

Zeitschrift: Neujahrsblatt Wangen an der Aare
Herausgeber: Museumsverein Wangen an der Aare
Band: 28 (2017)

Artikel: Geschichtlicher Rückblick auf die Wanger Holzbrücke
Autor: Bürgi, Andreas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1086715>

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: 12.01.2026

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

Geschichtlicher Rückblick auf die Wanger Holzbrücke

Andreas Bürgi

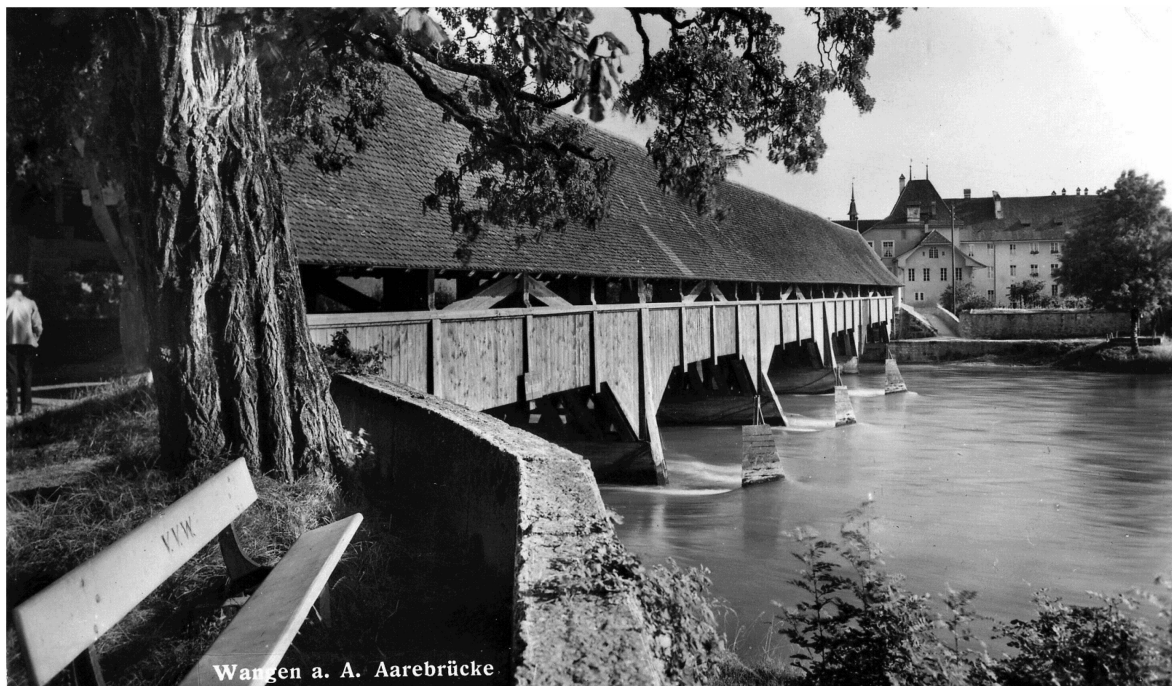


Abb. 1: Wanger Holzbrücke im Zustand zwischen 1934 und 1967 (Aufnahme 1935).

Wangen war bereits zur Römerzeit besiedelt. Dies belegen sowohl Funde als auch Aufzeichnungen aus jener Zeit. Ob allerdings auch damals schon eine Brücke bestand, konnte bis heute nicht geklärt werden, obwohl schon oft nach entsprechenden Indizien gesucht wurde.

Das Städtchen Wangen wird in einem Dokument aus dem Jahre 1257 erstmals erwähnt und dürfte auch etwa zu jener Zeit gegründet worden sein. Damals bestand eine zum Benediktiner-Kloster Trub gehörende Probstei, die im heutigen reformierten Pfarrhaus untergebracht war. Eine Brücke wird jedoch nicht erwähnt und wir müssen bis ins Jahr 1367 gehen, bis wir einen urkundlichen Nachweis finden.

Wangen kam im Jahre 1406 zum Kanton Bern, der damals bereits Mitglied der Alten Eidgenossenschaft war. Mit der Errichtung eines Landvogt-Sitzes bekam Wangen eine völlig neue Bedeutung. Der erste Landvogt, Zimmermeister Heinrich Gruber, erhielt von der Berner Regierung den Auftrag, das Schloss, das Städtchen und die Befestigungsanlagen instand zu stellen und eine neue Brücke zu errichten.

