Abschied von der Kettenbrücke

Autor(en): **Zimmerlin, Erich**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **23 (1949)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-571353

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Abschied von der Kettenbrücke

Für ein an breitem Flußlaufe gelegenes Gemeinwesen war ein möglichst guter Übergang über das fließende Wasser stets von Bedeutung. Bald nach der Gründung unserer Stadt mag hier auch eine feste Brücke geschlagen worden sein. Urkundlich wird "unser brugge an der Aren" schon 1331 und 1334 erwähnt. All die Jahrhunderte hindurch war Aaraus Geschick mit demjenigen seiner Brücke eng verbunden. Die Bedeutung des Flußüberganges nahm noch zu, als sich die wachsende Stadt auch auf das linke Aareufer ausdehnte. Die Brücke hat aber den Aarauern im Laufe der Zeiten nicht nur Freude bereitet, sie machte unsern Vorfahren auch schwere Sorgen! Viele Male hat die mühsam mit beschränkten technischen Mitteln und hohen Kosten erstellte Brücke Schaden gelitten. Diese Pechsträhne fand in der unvergeßlichen Ausstellung „700 Jahre Aarau" wie folgt Vermerk:

1334 Erneuerung des Widerlagers der Aarebrücke.
1406/07 Brückenneubau.
1408 Gewaltiger Eisgang zerstört die Brücke.
1415 Brückenneubau.
1477 verunglückt Hans Roser beim Brückenbau.
1567 müssen zwei neue Joche angebracht werden.
1570 Hochwasser reißt die Brücke mit sich.
1594 werden drei Joche weggeschwemmt.
1630 Am 13. März entsteht unversehens eine solche Wassergröße, daß ein ganzes Joch der Brücke gegen das Schützenhaus mit den Tannenbäumen samt dem Dach auf das Grien abgesetzt wird.
1651 Durch starken Schneefall im Januar entsteht Hochwasser. Die Aare geht zu beiden Seiten bis an den Berg. Darob wird die lange Brücke stark beschädigt. Zwei Joche müssen

ersetzt werden. Ein erneutes Hochwasser im Dezember reißt das Schützenhaus mit sich fort.

1689 Durch ein Hochwasser der Aare wird ein Teil der Brücke weggerissen. Drei Joche müssen ersetzt werden (1691 vollendet).

1712 wird ein Joch weggeschwemmt.

1728 hat ein Hochwasser als Folge eines Wolkenbruches die Brücke hinweggeschwemmt.

1745/46 müssen vier Joche ersetzt werden.

1756 Um das Aarewasser besser abdämmen zu können, wird unterhalb des Schlosses das Bord beiderseits erhöht.

1813 wird ein Teil der neuen Brücke weggeschwemmt.

1831 wird die Brücke durch Hochwasser weggeschwemmt.

1837 entsteht eine neue, ungedeckte Brücke.

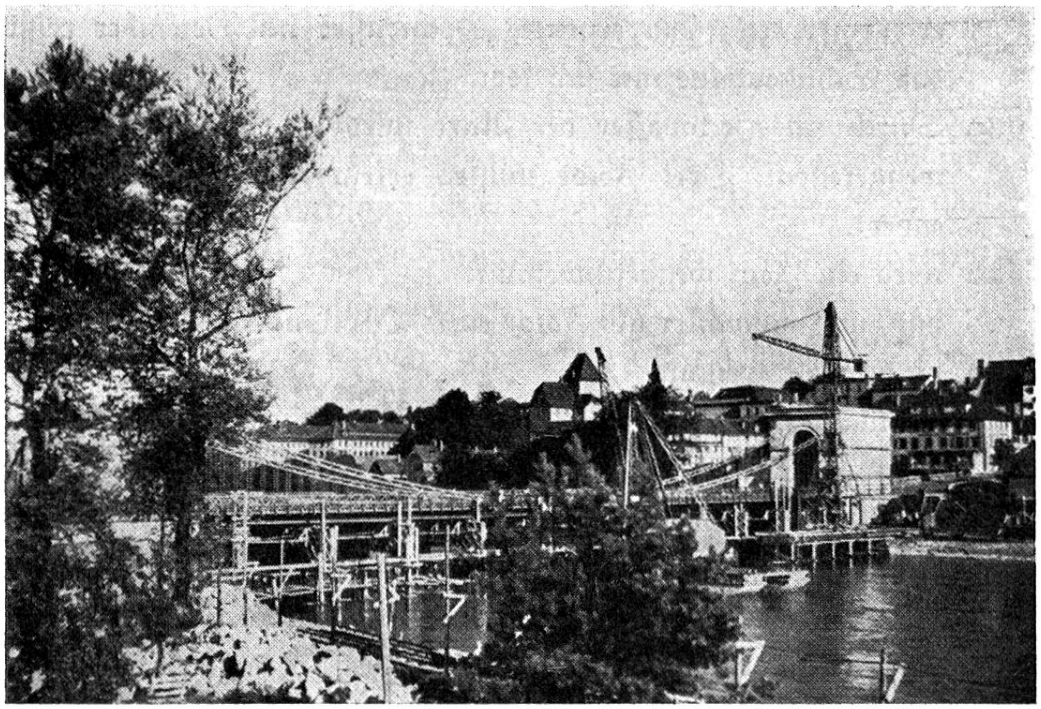
1843 wird ein Teil der noch nicht abbezahlten Brücke weggeschwemmt.

