

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: 26.03.2026

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

Narauer Brückensorgen vor hundert Jahren

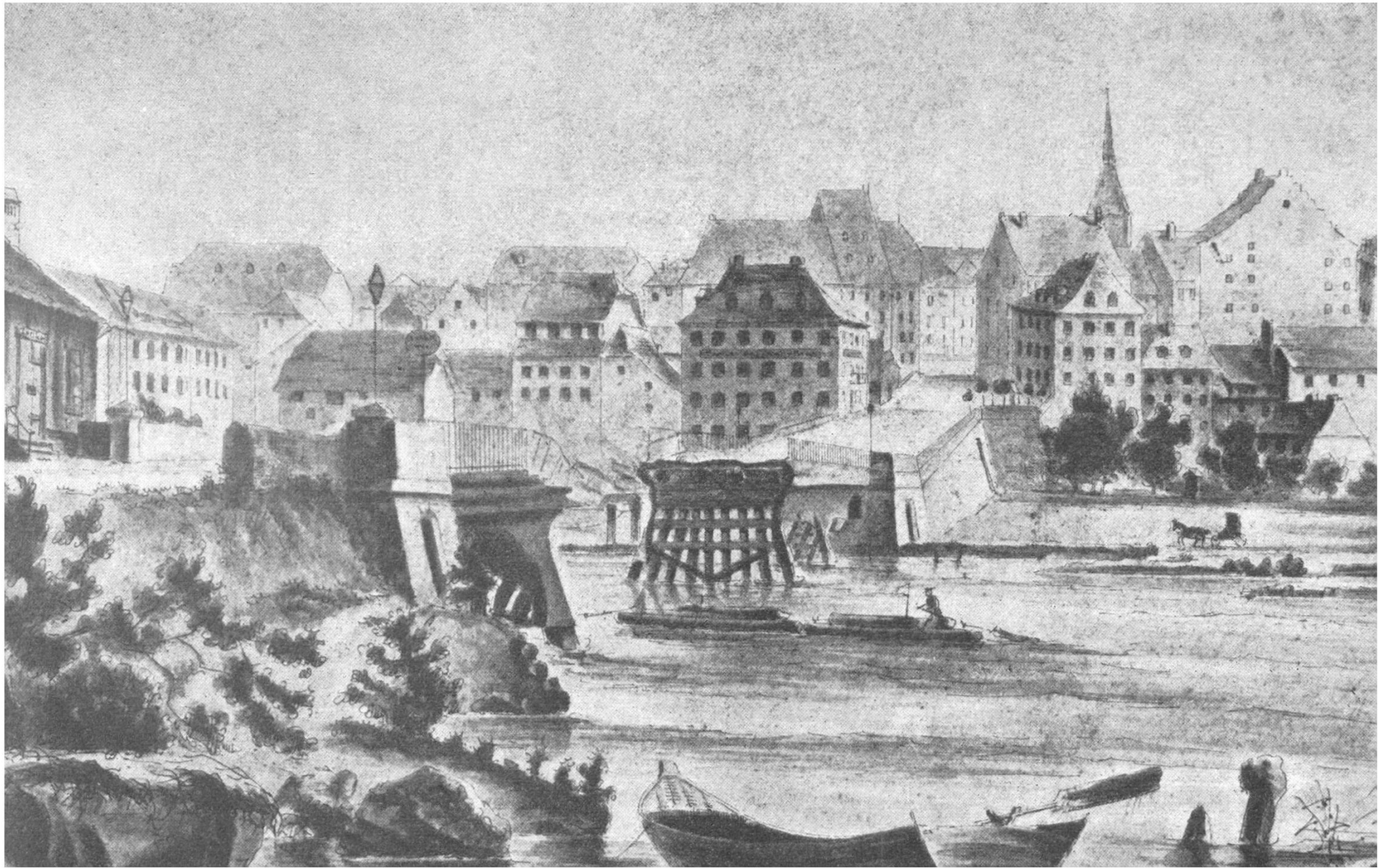
Es war im Heumonat 1843, um die Zeit, da Narau die Vorbereitungen auf den Maienzug zu treffen hatte, der für diesmal auf den dritten Juli-Donnerstag angelegt worden war. Als gemacht kamen die frohen Zurüstungen in Gang. Nur das Wetter wollte sich nicht festlich stimmen lassen. Es war ein Jammer: Ein ergiebiger Regenfall nach dem andern ging über das Land nieder, und die Aare — damals noch ein recht gefährliches Gewässer — war seit Wochen hochangeschwellen. Ihre ungebändigten Wellen schlugen ohne Unterlaß an die fünf hölzernen Joche der noch fast neuen und ungedeckten Narauer Brücke. Erst vor sechs Jahren (am 1. Oktober 1837) hatten sie Rat und Bürgerschaft aus den tüchtigen Händen des Brückenbauers Jakob Kummer von Narwangen entgegengenommen, nachdem ihre gedeckte Vorgängerin anno 1831 fortgerissen worden war. Ungeschickterweise waren ihre Joche schräg zur Strömung gestellt worden, und wenn sie auch kräftig und haltbar schienen, so hatte sie doch schon manches schwere Floß hart bedrängt. Zudem zerzte der Strom an ihnen Tag und Nacht.

Am Abend des 12. Juli 1843 war das Rauschen und Tosen der Aare wirklich beängstigend geworden. Als der Basler Postwagen 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 Mitternacht unheimliche Risse in den Brückensfeldern, die sich im Laufe der nachfolgenden Stunden zu breiten Spalten erweiterten. Es bestand kein Zweifel mehr: Die Brücke schwebte in höchster Gefahr! 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 klappte eine schauerliche Lücke.

