

100 Jahre Maillart-Brücke : 175 Jahre Brückengeschichte

Autor(en): **Heiniger, Ueli**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarburger Neujahrsblatt**

Band (Jahr): - **(2013)**

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-787528>

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.

100 Jahre Maillart-Brücke

175 Jahre Brückengeschichte

Ueli Heiniger, Aarburg

Während Jahrhunderten konnte die Aare in Aarburg nur mit einer Fähre überquert werden. Bis zum Ausbau des Strassennetzes durch die Berner wickelte sich der grösste Teil des Verkehrs auf der Aare ab. Für den Nord-Süd-Verkehr 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 Aarburg 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 ging das Fähr- und Fischenzrecht von den Erben des Abraham Hofmann, Fähr- und Schiffmeister um die Summe von Fr. 1500.–, in das Eigentum der Ortsbürgergemeinde Aarburg über, womit sich diese das Recht zum Bau der ersten Aarebrücke sicherte.

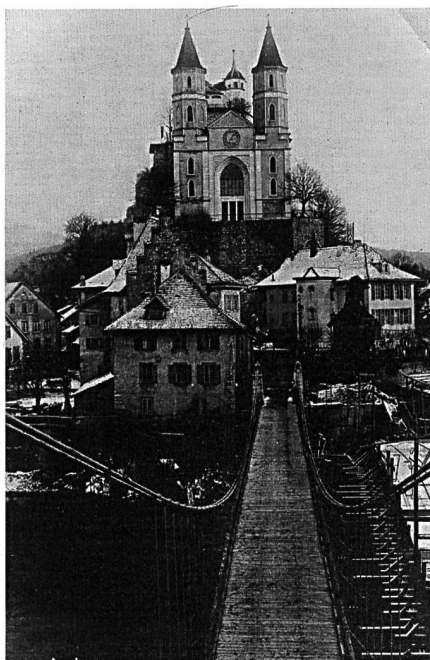
Noch im gleichen Jahr konnte die Vorbereitungscommission fertige Projekte vorlegen. Man entschloss sich für den Bau einer Drahtseilbrücke. Das Projekt des Neuenburger Ingenieurs Jeanrenaud wurde von Ingenieur Dufour aus Genf, dem späteren General, als gut begutachtet. Darauf erfolgte die Vergebung der Brücke an Ingenieur Jeanrenaud; nur die Maurer- und Zimmerarbeiten wurden durch ortsansässige Handwerker ausgeführt. Die Arbeiten nahmen rasch und ohne Unfall ihren Verlauf. Am 9. November 1837 wurde die Brücke zum ersten Mal passiert. Acht Tage später meldete Jeanrenaud,



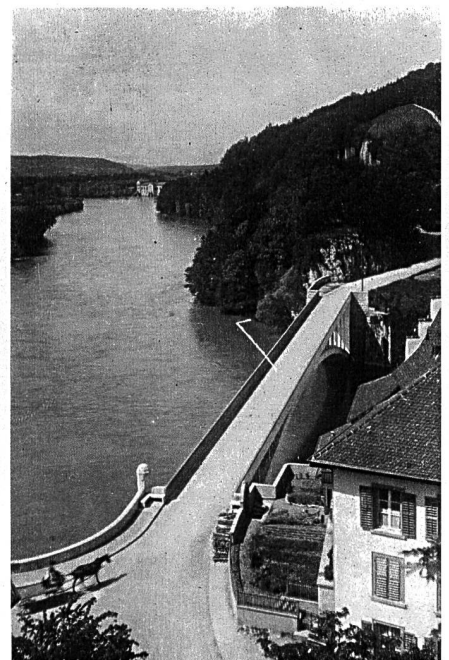
Die ehemalige Drahtseilbrücke.

