Zeitschrift: Aarauer Neujahrsblätter
Herausgeber: Ortsbürgergemeinde Aarau
Band: 64 (1990)

Artikel: Die Geschichte der Aarauer Aarebrücken
Autor: Roth, Karl
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-559108

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: 15.07.2025

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

Karl Roth

Die Geschichte der Aarauer Aarebrücken

Wenn im Herbst die Wasserführung der Aare nachläßt, kommen im Uferbereich unter der Aarauer Straßenbrücke massive Fundamente zum Vorschein. Sinkt dann der Pegelstand nach längeren Trockenperioden weiter auf seinen tiefsten Punkt, treten zudem im südlichen Flußbett eine Reihe alter, geheimnisvoller Holzpfähle hervor. Diese Zeugen der Vergangenheit erinnern immer wieder daran, daß hier bis 1948 die berühmte Kettenbrücke stand und daß es an dieser Stelle schon seit alten Zeiten einen Übergang gab, mit welchem die Stadt Aarau allerdings stets ihre liebe Mühe und Not hatte.

In früheren Jahrhunderten war die Aare ein wilder und reißender Strom, welcher die weiten Flächen des Schachens, des Scheibenschachens und der Telli in mehreren, über die ganze Ebene verteilten Armen durchzog. Bei den öfters auftretenden Hochwassern wurden die zahlreichen Inseln und Kiesbänke im breiten Flußlauf überflutet und teilweise fortgeschwemmt. Dafür lagerten sich wiederum ganze Partien des mitgeführten Geschiebes aus dem rund 11 000 km² großen, weitverzweigten Einzugsgebiet ab, wodurch andere Inselgruppierungen entstanden und sich die Lage der Hauptströmung änderte. An vielen Stellen ergaben sich neue Nebenarme, die dann mit der Zeit wieder mit Geröll aufgefüllt wurden und langsam verlandeten, so daß sich Sumpfgebiete und sogenannte Gießen oder Altwasser bildeten. Es ist belegt, daß früher ein Seitenarm den Schachen passierte und unterhalb der Halde durchfloß. Ein weiterer, als «Kleine Aare» bezeichneter Nebenfluß zog bis 1797 durch das Gelände des heutigen Werkhofs und der oberen Gysulastraße ostwärts. Die große, durch die beiden Wasserläufe umschlossene Insel war teilweise bebaut.

Zahlreiche Flußkorrektionen

Die Verhältnisse besserten sich erst langsam, nachdem am Oberlauf des Flusses grundlegende Veränderungen ausgeführt wurden. So leitete man schon im Jahr 1714 die Kander, welche zuvor unterhalb von Thun in die Aare mündete und die für bedeutende Geschiebeablagerungen sowie damit verbundene Überschwemmungen verantwortlich war, bei Gwatt in den Thunersee ein. Ab 1878 führte man im Rahmen der ersten Juragewässer-Korrektion die mit der Saane vereinigte Aare von Aarberg durch den Hagneck-Kanal dem Bielersee zu, dessen Entwässerung über den ebenfalls neu angelegten Nidau–Büren-Kanal verläuft. Diese Maßnahmen ermöglichten es, das zuvor von ausgedehnten Sümpfen und Mooren bedeckte Seeland zu meliorieren. Die drei durch schiffbare Kanäle miteinander verbundenen Juraseen wirken dank ihren großen Flächen als willkommene Ausgleichs- und Rückhaltebecken. Zudem kann sich das von der

1 *Die heutige Aarauer Straßenbrücke bei Niederwasser (Herbst 1986).*

Saane aus dem Gebirge herangeführte Geröll gefahrlos ablagern. Die erst vor wenigen Jahren abgeschlossene zweite Korrektionsetappe brachte neben weiteren Verbesserungen vor allem eine ausgeklügelte Abflußregulierung, welche auch die verschiedenen Kraftwerkanlagen mit ihren Stauräumen einbezieht. Damit ist die ehemals enorme Überflutungsgefahr im westlichen Mittelland weitgehend gebannt. Talwärts des Bielersees ergießt sich neben zahlreichen kleineren Nebenflüssen die Große Emme in die Aare. Bei der Schneeschmelze, nach starken Gewittern und langanhaltenden Landregen ist vor allem dieser Fluß verantwortlich für den schnell ansteigenden Pegel unterhalb seiner Mündung und für die gelb-braune Verfärbung des Wassers.

Aarau als Brückenkopf

Der heutige Standort in Aarau bot sich schon im Mittelalter als günstigste Stelle für einen Brückenschlag an. Der weit nach

Norden vorgeschobene Felskopf, auf welchem die Altstadt liegt, schnürt zusammen mit dem gegenüberliegenden Juraausläufer den Fluß in seiner Breite wesentlich ein. Vermutlich war hier zuvor schon eine Fähre in Betrieb. Leider ist nirgends genau belegt, wann der erste Steg errichtet wurde. Der früheste urkundliche Vermerk aus dem Jahr 1331 über die Brücke zu Aarau findet sich im «Großen Urbar» des Klosters Einsiedeln. Zum Besitz dieser Abtei gehörte in jener Zeit unter anderem auch das Dorf und der Dinghof Niedererlinsbach. Dessen Verwalter hatte jährlich zwei Malter Korn zu entrichten, auf daß man ihm und seinen Leuten freien Durchgang gewährte. Bei den ersten Übergängen handelte es sich vermutlich um ziemlich primitive, ungedeckte Bauwerke, mit hölzernen Jochen und Längsbalken sowie einem mit Erde, Sand und Lehm ausgebneten Knüppelweg aus geflochtenen Tannästen.

