

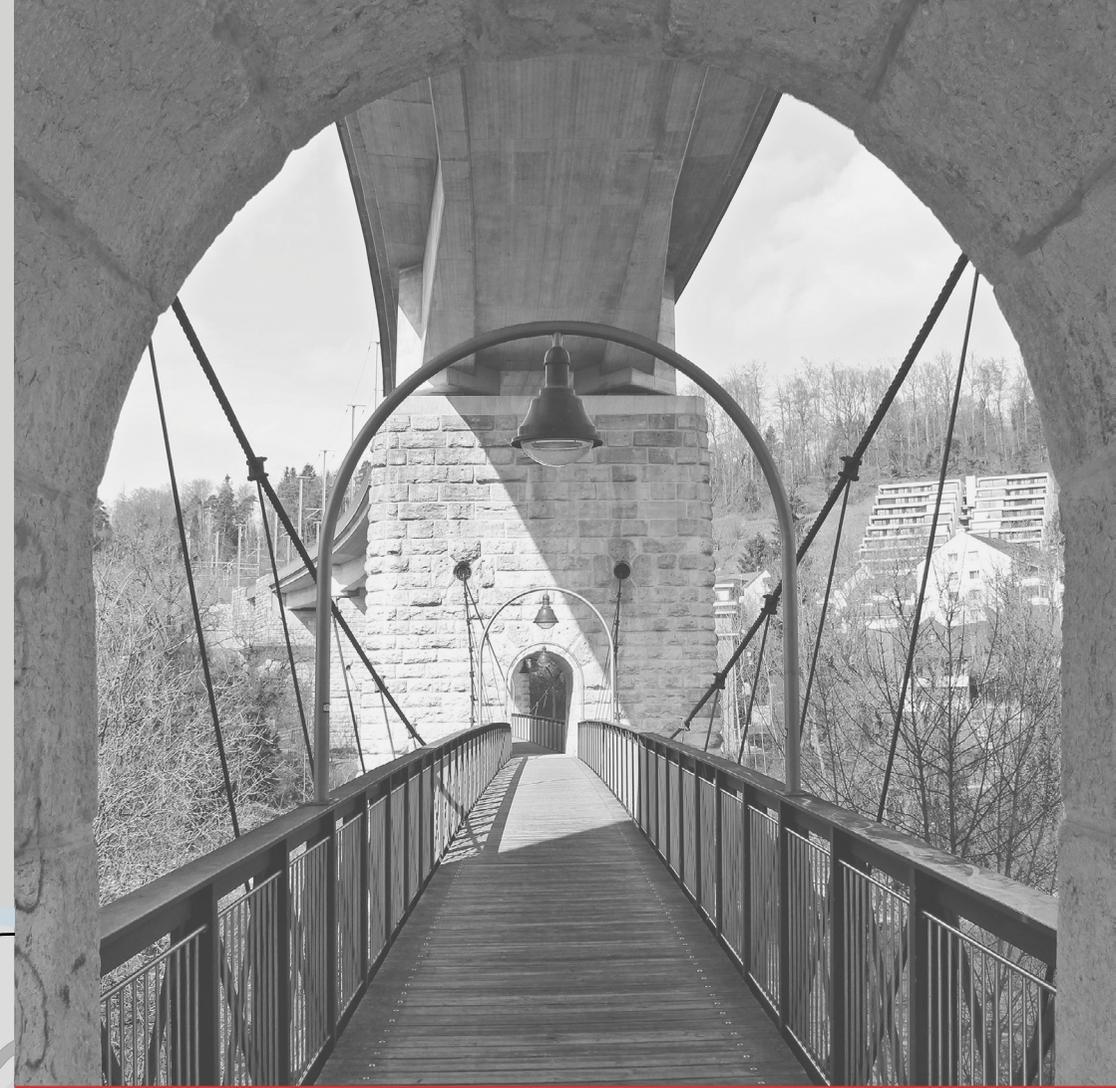
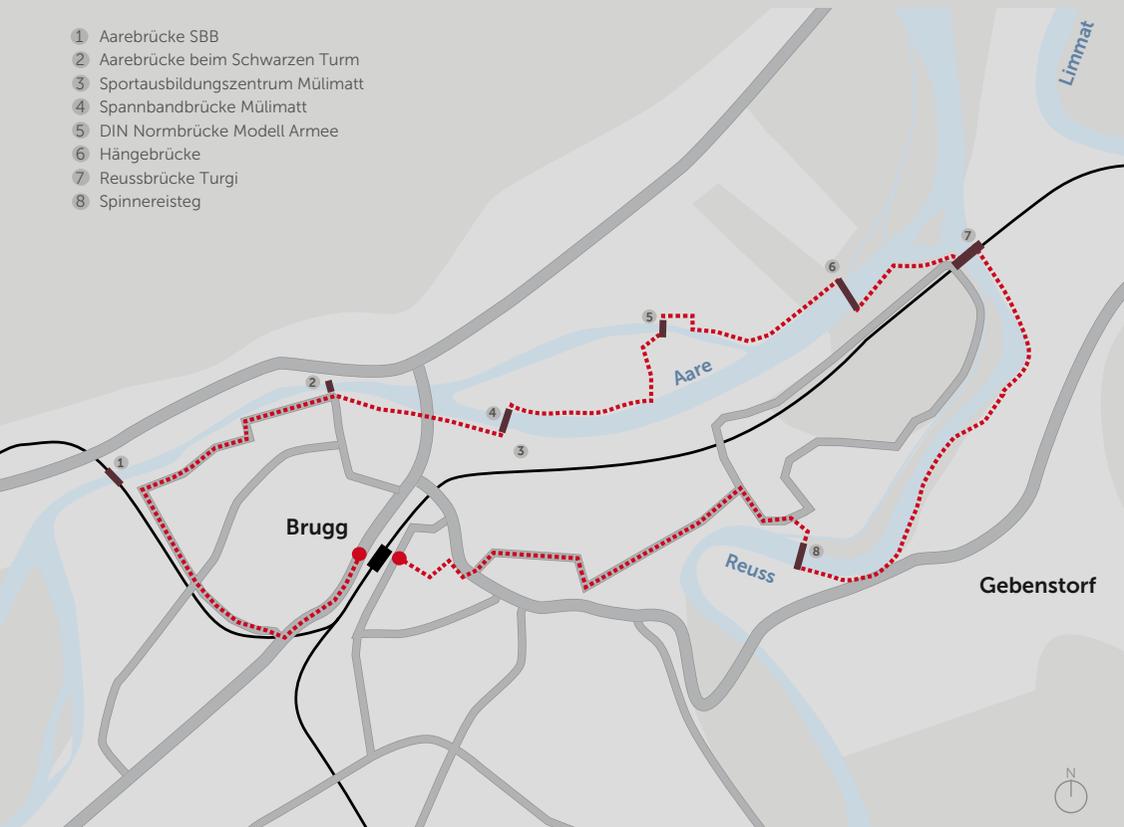
Informationen zum Weg