Die damals erstellte Brücke dürfte etwa 135 m lang gewesen sein, während die heutige Brücke rund 93 m lang ist. Bei der Verkürzung der Brücke spielte der Wunsch nach einer besseren Zugänglichkeit zum Salzhaus eine wichtige Rolle, 1845 wurde ein Damm geschüttet und

die Brücke auf der Städtliseite um 2 Joche verkürzt. Der heutige südliche Brückenkopf ist somit nicht ein Widerlager im eigentlichen Sinn, sondern ein Steinpfeiler, der diese Funktion übernommen hat. Das nördliche Widerlager ist demgegenüber noch immer das 'Original' und unterscheidet sich schon äusserlich deutlich von seinem Gegenüber.

Die heutige Brücke wurde im Wesentlichen in den Jahren 1552/1553 errichtet. Die Jahrzahl 1552 ist am südlichsten Steinpfeiler deutlich zu erkennen. Auf der Städtliseite war die Brücke nicht offen wie heute, sondern wurde durch ein steinernes Tor, das am Ende des Zollhauses (heute Haus Nr. 22) stand, abgeschlossen. Das damalige städtliseitige Widerlager und der bei der Verkürzung der Brücke 1845 eingedeckte Pfeiler sind bei Strassenbauarbeiten 1994 wieder zum Vorschein gekommen. Ihre Position ist heute noch erkennbar: Zwischen Brücke und Torbogen ist die Bogenpflasterung an zwei Stellen durch eine gerade Pflasterung ersetzt worden; dort liegen die alten Elemente der Brücke verborgen.

Hochwasser und die daraus folgenden Schäden haben der Brücke zu allen Zeiten zugesetzt. Einerseits hat Schwemmholz die hölzernen Joche in Mitleidenschaft gezogen, andererseits haben Kolkerscheinungen die Stabilität der Pfeiler und Joche geschwächt. Unter Kolk versteht man die Erosion der Sohle in einem Fliessgewässer. Da die Fliessgeschwindigkeit des Wassers rund um einen Pfeiler oder ein Joch wegen der Wasserverdrängung leicht höher ist als im übrigen Flussbett, wird das den Pfeiler umgebende Material weggespült und es bilden sich Vertiefungen (Kolke). Dadurch können sich die Pfeiler und Joche absenken und das gesamte Bauwerk nimmt Schaden.

Neben Naturereignissen hat auch der Mensch durch seine Aktivitäten Reparaturen nötig gemacht. So hat im Jahre 1631 ein grosses Floss zwei Joche beschädigt. Das Floss wurde vom Staat beschlagnahmt und den zwei Flössern eine Busse von je 25 Pfund auferlegt, eine Summe, die den beiden schwer zu schaffen gemacht haben dürfte.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Brücke kaum längere Perioden ohne Unterhalts- und andere Arbeiten erlebt hat. In den Archiven sind denn auch immer wieder Reparaturen und deren Kosten dokumentiert.

Grössere Erneuerungsarbeiten wurden im Jahre 1754 begonnen und 1761 abgeschlossen. Bereits im Zuge dieser Arbeit wurde eine Verkürzung der Brücke diskutiert, von der Obrigkeit jedoch abgelehnt. Am Zollhaus erinnert heute noch die Inschrift: 'DIE FÜNF ÄUSSEREN THEILE DISER BRÜCK SAMT DEN ZWEY THOREN SIND NEU AUFGEBAUEN WORDEN MDCCLXI' an die damalige Sanierung. Mit den beiden erwähnten Toren sind nicht etwa die beiden Stadttore gemeint, sondern die steinernen Brückentore. Das städtliseitige wurde wie bereits erwähnt im Zuge der Verkürzung der Brücke 1845 abgebrochen, über das Schicksal des nördlichen Brückentores wissen wir leider nichts Näheres.

Auf der Nordseite der Gemeindekaserne nahe beim Zollhaus sind auf einer leider übermalten Messlatte historische Höchststände des Aarepegels festgehalten. Der höchste dort verewigte Pegelstand datiert vom 21. Juli 1758. Inwieweit diese Hochwasser die immer wieder anfallenden Reparatur- und Instandstellungsarbeiten der Brücke verursacht oder zumindest mit beeinflusst haben, ist nicht restlos klar. Es ist aber zu vermuten, dass das Hochwasser den Menschen des Öfteren zum Handeln gezwungen hat. Es würde auch erklären, weshalb sich die im Jahre 1754 begonnenen Erneuerungsarbeiten über 7 Jahre bis 1761 erstreckt haben.