1850 wird die Kettenbrücke erbaut.

Am frühen Morgen des 13. Juli 1843 erlitt unsere letzte Jochbrücke durch den stark angeschwollenen Fluß schweren Schaden. Nun entschlossen sich die Aarauer, der Brückennot eindeutig Halt zu gebieten. Nachdem sich gezeigt hatte, daß die Jochbrücken wenig Bestand hatten[1], faßte die Bürgerschaft den mutigen Entschluß, eine Hängebrücke zu bauen, die ohne Pfeiler die ganze Flußbreite überspannen sollte: Die neue Kettenbrücke[2] konnte um die Jahreswende 1850/51 dem Verkehr freigegeben werden. Für die damalige Zeit ein stolzes Bauwerk, die Kettenbrücke! Sie wuchs den

[1] Beim Rammen der Pfähle für den Bau der jetzt in Angriff genommenen neuen Brücke wurden mehrfach die Pfahlspitzen zertrümmert, als sie auf Fels oder kompakte Kiesschichten trafen. So ist erklärlich, daß in alten Zeiten mit geringen technischen Möglichkeiten das Erstellen einer festen, auch Hochwasser standhaltenden Jochbrücke Schwierigkeiten bot.

[2] Krediterteilung 150 000 Franken durch die Ortsbürgergemeindeversammlung vom 27. August 1847; Erbauer: Ingenieur G. Dollfuß aus Mülhausen.



Der Kettenbrücke geht's ans Leben!

Aarauern ans Herz und wurde mit ihren ebenmäßigen Kettenbogen, ihren klassizistischen Brückenköpfen aus behauenem Jurakalk für das Stadtbild charakteristisch. In Freud und Leid, zu festlichen und traurigen Gängen hat die Kettenbrücke uns und unseren Vorfahren treue Dienste geleistet. Es ächzte etwa im Gebälk, wenn die Lasten allzuschwer waren, und ungehemmt schwankte der Boden, so eine muntere Soldatenschar entgegen allen Verboten im Schritt die Brücke maß. Diese aber hielt und erfüllte an die hundert Jahre ihre Aufgabe.

Das Jahrhundert, in dem wir leben, brachte die Motorfahrzeuge. Der Straßenverkehr nahm in ungeahntem Maße zu. Schon recht bald zeigten sich Mängel am Zustande der Kettenbrücke. Die engen Brückenköpfe mit ihren scharfen Kurven erwiesen sich für einen rasch fließenden Verkehr als gefährlich und hemmend. Auch die Solidität der Tragwerke gab leider angesichts der neuzeitlichen schweren Be-

