist sie mit der Bevölkerung verbunden, erschliesst sie doch das immer wichtiger gewordene westliche Ufer. Gerne erging sich Jung und Alt in die reizvolle Gegend von Ruppoldingen und Boningen und in die waldigen Höhen des Born. Noch bis Mitte 20-iger Jahre herrschten die Pferdefuhrwerke, Droschken und Chaisen vor. Dann aber begann der motorisierte Verkehr in rasch steigendem Masse das Strassenbild zu beherrschen. So hatte man in den letzten paar Jahren als Fussgänger Mühe, die keine Troittoirs aufweisende Brücke neben den vielen Motorfahrzeugen heil zu überqueren. Es war schon gar nicht mehr ratsam, dem lebhaften Wasserspiel in der Waage von der Brücke aus zuzusehen. Mancher naturverbundene Wanderer mag ob diesem Zustand enttäuscht gewesen sein. So ergab sich nach 56-jähriger Lebensdauer, dass die Brücke den heutigen Anforderungen nicht mehr genügte. Es musste vorerst das zulässige Gewicht auf 8 Tonnen beschränkt werden. Dann wurden aber noch Korrosionsschäden an den schlanken Stützen des Tragwerkes festgestellt, die eine Reparatur, und damit einen Umbau notwendig machten. Kleine Risse in den seitlichen Abflussrinnen

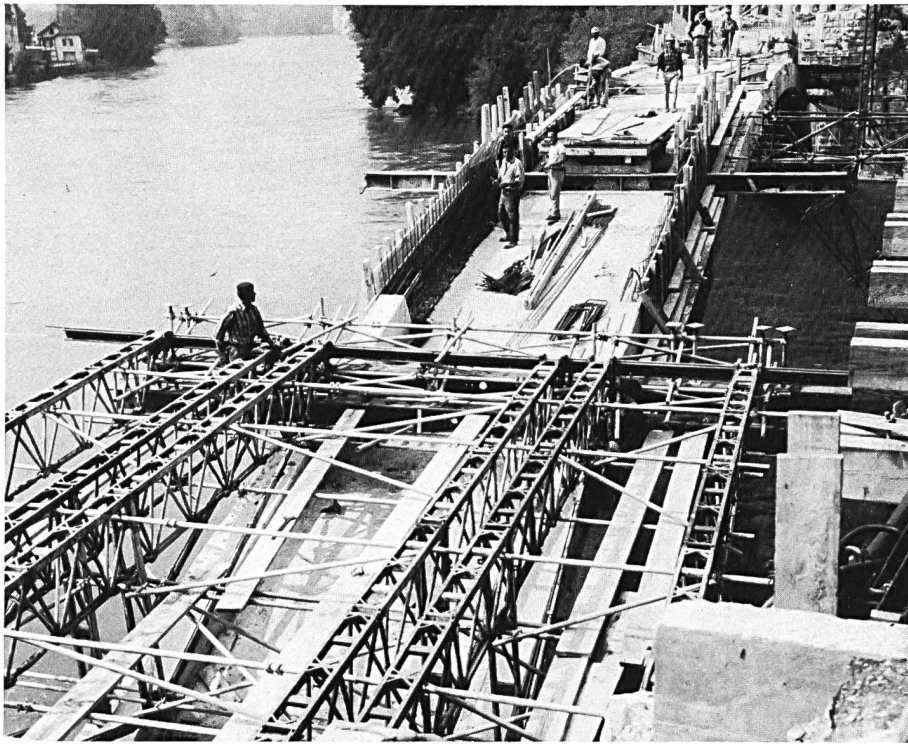


Oberes Bild:
27. Mai 1968: Schaulustige Aarburger verfolgen den Bau der Notbrücke, die während dem Umbau der Aarebrücke dem Verkehr dienen musste.

Oben und rechts:
5. Juni 1968: Die Umbauarbeiten sind in vollem Gange. Der Abbruch des alten Brückentrasses wird mit modernen Baumaschinen bewerkstelligt.

