

Strecke BE 32 (Lausanne -) Murten - Aarberg (- Solothurn)
Linienführung 2 Chaussee 1757
Abschnitt 11 Holzbrücke Aarberg
Landeskarte 1146

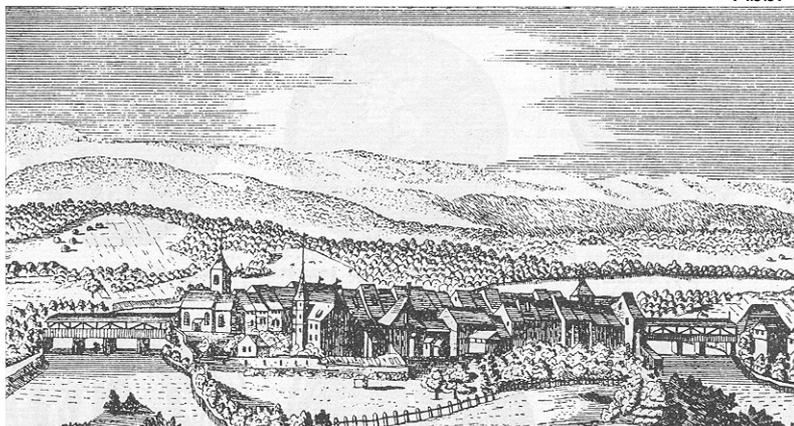
GESCHICHTE *Stand März 1984 / Ha*

Bereits im Jahre 1414 bestand bei Aarberg ein Aareübergang, der damals mit allen Rechten (vor allem dem Zollrecht) und Pflichten in den Besitz von Bern kam. Ab 1558 konnten beide Arme der alten Aare, die damals das auf einer Insel gelegene Städtchen umfloss, durch den gleichzeitigen Bau von zwei gedeckten Holzbrücken problemlos überquert werden. Die «Falkenbrücke» am nordöstlichen Stadtausgang existiert nicht mehr (vgl. BE 33.7). Dagegen besteht südwestlich der Stadt noch eine mehrmals erneuerte Brücke, die heute als eine der schönsten gedeckten Holzbrücken der Schweiz gilt.

Eine Inschrift orientiert darüber, dass die Aarberger Holzbrücke damals unter der Aufsicht von Landvogt Peter Bucher durch Werkmeister Christian Salchli errichtet worden ist (STADELMANN 1990: 148 f.). Nicht einmal zehn Jahre nach ihrer Fertigstellung (1566) wurde das stolze Bauwerk ein erstes Mal von der hochgehenden Aare weggerissen. Weitere Beschädigungen durch Hochwasserereignisse wiederholten sich später noch mehrmals. Die wirtschaftliche Bedeutung des Übergangs war aber immer wieder treibende Kraft für einen raschen Wiederaufbau. Im Jahre 1786 wurde die Holzbrücke gründlich erneuert und letztmals 1973 umfassend saniert.

Die Stadt Aarberg und ihre beiden gedeckten Holzbrücken um die Mitte des 18. Jahrhunderts. Der südwestliche Aareübergang (links auf dem Bild) präsentiert sich heute noch in praktisch unveränderter Form und gilt als Meisterwerk der Brückenbaukunst. Aus: HBL, Band 1:9 (nach einem Stich von H. Nöhtiger in Bern).

Abb. 1



Das Tragsystem der Holzbrücke von Aarberg besteht aus 4 Feldern mit einfachen Hängewerken (Abb. 2, 3).

*Gesamtansicht der Brücke.
Abb. 2 (GS, 15. 3. 2002)*



*Für den Oberbau der Brücke wurden teilweise massive Balken verwendet. Die Balken der Hängewerke beispielsweise sind 40 cm breit.
Abb. 3 (GS, 15. 3. 2001)*



Die Holzkonstruktion ruht auf drei schön gestalteten Pfeilern, deren Kränze mit Fratzen verziert sind, um die bösen Wassergeister zu bannen (Abb. 4). Sowohl die Widerlager als auch die drei Pfeiler, die eine sechseckige Form aufweisen, bestehen aus Muschelsandstein. Wie im 16. Jahrhundert üblich, ruhen die Längsbalken auf eichenen Sattelhölzern (vgl. Abb. 4). Diese sind mit Bügen auf die Pfeiler abgestützt. Der Dachstuhl ist offen und trägt ein leicht abgewalmtes Ziegeldach (STADELMANN 1990: 148 f.).

Beispiel eines Pfeilerkranzes mit Fratzen-Verzierungen. Gut erkennbar sind auch die Sattelhölzer, die auf den Pfeilern aufliegen und zusätzlich mit Bögen abgestützt sind.
Abb. 4 (GS, 1. 7. 2001)



Die Brücke weist eine Gesamtlänge von 86 m, eine Breite von 5.1 m und eine maximale Höhe von 4.7 m auf. Die 2.8 m breite Fahrbahn ist asphaltiert und wird beidseitig von hölzernen Gehsteigen mit 2 m Breite begrenzt.

Das der Stadt zugewandte Portal ist gänzlich in den Häuserkranz integriert (Abb. 5). Das südlich anschliessende Haus wurde als Zollhaus benutzt und ist durch ein Querdach mit dem Dach der Brücke verbunden.

Das der Stadt zugewandte Portal ist gänzlich in den Häuserkranz integriert.
Abb. 5 (GS, 15. 3. 2002)



Über den Bauherrn und den Architekten des ursprünglichen Bauwerks gibt eine Inschrift Auskunft, die in einen Trägerbalken des Daches eingraviert ist (Abb. 6).

Zwei weitere Inschriften an einer Dachstütze geben zudem Auskunft über wichtige Renovationen:

«RENOVATUM A° MDCCLXXXVI BENEDICT ETTER VON BARGEN» und «RENOVIERT 1973».

Und schliesslich wird anhand einer beschrifteten Metalltafel folgendes Verbot kundgetan:

«Verboten / bei gesetzlicher Bussze / bis auf Fr. 1 / über diese Brücke anders / als im Schritte zu reiten / und zu fahren oder ssie zu / verunreinigen. / Gesetz über die / StrasszenPolize / v. 21. Mai [1]831».

*Inschrift an einem Trägerbalken des Daches:
«HER PETER BLACHER VOGT ZU ARBERG / MEISTER
CHRISTAN SALCHLI WARCHMEISTER ANO 1568». Unter der
Jahrzahl ist das Wappen des Werkmeisters zu sehen.
Abb. 6 (GS, 15. 3. 2002)*



Seit die Aare im Rahmen der ersten Juragewässerkorrektion einen neuen Lauf erhalten hat, genügt für das Restwasser der alten Aare eine einzige Öffnung.

— Ende des Beschriebs —