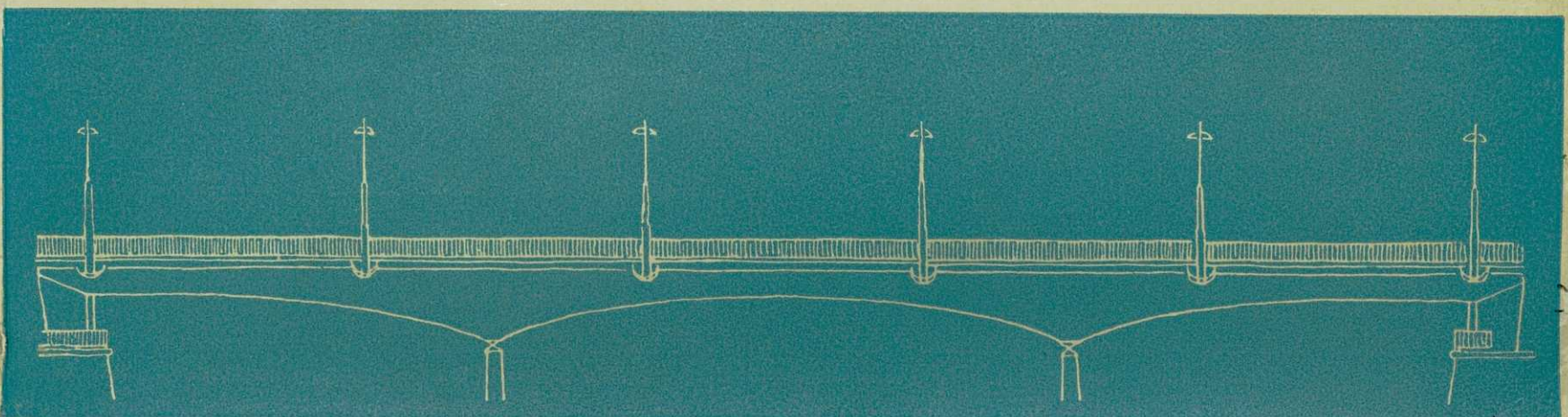
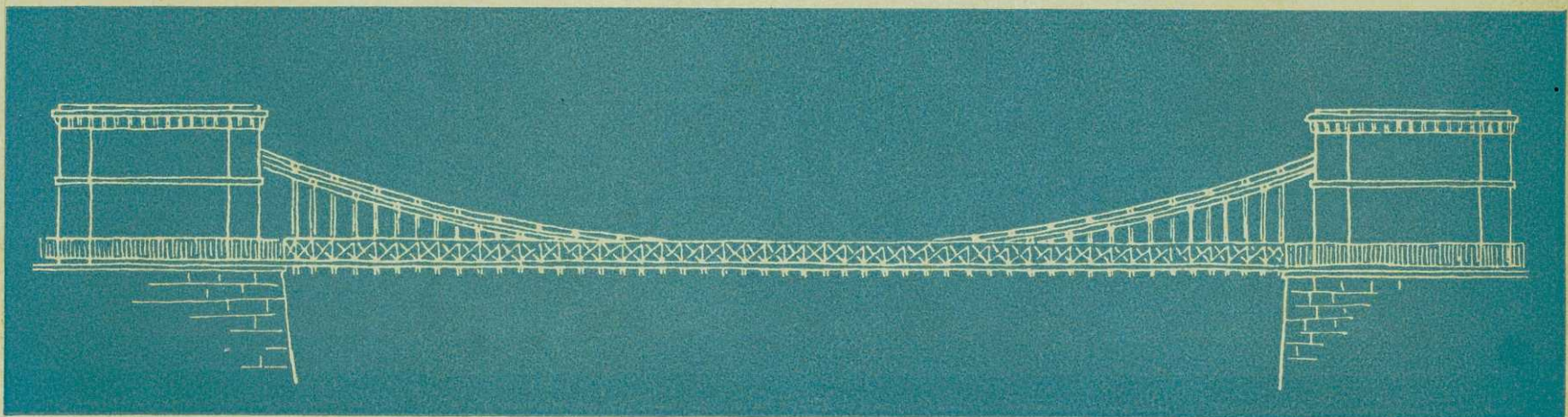
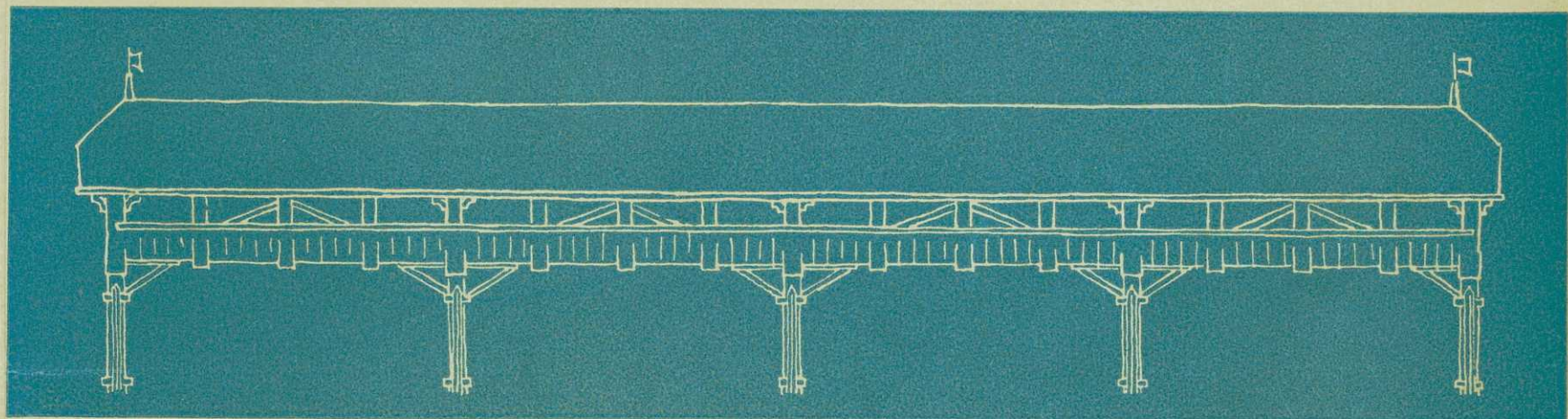


**Festschrift zur Einweihung  
der neuen Aarebrücke in Aarau  
1949**



Festschrift zur Einweihung  
der neuen Aarebrücke in Aarau  
1949

Umschlagzeichnung von Guido Fischer

**Festschrift zur Einweihung  
der neuen Aarebrücke in Aarau**

**1949**

Verlag H. R. Sauerländer & Co. Aarau

PAUL ERISMANN	Die Aarebrücken zu Aarau im Wandel der Zeiten . . . . .	7
ERICH ZIMMERLIN	Von der Hängebrücke zur Betonbrücke . . . . .	45
ALFRED HÄSSIG ALFRED BODMER	} Der Bau der neuen Brücke . . . . .	51

## Zur Brückenweihe 1949

Der Tag der Brückenweihe ist ein besonders eindrucksvolles Ereignis im Leben der Gemeinde, die am breiten, ihr den Namen gebenden Flußlaufe gelegen ist. Aarau ist eine ausgesprochene *Brückenstadt*. Die Möglichkeit zur Erstellung eines Flußüberganges war seinerzeit mitbestimmend für die Lage der «auf freier Wurzel» (auf bisher unbebautem Raume) gegründeten Stadt der Kyburger. In der Geschichte des Gemeinwesens (seit 1248) hat die bald nach seiner Entstehung gebaute Brücke eine ganz besondere Rolle gespielt. Vorab die *Sorgen* um den Flußübergang und die verschiedenen Katastrophen, denen dieser im Laufe der Jahrhunderte immer wieder zum Opfer fiel, treten in den heute noch erhaltenen Schriftstücken zutage.

Nicht nur für den Verkehr nach und von der Stadt ist die Brücke von Bedeutung. Seit Menschengedenken hat sich das besiedelte Stadtgebiet auf das nördliche Aareufer ausgedehnt. Von diesem Zeitpunkte an bildete die Brücke auch für den Verkehr innerhalb der Gemarkungen des Gemeinwesens ein nicht mehr wegzudenkendes, ja das wichtigste Bauwerk.

Am Tage, da die neue Brücke dem allgemeinen Gebrauche freigegeben wird, findet sich die ganze Gemeinde zusammen. Sie ist sich der außerordentlichen Bedeutung dieses Ereignisses bewußt. Nachher rollen Räder mancher Gattung über die neue Fahrbahn. Die Brücke dient auch dem Wanderer zum gewohnten täglichen Marsche hinüber und herüber, zum und vom Arbeitsplatze, bei Gängen mit ernsten und solchen mit frohen Zielen. Im eilenden Laufe der Zeiten werden wir uns gar bald an den neuen Flußübergang gewöhnen. Auf daß wir uns in ruhigen Stunden gelegentlich darauf besinnen, wie es früher war, welche Sorgen die Brücke unseren Vorfahren bereitete und wie es zur Errichtung des eben beendigten Bauwerkes gekommen ist, beschloß der Gemeinderat die Herausgabe dieser Festschrift. Neben einem geschichtlichen Rückblick enthält sie die technischen Angaben über die neue Brücke und ihre Vorgängerinnen. Die Schrift sei der Einwohnerschaft, den am Bau durch geistige oder manuelle Arbeit Beteiligten und allen, die sich mit der Stadt über das gut gelungene Werk der neuen Brücke freuen, herzlich gewidmet.

Und nun steht die neue Brücke. In kurzer Bauzeit (Juni 1948 bis Oktober 1949) wurde sie vollendet. Das Werk lobt ihre Meister! Dank sei allen gesagt, die als Bauleiter, als Berater oder durch die Arbeit ihrer Hände zum Gelingen beigetragen haben. Möge die neue Brücke unsere liebe Stadt der Sorgen um das Bestehen des Flußüberganges entheben. Möge sie der Gemeinde in vielen Jahrzehnten eines friedlichen und glücklichen Aufbaues dienen!

Am Tage der Brücken-Einweihung  
6. November 1949

Dr. ERICH ZIMMERLIN  
Stadtammann

## Die Aarebrücken zu Aarau im Wandel der Zeiten

«Alles fließt.» (Heraklit)

### Kunde aus alter Zeit

Geheimnisvolles Dunkel umgibt die Geburtsstunde unserer Stadt, und gleich steht es um die hiesige Aarebrücke: Wann sie erstmals den reißend wilden und vielarmig durchs Land sich windenden Strom bezwang, wird jahrzahlenmäßig kaum mehr abzuklären sein. Daß jedoch unsere Brückenstelle alt ist, darf als sicher gelten. Und weit herum muß es der einzig günstige Ort gewesen sein, wo eine Verbindung von Ufer zu Ufer möglich war, erst mit Hilfe der damals häufigen Fähren<sup>1</sup>, später – wohl bald einmal nach der Stadtgründung durch die Kyburger – mittels einer festen Brücke. Wo ein Fahr betrieben werden kann, war schon früher das Schlagen einer Brücke niemals allzu schwierig, und so dürfte denn auch unsere Brücke Nachfolgerin einer Fähre sein. Einst waren deren zwei nötig, um hier (wo nun seit anderthalb Jahrhunderten eine allein den Dienst versieht) den Fluß zu überqueren: die Hauptbrücke vom Fuße des Felskopfes bis zur früheren großen Insel (auf der sich heute der städtische Werkhof und das Wohnquartier Aarestraße–Troxlerweg–Gysulastraße–Süd befinden) sowie eine bedeutend kleinere – wenn auch nicht weniger wichtige – von der erwähnten Insel über die sogenannte Kleine Aare<sup>2</sup> ans Hungerbergbord. Unsere Altvordern unterschieden darum die «lange» von der «usseren Brugg», und beide ruhten auf Jochen.

Darüber nun vollzog sich während Jahrhunderten der Verkehr von Gau zu Gau, nur nicht gerade so lärmig und hastig wie heutzutage. An Bedeutung stand er schon damals dem lebhaften Hin und Her auf den großen Jurapässen ob Brugg und Olten beträchtlich nach. Denn wer von Norden her das Hügelland zwischen Aare und Voralpen erreichen wollte, ohne daß in Aarau unbedingt Einkehr gehalten werden mußte, bevorzugte die wegsamern Straßen über Bözberg und Hauen-

stein und mied die unbequeme Staffelegg, das stotzige Benkerjoch und die hochgelegene Schachmatt (Schafmatt), die allesamt ja auch nicht fähig gewesen wären, einen wirklich regen und gewichtigen Transitverkehr zu bewältigen.

So dienten denn unsere Aarebrücken mehr dem lokalen Verkehr zwischen Stadt und Land, zwischen Nord- und Südufer, natürlich auch den Aarauern selber, die schon früh den Schießplatz auf der Insel drüben eingerichtet und am sonigen Hungerberghang ihre Reben angepflanzt hatten. Zur Herbstzeit wurde daher von frohgemuten Winzern junger, schäumender Wein in Fässern und Standen herüber gebracht, und häufiger noch sah unsere Brücke die Armbrust- und Musketenschützen hin und her ziehen, und sie wußte darum auch sehr wohl um ihre Spottreden und Ausflüchte, wenn eine der Scheiben allzu lange unberührt geblieben war . . .

Von den bisher bekannt gewordenen schriftlichen Erwähnungen der Aarauser Brücke birgt das Große Urbar<sup>3</sup> des Klosters Einsiedeln die früheste. Denn zu den weitverstreuten Besitztümern des reichgesegneten Gotteshauses im Finstern Walde gehörten damals (1331) auch Dorf und Dinghof Niedererlinsbach, dessen Meier «an die brugge ze Arowe 2 maltern habern» jährlich zu entrichten hatte. Dafür werden dann er und seine Leute Zollfreiheit genossen haben.

Die älteste naturgetreue Darstellung Aaraus (in der STUMPFschen Chronik von 1548) zeigt oberhalb der Stadt eine Jochbrücke in etwas unklarer Stellung; sie könnte sowohl einen Neben- wie auch den Hauptarm der Aare überquert haben. In MERIANS (um ein Jahrhundert jüngerer) Topographia Helvetica dagegen ist die Sache eindeutig: Nach ihr führte ungefähr bei der heutigen Inselspitze eine festgefügte Brücke über den Fluß. Im «Historischen Plan», den Dr. H. Boos seinem «Urkundenbuch der Stadt Aarau»<sup>4</sup> beigegeben hat, ist sie sogar auf Strich und Faden genau eingezeichnet. Boos schreibt dazu: «Früh schon mag eine Brücke über die verschiedenen Arme der Aare geführt haben; sie befand sich etwa 5 Minuten oberhalb der jetzigen Brücke. Beim Abbruch des Klosters in der Halden im Jahr 1786 fand man eichene Brückenpfeiler und eiserne Stiefel.» Ältere Aarauser wissen auch heute noch aus eigener Anschauung von solchen geheimnisvollen Eichenpfählen zu erzählen, die zu Ende des

<sup>1</sup> Nach alter Überlieferung soll sich das allererste Aarauser Fahr in grauer Vorzeit bei der Gabelung Rohrerstraße–Balänenweg befunden haben. Dort stand nämlich bis ins erste Drittel des 19. Jahrhunderts die «Fehrenlinde», welcher Name vom Volk auf eine einstige Fähre bezogen wurde. Tatsächlich bedeutet der Name Feer oder Fehr: Fährmann. Es darf jedenfalls als sicher angenommen werden, daß die Aare einmal dem Balänenweg-Bord entlang floß. Gesehen hat es keiner von uns, aber die Geologen können es beweisen.

<sup>2</sup> 1797 soll diese Kleine Aare (angeblich durch den menschenfreundlichen Vater JOHANN RUDOLF MEYER) abgestellt worden sein. Dadurch wäre die äußere Brücke überflüssig geworden. 1799 bestand sie aber immer noch. Das einstige Flußbett blieb teilweise gut sichtbar. Die Straße kam ein Stück weit auf einen Damm zu liegen.

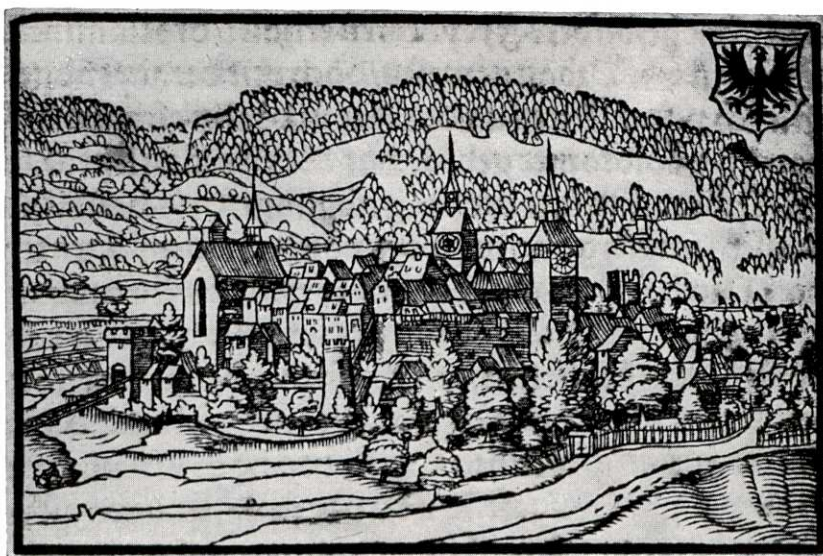
<sup>3</sup> Verzeichnis der Güter und ihrer Erträge.

<sup>4</sup> Erschienen 1880 bei H. R. Sauerländer in Aarau.

letzten Jahrhunderts bei Niederwasser etwas oberhalb des heutigen Pontonierschuppens aus dem Flusse ragten und teilweise noch jetzt zu sehen sind. Sie waren früher jedem Schwimmer und Weidlingfahrer wohlbekannt und wurden stets als letzte Spuren einer uralten Brücke gedeutet. An Überreste der einstigen höchst mühseligen Aarewehrung dachte man kaum<sup>5</sup>.

STUMPF und MERIAN bekräftigen scheinbar diesen heute noch vertretenen Glauben an eine «Ur-Brücke», und auch Professor F. MÜHLBERG machte sich seinerzeit diese Ansicht

Zugang recht unbequem gewesen: Der Weg hätte durch sumpfiges Schachenland und über mindestens einen weitem Aarelauf geführt, und solcher Beschwerlichkeit wich der Mensch schon in der sprichwörtlich geruhsamen «guten alten Zeit» gern aus. – Wir fügen noch ein weiteres Gegenargument bei: MERIANS Topographie erschien 1642. Dreißig Jahre vorher aber verehrte der kunstbegabte und hier verburgerte HANS ULRICH FISCH I. den edlen, ehrenfesten, frommen, fürsichtigen und weisen Herren vom Regimente seine «Wahre Contrafactur der Statt Arouw», ein Bilddokument erster



Aarau nach STUMPFs Chronik (1548)

zu eigen<sup>6</sup>. Bei etwelcher Überlegung müssen sich jedoch Zweifel einstellen: Zum ersten deutet die Anlage des nördlichen und sicher schon zum frühesten Baubestand gehörenden Stadttors auf die heutige und keine andere Brückenstelle hin. Zum andern ist uns eine wichtige, im April 1334 verfaßte und gesiegelte Urkunde erhalten geblieben, die von der «lantvesti unser brugge»<sup>7</sup> kündigt, von welchem Widerlager aber in der Gegend dieser sagenhaften Brücke doch Spuren hätten gefunden werden müssen. Dort, wo STUMPF, MERIAN, BOOS, MÜHLBERG, MERZ und die Überlieferung die einstige Brücke haben wollen, wäre überdies ihr stadtseitiger

Ordnung, weil aus eigener Anschauung und mit der Liebe des hier Verwurzelten geschaffen. Auf dieser Tafel nun findet sich auch die große Aarebrücke eingetragen, und zwar ungefähr an der heutigen Stelle. Undenkbar, daß die Aarauer einen kräftigen Steinwurf flußaufwärts noch eine zweite besessen hätten – lastete doch diese eine schon schwer genug auf ihrem Stadtsäckel! Undenkbar aber auch, daß der biedere FISCH phantasiert hätte. Wir halten uns deshalb getrost an ihn und lehnen STUMPFs und MERIANS Zeichnungen in bezug auf die Brücke entschieden ab. Beide brachten sie vielleicht nur deshalb flußaufwärts verschoben, um sie auf ihren Südwestansichten überhaupt zeigen zu können. Denn eine Brücke war im 16. und 17. Jahrhundert noch kein so alltägliches und selbstverständliches Ding wie heute. Möglich ist auch, daß das Augenmerk des (ortsfremden) Zeichners der äußern Brücke galt, die dann bei STUMPF so ungeschickt geriet, daß MERIAN eine «Verbesserung» für nötig hielt, damit aber die Wirklichkeit fälschte und – zusammen mit den rätselhaften Pfählen der «Ur-Brücke» – bis in die obersten Ränge der nachgeborenen Aarauer Lokalhistoriker Verwirrung anrichtete . . .

<sup>5</sup> Noch 1850 ließ der Gemeinderat «an geeigneten Stellen» Pfähle einschlagen, um das Weitergreifen der damals mehr aus Südwesten daherfließenden Aare und jede weitere Abweichung der Uferlinie augenfälliger machen zu können.

<sup>6</sup> In seiner Arbeit «Die heutigen und früheren Verhältnisse der Aare bei Aarau», erschienen im Programm der Aargauischen Kantonsschule, 1885.

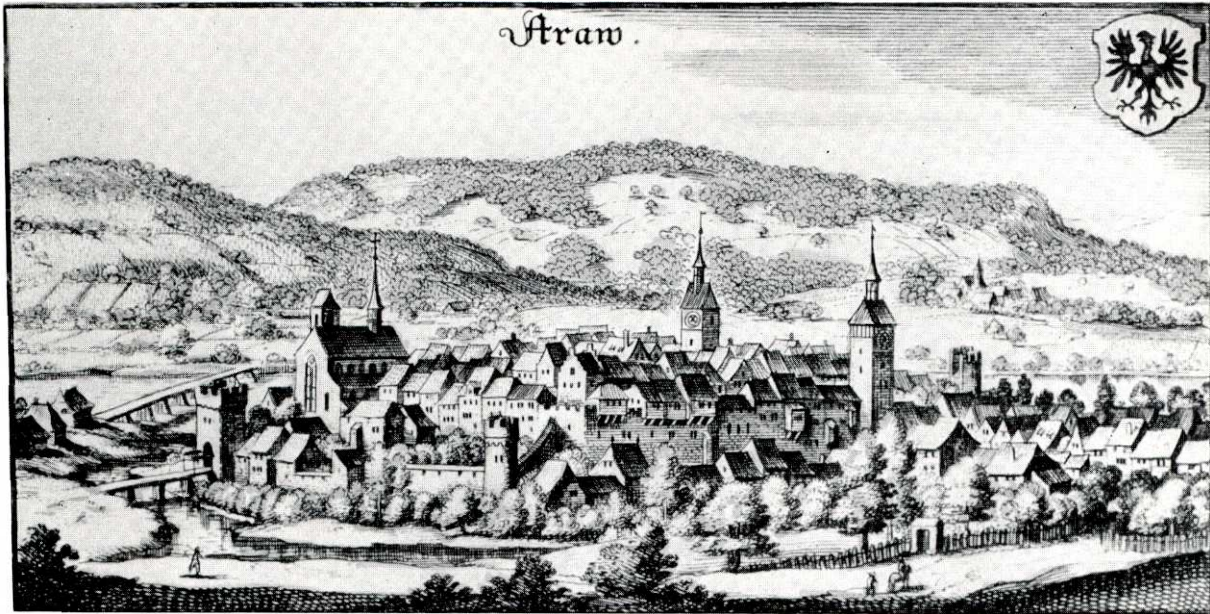
<sup>7</sup> «. . . von der not, dú uns angieng von des buwes wegen, den wir taten, die lantvesti unser brugge an der Aren ze beschirmenne und ze versehene, daz si gestünde . . .» (Boos, Urkunde Nr. 45, S. 44–46).



## Brückenbau von ehemdem

Ein schulgerechter historischer Abriß über die Entwicklung des Brückenbaus beginnt hierzulande bei den berühmten Steinbogen der Römer. Weil in Aarau nie Derartiges bestand, sind wir hier der ausführlichen Erwähnung der Römerbrücken enthoben. Sie waren jedenfalls gewichtiger und standfester als die ersten Aarauer Brücken, die man sich nicht primitiv genug vorstellen kann. Doch weiß man Näheres über ihr Aus-

Käse und geschwungener Nidel zu den Landesspezialitäten der Eidgenossen und standen allerorten hoch im Ansehen. Wahre Prachtsgebilde dieser traditionsgebundenen Brückenbaukunst schlangen sich einst über Aare, Rhein, Reuß, Saane und andere Flüsse und Bäche. Viele ihrer Erbauer – von welchen die ältesten mit Namen gar nicht mehr genannt werden können – haben Anrecht auf Künstlerruhm, und sie und die Städte trachteten ehrgeizig nach möglichst schönen und dauerhaften Brücken. Mit unverhohlener Bewunderung



Aarau nach MERIANS Topographia Helvetica (1642). Im Mittelfeld links die falsch placierte Brücke

sehen erst seit 1612, da HANS ULRICH FISCH der Ältere seinen eben genannten Stadtprospekt ins Rathaus verehrte.

Um 1265 bauten die Berner ihre älteste hölzerne Nydeggbücke. Chronikalische Überlieferung und frühe, detaillierte Stadtrechnungen (wie sie in Aarau leider fehlen) geben uns einige Auskunft über ihre Beschaffenheit, was uns wiederum ermöglicht, Rückschlüsse auf die frühesten Aarauer Brücken zu ziehen. Die Zimmerleute von Bern brauchten zu ihrem Werke «stüdel» (Joche), «ansböme» (Längsbalken), «ronen» (Tannäste, die eine Art Knüppelweg bildeten) sowie «herd, sand und slegel» (Lehm) für die Ausebnung der Fahrbahn. Ob diese Brücke gedeckt war, steht dahin, und so ist es auch gar nicht erwiesen, daß schon die ersten Aarauer Brücken ein Dach<sup>1</sup> besaßen. Die im ganzen Abendlande berühmte Basler Brücke<sup>2</sup> war beispielsweise ungedeckt. Es muß aber über kurz oder lang der Vorteil einer Bedachung erkannt worden sein – jedenfalls können wir uns heute keine alte Holzbrücke mehr ohne Dach vorstellen. Diese zwanglos ins traute Bild der Natur sich einfügenden Bauwerke, auf den Seiten ganz oder halb geschlossen und mit einem heimelig abgewalmtten Schindel- oder Ziegeldache versehen, gehörten wie Anken,

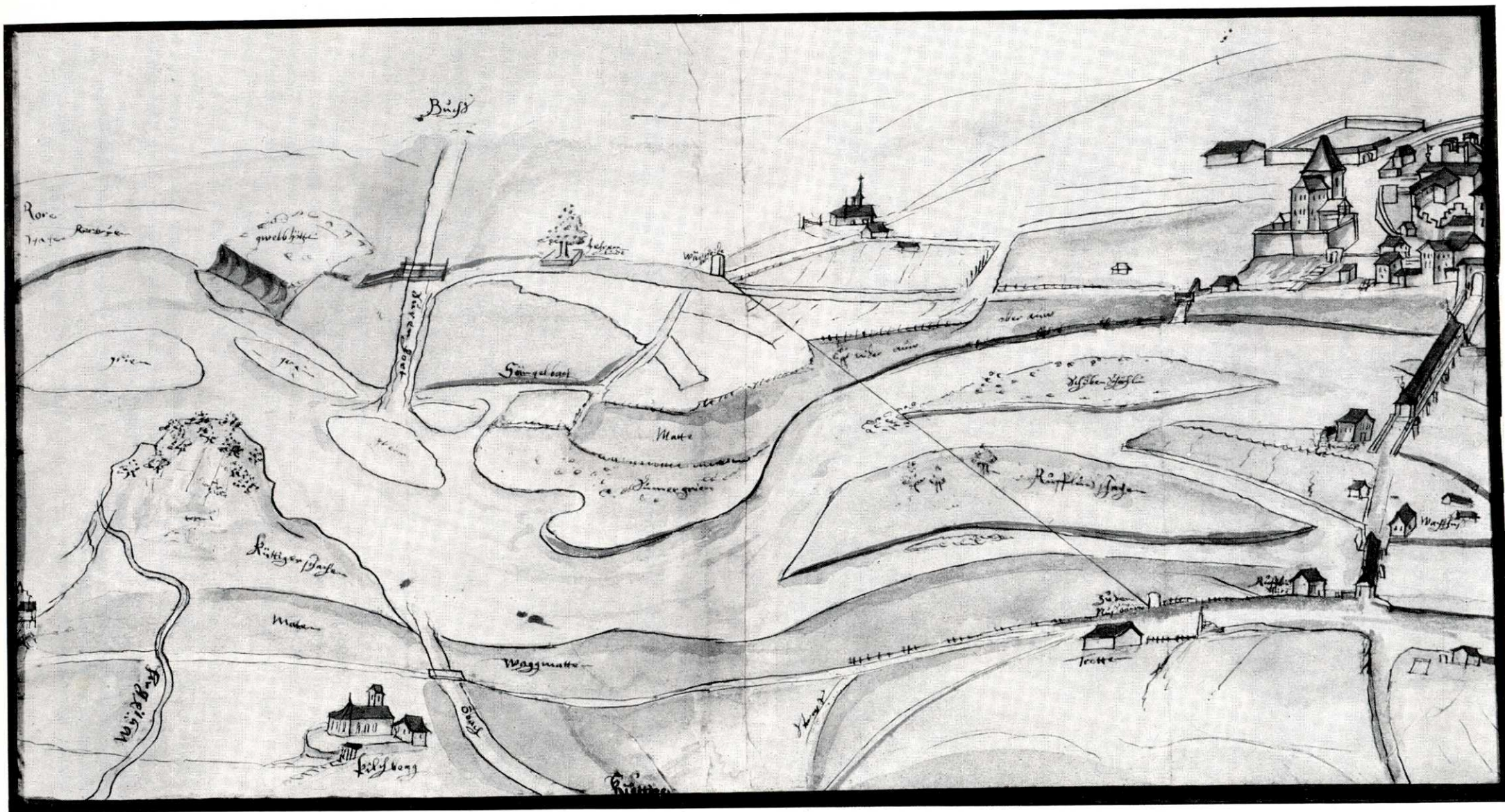
sprach man von den gezimmerten Meisterwerken zu Basel, Luzern (Kapellbrücke, 1333), Rapperswil (mit 188 Jochen!), Bern (Neubrücke), Gümnenen, Bremgarten, Freiburg i.Ü. (Pont de Berne), Schaffhausen, Mellingen<sup>3</sup>, Wettingen<sup>4</sup> und etlichen andern mehr. «Brugg us Holz – Schwizerstolz!» könnte man, einen Berner Spruch abändernd, angesichts dieser Fülle ausrufen. Die Konstruktionsweise wurde immer raffinierter: Den breitspurig ins Flußbett gerammten Jochen (wie sie heute noch die altberühmte, mehrfach gewinkelte Luzerner Kapellbrücke aufweist) halfen später Büge sowie sinnreich erdachte und kunstvoll zusammengefügte Spreng- und Hängewerke die schwere Last stützen und tragen. Am erstaunlichsten waren die großen Bogenbrücken des 18. und 19. Jahrhunderts, die heute noch da und dort (z. B. in Hasle-Rüegsau im Emmental) mit elegantem Schwung und auf Joche verzichtend die Gewässer überspannen. Mit ihnen sind die Namen der illustren Brückenbauer GRUBENMANN und RITTER untrennbar verbunden, und auch den Aarauern empfahl man sie im vorigen Jahrhundert, als in der Brückenbaufrage weithin Ratlosigkeit herrschte.

<sup>1</sup> Dieses diente vornehmlich als Wetterschutz für die Fahrbahn.

<sup>2</sup> Sie wurde 1225 errichtet und soll jahrelang die einzige Rheinbrücke zwischen Konstanz und dem Meere gewesen sein.

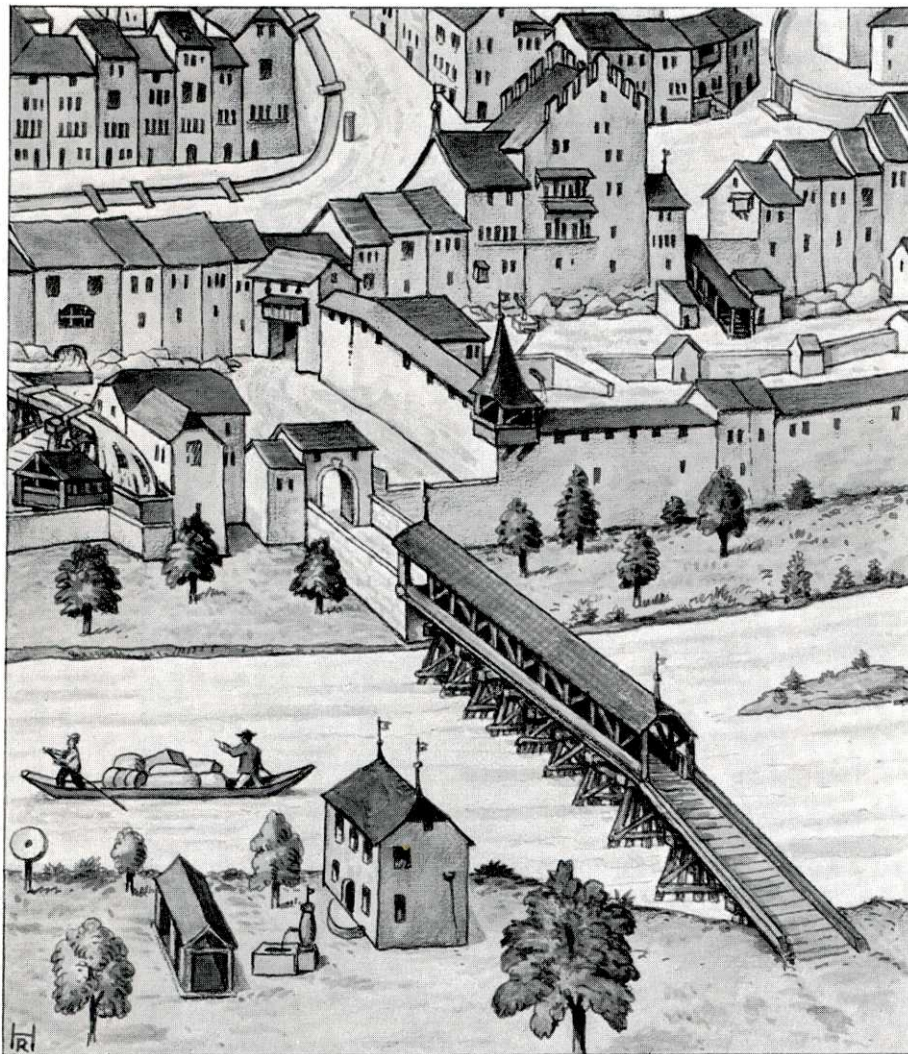
<sup>3</sup> Eine musterhafte Arbeit von JOSEF RITTER in Luzern, 1794, die später mit einem Joch abgestützt werden mußte, um dann 1927/28 endgültig einer modernen Betonbrücke Platz zu machen.

<sup>4</sup> 1799 von den Franzosen verbrannt (wie auch jene zu Schaffhausen).



Östliches Vorgelände von Aarau von HANS ULRICH FISCH II. (um 1670)

Diese Zeichnung gibt ein anschauliches Bild von der Vielgestaltigkeit der einstigen, noch lange nicht korrigierten Aare. Wir erkennen mühelos — nicht zuletzt dank FISCHS gewissenhafter Beschriftung — die beiden Aarebrücken, dazwischen die Insel mit Wacht- und Schützenhaus, ferner das Schlöbli und dahinter den Rosengarten (Kasinoplatz), dann draussen vor der Stadt das Siechenhaus mit der St.-Anna-Kapelle, noch mehr im Osten (unweit des Suhre-Steges) die Fehrenlinde und das Quellhölzli («Gwelbhöltzli»). Auf dem Nordufer sind Kirche und Pfarrhaus Kirchberg mit aller Deutlichkeit sichtbar



Zolrain und «Lange Brugg»  
(nach HANS ULRICH FISCH I.)  
Zeichnung von ROBERT HUNZIKER

### Von Gestalt und Aussehen unserer einstigen Aarebrücken

Bei Betrachtung der bereits zitierten «Wahren Contrafactur» von Vater FISCH erkennen wir, daß im alten Aarau der Zolrain von der Stadt her jäh und in leicht geschwungenem Bogen zum äußern, beträchtlich tiefer gelegenen Tor abfiel. Nordwärts schloß sich gleich die Landfeste als wohlgemauert und kräftig fundierter Brückenkopf an. Das Brückendach war mit Ziegeln gedeckt. Wahrscheinlich an beiden Enden abgewalmt, trug es zwei eiserne Fähnchen. Von den acht und mehr Jochen sind auf FISCHS Darstellung deutlich deren fünf (zu je vier Pfählen) sichtbar. Stützende Büge scheinen keine vorhanden gewesen zu sein. Es war eine ziemlich einfach konstruierte Brücke, die keinen besondern Ruhm für sich beanspruchte. Nach einigen Jochen (von der Stadt her gezählt) hörte das Dach auf. Die Brücke war von da an bis zur Insel offen. Dieser Teil konnte bei Kriegsgefahr leicht abgeworfen werden<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Hier war es auch, wo die Herren von Bern immer wieder zusätzliches Befestigungs- und Verteidigungswerk forderten. Während des Dreißigjährigen Krieges ließen sie mehrmals das Auge der militärischen Fachleute über die Insel und ihre Umgebung schweifen, worauf jeweiligen Vorschläge zum Aufwerfen von Schanzen und zum Erstellen von Palisaden und Gattern erfolgten, denen aber die Aarauer möglichst wenig Gehör schenkten – waren sie doch allezeit für den Frieden! – Vgl. auch WALTHER MERZ, Die mittelalterlichen Burganlagen und Wehrbauten des Kantons Aargau, Band I, S. 39 ff.