Die älteste, einigermaßen naturgetreue Darstellung der Stadt Aarau ist in der Stumpf-Chronik aus dem Jahr 1548 zu finden. Diese zeigt eine offene Jochbrücke, welche oberhalb des heutigen Pontonierhauses über den Fluß führt. In der ein knappes Jahrhundert später erschienenen «Topographia Helvetica» von Merian ist dieser Steg ebenfalls noch zu finden, obwohl schon 1567 in den Ratsmanualen der Stadt von einer gedeckten, neuen Brücke berichtet wird. Zudem entwarf der einheimische Zeichner Ulrich Fisch I. um 1612 ein genaues Bilddokument, welches den gedeckten Übergang an seiner jetzigen Stelle nachweist. Daher sind die heutigen Lokalhistoriker der Überzeugung, daß Stumpf und Merian einen verzeihlichen Fehler begingen. Die beiden konnten von ihrem Standort aus die Brücke gar nicht sehen. Zu jener Zeit war aber ein solches Bauwerk eine so wichtige Sache, daß es unbedingt auf der Abbildung erscheinen mußte. Die Theorie, daß womöglich gleichzeitig zwei parallel verlaufende Überführungen in relativer Nähe bestanden, ist ebenfalls unwahrscheinlich, wurde doch die Stadtkasse schon durch den Unterhalt einer einzigen Brücke stark mitgenommen.

«Lange» und «äußere» Brücke

Durch die Aufzeichnungen von Vater und Sohn Fisch ist bekannt, daß im 17. Jahrhundert die zwischen der großen und der kleinen Aare liegende, gegen Wasserfraß gut befestigte Insel als willkommenes Widerlager für die stadtseitige «Lange Brücke» und die nördlich davon weiterführende «äußere Brücke» diente. Erstere war von der Stadt her über den damals noch viel kürzeren, dafür aber sehr steilen Zollrain und durch das untere Aaretor zu erreichen. Daran schloß sich die gemauerte Landfeste und der eigentliche, rund 130 m lange

2 *Fundamente und Pfahlreihen unter der Brücke am südlichen Ufer.*

Übergang an, welcher auf 8 oder 9 hölzernen Pfahljochen ruhte und durch ein Ziegeldach geschützt war. Das Dach überdeckte allerdings nicht die ganze Länge, so daß der freie Teil bei Kriegsgefahr leicht hätte abgeworfen werden können. Das Bauwerk lag um vieles tiefer und war durch die weit zurückgesetzten Brückenköpfe um einiges länger als heute. Auf der Insel standen zu jener Zeit das Wacht- und das Schützenhaus. Die «äußere Brücke» maß 76 «Werkschuh» (etwa 22 m), hatte ein einziges, steinernes Tragjoch und war ebenfalls gedeckt. Ein massives, gemauertes Portal schützte ihren Nordeingang.

Infolge Hochwassers, Eisganges und Kollisionen mit den auf dem Fluß verkehrenden Frachtschiffen und Flößen erlitt die Überführung seit jeher immer wieder beträchtlichen Schaden. Schon eine heute noch erhaltene Pergament-Urkunde aus dem Jahr 1334 erwähnt Arbeiten zur Erneuerung eines Widerlagers. Sodann berichtet die Chronik, daß in jedem Jahrhundert zahlreiche schwere Überschwemmungen stattfanden, bei denen das Wasser oft von der einen Talseite zur andern reichte und welche die Brücke wiederholt in Mitleidenschaft zogen. Meist wurden mehrere Joche, dazu einzelne Fahrbahnteile oder das ganze Bauwerk zerstört und fortgerissen. Für die lokalen Bedürfnisse richtete man während der Reparaturzeit je nach Situation entweder einen Notsteg oder eine Fährverbindung ein. Der Tran-

sitverkehr, welcher infolge der stotzigen Jurapässe Schafmatt, Benkerjoch und Staffelegg meist die weniger steilen Wege des Hauensteins oder des Bözberges bevorzugte, wurde jeweils weiträumig umgeleitet.

Schwere Überschwemmungen

Im Frühling 1689 setzte eine «schwere Wassergröße» der Aarauer Brücke erneut mächtig zu, so daß die stadtseitige Hälfte mit den Fluten «dahin fuhr». Die Wiederherstellung war außerordentlich schwierig und dauerte längere Zeit. Drei Handwerker verloren dabei ihr Leben. Ein genauer Plan der damals erstellten und inzwischen schon mehrmals reparierten Brücke entstand erst um 1799. Die Zeichnung zeigt daher auch die beiden nachträglich eingebauten Hilfsjoche. Gut zu erkennen ist, daß die Aare bei normaler Wasserführung nur die nördliche Hälfte des Flußbettes ausfüllte, so daß das stadtseitige Vorland mit den darauf verankerten Pfeilern nur bei hochgehendem Fluß überflutet wurde. Auch im 19. Jahrhundert konnte die Stadt Aarau ihre Brückensorgen nicht vergessen. Nachdem bereits 1813 am inzwischen etwas altersschwach gewordenen, mit etlichen Verkehrsbeschränkungen belegten Übergang starker Schaden entstand, riß im Spätsommer 1831 der hochgehende Fluß das ganze Bauwerk in mehreren Teilen zu Tal. Es dauerte infolge verschiedener widriger Umstände sechs volle Jahre, bis die neue, ungedeckte, dafür aber mit Trottoirs versehene und mit schmiedeisernen Geländern gesicherte Holzbrücke dem Verkehr übergeben werden konnte. Obwohl die billigste Lösung gewählt wurde, betrugen die Baukosten schließlich fast 200 000 Franken, was zu damaligen Zeiten als enorme Summe galt. Diese sollte den Stadtsäckel auf Jahre hinaus stark belasten. Der Ertrag des schon seit Anbeginn erhobenen Brückenzolles vermochte die hohen Unterhaltskosten für den Übergang nie voll zu decken, so daß die Gemeinde jeweils mit namhaften Zuschüssen nachhelfen mußte. Daher war die Stadt Aarau mehrmals gezwungen, Land zu verkaufen oder zu verpfänden, um die Auslagen für die Instandstellung begleichen zu können. Nach solchen Ereignissen sagte die Regierung aus Sparsamkeitsgründen – sehr zum Leidwesen von Kindern und Bürgern – sämtliche Festivitäten für das laufende Jahr ab.