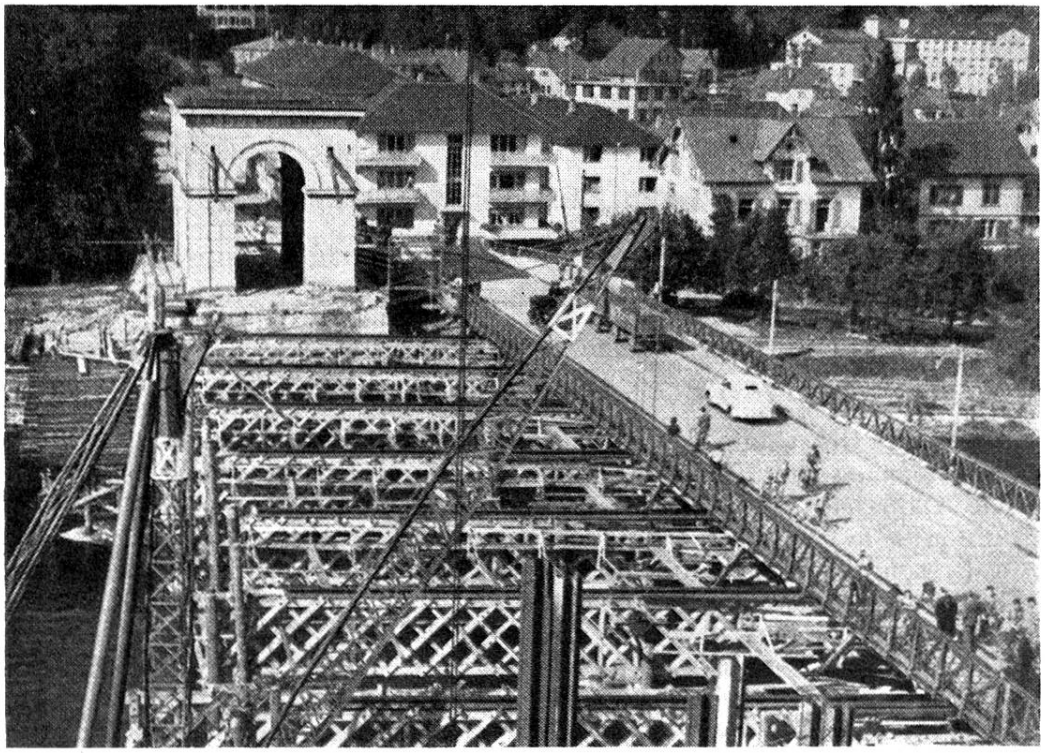
lastungen zu Bedenken Anlaß. Bereits im Jahre 1901 und später immer wieder fanden diese Tatsachen auch in schriftlichen Gutachten über die von der Stadtbehörde schon seit dem vorigen Jahrhundert[3] laufend angeordneten Untersuchungen des Brückenzustandes Niederschlag. Die Protokolle des Gemeinderates beweisen, daß sich die Behörde stets über den Zustand der Brücke Rechenschaft zu geben suchte. Interessant ist zu lesen, daß schon 1917 vom Bau einer zweiten Brücke in der Gegend des Tellirains gesprochen und 1916/17 auch ein Projekt für den Ersatz der Kettenbrücke ausgearbeitet wurde. Am 21. Oktober 1921 wurde eine neue Begutachtung des Zustandes der Kettenbrücke und eine Verschärfung der polizeilichen Kontrolle des Verkehrs beschlossen. Das am 10. Juni 1922 erstattete Gutachten von Dr. M. Ros schlug mehrere Verbesserungen vor (Verankerung der Lagerung der Versteifungsträger, Verbesserung der Aufhängung der Hängestangen, Unterspannung der Eisenträger durch ein Hängewerk usw.), stellte aber fest, daß für einen schweren Verkehr die Brücke trotz ihrer bemerkenswerten Konstruktion nicht geeignet sei. Es sei, so wurde weiter ausgeführt, nicht möglich, die Brücke wirtschaftlich und in ästhetisch vorteilhafter Weise zu verstärken, weshalb der Bau eines zweiten Flußüberganges an anderer Stelle empfohlen werde.