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

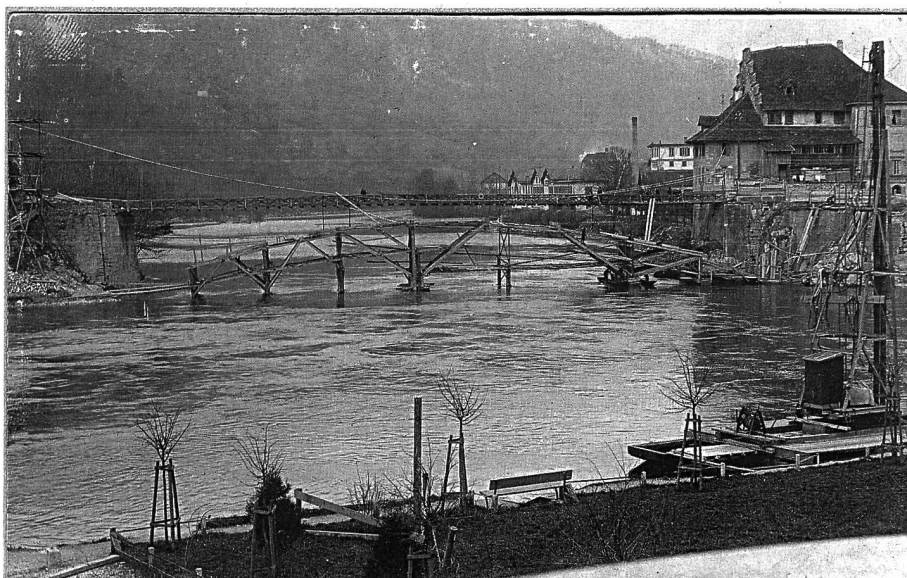
ein. Vier der gusseisernen Zylinder, worauf die grossen Tragseile in den Gelenken ruhten, wurden erdrückt. Das bewirkte, dass die ganze Brücke wieder abgebrochen werden musste.



Die neue Brücke ist im Bau.



Die Brücke ist gebaut.



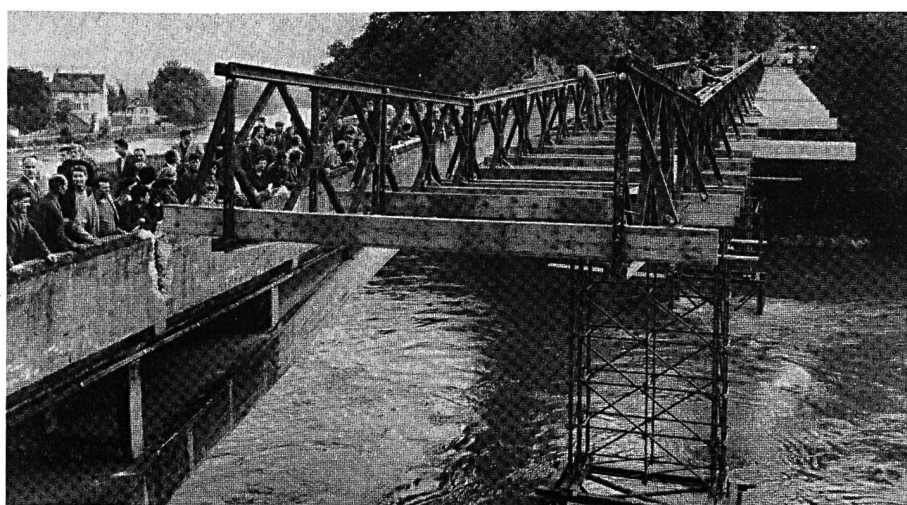
Vom Aarequai aus konnte der Bau verfolgt werden . . .

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-

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 2 1/2 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



. . . aber auch von der Maillart-Brücke aus den Bau der Notbrücke vor dem Umbau im Jahr 1968.

Brückenkopf auf der Solothurner Seite, und der Zöllner war ein Aarburger namens «Hutter» gewesen. Der damalige Brückenkopf hat heute noch den Namen «Hutterhübel» oder «Huttergütsch».

Die Brücke erlebte sowohl den Höhepunkt als auch das Ende der Flösserei.