Vom Brückenzoll

Schon in der Zollverordnung von 1426 ist nachzulesen, daß mehrere Dörfer links der Aare, und sogar ennet dem Jura, den Brückenzoll für ihre Einwohner durch Kollektivabgaben von Korn und Brot entrichteten. Außer für genau bezeichnete

3 *Erinnerungstafel am nördlichen Brückenkopf.*

Personengruppen, die von jeglichem Zoll befreit waren, kamen nach einem abgestuften Tarif Gebühren zwischen 1 Pfennig für ein Schaf oder ein Schwein und 16 Pfennig für einen vollbeladenen Wagen zur Anwendung. Eine Person hatte für die Passage in der Regel zwei Pfennig zu berappen. Sogar Schiffsleute und Flößer, die unter der Brücke durchfuhren, wurden zur Kasse gebeten, sofern sie nicht in Aarau übernachteten oder zumindest in einer Trinkstube einen Imbiss zu sich nahmen. Mit den Gemeinden der Grafschaft Lenzburg konne 1601 die Ablösung des Zolles durch Lieferungen von Bauholz, vorzugsweise Eichenstämme für die Brückenjoche, ausgehandelt werden. Natürlich ergaben sich gelegentlich langwierige Streitigkeiten um die genaue Auslegung der getroffenen Abmachungen. Mit Bewohnern aus der solothurnischen Nachbarschaft hatte man öfters Ärger, weil sie den Zoll in

ihrer eigenen, auf bernischem Hoheitsgebiet ungültigen Währung bezahlen wollten.

Die Zöllner waren nicht immer Angestellte der Stadt, da dieses Amt auch in Pacht vergeben werden konnte. Aus dem Lehensbrief von 1694 geht hervor, welche Aufgaben neben dem Einzug der genau vorgeschriebenen Abgaben noch zu erfüllen waren: Nach Einbruch der Dunkelheit mußten die Tore geschlossen und am Morgen zur festgesetzten Zeit wieder geöffnet werden, denn während der Nacht durfte niemand ohne Erlaubnis des Schultheißen die Brücken passieren. Der drohenden Brandgefahr wegen hatte der Zöllner darüber zu wachen, daß niemand mit offenem Feuer oder angesteckter Tabakspfeife die Brücke betrat. Im Winter war die Wachstube «zwischen den Bruggen» bei geringstem Holzverbrauch gut zu heizen. Der Lehenszins betrug damals 751 Pfund und war in vierteljährlichen Raten an die Stadtkasse abzuliefern.

Als Wohnung wies man dem Beamten das beim unteren Aaretor stehende Zollhaus zu. Von hier aus wand sich der Zollrain recht steil den Berg hinauf bis zum Stadtbach. Dieses kurze Stück war bei den Fuhrleuten denn auch gefürchtet als «gäheste Strecke» zwischen Rheinfelden und der Luzerner Grenze. Durch mehrfache Korrekturen und Aufschüttungen kam die Straße immer höher zu liegen und nahm schließlich die jetzige Linienführung mit ihrem verringerten Gefälle an. Das 1770 am alten Standort neu errichtete Zollhaus erhielt daher um 1830 im ersten Stock einen Eingang, der vom Trottoir her noch heute über ein kleines Brücklein zugänglich ist.

Zur selben Zeit begann man in unmittelbarer Nähe des Überganges mit der Erstellung eines großzügigen Zollgebäudes, welches aber seinen zugedachten Zweck nie erfüllen sollte. Als die Stadt wenige Jahre später durch den Neubau der Brücke in arge Finanznöte geriet, wollte man das halbfertige Haus versteigern. Aber erst nach langem Suchen fand sich ein Käufer, welcher das Gebäude in ein Hotel umgestaltete und 1840 auf den Namen «Zur neuen Brücke» taufte. Nach verschiedenen Handänderungen wurde es 12 Jahre später, den neuen Begebenheiten entsprechend, in «Kettenbrücke» umbenannt.

Der 13. Juli 1843

Im Sommer 1843 brachte die Aare abermals ein schlimmes Hochwasser. In der Nacht auf den 13. Juli, kurz nach der Passage des Postwagens nach Basel, mußten die Brückenwärter alarmiert werden. Diese versuchten mit allen Mitteln, das drohende Unheil abzuwenden und die Brücke zu halten. Nachdem aber schon zuvor des öftern mächtige Flöße an die in den Grund gerammten Pfeiler prallten