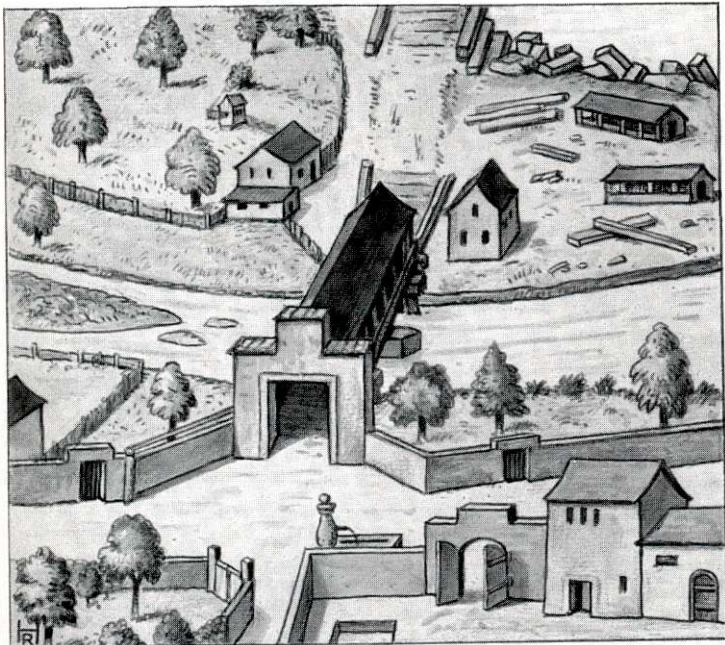
Von HANS ULRICH FISCH II., dem Sohne des eben genannten Meisters, sind uns vier Ansichten der Stadt und ihres Umgeländes erhalten geblieben. Die erste (um 1665 entstandene) wurde von Nordwesten her aufgenommen und zeigt wiederum eine gedeckte acht- bis neunjochige Brücke. Sie ist – wie jene auf der «Contrafactur» von 1612 – seitlich geöffnet und stark verstrebt. Der jüngere FISCH läßt uns dazu aber auch die äußere, ebenfalls gedeckte Aarebrücke sehen, die von einem einzigen steinernen Joche getragen wurde. Ihr Nordausgang war von einem massiven Portal umrahmt. Zunächst des südlichen Widerlagers stand das Wachthaus. Die Insel «zwischen den bruggen» mußte, wie das Bild beweist, gegen Wasserfraß gehörig gesichert werden. Die Aare hatte eine etwas andere Laufrichtung als heute, floß von der Wöschnau her an den Hungerberg, prallte dort ab und kam von Nordwesten schräg auf die ungefähr in West-Ost-Richtung gestellten Joche zugeströmt, welcher Umstand zu den vielen Brückeneinstürzen das seinige beigetragen haben mag.

Auf dem berühmten FISCH-Prospekte von 1671 sind wiederum acht Brückenjoche deutlich sichtbar. Die Länge der Hauptbrücke gab Meister HANS ULRICH mit 450, die der «ussern Brug» mit 76 Werkschuh an. Das wären heute rund 130 und 22 Meter.

Unsere neue Betonbrücke mißt 108 Meter<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Die alten Aarebrücken lagen tiefer als die neuzeitlichen und waren auch länger. Dafür war die Zolrain-Rampe entsprechend kürzer.

Spätere Vedutenmaler brachten die lange Brücke noch oft mit Stift und Pinsel zu Papier. Besonders eindrucksvoll tat dies CHRISTIAN VON MECHEL (1737–1817), mehr denn hundert Jahre nach dem jüngern FISCH. An jener Brücke sind zehn (oder gar elf) Joche zu zählen, von welchen die drei oder vier südlichsten nur noch bei Überschwemmungen – die immer wieder verheerend einfielen – nasse Füße bekamen.



Die äußere Brücke (nach HANS ULRICH FISCH II.)  
Zeichnung von ROBERT HUNZIKER

Einen genauen Plan der gedeckten Holzbrücke, wie sie seit 1689–91 bestanden haben mag, verfertigte JOHANN SCHNEIDER, Zimmermeister von Zürich, im Jahre 1799<sup>3</sup>. Er bietet die Gesamtansicht von Westen sowie zahlreiche Einzelheiten dar. Auffallend sind zwei offenbar nachträglich eingesetzte Stützen, im WYDLERSchen Brückenverzeichnis<sup>4</sup> als «Notjoche» erwähnt. Zum Schutze gegen antreibende feste Gegenstände (Bäume, Eisschollen, Flöße usw.) hatte man die Joche mit Stichholmen ausgerüstet. Sowohl der Plan wie auch das nach ihm erstellte und der Sammlung Alt-Aarau einverleibte Modell geben einen guten Begriff vom großen handwerklichen Können unserer einstigen Zimmerleute. Und dabei waren die hiesigen Brücken noch lange nicht die kunstvollsten.

<sup>3</sup> «Ansicht der Anno 1691 erbauten 250. gemeine Schritt langen Aarauer Brügge . . .» Die Summe der von Joch zu Joch eingetragenen Abstände ergibt eine Gesamtlänge von ungefähr 125 m. – Wie es zur Anfertigung dieses Planes kam, ist uns unbekannt. Bürger SCHNEIDER trat im Mai 1798 als Aufseher beim Bau der Hals über Kopf beschlossenen Laurenzenvorstadt-Häuser in den Dienst der Stadt und verließ ihn wieder – da die begonnene Arbeit wegen Fortzug der helvetischen Regierung stockte – im Mai 1799 mit einem sehr günstig lautenden Zeugnis der Munizipalität.

<sup>4</sup> Auf Begehren des Bürgers Unterstatthalter legte anfangs Mai 1799 Baumeister W. WYDLER ein «Verzeichnuß der Bruggen und Brüggli, so die Stadt Arau in Ehren und gutem Stand erhalten muß» an (Stadtarchiv, Bd. 563, Faszikel 3). Es gab aber so viele Stege aufzuzählen, daß es WYDLER vorzog, seine Liste mit der summarischen Erklärung zu beschließen: «Dergleichen hölzerne Brüggli sind noch viele in der Stadt, so da müssen besorget werden.» Trotzdem kam WYDLER insgesamt auf 15 «Bruggen und Brüggli».

## Endlose Brückennot

Fast mit den ältesten urkundlichen Erwähnungen der Aarauer Brücke setzen auch die Unglücksberichte ein. Denn der völlig meisterlose Fluß kam zuweilen so ungebärdig dahergeflutet, daß dabei noch erheblich standhaftere Brücken zuschanden geworden wären. Erste Andeutung über erlittene Brückennot gibt die bereits genannte und auf Seite 9 reproduzierte Urkunde von 1334, wonach ein Widerlager erneuert werden mußte, was die Stadt zwang, beim alten Turm (Schlöbli) und in der «Telchi» (Telli) Land zu verkaufen.

Von da an wollen die schlimmen Nachrichten schier kein Ende mehr nehmen, und mit jedem Brückenunheil ward das Gemeinwesen an seiner empfindlichsten Stelle getroffen.

1406

kamen Schultheiß und Rat mit HANS von Basel überein, daß er ihnen eine Brücke zimmere. Für jedes Joch wurden dem Meister 42 Pfund Stebler<sup>1</sup> versprochen. Dazu forderte er noch einen Rock. Auch beehrte der Basler genugsam Holz zum Brückenbau, das er aber auf eigene Kosten schlagen mußte. Beim Aufziehen der Pfeiler sollte ihm von der Stadt her Hilfe zukommen, so es HANS mit seinen Knechten nicht allein zu schaffen vermöchte. Auch für die Fuhren wurde ihm Beistand zugesagt: «Und sol man im allen zug darzu geben, und wenne er die philer uff zichn wil, darzu sol man im hilf geben.»

Die Bauzeit zog sich in die Länge. Erst 1407 lieferte der von HUNWIL die Ansbäume<sup>2</sup>. Aber schon ein Jahr später (um Lichtmeß 1408), vielleicht noch vor Vollendung der Brücke, wurde das, was da war, schwer beschädigt oder gar gänzlich zerstört. Nach JUSTINGERS Berner Chronik<sup>3</sup> waren in jenem Winter die Aare und viele Seen zugefroren. Da kam mit einem Mal eine «himelwermi»; Eis und Schnee schmolzen, und die Wasser schwollen derart an, daß «alle bruggen uf dem rine und uf der are dahingefürt und zerbrochen wurden, außgenommen ze basel und ze bern».

Holzlieferungen sind uns ferner auch für 1412 und 1415 bezeugt, was wiederum auf größere Arbeiten an der Brücke schließen läßt. 1477 verunglückte beim Brückenbau ein Zimmerknecht, 1541 erhielt ULI MAURER «von wegen des buwes an der brugk» ein Paar Hosen und ein «schürlatz wambst»<sup>4</sup>.

Im 16. Jahrhundert wurde das Ungemach mit der Brücke schon ausführlicher in den Ratsmanualen vermerkt:

1543

«Donstags nach sant Marxentag was der XXVI aprillis, do ist die ar so gros gsin, das sy allenthalben übergelouffen, und hat uns ein joch zerstoßen mit ein großen stock, und hat man also etlich tage nit gemöcht ußhin komen, dan in ein weidling.»

<sup>1</sup> Stebler oder Stäbler: Pfennigstücke mit dem Baslerstab.

<sup>2</sup> Längsbalken, auf denen der Brückenboden ruhte.

<sup>3</sup> CONRAD JUSTINGER (1370–1438) war von 1400 an Berner Stadtschreiber. Seine Chronik ist von hohem historischem Wert.

<sup>4</sup> Ein baumwollenes Wams.

Die Eintragungen wiederholen sich, wonach Fuhr- und Zimmerleuten Gratifikationen für ihre Müh und Arbeit an der Brücke zugesprochen wurden, meistens Hosen in den Stadtfarben.

1559 wurde einmal mehr (unter Schultheiß CONRAD BERWART) an der Landfeste zwischen Zollhaus und Aare gebaut.

1566

SAMUEL MEYER, der Sohn GABRIELS und auch dessen Amtsnachfolger, läßt sich über die «große Wassergrößi» dieses Jahres wie folgt im Ratsmanuale vernehmen:

«In der wuchen vor Johannis im sumer ist ein solche überschwengliche Wassergrößi allenthalben gsin, und ist sonderlich die Aren dermaßen angangen, das sy uns erstlich am fryttag in der nacht ein gantz joch hinweg gfürt, vollgents die andren nacht aber ein joch underfrassen, das mans kümmerlich mögen bhalten, und mit vill seylen an die böum in des müllers matten gebunden, das es als bliben.» Darauf kauften die Aarauern ein Fahr Schiff.

Notar FISCH erwähnte dieses Unglück in seiner handgeschriebenen Chronik ebenfalls und fügte noch bei, daß schon um Ostern eine ähnliche WassergröÙe die Menschen erschreckt habe. Zwei Personen seien «vom Schwindel über die gemachte Stäg» in die Aare gefallen und hätten so einen elenden Tod gefunden.

Die «nachpuren hie umbher», die von den wassergeschädigten Aarauern um Holz für die neuen Brückenjoche angangen wurden, empfingen die Städter freundlich und «gabend uns also».

1567

Unter dem Titel «Die deckte nüwe Brug» steht im Ratsmanuale geschrieben: «Es hatt uns dis jares die wassergröÙi zwöy joch geschennt und zerbrochen. Doruff Min Herren uß drü althen vellden zwöy nüwe gmacht, und so vill lenger, jedes LXX schu lang. Und hatt man diesselbigen ordenlichen deken lassen, und hatt unser wärchmeister ANDRES SCHÖNI das alles gemacht, das min herren woll zefriden gsin.»

Von Lenzburg, Kölliken, Suhr, Thalheim, Biberstein und anderswoher ward Brückenholz geschenkt und der Stadt zugeführt.

1575

erlitt die lange Brücke – und mit ihr ganz Aarau – neuerdings schweren Schaden. In Abständen fuhren nämlich mehrere Joche samt allem, was dazu gehörte, zu Tal. Es war um Pfingsten, und bevor noch eine gewichtige Lenzburger Abordnung mit unsern Herren Räten zusammen sitzen konnte, um herzlich das Unglück zu beklagen und um zugleich neue Holzlieferungen zu besprechen, schwammen nochmals zwei Joche von dannen. Es erschienen aber auch der Untervogt von Suhr «samt noch iren zwöwen und einem von Buchs», die ihre Hilfe anboten, da männiglich mild und gebefreudig gestimmt war. Sie wurde selbstredend nicht verschmäht.

Dann aber blieben unsere Vorfahren während beinahe zwei Jahrzehnten vor solcherlei Schaden bewahrt. Erst

1594

kam es einer AaregröÙe wegen wieder zu einem üblen «unfab», nachdem der städtische Werkmeister kurz zuvor zwei Feldungen neu erstellt und dafür je zwei Mütt Kernen und Roggen geschenkt erhalten hatte. Stadtschreiber BERCHTOLD SAXER protokollierte auf Geheiß seiner Herren mit gebührendem Schwung in Wortlaut und Schriftzug, daß der Lenzburger Schultheiß DANIEL SPENGLER «samt einem weibel» zu einem Kondolenzbesuch erschienen sei und dabei nicht nur schön und herzbewegend sein Beileid ausgesprochen, sondern den lieben Nachbarn von Aarau gleich auch Holz aus Lenzburgs Wäldern sowie Hilfe mit Roß und Leuten angeboten habe.

1630

bereitete die Brücke von neuem argen Kummer. Sie mußte sich ohnehin in mangelhaftem Zustande befunden haben, denn Räte und Burger zerbrachen sich schon kurz nach Jahreswechsel darüber die Köpfe, ob ein neues Joch geschlagen oder ob das alte, bresthafte einfach geflickt werden sollte. Man entschloß sich zur billigeren Lösung: «Das Joch an der Brugg sol verbessert und dißmallen kein neüwes geschlagen werden. Soll SAMUEL STEGLIN, der werchmeister, den buw verrichten.»

Diese Flickerei mochte aber schwerlich schon vollendet gewesen sein, als die Aare wieder einmal – es war Mitte März – auf ihre Weise Schabernack zu treiben begann und kurz nach drei Uhr nachmittags ein ansehnliches Stück der Brücke aus dem Gefüge riß und mit sich nahm, andere losgelöste Teile jedoch gleich beim Schützenhaus und unten beim Sengelbach auf Grund setzte. STEGLIN wurde beauftragt, sich des «leidigen fahls» anzunehmen und zusammen mit PETER SIEBENMANN, dem Sager, den Schaden zu beheben. Meister JOSUA RENOLD aber ward ausgesandt, die geländeten Brückentrümmer «an den schermen zuo verschaffen». Was an Holz noch brauchbar war, wurde im Werkhaus aufgestapelt, was sich übel zugerichtet fand, kam auf den städtischen Spaltstock und sollte dann zur Winterszeit die Wachtstube wärmen helfen. Auch war Befehl ergangen, die Eisenteile der «fall Brugg» (des ungedeckten, nördlichen Brückenabschnitts) ins Zeughaus zu legen. – Der Durchgangsverkehr vom Baselbiet über die Schafmatt und aus dem Fricktal in die eidgenössischen Lande südwärts des Jura war damit für längere Zeit unterbrochen, was von Aarau aus in Liestal angezeigt wurde.

Dann entnahm der Stadtschreiber seiner Lade den Zollrodel (datiert vom zweiten Tage Martii Anno 1601), fuhr mit Augen und Fingern darüber und fand bestätigt, daß Suhr, Buchs, Rohr, Kölliken und dazu noch andere Gemeinden pflichtig seien, Holz zu Pfeilern und Pfulmen<sup>5</sup> zu liefern. SAMUEL HÄSSIG von den Dreißigen<sup>6</sup> und DANIEL MERK von den Burgern<sup>7</sup> gingen hin an einen jeglichen Ort, zeigten den «leidigen fahl» ihrer Brücke in wohlgesetzter Rede an und heischten von jeder Dorfgemeinschaft drei kerngesunde Eichen, von Suhr, Buchs und Rohr aber deren sechs. Auch die Wälder der Herrschaft Biberstein wurden scharf nach den «gredisten

<sup>5</sup> Sattelhölzer oder Querbalken über den Jochen, auf welchen die Längsbalken des Brückenbodens wie auf einen Pfulmen (= Bettkissen) zu liegen kamen.

<sup>6</sup> Der Mittlere Rat.

<sup>7</sup> Der Große Gemeinderat.



eychen» abgesehen, und wenn solche entdeckt wurden, ließ man sie fällen und zurüsten. So wurde im Küttiger, Bibersteiner und Erlinsbacher Twing Holz zu je sechs Pfeilern und Pfulmen gefunden. Das Anerbieten des gnädigen Herrn Obervogts zu Biberstein, das Holz auf Kosten der Lieferanten an die Baustelle führen zu lassen, ward mit «ganz hochlichem Dank» abgelehnt. Es waren hiesige Bürger, die zum Transport aufgebeten wurden und denen man hernach zum Lohn einen währschaften Abendtrunk vorsetzte.

Im gleichen Jahre suchte eine gräßliche Pest-Epidemie die Stadt heim, wobei die halbe Einwohnerschaft vom schwarzen Würgengel dahingerafft ward.

1651

brach zwiefaches Unheil über Stadt und Brücke herein. Es kündete sich in einer finstern Jännernacht an, als ULI TANNER, der Gassenwächter, nach eben getanem Stundenrufe von einer «heiteren» erschreckt wurde, die gleich einem Feuer-scheine für einen Augenblick am Firmamente stand. Zu früher Morgenstunde schon wurde diese absonderliche Beobachtung einem regierenden Herrn Schultheißen hinterbracht. Ein schlimmes Vorzeichen für das kaum begonnene Jahr! «Gott wolle uns in Gnaden ansehen», ward dem Protokolle beigefügt. Allein Gott wollte es anders, denn seine Gedanken sind – wie geschrieben steht – nicht die unsern, und er züchtigte die sündigen Aarauern wohl nach Verdienst, wenn er die Aare dermaßen wachsen und zunehmen ließ, daß man fürchten mußte, Noahs denkwürdige Zeiten wollten nochmals anbrechen. Der Stadt selber, die so sicher und geborgen auf ihrem Felsen sich erhob, konnte diese neuerliche Wassergröße zwar nichts anhaben, wohl aber der armen, vielgeplagten Brücke, die gehörig zerzaust wurde. Ungesäumt berief man die Zimmerleute SIMON und WILHELM RICHNER, HANS KNOBLAUCH und dazu den alten Brumbären JOSUA RENOLD in die Ratsstube, allwo ein jeder abgefragt wurde, ob er seine Kunst und Geschicklichkeit der Stadt leihen möge. KNOBLAUCH erwiderte: Mit Hilfe Gottes und mit bestem Fleiße wolle er es versuchen, und er dulde auch noch andere Meister neben sich. – Nicht so JOSUA RENOLD, der trutziglich erklärte: Er möge nicht neben diesen andern Meistern werken, lieber meide er die Stadt, den KNOBLAUCH achte er ohnehin für einen Schneider. – Da fuhr ihn der Schultheiß hart an, züchtigte ihn des Eidbruchs, und man wurde eins, den ungehobelten Zimmermann bis morgen einzusperrern und auf schmale Kost zu setzen, spätere Zusatzstrafe vorbehalten. Nun aber ward es dem Polterer bänglich ums Herz, und er begehrte demütig Gnade und Verzeihung, worauf das Urteil aufgehoben, JOSUA nochmals ganz ernstlich an seinen Bürgereid gemahnt und mit den andern gedungen wurde.

Der Wassergröße war auch ein neues Schlagwerk (Wuhr) erlegen, und nach der Freitagspredigt mußte die Bürgerschaft vom Lettner herab daran erinnert werden, daß sich das Hehlen von aufgefischem Trümmerholz nur schwerlich mit wahren christlichem Wandel vereinbaren lasse . . .

Verschiedene Ratsherren waren schon damals des Glaubens, man müsse vorerst der Aare eine neue Richtung geben. Damit allein könne weiteres Unheil verhütet werden. Mit diesen Korrektionsarbeiten wurde wirklich auch begonnen. Da die Mittel der Stadt aber beschränkt waren, ließ man wieder ab davon, um alle Kraft auf die sich vordrängende

Brückenreparatur richten zu können. Hiezu waren von den umliegenden Dörfern mit etwelcher Mühe 28 Eichen zusammen gebracht worden.

Im November gleichen Jahres bekam Aarau erneut Grund zum Jammern und Zagen: Wieder hatte das von einer Tal-seite zur andern sich ausbreitenden Hochwasser einen Teil der «abtekten» (weil noch nicht fertig geflickten) Brücke hinweggenommen. Es beschädigte auch das Schützenhaus und nahm in seiner wilden Gier nicht nur das ganze Sommergrien mit, sondern fraß noch anderwärts Land, daß es ein wahrer Graus war. Das städtische Werkhaus (auf der Insel) litt ebenfalls, kam jedoch glimpflicher davon als NIKLAUS FREYS Scheune, die überhaupt nirgends mehr zu finden war. Der außer Rand und Band geratene Fluß brachte zur Abwechslung aber auch einmal eine Gabe mit: Es erschien nämlich, auf wirbelnder Fahrt begriffen, ein ganzes Feld der Oltener Brücke und strandete vor den Augen der erstaunten Aarauern, trug noch die Ziegel mit sich und ferner die Steine, mit welchen die guten Leute von Olten in höchster Not versucht hatten, ihre Brücke zu lästen.

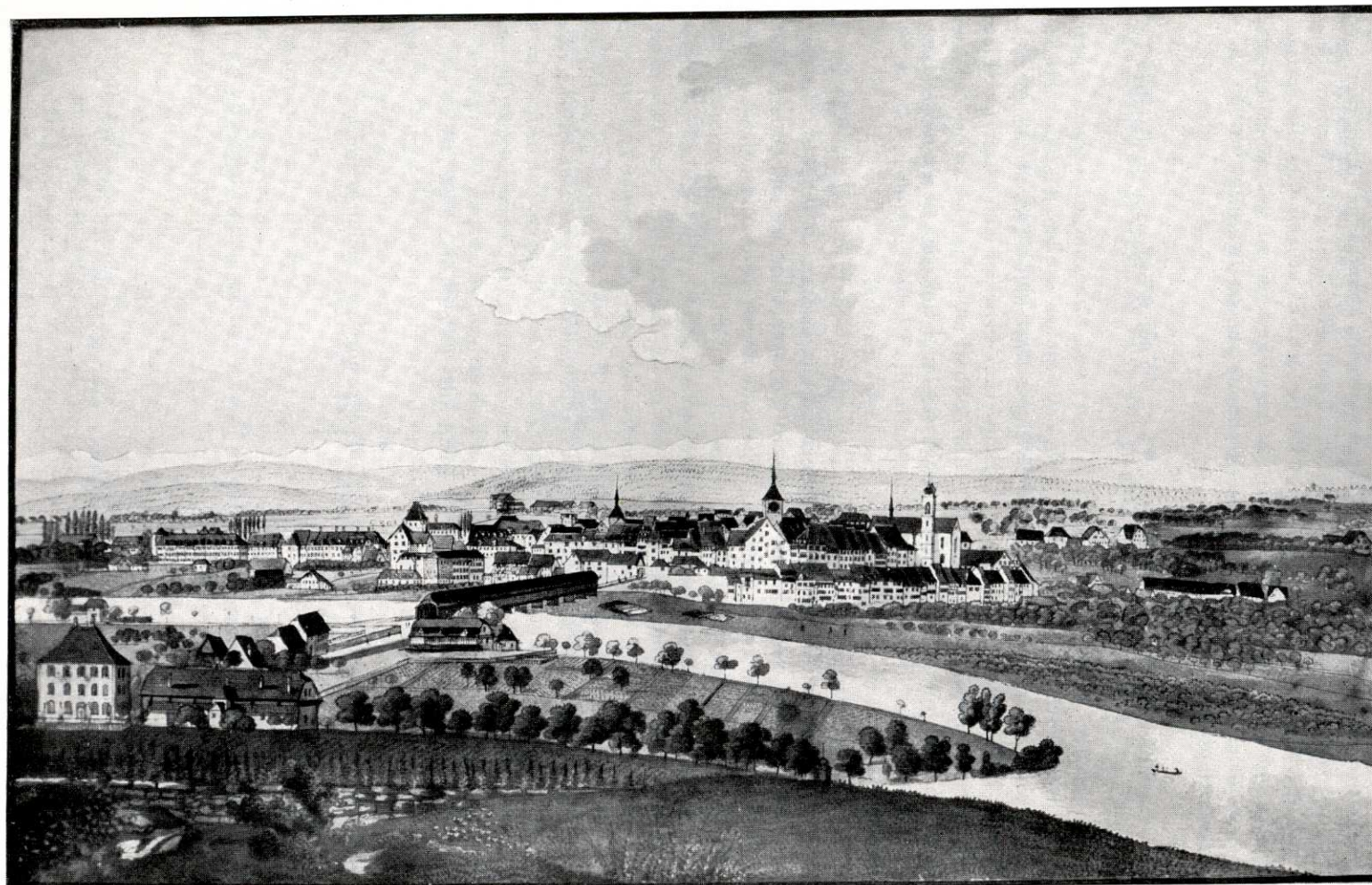
Bald nahmen jedoch wieder Sorge und Verlegenheit überhand, denn es mußte mit den Arbeiten ganz von vorn angefangen werden. Zudem bereitete JOSUA RENOLD neuerdings Ungelegenheiten. Er murrte und begehrte «für diese gefarliche Arbeit» mehr als nur den vereinbarten halben Gulden im Tag. Für Lohnerhöhung hatten aber Räte und Bürger zu jener Zeit schon gar kein Gehör, war doch der Stadtsäckel arg zusammengeschrumpft und das Gewölbe vieler seiner Schätze entblößt. Darum wurden sämtliche obrigkeitlichen Mahlzeiten mit grimmigem Ernst abgestellt, und weil die Stimmung allenthalben gedrückt war, mochte man an Weihnachten und Neujahr auf den Straßen auch kein Singen vernehmen. Die Gassenwächter durften zwar ihre Stundenrufe in der Christ- und Silvesternacht nach alter Übung etwas reicher ausgestalten, hatten dabei aber auf jedweden musikalischen Zuzug zu verzichten.

1670

Aus der Chronik von Notar FISCH: «Ist ein sehr große Kälte eingefallen, also daß die Aren an etlichen orten überfroren, daß man darüber hat wandeln können, sonderlich zu Gösigen und under Arauw, darauf ist plötzlich ein warmer regen gefallen, und das Eis gebrochen, also daß die Eisschemmel vast alle bruggen geschendt, die Brugg zu Arwangen gebrochen, auch hat die Brugg alhier durch fleißiges arbeiten käumerlich mögen Erhalten werden, dann das Eis hat etliche Pfeiler Erschlagen, welches bey mans gedencken niemalen ist erhört worden.»

1689

Eine weitschweifige Eintragung im Ratsmanuale tut uns Nachgeborenen kund und zu wissen, daß es zur Osterzeit wegen anhaltenden Regengusses zu einer Überschwemmung des ganzen Schachenlandes gekommen sei. Natürlich rüttelte die Gewalt des Hochwassers auch wieder an den Brückenjochen, von welchen besonders das eine in großer Gefahr



Aarau mit der gedeckten Holzbrücke (vor 1812). Aquarell von DAVID ALOYS SCHMID (1791-1861)

stand. Am 7. April begab sich darum der Kleine Rat nach gemeinsam besuchter Morgenpredigt an die Aare hinunter und beriet mit den Sachverständigen, was vorzukehren sei, um möglichst ungeschoren davonzukommen. Man wurde einig, das böse Joch, «wo es wolle», fahren zu lassen, indem man Boden und Dach um so straffer mit den übrigen Brückenteilen verband und auf diese Weise zu sichern suchte. Der Erfolg jedoch blieb aus: Schon am Abend krachte die Brücke an allen Ecken und Enden, und um die zehnte Stunde brach sie auf der Stadtseite regelrecht entzwei. Die eine Hälfte fuhr mit den Fluten dahin in Nacht und Graus, «worüberhin by gantzer Stadt sich hierdurch unaussprechlich viel sorg, mühe, arbeit, frondienst und waß (fast?) unerträgliche reparation-kösten angezettlet. Dergleichen Schäden der höchste Gott lang hinführo diesere statt nit mehr empfinden lassen wolle!» (Ratsmanual).

Mit einem Notsteg allein war es nun nicht mehr getan. Die schauerliche Lücke klappte zu weit, und so mußten sich die Passanten bis auf weiteres einem «kleinen Schifflin» anvertrauen, wenn Geschäfte sie in die Stadt oder hinüber in den Rebburg führten. Die Reparatur kostete ein Heidengeld, und darum wurden auch diesmal vom Rate sämtliche Festivitäten (Regimentsbesetzung, Mahlzeiten, Kinderumzug) abgesagt. Was hiefür ausgelegt worden wäre, sollte der Brücke zugute kommen. Die Arbeiten gestalteten sich, wie immer, schwierig, und es dauerte eine geraume Weile bis zum letzten Hammerschlag. Ein Zimmermann von Buchs und zwei Gesellen waren während der «Reparation» in der Aare ertrunken. Auch der Holzlieferungen wegen hatte man Schereiren auszustehen, und den Bauern in der Grafschaft Lenzburg war bei dieser Gelegenheit wieder einmal ganz deutlich gesagt worden, warum man sie zu Aarau zollfrei über die Brücke spazieren lasse und was man von ihnen als Gegenleistung erwarte.

Im gleichen Sommer, da emsig an der halbzerstörten Brücke gewerkt wurde, ging unter zwei Malen schwerer Hagel über die Stadt nieder. Die Körner seien so groß wie Baumnüsse gewesen, meldet ein Chronist, und beim zweiten Unwetter seien die Gewächse in Weinberg und Garten allesamt elendiglich erschlagen worden.

1711

wurde der Stadtbaumeister beauftragt, zwei neue Joche anzufertigen und das abgebrannte Schützenhaus neu erstehen zu lassen. Der Zwölferkrieg verzögerte jedoch diese Arbeiten. Als der Schlachtenlärm zu Villmergen verstummt und «durch Gottes Gnad der liebe Frieden widerumb hergestellt» war, beschloß der Rat, den unterbrochenen Bau an Brücke und Schützenhaus energisch vorwärts zu treiben. Trotzdem waren im November die Joche immer noch nicht fertig eingesetzt.

1745/46

wurde die Brücke unter Baumeister JOHANN GEORG HUNZIKER gründlich erneuert. «Der Nachwelt zur Nachricht hinterlassen», wird im Stadtarchiv ein «umbständlicher Bericht» darüber aufbewahrt. Danach erhielt Aarau von den umliegenden Gemeinden der Grafschaft Lenzburg 42 eichene Pfeiler und einen Pfulmen. Fuhrlohn und Tranksame machten gesamthhaft über 153 Gulden aus, woran die Gränicher

unverhältnismäßig stark beteiligt waren, wurde doch bei der dortigen Holzschau ganz gehörig gebechert, was – wie eh und je – bei den Daheimgebliebenen Mißfallen erregte. Mit dem Abbruch von sechs Brückenfeldern ward am 15. März 1745 begonnen. Am 7. April hob das Rammen der Pfeiler an und währte bei jedem an die zwölf Stunden. Bis alle vier Joche geschlagen waren, verging mehr als ein Jahr, weil im Juli der Sturmwind das Gerüst der «Katze» in die Aare geworfen hatte, so daß erst im Oktober Hand ans dritte Joch gelegt werden konnte. Die Arbeit war am 30. April 1746 vollendet, und alles zusammen kostete die runde Summe von 2350 Gulden. Es scheint dies der einzige Brückenschlag in Alt-Aarau gewesen zu sein, über welchen eine spezifizierete Rechnung abgelegt wurde.

### Vom Brückenzoll und seinen Ordnungen

Wohl von Anbeginn an war auf unserer «langen Brugg» ein Zoll erhoben worden, der bald – als Entgelt für den kostspieligen Unterhalt dieses höchst nützlichen und wertvollen Bauwerkes – von der Herrschaft der Stadt überlassen wurde. Ein Zöllner, nahe der Brücke im Zollhause sitzend, zog ihn ein und hatte ihn nach dem Gebote seiner Herren ohne Zögern in die Büchse zu stoßen, von wo dann das Geld dem Stadtsäckel zufließt.

Die «Kundschaft über die Rechte der Herzoge von Österreich in den Ämtern Mellingen, Lenzburg, Aarau, Schönenwerd, Zofingen, Aarburg und Olten» (1394) weist die für uns älteste Nennung des Aarauer Brückenzolls auf: «Da ist ouch ain zoll uff der brugg, pringt gewonlich bi 60 Pfund stebler. Den selben zoll nimpt dü statt, die brugg damit ze bessern.»

Die Brückenzollordnung von 1426 zählt zuerst einmal alle Dörfer auf, deren Bewohner in Form von Korn<sup>1</sup> und Brot eine Art Kollektivzoll entrichteten. Dafür ließ man sie dann in Aarau unbehelligt über die Brücke ziehen. Es betraf dies die Ortschaften Oltingen, Kienberg, Winznau, Lostorf, Stüßlingen, Obergösgen, Niedergösgen, Nieder- und Obererlinsbach, Küttigen, Biberstein (ausgenommen die Fischer, «die gend nüt»), Thalheim, Asp, Densbüren, Benken und Wölfinswil. Die Herren von Heidegg, Rosenegg, Falkenstein und Rinach befreiten sich mit der Abgabe von Hühnern vom Brückenzoll. Dann heißt es weiter:

Item ein gladen wagen git 16 dn.<sup>2</sup>  
 Item ein lären wagen 8 dn.  
 Item ein geladen karr 8 dn.  
 Item ein lärer karr 4 dn.  
 Item ein ross 4 dn.  
 Item ein rind 2 dn.  
 Item ein schwin 1 dn.  
 Item ein schaf 1 dn.  
 Item ein bett git 16 dn.  
 Item ein pfulw<sup>3</sup> 8 dn.  
 Item ein küssi 4 dn.  
 Item ein kist 4 dn.  
 Item ein mönsch 2 dn.

<sup>1</sup> Zollkorn genannt, andernorts hieß dieselbe Sache: bruggsummer, brugghafer, bruggenmäß, brugggarben.

<sup>2</sup> Denar, Pfennig.

<sup>3</sup> Kissen in Bettbreite, auf welches dann noch das eigentliche Kopfkissen zu liegen kommt.

Die ist der zoll. vff are vngg. Scripud Anno Christi 13<sup>o</sup> cccc<sup>o</sup> vicesimo sexto

It ze Oltinge<sup>yr</sup> jegliche hus ein fiatal korn

It ze Kienberg jegliche hus ein fiatal korn

It ze Lutznow jegliche hus ein fiatal korn

It ze Lobsorf jegliche hus ein fiatal korn

It ze Stüßlinge jegliche hus ein fiatal korn vnd ein biot

It ze ob' Gosten jegliche hus ein fiatal korn

It ze Under Gosten jegliche hus ein fiatal korn vnd ein biot

It ze mid' vnd ze ober Olspach jegliche hus ein fiatal korn vnd ein biot

It ze Küttinge jegliche hus ein fiatal korn vnd ein biot

It ze Lobsowen gie jegliche hus 1 fiatal korn vnd ein biot / den die fah' die gend mit

It ze tallhem gie jegliche hus 7 fiatal korn

It ze mid' vnd ze ob' aff. gie jegliche hus 1 fiatal korn

It ze Lempiren gie jegliche hus 1 fiatal korn

Um 1510 waren die Ordnungen und Satzungen, das heißt das in der Stadt geltende Recht, zusammenfassend neu zu Pergament gebracht worden. Der wichtige Brückenzoll hatte darin ebenfalls Erwähnung gefunden: «Der da fert über ir Aren brugg und etwas fuört uf merschatz<sup>4</sup>, es sig, was es well, der sol darvon den zol geben; wer aber hie husheblig ist mit stür und wacht und etwas fuört in sim hus, mit sinem gesind das nießen und bruchen, der ist des zols lidig.»

Aus dem Jahre 1530 stammt eine ausführlicher gehaltene Zollordnung. GABRIEL MEYER schrieb sie nieder. Die ersten drei Artikel sind mittlerweile verloren gegangen. Die noch vorhandenen bestimmen unter anderem, daß Spielleute («es sind gyger, lütenschlacher, pfffer oder ander spill lüt»), Prädikanten («oder vorstender göttlichs worts»), Priester und auch fahrende Schüler («so der ler nach stellen»), Edelleute samt Dienerschaft sowie Hintersassen, die außerhalb der Stadt Verwandte oder Freunde besuchen wollen, des Zolls ledig seien. Befreit waren auch die Glieder der Dorfschaften von Entfelden, Kölliken, Muhen, Holziken, Suhr, Gränichen, Hunzenswil und Rapperswil. Der Grund steht nicht vermerkt. Wir wissen aber, daß diese Gemeinden von Zeit zu Zeit Holz für den Brückenbau zu liefern hatten. Schifflente, welche die Aare herab gefahren kamen und hier nicht über Nacht blieben oder nicht mindestens in einer Trinkstube einen Imbiß einnahmen, mußten den Zoll ebenfalls entrichten. Ausgenommen waren die Schiffer von Bern und Solothurn. Ab 1694 waren auch die Bürger von Brugg vom Brückenzoll befreit, «weilen denen allhiesigen burgeren zu Brugg auch kein zohl geforderet wird».

