

Zeitschrift: Jahrbuch für Solothurnische Geschichte
Band: 52 (1979)

Artikel: Aus der solothurnischen Rechts- und Kulturgeschichte
Kapitel: Zur Geschichte der Kreuzackerbrücke
Autor: Sigrist, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-324709>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.10.2024

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

ZUR GESCHICHTE DER KREUZACKERBRÜCKE

Während anderthalb Jahrtausenden, vielleicht noch länger, bildete die Brücke an der engsten Stelle des Flusses, am Fusse des Staldens, den einzigen Aareübergang auf dem Gebiet der Stadt Solothurn. Der Gedanke einer zweiten Aarebrücke tauchte erst im Zusammenhang mit dem Bau der grossen Schanzen zu Ende des 17. Jahrhunderts auf: Auf dem Regimentskalender 1682 erscheint erstmals eine direkte Verbindung zwischen der linksufrigen Stadt und dem Gebiet des Kreuzackers, das durch den Bau der Vorstadtschanzen neu in die Stadtumwallung einbezogen wurde; allerdings findet sie sich nicht an der Stelle der spätern Kreuzackerbrücke, sondern als Fortsetzung der Schaalgasse. Schöpfer der Stadtansicht war der Basler Maler Johann Rudolf Huber; leider ist nicht ersichtlich, auf was für Vorlagen er sich stützte, denn nach der Natur konnte er die damals erst projektierten Vorstadtschanzen ja nicht zeichnen. In den grossen Zügen stimmt seine Darstellung überein mit dem erhaltenen Schanzenprojekt des französischen Ingenieurs Tarade aus dem Jahre 1687; demnach hätte Tarade schon vorliegende Projekte weitgehend übernommen, unter anderem eben auch den Plan der Überbauung des Kreuzackers und das Projekt einer zweiten Aarebrücke.

Die Verwirklichung dieses Brückenbaues ging tatsächlich auch von der mit der Oberleitung des Schanzenbaues betrauten Behörde, dem Schanzrat, aus. Am 25. Februar 1697 trug der damalige Altschultheiss Johann Viktor Besenval dem Kleinen Rate vor: «... wie dass der Schanzrath, damit der Lust in der neuwen Statt zu bauwen desto mehrers den Particularen erweckt werde, rathsamb befunden, das bey dem Undern Land eine kleine Fuossbrugg für Fussgänger allein (maassen dan mit Pferdten, Kähren und Wägen die alte Hauptbrugg allein, damit der Resten der Statt nicht öd oder zu einem Wünckhel gemacht werde, gebraucht und bedient werden solte) uber die Aar geschlagen und für vill Jahr mit eichenen Fleckligen, auch so man wolte mit steinernem Pflaster bedeckt werden könnte, uff das die in der neuwen Statt Wohnende zum Kirchgang und sonsten nicht einen gar so grossen UmbSchweyff undt Umbgang über die alte Bruggen haben müssen...» Da derselbe Besenval einige Jahre später seinen heute noch bestehenden Palast neben diese Brücke baute, hat man vermutet, dass er schon 1697 mit dem Brückenbau nur eigensüchtige Absichten verfolgte. Die engen Verkläusulierungen zugunsten der alten Brücke stellen indessen doch die Frage, was sich Besenval von einer solchen Fussgängerbrücke für persönliche Vorteile versprochen

haben könnte, so dass man doch eher der offiziellen Begründung Glauben schenken darf, um so mehr, als der Rat sich auch sonst bemühte, die trotz der engen Verhältnisse in der alten Stadt hartnäckig widerstrebenden Bürger zur Übersiedlung auf das offene Kreuzackergebiet zu ermuntern, unter anderem auch durch die allerdings nur mangelhaft befolgte Vorschrift, dass jeder Neubürger sich auf dem Kreuzacker ein Haus erbauen müsse. Wie man aus dem Vorschlag, die Brücke beim «Udern Land», das heisst am Klosterplatz, zu erbauen ersieht, war man im Schanzrat inzwischen auch zur Auffassung gekommen, dass die anfangs geplante Brücke bei der Schaalgasse doch zu nahe an der alten Brücke gelegen wäre und ihren Zweck kaum erfüllt hätte.

Nachdem die Räte offenbar ohne grosse Diskussion dem Vorschlag des Schanzrates zugestimmt hatten, wurde der Brückenbau mit für damalige solothurnische Verhältnisse bemerkenswerter Promptheit in Angriff genommen. Bereits am 26. Mai 1697 erhielt der Vogt am Bucheggberg Anweisung, seine Bauern anzuhalten, die für den Bau der «neuen Fuossbrugg über die Arren» gefälltten Eichen in die neue Vorstadt zu führen. Weiteres wird über den Bau nicht gemeldet: Er erscheint übrigens auch nicht in den Staatsrechnungen, so dass man wohl annehmen muss, der Schanzrat habe die auf seine Veranlassung entstandenen Kosten auf seine Separatrechnung genommen.

