Zeitschrift: Aarauer Neujahrsblätter

Herausgeber: Ortsbürgergemeinde Aarau

Band: 18 (1944)

Artikel: Aarauer Brückensorgen vor hundert Jahren

Autor: Erismann, Paul

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-571291

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 03.12.2025

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

Aaraner Brückensorgen vor hundert Jahren

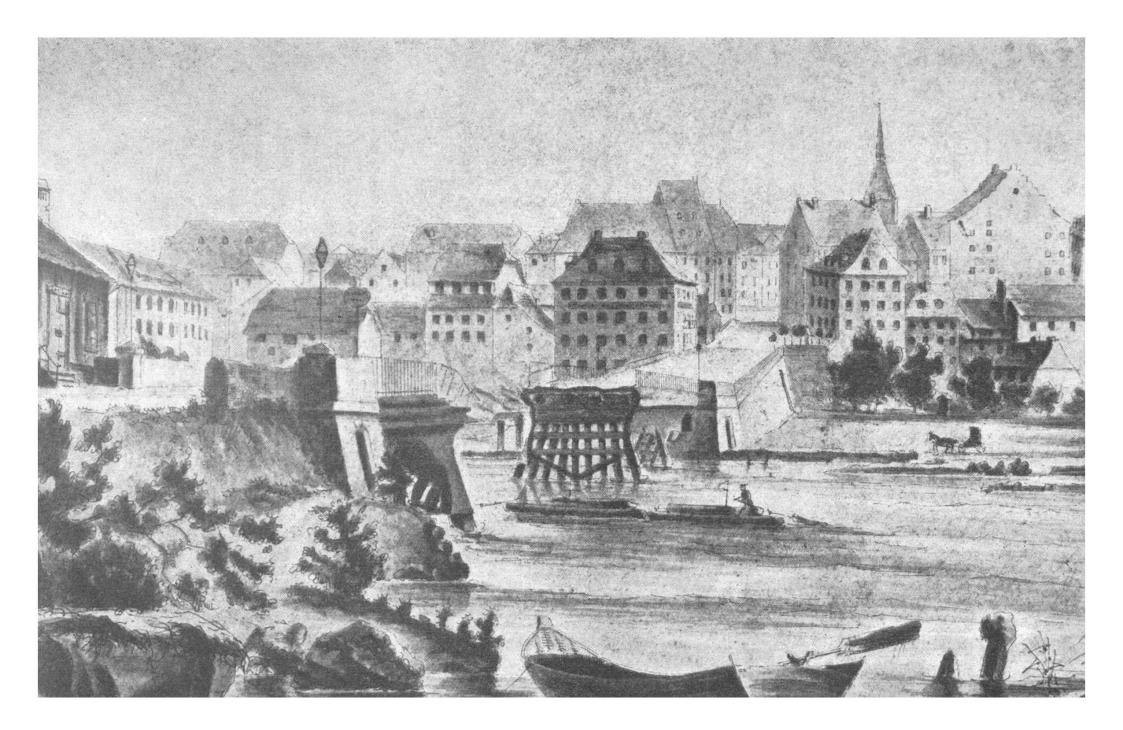
Es war im Heumonat 1843, um die Zeit, da Aarau die Vorbereitungen auf den Maienzug zu treffen hatte, der für diesmal auf den dritten Juli-Donnerstag angesett worden war. 2018= gemach kamen die froben Zuruftungen in Bang. Mur das Wetter wollte sich nicht festlich stimmen lassen. Es war ein Jammer: Ein ergiebiger Regenfall nach dem andern ging über das Land nieder, und die Aare — damals noch ein recht gefährliches Gewässer – war seit Wochen hochangeschwollen. Ihre ungebandigten Wellen schlugen ohne Unterlaß an die fünf hölzernen Joche der noch fast neuen und ungedeckten Aarauer Brücke. Erst vor sechs Jahren (am 1. Oftober 1837) hatten sie Rat und Bürgerschaft aus den tüchtigen händen des Brückenbauers Jakob Rummer von Aarwangen entgegengenommen, nachdem ihre gedeckte Vorgängerin anno 1831 fortgeriffen worden war. Ungeschickterweise waren ihre Joche schräg zur Strömung gestellt worden, und wenn sie auch fräftig und haltbar schienen, so hatte sie doch schon manches schwere Floß hart bedrängt. Zudem zerrte der Strom an ihnen Zag und Nacht.