Mehr und mehr kam es vor, daß die Aarauer Brücke umgangen wurde, daß Kauf- und Fuhrleute, «die vornacher darüber gfare», aus irgendwelchen Gründen in der Vorstadt gen Westen abschwanken und die Oltener Brücke bevorzugten. Auf die Länge konnte solches nicht geduldet werden, sollte nicht der hiesige Stadtsäckel fühlbar geschmälert werden. Der Schultheiß begab sich daher im Frühjahr 1556 als Bote des Rats zu den gnädigen Oberen, um ihr Einschreiten zu erwirken. Bern erklärte schriftlich, daß solche Drückeberger hinfort «den gwonlichen zoll glich wie das gleyt<sup>5</sup> usrichtind». Dieses Stücklein Papier war für die damaligen Aarauer viel wert, und sie hoben es darum auch so sorgsam auf, daß es bis zum heutigen Tag erhalten geblieben ist.

Eine andere Schwierigkeit ergab sich zuweilen mit den solothurnischen Gemeinden, deren Bewohner (einzeln oder gesamthaft) den Zoll mit Geld bezahlen wollten, das wohl in Solothurn, nicht aber auch im bernischen Hoheitsgebiete gültig war. 1758/59 entstand daraus ein offener Konflikt, wobei sich die Berner – im Gegensatz zum Vogt von Gösigen – ohne Zaudern auf Aarauer Seite stellten.

Die Brückenzollordnung von 1601 ist sehr ausführlich gehalten. Sie ward am Montag nach der alten Fastnacht von Räten und Burgern bestätigt, zu der Zeit, da HANS KÖLLIKER der Stadt vereidigter Zollner war. Erwähnt daraus seien hier einzig die Vermehrung zollbefreiter Gemeinden auf dem linken Aare-Ufer sowie der nochmalige Hinweis auf die acht

des Zolles ledigen Gemeinden der Grafschaft Lenzburg. Nun aber steht es schwarz auf weiß geschrieben, warum sie normalerweise von der Abgabe des Brückenzolls befreit waren: «dann sy mynen herren handreichung bewysen söllend mit holz an die brugg, so sy myn herren darumb ankerend und begrüßend».

Das war, wie gesagt, im Jahre 1601 geschrieben worden, und anfänglich wird diese Abmachung auch reibungslos gespielt haben, wenn die Aarauer ihrer reparaturbedürftigen Brücke wegen ankehrten. Anno Domini 1765 brach aber gerade darum langwieriger Streit aus, der erst im Mai 1769 endgültig geschlichtet werden konnte. Der angerufene Landvogt SCHMALZ auf Lenzburg stellte sich zuerst auf die Seite der Dörfer, weil es den Städtern nicht gelingen wollte, etwas Schriftliches (außer einem «Extract» aus der Brückenzollordnung von 1601) beizubringen. Eine bindende Verpflichtung waren die Leute von Suhr und Entfelden und anderwärts offenbar nie eingegangen. Die Regelung beruhte allein auf gütlicher Übereinkunft, die nun die Bauern nicht mehr anerkennen wollten. Sie behaupteten nämlich, der Zollner zu Aarau verhalte sie hartnäckig – ungeachtet ihrer bis 1745 getreulich eingehaltenen Lieferung von kerngesunden eichenen Pfeilern und Pfulmen – zum Entrichten des Brückenzolls, was sie dazu bewege, von jetzt an die Holzgaben zu verweigern. Es trug nichts ab, die Hartschädel darüber belehren zu wollen, man habe ihnen nicht den Brückenzoll, sondern lediglich das herrschaftliche Geleite abgefordert, wie es seit urvordenklichen Zeiten Brauch und Sitte, Recht und Gesetz sei. Als alles nichts fruchten wollte, suchten die Aarauer Hilfe und Beistand in Bern: die gnädigen Herren möchten doch geruhen, dem wohladelgeborenen Landvogt SCHMALZ etwas Raison beizubringen, was denn auch prompt geschah. Allein vier Suhrentaler Gemeinden verharren in ihrer Renitenz und weigerten sich nach wie vor, ihr Betreffnis von zwölf Eichen (die Aarau immer dringender benötigte) abzuliefern. Die vorgetragenen Ausflüchte erwiesen sich als so schwach fundiert, daß sich die Stadtleute damit nicht ersättigen konnten und neuerdings in Lenzburg vorstellig wurden. Es ward dabei submisses die Drohung angebracht, man werde, sofern Herr SCHMALZ nicht endlich seine ganze landvögtliche Gewalt in die Waagschale zu werfen geneigt sei, nochmals den Weg nach Bern zu finden wissen. Aber auch die Bauern fanden ihn! Und zwar mit einer «Supplication», die ihnen ein höchst schreib- und formgewandter Mann abgefaßt haben mußte und die etliche saftige Seitenhiebe auf die rechthaberischen, raffgerigen Städter enthielt, denen allerdings damit das Wasser noch lange nicht abgegraben werden konnte. Schließlich und endlich fiel das neuerliche Machtwort Berns wiederum zugunsten der Stadt aus: Herr SCHMALZ fällte einen letzten schiedsrichterlichen Spruch, mit welchem die acht Dorfschaften gegen Zollbefreiung gehalten wurden, den Aarauern von zwanzig zu zwanzig Jahren (erstmalig 1787) gesamthaft 24 Eichen zu Pfeilern und Pfulmen zu liefern. Nur wenn kein geeignetes Holz vorhanden sei, wolle sich die Stadt mit je einer neuen französischen Dublone begnügen, um anderswo das nötige Brückenbaumaterial zu erstehen – zur Schonung der Wälder, ihrer eigenen, versteht sich, welchen Braten auch die widerspenstigen, jedoch ganz und gar nicht auf den Kopf gefallenen Bauern gerochen haben mochten. Schultheiß und Rat von Bern erhoben zwar letztinstanzlich Einspruch gegen die vorgesehene Geldablösung und beharrten darauf, daß einzig nur Holz ge-

<sup>4</sup> Gewinn.

<sup>5</sup> Das Geleite war eine zollähnliche Abgabe für sicheres Marktgeleite und stand der Herrschaft zu. Es wurde – obwohl der Obrigkeit mit Haller und Pfennig verfallen – auch in Aarau emsig eingezogen. Die österreichischen Herzoge hatten es einmal in ihrer chronischen Geldnot an die Stadt verpfändet. Bern war andern Sinnes und nahm es wieder zuhanden, sobald die Pfandsumme getilgt war.



Die Aare unterhalb der Brücke mit Bleiche, Hammer, alter Kaserne und Laurenzenvorstadt (1. Hälfte 19. Jahrhundert)  
von DAVID ALOYS SCHMID

liefert werden dürfe, und man ließ des weitern durch die Kanzlei den ebenso lieben und getreuen wie hitzigen Untertanen im Aargau schreiben, daß Bern damit den Span beendet und begraben wissen möchte, «dessen Ihr nun berichtet seid. Gott mit Euch».

Nicht immer war der Zollner ein Beamter der Stadt. Es bestand auch die Möglichkeit, den Brückenzoll zu verpachten, ihn hinzuleihen, und dies war oft – beispielsweise 1694 – der Fall. Der Lehensbrief aus jenem Jahr ist uns erhalten geblieben, und ihm läßt sich auch entnehmen, welche Pflichten der jeweilige Zolleinnehmer der Stadt gegenüber eingehen mußte: Er hatte – wie es sich gehörte – den Zoll genau nach Rodel zu erheben, hatte sich um Zollhaus und Brücke getreulich zu sorgen, zur Winterszeit (bei sparsamstem Holzverbrauch) die Wachtstube «zwischen den Bruggen» fleißig zu heizen, und ohne genügende Vorsichtsmaßnahme durfte weder Feuer noch Licht über die leicht brennbare Brücke getragen werden. Besonders gut hatte der Zollner auf jene zu achten, die der fremdländischen Modetorheit des Tabaktrinkens frönten: Mit angesteckter Pfeife durfte keiner die Brücke betreten, ein Brückenbrand mußte unter allen Umständen verhütet werden. Der Zollner hatte abends die Tore zu schließen und morgens zur rechten Zeit wieder zu öffnen, den Schlüssel über Nacht in sicherer Verwahrung zu halten und niemanden ohne Erlaubnis des Schultheißen während der Dunkelheit passieren zu lassen. Er, der Zollner, hatte sich des Verkaufs jeglichen Krams (ausgenommen des Branntweins) zu enthalten, durfte niemals die Ansätze der Zolltafel eigenmächtig erhöhen oder vermindern, es sei denn, ein armer Mensch habe die christliche Barmherzigkeit angerufen. Die Lehenssumme betrug damals 751 Pfund und war frönfästlich (in vierteljährlichen Raten) in den Stadtsäckel abzuliefern.

### Zollrain und Zollhaus

Der Name Zollrain ist alt. Wir fanden ihn schon im Ratsmanuale von 1562, wo vom «gärtli by dem zollrein» die Rede ist. Sein Aussehen war damals aber noch ganz anders als heute: Von der Brücke weg ging es mit geringer Steigung zum Zollhaus beim äußern Aaretor, von wo aus dann die Straße übermäßig steil in einer leichten Kurve zum innern Aaretor und zum Stadtbach hinauf anstieg. Diese kurze Strecke galt als die «gäheste» zwischen Rheinfeldern und der Luzerner Grenze. Erst durch mehrfache Verbesserungen und Veränderungen wurde das Verbindungsstück zwischen Stadt und Brücke immer mehr zu einem gradlinigen Damm, wobei das Gefälle jedesmal um ein geringes vermindert wurde. Diese Zollrain-Korrekturen verschlangen – wie die Brückenbauten – stets eine Menge Geld.

Das Haus des Zollners stand bis 1837 auf dem hierseitigen Aare-Ufer, einstmals eng ans äußere Aaretor gelehnt. Vor Räten und Burgern ward im Sommer 1769 berichtet, wie zur Vergrößerung der Untermühle-Scheune ein Stück des 1556 errichteten Zollhauses weggenommen werden müsse. Damit aber der Zollner auch weiterhin genugsam Raum habe, wolle man dafür sein Haus um einen Stock erhöhen. Das Gebälk sei ohnehin verfault und müsse ersetzt werden. Es gehe dann in einem, die beiden Gebäulichkeiten «under gleiches tach» zu bringen.

Hierauf Augenschein der Herren Räte mit folgendem Ergebnis: Der Zollrain muß zuerst korrigiert werden, «damit die fuhren besser und mit minderer Gefahr passiren können. Weil aber diese Renovation des Zollreins die Lage des Zollhauses um ein zimliches verändern dörrft, so soll, um allen dißörtigen Inconvenienzen vorzubiegen, mit denen vorgehabten Zollhaus-Reparationen und dem bauen einer Scheür zu der nderen Mühle bis in das nächst-künftige früh-Jahr völlig inngehalten werden».

Im März 1770 wurde nach nochmaligem Augenschein beschlossen, das mehr als zweihundertjährige Zollhaus überhaupt niederzureißen. Der als geschickt gerühmte Steinmetz ULRICH SPILLMANN von Villnachern erhielt den Auftrag, einen Riß von Zollhaus und Mühlescheune anzufertigen. Und nach diesem von Räten und Burgern leicht abgeänderten Plane ward dann der Neubau ausgeführt. Dem SPILLMANN wurde noch der hiesige Meister BUHLREIN beigegeben, und diese beiden forderten von der Stadt 568 Gulden und 4 Batzen nebst einem Saum Wein. Der Rat drückte die Bausumme kaltlächelnd auf 480 Gulden hinunter, versprach aber, sämtliche «Baumaterialia zu fourniren». Schließlich tauchte noch ein dritter Meister (HEINRICH BRUNNER) als Teilhaber auf, und so nahm denn das Werk seinen Anfang. Die drei mußten sich sputen (wohl darum reklamierten sie im April schon den Wein!), denn nach Vertrag sollte das Gebäude «medio junii» fertig sein, was offenbar gelang, sonst hätte man nicht schon am 19. Tage Brachmonats im Rate vom neuen Zollhause gesprochen. Man stellte nämlich fest, daß ihm gegenüber noch ein weiteres Bauwerk aufgerichtet werden müsse, um so des Zollners Haus auf der Wetterseite besser schützen zu können. Zugleich wurde man auch eins, die Trülle, die bisher oben am Zollrain angebracht gewesen war, wegzuschaffen und «an einem bequemen Ort» beim Spital (Altersasyl) anzubringen. Denn trotz aufgeklärter Zeit ward noch hie und da ein liederliches Weibsbild oder ein unverbesslicher Trunkenbold in die Trülle gesetzt und also geschurigelt, daß den Sündern die Lust zu weiterm wüsten Tun und Reden für einige Zeit vergehen mußte.

Durch die große Zollrain-Korrektion von 1828/30<sup>1</sup> kam das Zollhaus noch mehr in die Tiefe zu stehen, weshalb es im ersten Stock einen neuen Eingang erhielt, zu dem noch heute von der Straße her ein Brücklein führt. Und an zwei Dachbögen ist bis zur Stunde die eingekerbte Jahrzahl 1770 leicht lesbar geblieben.

In der Neuzeit wurde nach einem stattlicher sich präsentierenden Zollhause gerufen, das dann einige Schritte weiter unten erstand, als solches aber nie benützt wurde<sup>2</sup>.

### Schiffahrt und Flößerei auf der Aare

Im Mittelalter und noch lange darnach vollzog sich ein Großteil des Warentransportes auf den naturgegebenen Wasserstraßen der Aare, des Rheins, der Reuß und der Limmat. Somit erfreute sich Aarau wenigstens hierin einer ausgesprochen guten Verkehrslage, während seine Durchgangsstraßen an Bedeutung stets etwas zu wünschen übrig ließen. In un-

<sup>1</sup> Dabei wurden die beiden Häuser links und rechts vom (abgebrochenen) innern Aaretor angekauft und geschlissen, um etwas Luft zu schaffen.

Der alte Nordeingang der Stadt muß ein wahres Nadelöhr gewesen sein, stimmte aber keineswegs genau mit der heutigen Straßenlücke überein.

<sup>2</sup> Vgl. Fußnote 5 auf Seite 30.



serer Stadt lebten ebenfalls Schifflleute, wenn sie es auch an Zahl niemals mit ihren Berufsgenossen von Bern, Zürich, Luzern, ja nicht einmal mit jenen von Aarburg, Biberstein, Stilli und Laufenburg aufnehmen konnten. Die Aare bildete vom Brienersee bis zur Mündung einen stark befahrenen und – verglichen mit andern Flußläufen – recht günstigen Wasserweg, auf welchem (wie hätte es auch anders sein können!) die Berner Schifflleute vorherrschten. Von Thun, Freiburg und Bern, von Iferten und Neuenburg (über die Seen), von Biel und Solothurn wurden Güter und Menschen auf angenehme, wenn auch nicht ungefährliche Weise talabwärts verfrachtet. Jede Stadt von einigem Ansehen besaß ihre Schifflände (die von Aarau befand sich oberhalb der Brücke, die heutige Schiffländestraße erinnert noch daran), wo Waren umgeschlagen wurden, wo Passagiere ihre Fahrt abschließen, unterbrechen oder von neuem aufnehmen und wo die Schifflleute ihre Kähne und Boote über Nacht vertauen und verankern konnten. Denn nur bei Tageslicht wurde gefahren, und noch vor Einbruch der Dunkelheit mußte ein sicherer Port erreicht sein, wollte man nicht zusätzliche Beschwerlichkeiten auf sich laden. Eine solche Wasserfahrt bestand ja nur in seltenen Fällen aus eitel Lustbarkeit: Die Schiffer und ihre Gesellen waren ein grobhölzernes Völklein, Brückenjoche waren nicht immer leicht zu umfahren, die Kühle des Talwindes schnitt den frierenden Fahrgästen durch Mark und Bein, und wenn es gar regnete, mochte jedweder zu sehen, wie er sich möglichst lange trocken hielt. Und mancher, der frohgemut in Bern oder Solothurn ein Schiff bestiegen hatte, ward zu Hause überhaupt nimmermehr gesehen, weil das Boot irgendwo zerschellt und mit Mann und Maus gesunken war.

Solches begegnete im August 1576 Meister FRIDL, dem Schifflmann von Biel, als sein schwer beladenes Boot an einem hiesigen Brückenpfeiler zerbrach. Die Ballen und Fässer versanken in den Fluten und mit ihnen «zwen von Lendsburg, danne ein metzger von Rinfeldern». FRIDL und seine Knechte kamen mit dem Leben davon, erhielten aber wegen unvorsichtigen Fahrens eine gesalzene Buße aufgebremmt.

Anno 1626 verdarb gleicherweise angesichts der Türme und Tore Aaraus ein Trüpplein Freiburger Kaufleute. Ihr Ziel war Klingnau, der Hafentort Zurzachs, denn sie gedachten, der altberühmten Messe und dem Grabe der heiligen Verena einen ausgiebigen Besuch abzustatten. Alles war bisher günstig verlaufen, jedermann guter Dinge oder gar übermütig. Da fuhr das Schiff in eines unserer Brückenjoche und ging unter mit allem, was es an Leben und Gütern barg.

Viele schwerbefrachtete Zurzacher Messeschiffe trieben um die Pfingst- und Verenzenzeit (anfangs September) fröhlich auf der Aare dahin. Die Bergfahrt ging dann schon weniger leicht vonstatten, sofern die Leute am Endpunkt ihrer Reise die Schiffe nicht gleich versilberten (zum steten Verdrusse der Waldvögte, welche allerorten den Schiffern ihr schändliches Holzvergeuden vorhielten) und zu Fuß heimzogen. War dies aber nicht der Fall, dann mußten die Kähne talaufwärts gezogen werden. Dafür hatte man längs der Gewässer die Reckwege angelegt, auf welchen sich die Schifflzieher in ihrem Schweiß abmühten, indem sie an starken Tauen die Boote seitlich hinter sich her schlepten.

Der Waren- und Personenverkehr auf der Aare war selbst noch im 19. Jahrhundert erstaunlich rege: Korn, Salz, Wein und anderes wurden mit Vorliebe auf dem Wasser transportiert. So zählte man in der zweiten Hälfte des Jahres 1825

an der Schwelle zu Bern allein von Thun her 623 ankommende Schiffe mit über 6000 Personen und gegen 120000 Zentnern Güter. «Am 8. Juli 1819 fuhren» – wie die von GUSTAV SCHMIDT-HAGNAUER herausgegebene Aarauer Chronik meldet – «bei 1200 Auswanderer aus Freiburg und Wallis in neun Schiffen an Aarau vorbei.» Das war die billigste und wohl auch schnellste Art des Reisens: Aare und Rhein trugen einen in kurzer Frist vom Fuße der Alpen bis zum Weltmeer, an dessen Strand mächtige Segler die damals massenhaft dem gelobten Land Amerika zudrängenden Schweizer erwarteten.

DANIEL SCHMUZIGER-OBERLIN schrieb in seinen «Jugenderinnerungen eines alten Aarauers»<sup>1</sup>: «Man mag sich jetzt darüber wundern, daß es in meiner Jugendzeit in Aarau einen Schifflmann HÄSSIG gab, einen Schifflmann, welcher diesen Beruf als besonderes Geschäft betrieb. Früher kamen im Herbst Schiffllein vom Brienersee, mit Käs beladen, nach Aarau. Das Insepsital in Bern schickte seine Kranken nach dem Bad Schinznach zur Kur. Dieselben wurden in einer sogenannten ‚Thunerplatte‘ die Aare hinunter geführt. Die ‚Thunerplatte‘ war ein breites Boot; wenn es etwa vier Meter breit war, betrug die Höhe nur etwa 80 cm. Die Wände des Schiffes waren stark gegen das Wasser geneigt. Die Kranken lagen im Stroh, ungedeckt, auf der einen Seite die Männer, auf der andern die Weiber. In Aarau wurde das Schiff immer angehalten, damit die Schifflleute sich stärken konnten. Der Aufenthalt dauerte oft stundenlang. Wenn das Insepschiff angelangt war, gingen viele Aarau, um die Sache in Augenschein zu nehmen. Einmal verunglückte ein solches Schiff, und alle Kranken sind elendiglich ertrunken; seit diesem Unglück hat der Schiffltransport der Kranken auf der Aare aufgehört. Der Schifflmann HÄSSIG nun mußte das Schiff in Aarburg abholen und bis nach Schinznach führen. Zur Zeit, da die Messen in Zurzach waren, führte HÄSSIG die Besucher derselben von Aarau in die Stilli. Die vorsichtigen Leute hatten aber eine Abneigung gegen die Wasserfahrten. Nachdem die alte Brücke in Aarau eingestürzt war, wurde ein Fahr errichtet. Ein Schiff für die Fußgänger und eins für die Wagen. Den Fahrdienst besorgten Leute von Biberstein und von Auenstein. Anfänglich war der junge Schifflmann HÄSSIG auch dabei, später nicht mehr. Der alte HÄSSIG ist während meiner Schulzeit bei einer Fahrt ertrunken und der junge an Krankheit gestorben. Seit dieser Zeit hat die Schifflmannschaft für Aarau aufgehört. Es ist kein Aarau mehr Schifflmann geworden.»

Bekannt ist auch, daß beim Neubau der Stadtkirche (1471 bis 1479) die bei der Ruine Obergösgen gebrochenen Quadersteine zu Schiffe nach Aarau gebracht wurden, ebenso 1755 die von den Bernern geschenkte Orgel. Und Aarau, die im Schinznacher Bad ihrer Bresten los werden wollten, zogen selbst für diese kurze Reise das flinke Aareboot einem schlecht gefederten Wagen vor.

JOHANNA MARIA SIEBENMANN, geboren 1836, berichtet u. a. in ihren «Erinnerungen einer alten Aarauerin»<sup>2</sup> von dem, was auf unserm Flusse damals zu sehen war: «Da kamen zum öftern große Holzflöße die Aare hinunter gefahren, oft mehrere hintereinander, und dann war die Durchfahrt zwischen

<sup>1</sup> Separatabdruck aus dem Aargauer Tagblatt, ohne Jahrzahl.

<sup>2</sup> In «Welt und Leben», Beilage zum Aargauer Tagblatt, 1942, Nr. 21–23.

den hölzernen Brückenpfeilern immer etwas gefährlich, weil die Strömung oft sehr wild war zwischen dem Engpasse durch. Zuweilen kam es zu einem Zusammenstoß, wo der Floß dann zerschellte. Meine Kinderaugen konnten sich nicht satt sehen an den mit den Wogen dahertanzenden langen Flößen.»

Schon 1543 hielt Stadtschreiber GABRIEL MEYER im Ratsmanuale fest: «Es habend mine heren die burgere gestrafft den STÜSSIN, den veren zuo Gouwenstein am var (= Fährmann in Auenstein), das er mit einem floß an unser brüg gevaren, und also lib und guot verfallen, namlich um 3 Pfund.»

Um die Pflingstzeit des Jahres 1594 stießen HANSI WEIBEL und PETER SAGER mit einem Floß bei der Brücke auf und beschädigten ein Joch. Sie wurden gehalten, strafweise zwei Pfeiler zu liefern. Bis dahin hatten sie das Wasser zu meiden.

Auch später, bis 1843, wiederholten sich solche Vorfälle: Stets von neuem verfehlten Flößer bei der Aarauer Brücke den Durchpaß, und die Sache lief nicht immer sanft und harmlos ab! Meist waren Floß und Mannschaft die Leidtragenden, zuweilen aber auch die Brücke, deren Standfestigkeit nach der Aarauer Meinung durch die Flößerei erheblich vermindert wurde. Anzeigen und Bußen, unvorsichtige oder untüchtige Flößer betreffend, ziehen sich während Jahrhunderten wie der vielgenannte rote Faden durch die Protokolle des Rates.

Heute sind die Flöße gänzlich von der Aare verschwunden. Einstmals aber belebten sie das Flußbild in großer Zahl, und es muß für die Aarauer Buben kein geringer Spaß gewesen sein, von der Brücke aus die Flöße beim kitzligen Durchschlüpfen zwischen den Jochen hindurch zu beobachten und etwa auf das eine oder andere . . . – doch schweigen wir darüber und erfahren wir lieber noch des weitern, daß unter den aargauischen Flößern – und es gab die Menge hierzulande – die von Aarburg eine besondere Stellung einnahmen. Aber auch andere waren wegen ihrer Tüchtigkeit berühmt. Obwohl ihre Strecken für gewöhnlich genau abgeteilt waren (zum Beispiel von Aarburg bis in den Schachen bei Obergösgen), kam es nicht selten vor, daß die eine oder andere Mannschaft (bestehend aus Vorder- und Hintermann, auf Vorder- und Hinterruder verteilt) viel weiter zu fahren hatte. Gab es doch auf der Aare Flöße mit der Bestimmung Holland, Lyon oder Marseille! Meist bestanden sie aus 50–60 starken Stämmen, die kunstgerecht und zwei Lagen hoch mit Floßweiden, «Aufhölzern» und Crampons (Klammern) zusammengehalten wurden. Mächtige geschälte Tannen aus dem Bernbiet, dem Zofinger Boowald oder von den Jurahängen schwammen dergestalt und mit geringen Kosten flußabwärts, wenn's sein mußte bis ins Meer. So flößte man auch das Bauholz für die Häuser der Laurenzenvorstadt aus dem Emmentale nach Aarau. Unsere Flöße waren bis 30 Meter lang. Eine solche Last anstandslos durch die vielen «Woogen» und unter allen Brücken hindurch zu steuern, war keine Kleinigkeit. Es gab Flößer, die ob ihrer herkulischen Kraft bei jung und alt in ähnlich hohem Ansehen standen wie heute etwa ein radrennender Heros der Landstraße. Wenn dann diese Flößer – das schwere Seil über den Schultern und Beil und Bohrer am Rücken – bei uns im «Schwert» oder «Storchen» zukehrten, mußte die Frau Wirtin mit doppelten und dreifachen Portionen aufwarten, wollte sie zufriedene Gäste unter ihrem Dache beherbergen.

Die Aareflößerei nahm im ausgehenden 19. Jahrhundert ein plötzliches Ende, als Frankreich seine Holzeinfuhrzölle ganz wesentlich erhöhte. Waren es 1892 noch 1075 Baum-

stämme gewesen, die in Aarau zum Abflößen gelangten, so wurde 1893 schon kein einziges Stück mehr ins Wasser gelassen. Die Flößerstraße bildet – außer zeitgenössischen Ansichten – noch die einzige Erinnerung an diesen interessanten Abschnitt aus unserer Verkehrsgeschichte.

### Eine «vergessene» Aarebrücke

Auf der Westseite des Aarauer Felskopfes floß einst – wie alle Welt weiß – ein Nebenarm der Aare dahin. Als bei der habsburgischen Stadterweiterung (um 1337) die Halde in den Mauerring einbezogen und mit einem Tor – dem Halden- oder Hiltprantstor – versehen wurde, mußte eine regelrechte Brücke über diesen nächsten aller Aareläufe geschlagen werden. Sie bestand lange Zeit aus einem gedeckten innern und einem ungedeckten äußern Teil. Da diese *Schindbrücke* gesamthaft kaum 60 Schuh (= etwa 18 m) maß, bedurfte sie nur eines einzigen Joches. Meister WYDLER erklärte sie schon 1799 als baufällig. Damals bestand die äußere Hälfte bereits aus Stein und besaß ein Gewölbe.

1739 hatten Räte und Burger die alt und wackelig gewordene Brücke über den Stadtgraben beim Obertor in Augenschein genommen, worauf sie einig wurden, eine neue aufzurichten zu lassen. Ob wiederum aus Holz oder frischerdings aus Stein – das war die Frage, die wohl überlegt sein mußte, sollte sie zu der Stadt Nutzen gelöst werden. Daher fielen die Würfel erst im Frühjahr 1740, und zwar zugunsten einer steinernen Brücke, zu welcher der junge BUHLREIN einen sehr ansprechenden Riß gefertigt hatte. Der Vorschlag eines Neuenburger Architekten wäre ebenfalls diskutabel gewesen, sofern der Mann einen wirklich annehmbaren Preis gefordert hätte. Er konnte sich nicht dazu verstehen, erregte Kopfschütteln und ward abgewimmelt. BUHLREIN war es, der diese höchst stattliche steinerne Brücke baute, und Meister MARTIN HALAUER aus Suhr lieferte die Sitzbänke, Balustraden, Postamente und Gesimse, und alles zusammen kostete mehr denn 2200 Gulden, was fast einem Luxus gleichkam. Dafür besaß man nun aber auch oben in der Stadt eine kunstvoll aufgebaute Brücke, welcher niemand, nicht einmal die fegenden Hirsche im Graben unten, Schaden zufügen konnte.

Im 19. Jahrhundert machte man sich allerorten daran, die Stadtgräben als vermeintlich unnütze Überreste einer versunkenen Epoche einzudecken. So auch um 1820 in Aarau. Damit wäre aber diese immer noch sehr ansehnliche Obere Brücke im Erdboden drin verschwunden. Da es jedoch ungefähr zur selben Zeit an den Tag kam, daß die Schindbrücke beim Haldentore nicht mehr länger lebensfähig sei, entschloß sich der Stadtrat nach reiflicher Überlegung, sie durch die Obere Brücke ersetzen zu lassen. So zügelte denn diese vornehme Steinbrücke vor den Mauerring in die Halde hinunter und ward kurzerhand zur Schindbrücke degradiert. Von nun an sah sie keinen Gemüsemarkt mehr, und an milden Sommerabenden waren es jetzt – anstelle der Vorstädtler und Rathausgäßler – die Haldenleute, die sich auf den steinernen Sitzbänken dem Stadtklatsch hingaben. Tagsüber jedoch krabbelten mit viel Geschrei die Kinder an ihr herum, die nicht mehr befürchten mußten, in den tiefen Hirschengraben zu plumpsen. Schlimmstenfalls kam es zu einem harmlosen Sturz in den zahmsten aller Aareläufe, der schon damals so seicht war, daß von Lebensgefahr keine Rede mehr sein

konnte. Bald darauf verlandete die Aare in jener Gegend gänzlich, und durch das Gewölbe der einstigen Oberrn Brücke wandeln nun die Aarauer trockenen Fußes Richtung Katzentürli. Wer dabei die Augen offen hält, kann am Schlußstein mühelos die Jahrzahl 1820 ablesen.

### Brückensorgen in neuerer Zeit

Das reichbewegte neunzehnte Jahrhundert brachte unserer Stadt gewaltige Brückenschäden.

1813

lief es für die Gemeinde zwar noch glimpflich ab: Am 16. Juli, spät in der Nacht, fuhr ein Brückenjoch samt allem Gebälk mit der hochgehenden Aare davon, und dabei blieb es vorläufig. Der Dachstuhl wurde in Auenstein gelandet. Das Joch war nicht etwa unterspült worden, es war seltsamerweise mitten entzwei gebrochen. Baumeister BALTISCHWILER und Bauherr FISCH waren dafür besorgt, daß auch die übrigen schief gedrückten Joche wieder aufgerichtet wurden. Die Reparatur schleppte sich während Jahren dahin. Vermutlich ward sie erst 1818 beendet, als schon wieder ein anderes Joch dem Einsturze nahe war und ersetzt werden mußte. Im Som-

mer 1817 wurde der bis anhin unbedeckt gebliebene neue Teil mit Geländern versehen, «weil leicht Unglück entstehen könnte, jedoch so wohlfeil als möglich». Man sprach schon damals davon, die Brücke dem Kanton zu verehren. Sie selber hatte in den letzten zwei Jahrzehnten die ungewöhnlichsten Dinge erlebt: Über ihre holprigen Flecklinge hatten die Patrioten den Freiheitsbaum zum Rathaus hinauf geschleift, fränkische Heerscharen waren gekommen und wieder gegangen, und im Winter 1813/14 wurde die Brücke vom polternden Tritt durchmarschierender österreichischer Truppen erschüttert. Als diese anrückten, um dem verhaßten Napoleon endlich den Todesstoß versetzen zu können, war sie erst notdürftig geflickt. Darum traute die Vorhut der fremden Armee der Sache nicht, witterte Verrat, wo keiner war, und soll sich anfänglich geweigert haben, die Brücke zu betreten. Ein andermal verlangte Kriegskommissär BÄR (wohl auf Reklamation des Militärs), daß das finstere Brückeninnere nächtlicherweile durch zwei Laternen erhellt werde. Der Gemeinderat gedachte der ständig lauenden Feuersgefahr und verlangte seinerseits die Stellung einer sichernden Schildwache. Rauchverbot bestand schon lange.

Um die alte Brücke zu schonen, durften die Güter- und Weinfuhren höchstens vierspännig, die Gipsfuhren nur zweispännig darüber rollen. Wagen, die den Zollrain hinauf Vorspann benötigt hätten, wurden nicht zugelassen. Ein besonderer Wächter war mit der Kontrolle betraut.



Schindbrücke vor dem Haldentor (Ende 17. Jahrhundert)  
Zeichnung von ROBERT HUNZIKER



Haldentor mit der steinernen Schindbrücke (um 1875)  
nach GUSTAV BAUERNFEIND

war ein denkwürdig nasses Jahr. Ganz trostlos schlecht wurde das Wetter im Spätsommer. Da folgte ein Wolkenbruch dem andern, sogar Schnee fiel, und der Überschwemmungen war kein Ende. Auch die Aare stieg über die Ufer, zerriß Wuhren und Wege und nahm zu guter Letzt einen Teil der Aarauer Brücke mit. Das geschah – wie der Oberamtmann des Bezirks seiner Regierung als «hochderselben ergebenster Diener» anzeigte – in der Nacht vom 9. auf den 10. September. Es kam aber noch schlimmer: «Ungeachtet aller Anstrengung, mit der man Sonntags, den 11. der Gewalt der neuangeschwellenen Aare, die das Ufer zunächst der Brücke aufzuwühlen begann, zu wehren suchte, konnte der noch am linken Ufer übrige Teil der Brücke nicht gerettet werden, er wurde am 12. weggerissen», meldete J. J. CHRISTENS «Aargauer Zeitung» ihren Lesern.

Schon am 10. September war der Gemeinderat zu einer Extrasitzung einberufen worden<sup>1</sup>, um die ersten Maßnahmen zu treffen. Schifflente sorgten vorläufig für den Personenverkehr hin- und herüber; jeder Passagier, sofern er nicht hiesiger Bürger oder hier als Tagelöhner oder Fabrikarbeiter seinem Verdienste nachging, hatte pro Fahrt einen halben Batzen zu entrichten; und bei der Finanzkommission wurde das zweite der beim Windischer Fahr liegenden Schiffe angefordert (das sich aber als zu schwerfällig erwies). Die angekündigte Einquartierung von 125 Zürcher Milizen und «18 Individuen vom Staab» des Bataillons BÜRKL kam angesichts von Brückennot und Überschwemmung noch ungelegener als sonst. Um Verschonung bat man jedoch vergeblich. Den Fährdienst besorgten die wenigen einheimischen Schiffer sowie deren neun aus Biberstein. Von Tagesanbruch bis zum Eindunkeln rauschte das geräumige Boot durch die Wogen. Die geländeten Brückentrümmer wurden an der Ringmauer am Graben aufgeschichtet.

Wenige Tage später traten die Ortsbürger (als die Eigentümer der Brücke) zur Beratung zusammen<sup>2</sup>. Ihre dringendste Sorge galt nicht einmal der Brücke, sie galt vielmehr der Aarewehrgung im gesamten Gemeindebanne. Schon seit Jahrzehnten hatte man sich mit teurem Geld und großem Fleiße damit abgeplagt, dem Fluß ein festes und endgültiges Bett zu geben, und immer noch war es nicht gelungen, den Strom zu bändigen. Gerade jetzt fraß die Aare frischfröhlich in den «Alten Reutenen» (im heutigen obern Schachen) drauf los, und dieser immerwährende Verlust unersetzbarer ortsbürgerlichen Landes war – auf weite Sicht – noch schlimmer als der Untergang der Brücke, die man schließlich wieder aufbauen konnte. Die Aarewehrgung, so oft sie schon in vergangenen Zeiten Räte und Bürger beschäftigt hatte, blieb auch im 19. Jahrhundert noch lange auf der Traktandenliste der besorgt und gründlich hilflos ratschlagenden Aarauer.

Aber auch der Neubau der Brücke wurde nicht etwa auf die leichte Achsel genommen. Die Hauptfrage lautete: Woher soll die verarmt aus den Wirren der Jahrhundertwende hervorgegangene Gemeinde das Geld zu einer neuen Brücke nehmen? An die gesamte Bürgerschaft erging die Aufforderung, mit Plänen und Ideen nicht zurückhaltend zu sein

<sup>1</sup> Die offizielle Bekleidung des Gemeinderates war zu jener Zeit: blauer Rock, schwarze Weste, ebensolche Beinkleider und runder Hut. Auf den frühern Degen verzichtete man schon damals.

<sup>2</sup> Die Verhandlungen führte der bald darnach zum Stadtmann gewählte DANIEL FREY (1778–1856), der Vater von FREY-HEROSÉ.

und solche, sofern sie sich einstellen sollten, frank und frei einem löblichen Stadtrate kundzutun. Pfarrhelfer WANGER war der einzige, dem etwas Brauchbares in den Sinn kam. Als Anerkennung hiefür ward der gottesgelahrte Mann flugs in die Brückenkommission gewählt, wo er den vergrämten Stadtmann HUNZIKER, der den Sitzungen beharrlich fern blieb, zu ersetzen hatte.