4 *Verankerungselement der ehemaligen Kettenbrücke.*

5 *Standbild des Fährmannes am städtischen Rathaus.*

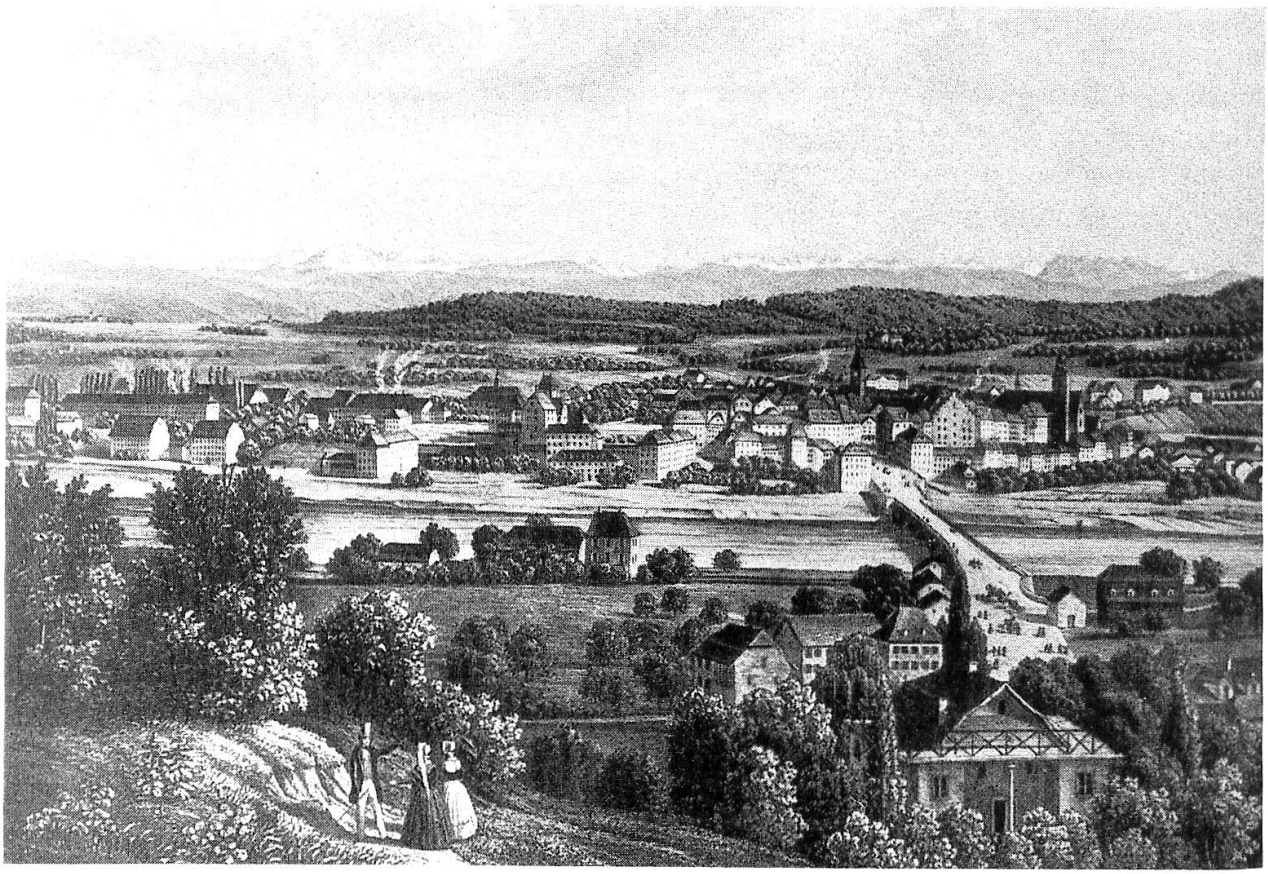
und daher deren Standfestigkeit erschüttert war, vermochten am frühen Morgen die Streben den anstürmenden Wassermassen nicht mehr zu widerstehen. Ein weiterer Grund für den Einsturz mag gewesen sein, daß die Joche nicht parallel zur Strömung standen, sondern leicht schräg, und daher den Fluten eine größere Angriffsfläche boten. Drei Zwischenfelder des erst zur Hälfte abbezahlten Bauwerkes lösten sich aus ihren Verankerungen und wurden vom Fluß mitgerissen. In dieser denkwürdigen Nacht nahm Aarau unverhofft und endgültig Abschied von seinen hölzernen Brücken, die während vielen Jahrhunderten für mancherlei Aufregung, Angst und Not gesorgt hatten.

Die städtischen Behörden ersuchten nach einem Brückeneinsturz jeweils die untenliegenden Gemeinden, angeschwemmte Teile zu melden, um wenigstens das Holz der Wiederverwendung zuzuführen. Diesmal trafen Anzeigen aus Schinznach und Döttingen ein, nachdem in früheren Jahren schon Trümmer bis in die Gegend von Säckingen gelangt waren. Den Bibersteinern wurde nachgesagt, daß sie bei solchen Gelegenheiten maßenhaft herausgefischte Balken in ihren Kochherden und Kachelöfen verheizt hätten.