Die ausgewählten Brücken aus drei verschiedenen Jahrhunderten sind in und rund um Brugg gelegen und alle zu Fuss erreichbar.

Der Wanderweg beginnt und endet am Bahnhof Brugg und führt zwischendrin mitten durch den Auenschutzpark, eine geschützte Naturlandschaft von seltener Schönheit und grosser biologischer Vielfalt.

Der gesamte Rundgang dauert ca. drei Stunden. Er ist zwar nicht markiert, aber trotzdem gut zu finden.

- 1 Aarebrücke SBB
- 2 Aarebrücke beim Schwarzen Turm
- 3 Sportausbildungszentrum Mülimatt
- 4 Spannbandbrücke Mülimatt
- 5 DIN Normbrücke Modell Armee
- 6 Hängebrücke
- 7 Reussbrücke Turgi
- 8 Spinnereisteg



Brücken in Brugg

Wanderweg zu Brücken
aus verschiedenen Epochen

Brücken in Brugg

Beim Zusammenfluss von Aare, Reuss und Limmat kreuzen sich seit römischen Zeiten wichtige Verbindungsachsen. Brücken gaben denn auch der Ortschaft ihren Namen: Brugg. Heute präsentiert sich in und rund um die Stadt eine wertvolle Vielfalt von Brücken aus unterschiedlichen Epochen.

Kurz nach dem Bahnhof Brugg steht der bedeutendste Kunstbau der Bözbergstrecke Pratteln–Brugg: die **Aarebrücke SBB**. In einer Kurve und in über 30 m Höhe spannt das rund 235 m lange Viadukt über die Aare. Die Stützweiten der symmetrisch angeordneten fünf Felder betragen 37 bis 58 m, wobei das Mittelfeld das breiteste ist und die Randfelder die schmalsten sind. Die vier mächtigen Pfeiler sind wie die Widerlager aus grob behauenen bossierten Kalksteinquadern aufgemauert und flach im Fels fundiert. In den drei mittleren Feldern etwa auf halber Höhe der Flusspfeiler hängt an zwei zwischen den Pfeilern gespannten Drahtseilen ein öffentlicher Steg. Für diesen Fuss- und Fahrradweg sind in den Pfeilern gewölbte Durchgänge ausgespart. Pfeiler und Widerlager sind in ihrer ursprünglichen Form erhalten. Beim heutigen Überbau aus Beton dagegen handelt es sich bereits um die dritte Generation. Zuerst überbrückten spektakuläre Pauli-Träger aus Flusseisen die Aare – sie waren