Die nächste grössere Sanierung datiert aus dem Jahre 1934. Diesen Arbeiten sind allerdings politische Turbulenzen voraus gegangen, die heute schier unglaublich wirken. Da die Brücke reparaturbedürftig war und die Mehrheit der Wanger Bürger offenbar einen Drang nach Modernität verspürte, wurde an einer denkwürdigen konsultativen Versammlung vom 5. November 1933 der Beschluss gefasst, der Baudirektion den Abbruch der bestehenden und der Neubau einer 'leistungsfähigeren' modernen Brücke nahe zu legen. Die Wanger argumentierten vorab mit den hohen Kosten, die eine Verstärkung der Brücke verursachen würde. Erstaunlich ist allerdings, dass diese Kosten gar nicht der Gemeinde, sondern dem Kanton angefallen wären.

Gegen den Willen des Wanger Gemeinderates und der Grossräte aus der Region hat sich dann der damalige Bernische Baudirektor, Regierungsrat Bösiger, unbeirrt und erfolgreich für den Erhalt der Brücke eingesetzt. Er ist deren eigentlicher und einsamer Retter. Der Spruch im Dachstuhl auf der Städtlseite: *'in ihrem stillen Glück, dass sie darf weiterleben, grüsst froh die Wangerbrück'* geht auf dieses Ereignis zurück.

Die Sanierungsarbeiten wurden im Januar 1934 mit dem Ersatz der drei Holzjoche begonnen. Nach Abschluss dieser Arbeiten wurde die Fahrbahn erneuert und verstärkt, damit sie den grösseren Belastungen durch den Verkehr gewachsen war.

Die nächste Sanierung erfolgte gut 30 Jahre später im Zusammenhang mit dem Neubau des Kraftwerkes Bannwil und dem damit zusammenhängenden Aufstauen der Aare. Die drei Holzjoche aus dem Jahre 1934 wurden durch Betonpfeiler ersetzt, die auf je 6 gerammten Stahlpfählen stehen, die 10 m unter die Flusssohle reichen. Die Betonpfeiler wurden aus ästhetischen Gründen mit Platten aus Solothurner Stein verkleidet.

Der Steinpfeiler aus dem Jahr 1552 auf der Südseite der Brücke erwies sich einmal mehr als stabiles Element. Allerdings musste rund um den Pfeiler eine Spundwand geschlagen werden, die ein Unterspülen des Pfeilers verhindern soll.

Der Hauptgrund für das längere Leben dieses Steinpfeilers ist die Tatsache, dass er auf der Kurveninnenseite der Aare steht, wo die Strömungsgeschwindigkeit des Wassers und damit auch die Erosion geringer sind als auf der Kurvenaussenseite (Nordseite). Dort ist zudem die Flusssohle aus den gleichen Gründen viel tiefer und der Bau standfester Steinpfeiler lag in diesem Teil des Flussbettes ausserhalb der technischen Möglichkeiten unserer Ahnen vor rund 500 Jahren.

Als vorläufig letzte Etappe in einer langen Reihe von Erneuerungsarbeiten wurde im Jahre 1984 die Fahrbahn saniert. Die grossen Balken, die im Jahre 1967 eingebaut wurden, waren wegen der durch die Fahrzeuge eingeschleppten Nässe bereits stark verfault und es mussten bis 22 m lange Balken besorgt werden, die auf

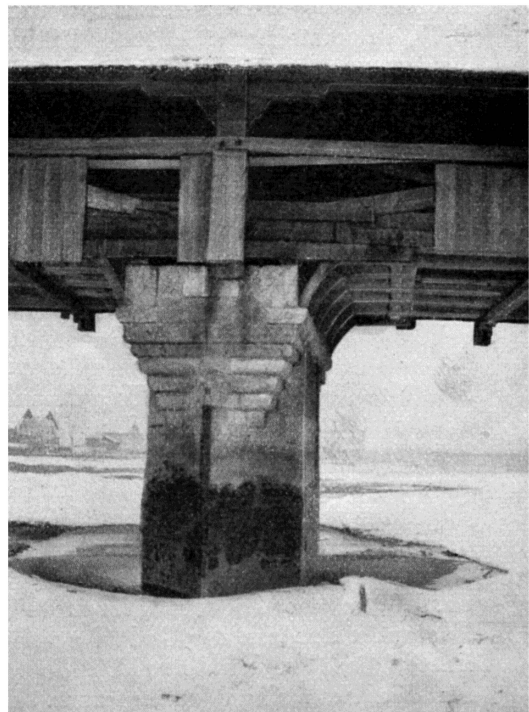


Abb. 2: Steinpfeiler aus dem Jahre 1552 (Aufnahme Winter 1933/34).