Viel zu reden gaben auch Zoll- und Fähretarif. Wir müssen es uns hier versagen, weitschweifig zu werden und auf Einzelheiten einzutreten. Es sei bloß kurz angedeutet, daß die Zweikämpfe zwischen Gemeinderat und Kantonsregierung überaus zäh geführt wurden, wobei die Stadt meistens den kürzern zog und dabei nicht immer grundlos der Meinung war, sie werde vom Oberrathaus aus schikaniert. Umgekehrt argwöhnte man im Land herum, die heimlichfeißten Aarauer wollten sich mit ihrem (zu Recht erhobenen) Brücken- und Fährgeld auf Kosten der Nachbardörfer noch mehr bereichern.

So wurde denn in mehreren öffentlichen Blättern ausgeschrieben, daß man zu Aarau (gezwungenermaßen) Lust verspüre, eine neue Brücke schlagen zu lassen, und zwar eine hölzerne, weil man herausgefunden hatte, daß eine solche weitaus am billigsten zu stehen komme. Auf das Dach verzichtete man gerne, konnte man doch dadurch eine weitere Einsparung vornehmen. Wenn nur die Joche genügend fest verankert waren! – Es gingen mehrere Projekte ein, und als das gelungenste wurde jenes von BLASIUS BALTSCHWILER, dem Sohne, aus Rheinsulz bezeichnet. Mit den dringendsten Umgebungsarbeiten sollte diese Brücke nicht höher als auf 60000 alte Franken zu stehen kommen, was man – wenn auch unter mannigfachen Seufzern – in Gottes Namen auf sich zu nehmen gewillt war.

Unterdessen hatte man versucht, mit der solothurnischen Nachbarschaft ein Abkommen zu treffen, um gemeinsam der Aare auf den Leib zu rücken. Die Kantonsgrenze stellte aber damals ein solch schwer zu nehmendes Hindernis dar, daß der schöne Plan der Aarauer daran zunichte wurde. Erst später war es möglich, den Kantönligeist in seinen engherzigsten Auswirkungen zu überwinden.

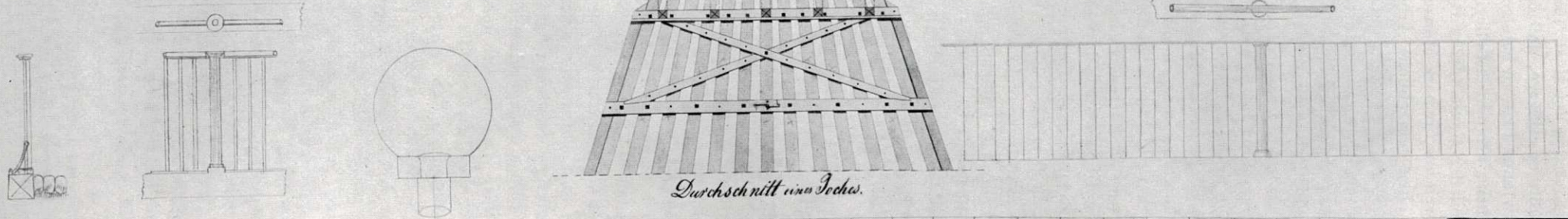
Auch anderwärts gab es Schwierigkeiten und Plackereien aller Art: mit der Postdirektion wegen des Übersetzens ihrer Diligencen, mit dem nicht allzu zart besaiteten Fährgeld-einzüger HÄSSIG wegen «Unklarheiten» in der Auslegung des Tarifs, mit Oberst und alt Stadtmann HUNZIKER<sup>3</sup>, weil er seine Arbeiter unrechtmäßig auf eigenem Schiffe die Aare traversieren ließ, ferner mit dem hochgelehrten Herrn Dr. TROXLER<sup>4</sup>, der das häufige Hervorklauben des Fährgeldes als lästig und gedankenstörend empfand und darum zu nervösen Anfällen neigte, und endlich und natürlich auch mit

<sup>3</sup> JOHANN GEORG HUNZIKER (1774–1850) war während vier unruhigen Jahren (1828–1831) Aarauer Stadtmann. Als Textilindustrieller wie auch als Offizier leistete er Vorbildliches. In die Lokalgeschichte ging er vor allem als unentwegter Förderer des Kadettenkorps ein. Er stiftete 1826 zusammen mit KARL HEROSÉ die «Gewerbeschule», die 1835 der Aargauischen Kantonsschule angegliedert wurde (Technische Abteilung, Oberrealschule).

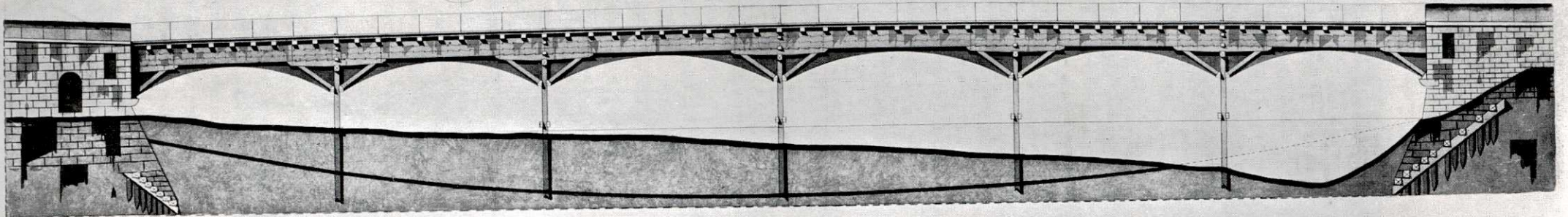
<sup>4</sup> IGNAZ PAUL VITAL TROXLER (1780–1866), Doktor der Medizin, bedeutender aber noch als Philosoph sowie als Dozent an den Hochschulen von Basel und Bern und beim Bürgerlichen Lehrverein Aarau, gilt als eifriger Wegbereiter und Vorkämpfer unseres Bundesstaates. Der leicht erregbare und unermüdlich schaffende Gelehrte, der von 1823–1829, 1830–1835 und von 1858–1866 bei uns lebte, besaß an der Ecke Küttingerstraße-Aarestraße ein Landgut.

Archiv-Plan einer offenen mit Pflaster

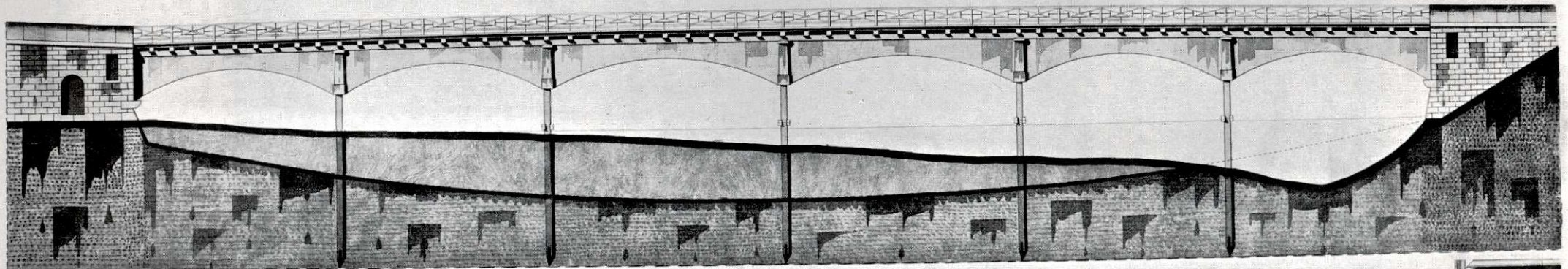
gelegten Brücke über die Aare bei Aarau



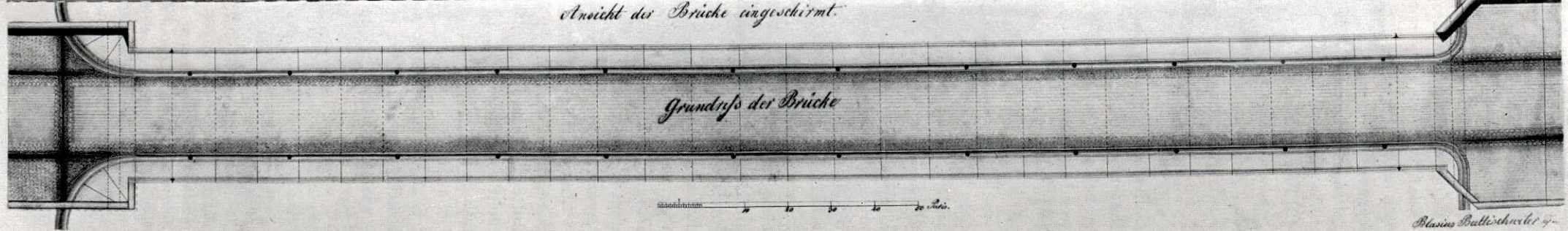
Durchschnitt eines Pies.



Ansicht der Brücke ungeschirmt.



Ansicht der Brücke eingeschirmt.



Grundriss der Brücke

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 150 160 170 180 190 200 210 220 230 240 250 260 270 280 290 300 310 320 330 340 350 360 370 380 390 400 410 420 430 440 450 460 470 480 490 500 510 520 530 540 550 560 570 580 590 600 610 620 630 640 650 660 670 680 690 700 710 720 730 740 750 760 770 780 790 800 810 820 830 840 850 860 870 880 890 900 910 920 930 940 950 960 970 980 990 1000

Blasius Baltischwiler 97

dem allmächtig sich gebärdenden Staate, der in alles und jedes hineinredete und niemals vergaß, die Aarauer an ihre Brückenbauverpflichtung zu erinnern. Angriffe und Sticheleien der lieben Nachbarn (in Form von «kehrerbietigen Vorstellungen» bei der Regierung eingebracht) waren abzuwehren, die Kapitalbeschaffung für die künftige Brücke bereitete schlaflose Nächte, die noch stehenden Jochpfeiler sträubten sich wider Erwarten gegen ihren Abbruch, und schließlich bekam man es noch wegen des umstrittenen Brückengeldes mit der Tagsatzung zu tun.

Es wurde auch – und diesmal beträchtlich ernsthafter als 1813 – versucht, den Bau der Brücke dem Kanton zuzuschieben, wobei Aarau auf Brücke und Zollgerechtigkeit verzichtet und zudem an den Neubau gern und willig die Hälfte der Kosten beigetragen hätte.

Im Sommer 1833 – noch war kein Spatenstich und kein Hammerschlag getan – zeigte es sich, daß die obrigkeitliche Geduld erschöpft war, und es wurde angeordnet, daß Aarau innert zwei Monaten mit dem Bau einer neuen Aarebrücke zu beginnen habe, ansonst «geeignete Zwangsmittel» zur Anwendung kämen, und es wurde gleich auch ein neuer Fährtarif mit herabgesetzten Ansätzen verfügt, von dem unter gar keinen Umständen abgewichen werden durfte. Das half! Die Bürgerschaft beeilte sich, den Bau nach Kräften zu fördern und ein Anleihen von 60 000 Franken aufzunehmen und erklärte auch, daß hinfort alle, also selbst die Stadtbürger, das Brücken- beziehungsweise Fährgeld zu entrichten hätten. Denn mit dessen Ertrag hoffte man, die Bauschuld verzinsen und teilweise tilgen zu können. Im übrigen, wurde mit Schallrichtung Oberes Rathaus verkündet, baue die Bürgerschaft diese Brücke aus eigenem freiem Willen und anerkenne keinerlei Zwangsbefugnisse auf der andern Seite. Sie verwahre sich auch feierlich dagegen, daß aus dem gegenwärtigen Brückenbau jemals eine neue Verbindlichkeit für die Zukunft abgeleitet werde. Am 16. Juli wurde im städtischen Rathause mit SIGMUND HÜRSCH von Zofingen der Bauvertrag abgeschlossen und mit dem größern Siegel versehen. Daraufhin konnte ans Werk geschritten werden. Niemand ahnte damals, daß die allergrößten Schwierigkeiten erst noch bevorstanden.

Einmal war es ärgerlich, daß das neue Zollhaus<sup>5</sup>, das man zugleich mit der Zollrain-Korrektion von 1828/30 angefangen hatte zu bauen, trotz mehrfacher Versuche, es zu versteigern, nicht abzubringen war. Den Erlös hätte man nämlich ebenfalls an die geldverschlingende Brücke legen wollen. Aber das Gebäude war in seinem Innern nicht vollendet. Zum andern jedoch ergaben sich sehr bald Meinungsverschiedenheiten mit Brückenbauer HÜRSCH, einem eigenwilligen Manne, der auch – wie es sich erweisen sollte – seiner Aufgabe gar nicht ge-

<sup>5</sup> Es ist dies der heutige Gasthof zur «Kettenbrücke», der erst 1838 samt Hausplatz und Garten an Hauptmann und Lederhändler J. G. HAGNAUER überging. Auf dem Haus haftete ein Tavernen(Wirtschafts)-recht «Zu den drei Sternen». 1840 taufte es HAGNAUER «Zur neuen Brücke» um. Gleichzeitig wurde eine Scheune angebaut. 1842 übernahm XAVER GROB von Cham das Gasthaus, der als Eigentümer einer Camera obscura gleichsam der erste Aarauer «Kino»-Besitzer war. 1847–1850 führte J. J. GROB von Flawil den Gasthofbetrieb, jedoch mit fragwürdigem Erfolg, denn im Gemeinderatsprotokoll vom 22. März 1850 wird sein Haus als «übelbeleumdet» bezeichnet. Am 31. Mai 1850 ging die Liegenschaft an SAMUEL GEISSBERGER von Rimiken über, der die Absicht hatte, den Gasthof «Bellevue» zu nennen. Der neue Wirt war aber gut beraten, als er statt dessen den Namen «Kettenbrücke» wählte (1852).

wachsen war. Auf schier unüberwindliche Schwierigkeiten stieß er schon beim Erstellen der Roste für die Widerlager, und bald einmal mußte er erklären, daß es ihm unmöglich sei, hierin BALTISCHWILERS Plan zu befolgen. Es wurde das im Vertrag vorgesehene «Experten-Collegium» (Schiedsgericht) angerufen, weil der Gemeinderat HÜRSCHS Behauptungen nicht ohne weiteres für bare Münze nehmen wollte. Zudem mißfiel das allzu gemächliche Arbeitstempo. Ohne Unterbruch liefen deswegen Klagen ein, und oft genug mußte der Zofinger «freundschaftlich, aber ernst» vermahnt und angespornt werden. Vorsorglicher Weise wurde schon bald der in Staatsdiensten stehende Baumeister RUDOLF KÄSER herbeigerufen und zum Aufseher bestellt, was HÜRSCH als Demütigung empfinden mußte. Im Juli 1834 wurden neuerdings Nachlässigkeiten in der Arbeitsweise und Abweichungen vom Bauvertrag offenbar. Die Einsprüche KÄSERS und der städtischen Baukommission ergaben zwar nachträgliche Verbesserungen. Doch wurde von allem genaue Notiz am Protokoll genommen. «Für die Folge», heißt es vielsagend und ahnungsvoll. Die Unzufriedenheit mit HÜRSCH wuchs indessen derart an, daß man ihm die Ausrichtung einer Ratenzahlung verweigerte, da er ja schon 25 000 Franken erhalten habe, der Bau jedoch noch lange nicht entsprechend weit gediehen sei. Verständlich, daß HÜRSCH nun seinerseits ausfällig wurde und gröblich mit Einstellung des Brückenbaus drohte, was den Gemeinderat zum Nachgeben zwang, um den selten günstigen Wasserstand von Ende August 1834 ausnützen zu können. Nicht viel erfreulicher war es um die wichtigen Aarewehungen bestellt. Wirklich, ein reiches Maß an Ärger und Enttäuschung für Rat und Bürgerschaft!

1835 waren die Widerlager, die widerspenstigen, immer noch nicht fertig. Dazu kamen Verdrießlichkeiten mit der Fähre und dem Brückengeld, das von der Regierung freundlicher Weise nochmals herabgesetzt worden war, wahrscheinlich um so den schleppenden Brückenbau zu beschleunigen. Die Spannung zwischen HÜRSCH und KÄSER, aber auch zwischen jenem und dem Gemeinderate verschärfte sich. Der Mann mußte schließlich mit allen Mitteln dazu verhalten werden, genau nach BALTISCHWILERS Plan und nicht nach seinem harten Kopfe zu bauen. Unterdessen hatten sich die ungeduldig und mißmutig gewordenen Aarauer vom machtlosen Gemeinderate völlige Fährgeldbefreiung erzwungen.

Als HÜRSCH mit dem Rammen der Jochpfähle begann, stand der Höhepunkt der Tragikomödie dicht bevor: Die Pfeiler wollten und wollten nämlich nicht weiter als drei bis sechs Zoll (= etwa 9–18 cm) tief in den Untergrund eindringen. HÜRSCH war der Verzweiflung nahe, um so mehr, als der Gemeinderat gerade in dieser Frage keinerlei Entgegenkommen zu zeigen gewillt war, auf den vertraglichen 14½ Fuß (= 4,35 m) beharrte und unerbittlich wie der Felsen Grund der Aare blieb. HÜRSCH flehte die Räte an: «Wie soll ich es denn machen?» Die Antwort lautete: «Das zu wissen ist nicht unsere, das ist Ihre Sache, Herr Baumeister!» Ende Juni 1835 rapportierte KÄSER, daß die neun eingerammten Jochpfähle allesamt zu wenig tief im Boden drin säßen und daß am rechten Widerlager nur langsam, am linken überhaupt nicht gearbeitet werde. Und in einem halben Jahr hätte laut Vertrag die Brücke fixfertig sein sollen!

Der gründlich verärgerte Gemeinderat beschloß, die ungenügend tief eingeschlagenen Joche nicht gelten zu lassen. Dennoch fuhr HÜRSCH fort und brachte es mit einer verzweiflungsvollen Gewaltanstrengung zustande, daß im Früh-

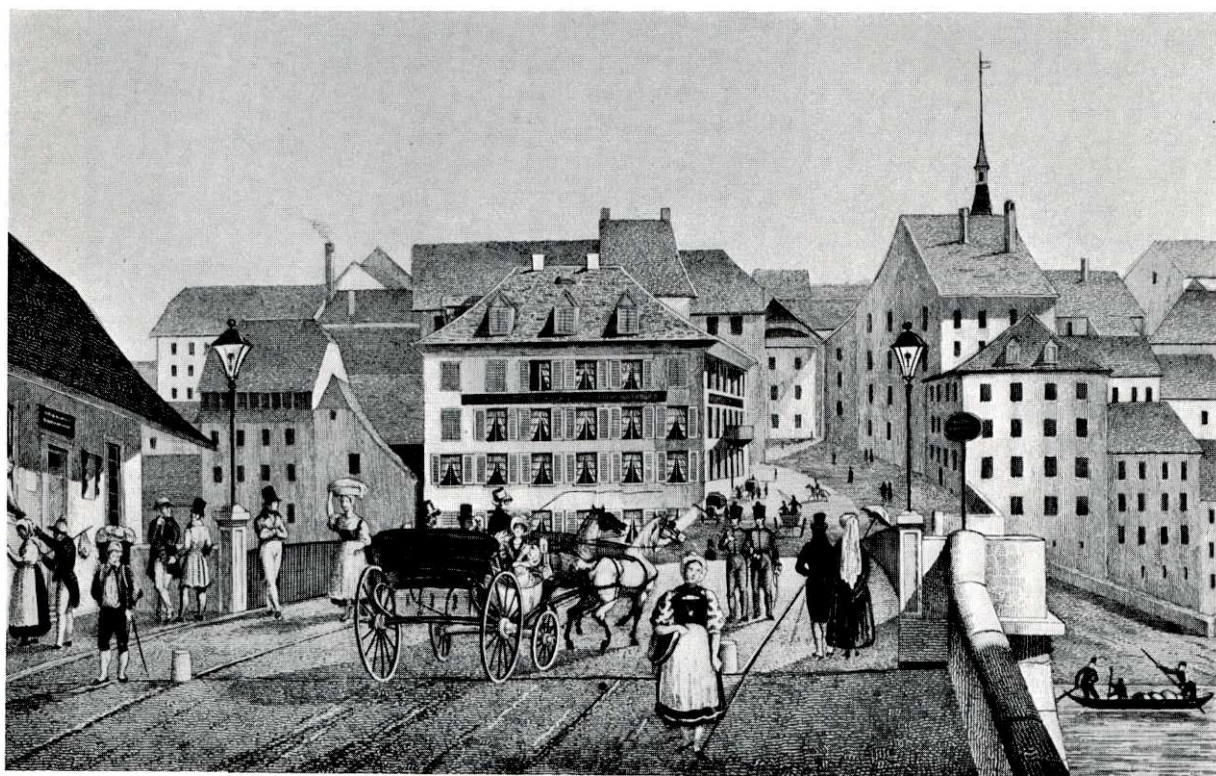


Aarau mit der letzten, ungedeckten Jochbrücke von BALTISCHWILER und KUMMER (zwischen 1837 und 1843)  
Stahlstich von WUNDERLIN

herbst 1835 wenigstens ein Notsteg von Ufer zu Ufer gelegt war. Doch da nahte das endgültige Verhängnis: Am 11. Oktober riß ein Hochwasser fast sämtliche Pfähle weg, und die Notbrücke schwamm von dannen, worauf HÜRSCH begreiflicherweise allen Mut verlor und nicht mehr ein noch aus wußte. Die Gemeinderäte verhandelten mit einem teils gebrochenen, teils aber immer noch recht trotzigem Mann, als sie ihn aufforderten, entweder die Arbeit ohne Verzug wieder aufzunehmen oder dann eine schriftliche Unfähigkeitserklä-

auch andere Leute vor, und interessant ist, daß schon zu jener Zeit Glockengießer JAKOB BÄR empfahl, von einer Jochbrücke endgültig die Finger zu lassen und kurz entschlossen eine Drahtbrücke über die Aare zu hängen.

Dieser Vorschlag, so gut er gemeint war, kam den bedächtigen Aarauern aber noch ein Jahrzehnt zu früh, und sie bestanden auf der althergebrachten Jochbrücke, die ihnen schließlich und endlich die beiden KUMMER, Vater und Sohn, aus Aarwangen zu erstaunlich günstigen Bedingungen erstell-



Die neue Brücke (mit dem Gasthof gleichen Namens) 1842/43. Links das Zollhaus

ung abzugeben. In der Tinte saßen vor allem HÜRSCHS Bürgen: alt Stadtmann J.J.MÜLLER in Zofingen und Negotiant BECK in Aarau. Der Friedensrichter, das Bezirksamt mußten angerufen werden, ein Knäuel von gegenseitigen Beschuldigungen, Vorwürfen, Meinungen und Gegenmeinungen war zu entwirren, und den Stadtrat kostete es überdies noch erheblich Mühe, der Gemeinde das große Mißgeschick begreiflich zu machen. «Mangelhafte Einrichtungen und Werkzeuge, Mangel an Kenntnissen und Erfahrungen im Brückenbau» seien HÜRSCH zum Verderben geworden und hätten der ganzen Stadt Schaden und Schande gebracht. Dazu kam die Enttäuschung mit dem neuen Zollhause, das immer noch des Käufers harrete.

Derart geschlagen und gezeichnet, hatte HÜRSCH fortan in Aarau nichts mehr zu suchen, und man hielt nach andern Brückenbauern Ausschau, die eine glücklichere Hand besaßen. Erst glaubte man, sie in XAVER und IGNAZ RÜF aus Dornbirn gefunden zu haben. Ihre unerfüllbaren Forderungen verhinderten aber einen Vertragsabschluß. Es sprachen

ten. Anfangs September 1836 machten sich diese klugen und tüchtigen Männer «mit Überlegung, mit Gewandtheit und Kraft» ans Werk und «förderten dasselbe mit unermüdlicher Tätigkeit», wie sich der Wortführer des Gemeinderates ausdrückte. Aber auch ihnen, wenn schon mit den Tücken des Flusses von jung auf vertraut, widerfuhr allerlei Ungemach: Zweimal stürzte die Notbrücke ein, weil Hochwasser und Flöße ihr allzu sehr zugesetzt hatten. Die beiden KUMMER ließen sich aber nicht verwirren, bissen auf die Zähne und erwarben sich so und durch ihr grades Wesen die Sympathie der ganzen Stadt. Wo BALTISCHWILERS Plan unklar war, folgten sie ihrem gesunden Menschenverstand, und es herrschte zwischen ihnen und den Auftraggebern das erfreulichste Einvernehmen. Zeugschmied JOHANN DÜRR stellte aus bestem Guß- und Schmiedeisen das Geländer<sup>6</sup> her, und schon gegen Sommersende konnte den Arbeitern in der «Krone» der Auf-

<sup>6</sup> Es überlebte die Brücke bei weitem und dient seit 1875 als Abgrenzung zwischen dem Südhoft des Pestalozzischulhauses und dem Bahntrasse.

richtetrunk gereicht werden, «was Herr KUMMER mit Mäßigung auszuführen ersucht wird» (Protokoll des Gemeinderates). Am 1. Oktober wurde die Brücke «ohne weitere Formalität» dem gesamten Verkehr geöffnet. Mit gleichem Tage ging auch der Fährebetrieb ein: Die Mannschaft wurde abgedankt und verabschiedet, das Material zusammengelegt und die Hütte der Schifflente auf das linke Ufer gebracht, wo sie von nun an dem Brückengeldeinnehmer<sup>7</sup> als Unterschluß diente. Die beiden KUMMER erhielten eine ansehnliche Gratifikation und wurden mit den ehrenvollsten Ausdrücken entlassen. Die gesamten Brückenbaukosten waren indessen auf nahezu 200 000 Franken angestiegen – bei der gespannten Finanzlage der Stadt und angesichts des damaligen Geldwertes eine enorme Summe!

Eine Beschreibung dieser Brücke gab (ein Vierteljahr vor ihrem unerwarteten Untergang!) zuhanden der Tagsatzung der Berner Ingenieur WURSTEMBERGER. Auszugsweise entnehmen wir diesem gedruckten Berichte<sup>8</sup> was folgt:

«Die jetzige Brücke ist mit Ausnahme der Fahrbahn und Trottoirs ganz hölzern und ruht auf 5 Jochen<sup>9</sup>, deren jedes aus 9 Pfeilern oder Pfählen von 14–16 Zoll Dicke (= 42–48 cm) besteht; die Pfähle wurden mit einem 15 Zentner schweren Rammklotz tief eingetrieben; nach dem hierüber vorhandenen Plane beträgt das Minimum des Eindringens 12 Fuß (= 3,60 m) in das damalige Flußbett oder 22 Fuß (= 6,60 m) unter den tiefsten Wasserstand; die Pfähle sind von Eichenholz und mit 90–100 Pfund schweren eisernen Schuhen versehen. Zur Vermehrung der Tragkraft der Streckbalken wurden später noch unter jeder Reihe und zwischen jedem Joche Sprengwerke angebracht. Zu beiden Seiten der Brücke sind Einwandungen mit Schindeln bedeckt angebracht, um das Holzwerk zu schirmen; sie sind zwischen den Jochen bogenförmig ausgeschnitten und geben der Brücke ein gefälliges Aussehen. Die beiden Landfesten sind mit gehauenen Kalksteinquadern aufgemauert und ruhen auf Pfahlrösten<sup>10</sup>, welche unter dem tiefsten Wasserstande liegen. Auf den vier Endpunkten der Brücke stehen eiserne Kandelabres. Das Holzwerk befindet sich in gutem Stande. Die Fahrbahn<sup>11</sup> selbst ist in vollkommenem Zustande. In Beziehung auf die Dauer der Brücke, so hängt dieselbe wesentlich von ihrer mehr oder weniger sorgfältigen Unterhaltung ab, besonders muß dem Unterwaschen der Joche möglichst vorgebogen werden. Auch sollte vermittelst zweckmäßiger Flußbauten oberhalb der Brücke, und wozu bereits der Anfang gemacht worden ist, dem Stromstriche eine gerade Richtung zwischen den Jochen hindurch gegeben werden, indem das schiefe Anprellen des Flusses ihre Festigkeit unvermeidlich erschüttern muß.» Etc.

<sup>7</sup> Der Personenzoll betrug 2 Rappen. Arbeiter hatten 1 Rappen zu entrichten. Ganz abgabefrei waren u. a. das Militär, die patentierten Fußboten, Postkutschen, Feuerläufer, Großräte (während der Session), Schüler und die pfarrgenössigen Kirchgänger.

<sup>8</sup> «Bericht der Herren eidgenössischen Experten über das Begehren des Standes Aargau um Bewilligung eines Brückengeldes auf der neu erbauten Brücke über die Aare in Aarau», datiert vom 23. April 1843. Seine Behandlung durch die Tagsatzung wurde durch das neuerliche Unglück vom 13. Juli 1843 hinfällig, und als dann endlich die Kettenbrücke dastand, gab es keinen Binnenzoll und – auch keine Tagsatzung mehr!

<sup>9</sup> Sie waren senkrecht zur Brückenachse, dafür aber schräg zur Strömung gestellt worden. Diesem Umstand schrieb man in weiten Kreisen die Schuld am Unglück von 1843 zu.

<sup>10</sup> Die HÜRSCH seinerzeit so schwer zu schaffen gemacht hatten!

<sup>11</sup> Aus Kalksteinen, Kies, «hydraulischem Mörtel» (Zement), Gartengrien.

«Hochgeachteter Herr Landammann! Hochgeachtete Herren (Regierungsräte)! – Ich habe die traurige Pflicht zu erfüllen und Hochdensenben die Anzeige zu machen, daß heute früh  $\frac{1}{2}$  4 Uhr die Brücke über die Aare zu Aarau von dem hochangestiegenen Flusse in zwei mittlern Jochen gänzlich zerstört worden, so daß jede Kommunikation unterbrochen. Seit gestern Abends ward das Sinken der Brücke immer sichtbarer und starkes Krachen verriet die nahe Gefahr. Das Ereigniß kann nicht als befremdend betrachtet werden, wenn man weiß, wie seit längerer Zeit durch Anfahren ungeheurer großer Holzflöße an den Jochen, diese erschüttert worden, wonach die Aare bei ihrem seit langem hohen Stande, der in den letzten Tagen zu einer seltenen Höhe gelangte, das Unterwühlen an derselben vorbereitet finden mußte und durch den Druck der Wassermasse den völligen Ruin der Brücke bewirken konnte. Für den Personentransport wird gesorgt und der titl. Baucommission sowie der Postcommission gebe von dem unglücklichen Ereigniß der Zerstörung der Staffeleggstraße unter einem Kenntniß. Hochachtungsvoll verharrend!»

Also berichtete der Aarauer Bezirksammann SCHMIEL am Unglückstage (13. Juli) seiner hohen Regierung, indessen der Gemeinderat zu außergewöhnlicher Stunde aufgeboden wurde und die ersten vorsorglich getroffenen Anordnungen von Stadtmann DANIEL FREY (der bald darnach in seinem Amte vom edelgesinnten Seidenbandfabrikanten FRIEDRICH FEER-HÄUSLER abgelöst wurde) guthieß.

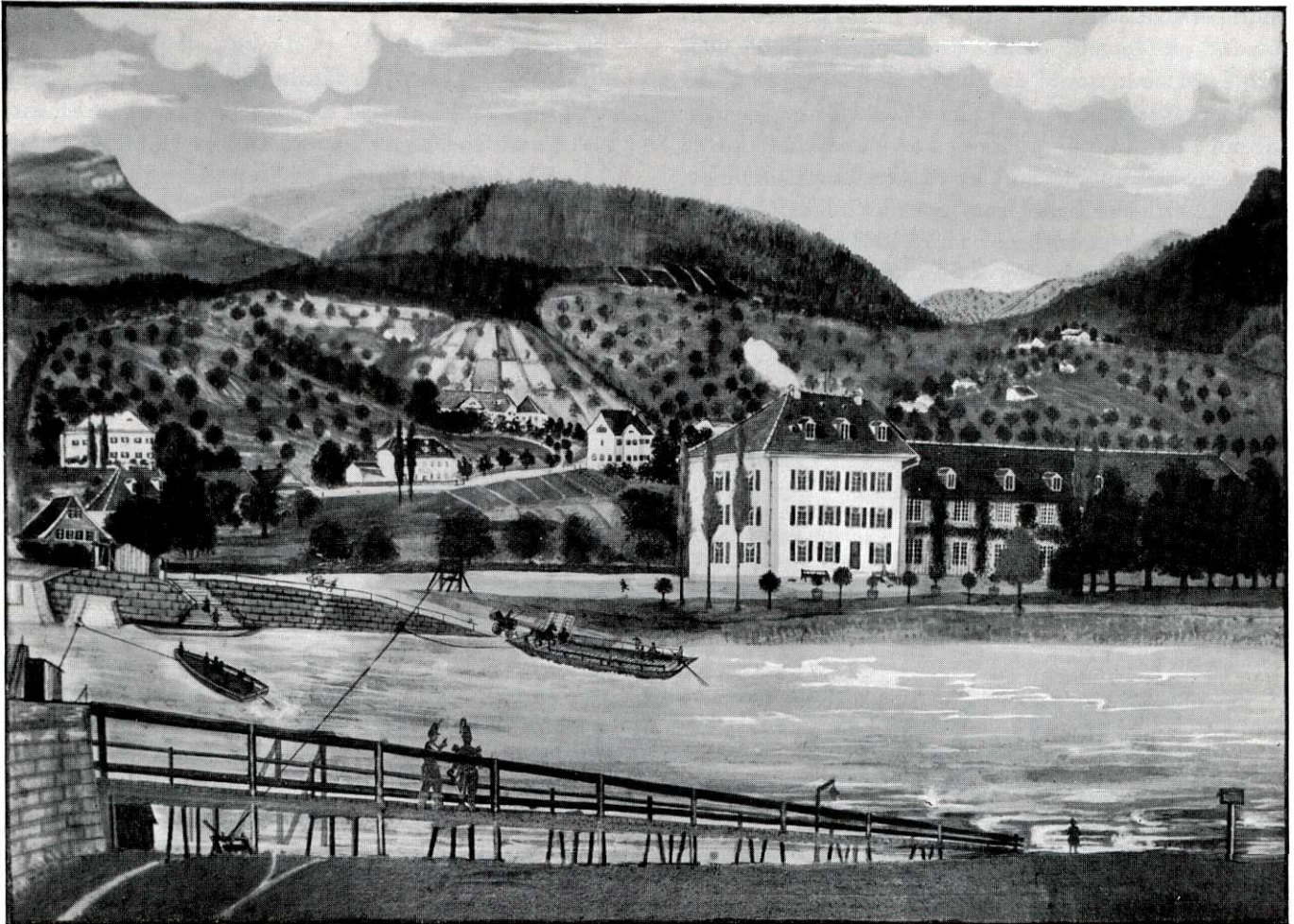
Am Nachmittag traten die Ratsherren neuerdings zusammen. Diesmal, um eine Abordnung der Regierung zu empfangen, die – trotz der nicht übermäßig freundlichen Beziehungen zwischen Staat und Hauptstadt – gekommen war, den Aarauern das kantonale Beileid auszudrücken.

Vor solch gehäuften Unheil hätte ja selbst der grimmigste Feind weich und versöhnlich gestimmt werden müssen! Der vor der Türe stehende Maienzug wurde kurzerhand abgeblasen, und die Kinder hatten auf den gewohnten Jugendfestbätzen zu verzichten. Denn jetzt war das hinterste Fränkli wichtig! Das bekamen auch die hiesigen Turner zu spüren, denen man einen städtischen Beitrag zu ihrem nahe bevorstehenden eidgenössischen Feste glatt – wenn auch lebhaft bedauernd – verweigerte<sup>12</sup>.

Inzwischen war alles getan worden, den unterbrochenen Fußgänger- und Wagenverkehr wieder zu ermöglichen: In Auenstein wurde ein geeignetes Wagenschiff angekauft und nach Aarau geschafft, Schifflente in genügender Zahl gedungen, im Zollhaus jenseits der Aare Unterkunft für sie bereit und über die schauerlichen Brückenreste ein Glockenzug eingerichtet, womit im Bedarfsfall auch zu Unzeiten die Schiffsbesatzung alarmiert werden konnte.

Die Hiobsbotschaft hatte sich mit Windeseile in den Häusern der Stadt verbreitet. Alles rannte zur Aare hinunter, die ohn' Unterlaß die traurig und trostlos aus den braungelben Fluten ragenden Ruinen bedrängte. Bestürzung herrschte allenthalben: Vor kaum sechs Jahren war das (trotz einiger Mängel) schöne und festgefügte Bauwerk aus den tüchtigen Händen der beiden KUMMER entgegen genommen worden, und nun diese Katastrophe!

<sup>12</sup> Es fand trotzdem am 11. und 12. August im Tellring statt. Von den rund 200 aktiven Turnern konnten deren 6 mit Lorbeerkränzen ausgezeichnet werden.



Fährebetrieb in der brückenlosen Zeit 1843-1850  
Die Zugänge zu den Fähren wurden ebenfalls mehrmals weggeschwemmt

Als der erste Schock überwunden war, meldeten sich die Spötter (deren es in Aarau stets einige gab), dichteten gewaltig und ließen ihre Verse und Reime sogar drucken. Der spitzzüngige SAMUEL LANDOLT<sup>13</sup> konnte den Schnabel schon gar nicht halten und rückte in sein «Posthörnchen» gleich zwei seiner ironiegeladenen Gedichte ein, als «Abschiedsruf der neuen Aarebrücke an die Aarauer» das eine, als «Nachruf der Aarauer an die versunkene Brücke» das andere. Hier ein Münsterchen aus dem ersten:

Ihr habt mich nicht geschätzt,  
war't niemals meiner Freund,  
habt eure Freud geletzet,  
doch auf den Hals gehetzt  
mir meinen ärgsten Feind.