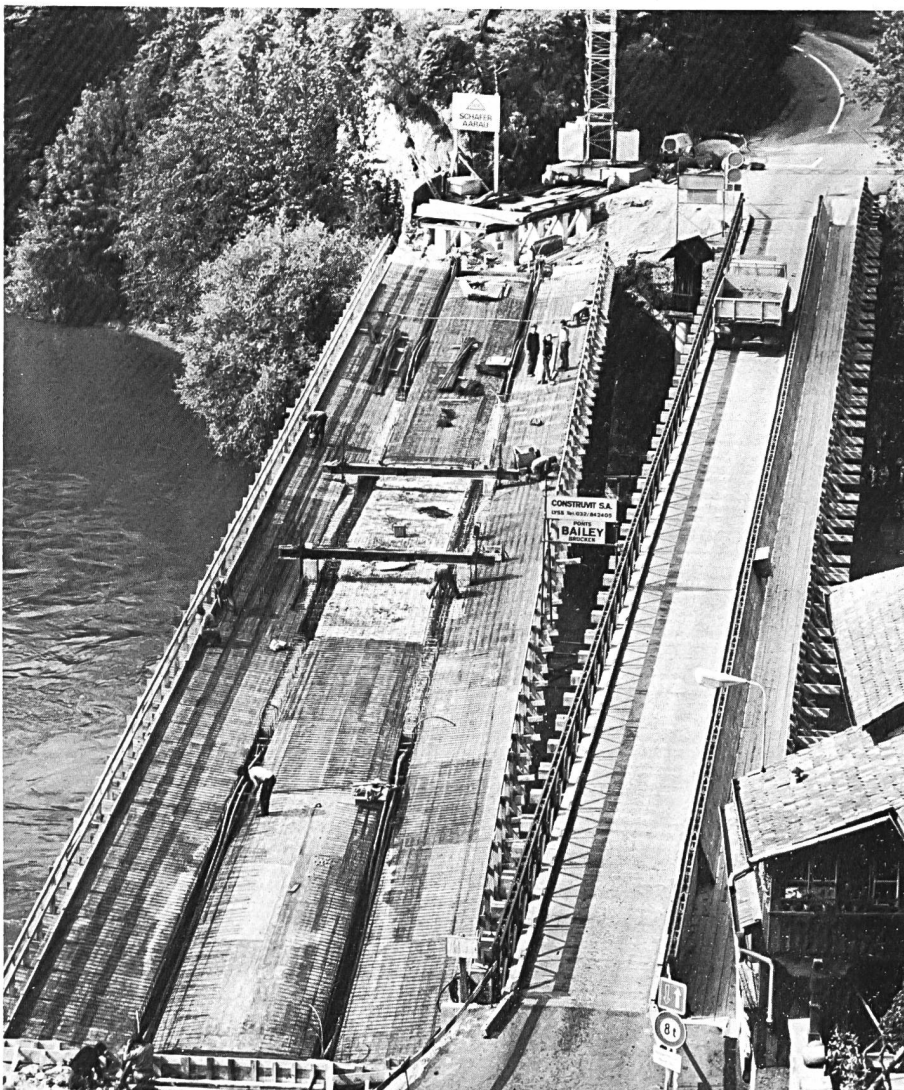
Links:
23. Juli: Der alte Oberbau der Brücke ist abgebrochen. Beginn der Betonarbeiten zur Verstärkung des Brückenbogens. Fotos: Gmünder





Oben:
20. August: Die Schalungsarbeiten für den Guss der verbreiterten Brückenfahrbahn sind bald vollendet.

Unten:
19. September: Die Betonarbeiten für das neue Brückentrassée sind schon weit fortgeschritten.