6 Die ungedeckte Holzbrücke 1837–1843. Gut zu erkennen sind das städtische Rathaus und das heutige Hotel Kettenbrücke.

Entscheid für Kettenbrücke

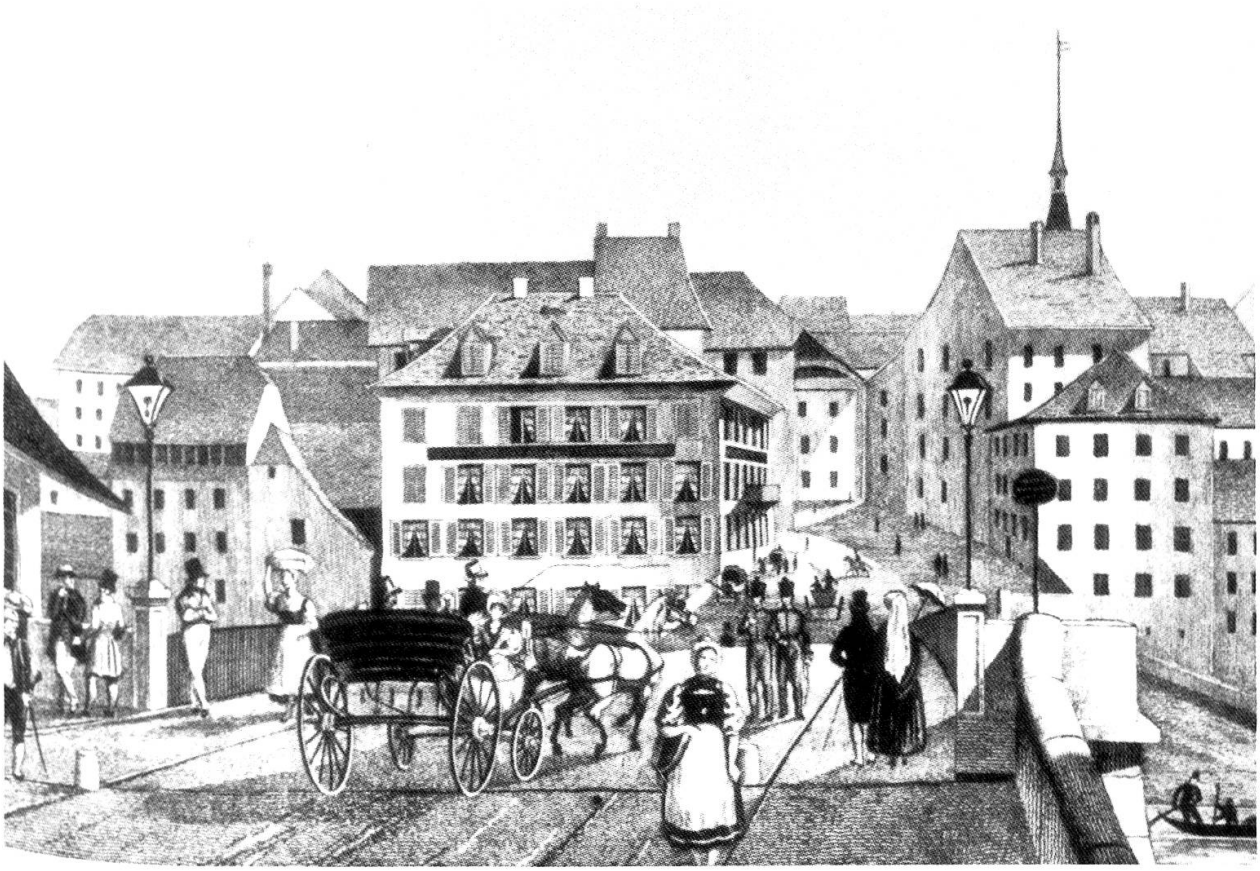
Notgedrungen richtete man schleunigst einen Fährbetrieb ein, vorerst für Personen, zwei Wochen später dann mit einem in Auenstein angekauften Wagenschiff auch für Fuhrwerke. Nun mußte sich die Stadt wieder einmal überlegen, was zu unternehmen sei. Zur Diskussion standen schließlich der Bau einer neuartigen Draht-Hängebrücke oder einer massiven Steinbrücke. Als billigste Notlösungen kamen eine Pontonbrücke oder die neuerliche Reparatur der Überreste des alten Überganges ins Gespräch. Zudem regte man Flußkorrekturen an, die allerdings schon in der solothurnischen Nachbarschaft hätten beginnen müssen, was bei der damaligen Staatsform aber alles andere als einfach gewesen wäre. Die turbulenten politischen Ereignisse der Sonderbundskriege verzögerten einen diesbezüglichen Gemeindebeschluß immer wieder, so daß der Regierungsrat im Sommer 1847 der



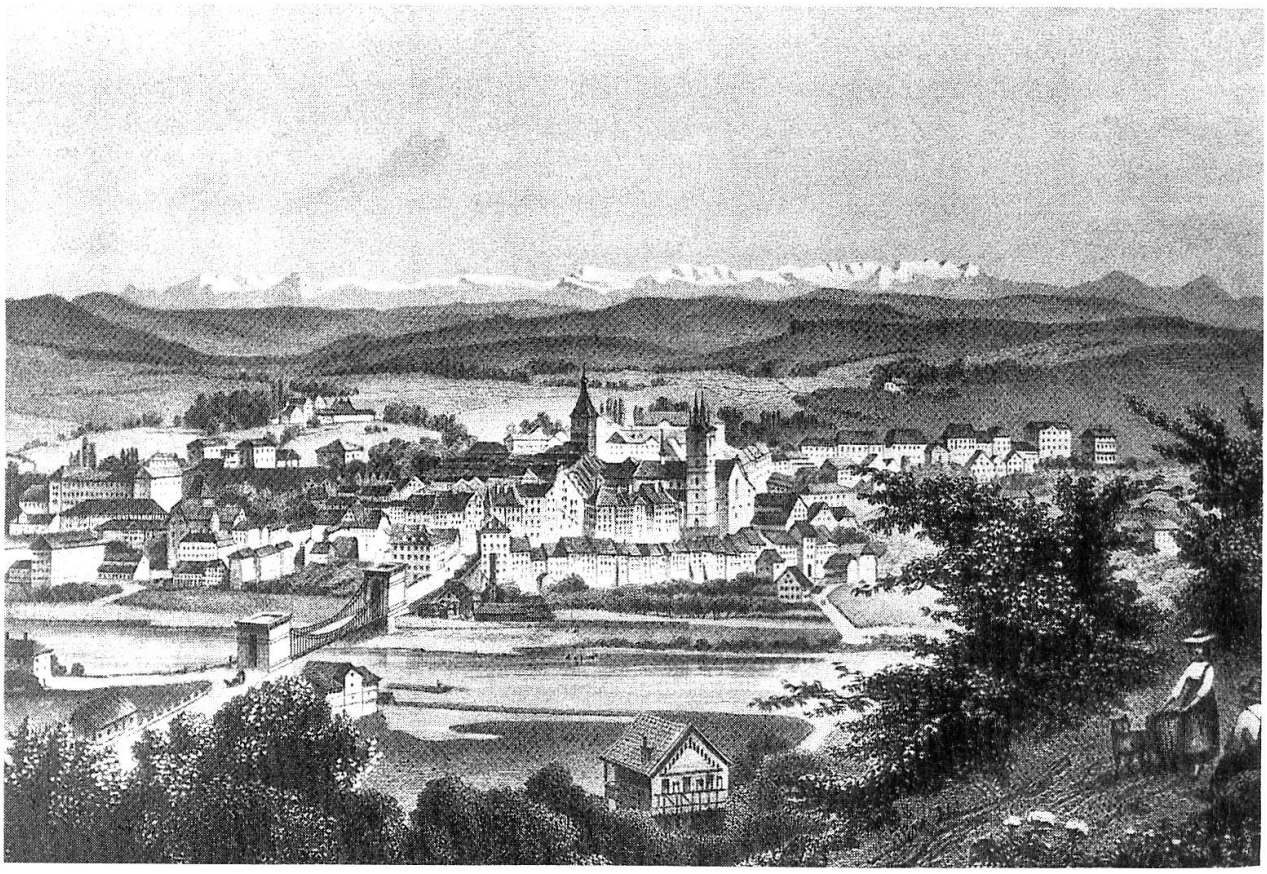
7 *Stimmungsbild mit der offenen Brücke vor 1843.*

