

Zeitschrift: Aarburger Neujahrsblatt
Band: - (1990)

Artikel: Die erste Aarebrücke in Aarburg (Drahtseilhängebrücke)
Autor: Heiniger, U.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-787777>

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: 15.04.2026

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

Die erste Aarebrücke in Aarburg (Drahtseilhängebrücke)

U. Heiniger



Am 10. Dezember 1837 wurde die erste Aarebrücke in Aarburg dem öffentlichen Verkehr freigegeben, welche die erste «trockene» Verbindung zwischen den Kantonen Aargau und Solothurn in der Region sicherstellte.

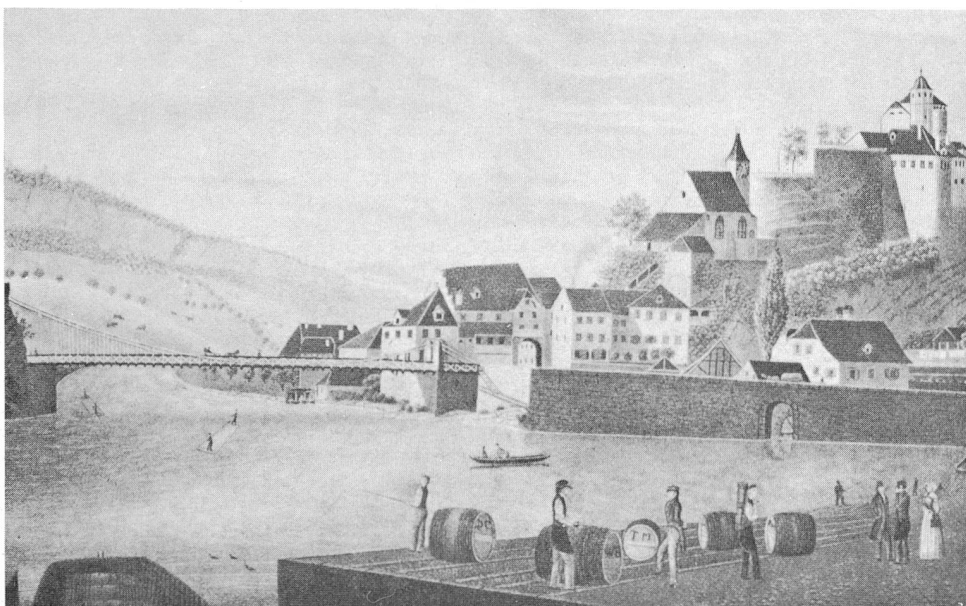
Mit der Freigabe dieser Brücke wurde auch die während vieler Jahrhunderte, die beiden Aareufer verbindende Fähre ausser Betrieb gesetzt. Diese führte ungefähr vom heutigen «Bädli» zum Bornhang hinunter. Mit dem Fährrecht war von alters her auch das Fischenrecht an der Aare verbunden. Es handelte sich in beiden Fällen um Hoheitsrechte, die zur ehemaligen froburgischen Grafschaft Aarburg gehörten und bis ins Jahr 1299 zurück nachgewiesen werden können. Es darf jedoch mit Bestimmtheit angenommen werden, dass schon Jahrhunderte früher eine Fähre für den

Verkehr zwischen den beiden Aareufem bestand. Aller Wahrscheinlichkeit nach, führte schon zur Römerzeit von Zofingen über Oftringen und Aarburg ein Verbindungsweg. Diese Strasse mündete nach der Traversierung der Aare durch ein Furt oder mit der Fähre in nächster Nähe des Bädli, über Ruppoldingen, Boningen, Hägendorf in die grosse Heerstrasse Aventicum-Vindonissa.

Bis zum Ausbau des Strassennetzes durch die Berner, wickelte sich seinerzeit der grösste Teil des Verkehrs auf einem Fährweg auf der Aare ab. Für den Nord-Südverkehr auf der Strasse, wurde die solide Holzbrücke in Olten benützt. Aarburg war damals wegen seiner natürlichen Hafenanlage einer der wichtigsten Umschlagplätze an der Aare.

Mit der industriellen Entwicklung in der Region Aar-

Die älteste bekannte Ansicht der
Drahtseilbrücke.
(Lithographie von J. Weber 1840).



burg, nahm der Waren- und Personenverkehr derart zu, dass in den dreissiger Jahren des 19. Jahrhunderts die Erstellung eines Aareüberganges unumgänglich wurde.