Dagegen meldete sich während des Baues plötzlich und für die an irgendwelche Opposition gegen ihre hochweisen Anordnungen nicht gewohnten Gnädigen Herren unangenehm überraschend eine recht heftige Bewegung innerhalb der Bürgerschaft gegen die neue Brücke. Am 15. Januar 1698 berichtete Schultheiss Besenval dem Rate, dass der Gemeinmann Urs Buch ihm angezeigt habe, dreizehn Bürger hätten ihm die folgenden Beschwerden gegen die neue Brücke vorgetragen: 1. wenn die neue Brücke vollendet werde, so seien alle in der Vorstadt wohnenden Wirte und Handwerksleute «verloren und zunichten gemacht»; 2. Bäcker, Kupferschmiede und andere Handwerksleute hätten von den passierenden Fuhrleuten und Maultiertreibern keinen Verdienst, sondern nur von den Fussgängern, die sich künftig der neuen Brücke bedienen würden; 3. seien die Bürger der Vorstadt fest überzeugt, dass durch die neue Brücke nicht nur ihre Keller, sondern auch andere Güter überschwemmt würden. Nachdem zuerst gerügt worden war, dass sich die Bürger zuerst an den Gemeinmann, statt vorschriftsmässig an den Amtsschultheissen gewandt hatten, wurde den Beschwerdeführern durch den Gemeinmann mitgeteilt, ihre Befürchtungen seien unbegründet, da man «in Ewigkeit nicht gestatten werde, dass man mit Pferd oder Wagen

darüber fahren thüe, auch harwerths der Statt hier keine andere Würthshäuser mehr uffrichten lassen werde».

Die Anwohner der alten Brücke liessen sich indessen durch die Beruhigungen nicht beschwichtigen. Vor allem die Wirte zum «Bären» (heute «Hirschen»), zur «Gilgen» (heute «Storchen»), zum «Ochsen» (heute «Hopfenkranz») und zum «Adler» entfalteten eine fieberhafte Agitation, um in der Bürgerschaft Stimmung gegen den Brückenbau zu machen und vermochten 78 Bürger zum Unterschreiben einer formellen Petition gegen die neue Brücke zu gewinnen. Am 17. Januar erschien überdies ein ansehnlicher Ausschuss der Opponenten persönlich vor dem Rate und trug erneut die geäusserten Befürchtungen vor, wobei als weiteres Motiv angeführt wurde, die neue Brücke werde die Schifffahrt auf der Aare hemmen und bei Hochwasser sogar verunmöglichen. Er erhielt jedoch den kurzen Bescheid: «... dass indemme meine gnädigen Herren und Oberen den Nutz gröser als den Schaden befunden... darmit in Gottes Namen angefangenermassen continuiert... werden solle.» Immerhin wurde den Besorgnissen der Bürger soweit Rechnung getragen, dass zum früheren Verbot des Wagenverkehrs noch verordnet wurde, dass alle, die nicht Stadt- und Landburger waren, für die Benützung der neuen Brücke 1 Kreuzer (= rund 70 Rappen) Zoll zu bezahlen hätten und dass sowohl zwischen dem neuen Berntor und der Brücke, also auf dem Kreuzacker, wie auf dem Klosterplatz und an der Fischergasse kein neues Wirtshaus eröffnet werden dürfe.

Nach dieser Erledigung der sachlichen Frage folgte aber noch ein hochpolitisches Nachspiel. Sämtliche 78 Unterzeichner der Petition wurden in zwei Gruppen vor den Rat zitiert und in ungnädigem Tone über die Motive ihrer Beschwerden zur Rede gestellt. Im Angesicht des obrigkeitlichen Zornes verliess die «freien» Staatsbürger kläglich ihr Mütchen, und einer suchte die Verantwortung auf den anderen zu schieben. Da er als derjenige angegeben wurde, der die Unterschriften von Haus zu Haus gesammelt hatte, wurde zunächst der «Bären»-Wirt Urs Räber «incarcerieret», immerhin mit Rücksicht auf die kalte Jahreszeit in einer «warmen Keffi», d.h. einem geheizten Gemach; später wurde auch noch der «Gilgen»-Wirt Josef Schad eingezogen, der die Supplikation dem Gemeinmann übergeben hatte; der Seidenweber Michel Affolter erhielt einen besonders strengen Verweis, weil er beim Verhör vor dem Rate freche Antworten gegeben habe. Im übrigen liess man es bei der demütigen Bitte um Verzeihung aller Schuldigen bewenden und verzichtete grossmütig auf härtere Bestrafung des Wagnisses, eine andere Meinung als die der hohen Obrigkeit geäussert zu haben. Der Bau der neuen «Fussbrücke», wie sie fortan offiziell heissen sollte,

wurde planmässig vollendet. Auf alten Stichen kann man erkennen, dass die Benützung durch Pferde und Wagen auch schon dadurch verunmöglicht war, dass der Zugang vom Klosterplatz her über eine Treppe führte.