Stadt eine halbjährige Frist für den Baubeginn setzte. Bis dann aber endlich die Entscheidung zugunsten der Kettenbrücke gefallen und bis auf die Ausschreibungen hin die Wahl des Ingenieurs getroffen war, dauerte es nochmals anderthalb Jahre. Erst Ende 1848 konnte man mit dem aus Mülhausen im Elsaß stammenden Jean-Gaspard Dollfus, welcher mit dem Aarauer Industriellen Jakob Kern verschwägert war und sich bisher in Süddeutschland mit der Erstellung von Gasfabriken befaßt hatte, den Werkvertrag unterzeichnen. Seine Offerte war um mehrere tausend Franken billiger als die der beiden Mitkonkurrenten.

So entstand in zweijähriger Bauzeit die weitherum berühmt gewordene Kettenbrücke. Die beiden wuchtigen, aus Jurakalk-Quadern in klassizistischem Stil erstellten Türme mit den bogenförmigen Durchlässen dienten zur Verankerung der Tragelemente, welche aus vier paarweise angeordneten Kettenbändern bestanden,



8 *Die Kettenbrücke 1851–1948.*



die sich in sanfter Rundung von Ufer zu Ufer schwangen. An den meterlangen, handgeschmiedeten Gliedern waren schlanke Haltestangen befestigt, die ihrerseits den Unterbau der aus Holzbohlen gezimmerten Fahrbahn trugen. Hölzerne Geländer sicherten die außerhalb der Aufhängung liegenden Trottoirs. Am 29. Dezember 1850 konnte der Übergang termingerecht dem Verkehr übergeben und am 6. Januar des folgenden Jahres festlich eingeweiht werden.

Die Bauschulden der Stadt erreichten inzwischen schon fast eine halbe Million Franken und setzten sich zusammen aus der Restschuld für die letzte Jochbrücke sowie aus den Kosten für die Kettenbrücke mitsamt den Anpassungen der Straßen und den gleichzeitig ausgeführten Uferverbauungen. Ein Gesuch an den Kanton, die Brücke zu übernehmen, lehnte dieser, wie schon bei früheren Gelegenheiten, kategorisch ab. Allerdings versprach er eine großzügige Finanzhilfe, die dann aber

recht mager ausfiel in Form eines Barbetrages von 8000 Franken und der alten Schloßplatz-Kaserne, für welche 12000 Franken verrechnet wurden. An deren Stelle steht heute der Saalbau. Nachdem die Tagsatzung in der 1848 verabschiedeten Bundesverfassung alle Weg- und Brückenzölle abschaffte, begann ein langes Hin und Her, da die Gemeinde vom Staat für die entgangenen Zolleinnahmen entschädigt werden wollte. Der Kanton verpflichtete sich nach zähen Verhandlungen endlich, auf «ewige Zeiten» einen jährlichen Kostenbeitrag von 9500 Franken zu entrichten, der aber bereits nach der Verfassungsrevision von 1874 eine Erhöhung um 500 Franken erfuhr.

Passage im Schrittempo

Obwohl nun die nachfolgenden Hochwasser der frei hängenden Kettenbrücke nichts mehr anhaben konnten, mußten die Aarauer bald einmal einsehen, daß auch das neue Bauwerk seine Schwächen offenbarte. Bei schweren Stürmen traten starke Schwankungen und Hebungen auf, die zusammen mit den verkehrsbedingten Erschütterungen und dem unvermeidlichen Rost bedenkliche Abnützungserscheinungen an den Aufhängebolzen verursachten. Daneben machten Experten auf die Schwäche der Tragelemente aufmerksam, worauf man ab 1888 vierteljährliche, später dann halbjährliche Inspektionen anordnete. Zuvor schon ersetzte man zur Versteifung der Konstruktion die hölzernen durch eiserne Geländer. Verschiedene Beschränkungen sollten zukünftig beitragen, die Lebensdauer der Kettenbrücke zu verlängern. So durften ab 1906 die Lastfahrzeuge nur noch im Schrittempo passieren, und die Kavallerieoffiziere mußten im Brückenbereich auf Galopp oder Trab verzichten. Nach dem Zweiten Weltkrieg, der dem Übergang durch schwere Militärtransporte zusätzlich stark zugesetzt hatte, stand mindestens eine gründliche Sanierung bevor. Das in diesem Zusammenhang erstellte Gutachten warnte aber eindringlich, es sei nicht mehr zu verantworten, die Brücke weiterhin für den Verkehr zuzulassen. Vorgeschlagen wurde die sofortige Montage von Entlastungskabeln parallel zu den Ketten, weil deren Tragfähigkeit ihre Grenze erreicht hätten. Nachträgliche Materialuntersuchungen ergaben dann die Richtigkeit der Expertise.

Die neue Aarebrücke

Da der Unterhalt der Kettenbrücke im Lauf der Jahrzehnte schon eine ganze Menge Geld verschlungen hatte, kamen die städtischen Behörden nach eingehender Prüfung aller Fakten zum Schluß, daß sich der sofortige Ersatz des altersschwachen Bauwerkes aufdränge. Wie sehr die

Angelegenheit eilte, zeigt die Tatsache, daß die Einwohnergemeinde nach zügiger Projektierung schon Ende 1947 einen Kredit von 2,3 Millionen Franken bewilligte für eine neue, eisenarmierte Betonbrücke am bisherigen Standort. Ein knappes halbes Jahr später konnte mit den Vorarbeiten begonnen werden. Weil der zunehmende Verkehr ungehindert weiterrollen mußte, errichtete man vorerst einen Notübergang. Dieser bestand aus elf hölzernen Tragjochen, welche die darauf abgesenkte und in einer Nachtschicht um 15 m flußabwärts verschobene Fahrbahnplatte der Kettenbrücke aufnahmen. Noch während des Abbruches der beiden Portaltürme liefen bereits die Vorbereitungen an für das Betonieren der Pfeilerfundamente. Dank guter Koordination kamen die Arbeiten schnell voran, so daß die neue Brücke schon am 6. November 1949 dem Verkehr übergeben werden konnte.