<sup>13</sup> SAMUEL (nicht Salomon!) LANDOLT, 1803-1880, war der Sohn eines Aarauer Messerschmieds und wurde nach längerer Unentschlossenheit Buchdrucker. Als solcher gab er während einigen Jahren sein streitbares «Posthörnchen» (mit dem «Alpenhorn» als Beilage) heraus, wobei LANDOLT Redaktor, Drucker und Verleger in einer Person war. Seine einstmals vielbeachteten satirischen Gedichte, mit denen er das Tagesgeschehen glossierte, soll er oft ohne Manuskriptvorlage aus dem Kopfe gesetzt haben, während er zugleich noch zweien Gehilfen Artikel diktierte. Von schärfster radikaler Richtung, galt er auf der Gegenseite als höchst gefährlicher «Jesuitenfresser». Es mutet geradezu symbolisch an, daß er trommelnd den beiden Freischarenzügen voranschickte. Beim zweiten geriet er als Leichtverwundeter in Gefangenschaft, wo es ihm, dem Bestgehaßten, beinahe schlimm ergangen wäre.

Der hat mit aufgewöhlet  
den Grund, auf dem ich stand;  
ich hab es längst geföhlet,  
nun bin ich weggespület  
und such mir ander Land.

Ihr dürft mich nicht beklagen  
und fassen keinen Groll;  
für das, was ich getragen  
seit meinen ersten Tagen  
zogt ihr nur kleinen Zoll.

Als mindestens ebenso schlagfertig und witzig erwies sich Fürsprech FEER<sup>14</sup> in seinem vielbelachten Poem über das Brückenunglück:

Auch sonst trug ihm seine unerbittliche radikale Haltung viel Anfechtung ein. Das «Posthörnchen» verstummte nach einigen Jahren wieder. Aber der leidenschaftlich politisierende kleine Mann mochte es ohne Federkrieg nicht aushalten: Er gründete den «Aarauer Courier» und hernach das «Aarauer Tagblatt», aus welchem dann das heutige «Aargauer Tagblatt» hervorging.

<sup>14</sup> CARL EDUARD FEER, 1817-1866, der Nefte des nachmaligen Stadtmanns FEER, war Obergerichtsschreiber und betätigte sich daneben als Schöngest. Er scheint auch der Spiritus rector des rührigen Aarauer Junggesellenvereins gewesen zu sein, der 1849 die berühmt gewordene Schützenfest-Wiege stiftete. Künstlerisch hochbegabt, litt FEER in zunehmendem Maße unter seiner Mißgestalt. Sein Leben verdüsterte sich zusehends und endete schließlich tragisch.

*Schreckliche Historie vom gewaltsamen Untergang der neuen Brücke zu Aarau in der Schweiz*

(7 neue Lieder, Preis nur 2 Kreuzer)

1. ZUSTAND VOR DER SÜNDFLUT

(Melodie: Schon dreißig Jahre bist du alt)

Sechs ganze Jahre lebt' sie bald  
zum Stolz und Ruhm der Stadt.  
Die herrliche, die feine,  
gestellt auf holzne Beine,  
so kurz geblühet hat. –  
Sie war aus zartem Stoff gebaut,  
ertrug das Fußbad nicht,  
schon längst litt sie am Podagra,  
die Wasserdoktors fern und nah,  
sie konnten helfen nicht. –  
Sie legten Stein' als Pflaster auf,<sup>15</sup>  
das tat nicht lange gut.  
Aufs neue kommt der Rückenschmerz,  
sie stürzt sich mit gebrochnem Herz  
hinunter in die Flut.

2. ERSTE ENTDECKUNG DES UNGLÜCKS  
DURCH DIE 2. BATTERIE<sup>16</sup>

(Melodie: Denkst du daran)

Von Aarau her, im Nebelgrauen, rücken  
die Kanoniere aus nach Erlinsbach  
mit dumpfem Schweigen, schlafumwölkten Blicken,  
doch an der Brücke – gräßlich Weh und Ach!  
Der Hauptmann ruft: Von Erlinsbach getrennt,  
Viktoria, der Feldzug hat ein End!

3. DIE SCHRECKENSBOTSCHAFT WIRD ALLGEMEIN

(Melodie:  $6 \times 6 = 36$ )

Ach du schreckliches Erwachen!  
Das ist wahrlich nicht zum Lachen,  
Weiber, Männer, Groß und Klein  
finden sich am Strande ein.

Nach der alten Mode. –

BRUNNER, WASSMER und OELHAFEN  
können nicht mehr länger schlafen,  
HASSLER, FISCH und SIEBENMANN  
langen in Pantoffeln an.

Nach der alten Mode. –

PFLEGER, DÜRR und HAGENAUER  
stürzen durch den Nebelschauer,  
ANDRES, SCHMUZIGER und FEER  
schreiten leichenblaß einher.

Nach der alten Mode. –

Die Herren FAHR- und SAUERLÄNDER  
halten sich am Brückengeländer,  
ROTHPLETZ, WYDLER, IMHOF, FREY  
sind natürlich auch dabei.

Nach der alten Mode. –

HERZOG, BECK und HENZ und HÄSSIG,  
HUNZIKER sind auch nicht lässig,  
CHRISTEN, HÜRNER, HEROSÉ  
schreien alle ach und weh –

Nach der neuen Mode. –

Aller dieser Herren Frauen  
wollen auch das Unglück schauen,  
und damit es schneller geh,  
kommen sie im Negligé.

Nach der neuen Mode. –

4. LIED DES MAGISTRATS

(Melodie: Ich hab' mein Sach' auf nichts gestellt)

Die Brück' war halt auf Sand gestellt, juchhe!  
So geht es eben in der Welt, o weh!  
Ihr Bürger, tröste euch das Wort:  
Was einmal fort ist, ist halt fort.  
Ade, ade, ade,  
ach Scheiden und Meiden tut weh!

5. BARCAROLE DER BIBERSTEINER

(Melodie: bekannt)

Von ferne sei herzlich begrüßet,  
du schönes Geländer der Brück'!  
Ihr lieblichen Balken versüßet  
am Herd unser häusliches Glück.<sup>17</sup>

6. WIEDERHERGESTELLTE KOMMUNIKATION

(Melodie: bekannt)

Das Schiff streicht durch die Wellen – Fridolin,  
wer 'nüber will, muß schellen – Fridolin.  
In unsre schöne Stadt  
können fahren  
ganze Scharen,  
wenn nur jeder einen Kreuzer hat – Fridolin.  
Das Schiff hat keine Eile – Fridolin,  
drum wart ich eine Weile – Fridolin  
und stimm das Liedlein an,  
das geliebte,  
viel geübte:  
Immer ruhig, immer langsam nur voran – Fridolin.

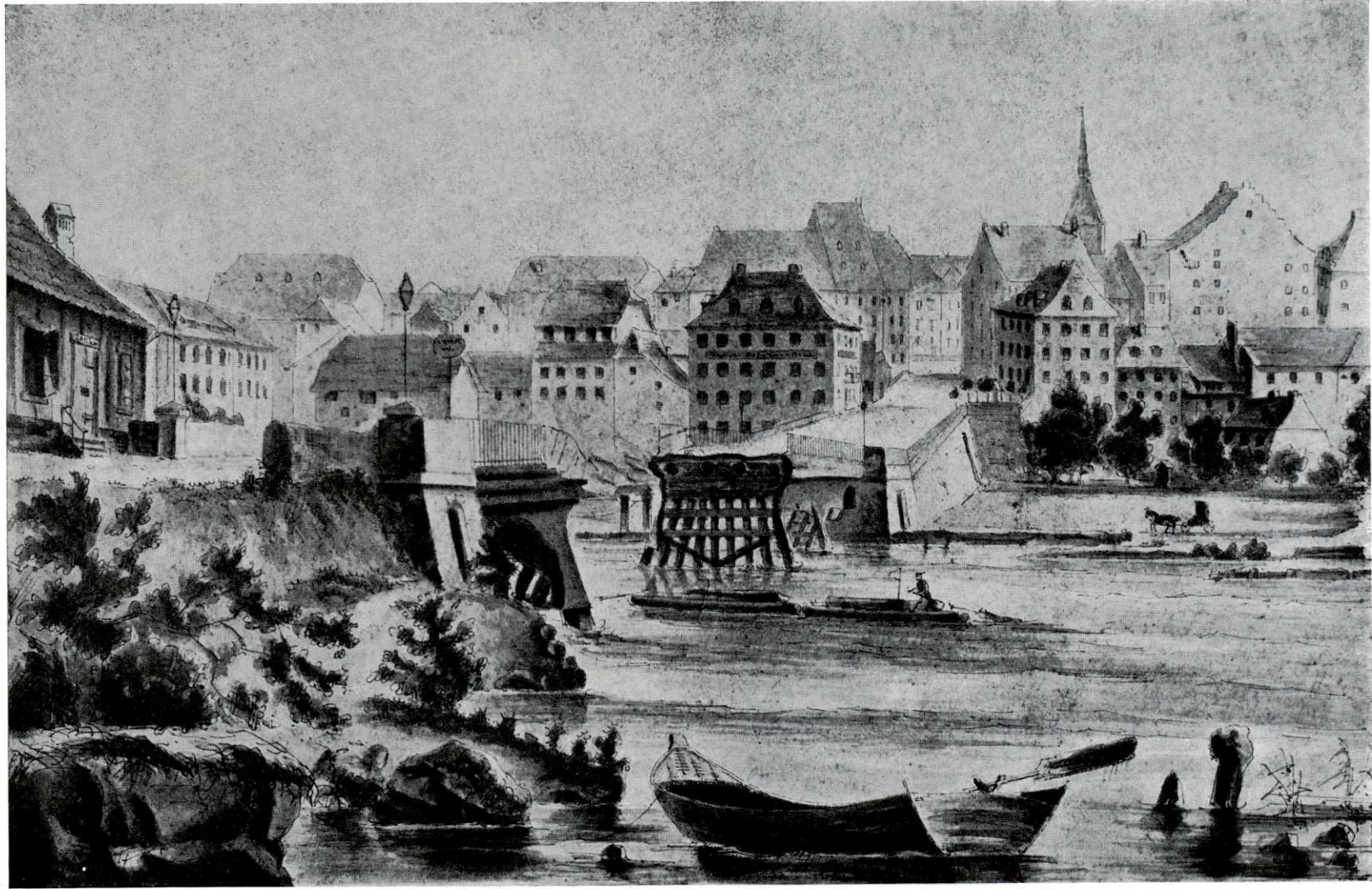
7. ADRESSE DER BÜRGER AN DEN SENAT, DEN PRINZEN  
EUGENIUS ZU BERUFEN

Denn: Der ließ schlagen eine Brucken,  
daß man könnt darüber rucken etc.

<sup>15</sup> Fachleute hatten geraten, die Joche mit Faschinenwerk und großen Steinen zu sichern.

<sup>16</sup> Dabei hatten Brückenwärter und andere Männer schon die ganze Nacht hindurch versucht, das Schlimmste abzuwenden. Von einer «Entdeckung» des Unglücks durch ausrückendes Militär kann keine Rede sein.

<sup>17</sup> Bei Brückennot wurden jeweilen die flußabwärts gelegenen Nachbargemeinden benachrichtigt und aufgefordert, geländete Brückenteile zu melden. Die Bibersteiner scheinen die aufgefischten Balken verfeuert zu haben. – Beim Brückeneinsturz von 1831 wurden Balken bis nach Säckingen hinunter aufgefunden.



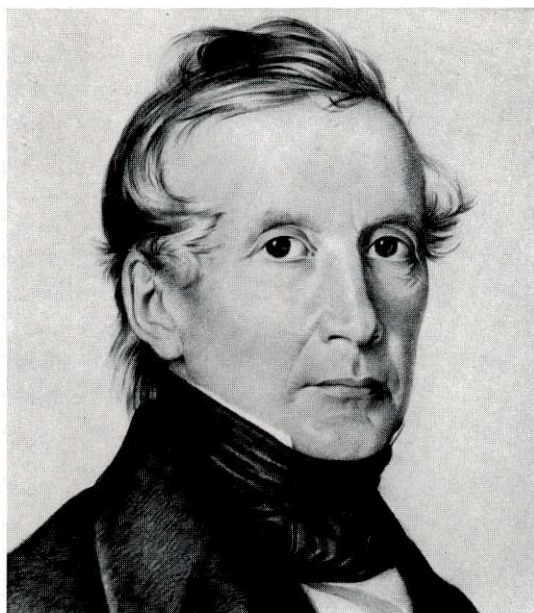
Die Brückenkatastrophe vom 13. Juli 1843. Zeichnung von AUGUST MERIAN  
(gehört zu FEERS Versen)

## Hilfe in der Not: die Kettenbrücke

Mit beißendem Spott und spitzer Rede lassen sich keine Wunden heilen, und darum hob, nachdem man sich die Gedichte gebührend zu Gemüte geführt hatte, alsogleich überall in der Stadt, sowohl im Sitzungszimmer des Gemeinderates wie auch an jeglichem Wirtshaustisch, eifriges Ratschlagen an, wie der ewigen Brückennot ein für allemal ein Ende gesetzt werden könnte. Und wohlfeil mußte die Lösung, nach der man suchte, auch sein, betrug doch die Brückenbauschuld im Augenblicke des Unglücks immer noch fast 100000 Franken alter Währung! Die Rechnungsprüfungskommission verlieh dem Wunsch Ausdruck, der Stadtrat möge sich nicht scheuen, die allerbesten Ingenieure des Landes anzugehen,

Zugleich – und hierin waren alle Bürger eines Sinnes – spielte man von neuem mit dem Gedanken, die Brücke dem Staat anzuhängen. Allzu gern hätte man auf das Zollrecht zugunsten des Kantons verzichtet, wenn er dann auch für den Bau der Brücke gesorgt hätte. Dieser schlaue ausgeheckte Plan scheiterte am auffallend schlechten Musikgehör der damaligen Groß- und Regierungsräte, denen es ohnehin nicht darum zu tun war, Aarau zu verhätscheln.

Als die Regierung das Brückengeschenk wieder einmal mehr eindeutig abgelehnt hatte, mußten sich unsere Ortsbürger wohl oder übel ans unerquickliche Werk machen. Es wurden als Experten bestellt: Oberst HEGNER aus Winterthur, CARL EMANUEL MÜLLER, Erbauer der Teufelsbrücke in der Schöllenen und der neuen Nydeggbücke in Bern, sodann



FRIEDRICH FEER-HÄUSLER, Seidenbandfabrikant (1790-1865)  
verdienter Aarauer Stadtmann von 1844 bis 1851

um von ihnen zu erfahren, auf welche Weise man endlich eine dauerhafte Brücke erhalten könnte. Auch sollten sich gewisse Ratsherren inskünftig nicht mehr als alleinige Sachverständige aufspielen . . .

Es bildeten sich zwei Parteien: Die eine bestand darauf, die zurückgebliebenen Trümmer einfach mit einer neuen, tragfähigen Fahrbahn zu verbinden – und fertig wäre die Brücke gewesen! Andere wieder verwarfen dies allzu primitive Vorgehen als Hokusfokus und Kurzsichtigkeit ohnegleichen, sprachen einer gründlichen Aarekorrektur (die schon weit oben im Solothurnischen beginnen müsse) das Wort und hielten im übrigen nach alter guter Aarauer Art auf Solidität. Es war – wie man aus dem Vorangegangenen weiß – allerdings schwierig, sich mit dem solothurnischen «Ausland» über eine umfassende Aarekorrektur zu einigen. Die Zeit zu großen gemeinschweizerischen Taten war ja erst im Anbruch begriffen.

CHARLES CHALAY aus Paris, Schöpfer der großartigen und vielbewunderten Drahtbrücken in Freiburg, und schließlich Oberst LA NICCA aus Chur, weit herum bekannter Bändiger wilder und launischer Gewässer im Bündnerland, St. Galler Rheintal und Berner Seeland. Die Vorschläge dieser Sachverständigen brachten keinerlei Überraschung: MÜLLER befürwortete eine massige steinerne Brücke (und hatte damit im Grunde das Richtige getroffen), CHALAY plädierte für seine grazilen Drahtbrücken, und auch von Holzbrücken mit und ohne Steinpilegern war die Rede. Jedoch erwiesen sich alle drei Projekte als zu teuer. Am billigsten wäre, wie der im Ansehen nun doch um ein geringes gesunkene Brückenbaumeister KUMMER etwas kleinlaut bemerkte, eine Wiederherstellung der verunglückten Brücke zu stehen gekommen und reichte – wie LA NICCA – einen diesbezüglichen Plan ein. Und hiefür war Ends aller Enden dann auch die Mehrheit des Gemeinderates zu haben, während die Minderheit für CHALAYS

(mit 40 bis 50000 Franken offensichtlich zu niedrig veranschlagter) Drahtbrücke stimmte. Aber die Ortsbürgergemeinde, die am 18. September 1844 unter Stadtammann FEER in der Kirche tagte, war anderer Meinung und beschloß mit 224 gegen 23 Stimmen, anstelle der seit Jahrhunderten gewohnten Jochbrücke eine eiserne *Hängebrücke* bauen zu lassen, wobei die Frage «Draht oder Kette?» noch offen blieb.

Wer gewöhnt hatte, die Aarauer würden nun in gleich wagemutiger Weise rüstig vorwärts schreiten, täuschte sich. Es kam zu unglaublichen Verzögerungen, an welchen die politischen Kämpfe und Ereignisse jener Jahre (Freischarenzüge, Sonderbundskrieg, Bundesstaat und Bundesverfassung) nur teilweise die Schuld trugen. Es waren nämlich Kräfte am Werk, die angeblich aus lauter Sorge um die städtische Finanzlage den Neubau mit allen Mitteln zu hintertreiben suchten. Daß auf die Ausschreibung<sup>1</sup> hin lange Zeit keine Pläne eingehen wollten, kam diesen Querulanten sehr ge-



JEAN GASPARD DOLLFUS, der Erbauer der Kettenbrücke

legen. Dadurch wurde auch die ganze Ortsbürgergemeinde wieder wankelmütig, und sie beschloß im Mai 1846, dem Staate nochmals die Brücke als Angebinde anzutragen, und als dann grundsätzlich das von CHALAY eingereichte Projekt gutgeheißen wurde, kam zu gleicher Stunde wiederum die Reparatur der alten Brücke zur Sprache!

Der Kantonsregierung gingen – wie ein Jahrzehnt zuvor – von allen Seiten Reklamationen wegen der unterbrochenen Verbindung zu, und als sich der Große Rat mit dem edelmütigen Angebote der Aarauer zu befassen hatte, wies er dieses nicht nur energisch von der Hand, sondern beauftragte zugleich die Regierung, der Gemeinde Aarau eine genau umschriebene Zeitspanne anzusetzen, innert welcher mit dem Brückenbau begonnen werden mußte. Dies geschah im Hochsommer 1847, als schon unheil drohende Gewitterwolken den politischen Horizont verfinsterten. Die Galgenfrist der

<sup>1</sup> Sie erfolgte in großzügiger Weise nicht nur im hiesigen «Schweizerboten» und in der «Basler Zeitung», sondern auch in vielgelesenen ausländischen Blättern wie der «Allgemeinen Augsburger Zeitung» und dem «Journal des Débats» (Paris).

Aarauer betrug sechs Monate und lief somit Ende November ab. Was tat aber unser weiser Gemeinderat? Er bestimmte einige Mitglieder<sup>2</sup>, die das noch ungeordnete Stadtarchiv «nach geschichtlichen und rechtlichen Daten» zu durchstöbern hatten, um festzustellen, ob die Pflicht des Brückenbaus nicht doch auf Seite des Staates liege. Und dies trotz der damals noch ungewohnten und in einer Anwendung von Mitleid getanen Zusage des Großen Rates, an den Neubau einen erklecklichen Staatsbeitrag bewilligen zu wollen! Fast überflüssig zu sagen, daß diese Archivschnüffelei wohl den «Fahndern» einige Nasen voll Aktenstaub, dem Gemeinwesen jedoch ganz und gar keinen Gewinn einzutragen vermochte.

Unter dem Drucke der Regierung versammelten sich die saumseligen Ortsbürger Ende August 1847 und faßten beinahe einmütig folgende Beschlüsse: Die Brücke – und zwar eine Hängebrücke – wird unverzüglich gebaut, aber aus völlig freiem Willen und ohne Anerkennung einer Rechtspflicht und nur unter der Bedingung, daß der künftige Brückenzoll dem gegenwärtigen Fährgeld-Ertrag mindestens ebenbürtig sei, daß ein erklecklicher Staatsbeitrag gewährt werde und daß der Kanton sich endlich zur längst geplanten Korrektur der für Aarau wichtigen Staffeleggstraße aufraffe. Es wurde ein Kredit von 150000 alten Schweizerfranken bewilligt, welche durch Anleihen – zum Beispiel bei alt Stadtammann HUNZIKER – beschafft werden sollte. Die Zollerträgnisse mußten zur Verzinsung der Schuld verwendet werden, und die Amortisation sollte durch eine besondere ortsbürgerliche Steuer erfolgen.

Es dauerte jedoch fast auf den Tag genau ein Jahr (1. September 1848), bis der endgültige Beschluß über die Vergabung der Arbeit gefaßt werden konnte. Während auf der Bühne der hohen Politik Umwälzendes vorgegangen war, hatte die Aarauer Brückenangelegenheit vollständig geruht. Die Mehrheit der Baukommission schlug jetzt vor, mit den Herren SULZBERGER (Frauenfeld) und LA NICCA wegen der Errichtung einer *Kettenbrücke*<sup>3</sup> in Unterhandlung zu treten, während die Minderheit nochmals die Wiederherstellung der einstigen Jochbrücke zu beantragen wagte! Diese Zwiespältigkeit übertrug sich neuerdings auch auf die Gemeinde, und es ergab sich eine solch redereiche und langfädige Diskussion, daß mangels Beleuchtungsmöglichkeit beim Einnachten abgebrochen und auf nächste Woche eine weitere Versammlung angesetzt werden mußte. Es wurden dannzumalen auch ganz neue Gedanken vorgebracht: Man erwähnte die (ebenso praktischen wie unschönen) amerikanischen Gitter- oder Lattenbrücken, gab zu erwägen, ob der Brückenbau nicht eigentlich Sache der Gesamtgemeinde sei, stellte die Frage nach dem Schicksale des Brückenzolls (vier Tage später wurde von der Tagsatzung die kurz zuvor mit überwältigender Mehrheit angenommene Bundesverfassung in Kraft gesetzt), und Professor RAUCHENSTEIN kam von neuem auf die rasch auf- und abmontierten Schiffbrücken<sup>4</sup> zu sprechen. Dann

<sup>2</sup> In diese Kommission ward auch JOHANN CHRISTIAN OELHAFEN (gestorben 1854 als ein Opfer der damaligen schweren Cholera-Epidemie) abgeordnet. OELHAFEN war der Herausgeber der ersten gedruckten Aarauer Chronik (1840).

<sup>3</sup> Die doch sehr leicht verwundbaren Drahtbrücken waren schon nicht mehr à la mode. Auch in Zürich (Münsterbrücke) und Bern (neue Nydeggbücke) hatte man in jenen Jahren auf sie verzichtet und steinernen Brücken den Vorzug gegeben.

<sup>4</sup> Schon 1709 hatte der Berner Kriegsrat unserer Stadt – aus strategischen Gründen freilich – eine sogenannte fliegende Schiffbrücke zur Aufbewahrung übergeben.

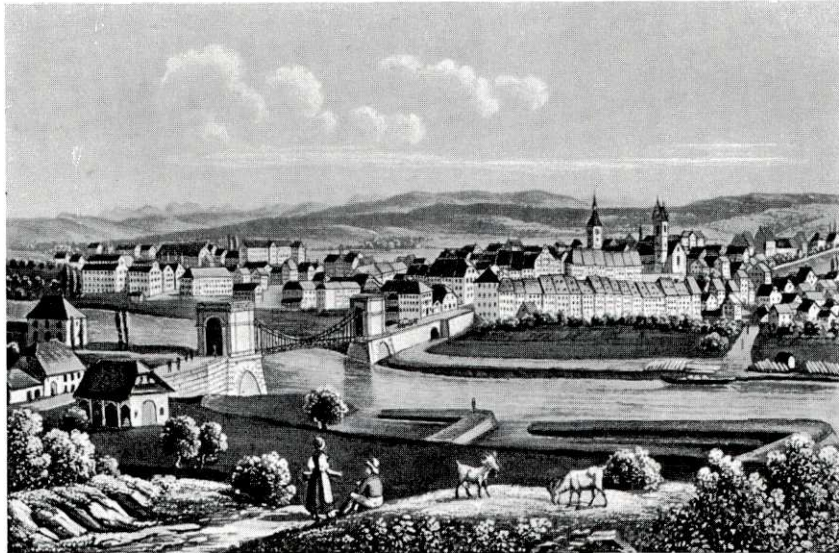


Fährebetrieb während des Baus der Kettenbrücke

schwung aber doch die Kommissionsmehrheit oben auf: Ihr Antrag auf Erstellung einer möglichst tragfähigen Kettenbrücke wurde zum endgültigen Beschluß erhoben, ergänzt durch den von Mechanikus JAKOB KERN<sup>5</sup> eingebrachten Zusatz: Es sei außer SULZBERGER und LA NICCA noch ein dritter Ingenieur zur Konkurrenz zuzulassen, der die Arbeit um einige tausend Franken billiger verrichten würde (was gleich einen guten Eindruck hervorrief), und dieser dritte Brückenbauer war kein geringerer als Herr DOLLFUS<sup>6</sup> von Mülhausen

im Elsaß, der seit zwanzig Jahren mit dem angesehenen KERN verschwägert war, was ihm noch eine weitere Nasenlänge Vorsprung vor seinen Mitbewerbern eingetragen haben mochte.

Am 11. Dezember 1848 war es dann so weit, daß die Ortsgemeinde den mit ihm geschlossenen Vertrag ratifizieren konnte. Die voraussichtliche Bausumme war auf 174 000 alte Franken errechnet worden, und der Herr Brückenkünstler (sein nachmaliger Bau wurde von den Zeitgenossen durch-



Eines der ersten Bilder der Kettenbrücke. Es wurde noch vor Errichtung der Gasfabrik (1858) angefertigt. Oberhalb der Brücke liegen Baumstämme zum Abflößen bereit. Die vermeintliche Hafenanlage im Vordergrund gehört zur Aarekorrektur. Innerhalb der Querdämme («Rebenköpfe») und Längswahren kam es verhältnismäßig schnell zu Verlandungen. Später wurden dort Badeanstalt und Eisbahn angelegt

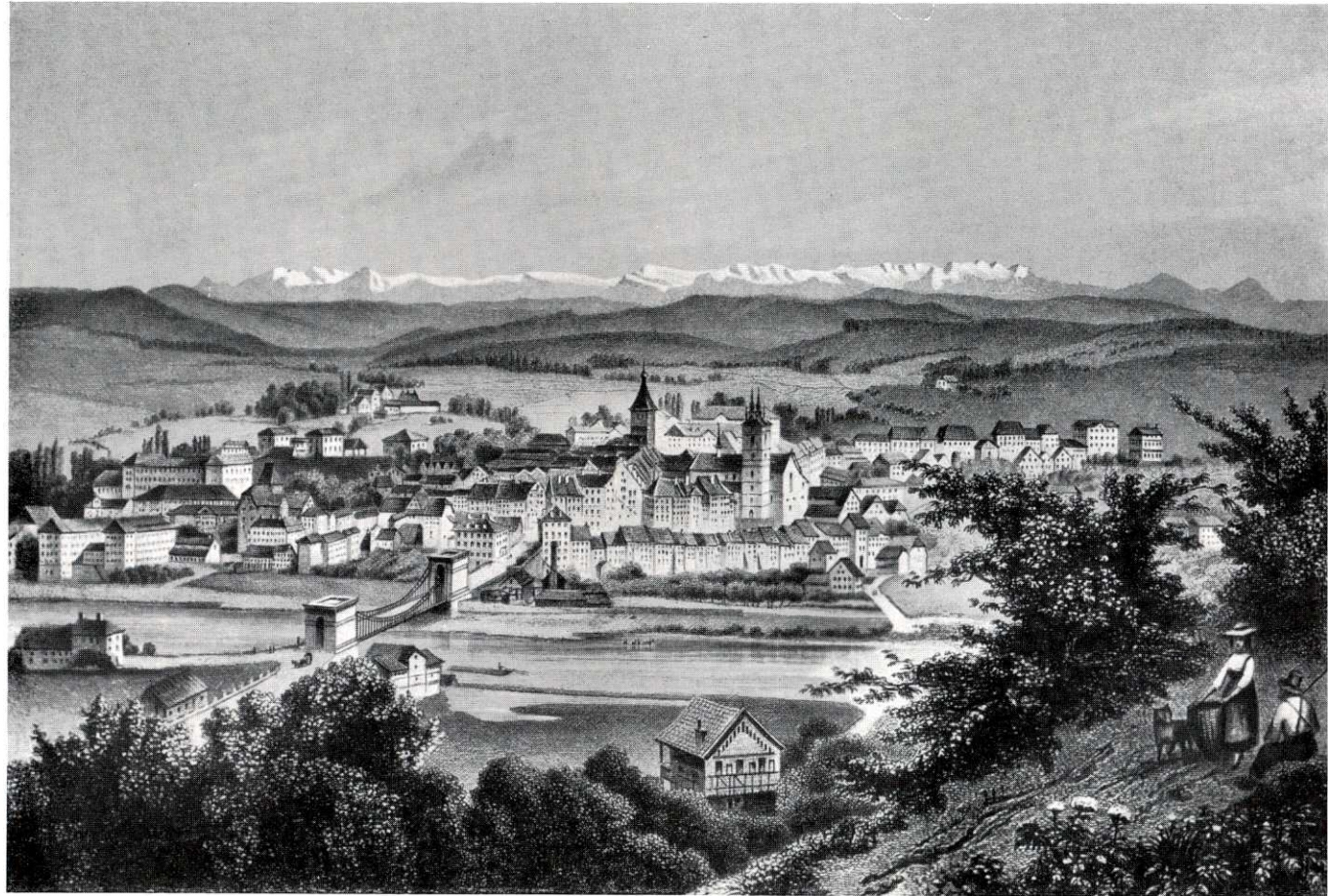
<sup>5</sup> JAKOB KERN (1790–1867), in Vater JOHANN RUDOLF MEYERS Haus als Waise aufgenommen und erzogen, begründete 1819 die von jeher hochangesehene Aarauer Firma KERN & Co. AG.

<sup>6</sup> Der Mülhauser Ingenieur JEAN GASPARD DOLLFUS (1812–1889) kam von Stuttgart her nach Aarau. Dort (wie auch anderwärts) hatte er sich mit einer epochemachenden Neuerung, den Gasfabriken, intensiv beschäftigt. Seine andere Liebe galt der Brückenbaukunst. Es bedeutete daher für ihn einen Glücksfall sondergleichen, von den Aarauern mit der Erstellung der Kettenbrücke beauftragt zu werden. Während der Bauzeit wohnte er mit seiner Familie in Küttigen. – Nachdem DOLLFUS bei uns seiner Verpflichtung nachgekommen war, ließ er sich in Basel nieder, wo er von der Regierung die Erlaubnis erhielt, eine Gasfabrik einzurichten. 1853–1868 wurde sie auch von DOLLFUS betrieben. Daneben übten Brücken immer wieder ihren zauberhaften Reiz auf den rastlosen und vielseitigen Mann aus. Seine zweite Meistertat auf diesem Gebiete war die 200 Meter hohe Eisenbahnbrücke über die Sitter bei St. Gallen, die 1855 eingeweiht werden konnte — die erste große Brücke in Eisenkonstruktion. In Basel verlegte er das Gaswerk vor die Tore der Stadt und errichtete unmittelbar daneben auch eine chemische Fabrik, deren Ausgangsprodukte das Gaswerk lieferte. Die erzeugten Farbstoffe erregten im In- und Auslande Bewunderung. Als sich DOLLFUS von beiden Unternehmen zurückgezogen und auch seinen Wohnsitz gewechselt hatte, konnten sich seine Gedanken wieder fast ausschließlich dem Brückenbau zuwenden, dessen Entwicklung er mit lebhaftester Anteilnahme verfolgte. Die letzten Jahre verbrachte er in beschaulicher Stille in Montchérand-sur-Orbe. Der Silberbecher, den ihm die Aarauer nach Vollendung der Kettenbrücke verehrt hatten, bedeutete ihm viel; er befindet sich heute noch im Besitze der Familie DOLLFUS.

aus als ein Kunstwerk aufgefaßt) durfte den Steinbruch im Oberholz und die noch vorhandenen Brückentrümmer frei benützen. Ferner stand es ihm und seinen Leuten zu, sich unentgeltlich der Fähre zu bedienen. Einzig die Frage, ob Kettenhäuser gebaut oder ob die Ketten rückwärts verankert werden sollten, blieb noch offen. Es wurde später die erste und ästhetisch befriedigendere Lösung vorgezogen, wie denn auch zu sagen ist, daß des Mülhausers Werk an Schönheit alle Konkurrenz-Projekte übertraf.

Nachdem Herr DOLLFUS mit der Hinterlage eines guten Dutzends bayrischer Obligationen genügend Sicherheit gewährleistet und der Kleine Rat in straßenpolizeilicher Beziehung Zustimmung erteilt hatte, konnte Ende 1848 mit dem Bau begonnen werden. Laut Vertrag sollte die Brücke in zwei Jahren vollendet sein — und war es dann auch.

Indessen ergab sich eine schwerwiegende Komplikation, die jedoch den Bau selber nicht behinderte: die Frage der Brückenzoll-Ablösung durch die neue Eidgenossenschaft. Die Erträgnisse des Aarebrückenzolls, seit «urvordenklichen Zeiten» der Stadt zustehend, hatten bei den umsichtig vorgenommenen finanziellen Erwägungen, die dem Vertragsabschlusse vorangegangen waren, eine hochbedeutsame Rolle gespielt. Und nun wollte der Bund dieses mühsam ins Gleichgewicht gebrachte Budget über den Haufen werfen! Endlich



Aarau um 1860 mit der Kettenbrücke. Stahlstich von J. L. RÜDISÜHLI

wurde nach langem Hin und Her der Stadt (anstelle der verlangten einmaligen Abfindung von 200 000 Franken = annähernd die Gesamtkosten der neuen Brücke) eine jährliche Entschädigung von 9500 Franken alter Währung «auf ewige Zeiten» zugestanden. Diese Ewigkeit dauerte jedoch nicht einmal zwanzig Jahre. Da wurde die Bundesverfassung (1874) revidiert, und neue und zähe Unterhandlungen zwischen Stadt und Kanton waren die Folge, woraus sich dann die Gewährung jener Brückenzollentschädigung ergab, die im Betrage von 10 000 Franken seit Ende der siebziger Jahre

Anfangs Dezember 1850 war die Fahrbahn vollendet, Herr DOLLFUS hatte sein Versprechen wirklich eingelöst. Schon durften Fußgänger die Brücke passieren, und sie konnten an Stangen und Ketten rütteln und schütteln, soviel sie wollten – die Brücke hielt fest, und sie tat es auch, als die Experten anrückten, um sie beim Heulen des Sturmwindes einer allerschärfsten Prüfung zu unterziehen. Aber auch hier bestand die stolze und für den Fluß nunmehr unerreichbare Brücke verdientermaßen mit der Note «vorzüglich», obwohl es jenen Leuten, die jederzeit das Gras wachsen hören, nicht ent-



Kaserne am Schloßplatz (heute Saalbau) Photo F. Gysi

regelmäßig in der Rechnung der Einwohnergemeinde als sicherer Einnahmeposten erscheint.

Von schwerwiegenden Zwistigkeiten mit dem Brückenbauer blieb man diesmal erfreulicherweise verschont. «Solid, Herr DOLLFUS, solid!» lautete die immer wiederkehrende Mahnung an den Ingenieur, und dieser tat hierin wirklich alles, was in seiner Macht stand. Die wuchtigen Widerlager und Brückentürme (diese im klassizistischen, römischen Triumphbögen abgeschauten Stile), die imposanten und von jeher bestaunten handgeschmiedeten Ketten, die überaus schlanken und dennoch so leistungsfähigen Stangen, der feste Brückenboden – das alles schien von bester Qualität. Zuweilen geriet die Stadt bei der Geldbeschaffung in Schwierigkeiten, denn Herr DOLLFUS achtete strikte darauf, daß ihm auf Tag und Stunde genau die ihm zukommenden Raten ausbezahlt wurden. Jedem das Seine! So mußte einmal die Gemeinde 65 Jucharten Schachenland als Unterpfand gegen ein staatliches Anleihen von 20 000 Franken verschreiben lassen, und ärgerlich war auf alle Fälle, daß am 31. Januar 1850 das Fährgeld (das den Brückenzoll vertrat) letztmals bezogen werden durfte.

Mit der Brücke entstand noch verschiedenes anderes: Es wurden beidseitig die heute noch zu sehenden treppenförmigen Uferverbauungen erstellt, die nördliche Zufahrtsstraße mußte erhöht und der Zollrain nochmals dem neuen Brückenniveau angepaßt werden. Und geduldig harrete man zu Aarau des verheißenen erklecklichen Staatsbeitrages . . .

gegangen war, daß sich der Ingenieur doch einige kleinere Vertragsabweichungen erlaubt hatte. Dessen ungeachtet wurde das Bauwerk Herrn DOLLFUS mit wenigen geringfügigen Aussetzungen abgenommen und konnte am 29. Dezember 1850 dem gesamten Verkehr geöffnet werden. Es blieben u. a. bloß noch die Geländer (das gußeiserne seitlich der Kettenhäuser und das hölzerne<sup>7</sup> der Brücke) zu streichen übrig.