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

Die Hängebrücke war ein ziemlich schwankendes Gebilde. Eine Gebots-tafel 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 vier-spännigen Kohlenfuhrwerken passiert hat. Trotz Verbot fuhr er oft nächtlicher Weise, 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 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.

Bevor jedoch an den Abbruch der Drahtseilbrücke herangetreten werden konnte, musste für Ersatz gesorgt werden. 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, worüber die nachfolgenden Notizen näheren Aufschluss geben:

Die erste beschränkte Konkurrenz für den Bau einer neuen Aarebrücke im Jahre 1908 ergab kein befriedigendes Resultat, da man an der Stelle der gut in das Landschaftsbild passenden Drahtseilbrücke nicht etwas weniger Schönes erbauen wollte.

1910: Einer zweiten Konkurrenz war ein eng gefasstes Programm zu Grunde gelegt, das als zulässiges Baumaterial nur Stein oder Beton erlaubte und eine Brückenform verlangte, die dem Landschaftsbild besser angepasst sein sollte. Die neue Brücke musste hart neben der alten erstellt werden. Allen Anforderungen entsprach am besten das Projekt der Firma Maillart & Cie., Zürich, welches denn auch zur Ausführung bestimmt wurde. Von fachmännischer, neutraler Seite wurde dieses Projekt wie folgt beurteilt: «Dieses Projekt ist hervorgegangen aus richtigen Erwä-



Gefährliche Arbeiten über der Aare (Umbau 1968).

gungen über die verschiedenen Anordnungen der Brücke, vereint mit einer seltenen Beherrschung der Praxis und der Wissenschaft des eingespannten Bogens aus Eisenbeton. Mit der Ausführung der Brücke nach Projekt Maillart wird ein sehr bemerkenswertes und in jeder Beziehung sehr gediegenes Bauwerk zustande kommen.» – Bei einer Spannweite von 67,83 Metern erhielt das Gewölbe eine Breite von 4,80 Metern. Mit den beidseitigen Auskragungen erhielt man eine Fahrbahnbreite von 5 Metern zwischen den Geländern ohne Trottoir. Die Fahrbahn war mit Kleinpflasterung versehen und stieg mit 5 Prozent vom rechten zum linken Aareufer.

Am 14. September 1911 genehmigte der Grosse Rat das Kostenverteilungsdekret für die auf 112'000 Franken veranschlagte neue Brücke, worauf Mitte Oktober mit dem Bau begonnen werden konnte. Das aus sechs Jochen bestehende Lehrgerüst wies eine Schifffahrtsöffnung von 22 Metern auf. Der Eisenbetonbogen konnte auf beiden Seiten auf guten Fels gestellt werden. Bei einem Volumen von rund 300 Kubikmetern Beton wurde er im Februar 1912 in 65-stündiger durchgehender Arbeit fertig betoniert. Nach dem Betonieren haben sich einige Joche des Lehr-

gerüstes gesenkt, was zu einer maximalen Einsenkung des Bogens um 47 cm führte. Die Instandstellungsarbeiten verzögerten die Fertigstellung, so dass die Belastungsprobe der Brücke erst im September vorgenommen werden konnte. Bei einer Voranschlagssumme von Franken 112'000.– kamen die Gesamtkosten auf Franken 117'456.70. Die Firma Maillart & Cie. hatte die ganze Arbeit zum Pauschalpreis von 86'000 Franken übernommen. Mit Einschluss der Rekonstruktionskosten wegen der Senkung des Lehrgerüstes im Betrage von 12'031.85 Franken erhielt die Unternehmung eine Gesamtentschädigung von pauschal 100'000 Franken.

Zur Finanzierung haben beigetragen: Gemeinde Aarburg 50'000, Kanton Aargau 30'000, und die Gemeinde Olten 10'000 Franken. Weitere Beiträge kamen vom Elektrizitätswerk Aarburg-Olten und von neun aargauischen Gemeinden.