Durch die Verpflichtung, bei einer allfälligen Einführung der Aare-Schiffahrt das elegante, 108 m lange und 15 m breite Bauwerk um rund 2 m anheben zu müssen, ergab sich eine recht interessante Konstruktion. Die beiden landseitigen Brückenelemente ruhen mit ihrer Last am Ufer auf je fünf schlanken Pendelstützen, die ihrerseits den Druck auf die Widerlager übertragen. Zwei tief unter der Flußsohle verankerte Pfeiler übernehmen den Hauptanteil des Gewichtes. Das relativ kurze, mittlere Verbindungsstück der Brücke ist in die weit über die beiden Tragstützen hinausgezogenen Schnäbel der Seitenpartien eingefügt. Zwischen jedem Abschnitt sorgen Fugen für eine genügende Bewegungsfreiheit des Betons bei Temperaturänderungen. Um bei Hochwasser den Durchfluß nicht zu behindern, liegen die Widerlager und die Pfeiler genau in der Strömungsrichtung der Aare und sind dadurch etwas aus der Senkrechten zur Brückenachse verschoben. Weil die Flußmitte als Fahrrinne für die Schiffahrt geplant war, beträgt die Spannweite zwischen den beiden Stützen 44 m. Die äußeren Durchlässe sind mit je 29 m erheblich schmäler. Insgesamt wurden gut 2000 m^3 Beton und 190 t Armierungseisen verbaut.

Neben dem eigentlichen Brückenschlag führte man gleichzeitig umfangreiche Uferkorrekturen durch, was größere Erdverschiebungen mit sich brachte. Die damals entstandenen Quaimauern im Brükkenbereich, welche die Uferpromenade tragen, wurden zum größten Teil aus Quadern der abgebrochenen Kettentürme errichtet. Zu den Umgebungs- und Abschlußarbeiten gehörten schließlich die endgültige Demontage des Notüberganges sowie die Anpassung der verschiedenen Zufahrtstraßen an das höhere Niveau der Brücke. Diese versieht seit nunmehr über vierzig Jahren bei stets noch zunehmendem Verkehr ihren Dienst zur vollen Zufriedenheit. Vor einiger Zeit erhielt sie

eine neue, gegenüber den Betonteilen wiederum gut abgedichtete Fahrbahndecke. Es gilt zu verhindern, daß durch die Einwirkung von Salzwasser dieselben üblen Folgen auftreten, wie sie von mehreren Autobahnbrücken bekannt sind.

Ringen um zweiten Aareübergang

Schon während des Ersten Weltkrieges zog man ernsthaft in Betracht, zur Umfahrung der Aarauer Altstadt einen zweiten Aareübergang zu erstellen. Ins Auge gefaßt wurde eine Hochbrücke vom oberen Tellirain über die westliche Spitze der Zurlindeninsel und über den Scheibenschachen bis nach Rombach. Dieses Vorhaben wurde später von einem Schiedsgericht ausgezeichnet und durch Konkurrenzausschreibungen abgeklärt. Obwohl der Bund die Übernahme eines größeren Kostenanteils zusicherte, verweigerte der Kanton seinen Beitrag, so daß das Werk nicht zur Ausführung gelangte. In der Hoffnung auf eine spätere Regelung belegte die Stadt sämtliche für den Übergang benötigten Landparzellen bis in die sechziger Jahre mit einem Bauverbot.
Auch ein während der Krisenzeit als Notstandsmaßnahme gegen die herrschende Arbeitslosigkeit zur Diskussion gestelltes Projekt hatte keine Chance, verwirklicht zu werden. Der Vorschlag forderte – als Teil einer direkten Verbindung zwischen dem Kreuzplatz und Küttigen – eine Durchgangsstraße mit geringer Neigung über den Balänenhügel und durch die Telli. Eine Brücke sollte die Aare und den Rüchligkanal in spitzem Winkel an ihrer schmalsten Stelle überqueren und den Anschluß an die auszubauende Bibersteinerstraße sicherstellen. Die Fortsetzung bis zum Dorfkern von Küttigen wäre durch das Aabachtal verlaufen. Allerdings lag diese Variante verkehrstechnisch nicht sehr günstig und tangierte zudem im Rössligut bevorzugte Wohngebiete sowie in der Telli ein für die Schiffahrt reserviertes Areal, so daß sie auch von diesen beiden Seiten bekämpft wurde.
Der Gedanke an einen zweiten Aareübergang zur Entlastung der Aarauer Altstadt ist heute aktueller denn je. Seit Jahren schon plant man eine Schnellverbindung in Richtung Staffelegg, die auf Rohrer Gemeindegebiet beim Verkehrsknoten Suhrenbrücke von der Aaretalstraße abzweigen, nach der Traversierung des Flusses östlich des Kirchbergs vorbeiführen und weit oberhalb Küttigens in die Straße nach Frick einmünden soll. Weil dieses Projekt ein beliebtes Naherholungsgebiet zerstören würde, regte sich bei der betroffenen Bevölkerung eine starke Opposition, so daß die Lösung des Problems nun durch eine längere Tunnelstrecke gesucht wird.