einzigartig in der Schweiz. Halbparabelförmige Fachwerkträger aus Flusstahl ersetzten diese zwischen 1904 und 1905, denn die Verkehrslasten und Sicherheitsanforderungen waren gestiegen. Gleichzeitig wurde die Strecke zweigleisig ausgebaut. Die Pfeiler und Widerlager waren von Beginn an dafür ausgelegt worden. 1995 wiederum wurde wegen der grösseren Belastung, den neuen Baunormen von 1986 und zur Reduktion der Lärmimmissionen ein Durchlaufträger aus Spannbeton auf die bestehenden Pfeilern aufgebaut. Dafür wurden die Fundamente verstärkt, weil die neue Brücke um ein Mehrfaches schwerer war als die früheren Stahlfachwerkträger. Die Stege des Hohlkastens sind über den Pfeilern als Vouten ausgebildet, was an den Rhythmus der früheren parabelförmigen Fachwerkträger erinnert. Die Seilaufhängung des originalen Stegs bildet einen reizvollen Kontrast zur gegenläufigen Form der Vouten am Hohlkastenträger.

An schmalster Stelle der Aare in Brugg überspannte bereits zur Zeit der Römer eine Brücke die rund 12 m breite Schlucht. 1064 ist die erste mittelalterliche **Aarebrücke im damaligen Dorfkern** bezeugt. Hier ist die Aare tiefer als sie breit ist – spektakulär für einen Fluss dieser Grössenordnung. 1577 erbaute die Stadt die erste Steinbrücke. Sie war beidseits durch Toranlagen und auf dem rechten Ufer zusätzlich durch den Schwarzen Turm gesichert. In der

ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden die Toranlagen abgebrochen. Die heutige Betonkonstruktion von 1924/25 hat die Gestalt der historischen Vorgängerin getreu übernommen.

Vom architektonisch expressiven Sportausbildungszentrum **Mülimatt** hinüber zur Insel Geissenschachen führt seit 2010 eine mehrfeldrige, 183 m lange **Spannbandbrücke** über die Aare. Sie ist die erste dieses Typs in der Schweiz. Bei dieser Brückenkonstruktion treten beim Begehen leichte Schwingungen auf. Das faszinierende Tragsystem der Fussgängerbrücke widerspiegelt sich in ihrer ästhetisch ansprechenden Erscheinung: Als schlankes Band zieht sich die Verbindung über die Flusslandschaft – man spürt regelrecht die Zugkräfte.

Auf der anderen Seite der Insel steht die **«DIN Normbrücke Modell Armee»** über den Seitenarm «Strängli» der Aare. In einfacherer Form wurde sie als Notbrücke schweizweit und anderswo im 20. Jahrhundert bei Naturkatastrophen immer wieder eingebaut.

Vom Schutzgebiet von Pro Natura Aargau zur Kläranlage Brugg-Birrfeld führt eine **Hängebrücke** Abwässer und Wanderer über die Aare.

Vor der Einmündung der Reuss in die Aare bei Gebenstorf, das bis 1884 zu Turgi gehörte, steht eine der ältesten noch in Betrieb stehen-

de Bahnbrücke der Schweiz: Die **Reussbrücke Turgi**. Sie ist eine originale Steinbogenbrücke der SBB von 1855. Das Bauwerk gehört zur Strecke Baden–Brugg–Aarau. Die Schweizerische Nordostbahn baute sie als Fortsetzung der ersten Schweizer Bahnlinie, der 1847 eröffneten «Spanisch-Brötli-Bahn» von Zürich nach Baden. 1861/62 wurde die Strecke Zürich–Aarau auf zwei Gleise ausgebaut; die 93 m lange und 8,3 m breite Reussbrücke mit drei identischen Stichbogen war von Beginn an dafür ausgelegt worden. Die flachen Bogen überspannen bei einer Bogenhöhe von 3,6 m eine Weite von 25 m – ein Verhältnis von 1:7, das damals als kühn erachtet wurde. Die über 150-jährige Brücke hat die bisherigen Beanspruchungen ohne gravierende Schäden oder konstruktive Veränderungen ertragen und steht nach wie vor ohne Einschränkungen im Dienst. Das illustriert die Langlebigkeit ausreichend dimensionierter Steinbogenbrücken.

Der **Spinnereisteg** diente früher als Flussübergang für das damalige Fabrikpersonal, das diesseits und jenseits der Reuss in Kosthäusern wohnte. Die heutige Betonbrücke ersetzte 1916 die alte Holzbrücke.

Literatur:

Schweizer Bahnbrücken, 2013, 240 Seiten, 160 farbige und 171 sw-Abbildungen und Pläne, Format 22 x 27 cm, ISBN 978-3-85881-393-0, Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Band 5, Scheidegger & Spiess