Der Gemeinderat wäre wiederum gern «ohne weitere Formalität» zur Tagesordnung übergegangen. Nicht gleicher Meinung war aber die Bürgerschaft, welche diesen scheinbar für alle Zukunft geglückten Brückenschlag gebührend zu feiern gedachte. Eine im «Storchen» zusammengetretene Gesellschaft<sup>8</sup> ließ die Behörde wissen, daß etwelche Festlichkeit (trotz allem) erwünscht sei, die dann – etwas widerwillig zwar – erlaubt und auf den 6. Januar 1851 angesetzt wurde. Sie bestand aus einem Festzug zur neuen Brücke, einem Essen – die Notabilitäten bei SAMUEL GEISSBERGER («20 Batzen pr. tête und 1 Flasche Wein»), die Arbeiter im «Eidgenössischen Kreuz» jenseits der Aare – und einem nächtlichen Fackelzuge zu Ehren des Herrn DOLLFUS, dem schon im Festgewoge des Nachmittags als Anerkennung für seine meisterhafte Leistung ein Silberbecher mit eingravierter Inschrift überreicht worden war. Stadtmann FEER ergriff dabei zum

<sup>7</sup> Es machte 1887/88 einem eisernen Geländer Platz, das bis zum Abbruch der jüngsten Notbrücke seinen Dienst versah.

<sup>8</sup> Der Anstoß ging allem Anschein nach vom Junggesellenverein aus.

letzten Mal im Namen seiner Bürgergemeinde das Wort, denn am folgenden Tage schon wurde sein Nachfolger, FRIEDRICH SCHMUZIGER-MÜLLER, auf den Stuhl des Schultheißen erhoben. Offizieller Festredner war der erst vor wenigen Jahren nach Aarau gewählte Pfarrer ZSCHOKKE<sup>9</sup>. Es schmetterte die alte Kadettenmusik<sup>10</sup> ihre Weisen, und am Abend war die Brücke sogar illuminiert. Über alle Maßen herrlich soll sie ins Dunkel der ungewohnt festlich bewegten Winternacht hinausgestrahlt haben. Die ganze Stadt war mit Jubel erfüllt: «Der Kummer und die Sorgen hatten sich in Freude, die Zweifel und Bedenken in feste Zuversicht gewandelt. Möge der neue schöne Bau mit Gottes Segen noch spätern Geschlechtern dienen!» schrieb der «Schweizerbote» und sprach damit aus, was die meisten der damaligen Aarauer in jenen Stunden trotz der schwer lastenden Bauschuld von 464 550 Franken (Kettenbrücke, Jochbrücke und Uferverbauungen) gefühlt haben mochten.

Jedoch – wie war es um den vielgenannten erklecklichen Staatsbeitrag bestellt? Der Große Rat hatte seine einstige Zusage offenbar etwas voreilig gegeben, mußte sie nun aber halten. Was dann endlich für die Stadt abfiel, waren ganze 20 000 Franken a. W., wobei jedoch nur 8 000 Franken in barem Geld ausbezahlt wurden. Die übrigen 12 000 Franken erhielten wir in Form der alten Schloßplatz-Kaserne, die in den Großratsverhandlungen von Aarauer Seite verächtlich als «Wanzenburg» bezeichnet worden war. Mochte die Bürgerschaft zusehen, wie sich daraus etwas Brauchbares (beispielsweise das dringend notwendige Schulhaus) machen ließ! Der Staat aber wurde auf diese ausgeklügelte Weise seiner überflüssig gewordenen Kaserne<sup>11</sup> los und mußte dabei doch nicht allzu tief in den Beutel langen. Begreiflich, daß der Stadt dieses «Geschenk» gar nicht willkommen war. Klingende Münze hätte ihr wahrlich besser gefrommt.

Diese völlig verlotterte alte Kaserne wurde später geschlissen, und an ihrer Stelle erstand anfangs der achtziger Jahre – der Saalbau.

### Epilog

Am Tage nach dem Brückenfest – feuchte Kälte lag in allen Gassen – sah man Herrn DOLLFUS reisefertig und fröstelnd beim Posthaus oben am Rathausplatz auf den Basler Eilwagen warten, nachdem seine Familie vorausgereist war und er selber alle die Beschwerlichkeiten des Ab-

schiednehmens heil überstanden hatte. Gleich war er erkannt worden, und respektvoll und neugierig in einem, beobachteten ihn die Umstehenden. Seine pralle Reisetasche barg, wie vermutet wurde, den kostbaren Silberpokal von gestern. Als eine geraume Weile später die Diligence den nunmehr nur noch sanft geneigten Zollrain schon hinter sich hatte und – genau nach allerjüngst erlassener gemeinderätlicher Vorschrift! – gemächlichen Schrittes durch den südlichen Torbogen auf die fast unmerklich vibrierende Brücke hinaus rumpelte, konnte sich der Brückenbauer nicht länger mehr beherrschen: Mit kraftvoller Bewegung riß er das eine Wagenfenster herunter und streckte ungeachtet der unfreundlichen Witterung den Kopf weit hinaus: Nochmals wollten seine Augen, kritisch prüfend und entzückt zugleich, über das einzigartige und vor kurzem so glücklich vollendete Werk schweifen. Die schwere Kette senkte sich in sanft geschwungenem Bogen, und gleichermaßen wurde auch das Gestänge niedriger, verschwand gänzlich im Brückenboden und gab den Blick zu Gislifluh und Kestenbergrücken hinüber frei. Dann stiegen Kette und Stangen von neuem behutsam an. Im nördlichen Brückentore bekamen die Rosse wieder festen Boden unter die Hufe, was ihnen erlaubte, sich kräftiger in die Stränge zu legen. Herzhaft durften sie jetzt ausgreifen, und während der Postillon sein plumpe gelbes Gefährt an der «Blumenhalde» vorbei dem Dorfe Küttigen zulenkte, hielt ein Mitreisender die Stunde für gekommen, mit dem berühmten Passagier, dem Erbauer der Kettenbrücke, ein zeitverkürzendes Gespräch anzuknüpfen.

«Großartiges haben Sie da vollbracht, Herr DOLLFUS, ein Prachtsgebilde, ein wahrhaftiges Kunstwerk, für alle Zeit und Ewigkeit errichtet!» ließ sich der Unbekannte, vor Erregung übersprudelnd, vernehmen.

Um Herrn DOLLFUSens Mundwinkel spielte ein feines, weises Lächeln. «Für alle Zeit und Ewigkeit? Glauben Sie wirklich?» gab er zurück, um gleich darauf tief in Gedanken zu versinken. Erst weit jenseits der nur schwach verschneiten Staffelegg, als man durch den winterlichen Dunst schon die himmelweisenden Kuppeltürme des Fridolinsmünsters und ihnen zu Füßen die alte Säkingenbrücke mit ihren stromumsplühten Pfeilern zu gewahren vermochte, brach Herr DOLLFUS das bislang beharrlich eingehaltene Schweigen und fiel mehr und mehr in Rede und Gegenrede seiner angeregt diskutierenden Reisegefährten ein, die bis zum Basler Posthaus nicht müde wurden, den unaufhaltsamen Fortschritt im neu- und nun erst recht erblühenden Schweizerlande zu preisen. Ihr Gespräch kreiste schon längst nicht mehr allein um die Aarauer Kettenbrücke: Ausführlich gedachten sie des angekündigten Telegraphen, des neuen Bundesgeldes und des sausenden Dampfwagens und seiner stählernen Schienen, und es ward die Vermutung geäußert, daß dies alles sehr wohl den Anbruch des geweisagten Goldenen Zeitalters bedeuten könnte . . .

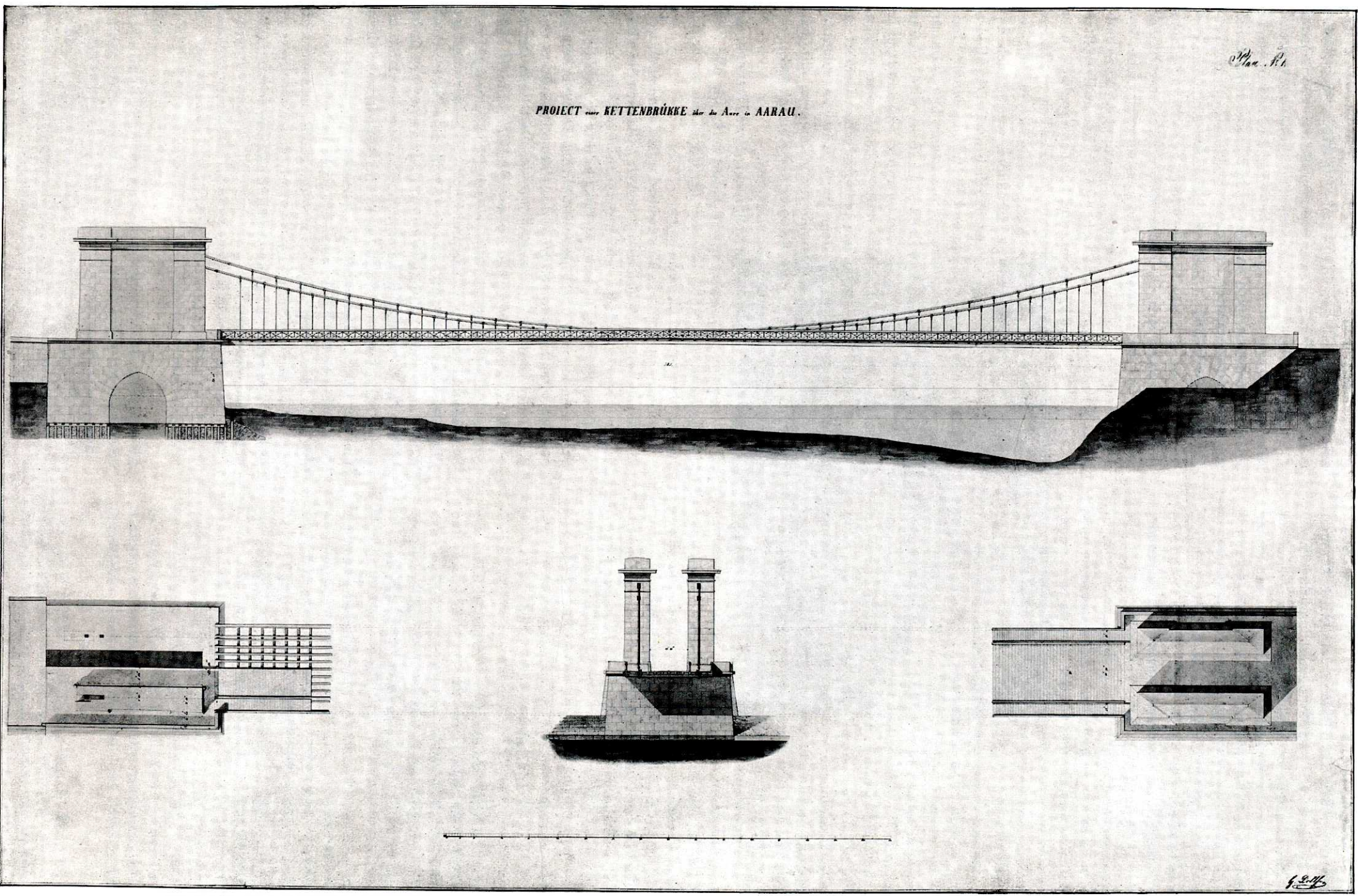
<sup>9</sup> Pfarrer EMIL ZSCHOKKE war ein Sohn des Dichters HEINRICH ZSCHOKKE und brachte später die Sitte auf, das Maienzugprogrammheft mit einem poetischen Beitrage zu bereichern.

<sup>10</sup> Aus ihr ging 1853 unsere Stadtmusik hervor.

<sup>11</sup> Vor Zeiten das in der Stadtmauer gelegene Aarauer Salzhaus, dann kantonale Kaserne. 1849 war die neue Kaserne an der Laurenzenvorstadt (die heutige Infanteriekaserne) bezogen worden.

1792

PROJET einer KETTENBRÜCKE über die Aare in AARAU.



J.G.D.

Originalplan der Kettenbrücke von Ingenieur JEAN GASPARD DOLLFUS  
Der Stadt Aarau geschenkt durch seine Nachkommen

## Von der Hängebrücke zur Betonbrücke

Wir haben von den

### Brückensorgen der letzten Jahrhunderte

gehört. Seit dem Bau des ersten festen Überganges bis zur Entfernung der Mitte des 19. Jahrhunderts errichteten Kettenbrücke haben diese Kümmernisse unsere Stadt nicht verlassen. Manches ist der Vergessenheit anheimgefallen – glücklicherweise. Was aber überliefert wurde – und worüber im geschichtlichen Teil dieser Schrift von kundigem Verfasser liebevoll berichtet wird – genügt zur Erhärtung der Behauptung, das Brückenproblem habe den Aarauern bis heute stets schwere Sorgen bereitet. Ein Mal über das andere fielen vollendete und noch lange nicht abbezahlte oder erst im Bau befindliche Brücken dem oft reißenden Flusse zum Opfer. Manch ein Menschenleben war ob diesen Unglücken zu beklagen. Wahrlich, es war, wie der angesehene Schilderer städtischer Geschichte ausführt, *der Brückennot kein Ende!* Kaum eindringlicher wird einem das bewußt, als wenn man sich die Vorgänge in der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts kurz vor Augen hält, die zum Bau der Kettenbrücke geführt haben:

Am 10. September 1831 schwemmte das Hochwasser die letzte gedeckte Brücke mit. Trotz «Bittschriften» der umliegenden Gemeinden<sup>1</sup> – in deren einer gar der Vorwurf erhoben war, unsere Ahnen, die den Verkehr mühsam mit Fähren aufrecht erhielten, hätten Wohlgefallen am brückenlosen Zu-

stande, da «der Aarauer Stadtsekkel bey der Schifffahrt noch bessere Nahrung finde, als vermittels der früher genommenen Zoll-Einkünfte» – konnte die Erstellung eines neuen Überganges nicht sofort an die Hand genommen werden. Mancherlei Schwierigkeiten technischer und auch persönlicher Art verzögerten den Bau. Als Beispiel sei genannt, daß Sonntag, den 6. November 1836 ein Teil des in Ausführung begriffenen Bauwerkes durch starkes Hochwasser weggetragen wurde, worüber das Tagebuch des nachmaligen Bundesrates FREY-HEROSÉ eine lebendige Schilderung enthält<sup>2</sup>. Endlich, Ende September 1837, konnte die neue Brücke «für Fußgänger und Fuhrwerke jeglicher Art eröffnet werden»<sup>3</sup>. *Volle sechs Jahre* (September 1831 bis September 1837) hatte also die Zeit gedauert, während der die *Aarauer ohne Brücke* auskommen mußten!

Ehe die Tagsatzung über den vom Großen Rate erlassenen neuen Brückenzolltarif Beschluß fassen konnte, stürzte die eben fertiggestellte Brücke am 13. Juli 1843 ein. Sogar die Regierung bekundete ihr Mitgefühl gegenüber der geplagten Kantonshauptstadt<sup>4</sup>. Wie es erst nach jahrelangen, neuen Schwierigkeiten schließlich zum Bau der Kettenbrücke kam, nachdem die Gemeinde gar eine Abordnung nach Innsbruck gesandt hatte, «um die dortige berühmte Kettenbrücke zu beaugenscheinigen», steht im geschichtlichen Teil geschrieben. Mancherlei Umstände, der Sonderbundskrieg, «die allgemeine Geldklemme»<sup>5</sup>, das erfolglose Bemühen, den Staat zur Übernahme der Brückenbaupflicht zu bewegen, und vie-

<sup>1</sup> «Ehrrerbietige Vorstellung der Gemeinden Kölliken und Unterefelden an den titl. Kleinen Rath des Kantons Aargau» vom 25. September 1832, Staatsarchiv. (Eine analoge Eingabe ging von den Gemeinden Küttigen, Biberstein und Densbüren aus.)

<sup>2</sup> Der Tagebucheintrag – dem Schreibenden freundlicher Weise überlassen von Herrn ROBERT FREY-RUTISHAUSER – lautet: «Sonntag, den 6. November 1836: Nach mehreren kalten Tagen fiel ziemlich Schnee und der November trat in weißem Kleide seinen Lauf an, da brach plötzlich die Kälte, es wurde warm, windig und abscheuliches allgemeines Regenwetter, so daß die gestern früh noch fast auf dem niedrigsten Wasserstand stehende Aare, heute früh fast den höchsten Stand erreicht hatte und noch fortwährend, obgleich nur um wenige Zolle, an Höhe zunahm. Der Fluß ist furchtbar angeschwollen, und schon des Morgens um zehn Uhr zerriß er die vom Baumeister Kummer errichtete Nothbrücke und schwemmte zwei Nothjoche sowie das Hauptjoch, an welchem letztlich gearbeitet wurde, nebst dem Schlagwerk hinweg. Eben mit Wehren und Anordnen bei uns an der Aare beschäftigt, sah ich kaum zwei Minuten nach dem gehörten tüchtigen Krachen den ganzen Karsumpel vorbeischwimmen. Es ist ein trauriger Anblick um so ein Wrack, aber

nicht genug an einem, konnte ich des Abends um vier Uhr ein zweites daherschwimmen sehen. Ein Bretterfloß war um drei Uhr an das jenseitige Joch angefahren und hatte sich daran aufgestellt. Das Wasser brach sich furchtbar daran und unterfraß das nächststehende zweite Joch auf der jenseitigen Seite, sodaß auch dasselbe los wurde, nachgab und nebst den darauf ruhenden Verbindungshölzern um vier Uhr Abends einstürzte. Es waltet ein unglücklicher Stern über unserer Brücke. Die Stadt muß dadurch noch halb ruiniert werden!»

<sup>3</sup> Schreiben des Bezirksamtes an den Regierungsrat vom 25. September 1837, Staatsarchiv.

<sup>4</sup> Der wohlwollende Vorschlag des Kleinen Rates (Regierungsrat), geplante Militärübungen abzublasen und das so ersparte Geld für den Brückenneubau zu verwenden, scheiterte an den Einwendungen der Militär-Commission (Vorsitzender: FREY-HEROSÉ), die auf das Ungenügen des Wehrwesens und die Notwendigkeit der Übungen hinwies.

<sup>5</sup> Das Bezirksamte bemerkte in einem Bericht: «Der allgemeinen Geldklemme, welche die Administration selbst der größten und reichsten Staaten dormalen auf die empfindlichste Weise stört, scheint auch das Brückenbau-Unternehmen in Aarau zu unterliegen» (4. Februar 1848).

les andere bewirkten, daß erst spät mit dem Brückenbau begonnen werden konnte. Die *Einweihung der Kettenbrücke fand am 6. Januar 1851 statt*, und neuerdings hatte also die Zeit, da Aarau sich mit bloßem Fahrenbetriebe begnügen mußte, *sieben-einhalb Jahre* gedauert (Juli 1843 bis Januar 1851). In den *zwei Dezennien* von 1831 bis 1851 war somit *Aarau während insgesamt dreizehneinhalb Jahren ohne Brücke*. Wahrlich, man spricht berechtigterweise von Sorgen um den Flußübergang.

### Die Kettenbrücke stand – die Sorgen schwanden nicht

Leider sahen sich unsere Vorfahren auch in der Hoffnung getäuscht, die Erstellung der Kettenbrücke befreie sie für Jahrzehnte von allen Kümernissen: Schon 1866, also nach knapp 15 Jahren, mußte ein Gutachten über Veränderungen am mühsam vollendeten Bauwerk eingeholt werden<sup>6</sup>. In den ersten Jahren wurden Klagen laut über *«fortwährende unverhältnismäßige Unterhaltskosten»* und es wurde eine Umänderung der Fahrbahn erwogen<sup>7</sup>. Anno 1873 rügte der Kreis-Ingenieur den schlechten Zustand des Brückengeländers, von dem *«einzelne Teile ganz morsch geworden»* seien<sup>8</sup>. Wenig später wurde festgestellt, daß die Querbalken der Brücke sich größtenteils *«in sehr mangelhaftem und gefahrdrohendem Zustand»* befänden, worauf Gemeinderat und Einwohnergemeinde am 29. September und 3. November 1876 die Anschaffung eiserner Querbalken beschlossen. Schon am 8. Januar 1877 wurde eine ganz bedenkliche *Abnutzung der Bolzen* festgestellt, deren Querschnitt auf 62 % reduziert worden sei (Folge der Reibung, der Schwankungen und des Rostes)! Im selben Jahre waren die Steinplatten beim linken Brückenkopf auszubauen. Auch eine Reparatur der Fahrbahn war notwendig. 1879 erfolgte eine genaue Untersuchung der Eisenbestandteile der Brücke, wobei die *Schwäche der Aufhängestangen* kritisiert wurde. Die *«Schwankungen und Hebungen bei starken Stürmen»* seien so *«bedenklich, daß man sich fast fürchtet, die Brücke zu passieren»*<sup>9</sup>. Auch im Jahre 1880 bezeichnete ein Experte die *Kettendimensionen* als *zu schwach*. Es wurde die Versteifung durch Eisengeländer angeregt<sup>10</sup>. Als 1886 die Kette der ähnlichen Brücke in Mährisch-Ostrau gerissen war, wurden die Sorgen der für den Bestand der Aarauer Brücke Verantwortlichen noch gemehrt: Das Untersuchungsergebnis über das Unglück wurde durch Beiziehung amtlicher Akten<sup>11</sup> in Erfahrung gebracht. Die Gemeinde beschloß die Erstellung eines eisernen Geländers (6. Februar 1887). Professor RITTER vom Eidgenössischen Polytechnikum, der das Ergebnis dieser Arbeit prüfte, bezeichnete es als gut, stellte aber auch seinerseits fest, die *Kette sei ihrer Aufgabe kaum gewachsen!*<sup>12</sup> Deshalb wurden am 5. Oktober 1888 vierteljährliche (später halbjährliche) Kontrollen angeordnet und

am 12. April 1889 erließ der Stadtrat eine Anleitung zur Vor-nahme dieser Untersuchungen. Anno 1890 wurden sogar die Mauern erbrochen, um die Verankerung der Ketten zu prüfen! Die *Kantonale Baudirektion* erließ 1885 anlässlich eines *Truppenzusammenzuges strenge Weisungen*: Die Brücke durfte von Fußtruppen nicht im Schritt passiert werden und Fuhrwerke hatten die Mitte der Fahrbahn zu benutzen, wobei jeweils nur *ein* schweres Fahrzeug die Brücke befahren durfte!<sup>13</sup> Im folgenden Jahre wurde durch neue Experten festgestellt, eine Erhöhung des Eigengewichtes der Kettenbrücke sei nicht zu verantworten<sup>14</sup>.

Die Sorgen, welche die Brücke im laufenden Jahrhundert bereitet hat, sind bekannt: Schon 1901 war in einem Gutachten die Rede davon, eine einwandfreie Lösung lasse sich nur durch einen Neubau der Brückenkonstruktion erzielen<sup>15</sup>. 1906 wurde die Maximalgeschwindigkeit für Lastfahrzeuge auf 4 km (!) begrenzt und Anno 1907 mußte den Kavallerie-offizieren untersagt werden, die Brücke im Galopp oder Trab zu messen! Auch 1922 ergab eine Expertise (Prof. Ros), daß für den neuzeitlichen Verkehr die Brücke nicht mehr geeignet sei.

Nach dem unheilvollen zweiten Weltkriege hat die Einwohnergemeindeversammlung am 18. Juni 1945 eine einläßliche Revision und Instandstellung der Kettenbrücke beschlossen, die während rund fünf Grenzbesetzungsjahren teilweise recht schwere Militärtransporte (Material, Artillerie usw.) über sich hatte ergehen lassen müssen. Prof. Dr. Ros erstattete am 30. Juli 1946 dem ihm erteilten Auftrage gemäß ein neues Gutachten, das zum alarmierenden Schlusse gelangte, es könne *«niemand mehr verantworten, auf der Kettenbrücke über die Aare in Aarau den heutigen Verkehr weiter zuzulassen»*. Unverzüglich müsse, so erklärte der Gutachter, für eine Entlastung der Ketten gesorgt werden, wobei das Anbringen von Entlastungskabeln vorgeschlagen wurde.

### Wie es zum Bau der neuen Brücke kam

Das Gutachten Ros vom Sommer 1946 hat das Brückenproblem sozusagen über Nacht zur vordringlichen Bauaufgabe unserer Stadt werden lassen! Zunächst wurde die Erstellung einer Notbrücke ins Auge gefaßt<sup>16</sup>. Nach nochmaliger, einläßlicher Prüfung des ganzen Problems gelangte man aber zum Schlusse, es sei sofort an den Ersatz des bisherigen, alt und schwach gewordenen Flußüberganges durch eine neuzeitliche Brücke heranzutreten. Die *Einwohnergemeindeversammlung* hat am 28. August 1947 die Mittel für gründliche Bodenuntersuchungen und für die Projektbearbeitung zur Verfügung gestellt und am 8. Dezember 1947 erteilte sie den *Kredit für den Bau einer neuen Brücke* an der bisherigen Flußübergangsstelle. Die Bausumme (einschließlich Uferkorrekturen und Straßenanschlüsse) wurde mit 2,3 Millionen Franken errechnet.

<sup>6</sup> Gutachten Oberst H. SIEGFRIED, Bern, vom 7. April 1866, Staatsarchiv. Das Gutachten ergab, daß *«Querschnitte der Ketten und der Stäbe ... nichts überflüssiges haben»* und daß eine Erhöhung des Gewichtes der Fahrbahn nicht zulässig sei!

<sup>7</sup> Eingabe des Gemeinderates an die Kant. Baudirektion vom 16. März 1866, Staatsarchiv.

<sup>8</sup> Bericht des Kreis-Ingenieurs I vom genannten Tage, Staatsarchiv.

<sup>9</sup> Bericht von Ingenieur RIGGENBACH vom 21. August 1879, im Stadtarchiv.

<sup>10</sup> Gutachten Ingenieur B. GUBSER, Zürich, vom 15. November 1880, Stadtarchiv.

<sup>11</sup> Abschriften im Stadtarchiv.

<sup>12</sup> Gutachten Prof. RITTER vom 4. August 1888, Stadtarchiv.

<sup>13</sup> Briefwechsel des Kommandos der V. Armee-Division und der Baudirektion vom 22./24. Juni 1885; Weisung der Baudirektion vom 15. Juli 1885 (Stadtarchiv).

<sup>14</sup> Gutachten der Herren PROBST, CHAPPUIS und WOLF vom 5. November 1886, (Stadtarchiv).

<sup>15</sup> Gutachten Ingenieur K. LÖHLE, Zürich, vom 28. Mai 1901 (Stadtarchiv).

<sup>16</sup> Vorlage des Gemeinderates vom 8. November 1946, nachträglich zurückgezogen (vgl. Protokoll der Gemeindeversammlung vom 2. Dezember 1946).

So ist es zum Bau der heute vollendeten neuen Brücke gekommen. Damit wurde zwangsweise der seit den Jahren 1916/17 immer wieder ernsthaft in Erwägung gezogene *Bau einer zweiten, flussabwärts gelegenen Brücke in den Hintergrund gerückt.*

Beigefügt sei zu diesem Thema, das zu Zeiten die Gemüter ordentlich in Wallung gebracht hat, daß der Gemeinderat in den Jahren vor dem zweiten Weltkriege sich mehrheitlich für das letzterwähnte Projekt entschlossen hatte, daß aber die Finanzierung beim Kanton scheiterte, obschon der Bund namhafte Beiträge aus Arbeitsbeschaffungsmitteln beizusteuern bereit war. Für den nunmehr getroffenen Ersatz

lich nachsteht, so daß die Beibehaltung der bisherigen historischen Brückenstelle zweckmäßig ist;

5. die Überlegung, daß die Altstadt nicht vom Verkehr abgeschnitten werden soll;
6. die weitere Überlegung, daß beim Bau der Durchgangsstraße Ost-West entlang der Aare nach dem Projekt der Stadt Aarau der Verkehr aareauf- und -abwärts vor Eintritt in die Stadt abgenommen und so möglicherweise auf die Dauer mit einer einzigen, breiten Brücke auszukommen sein wird, in welchem Sinne sich auch die von den Gemeindebehörden konsultierten Fachleute der Regionalplanung ausgesprochen haben.



Kettenbrücke mit Holzgeländer (bis 1888)  
Photo F. Gysi  
(O ruhige Zeit ohne hastenden Verkehr!)

der Kettenbrücke durch eine neue Brücke ließen sich folgende Gründe ins Feld führen:

1. Die alarmierende, rasche Maßnahmen erheischende Bau-fälligkeit der Kettenbrücke und ihre Mängel im Hinblick auf den neuzeitlichen Verkehr (enge Brückenköpfe);
2. die hohen Unterhaltskosten<sup>17</sup>;
3. die Unmöglichkeit, den Bau einer zweiten Brücke im Kostenbetrage von gegen 4 Millionen Franken rasch zu verwirklichen;
4. die Tatsache, daß der Verkehr über die Brücke Richtung Erlinsbach demjenigen Richtung Küttigen nicht wesent-

<sup>17</sup> Eine Zusammenfassung der aus dem *Unterhalt der Kettenbrücke* von 1851 bis 1948 erwachsenen *Kosten* ergibt die beachtliche Summe von Fr. 430 000.—. Davon waren Fr. 330 000.— den ordentlichen Jahresrechnungen belastet worden. Fr. 100 000.— machten die Ausgaben aus, die sich in der außerordentlichen Rechnung (Vorschubkasse) finden. Die Kosten des eisernen Geländers, das 1887/88 angebracht wurde, sind mit Fr. 16 000.— in den genannten Summen mitgehalten. Trotzdem ist der Gesamtbetrag der Unterhaltskosten ein sehr beachtlicher!

Nicht unbemerkt mag bleiben, daß nachträgliche, sehr gründliche *Untersuchungen des Materials der Kettenbrücke* eindeutig die *Richtigkeit des getroffenen Entscheides* ergeben haben. Die Firma Oehler & Cie. AG. hat in Zusammenarbeit mit der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt am 5. Mai 1949 ein Gutachten erstattet, das zum eindeutigen Schlusse gelangte, «der *Weiterbestand der Kettenbrücke hätte auch für eine wesentlich reduzierte Verkehrslast nicht verantwortet werden können*». Insbesondere wurde darauf aufmerksam gemacht, daß im Winter bei Schneefall sich Belastungsspitzen ergaben, die hart an die Tragfähigkeit der Ketten reichten.

Auch ein vor Beseitigung der Kettenbrücke durch die Kantonale Baudirektion eingeholtes Gutachten des Herrn Prof. Stüssi war übrigens zum Ergebnis gelangt, daß die Kettenbrücke einer Normalbelastung nach den heutigen Verhältnissen ohne umfangreiche Verstärkungen nicht mehr genüge. Die Materialuntersuchungen nach Beseitigung der Brücke haben die im wesentlichen übereinstimmenden Schlüsse der Fachleute erhärtet: Die Tage der Kettenbrücke waren gezählt.

### Neben Sorgen auch heitere Begebenheiten!

Der Rückblick auf die Brückengeschichte bietet ein Bild ständiger Sorge. Um manch düsteres Blatt mußten die Protokollbände erweitert werden. Ist es nicht tröstlich, wenn trotzdem da und dort ein Schimmerchen Humor durchblickt? So, wenn das Fährgeld für «beschwerte und unbeschwerte» Fußgänger gleich hoch bemessen wurde, oder wenn der Gemeinderat Anno 1845 auf Beschwerden von 18 Schiffen und Flößern aus Olten, Gösigen, Aarwangen, Aarburg, Biberstein, Auenstein und Veltheim über die angebliche Erschwerung der Flußschiffahrt durch die Auffahrtsbrücke der Notfähre überlegen antwortete, die Öffnung zwischen beiden Rampen betrage 150 Fuß und es sei «somit für geübte und nüchterne Schiffer wahrhaftlich keine schwierige Aufgabe, mit ihren Fahrzeugen durchzukommen».

Auch über die Beziehungen der Brückenstadt zu anderen Gemeinden ließe sich manch heitere Episode berichten. Vom während langen Jahren, da man ohne Brücke auskommen mußte, erhobenen Vorwurf, die Aarauern verzögerten den Bau, weil ihnen das Fährgeld mehr einbringe als der Brückenzoll, haben wir bereits geschrieben. Im geschichtlichen Teil dieses Buches ist auch davon die Rede, daß den umliegenden Gemeinden Entfelden, Kölliken, Muhen, Holziken, Suhr, Gränichen, Hunzenswil und Rapperswil (alles Dörfer der Grafschaft Lenzburg) eine «gewüsse Bruggen-Zoll-Befreyung eingeräumt» wurde, daß aber die genannten Dorfschaften als

Gegenleistung «mit etwas eychenem Holz zu einem Theil der Ersatz der Pfeileren und Theileren willig und nachbarlich an die Hand gegangen sind». Diese Leistungen erfolgten freiwillig bis 1745. Ihre Erfüllung wurde aber Anno 1765 von den genannten Gemeinden abgelehnt und der damalige bernische Landvogt SCHMALZ zu Lenzburg schützte die Nachbargemeinden in diesem Standpunkte. Aarau fand aber Recht vor den «hochwohlgeborenen Herren» zu Bern (1767). Fortan hielt sich auch der Landvogt an den «absoluten Spruch» Berns. Es scheint, daß jene Händeleien die guten Beziehungen der Stadt mit der umliegenden Landschaft nicht ernstlich zu trüben vermochten.

Wir lächeln heute still auch über ein weiteres Ereignis aus dem vorigen Jahrhundert: Mehrfach hatten die Behörden des Staates den Aarauern Fristen gesetzt, binnen denen die Neuerrstellung des vom Hochwasser beschädigten Flußüberganges zu erfolgen habe. Die wenigsten dieser Terminsetzungen konnten befolgt werden. Schließlich ging dem Kleinen Rat die Geduld aus. Er wollte die Mitglieder des Gemeinderates in Bußen verfallen, nachdem die genannte Behörde wieder einmal mehr unter dem Zwange widriger Umstände beschlossen hatte, den Bau noch nicht zu beginnen. Am 12. Dezember 1848 beschwerte sich der Gemeinderat beim Bezirksamt darüber, «daß der Kleine Rath sich bemüßigt fand . . ., eine das gesetzliche Maximum übersteigende Execution dadurch zu verhängen, daß er durch Sie die Gemeinderatsmitglieder mit einer Ungehorsamstrafe von Fr. 8.— pro Tag für jedes Mit-



Kettenbrücke im Winter. Zeichnung von FELIX HOFFMANN

glied, somit auch für diejenigen, welche an der verschiebenden Schlußnahme keinen Anteil genommen, bedroht»<sup>18</sup>.

Fragen um die Aarauer Brücke haben überhaupt auch die Organe des Staates seit Bildung des jungen Kantons zu Beginn des 19. Jahrhunderts vielfach beschäftigt, dermaßen oft, daß man in den Akten unter Protokollen und Berichten mancher Art zu diesem Thema irgendwo und irgendwann die Unterschriften annähernd aller führender Staatsmänner und Politiker findet, die unser Kanton damals aufzuweisen hatte: Bürgermeister HERZOG VON EFFINGEN, HEINRICH ZSCHOKKE, AUGUSTIN KELLER, die nachmaligen Bundesräte FREY-HEROSÉ und WELTI setzten ihre Namen unter Schriftstücke, die sich auf die Brücke der Kantonshauptstadt bezogen.

Damit sei übergeleitet zu einigen Ausführungen über die Beziehungen zwischen Stadt und Staat in der Brückenangelegenheit, die leider nicht immer nur gute waren.

### Die Beziehungen zum Kanton

Die Aarauer Brücken sind stets von der Stadt gebaut worden. Und zwar war in früheren Jahrhunderten, entsprechend der damaligen Gemeindeorganisation, stets die Ortsbürgergemeinde Bauherrin. Sie hat auch noch die Kettenbrücke erstellt. Erst nach 1850 wurde immer mehr die politische Gemeinde, die Einwohnergemeinde, Trägerin der kommunalen Aufgaben. Die heute vollendete Brücke wurde von der Einwohnergemeinde gebaut.

Erstmals beim Bau der Kettenbrücke leistete der Kanton einen Beitrag. Ein seltsamer Hinweis auf staatliche Hilfeleistung an die Brückenbaukosten der Kantonshauptstadt findet sich im Großratsprotokoll vom 24. Juni 1847. Damals war davon die Rede, der Staat solle sich «durch Übernahme einiger Aktien (!)» an den Baukosten beteiligen, sofern «die Gemeinde Aarau den Brückenbau theilweise durch Aktien ausführen» würde<sup>19</sup>. Die Gemeinde sah davon ab, diesen Weg der Finanzierung zu beschreiten und schließlich kam auch die *Ausrichtung eines Staatsbeitrages* zustande, wobei sich Stadt und Kanton kaum gütlich einigten, sondern die Stadt zuletzt den Beitrag annehmen mußte, den ihr das übergeordnete Gemeinwesen zugestehen wollte. Wahrlich, diese staatliche Leistung war nicht fürstlich bemessen und bestand – auch davon ist im geschichtlichen Teil die Rede – in einer Summe von Fr. 8000.— in bar sowie in der Überlassung der auf Fr. 12000.— geschätzten «alten Kaserne».