Am Albend des 12. Juli 1843 war das Rauschen und Tosen der Aare wirklich beängstigend geworden. Als der Baster Post-wagen spät um halb elf Uhr über die Brücke dem Jura zurollte, ächzte der schwere hölzerne Unterbau unter dem Ansturm der Fluten. Die Fahrbahn hatte sich an einer Stelle bereits um einen Fuß gesenkt. Säumige Heimkehrer bemerkten noch vor Mitter-nacht unbeimliche Nisse in den Brückenfeldern, die sich im Lause der nachfolgenden Stunden zu breiten Spalten erweiterten. Es bestand kein Zweisel mehr: Die Brücke schwebte in höchster Gesahr! Alle Anstrengungen der alarmierten Brückenwärter und anderer zu Hilfe geeilter Männer richteten nichts mehr aus, und

morgens um halb vier Uhr lösten sich laut krachend drei Brückensfelder mit dem dritten und vierten Joche aus dem Gefüge und zogen talabwärts. Sie ließen auf dem rechten Ufer zwei Joche, auf dem linken nur noch eines zurück, und mitten drin klaffte eine schauerliche Lücke.

Mit Windeseile verbreitete sich die Unglücksbotschaft in den häusern der Stadt. Alles rannte zur Aare hinunter, die immer noch gleich unheildrohend an den traurigen Ruinen der einst so stolzen Brücke rüttelte. Der Gemeinderat trat sogleich zu einer Extrasitung zusammen und ließ durch Eilboten den beidseitigen Ufergemeinden aareabwärts Runde vom Brückeneinsturz geben. Zugleich wurde der Wunsch der Behörde ausgerichtet, man möchte dahertreibende Trümmer länden und nach Aarau melden. Zur selben Stunde ordnete man auch die sofortige Errichtung einer Personenfähre gleich unterhalb der Brücke an. Um Nachmittag des 13. Juli – wahrhaftig ein Unglücksdatum! – traten die Ratsberren neuerdings zusammen. Diesmal, um eine Abordnung der Regierung zu empfangen, die vom obern Rathaus beruntergekommen war, der hauptstadt das Beileid des Margaus auszudrücken. Aarau wurde nämlich zu jener Zeit von einem ansehnlichen Schuldenberg gedrückt. Die zerstörte Brücke war noch lange nicht abbezahlt. Und nun fam eine neue finanzielle Belaftung dazu, denn mit einer Fabre allein ließ fich auf die Dauer die Verbindung zwischen den beiden Ufern nicht aufrecht erhalten. Wir begreifen es daher, wenn der Stadtrat in der ersten Bestürzung beschloß, auf den Maienzug verzichten zu wollen. Die Enttäuschung unter den Kindern war freilich groß, gingen sie doch mit dem lieblichen Fest des gewohnten blisblanken Dreibäklers verlustig, der nach der firchlichen Feier jeweils ausgeteilt wurde. Auch der Turnverein mußte mit leeren Banden abziehen,

Nebenstehende Abbildung: Untergang der letzten Brücke mit Jochen am 13. Juli 1843. Zeichnung von August Merian. Gehört zu den Versen Keers.



als er um einen städtischen Beitrag zu einem vor der Ture stebens den eidgenöffischen Turnfeste bat.

Unterdessen war alles vorgekehrt worden, um zu Schiff wenigstens die Passanten hins und herbefördern zu können. Dies gesichah anfänglich mit Ruderbooten, vom 15. Juli hinweg sedoch mit einer richtigen Personenfähre. Der übliche Brückenzoll ging in einem angemessenen Fähregeld auf, den Schiffsleuten ward Unterkunft im Zollhause senseits des Flusses angewiesen, der Fähregeldeinnehmer erhielt Wohnung im sogen. Wachthäuschen, und über die Brückentrümmer wurde ein Glockenzug eingerichstet, womit im Vedarfsfalle auch zu Unzeiten die Schiffsbesatzung geweckt werden konnte. In Auenstein gelang es, ein geeignetes Wagenschiff anzukaufen. Es wurde nach Aarau geschafft, und sichen am 27. Juli meldete das Amtsblatt, daß nun auch Rokund Fuhrwerk übergesest werden könnten. Zu gleicher Zeit gingen aus Schinznach und Kleindöttingen Meldungen über aufgesischte Überreste der verunglückten Brücke ein.

