

Zeitschrift: Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde
Band: 17 (1955)
Heft: 5

Artikel: Oltner Brückenprojekte zur Zeit der Helvetik
Autor: Wiesli, Urs
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-861613>

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: 22.01.2026

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

Oltner Brückenprojekte zur Zeit der Helvetik

Von URS WIESLI

Am 4. März 1798 ist bekanntlich die alte Oltner Holzbrücke durch bernische Truppen, im Zusammenhang mit dem Franzoseneinfall, abgebrannt worden. Eine kurz darauf errichtete Notbrücke hatte dann bis zu dem im Jahre 1803/04 durch den Kleinen Rat veranlaßten Bau der noch heute vorhandenen, durch Blasius Baltenschweiler aus Laufenburg errichteten Alten Brücke Bestand.

Die dazwischenliegende Zeit der helvetischen Einheitsrepublik aber ist reich an Brückenprojekten verschiedenster Art, die alle im Auftrag des helvetischen Kriegsministeriums ausgearbeitet worden sind. Das gesamte Akten- und Planmaterial findet sich heute im Schweizerischen Bundesarchiv im Sammelband Nr. 3168 «Entwürfe und Bemerkungen betr. Genie, Brücken und Straßen, 1799—1801» zusammengestellt. Derselbe Band enthält auch Material über eine damals geplante Aarekorrektion zwischen Schönenwerd und Aarau, durch Ing. Guisan, der in der Helvetik die Oberaufsicht über Straßen und Brücken hatte. Im Zusammenhang mit dem 1951/52 erfolgten Neubau der Oltner Bahnhofbrücke und dem 1954 herausgekommenen «Oltner Brückenbuch» von Ed. Fischer ist es wohl angebracht, aus jenem Aktenband einige Einzelheiten bautechnischer und finanzieller Art hervorzuheben.

Nach verschiedenen Vorstößen in den helvetischen Räten wurde am 31. Juli 1801 dem Kriegsminister zum ersten Mal ein längerer Rapport über die Oltner Brückenfrage vorgelegt. Er stammte von einem gewissen Exchaquet, der im Auftrag von Ing. Guisan, Chef des helvetischen Straßen- und Brückenwesens, seit dem 9. Juli 1801 das ganze Problem des Wiederaufbaues geprüft hatte. Exchaquet befaßte sich insgesamt mit sechs verschiedenen Projekten, die er einzeln genau beschrieben hatte.

Projekt I sah eine mit Ziegeln bedeckte Balkenbrücke vor (un pont de charpente couvert en tuiles), deren Kosten, die Fuhrlöhne nicht mitgerechnet, sich auf 17778 Franken 7 Batzen belaufen sollten. Nach der Ansicht von Exchaquet war diese Bauart allen andern vorzuziehen, da sie am dauerhaftesten und am billigsten in der Konstruktion und im Unterhalt war. Zwar konnte sie, hinsichtlich ihres äußern Aussehens, es mit einer unbedeckten Brücke nicht aufnehmen!

Projekt II dagegen rechnete mit der noch einfacheren Konstruktion einer unbedeckten Brücke, die aber den großen Nachteil eines teuren Unterhaltes

und einer kurzen Lebensdauer hatte, da das Holzwerk stark der Verwitterung preisgegeben war.

Projekt III wiederum wollte die offene Brücke mit Pflastersteinen und Steinplatten bedecken, was allerdings die Gefahr mit sich brachte, daß durch das Gewicht der schweren, darüberfahrenden Wagen die Platten und Steine auseinandergerissen werden könnten, wodurch dem Regen gleichwohl Einlaß zum darunter liegenden Gebälk gegeben war.

Projekt IV nahm ebenfalls auf die Witterungseinflüsse Rücksicht und wollte diesen mit gewalztem Blei begegnen. Die Unkosten wären dadurch verdoppelt worden, ohne indessen das durch Risse, die durch die schweren Wagen verursacht werden, eindringende Regenwasser ganz aufhalten zu können.

Projekt V war ebenfalls wegen der im Vergleich mit Projekt I siebenmal höheren Kostenfrage zum voraus zur Nichtausführung bestimmt und sah eine gedeckte Brücke mit soliden, gemauerten Pfeilern vor.

Projekt VI endlich bestand auch aus einer überaus teuren Brücke aus Mauerwerk und zudem «d'une construction trop hardie pour être exécuté sans de grandes difficultés».