In der Folge haben sich Gemeinderat, Bevölkerung und Einwohnergemeindeversammlung mehrfach mit der Aarauer Brückenfrage

[3] Genaue Untersuchungen fanden zum Beispiel 1879 und wieder 1887 im Zusammenhang mit der Brückenkatastrophe von Mährisch-Ostrau statt. Anno 1889 wurde eine Anleitung über periodische Prüfungen der Kettenbrücke erlassen. Neue Untersuchung 1890. Ein Gutachten des Ing. K. Löhle, Zürich, vom 28. März 1901 schlägt Verbesserungen der Konstruktion und anderseits Einschränkungen der maximalen Lasten vor. Eine einwandfreie Lösung lasse sich aber nur durch einen Neubau der Brückenkonstruktion erzielen. Durch Gemeinderatsbeschluß vom 4. Mai 1906 wurde die Maximalgeschwindigkeit für alle Lastfahrzeuge auf vier Kilometer beschränkt. 1907 mußten die Kavallerieoffiziere ersucht werden, nicht mehr im Trab und Galopp über die Brücke zu reiten! 1910 fand eine neue Untersuchung durch Professor Löhle statt, die ein gutes Ergebnis zeitigte.

beschäftigt. Vor dem unheilvollen zweiten Weltkrieg bestand begründete Aussicht, das Aarauer Brückenproblem durch den Bau eines zweiten Flußüberganges zu lösen, der das Gebiet des Tellirains mit der Küttigerstraße in der Gegend Scheibenschachen/Rombach hätte verbinden sollen. Der Gemeinderat war in seiner Mehrheit bereit, dieses Projekt (Kostenbedarf rund zwei Millionen Franken) der Einwohnergemeindeversammlung zur Gutheißung zu empfehlen, und auch der Bund war gewillt, aus Arbeitsbeschaffungskrediten einen namhaften Beitrag zu leisten. Die Finanzierung des Vorhabens scheiterte beim Kanton. 1939 begann der große Krieg, ohne daß die Aarauer Brückenfrage eine Lösung erfahren hätte.

Nach der Waffenruhe beschloß die Einwohnergemeindeversammlung am 18. Juni 1945 eine einläßliche Revision und Instandstellung der Kettenbrücke. Prof. Dr. M. Ros erstattete am 30. Juli



Die Brückenbaustelle nach dem 20. September 1948

1946 ein weiteres Gutachten, das zum alarmierenden Schlusse gelangte, es könne „niemand mehr verantworten, auf der Kettenbrücke über die Aare in Aarau den heutigen Verkehr weiter zuzulassen". Für eine Entlastung der Ketten müsse unverzüglich gesorgt werden, wobei das Anbringen von Entlastungskabeln vorgeschlagen wurde. Dieses Gutachten gab der Lösung des Brückenproblems neuen Auftrieb.[4] Nachdem zunächst die Erstellung einer provisorischen Notbrücke ins Auge gefaßt war, gelangte man nach nochmalig einläßlicher Prüfung des ganzen Problems zur Auffassung, es sei sofort an den Ersatz der Kettenbrücke durch eine neue Brücke heranzutreten. Die Einwohnergemeindeversammlung bewilligte am 28. April 1947 die Mittel für Bodenuntersuchungen und Projektbearbeitung, am 8. November 1947 den Kredit für den Bau einer neuen Brücke an der bisherigen Flußübergangsstelle im Betrage von 2,3 Mio. Fr.

Aarau hat indessen von seiner Kettenbrücke Abschied genommen. Das Bauwerk war altersschwach geworden und mußte den Anforderungen des neuzeitlichen Verkehrs weichen. Jedermann verspürte bei der Entfernung der uns liebgewordenen Brücke Gefühle der Wehmut über die Vergänglichkeit alles menschlichen Seins und Schaffens. Möge die neue Brücke der Stadt recht lange und in einer friedlichen Zeit des Aufbaues dienen!

Erich Zimmerlin

(Photos: Städtische Bauverwaltung)

[4] Ein von der kantonalen Baudirektion eingeholtes Gutachten des Herrn Professor Stüssi gelangt ebenfalls zum Ergebnis, daß die Kettenbrücke einer Normalbelastung nach den heutigen Verhältnissen ohne umfangreiche Verstärkungen nicht genügen würde. Auf alle Fälle schlug es Verkehrsbeschränkungen vor, die auch bei einer verhältnismäßig kleinen Last überschritten würden. Die Materialuntersuchungen der entfernten Ketten ergaben nachträglich ein recht düsteres Bild. Die Entfernung der Kettenbrücke war also wohl gerechtfertigt! Daß, wie jüngst in einem Presseberichtzu lesen stand, ein Gutachten vorläge, das die Lebensfähigkeit der Kettenbrücke ohne wesentliche, teure Verbesserungen für weitere „zehn bis zwanzig Jahre" bejahen würde, stimmt nicht.