Durch den Kaufvertrag vom 13. Juni / 13. August 1837 geht das Fähr- und Fischereirecht von den Erben des Abraham Hofmann, Fähr- und Schiffmeister um die Summe von 1500 Franken in das Eigentum der Ortsbürgergemeinde Aarburg über, womit sich diese das Recht zum Bau der ersten Aarebrücke sicherte.

Noch im gleichen Jahr konnte die Vorbereitungscommission fertige Projekte vorlegen. Ihrem Antrage gemäss entschloss sich die Gemeinde für den Bau einer Drahtseilbrücke, nach dem Projekt von Ingenieur Jeanrenaud, Neuenburg.

Nach definitiver Bereinigung des Projektes wurde beschlossen, dasselbe noch durch einen Sachverständigen begutachten zu lassen und dieser Sachverständiger war kein geringerer als der nachmalige General Henri Dufour aus Genf. Er verlangte vermehrte Garantien in Bezug auf die Tragfähigkeit der Brücke. Diesen Anforderungen kam der Projektverfasser ohne weiteres nach. Darauf erfolgte die Vergebung der Brücke an

Ingenieur Jeanrenaud; nur die Maurer- und Zimmerarbeiten wurden durch ortsansässige Handwerker ausgeführt. Die Arbeiten nahmen rasch und ohne Unfall ihren Fortgang. Am 9. November 1837 wurde die Brücke zum ersten Mal passiert.

Acht Tage später meldete Jeanrenaud, dass die Brücke von Fussgängern und Vieh benützt werden könne. Nach einer Probelastung am 25. November, drei Tage vor der Einweihungsfeier, trat etwas ganz Unerwartetes ein. Vier der gusseisernen Zylinder, worauf die grossen Tragseile in den Gelenken ruhten, wurden erdrückt. Das bewirkte, dass die ganze Brücke wieder abgebrochen werden musste. Begünstigt durch die gute Witterung, ging aber die Rekonstruktion wider alles Erwarten rasch vor sich. Schon am 10. Dezember konnte dann die Brücke freigegeben werden. Die Eröffnungsfeier war am 19. Dezember 1837. Die Kosten des Brückenbaues beliefen sich gesamthaft auf die Summe von Fr. 19 370.- dazu noch Fr. 1000.- für den Ankauf einer Liegenschaft bei der «Alten Post» und Fr. 1500.- für die Ablösung des Fährrechtes.

Für all das hatte die Ortsbürgergemeinde Aarburg allein aufzukommen. Es gab damals weder Staats-

Verbot.

Auf Gesuch des Lit. Gemeinderathes Aarburg wird zum Schutze der Drahtbrücke daselbst folgendes Verbot erlassen:

1. Es wird Jedermann untersagt, mit mehr als einem mit mehr als zwei Zugthieren bespannten Wagen zur Drahtbrücke und darüber zu fahren;
2. Die daherige gesammte Bruttolast darf höchstens 20 Kilo-Zentner betragen.
3. Es darf über die Drahtbrücke nur langsam gefahren werden und es darf ein Fuhrwerk oder eine größere Anzahl von Personen die Brücke nur betreten, wenn kein anderes Fuhrwerk oder nicht eine andere größere Zahl von Personen sich auf derselben befindet.
4. Jede Verunreinigung oder Beschädigung der Brücke und der Minenhäuschen ist gleichfalls verboten.
5. Widerhandlungen werden mit einer Buße von Fr. 15—50 geahndet und es haftet der Uebertreter außerdem noch für allfälligen Schaden.

Zofingen, 9. Oktober 1883.

Der Gerichtspräsident:
sig. **G. A. Strähl.**

Das öffentliche Anschlag obigen Verbotes auf der Soloth. Seite sowie dessen Veröffentlichung in Soloth. Tagesblättern bewilligt.
Olten, den 20. Oktober 1883.

Der Gerichtspräsident:
sig. **B. Keust.**

noch Perimeterbeiträge. Statt dessen wurde der Gemeinde von den Regierungen der Kantone Aargau und Solothurn auf die Dauer von sechzig Jahren, von der Eröffnung an gerechnet, die Erhebung eines Brückengeldes gestattet. Dieser Brückenzoll betrug für das Passieren der Brücke:

Für erwachsene Personen zur Tageszeit 2½ und zur Nachtzeit 5 Rappen; für ein Stück Kleinvieh 5 und für ein Grossvieh 10 Rappen. Der Einzug dieser Gebühren erfolgte durch einen von der Gemeinde angestellten Zöllner. Die Zollstätte befand sich auf dem Brückenkopf auf Solothurner Seite, und der Zöllner war der Aarburger namens «Hutter» gewesen.