180 Jahre lang versah der hölzerne Steg zwischen Klosterplatz und Kreuzacker seinen Dienst. Der Anstoss zu seiner Ersetzung durch eine eiserne Brücke wurde sozusagen von aussen her gegeben: Durch die Baufälligkeit der alten «Fahrbrücke» zwischen Stalden und Vorstadt auf der einen, den Bau des Bahnhofes Neu-Solothurn auf der anderen Seite. Die erste Initiative kam dabei von einer einigermaßen unerwarteten Stelle. Gemäss der Aussteuerungsurkunde von 1803 hatte die Bürgergemeinde Solothurn das notwendige Bauholz zum Unterhalt der beiden Aarebrücken zu liefern. Am 1. Juni 1875 richtete nun Oberförster Johann Baptist Wietlisbach an die Verwaltungskommission der Bürgergemeinde das Ersuchen, für die Fahrbrücke eine Neukonstruktion in Angriff zu nehmen, da er sich ausserstande sehe, weiterhin die geforderten «Dornbäume» (die auf den Jochen aufliegenden Längsbalken) aufzutreiben.

Schon einen Monat später, am 4. Juli, beschloss die Steuergemeinde prinzipiell den Neubau der Brücke und erteilte zudem den Auftrag, auch den Bau einer zweiten Fahrbrücke zu prüfen, zweifellos im Hinblick auf die bevorstehende Eröffnung des Bahnhofes Neu-Solothurn, die eine beträchtliche Steigerung des Verkehrs über die Aare erwarten liess; gleichzeitig fiel ja auch der imposante «Vorstadtturm», das alte Berntor, dem Eifer der damaligen Verkehrsplaner zum Opfer.

Der mit der Projektierung beauftragte Stadtgenieur Euseb Vogt hatte offenbar schon zum voraus die bald fällige Ersetzung der alten hölzernen Fahrbrücke einkalkuliert, denn er war schon am 29. Juli in der Lage, seine Projekte vorzulegen. Am 30. Dezember zog der Verwaltungsrat auch das von Vogt ausgearbeitete Projekt für eine zweite Fahrbrücke bei der Schützenmatte, also an Stelle der heutigen Rötibrücke, in Beratung. Ende März 1876 wurden in der Tagespresse die Brückenprojekte des Stadtgenieurs der Öffentlichkeit bekanntgemacht: Drei Varianten für die Neukonstruktion der alten Fahrbrücke, zwei für die Errichtung einer neuen Brücke bei der Schützenmatte. Aus leider nur spärlichen Andeutungen in der Presse scheint hervorzugehen, dass die Brückenfrage in der Stadtbürgerschaft sehr lebhaft Diskussionen und Meinungsverschiedenheiten hervorrief, vor allem natürlich wegen der für die kleine und nicht besonders wohlhabende Stadt erheblichen Kosten. Mündlichen Überlieferungen zufolge soll sogar der Vorschlag gefallen sein, statt der beiden Brücken eine einzige neue Brücke in der Mitte, in Fortsetzung der

Schaalgasse, zu errichten; in den zeitgenössischen Akten und Tagesblättern ist jedoch hierüber nichts zu finden. Innerhalb der Behörden setzte insbesondere ein Seilziehen um die Höhe des Beitrages der Forstkasse als Ablösung für ihre bisherigen Holzlieferungen ein; die Bürgergemeinde offerierte zunächst 60 000 Franken, die Gesamtgemeinde forderte 120 000, bis man sich schliesslich auf 80 000 Franken einigte.

Am 3. August 1876 notierte der «Solothurner Landbote», dass die Brückenfrage endlich in geregelte Bahnen komme, ohne sich näher über die Art der gewählten Lösung auszusprechen. Den Umständen nach muss man aber schliessen, dass sie darin lag, dass das Projekt der Brücke bei der Schützenmatte fallengelassen wurde, denn von ihm ist fortan nicht mehr die Rede. Zunächst beschäftigte man sich nur noch mit dem Neubau der alten Fahrbrücke, also der heutigen Wengibrücke. Vor allem wegen der Finanzierungsfrage zögerte sich indessen die Beschlussfassung noch über ein Jahr lang hinaus. Erst am 29. August 1877 stimmte die Bürgergemeinde definitiv dem Beitrag der Forstkasse von 80 000 Franken zu unter dem Vorbehalt, dass damit alle ihre Leistungen an die Fahrbrücke wie an die Fussbrücke endgültig abgelöst seien.