Nachdem Exchaquet im weitern sich nochmals für Projekt I eingesetzt und daran einige kleine Änderungen und neue Vorschläge angebracht hatte, ging er in seinem Bericht auch zur wichtigen Frage der *Materialbeschaffung und Finanzierung* des großen Bauwerkes über. Man sah vor, die vor allem für das Gebälk benötigten riesigen Holzmengen aus den umliegenden Staatswaldungen (forêts Nationales) zu beziehen. Deshalb ließ man durch den Unterstatthalter von Olten, die Munizipalität und die Verwaltungskammer des Kantons Erkundigungen über die Waldbestände einziehen, die am 29. Juli 1801 abgeschlossen waren und folgendes Resultat ergaben. An großen Eichenstämmen, die zum Schlagen in Betracht kamen, waren vorhanden: in Gösgen 90, Niederbipp 78, Entfelden 10, Niederbuchsiten 30, Härrkingen 4, Fulenbach 2, Kestenholz 10, Olten und Kappel 86. Tannenstämmen konnte man beziehen: aus Zofingen 65, aus dem Born und Unterwald (wahrscheinlich östlich Bärenwil) 80, während St. Urban und der Wiggerwald an die 300 Dachsparren abgeben sollten.

Für den eigentlichen Brückenbau rechnete man mit den nachstehenden Materialmengen: 7000 Kubikfuß (KF) Pfahlwerk, 4200 KF Holz für das Brückenjoch, 4150 KF für den Dachstuhl, 1700 KF für Bretter und 220 KF für die Tragbänder.

Die Fuhrlöhne für dieses Holz beliefen sich auf ungefähr 5000 Franken, von denen nach alter Sitte die Gemeinden der Bezirke Gösgen, Olten, Falkenstein und Bechburg (helvetische Einteilung) wenigstens einen Teil übernehmen

mußten. Zur berechneten Bausumme von 17 778 Franken und den Fuhrlöhnen von 5000 Franken sollten dann noch 1500 Franken für ein neues Stadttor beim Stadteingang kommen und ferner 2000 Franken für die Instandstellung der Zufahrtswege auf dem rechten Aareufer, womit sich die Gesamtkosten für den Brückenneubau auf 26 278 Franken beliefen.

In einem weitern Rapport an das helvetische Direktorium wurden dann die rechtlichen Grundlagen für die durch die einzelnen Gemeinden zu übernehmenden Materialtransporte abgeklärt. Man stützte sich dazu vor allem auf ein Protokoll aus dem Jahre 1655, welches fast alle Dörfer der umliegenden Vogteien zu Brückenfuhren verpflichtete, sie dafür aber von der Bezahlung von Brückenzöllen befreite.

Ein Beschuß des helvetischen Kriegsministers vom 19. August 1801 verfügte dann die Pflicht zu den Fuhren für den Neubau, und zwar für jede Gemeinde im Verhältnis zur vorhandenen Viehzahl und ohne Rücksicht auf allfällige für die Schlosser verlangte Frondienste. Auch andere Gemeinden der Nachbarschaft, besonders aus dem Bezirk Zofingen, die Interesse an der Oltner Brücke hatten, wurden eingeladen, an die Materialtransporte beizutragen.

Gleichzeitig erließen Finanz- und Kriegsminister nähere Einzelheiten über die Beschaffung der notwendigen Finanzen. Bereits im Verlaufe des Herbstanfangs 1801 waren 6000 Franken anzuweisen, in den sechs ersten Monaten des Jahres 1802 weitere 6000 Franken und der Rest schließlich bis Mitte 1803.

Soweit die Beschlüsse und Pläne in den helvetischen Akten. Ueber diese Vorarbeiten hinaus konnte aus bekannten Gründen der Brückenbau, wie so manch anderer Plan der helvetischen Staatsmänner, nicht gedeihen. Verfassungskämpfe zwischen Unitariern und Föderalisten am laufenden Band hinderten seit der Mitte des Jahres 1801 jede weitsichtige Tätigkeit. Dazu gesellte sich stets die ständige Finanznot des neuen Einheitsstaates, die ebenfalls jede wirksame Planung hemmte.

Der Zusammenbruch der Helvetik im Sommer 1802 bedeutete dann vollends auch das Ende der zahlreichen kulturellen Unternehmungen, und erst der wiederum föderalistisch eingestellten Eidgenossenschaft der Mediationszeit sollte es vergönnt sein, den Oltner Brückenbau ausführen zu können, wenn auch nicht abzustreiten ist, daß man dabei unter Umständen auch auf die Untersuchungen der helvetischen Ingenieure zurückgegriffen hat.