der Fahrbahntwässerung liessen das Wasser auf die darunter-liegende Träger durchsickern. Da die Betonüberdeckung derselben wohl ungenügend war, konnte es durch feine Haarrisse zu den Armieren eindringen. Dies hatte Rostbildung zur Folge, und dieser wiederum hat die Eigenschaft, ganze Betonstücke wegzusprengen. Ausbesserungsarbeiten nützen in diesem Falle nichts mehr, denn nach kurzer Zeit sind die gleichen Schäden wieder da. Die regelmässig durchgeführten Kontrollen zeigten diese Schäden mit aller Deutlichkeit, und seit rund 10 Jahren befasste man sich in den zuständigen Stellen mit der Lösung dieses Problems. Das Tiefbauamt des Kantons Aargau entschloss sich nach gründlichen Studien von Vorprojekten zur Erstellung einer neuen und breiten Fahrbahn, wobei der bisherige Brückenbogen weiter benützt werden kann. Derselbe besitzt auch heute noch genügend Festigkeit um das neue Tragwerk für die Fahrbahn aufzunehmen! Bei den komplizierten Messungen waren Spezialisten der EMPA zugezogen worden. Die Frage der Finanzierung hatte längere Verhandlungen zur Folge. Der Kostenvoranschlag rechnet mit rund 800'000.— in welchem Betrag die Notbrücke inbegriffen ist. Es konnte hiefür folgender Verteiler gefunden werden: Ein Drittel der Kosten übernimmt der Kanton Solothurn, was sicher als freundnachbarliche Geste bezeichnet werden kann. Der restliche Betrag wird zu 20% von der Stadt Aarburg und zu 80% vom Staate Aargau finanziert. Mit den Umbauarbeiten wurde im Monat März 1968 begonnen. Die Firma Brunner aus Zürich setzte mittelst Beton-Bohrpfählen die Fundamente für die behelfsmässige Notbrücke, die während der Zeit des Umbaus den unumgänglichen Verkehr ermöglichen soll. Solche Notbrücken nach dem System Bailey wurden von den Amerikanern im zweiten Weltkrieg verwendet, und haben sich sehr gut bewährt. Die beiden noch bestehenden Widerlager der ehemaligen Hängebrücke konnten dafür wieder benützt werden, und Ende April konnte die ganze Konstruktion an einem einzigen Tag über die Träger geschoben werden. Am 1. Mai war sie bezugsbereit. Gleich anschliessend wurde mit dem Abbruch der alten Fahrbahn begonnen. Diese Amerikaner-Brücke eignet sich für die vorliegenden schwierigen topographischen Verhältnisse am Bauplatz besonders gut. Sie hat eine Fahrbahnbreite von 2,4 Metern und eine Tragfähigkeit von 8 Tonnen. Eine Ausnahme macht der Autobus Boningen-Olten, der mit 12 Tonnen besonders vorsichtig passieren muss. Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge ist auf 10 Km/h begrenzt, und es muss ein Abstand von 30 Metern eingehalten werden. Auf der nördlichen Seite befindet sich ein Fussgängerweg von 1,10 Metern Breite, welcher vom „Fussvolk“ sehr geschätzt wird. Die Hilfsbrücke konnte gemietet werden und kostet rund Fr. 120'000.—. Dank ihr können aber beim Umbau rund Fr. 60'000 eingespart werden. Die neue Brücke wurde vom Ing. Büro W. Schalcher in Zürich entworfen. Auch diese Konstruktion wirkt sehr elegant und fügt



sich gut in die Umgebung ein. Die Fahrbahn weist eine Breite von 6 Metern auf, die beidseitig durch ein Troittoi von 1,50 Metern Breite ergänzt ist. Sie kann von Fahrzeugen jeder Grösse und Last befahren werden. Der Ausbau darf deshalb als für lange Zeit genügend bezeichnet werden. Sofern nichts Unvorhergesehenes Eintritt, soll die neue Brücke noch vor Ende 1968 dem Verkehr übergeben werden können.

Zu erwähnen wäre noch, dass die Befehlsbrücke anlässlich des aussergewöhnlichen Hochwassers vom 22./23. September 1968 keinen Schaden erlitt, obwohl Schlimmes zu befürchten war. Sie war aber an diesen Tagen vorsichtshalber für den Verkehr selbst der Fussgänger gesperrt worden. Wir möchten diesen Bericht nicht schliessen, ohne Allen zu danken, die zum guten Gelingen dieses schönen Werkes beigetragen haben.

Oben:
24. Oktober: Die Brücke ist im Rohbau vollendet! Das traditionelle Aufrichtebäumchen gibt Kunde vom Stand der Arbeiten. Fotos: Gmünder

Unten:
22. November: Der Umbau der Aarebrücke ist vollendet, sie wurde am 23. November offiziell dem Verkehr übergeben! Der altvertraute Brückenbogen trägt die breite neue Brücke, um einer neuen zukunftsreichen Generation zu dienen.