Die *Übernahme der Brücke durch den Staat lehnten dessen Organe stets ab*, so 1843, 1846 und in den Verhandlungen um den Staatsbeitrag an die Kettenbrücke. Hingegen anerkannte der Kanton immer das jahrhundertealte *Zollbezugsrecht der Gemeinde Aarau*, nicht aber ohne gelegentlich den Tarif zwangsweise herabzusetzen (so durch Regierungsratsbeschluß

vom 12. Februar 1836 usw.). Die Zollberechtigung Aaraus wurde 1803 und 1840 auch durch die Tagsatzung bestätigt. Auf Grund der Bundesverfassung von 1848 (Art. 24) hat der Bund durch Verträge mit den Kantonen die Weg- und Brückengelder, internen Zölle usw. gegen Entschädigung abgelöst, welche Aufgabe übrigens zufälligerweise dem ersten Aargauer und Aarauer im Bundesrat, FRIEDRICH FREY-HEROSÉ, oblag<sup>20</sup>. Der Gemeinde Aarau floß jährlich die Summe von Fr. 9500.— (alte Währung) zu, als Bestandteil der Summe von Fr. 107000.— (alte Währung), die der Kanton seinerseits gemäß Vertrag vom 19. September 1849 als Gesamt-Zollentschädigung seitens der Eidgenossenschaft bezog<sup>21</sup>. Die Fr. 9500.— (später Fr. 13571.40 neue Währung) erhielt die Gemeinde, bis die revidierte Bundesverfassung von 1874 infolge des neuen Finanzausgleiches zwischen Bund und Kantonen auch diese Entschädigungsleistungen aufhob und damit das Prinzip der Straßenfreiheit ungeschmälert gewährleistete<sup>22</sup>. Der Rechenschaftsbericht des Gemeinderates für 1875 vermerkt diese Tatsache und fügte bei: «ob und wie weit der Kanton in die entstandene Lücke treten wird, ist eine offene Frage». Aarau und die Gemeinden in ähnlicher Lage tagten am 18. April 1875 an einer gemeinsamen Konferenz im Rathause zu Brugg und beschlossen «eine gemeinsame Rechtsverwahrung» beim Regierungsrat zuhanden des Großen Rates. Das Parlament beauftragte am 23. November 1875 den Regierungsrat, die Verhältnisse aller betreffenden Gemeinden sowie den baulichen Zustand ihrer Brücken zu prüfen und mit den Gemeinden «eine Vereinbarung anzustreben und zwar wenn möglich auf der Grundlage, daß der Staat für die Zukunft die fraglichen Brücken und deren Unterhalt unter festzustellenden, dem einzelnen Falle angepaßten Bedingungen übernehmen würde»<sup>23</sup>. Am 9. Februar 1876 erkundigte sich der Vorsteher der kantonalen Justizdirektion, ob sich im Gemeindearchiv Urkunden in bezug auf den Brückenzoll befänden. Der Gemeinderat antwortete, worauf im Oktober desselben Jahres erstmals Verhandlungen zwischen Abgeordneten des Gemeinderates und dem Vorsteher der kantonalen Finanzdirektion stattfanden. Dabei anbegehrte die städtische Delegation entweder die Übernahme der Brücke und der Bauschuld durch den Staat oder die Weiterausrichtung der Brückenzollentschädigung von Fr. 13571.40. Die Sache ruhte hierauf einige Monate, bis die sich gegenseitig beratenden Gemeinden Aarau, Aarburg, Baden, Bremgarten, Brugg, Kaiserstuhl, Laufenburg, Mellingen und Rheinfelden mahnten und am 22. Januar 1878 eine neue Verhandlung zwischen Abordnungen des Regierungsrates und der städtischen Behörde stattfand. An dieser Konferenz unterbreitete die regierungsrätliche Delegation den Vorschlag, daß die Gemeinde Aarau die Brückenbaupflicht anerkenne, wogegen der Staat eine «jährliche und ewige Leistung von Fr. 10000.—» erbringe unter Nachzahlung für die Jahre 1875/77. Der Gemeinderat beantragte der Einwohnergemeindeversammlung vom 3. März 1878 die Annahme dieses Vorschlages. Regierungsrat und Gemeinderat einigten sich nach kurzem Hin und Her über die Formulierung auf folgende Abmachung:

<sup>18</sup> Eingabe des Gemeinderates an das Bezirksamt vom 12. Dezember 1848 (Staatsarchiv).

<sup>19</sup> Protokoll der Großratssitzung vom 24. Juni 1847, Staatsarchiv. (Offenbar liegt eine unklare Bezeichnung vor. Es dürfte wohl nicht von einer Finanzierung auf dem Wege der Bildung einer *Aktiengesellschaft* gesprochen, sondern eher die Aufnahme eines Anleihens durch Ausgabe von *Obligationen* gemeint worden sein. Beide Begriffe werden also nicht erst heute und nicht nur im Examen etwa verwechselt!)

<sup>20</sup> SCHMID, Bundesrat FREY-HEROSÉ, S. 178 ff.

<sup>21</sup> Rechenschaftsbericht des Gemeinderates 1875, S. 57/58.

<sup>22</sup> FLEINER, Bundesstaatsrecht, S. 580.

<sup>23</sup> Rechenschaftsbericht 1875, S. 59/60. – Im einzelnen gibt der Faszikel «Brückenzoll-Entschädigung» im Gemeindearchiv interessante Aufschlüsse (Nr. G 2, Band I).

## Vertrag

zwischen dem Staate Aargau  
und  
der Einwohnergemeinde Aarau  
betreffend

die fernere Ausrichtung der von der Eidgenossenschaft eingestellten Entschädigung für den abgelösten Brückenzoll in Aarau.

In Ausführung der Großratsschlußnahme vom 23. November 1875 ist heute zwischen Abgeordneten des Regierungsrates und der Gemeinde Aarau folgender

### Vertrag

abgeschlossen worden:

#### Art. 1

Der Staat Aargau verpflichtet sich, der Gemeinde Aarau vom 1. Januar 1875 hinweg an den Bau und Unterhalt der dortigen Brücke jährlich einen Beitrag von Fr. 10 000.— /: zehntausend Franken :/ zu bezahlen.

#### Art. 2

Die zur Zeit des Inkrafttretens dieses Vertrages fälligen Beiträge werden in ihrer Gesamtsumme bar bezahlt, während von dort hinweg die Bezahlung der Entschädigungssumme in vierteljährlichen Raten erfolgt.

#### Art. 3

Die Einwohnergemeinde Aarau verpflichtet sich dagegen als Eigentümerin der dortigen Brücke, dieselbe fortwährend in gutem Zustande zu erhalten.

#### Art. 4

Die Einwohnergemeinde Aarau verzichtet auf jede weiteren Ansprüche, welche sie gegenüber dem Staate Aargau bezüglich der ehemaligen Brückenzoll-Entschädigung zu haben glaubt, welcher Art dieselben auch sein mögen.

#### Art. 5

Vorstehender Vertrag tritt nach beidseitiger Ratifikation durch den Großen Rat des Kantons Aargau und die Einwohnergemeinde Aarau in Kraft.

Aarau, den 22. Januar 1878

Die Abgeordneten  
der Gemeinde Aarau:  
sig. TANNER  
sig. ROTHPLETZ und IMHOF

Die Abgeordneten  
des Regierungsrates:  
sig. FREI  
sig. DR. KÄPPELI  
sig. IMHOF

Der Regierungsrat genehmigte diesen Vertrag am 18. Februar 1878, der Gemeinderat am 29. Januar 1878, die Ein-

wohnergemeinde am 3. März 1878. Der Große Rat behandelte das Geschäft am 16. Mai desselben Jahres. Er erteilte dem Vertrage seinerseits die Genehmigung, die aber «erst ausgefertigt werden solle, nachdem die Gemeinde Aarau auf beiden Doppeln des Vertrages die schriftliche Erklärung werde beigesetzt haben, daß sie durch den Wortlaut des Art. 3 auch die Verpflichtung zu einem allfälligen Neubau anerkenne». In diesem Sinne beschloß die Einwohnergemeindeversammlung am 24. Juni 1878 und der Vertrag erhielt den Zusatz:

### Die Einwohnergemeinde Aarau

Nach Einsichtnahme des Protokolls des h. Regierungsrates vom 18. Juni 1878 betreffend den Vertrag über Loskauf des Brückenzolls und in Bestätigung ihrer Ratifikationsschlußnahme vom 3. März 1878

erklärt:

durch den Wortlaut des Art. 3 des vorgenannten Vertrages wird die Verpflichtung zu einem allfälligen Neubau anerkannt.

Aarau, den 24. Juni 1878

Namens der Einwohnergemeinde  
Der Präsident:  
sig. TANNER

Siegel

Der Aktuar:  
sig. A. NIGGLI

Der Große Rat hat den Vertrag hierauf am 2. September 1878 endgültig genehmigt. Der Kontrakt stand bis zum heutigen Tage in Kraft. Der Staat hat alljährlich die Summe von Fr. 10 000.— bezahlt, und die Gemeinde trug die namhaften Kosten des Brückenunterhaltes<sup>17</sup>. Sie bestritt auch die Kosten des Neubaus der eben vollendeten Brücke, wobei dankbar anzuerkennen ist, daß sich der Regierungsrat grundsätzlich bereit erklärte, die Entrichtung eines angemessenen Beitrages dem Großen Rate vorzuschlagen<sup>24</sup>. Hoffentlich wird es auch in Zukunft gelingen, bei gutem Willen auf beiden Seiten zu friedlicher Erledigung aller Fragen zu gelangen!

<sup>24</sup> Die Höhe des Beitrages und die Frage, ob andere Gemeinden zu Leistungen an die Baukosten beizuziehen sind, konnten bis zur Drucklegung dieser Schrift noch nicht abgeklärt werden.

## Der Bau der neuen Brücke

### Planung und Projekt

Für den Ersatz der Kettenbrücke, der dringend und unaufschiebbar geworden war, weil sie den erhöhten Belastungen und dem modernen Verkehr nicht mehr genügte, wurden von den maßgebenden Stellen verschiedene Vorschläge in Erwägung gezogen. Dabei ergab sich, daß sich die zweckmäßigste Lösung durch *Beibehaltung* oder nur geringe Verschiebung der *Brückenachse* finden lasse. Die Anschlußstraßen konnten auf diese Weise beibehalten werden mit Verbesserung ihrer Lage sowie Höhe. Andererseits ließ sich aber die Erstellung einer *Notbrücke* zur Übernahme des Verkehrs während der Bauzeit nicht umgehen. Hier wurde, wiederum nach vielerlei Untersuchungen, als wirtschaftlichste Lösung die Verschiebung der Fahrbahntafel der Kettenbrücke auf einen möglichst nahe der neuen Brücke zu erstellenden Pfahljochunterbau gefunden. Damit erübrigte sich der Bau einer vollständig neuen Notbrücke, und die Umleitung des Verkehrs auf den provisorischen Übergang konnte mit einem Minimum an Kosten für Anschlußarbeiten bewerkstelligt werden.

Die *Länge der neuen Brücke* war durch die bestehenden Widerlager ihrer Vorgängerin gegeben und beträgt 108 m. Die Brückenbreite wurde mit den maßgebenden Stellen wie folgt festgelegt: 6 m Fahrbahnbreite; je 1,75 m Fahrradstreifen auf beiden Seiten der Fahrbahn (à niveau mit derselben); je 2,75 m Gehweg (auf beiden Seiten durch je einen 18 cm hohen Granitrandstein von der Fahrbahn bzw. den Fahrradstreifen getrennt). Die nutzbare *Breite* der Brücke beträgt somit 15 m. Mit den beiden Geländerbordüren ergibt sich eine Gesamtbreite von 15,60 m.

Als *Konstruktionsmaterial* für die neue Brücke wurde *Beton* mit einer den statischen Verhältnissen entsprechenden *Eisenarmierung* gewählt, so daß sich eine weitgehend aufgelöste Bauweise ergab, um möglichst Material und damit Gewicht zu sparen. Mittels gut gefügter Schalung und sorgfältigem Einbringen des Betons in die Schalung konnte erreicht werden, daß die Sichtflächen gleichmäßig aussehen, so daß sich eine weitere Bearbeitung oder sogar ein Verputzen des Betons erübrigte. Der spätere Unterhalt kann so auf einen geringen Teil dessen beschränkt werden, was sich bei einer eisernen Brücke, welche von Zeit zu Zeit einen neuen Anstrich verlangt, als notwendig erweisen würde.

Die Anordnung mit *zwei Pfeilern* in der Aare erschien bei den gegebenen Verhältnissen in bezug auf Höhe über Wasserspiegel und Widerlagerdistanz von Anfang an am wirtschaft-

lichsten, und nachdem das eidgenössische Wasserwirtschaftsamt für die Flußschiffahrt den Fahrraum in der Flußmitte befürwortet hatte, war sie die gegebene Lösung. Auch in ästhetischer Beziehung konnte die Aufteilung in drei Felder die beigezogenen Architekten bestens befriedigen.

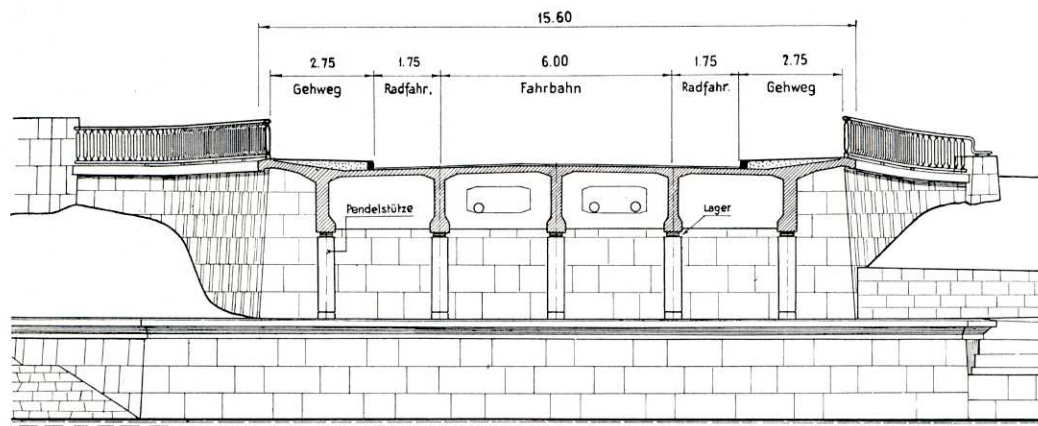
Von den drei Öffnungen dominiert die Mittelöffnung mit 44 Metern Spannweite, während die Seitenöffnungen mit je 29 Metern etwas zurücktreten. Die Länge-Aufteilung der ganzen Brücke in drei Teile, wie dies besonders schön beim etappenweisen Bau ersichtlich wurde, war bedingt durch die Verpflichtung, die Brücke so zu konstruieren, daß sie bei Verwirklichung der Groß-Flußschiffahrt um rund zwei Meter gehoben werden kann. Die entstehenden Fugen beim Gelenk des eingehängten Mittelteils und den Widerlagersäulen ermöglichen es dem Beton, sich bei Temperaturveränderungen frei auszudehnen und zusammenzuziehen.

Die Brücke liegt in einem *Längsgefälle* von etwa 1‰, d. h. die Fahrbahn kommt auf der Stadtseite etwa 60 cm höher und auf der Küttigerseite ebensoviel tiefer zu liegen als bisher. Daraus ergibt sich besonders auf der Stadtseite ein sehr wünschenswerter Ausgleich der bisher bestandenen Steilrampe des Zollrains.

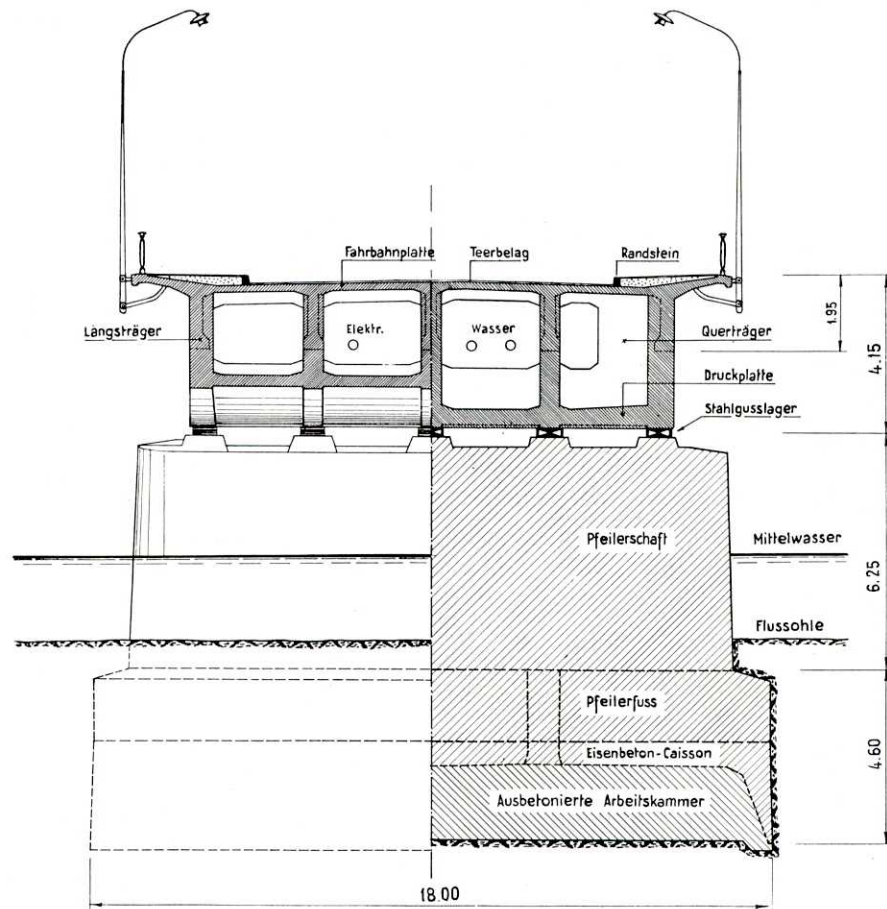
Die Haupttragkonstruktion der Brücke bilden 5 sogenannte *Längsträger*, d. h. hohe schmale Betonbalken mit Eiseneinlagen. Diese Balken geben ihren Druck auf die Stahlgußlager der Pfeiler und der Säulen am Widerlager ab. Die 5 Längsbalken sind alle 4 bis 5 Meter durch sogenannte *Querträger* ausgesteift. Über diese Längs- und Querträger spannt sich oben die sogenannte *Fahrbahnplatte*, eine 18 cm dicke Eisenbetondecke. Sie hat die Lasten des Verkehrs aufzunehmen und in die Längsträger zu übermitteln. Zur Verstärkung der Konstruktion zu beiden Seiten der Pfeiler sind die 5 Längsbalken auch unten durch eine Platte, die sogenannte *Druckplatte*, verbunden. In den ausgesparten Räumen sind sämtliche *Leitungen* für Wasser, Strom, Telephon usw. untergebracht. Der hier eingebaute *Kontrollsteg* erlaubt eine bequeme Montage und einwandfreie Überwachung der Leitungen.

Widerlager und Pfeiler der Brücke liegen in der *Strömungsrichtung* der Aare, die um etwa 10° von der Senkrechten zur Brückenachse abweicht. Um einen ungehinderten Durchfluß der Aare bei Hochwasser zu erreichen, war dieses *Abdrehen der Pfeiler* unbedingt erforderlich.

Jedes der fünf Stahllager überträgt auf den *Flußpfeiler* bei Vollast etwa 350 Tonnen. Dieser relativ schmale Schaft



Querschnitt beim Widerlager



Querschnitt beim Pfeiler

steht unter Wasser auf einem breiten *Fundamentfuß*, der den Kiesboden nur noch mit 4 bis 5 Kilogramm pro Quadrat-zentimeter belastet.

Die neuen *Widerlager* mußten gegenüber den alten abgedreht werden. Um einen freien Durchgang der *Uferpromenade* unter der neuen Brücke zu erhalten, wurde das alte *Widerlager* weiter abgebaut, als für die Brücke unbedingt notwendig gewesen wäre, und die neue Brücke auf leichten, armierten Betonstützen auf die alten Fundamente abgestützt. Jede dieser sogenannten *Pendelstützen* überträgt im Maximum etwa 75 Tonnen auf die alten Fundamente. Durch die

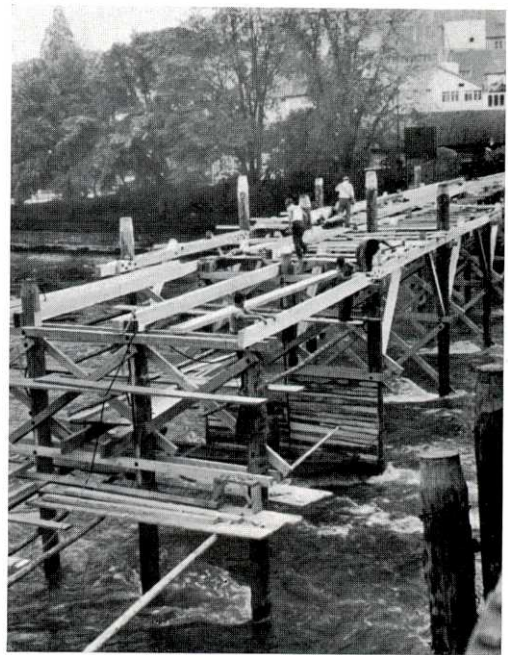
Anpassung der *Widerlager* an die natürliche Stromrichtung der Aare erhält man nicht nur bessere Abflußverhältnisse, sondern das *Flußprofil* wird durch das Zurücksetzen der *Widerlager* mindestens um die Breite der beiden *Flußpfeiler* vergrößert, so daß keine Querschnittsverkleinerung durch die beiden *Flußpfeiler* entsteht.

Um auch die Ufer unmittelbar ober- und unterhalb der Brücke der Strömungsrichtung anzupassen, mußten vor allem am rechten Aareufer die bestehenden alten *Uferverbauungen* abgebrochen und durch neue ersetzt werden, die weiter landwärts zu liegen kamen.

## Abbruch und Verschiebung der Kettenbrücke

### a) Vorbereitungen zur Verschiebung

Als erstes galt es, die *Tragkonstruktion der Notbrücke* zu bauen. Zu diesem Zweck wurden etwa 15 Meter flußabwärts Holzpfähle 4 bis 5 Meter tief in den Flußboden gerammt. Das 2000 Kilogramm schwere Fallgewicht der Ramme, die auf großen schweren Pontons montiert war, besorgte diese Arbeit. (Das außerordentlich schwere Hochwasser der Julitage 1948 hatte die in 11 Jochen zu 4 Stück angeordneten 44 Einzelpfähle ganz bedenklich hin und her schwanken lassen, bevor diese durch Holzverstrebungen fest untereinander verbunden wurden.) Daraufhin ging man daran, ein Gerüst unter der alten Kettenbrücke zu bauen, das die abgesenkte Fahrbahn aufzunehmen hatte und später zugleich als Verschiebegerüst diente. Auf gerammte Pfähle legte man als Tragkonstruktion die 11 Holzgitterquerträger in 9 Meter Abstand voneinander (entsprechend den 11 Jochen der Notbrücke). Auf



Zimmern der Holzverstrebungen für die Notbrücke



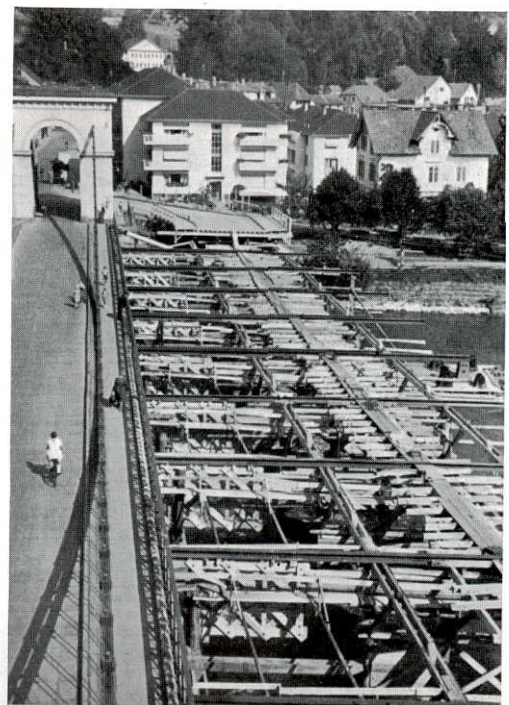
Die ersten Pfähle für die Notbrücke sind eingeschlagen

diese Holzträger wurden doppelte Eisenbalken befestigt, auf denen dann die Fahrbahntafel in ihre neue Lage gleiten sollte.

Und nun war es *um unsere Kettenbrücke geschehen!* Die ersten Hängestangen wurden von der Mitte der Brücke aus entzweigeschnitten. Noch hatte, unter anhaltendem Verkehr, die Kettenbrücke ihre Aufgabe zu erfüllen. Immer mehr Hängestangen knaxten und weiter löste sich der Fahrbahnboden von der Kette, um sich auf das empfangsbereite Verschiebegerüst abzusetzen. Jede der vier Ketten wurde nun in ihrer Mitte Stab um Stab durchgeschweißt, und mit Wucht fuhren die beiden Enden auseinander. In Stücke geschnitten, wurde das Eisen teils in den Schmelzofen, teils unter das Seziermesser der Materialprüfung geführt. Dann wurden große Winden auf der Brücke montiert, von denen die Drahtseile über eine Umlenk-Rolle wieder zurück zu den Verschiebeschlitten unter der Brücke führten. Es mußten noch die Zufahrtsrampen zum Notübergang erstellt werden, und die letzten Vorarbeiten zur Verschiebung waren getroffen.

### b) Verschiebung

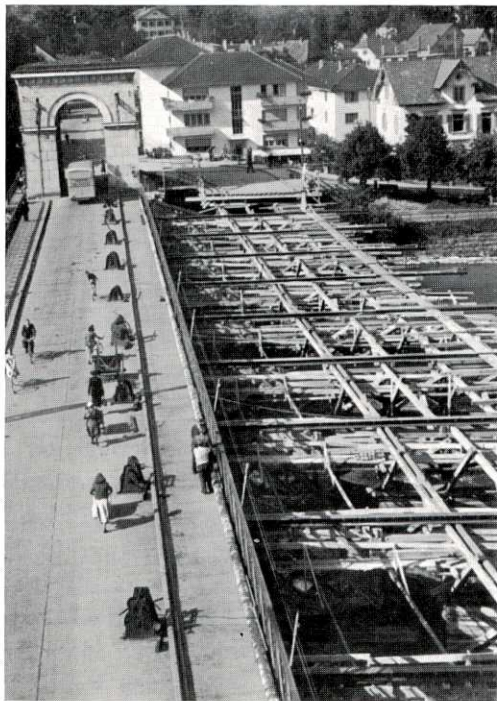
Dann endlich, am 20. September, kurz vor 21 Uhr, war es so weit! Viele Zuschauer an beiden Ufern der Aare harhten des Schauspiels. Scheinwerfer blitzten auf und beleuchteten die Brücke, auf der die 11 Winden mit ihren Bedienungsmannschaften bereitstanden. Die letzten Weisungen ergingen an die Mannschaften und an die Kontrolleure der Verschiebebahnen. Als letztes Fahrzeug verließ der Reporterwagen von Radio Basel die Brücke, und dann erschallte der erste Hornstoß. Die Winden drehten, ein leichter Ruck, und die Fahrbahn war auf ihrer ganzen Länge in Bewegung. Etappenweise glitt nun, Eisen auf Eisen, die Brücke ihren vorgeschriebenen Weg von 15 Metern. Nach 2 ½ Stunden hatte sie ihre Reise beendet. Nun galt es, in emsiger Arbeit den exakten Anschluß der verschobenen Fahrbahntafel an



Das Jochsystem der Notbrücke ist zur Aufnahme der alten Fahrbahntafel bereit



Abbrennen der Hängestangen



Die Fahrbahntafel unmittelbar vor dem Verschieben (die elf Winden sind bereits montiert)



Entzweibrennen der Ketten

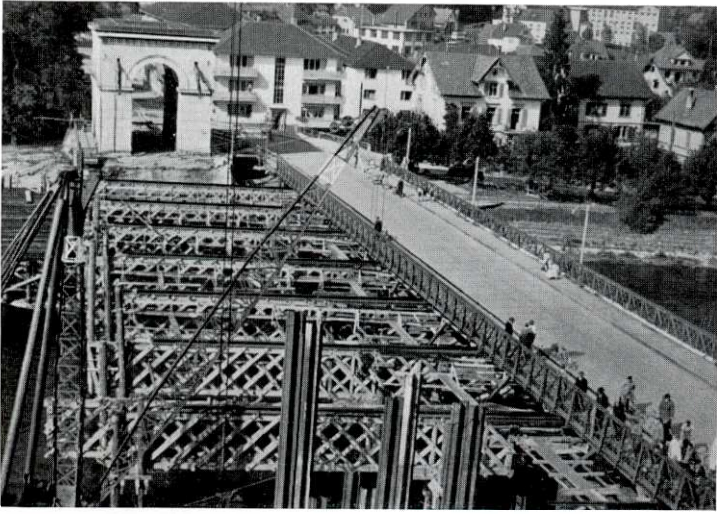
die bereitgestellten Zufahrtsrampen zu zimmern, Wasser- und Telefonleitungen mußten schnellstens angeschlossen werden, und morgens um 6 Uhr konnten die ersten Fahrzeuge über die Notbrücke fahren.

## Bau der neuen Brücke

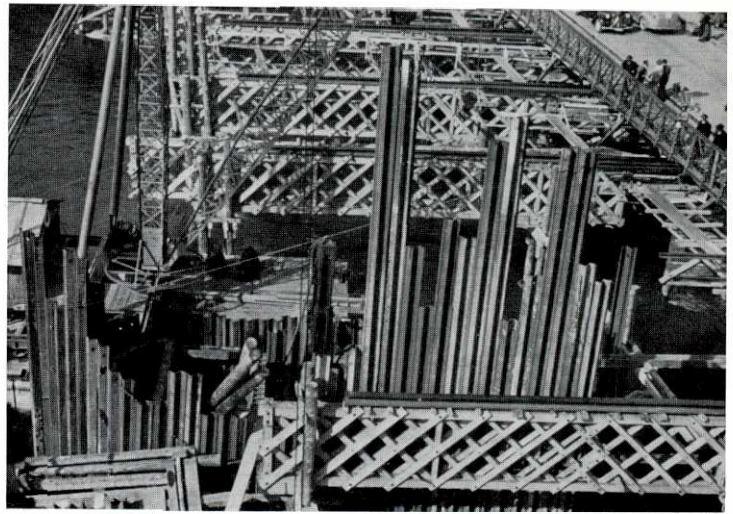
### a) Foundationen

Bei den gegebenen Verhältnissen erwies sich die gewählte pneumatische Pfeiler-Fundation als am wirtschaftlichsten. Sie besaß zudem den Vorteil der großen Anpassungsfähigkeit an unvorhergesehene Verhältnisse in bezug auf die Qualität des Baugrundes. Es war mit dieser Methode möglich, die Dichtigkeit und die Tragfähigkeit des Baugrundes an Ort und Stelle jederzeit zu überprüfen, und auf diese Weise hätte ohne Schwierigkeiten das Fundament tiefer angesetzt werden können als vorgesehen war, wenn die angetroffenen Bodenverhältnisse dies notwendig gemacht hätten.

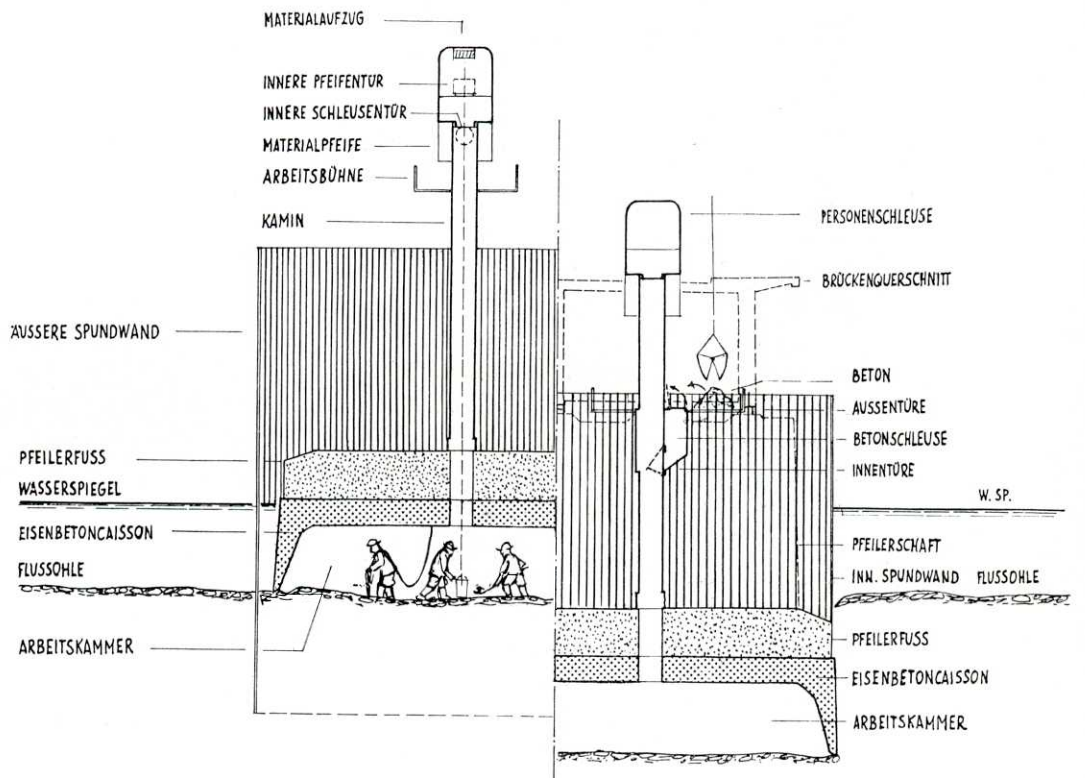
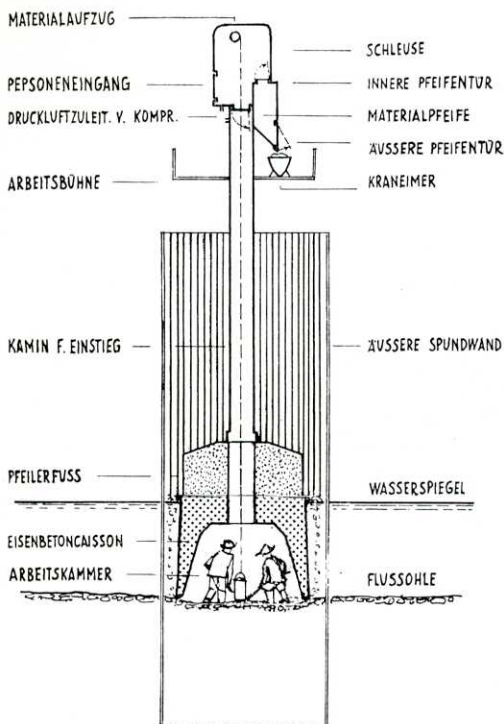
Im wesentlichen ging man bei der Fundation der beiden Pfeiler wie folgt vor: Von der Schwimmbatterie aus wurde an der Stelle, wo der Pfeiler zu liegen kommen mußte, eine geschlossene eiserne *Spundwand* etwa 3 bis 4 Meter tief in den Flußboden gerammt. Aus dem nun entstandenen Innenraum von etwa 20 Metern Länge und 5 Metern Breite saugte eine kräftige Pumpe das Wasser heraus, bis man trockenen Fußes auf der Flußsohle stehen konnte. Das durch die Ritzen der Wand noch eindringende Wasser wurde fortwährend ausgepumpt. Nun ging man daran, auf der trockengelegten Aaresohle den sogenannten *Caisson* zu konstruieren. Die Wände und die Decke des Caissons wurden an Ort und Stelle geschalt, armiert und betoniert. Die Arbeitskammer des Caissons, in unserem Falle 18 Meter lang, 4 Meter breit und etwa 2 Meter hoch, erhielt zwei Öffnungen in der Decke, auf welche die Stahlkamine montiert wurden. Am Ende dieser Kamine wurden die Schleusen angebracht, die bei Beginn des Absenkens noch hoch in die Luft ragten. In der Arbeitskammer wurde nun durch die Caissonmannschaft der Kies des Aarebettes ausgegraben, wodurch sich der Caisson durch sein Gewicht in den Grund bis zur gewünschten Tiefe absenkte. Das *ausgegrabene Material* bestand zumeist aus *Kies und Sand*. Beim rechten Pfeilerfundament mußte ein großer Felsblock in der Arbeitskammer gesprengt werden, und beim linken Pfeiler stieß man etwa 3 Meter unter der Flußsohle auf einen ganzen Holzrost, d. h. auf kreuz und quer liegende mächtige Holzbalken, die als *Bestandteile einer alten, eingestürzten Brücke* identifiziert werden konnten. Dieses noch gut erhaltene kräftige Holz mußte mit Axt, Säge und Sprengstoff gelöst und zerkleinert werden, bevor es an die freie Luft befördert werden konnte. Da das Gewicht der Eisenbetonkammer sehr groß war (etwa 470 Tonnen), drückte diese nun stetig nach. So grub sich die Mannschaft samt Caisson immer tiefer in den Flußboden hinein, bis man in einer Tiefe von 5 bis 6 Metern angelangt war, wo das Fundament von der Aare nicht mehr unterspült werden kann und der Boden tragfähig genug befunden wurde, die schwere Stützlast der Brücke aufzunehmen. In einem nächsten Arbeitsvorgang wurde der Raum der Arbeitskammer ausbetoniert. Auf diesem fertig abgesenkten, kompakten *Fundamentsockel* konnte im Schutze einer neuen, darauf abgestellten Spundwand der eigentliche sichtbare *Pfeiler* aufgemauert (d. h. geschalt), armiert und betoniert werden.