Der damalige Brückenkopf hat heute noch den Namen «Hutterhübel» oder Huttergütsch.

Später wurde der Ertrag des Brückenzolles alljährlich an eine Pachtsteigerung gebracht. Die jährliche Pachtsumme variierte zwischen Fr. 1140.— und Fr. 1260.—.

Daraus hatte die Gemeinde den Brückenunterhalt zu bestreiten. Durch eine verfassungsrechtliche, eidgenössische Bestimmung ist der Brückenzoll auf Ende 1863 dahingefallen. An dessen Stelle trat ab 1. Januar 1864 bis zum Ablauf der Gültigkeitsdauer, der von Aarburg seinerzeit erwirkten Konzession für den Bau der Drahtseilbrücke am 2. August 1899 eine jährliche Entschädigung von Fr. 1200.—. Durch ein neues Abkommen mit dem Staat Aargau 1875 auf Fr. 1700.— erhöht.

Ein Teil dieses Geldes wurde zur Aeufnung eines Brückenbaufonds verwendet. 1899 versiegte diese Einnahmequelle.

Die Brücke erlebte sowohl den Höhepunkt als auch das Ende der Flösserei und der Aareschiffahrt. Ungeheure Schlagmengen der schönsten Tannenstämme sind aus dem Fulenbacherwald sowie aus dem Bowald in der sogenannten «Waage» zu Flössen vereint worden, um unter der Brücke den langen Weg zum Rhein bis zur Nordsee anzutreten. Diese Stämme wurden

in den grossen Schiffswerften für Schiffsmasten verwendet.

Beim Brand von Aarburg in der Nacht vom 3. auf den 4. Mai 1840, dem das halbe Städtchen samt Pfarrkirche zum Opfer gefallen war, hat die Brücke einem Teil der Anwohner als Fluchtweg gedient.

Die Hängebrücke war ein ziemlich schwankendes Gebilde. Eine Gebotstafel an den Brückeneingängen schrieb vor: «Diese Brücke darf nur einspännig befahren werden». Ein Boninger Milch- und Botenfuhrmann umging die Vorschrift, indem er das «vorderhändige» Ross ausspannte und hinten ans Fuhrwerk band, um die Brücke dieserart «vorschriftsgemäss» zu passieren.

Inzwischen erfuhr unsere Wirtschaft eine rasche Entwicklung. 1896 wurde eines der ersten Flusskraftwerke der Schweiz in Ruppoldingen gebaut.