ihrer ganzen Länge einen Querschnitt von bis zu 60 x 60 cm aufweisen mussten. Bäume mit solchen Dimensionen sind selbst in der walddreichen Schweiz nicht unbeschränkt verfügbar und der Kanton Bern als Bauherr musste - wenn auch sehr indirekt - bis nach Amerika aus-holen, um das nötige Bauholz zu beschaffen: Im berühmten Dürsrütiwald im Emmental wur-den mehrere grosse Douglasien geschlagen, die über die nötigen Dimensionen verfügten. Die Douglasie (*Pseudotsuga menziesii*) ist ein aus Nordamerika stammender Nadelbaum, der in der Schweiz seit gut 150 Jahren erfolgreich angebaut wird. Der Baum wächst schnell, hat gute Bauholzeigenschaften und ist dank eines hohen Gehaltes an terpenartigen Stoffen witterungs- und schädlingsresistent.

In den vielen Dokumenten und Schriften, die uns über unsere Brücke Auskunft geben, ist vieles festgehalten. Aber vieles in der bewegten Geschichte wird im Dunkeln bleiben. So ist zum Beispiel die Frage, weshalb die Brücke schräg und nicht in einem rechten Winkel zu den Uferlinien gebaut wurde, unbeantwortet.

Das Dach der Brücke ist mit rund 50'000 Biberschwanzziegeln gedeckt. Wenn diese reden könnten, dann wüssten wir noch mehr...

* * *

Der vorliegende Artikel stützt sich im Wesentlichen auf die folgenden Schriften:

- Daniel Gutscher & Martin Portmann: Archäologische Beobachtungen im Städtli Wangen an der Aare. Jahrbuch des Oberaargaus 2000
- Karl H. Flatt: Die Errichtung der Bernischen Landeshoheit über den Oberaargau. Jahrbuch des Oberaargaus, Sonderband 1, 1969
- Konrad Meyer-Usteri: Die Aarebrücke von Wangen 1367-1967, Jahrbuch des Oberaargaus 1967
- Franz Schmitz: Zur Geschichte der Brücke von Wangen. Neujahrsblatt des Museumsvereins Wangen, 1991
- Jacob Seger: Die Rekonstruktion der Holzbrücke in Wangen a.A. Sonderdruck aus Hoch- und Tiefbau 1934 / 1935.

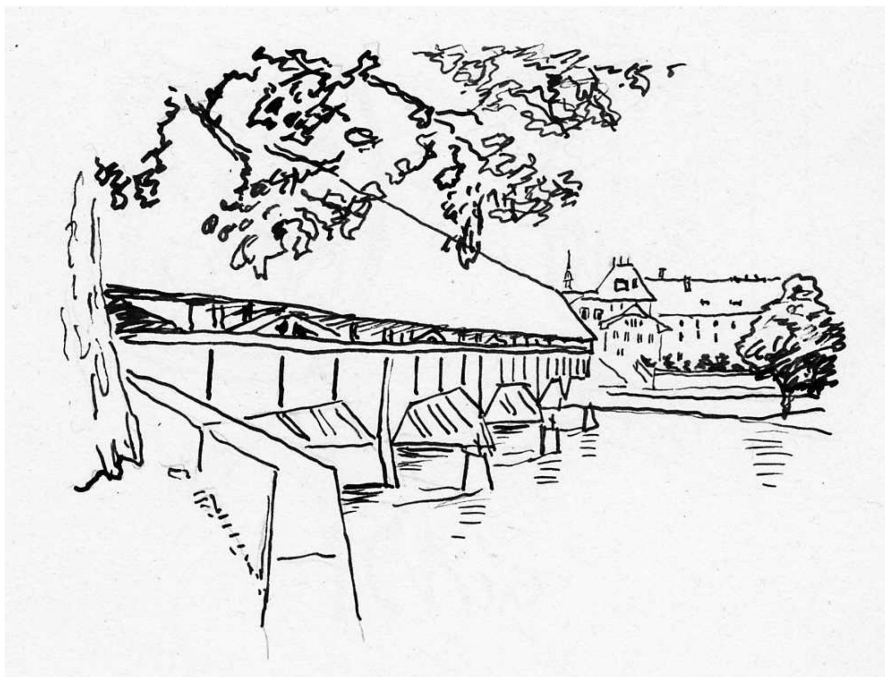


Abb. 3: Was Hans Mühlethaler in seinen Skizzen mit der am Anfang dieses Beitrages gezeigten Foto machte. Aus seiner Chronik Bd. 1, S. 21.