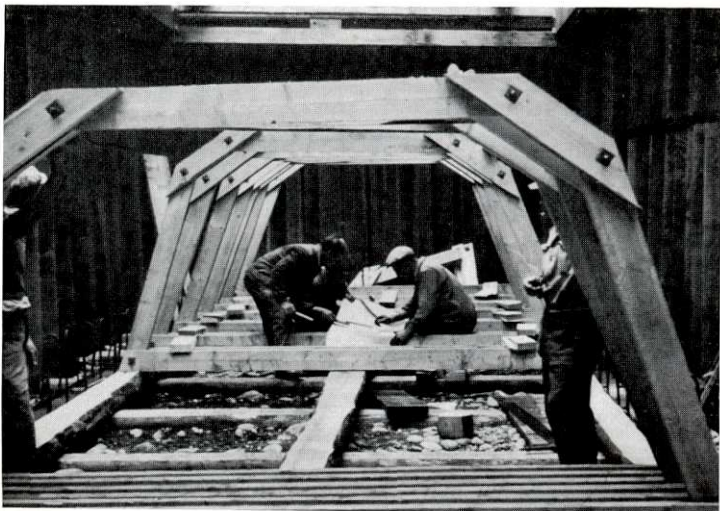
Die Fahrbahntafel der Kettenbrücke ist verschoben  
Die Verschiebebahnen sind deutlich sichtbar



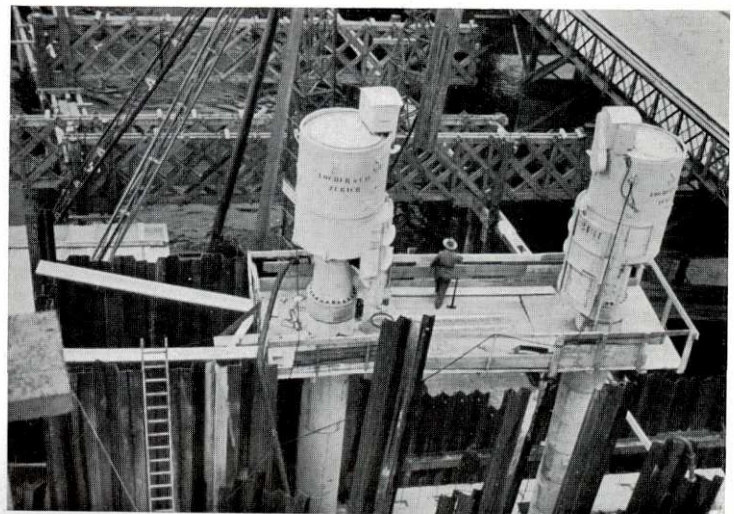
Rammen der Spundwand der Pfeilerbaugrube



Caisson während und nach dem Absenken



Schalen der Caisson-Arbeitskammer



Caisson-Kamine mit aufgesetzten Schleusen vor dem Absenken

## b) Widerlager

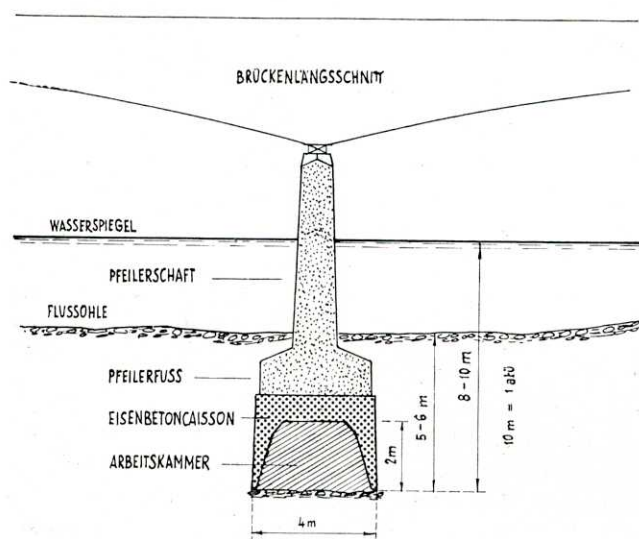
Die Lagerungs- und Gewichtsverteilungsverhältnisse der neuen Brücke ergeben verhältnismäßig geringe Stützkkräfte an den beiden Widerlagern. Die bestehende Fundamentplatte der Kettenbrücke genügte also vollauf zur Druckübertragung. Die Hauptarbeit beim Bau der Widerlager bestand im *Abbruch der Türme der alten Kettenbrücke*. Mit Sprengstoff, Preßluftschlämmern und Stemmeisen wurden die bis 4 Tonnen schweren Quadersteine vom Mörtelverband gelöst und mit dem Turmdrehkran auf einem Lagerplatz deponiert. Aber auch das alte Mauerwerk unter dem Fahrbahnniveau mußte auf der Wasserseite abgebaut werden, um einerseits das Flußprofil zu verbreitern und das Widerlager der Strömungsrichtung anzupassen und andererseits den Uferpromenaden freien Durchgang unter der Brücke zu ermöglichen. Hier lagern nun die je 5 Pendelsäulen direkt auf dem alten Widerlagerfundament. Zur Verkleidung der Mauern wurden die Quadersteine der alten Türme wiederverwendet. Am linken Widerlager ist in eine Nische ein selbstregistrierender Wasserstandsmesser (*Limnigraph*) eingebaut.

## c) Brücke

Die Erstellung der eigentlichen Brückenkonstruktion erfolgte in drei Etappen, entsprechend ihrer statischen Wirkungsweise. Die zeitliche Nacheinanderfolge erbrachte überdies den Vorteil, daß dasselbe Gerüst- und Schalholz mehrmals gebraucht werden konnte.

Nachdem Pfeiler und Widerlager gemauert waren, galt es zunächst, ein Gerüst zu konstruieren, das die ganze Betonmasse beim Eindringen in die Holzschalung tragen konnte. Die Beschreibung des Bauvorganges beschränkt sich auf die Arbeiten am ersten Teilstück auf der Stadtseite. Genau das gleiche geschah mit dem symmetrischen Stück auf der Kürtigerseite.

Ein Preßlufthammer von 3,5 Tonnen Gewicht rammt zunächst weitere Holzpfähle in den Aaregrund (160 Pfähle für das gesamte Lehrgerüst). Diese zu Jochen miteinander verbundenen Pfähle bildeten die Auflager des *Lehrgerüsts*. Als Tragbalken dieses Gerüsts dienten zum Teil erneut die von der Verschiebung her schon bekannten Holz-Gitterträger. Für den Bereich der Wölbung der Brücke gegen die Pfeiler hin



Die Arbeitskammer ist ausbetoniert, der Pfeiler aufgemauert

wurden entsprechend geformte – zum Teil verleimte, zum Teil verschraubte – sogenannte *Hetzerbinder* angefertigt und auf die Pfahljoche gelagert. Zimmerleute montierten auf diesen kräftigen Trägern mächtige Holztafeln, die die Wände der Form bilden mußten, in welche der Beton dann eingebracht werden konnte. Immer deutlicher zeichnete sich nun ab, was da werden sollte. Fünf einzelne Rippen, schmal und hoch, stachen heraus, dazu alle 5 Meter eine sie verbindende Querrippe. Im Bereich des Pfeilers wurde ein durchgehender unterer Holzboden montiert. Jetzt stand das *Negativ der Brücke aus Holz* bereit, fest verbunden mit dem Lehrgerüst. Während Tagen nun waren die Eisenleger damit beschäftigt, in diese Formen das benötigte Rundeseisen zu verlegen. In einem besonderen Eisenplan hatte der Ingenieur, als Ergebnis seiner Berechnungen, alle Eisenlagen nach Menge und Anordnung eingezeichnet. Als *Hauptarmierungsmaterial* diente hochwertiger Stahl, d. h. Rundeseisenstangen mit einem Durchmesser von 4 cm und einer Länge bis zu 33 m. Besonders stark armiert wurde die weit über den Pfeiler hinaus ragende Gelenknase, weil hier die ganze Auflagerkraft des eingehängten Mittelstückes durch die Stahlgelenke auf den an dieser Stelle verhältnismäßig niedrigen Betonträger übertragen werden muß.

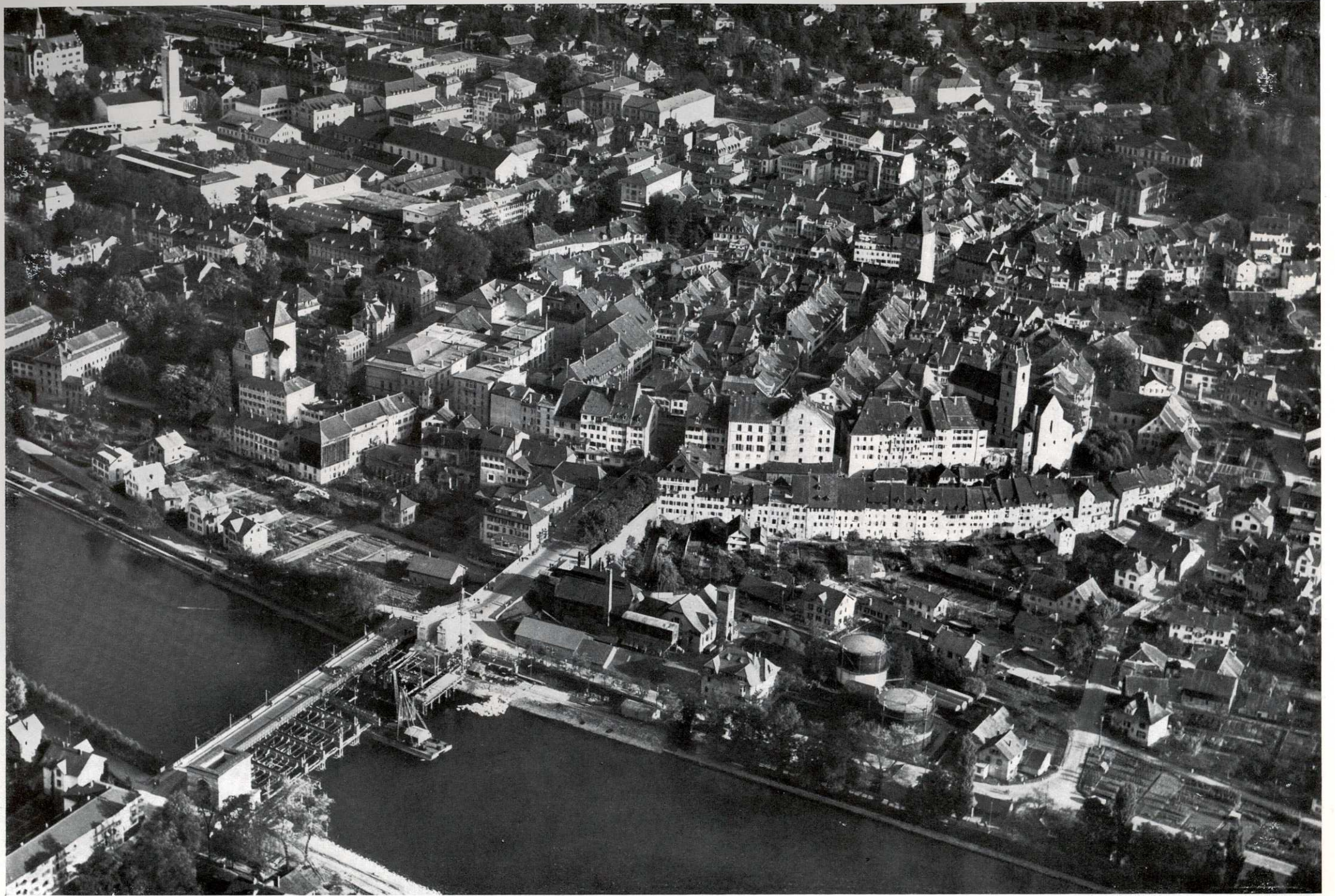
Der *Betonierungsvorgang* jeder Brückenhälfte teilte sich in 3 *Etappen*: Zuerst die 5 *Hauptträger* bis unterhalb der Fahrbahnplatte (1 Träger pro Tag), dann die *untere Druckplatte* im Bereich des Pfeilers (2 Tagesetappen) und als letztes die *Fahrbahnplatte* in einem Stück in Tag- und Nachtschichten. Der Beton, welcher pro  $m^3$  300 kg Zement enthielt, wurde mittels Kran in die Schalung eingebracht. Um den Beton möglichst dicht und auf große Festigkeit zu bringen, wurde er in der Holzschalung mit *Vibratoren* eingerüttelt. So konnte täglich ein Träger betoniert, d. h. etwa  $50 m^3$  Beton verarbeitet werden. Mit besonderer Sorgfalt geschah das Betonieren und Armieren der 18 cm dicken Fahrbahnplatte. Die Armierung besteht hier aus längs- und querliegenden Rundeseisenstangen.

Beim Abbinden und Erhärten entwickelt der Beton Wärme. Es ist seiner Qualität zuträglicher, nicht bei Hitze und Trockenheit fest zu werden, sondern bei Feuchtigkeit, am besten unter Wasser. Aus diesem Grunde setzte man auch gleich nach dem Betonieren die ganze Fahrbahnfläche unter Wasser.

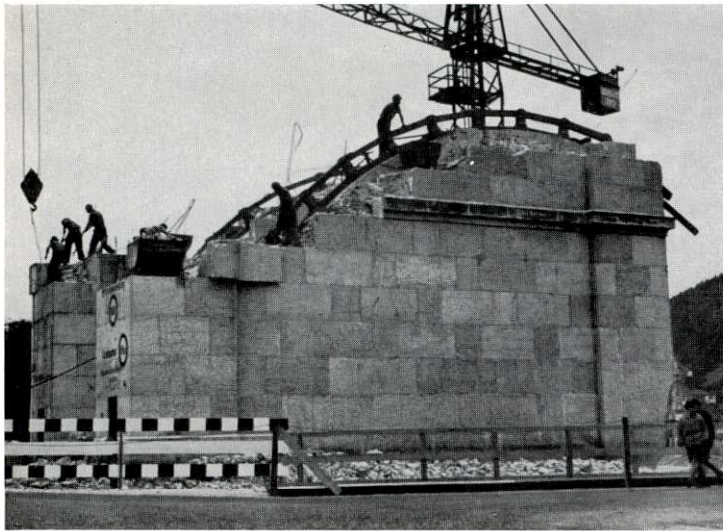
Von Zeit zu Zeit wurden in besonderen Gefäßen Betonwürfel hergestellt und diese nach einer bestimmten Zeit in der Prüfanstalt auf ihre Festigkeit untersucht. Die erhaltenen *Würfeldruckfestigkeiten* mußten den Vorschriften genügen, welche der statischen Berechnung der Brücke zugrunde gelegt worden waren.

Nach etwa 4 Wochen *Erhärtezeit* konnte das *Lehrgerüst weggenommen*, d. h. die Keile gelöst, das Gerüst abgesenkt und mit dem Kran fortgehoben werden. Der ganze Brückenteil trug sich nun in seiner ganzen Stützweite von selbst. Kühn ragte der große Arm über den Pfeiler hinaus, bereit, seinen Anteil von etwa 300 Tonnen der Last des Mittelstückes aufzunehmen.

Die bis 3,5 Tonnen schweren Holzträger wurden nun auf die Schiffsbatterie verladen und zur *andern Brückenhälfte* befördert, wo bereits die Pfähle bereitstanden, das Lehrgerüst zu empfangen. In der schon beschriebenen Folge wickelten sich dann auch hier die Arbeiten ab. Der einzige Unterschied zur Hälfte rechts bestand darin, daß hier bewegliche Rollenlager versetzt wurden, die freie Längenausdehnung infolge



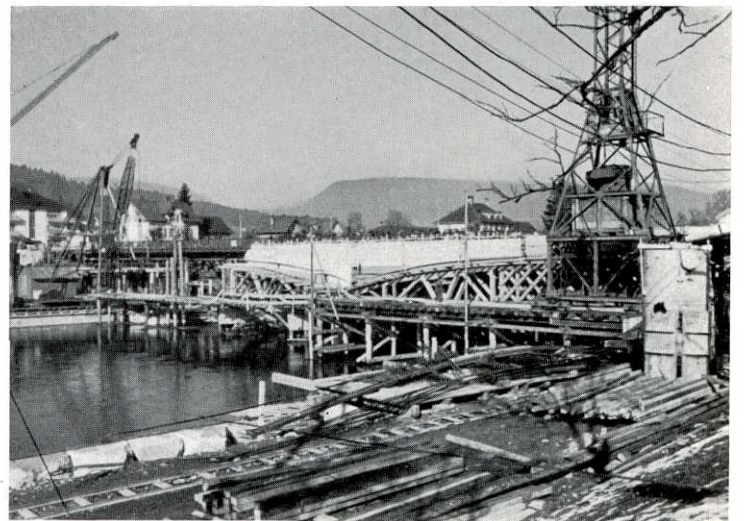
Flugphoto O. Schait, Dübendorf



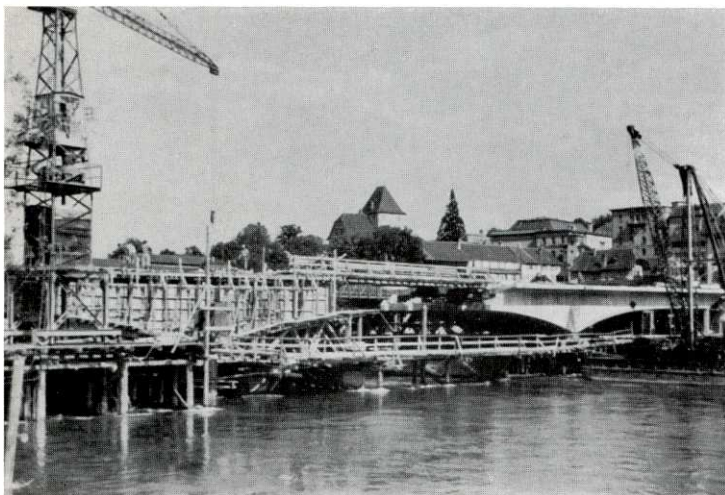
Abbruch der Kettenhäuser (Brückentürme). Man beachte die freigelegten, zur Verankerungsplatte absteigenden Ketten



Schalen und Armieren der einzelnen Längsträger der Brücke

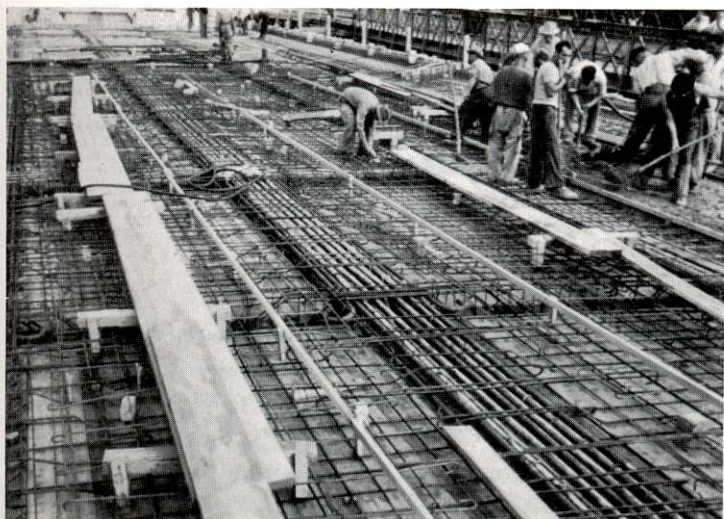
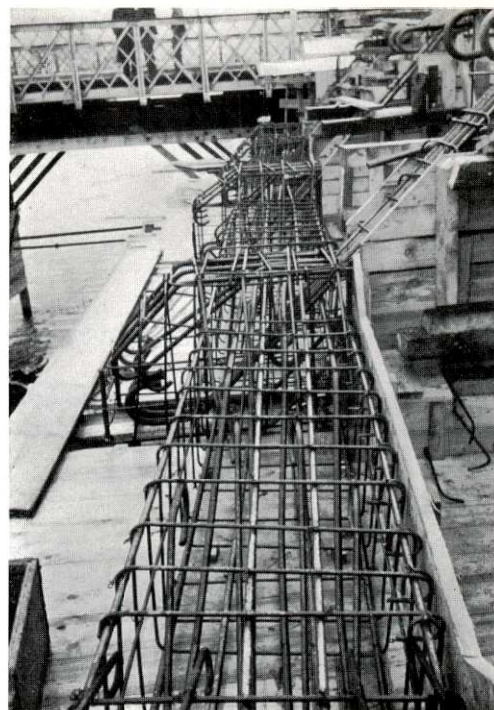


Lehrgerüst der Südhälfte mit darauf lagernder Schalung



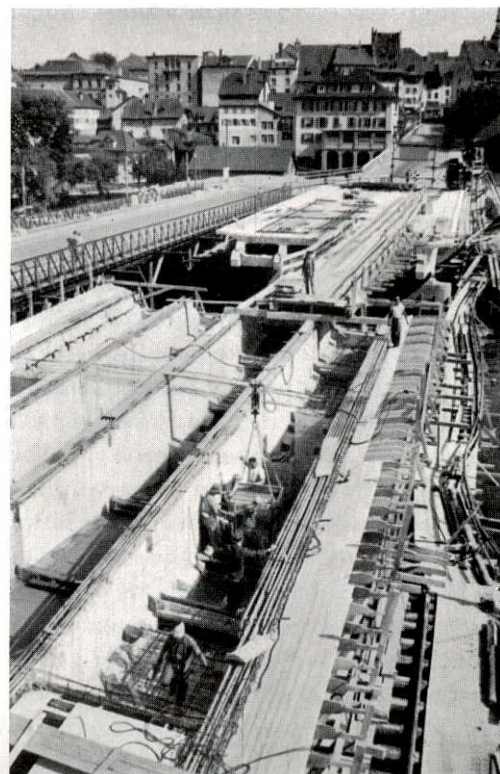
Südhälfte ausgeschalt, Nordhälfte mit Lehrgerüst und Schalung

Die stark armierte Gelenknase

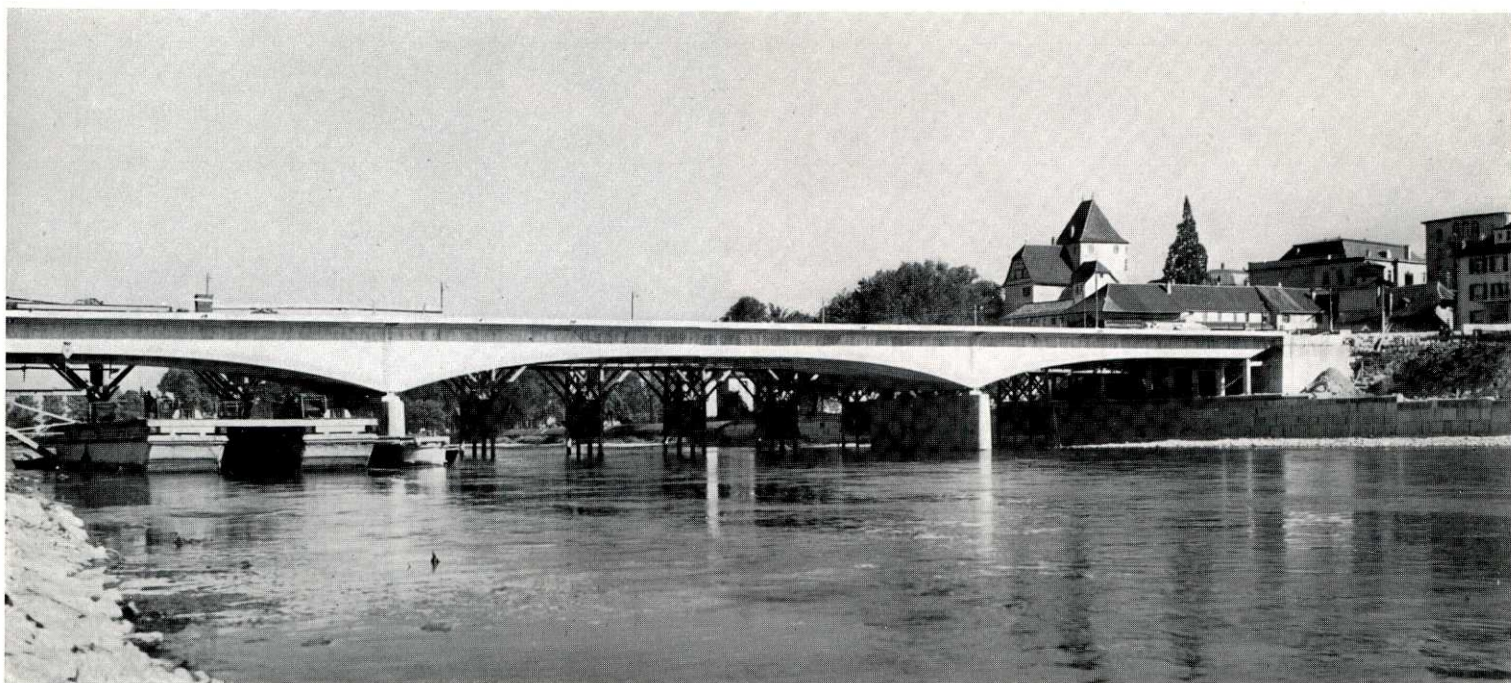


Die Fahrbahnplatte ist fertig armiert und wird nun betoniert

Sämtliche Brückenbau-Photos (mit Ausnahme der Flugaufnahme auf Seite 57) wurden vom Städtischen Bauamt angefertigt, die Zeichnungen auf Seiten 52, 55 und 56 von Rothpletz, Lienhard & Cie. AG., Aarau



Im Vordergrund die fünf ausgeschalteten Längsträger. Die Druckplatte wird eben betoniert



Die neue Brücke kurz vor ihrer Vollendung

Temperaturdifferenzen ermöglichen, während auf der Stadtseite auf der Gelenknase zum Mittelstück hin feste Kipp-lager angebracht sind. Dann kam auch für dieses Teilstück die Zeit, wo es gewissermaßen auf eigenen Füßen stehen konnte, und abermals wurden die Gitterträger auf das Schiff verladen und zum vierten Male verwendet, im *Mittelstück* eingesetzt. Genau parallel zur Brückenlängsachse standen die 10 Holzträger bereit, die Holzschalung, die Eisen- und Betonlast zu tragen.

Schneller als die beiden andern Teilstücke war auch dieser letzte und kleinste Teil von etwa 19 Metern fertiggestellt, das Lehrgerüst abgesenkt und ans Land befördert worden. Die vielen Pfähle des Lehrgerüsts konnten nun nach und nach beseitigt werden, um dem Wasser möglichst ungehemmten Durchfluß zu gestatten.

Nun folgten noch die *kleinen Arbeiten* auf und an der Brücke. Die drei *Bewegungsfugen* auf der Brücke (zwei an den Widerlagern und eine über den Rollagern über dem eingehängten Mittelträger) sollen das einwandfreie «Atmen der Brücke», d. h. Längsänderungen infolge Temperaturschwankungen, ermöglichen. Vom Schlosser eigens dazu konstruierte sogenannte Schleppbleche ermöglichen das Abdecken dieser Fugen, ohne deren Beweglichkeit dadurch zu beeinträchtigen. Die *Granitrandsteine* konnten versetzt und dahinter mit sehr leichtem Beton aus Zement und Ziegelschrot die *Gehwege* ausgefüllt werden. Ein *Dichtungsanstrich* auf die gesamte abgeglättete Fahrbahnoberfläche soll den Beton und vor allem die darin verankerten Eisen vor eindringendem Wasser schützen. Darüber wurde ein üblicher bituminöser *Oberflächenbelag* eingebaut, als Deck-, Dichtungs- und Verschleißschicht. *Geländer und Beleuchtungsmasten* wurden nach Vorschlag der verantwortlichen Architekten vom Schlosser aus Eisen angefertigt und auf der Brücke versetzt. Die Brücke erhält auch einen leichten *Kontrollsteg* unter der Fahrbahn, der es erlaubt, zwischen den Längsträgern und durch die Aussparungen der Querträger hindurch von Ufer zu Ufer zu

gehen, um die verschiedenen Leitungen für Wasser, Strom und Telephon zu montieren und zu kontrollieren.

#### d) Ufermauern

Der für Fundationsarbeiten überaus günstige Wasserstand der Aare begünstigte vor allem die Arbeiten an den neuen Ufermauern. Die vorspringenden alten Uferverbauungen wurden abgetragen und weiter landeinwärts die Fundamente für die neue Quaimauer gelegt. Diese Mauern wurden, vielleicht aus Pietät zur alten Brücke, zum großen Teil aus den Quadern der ehemaligen Türme der Kettenbrücke erstellt. Den Ufern entlang sollen dann zwei prächtige durchgehende Uferpromenaden führen. Auch ist der Anschluß zu den neuen Anlagen am Unterwasserkanal des Elektrizitätswerkes gewährleistet.

#### e) Umgebungs- und Anschlußarbeiten

Dazu zählen vor allem die *Verbreiterung und die Hebung der Mühlemattstraße*. Dabei wurde der Kiesaushub der Pfeiler verwendet. Ferner mußten die *Flößerstraße* und der *Zollrain* an das gehobene Niveau angepaßt werden. Weiter gehören dazu der *Ausbau und die Verbreiterung der Küttigerstraße* im Anschluß an die Brücke und eine Reihe hübscher und bequemer Zu-, Ab- und Aufgänge zu Straßen und Uferpromenaden.

Nun kann die *neue Brücke dem Verkehr übergeben werden!* Nach Abbruch der alten Fahrbahn der Kettenbrücke, die zuletzt noch während der Bauzeit als Notbrücke diente, wird diese vollends dem Alteisenhändler übergeben. Die Pfahljoche in der Aare werden entfernt. Erst jetzt können die Anschlüsse an die Brückenköpfe, Bepflanzung der Böschungen und viele Kleinigkeiten, die den sogenannten letzten «Schliff» geben sollen, fertiggestellt werden.

### Hauptsächlichste Baudaten

1948	7. Juni	Beginn des Installierens der Unternehmung (Baracken, Schiffskran und Ramme, Transformatorenstation, Krane usw.)
	24. Juni	Rammen des 1. Pfahles der Notbrücke
	5. bis 9. Juli	Hochwasser
	26. Juli	Ende der Pfählungen für Notbrücke und Verschiebebahnen
	bis 4. September	Einbau des Verschiebegerüsts und der -bahnen
	6. September	Hängestangen der Kettenbrücke durchgeschnitten. Absetzen der Fahrbahntafel auf Verschiebegerüst
	7. September	Entzweibrennen der Ketten und deren Abbruch
	20. September	21.00 Uhr: Verschieben der Kettenbrücke
	22. September	Beginn des Rammens der Spundwände für Pfeilerbaugrube rechts
	23. September	Beginn des Abbruches des Brückenturms rechts
	3. November	Beginn des Aushubes für Uferkorrektion rechts
	13. November	Pfeilercaisson rechts, fertig abgesenkt
	25. November	Beginn des Rammens der Spundwände für Pfeilerbaugrube links
	7. Dezember	Beginn des Abbruches des Brückenturmes links
	13. Dezember	Auspumpen der Baugrube Pfeiler links
	13. Dezember	Pfeiler rechts, fertig betoniert
	16. Dezember	Beginn des Rammens der Pfähle für Lehrgerüst rechts
1949	17. Januar	Betonieren des Widerlagers rechts
	19. Januar	Beginn der Uferkorrektion links
	24. Januar	Lehrgerüst rechts, Einbau der Holzträger
	3. Februar	Schalungen der 1. Betonieretappe
	3. Februar	Pfeilercaisson links, fertig abgesenkt
	26. Februar	Pfeiler links, fertig betoniert
	9. März	Armieren Hälfte rechts
	18. März	Beginn des Betonierens der rechten Brückenhälfte
	13. April	Ende des Betonierens der linken Brückenhälfte
	25. April	Absenken des Lehrgerüsts Hälfte rechts und Ausschalen. Umsetzen des Lehrgerüsts auf Hälfte links
	18. Mai	Armieren der Hälfte links
	9. Juni	Betonieren der Hälfte links
	7. Juli	Ende des Betonierens linke Brückenhälfte
	18. Juli	Absenken des Lehrgerüsts Hälfte links
	19. Juli	Lehrgerüst und Schalung des Mittelstückes
	4. August	Armieren des Mittelstückes
	22. August	Ende des Betonierens Mittelstück. Aufrichtefest
	6. November	Einweihung und Öffnung für den Verkehr

**Zusammenstellung über die Installationen, den Materialverbrauch und den Arbeitsaufwand  
beim Bau der Brücke und der Ufermauern**

*I. Installationen*

1 Schlafbaracke, 1 Mannschafts- und 1 Zimmereibaracke,  
1 Schmiede, 1 Magazinbaracke und diverse Kleinbaracken.  
2 Turmdrehkrane, 1 große Schiffsbatterie mit Ramme,  
1 kleine Schiffsbatterie mit Ramme, 1 Bagger,  
Kompressoren und Schleusenanlagen, Transformatoranlage,  
Betoniermaschinen, Kiessandsilo, Vibratoren und diverse  
Kleingeräte.

*II. Arbeits- und Materialvolumen*

*a) Material*

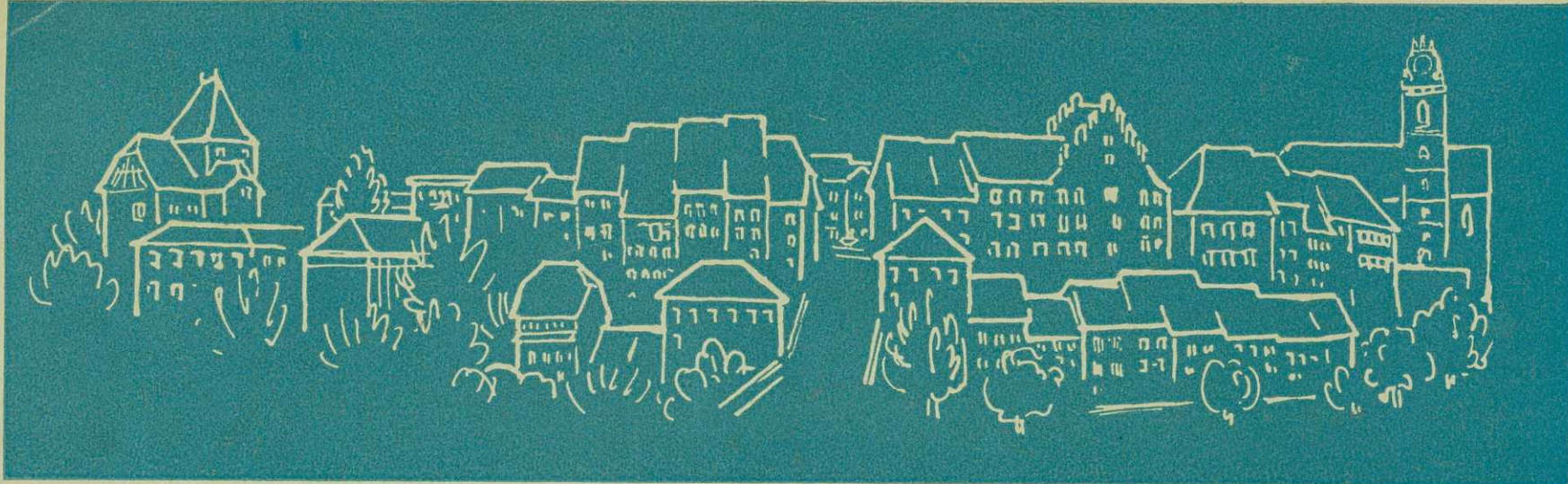
Kiesaushub in den Pfeilercaissons	etwa 750 m <sup>3</sup>
Aushub für die Uferkorrekturen	„ 1600 m <sup>3</sup>
Abbruch der alten Brückentürme	„ 2600 m <sup>3</sup>
Neues Ufer- und Widerlagermauerwerk	„ 800 m <sup>3</sup>
Fundament- und Pfeilerbeton	„ 800 m <sup>3</sup>
Brückenbeton	„ 1250 m <sup>3</sup>
Betonrundeisen, total	„ 190 t
Bauholz für Notbrücke, Lehrgerüst und Schalungen usw.	„ 1000 m <sup>3</sup>

*b) Arbeitsaufwand*

Beim Bau der Notbrücke, der Brücke und der Ufermauern vom Juni 1948 bis Oktober 1949 schwankte die Zahl der beschäftigten Arbeiter von 15 bis 60. Im Mittel betrug sie in diesen 17 Monaten Bauzeit 30 Mann. Dies ergibt für die Arbeiten einen totalen Aufwand von etwa 140 000 Stunden.

**Die wichtigsten am Brückenbau beteiligten Unternehmer**

Projekt und Bauleitung	ROTHPLETZ, LIENHARD & CIE. AG. Aarau
Beratende Architekten	HÄFELI, MOSER & STEIGER, Zürich
Bau-Ausführung	Arbeitsgemeinschaft LOCHER & CIE., Zürich, und FR. ZUBLER-FRICKER, Aarau
Demontage von Ketten und Hängestangen	MÖSCH, SCHNEIDER & CIE., Aarau
Verschieben der Kettenbrücke	WARTMANN & CIE., Brugg



VERLAG  
H. R. SAUERLÄNDER & CO.  
AARAU