Unter der Bevölkerung hub sogleich ein eifriges Ratschlagen an, wie jest die neu sich stellende Brückenfrage wohl am besten und billigsten gelöft werden könnte. Die eine Partei bestand darauf, kurzerhand die zurückgebliebenen Trümmer mit einer tragfähigen neuen Fahrbahn zu verbinden. Ihre Gegner aber wollten sich mit einer derart kurzsichtigen Lösung nicht zufrieden geben. Der ewigen Plagerei mit der Brücke mußte für ein= und allemal ein Ende gesett werden. Sie sprachen von einer allgemeinen Aareforreftion, die, wenn richtig angepackt, schon im Kanton Solothurn und noch weiter oben zu beginnen hatte. In Landolts "Posthörnchen" zweifelte ein Zeitungsschreiber freilich daran, ob angesichts des derzeit üppig blühenden Gemeindes und Kantönligeistes eine umfassende Verbesserung des Aarelaufes durchführbar sei. Der Steptiker schlug daher den Bau einer Hängebrücke vor, die ohne Rücksicht auf die zukünftige Ufergestaltung jett schon vorgesehen werden konnte. Die Drabt= brücken von Aarburg und Frydurg wurden als meisterhafte Beispiele vor aller Augen gestellt.

Der "Schweizerbote" hinwiederum neigte mehr zu einer Schiffsbrücke, wie sie auf Rhein und Donau schon damals bestanden. Aarau könnte da für die ganze Schweiz bahnbrechend wirken, hieß es, und in einer andern Einsendung wurde dem Eidg. Kriegsrate vorgeschlagen, er möge von Thun her einen Ponton Train die Aare herabführen lassen, um bei uns eine Brücke zu schlagen. So könne das Gesamtvaterland dem besträngten Aarau wertvolle Unterstüßung angedeihen lassen.

Die Ausgeklügeltsten unter den Aarauern hofften aber etwas Besseres: Thre Blicke waren auf den Staat Aargau gerichtet, dem man nach den Luftschlössern dieser Allzuschlauen großmütig das Zollrecht schenken wollte. Damit hatte er aber auch die Brücke und alles mit ihr verbundene Ungemach übernommen. So hatte man leicht der Sorgen ledig werden konnen: Der koftspielige Brückenbau mare auf alle Zeiten Sache des Kantons geworden. Dieser klug ausgedachte Weg erwies sich aber als unbeschreitbar, weil man in den kantonalen Ratssälen für solcher= lei Töne ein ausgesprochen schlechtes Musikgehör an den Tag legte. Ohne große Lust und mit saurer Miene hatten unsere Vorfahren schließlich doch selbst ans unerquickliche Werk zu geben. 1844 wurde die bestehende Brückenkommission durch einige Fachleute erweitert. Unter ihnen finden wir auch den Erbauer der neuen Teufelsbrücke in der Schöllenen (Müller) sowie Charles Chalan, den Schöpfer der zwei großartigen und vielbestaunten hängebrücken von Fruburg.

Um 18. September 1844 beschlossen die Ortsbürger mit 193 gegen 54 Stimmen, die alte Brücke nicht wieder herzustellen, und mit 224 gegen 23 Stimmen wurde eine moderne Hängebrücke der altgewohnten Jochbrücke vorgezogen.

Es mußten aber noch mehr als vier Jahre verfließen, bis mit der Erstellung dieser Brücke (der heutigen Rettenbrücke) ernstlich begonnen wurde. Die Geldfrage lastete überaus schwer auf der haushälterisch gesinnten Gemeinde. Denn nochmals hören wir von Verhandlungen mit der Kantonsregierung. Die Übersnahme durch den Staat hätte eben doch die glücklichste Lösung dargestellt. Der Große Rat wollte aber nichts davon wissen und glaubte nun seinerseits, den Aarauern Beine machen zu müssen: Innert sechs Wochen sei mit dem Bau der Brücke zu besginnen, lautete der obrigkeitliche Beschluß. Aarau erwiderte, man werde dieser Aufforderung nachkommen, aber ohne Anerkennung einer Rechtspflicht, allein aus freien Stücken. Der Neubau ersheische mit allem Drum und Dran 150 – 180 000 Fr. Bevor aber die Brücke erstellt werde, müsse die Höhe von Staatsbeitrag und künftigem Brückenzoll bekannt sein.