Weitere Brücken

Diese Beschreibung wäre unvollständig, wenn nicht auch die anderen auf Stadtgebiet liegenden Aare- und Kanalbrücken erwähnt würden. So führte beim Haldentor schon im Mittelalter eine hölzerne Brücke über den damals vom Schachen her durchströmenden Nebenarm des Flusses. Mit ihrer Länge von nur 18 m ruhte sie auf einem Zwischenjoch, bis zu welchem auch das Dach reichte. Weil sie bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts als baufällig galt, nützte man um 1820 eine sich bietende Gelegenheit. In jenen Jahren wurde der frühere Stadtgraben eingedeckt, so daß die steinerne Brücke, welche diesen beim Obertor schon seit achtzig Jahren überspannte, frei wurde. Man trug Stein um Stein ab, um das Bauwerk beim Haldentor neu aufzurichten. Heute ist vom verlandeten Aarearm nichts mehr zu erkennen: Das ganze Gebiet wurde überbaut, und nur die «Schindbrücke» erinnert noch daran, daß hier ehemals Wasser durchfloß.

Die fortschreitende Industrialisierung brachte im letzten Jahrhundert mit sich, daß die Wasserkräfte der Flüsse zunehmend genutzt wurden. Um eine möglichst gleichmäßige Wasserführung zu gewährleisten, entstanden allerorten künstlich angelegte Industriekanäle. Um 1822 wurde der inzwischen zum Teil wieder zugeschüttete Frey-Kanal in der Telli erbaut. Gut fünfzig Jahre später folgte für den Betrieb des damals an der Erlinsbacherstraße gelegenen Zementwerkes der weit auf Solothurner Gebiet gefaßte obere Gewerbekanal. Die Verlegung dieser Fabrik in den Scheibenschachen bedingte 1882 den Bau des unteren Gewerbekanals, so daß der obere Wasserlauf mehrere Jahre später durch das EWA, welches hier für die Stromproduktion ein Turbinenhaus einrichtete, übernommen werden konnte. Als man 1912 die Zentrale beträchtlich vergrößerte, kam einige Meter nördlich des bestehenden ein neuer, etwas breiterer Kanal dazu. Dieser erhielt auf Stadtgebiet bereits beim Bau zwei nicht sehr weit auseinanderliegende Betonbrücken, die das Nordufer mit dem Mitteldamm verbanden. Die Fortsetzungen über den alten Kanal folgten dann erst im Jahr 1924. Zur gleichen Zeit erstellte man auch über die Aare zwischen dem Schachen und dem EWA-Inseli einen Übergang, den legendären «Süffelsteg». Dessen Fachwerkkonstruktion aus Stahl war mit einem hölzernen Bodenbelag versehen und stützte sich auf drei eiserne Joche ab. Weil die Arbeit des Militärs nicht entschädigt werden mußte, entschloß man sich damals, die angelieferten Bauteile durch Genietruppen, die hier im Wiederholungskurs standen, montieren zu lassen. 1981 wurde der inzwischen durch Rost geschwächte Steg durch eine Betonbrücke ersetzt, welche so stabil ausfiel, daß sie während des Neu-

9 *Die Schindbrücke mit dem Haldentor nach 1820.*

baues der beiden unteren Kanalbrücken im Sommer 1986 den gesamten Werkverkehr des EWA übernehmen konnte.

Die Jurazement-Fabriken, die am Rüchligkanal seit ihrer Übersiedlung nach Wildegg nur noch das Kraftwerk betreiben, erhielten im Jahr 1926, anläßlich der Konzessionserteilung für den Weiterausbau, die Auflage zur Errichtung einer von Fußgängern und Radfahrern zu benützenden Verbindung von der Telli über das Staugebiet der Aare auf die Zurlindeninsel und weiter über den Oberwasserkanal zum Scheibenschachen. Es dauerte dann allerdings infolge von Wirtschaftskrise und Weltkrieg bis 1952, ehe man die beiden Stege in Vorspannbeton erstellte. Während mehr als dreißig Jahren blieben sie den Fußgängern vorbehalten, bis man endlich das Fahrverbot für Velos aufhob. Für den Werkverkehr zum Areal des Kraftwerkes auf der Insel bestand vom Scheibenschachen her nächst der Zentrale eine alte Eisenbrücke, welche 1962 durch die heutige, etwas weiter kanalaufwärts in der Verlängerung der Stockmattstraße gelegene Betonbrücke ersetzt wurde.

Um nochmals kurz zum Anfang dieses Berichtes zurückzukommen: Auf den sichtbaren Fundamenten unter dem Straßenübergang standen mit Sicherheit die Türme der Kettenbrücke. Gut zu erkennen sind auch die Überreste der aus Holz und gestampftem Lehm bestehenden Eindämmung der Baugrube für die ehemaligen Grundmauern. Die in unmittelbarer Nähe im südlichen Flußlauf aufsteigenden Holzpfähle dienten vermutlich als Träger der Hilfsgerüste beim Bau des heutigen Überganges. Einer früheren Uferverbauung gehörte wahrscheinlich die beim Pontonierhaus sichtbare Pfahlreihe an. Als Relikt der Kettenbrücke ist auf dem nördlichen Brückenkopf ein Verankerungselement für die Ketten aufgestellt (Bild 4). Eine darunter in die Mauer eingelassene Bronzetafel erinnert an die drückenden, langwierigen Brückensorgen (Bild 3). Zum Gedenken an die tapferen Schiffsleute, welche während den brückenlosen Zeiten den Verkehr aufrecht erhielten, steht in einer Fassadennische des städtischen Rathauses das lebensgroße Standbild eines Fährmannes (Bild 5).

Quellen:

Verschiedene Autoren, diverse Jahrgänge, *Aarauer Neujahrsblätter*

Prof. F. Mühlberg, in: Programm der Aargauischen Kantonsschule 1885, *Die heutigen und die früheren Verhältnisse der Aare bei Aarau*

P. Erismann / E. Zimmerli / A. Hässig / A. Bodmer, *Festschrift zur Einweihung der neuen Aarebrücke in Aarau 1949* (unsere Bilder 6–9 sind dieser Broschüre entnommen)

H. Fischer, *Dr. med. Johann Rudolf Schneider, Retter des westschweizerischen Seelandes*

Prof. Dr. R. Müller, *Über die Wasserstände der Juraseen*