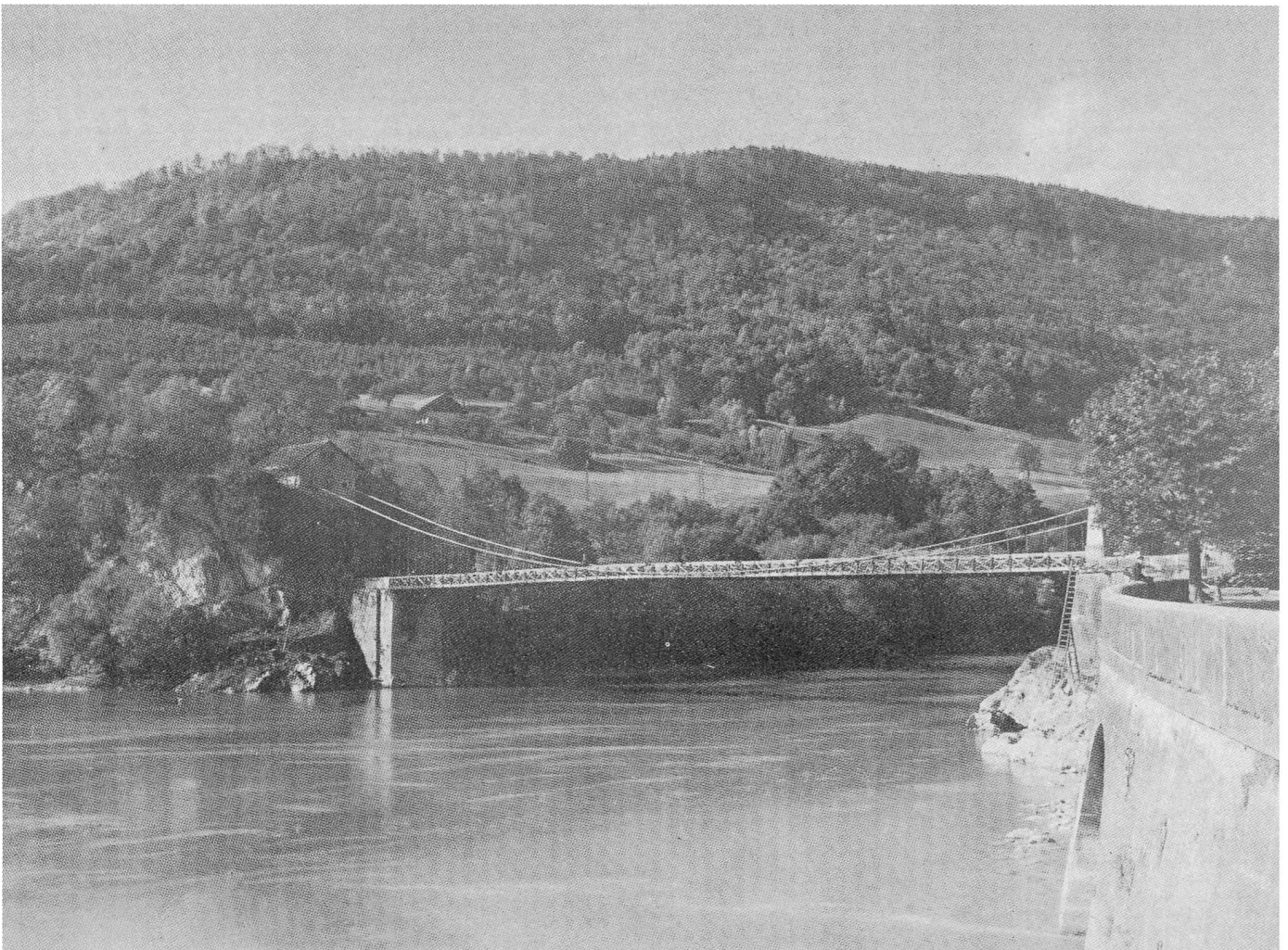
Dies brachte der Brücke vermehrten Betrieb, denn neben den neuen Wasserturbinen, wurde noch eine Dampfturbine als Hilfsanlage betrieben.

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.

Besonders dann, wenn der Fuhrmann Mühlemann von Aarburg, mit vierspännigen Kohlenfuhrwerken passierte hat. Trotz Verbot fuhr er oft nächtlicherweise, weil es niemand sehen sollte über die Brücke, um den weiteren Weg über Olten zu umgehen. Man sagte er habe Ross und Wagen über die Brücke gejagt, und er sei erst hinterher gefolgt. Denn er hatte Angst die Brücke könnte einstürzen.

Im Laufe der Zeit ist die Brücke altersschwach und für den neuzeitlichen Verkehr unzulänglich geworden. Man traute den grossen Drahtseilen nicht mehr, an denen der Rost in ihrem Innern sein Zerstörungswerk begonnen hatte. Beim Passieren von Fuhrwerken oder

Die alte idyllische Drahtseilhängebrücke über die Aare wurde 1912 abgebrochen und anstelle derselben die neue zum Teil jetzt noch bestehende Brücke dem Verkehr übergeben.



auch nur von Fussgängern in kleinen Gruppen, geriet die Brücke derart ins Schwanken, dass es Menschen und Tiere mit der Angst zu tun bekamen. So kam der Ruf nach einer tragfähigeren Brücke.

Nach langwierigen Verhandlungen mit den Regierungen der Kantone Aargau und Solothurn, dem Elektrizitätswerk Olten-Aarburg und der Stadt Olten, einigte man sich auf den Bau einer aus Eisenbeton konstruierten Brücke nach den Plänen des berühmten Brückenbauers Maillard.

Mitte Oktober 1911 wurde mit dem Bau der Bogenbrücke begonnen, und am Sonntag den 16. Februar 1913 konnte die neue Brücke eingeweiht werden.

Die alte Drahtseilhängebrücke wurde wenig später abmontiert und ins Bernbiet disloziert. Sie diente in der Nähe von Utzenstorf als Fussgängersteg über die Emme.

Ein Hochwasser der Emme hat sie leider wenige Jahre später weggerissen.