Ohne sedoch eine Antwort abzuwarten, bewilligte die Ortsbürgergemeinde — der Brückenbau war ihre Sache — am 27. August 1847 einen Kredit von 150000 Fr. Für Unterhalt und Amortisation schienen der Zollertrag und eine allsährlich von den Bürgern zu erhebende Steuer von 1200—1500 Fr. ausreichend zu sein. Die Wirren des Sonderbundskrieges verzögerten den Baubeginn von neuem. Durch die hohen Kosten und die noch bestehende drückende Brückenbauschuld von 1837 erschreckt, hatten einzelne Aarauer in der Zwischenzeit nochmals versucht, die Frage, ob Hänge- oder Jochbrücke auszürollen.

Als das Jahr 1848 unserm Lande die Bundesverfassung brachte, erhoben sich weitere, ungeahnte Schwierigkeiten, weil Artikel 24 alle Weg- und Brückenzölle aushob. In den dadurch bewirkten Verhandlungen mit der Finanzkommission forderte Aarau vergeblich gleich 200 000 Franken Ablösung auf einmal. Der Staat anerbot 9500 Franken als jährliche Leistung "auf ewige Zeiten" und drang damit durch. Am 31. Januar 1850 wurde der Brückenzoll bzw. das Fähregeld lestmals erhoben.

Gut Ding will Weile haben! Um 11. Dezember 1848 überstrug man endlich dem Mülhauser Ingenieur G. Dollfuß den

Bau der Rettenbrücke, und mit den Arbeiten wurde alsbald besonnen. Am 28. Dezember 1850 konnte das von allen bewunsderte stolze Bauwerk freigegeben und am 6. Januar 1851 festslich eingeweiht werden. Tags darauf legte der amtsmüde geworsdene Stadtammann Friedrich Feerscheusler, unter dessen weisem Regimente seit 1844 die langwierige Brückenangelegenheit doch noch zu einem guten Ausgang geführt werden konnte, Würde und Bürde eines Aarauer Schultheißen in die hände seines Nachfolgers, herrn Schmuziger-Müller.

*

Der Brückeneinsturz von 1843 rief auch die Lokalpoeten auf den Plan. Um gelungensten besang das Ereignis Fürsprech und Gerichtsschreiber Carl Eduard Feer (ein Neffe des Stadtamsmanns) in einem mehrteiligen Gedicht, das bis heute da und dort lebendig geblieben ist. Der für uns reizvollste der sieben Abschnitte möge hier mit seiner Aufzählung der damaligen Aarauer Geschlechter folgen:

Ach, du schreckliches Erwachen! Das ist wahrlich nicht zum Lachen, Weiber, Männer, Groß und Klein Finden sich am Etrande ein — Nach der alten Mode.

Brunner, Zbaßmer und Delhafen Können nicht mehr länger schlafen, Hasler, Kisch und Siebenmann Langen in Pantoffeln an —

Nach der alten Mode.

Pfleger, Dürr und Hagenauer Stürzen durch den Nebelschauer, Undres, Schmuziger und Keer, Schreiten leichenblaß einher — Nach der alten Mode. Die Herren Fahr- und Sauerländer Halten sich am Brückengeländer; Rothpletz, Wydler, Jmhof, Fren 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 Bollen auch das Unglück schauen, Und damit es schneller geh', Kommen sie im Negligé — Nach der neuen Mode.

Dem Verfasser dieses Gedichtes war eines Buckels wegen der Übername "Högerli-Feer" verliehen worden. Der eine gewandte Feder führende Jurist wurde 1817 in Aarau geboren. Er war ein hochbegabter, fünstlerisch veranlagter Mensch. Sein körpersliches Leiden bedrückte ihn aber dermaßen schwer, daß ihm das Leben mit zunehmendem Alter immer unerträglicher wurde. Er schied von Welt und Freundeskreis im Berbst 1866.

Paul Erismann.

Rettenbrücke. Aus einer französischen Publikation.