Mit Bindeseile verbreitete sich die Unglücksbotschaft in den Häusern der Stadt. Alles rannte zur Aare hinunter, die immer noch gleich unheilrohend an den traurigen Ruinen der einst so stolzen Brücke rüttelte. Der Gemeinderat trat sogleich zu einer Extra Sitzung zusammen und ließ durch Eilboten den beidseitigen Ufergemeinden aareabwärts Kunde vom Brückeneinsturz geben. Zugleich wurde der Wunsch der Behörde ausgerichtet, man möchte dahertreibende Trümmer landen und nach Aarau melden. Zur selben Stunde ordnete man auch die sofortige Errichtung einer Personenfähre gleich unterhalb der Brücke an. Am Nachmittag des 13. Juli — wahrhaftig ein Unglücksdatum! — traten die Ratsherren neuerdings zusammen. Diesmal, um eine Abordnung der Regierung zu empfangen, die vom obern Rathhaus heruntergekommen war, der Hauptstadt das Beileid des Aargaus auszudrücken. Aarau wurde nämlich zu jener Zeit von einem ansehnlichen Schuldenberg gedrückt. Die zerstörte Brücke war noch lange nicht abbezahlt. Und nun kam eine neue finanzielle Belastung dazu, denn mit einer Fähre allein ließ sich 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 blickblanken Dreibäcklers verlustig, der nach der kirchlichen Feier jeweils ausgeteilt wurde. Auch der Turnverein mußte mit leeren Händen abziehen,

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



als er um einen städtischen Beitrag zu einem vor der Türe stehenden eidgenössischen Turnfeste bat.

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

Unter der Bevölkerung hub sogleich ein eifriges Ratschlagen an, wie jetzt die neu sich stellende Brückenfrage wohl am besten und billigsten gelöst 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 gesetzt werden. Sie sprachen von einer allgemeinen Aarekorrektur, 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 Gemeinde- und Kantönligeistes eine umfassende Verbesserung des Aarelaufes durchführbar sei. Der Skeptiker schlug daher den Bau einer Hängebrücke vor, die ohne Rücksicht auf die zukünftige Ufergestaltung jetzt schon vorgesehen werden konnte. Die Draht-

brücken von Narburg und Fryburg 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. Narau könnte da für die ganze Schweiz bahnbrechend wirken, hieß es, und in einer andern Einsendung wurde dem Eidg. Kriegsrat 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 bedrängten Narau wertvolle Unterstützung angedeihen lassen.

Die Ausgeklügeltsten unter den Narauern hofften aber etwas Besseres: Ihre Blicke waren auf den Staat Aargau gerichtet, dem man nach den Luftschlössern dieser Allzuschläuen großmütig das Zollrecht schenken wollte. Damit hätte er aber auch die Brücke und alles mit ihr verbundene Ungemach übernommen. So hätte man leicht der Sorgen ledig werden können: Der kostspielige Brückenbau wäre auf alle Zeiten Sache des Kantons geworden. Dieser klug ausgedachte Weg erwies sich aber als unbeschreitbar, weil man in den kantonalen Ratssälen für solcherlei 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 gehen. 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 Chalay, den Schöpfer der zwei großartigen und vielbestaunten Hängebrücken von Fryburg.

Am 18. September 1844 beschloffen 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 Kettenbrücke)

ernstlich begonnen wurde. Die Geldfrage lastete überaus schwer auf der haushälterisch gesinnten Gemeinde. Denn nochmals hören wir von Verhandlungen mit der Kantonsregierung. Die Übernahme 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 beginnen, lautete der obrigkeitliche Beschluß. Aarau erwiderte, man werde dieser Aufforderung nachkommen, aber ohne Anerkennung einer Rechtspflicht, allein aus freien Stücken. Der Neubau erheische 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 jedoch eine Antwort abzuwarten, bewilligte die Ortsbürgergemeinde — der Brückenbau war ihre Sache — am 27. August 1847 einen Kredit von 150 000 Fr. Für Unterhalt und Amortisation schienen der Zollertrag und eine alljährlich 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 aufzurollen.

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

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

Bau der Kettenbrücke, und mit den Arbeiten wurde alsbald begonnen. Am 28. Dezember 1850 konnte das von allen bewunderte stolze Bauwerk freigegeben und am 6. Januar 1851 festlich eingeweiht werden. Tags darauf legte der amtsmüde gewordene Stadtmann Friedrich Feer-Heusler, unter dessen weisem Regimente seit 1844 die langwierige Brückenangelegenheit doch noch zu einem guten Ausgang geführt werden konnte, Würde und Bürde eines Narauer Schultheißen in die Hände seines Nachfolgers, Herrn Schmuziger-Müller.

*

Der Brückeneinsturz von 1843 rief auch die Lokalpoeten auf den Plan. Am gelungensten besang das Ereignis Fürsprech und Gerichtsschreiber Carl Eduard Feer (ein Neffe des Stadtmanns) 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 Narauer Geschlechter folgen:

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

Nach der alten Mode.

Brunner, Waßner und Delhafen
Können nicht mehr länger schlafen,
Hasler, 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.

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, künstlerisch veranlagter Mensch. Sein körper-
liches Leiden bedrückte ihn aber dermaßen schwer, daß ihm das
Leben mit zunehmendem Alter immer unerträglicher wurde. Er
schied von Welt und Freundeskreis im Herbst 1866.

Paul Crismann.

Nebenstehende Abbildung: Fährebetrieb während des Baues der
Kettenbrücke. Aus einer französischen Publikation.