Damit taucht erstmals unsere Kreuzackerbrücke wieder auf, von der in der vorausgehenden Brückendiskussion, wenigstens soweit die erhaltenen Dokumente es bezeugen, nicht die Rede gewesen war. Inzwischen war aber am 6. Dezember 1876 die neue Gäubahn samt dem Bahnhof Neu-Solothurn offiziell eröffnet worden, was eine erhebliche Zunahme des Verkehrs über die alte, schon etwas baufällige «Fussbrücke» mit sich brachte; eine Untersuchung ergab, dass mindestens drei ihrer fünf Joche dringend ersetzt werden sollten. Dies war zweifellos der Grund, warum man sich nun auch mit ihrer Ersetzung beschäftigte. Die Projektierung wurde ebenfalls an Stadtingenieur Euseb Vogt übertragen. Nachdem mit dem Beschluss der Bürgergemeinde die Finanzierungsfrage gelöst erschien, ging es dann mit der Verwirklichung recht rasch vorwärts. Am 22. Oktober 1877 beschloss der Gemeinderat einen Kredit von 240 000 Franken für die neue Fahrbrücke beim Stalden sowie einen Kredit von 140 000 Franken für eine neue eiserne Brücke «von absoluter Fahrfähigkeit» an Stelle der bisherigen Fussbrücke; nach dem Plan von Ingenieur Vogt sollte die neue Brücke fünf eiserne Joche und eine Breite von 6 m, inklusive eines ostseitigen Trottoirs von 1,5 m Breite, erhalten. Bereits am 31. Oktober stimmte die Gemeindeversammlung diesen Krediten fast einstimmig zu; wie stark das Bedürfnis nach Verbesserung der bisherigen Brückenverhältnisse in der Bürgerschaft empfunden wurde, wird dadurch illustriert, dass der Beschluss der Gemein-

deversammlung mit Kanonendonner von den Schanzen und bengalischer Beleuchtung der beiden alten Brücken gefeiert wurde.

Bevor man mit dem Bau begann, wurden die Projekte des Stadtgenieurs zwei Experten zur Begutachtung unterbreitet: Oberst Karl Pestalozzi in Zürich und Oberingenieur Bridel in Biel. Auf ihren Rat wurden für die neue Kreuzackerbrücke statt des einen Trottoirs zwei von je 1,2 m Breite vorgesehen. Auf Grund der endgültigen Projekte wurden dann Offerten von schweizerischen und deutschen Brückenbaufirmen eingeholt. Die Wahl fiel auf die billigste: Diejenige des bernischen Konsortiums Thormann und Ott, das, statt des von Ingenieur Vogt berechneten Voranschlages von 380 000 Franken, den Bau beider Brücken für 295 000 Franken zu übernehmen bereit war. Zur Finanzierung wurde am 30. Dezember 1877 die Aufnahme einer Anleihe von 600 000 Franken beschlossen, die zugleich auch die Kosten der gleichzeitig erstellten Wasserleitung von Bellach her decken sollte; nach Abschluss der Bauarbeiten wurden dann übrigens für die Brückenbauten 40 000 Franken dem Reservefonds der Ersparniskasse entnommen, die 1874 in den Besitz der Einwohnergemeinde übergegangen war.

Am 28. Dezember 1877 wurde die alte Fussbrücke für den Verkehr gesperrt und der Neubau begonnen; fast genau acht Monate später, am 26. August 1878, konnte der günstige Verlauf der Probelastungen und damit der Abschluss der Bauarbeiten gemeldet werden. In der Zwischenzeit war der Verkehr durch Fähren aufrechterhalten worden; auch hatte man die zwei Zufahrtsstrassen vom Bahnhof und vom Dornacherplatz her erstellt, zu einem uns heute märchenhaft anmutenden Preis von 5100 Franken. Im Gegensatz zum Kanonendonner und der Illumination, mit denen der Beschluss zum Brückenbau gefeiert worden war, erfolgte die Inbetriebnahme der beiden Brücken völlig sang- und klanglos. Rund 80 Jahre, immerhin 30 Jahre länger als die gleichzeitig erbaute Wengibrücke, hat die Kreuzackerbrücke von 1878 den Verkehr zwischen Bahnhof und Altstadt vermittelt. Ihre jetzt fertiggestellte Nachfolgerin ist wiederum, wie die erste Brücke an jener Stelle, «Fussbrücke», womit dem Beschluss der Stadtväter von 1697, dass hier «in Ewigkeit» keine Wagen durchfahren dürfen, erneut Genüge getan ist!

Solothurner Zeitung 1961, Nr. 99, unter dem Titel: «In Ewigkeit sollen keine Wagen darüber fahren.»