Die Einweihung der neuen Aarebrücke, welcher Vertretungen der Kantone Aargau und Solothurn, des Elektrizitätswerkes Olten-Aarburg, der Bezirksbehörden und der das Werk subventionierenden Gemeinden beiwohnten, vollzog sich in schlichter Weise am Sonntag, 16. Februar 1913.



Die fertiggestellte Brücke im Jahr 1912.

Die alte Drahtseilbrücke 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. Die Maillart-Brücke war für die damalige Zeit eine sehr moderne und grosszügige Konstruktion, die vom Weitblick des Erbauers zeugt.

Die Brücke fügte sich gut in das Landschaftsbild ein, und war bald ein Stück Aarburg geworden, zusammen mit der Festung, Kirche, Städtli und Woog.

Eng ist sie mit der Bevölkerung verbunden, erschliesst sie doch das immer wichtiger gewordene westliche Ufer. Gerne ging Jung und Alt in die reizvolle Gegend von Ruppoldingen und Boningen in die waldigen Höhen des Borns. Noch bis Mitte des vorigen Jahrhunderts herrschten die Pferdefuhrwerke, Droschken und Chaisen vor. Dann aber begann der motorisierte Verkehr in rasch steigendem Masse das Strassenbild zu beherrschen. So hatte man bald als Fussgänger Mühe, die keine Trottoirs aufweisende Brücke neben den vielen

Motorfahrzeugen heil zu überqueren. So ergab sich in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts, dass die Brücke den damaligen Anforderungen nicht mehr genügte. Es musste vorerst das zulässige Gewicht auf 8 Tonnen beschränkt werden. Dann wurden noch Korrosionsschäden an den schlanken Stützen des Tragwerkes festgestellt, die eine Reparatur und damit einen Umbau notwendig machten.

Das Tiefbauamt des Kantons Aargau entschloss sich nach gründlichen Studien von Vorprojekten zur Erstellung einer neuen und breiteren Fahrbahn, wobei der bisherige Brückenbogen weiter benützt werden konnte. Der Kostenvoranschlag betrug Fr. 800'000.– inklusive einer Notbrücke. Ein Drittel der Kosten übernahm der Kanton Solothurn, was sicher als freundnachbarliche Geste bezeichnet werden konnte. Der restliche Betrag wurde zu 20% von Aarburg und 80% vom Kanton Aargau finanziert.

Mit den Umbauarbeiten wurde im Monat März 1968 begonnen. Die Firma Brunner aus Zürich setzte mittels Beton-Bohrpfählen die Fundamente für die behelfsmässige Not-

brücke, die während der Zeit des Umbaus den unumgänglichen Verkehr ermöglichte.

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. Ende April 1968 konnte die ganze Konstruktion an einem einzigen Tag über die Träger geschoben werden. Am 1. Mai 1968 war sie bezugsbereit. Gleich anschliessend wurde mit dem Abbruch der alten Fahrbahn begonnen. Am 23. November 1968 konnte die vom Ing. Büro W. Schaller von Zürich entworfene Brücke offiziell dem Verkehr übergeben werden.

Die elegant wirkende Brücke hat neu eine Fahrbahn von 6 Metern und beidseitig ein Trottoir von 1,5 Metern Breite.

Im Jahre 1996 musste die Brücke erneut saniert und statisch verstärkt werden.

Am Freitagabend 7. September 2012 konnte mit einem gediegenen Brückenfest eine dezente Beleuchtung der Robert-Maillart-Brücke zum 100. Geburtstag eingeweiht werden. Die Beleuchtung ist ein Geschenk der Firma Franke, Aarburg, zu ihrem eigenen 100. Geburtstag.

Eine Gedenk-Ausstellung: «175 Jahre Brücken-Geschichte von Aarburg», sowie eine Kunst-Ausstellung von Ely Meier über Maillart-Brücken, konnte im Heimatmuseum Aarburg am 26. Oktober 2012 eröffnet werden.