Zeitschrift: Badener Neujahrsblätter

Herausgeber: Literarische Gesellschaft Baden; Vereinigung für Heimatkunde des Bezirks Baden

Band: 10 (1934)

Artikel: Die Limmatbrücke beim Kloster Wettingen

Autor: Pfyffer, Ivo

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-320636

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: 20.08.2025

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

wägs uf Amerika, wo si underwise gsi seige und heige bravi Farmersfraue g'ge, hets gheiße, und die andere heige zu der Gmein us ghürotet, mer ghöri neume nümme vill vonene. „He nu," hani gmacht, „es schadt nüt, wenn d'Wält echli Liebikerbluet überchunnt, si hetts öppe woll nötig." Und denn hämmer i alli elf Burehüser ie müesse go Trübel ässe und hürigi Nuß und früschbachnigs Roggebrot. Es het scho welle=n inachte bis i äntli di steinig Schnäggestäg uf ha chönne springe i der Mühli unde und im Lisebethli 's Turmstübli ha dörffe zeige, und en Augeblick im Mühlibach zuelose. Aber er het neume nümme glich gruschet wi ame, i weis nid, was gmanglet het, am Wasser, oder a mine=n Ohre, oder am Aend am Härz — — —

Item, de Mohn het gschine, wo mer bi de Sarbache verbi gägem Bick zue gloffe und no einisch über d'Limmet gruederet sind.

Eso müeßts eim ums Härz si, hani bimer sälber dänkt, wemmer gstorbe wär und no einisch dörfft go umeluege i sim früechere Aerdeheimet. Und wo de Zug z'Chillwange=n äne wider abpfiffe het, so drückt mis Lisebethli de groß Sunnebluememaie=n usem Schuelhusgärtli a Bagge=n und seit:

„Hets mer iez eigetli traumt oder simmer z'Liebike gsi?"

Die Limmatbrücke beim Kloster Wettingen

Ivo Pfyffer

Durch den Bau des Elektrizitätswerkes der Stadt Zürich wird diese berühmte Brücke verschwinden; es ist ihr nur durch den Umstand noch eine kurze Frist beschieden, daß für den Ersatz, der an ihre Stelle treten soll, die nötigen Mittel zur Zeit nicht aufzubringen sind. Sie verdient es aber, vor ihrem völligen Untergange ihrer Entstehung und Bedeutung zu gedenken.

Seit ältester Zeit ist die Stelle, wo sie verhältnismäßig erst sehr spät erstellt wurde, für den Verkehr von Bedeutung gewesen. Vom Bözberg her führte über Windisch, Baden, gegen Kloten und Winterthur jene wichtige westöstliche

Straße der Römer, die Gallien und Rätien verband; von Baden ging eine andere Straße ab, diejenige, die über Zürich, dem Zürichsee entlang nach Chur und über die Alpenpässe nach Italien führte. Diese Straße folgte nicht, wie oft angenommen wurde, dem linken Ufer der Limmat, die im scharfen Bogen die Klosterhalbinsel umfließt und ihr Bett hart am Fuße des Berges eingeschnitten hat, so daß zwischen Fluß und Berg kein Platz für eine bequeme Straße gegeben war. Die jetzt dort bestehende Straße ist erst im 19. Jahrhundert erstellt worden. So weit wir wissen, ging der Verkehr immer bei Baden über die Limmat, dann über die breite Ebene des Wettinger Feldes und kehrte erst da auf das linke Ufer zurück, wo dieses wieder eben verlief. Da die Verkehrswege seit ältesten Zeiten immer gleich geblieben sind, muß es zur Römerzeit auch schon so gewesen sein. An der Straße lagen auch die römischen Siedlungen im „Altenburg".

Im Mittelalter gab es an dieser Stelle frühe schon bedeutenden Verkehr, so daß von der Erstellung einer Brücke die Rede war oder vielmehr von der Verhinderung einer solchen. Aus einer Urkunde des Jahres 1241 ergibt sich, daß die beiden Grafen von Kiburg, Hartmann der ältere, und sein Neffe, Hartmann der jüngere, dem Kloster Wettingen zu ihrem und ihrer Eltern Seelenheil ihren Wald am „Badberge" schenkten, sich dabei die Wiesen am Flusse vorbehielten und dem Abte und Konvente des Gotteshauses das Versprechen abnahmen, daß weder sie noch ihre Nachfolger jemals beim Kloster eine Brücke bauen. Die Grafen wollten auf diese Weise ihre Länder gegen Angriffe von Westen her sichern. Sehr bald nachher, im Jahre 1264 starben die Kiburger aus; die beiden erwähnten Grafen sind die letzten ihres Geschlechtes gewesen und fanden im Kloster Wettingen, in dem mächtigen mit einem schönen Wappen geschmückten Sarkophage in der Marienkapelle ihre letzte Ruhestätte. Ihre Besitzungen gingen durch Erbschaft oder durch einen glücklichen Krieg um diese Erbschaft mit dem Grafen Peter von Savoyen auf Rudolf von Habsburg über.

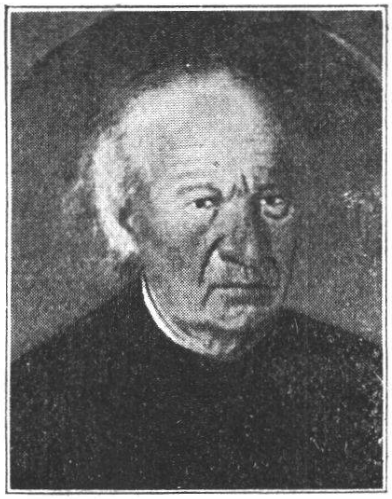
Damit verlor die vom Kloster eingegangene Verpflichtung jede Bedeutung, oder jetzt hätte eher eine Brücke den

neuen Besitzverhältnissen, der bessern Verbindung der alten habsburgischen Besitzungen im Aargau mit den neu erworbenen im Zürich- und Thurgau gedient. Doch hielt das Kloster die eingegangene Verpflichtung getreulich immer noch Jahrhunderte lang. So mußte die schon lange bestehende, allerdings erst im Jahre 1247 urkundlich erwähnte Fähre weiterhin den Verkehr für Fußgänger, Roß und Wagen vermitteln.

Bestimmungen über die Fähre finden sich in der im Jahre 1456 schriftlich fixierten Offnung von Dättwil, der Dingstätte der alten Markgenossenschaft zwischen Limmat und Reuß, die bis nach Zufikon und an den Schäflibach bei Dietikon reichte. Darnach mußte der Meier von Dättwil für die Landstraße sorgen: von St. Anton vor dem Badertor bis in den Limmatspitz, wo die drei Wasser Limmat, Reuß und Aare zusammenfließen; dann bis gegen Windisch an das Fahr über die Reuß, über Birmenstorf nach Dättwil, den Badberg hinauf nach Wettingen ob dem Fahr zum Kreuz, über das Fahr durch das Hard bis an den Stein (Landvogteischloß). Weiter geht die Straße dann vom Obern Tor zu Baden an den „zusammengeworfenen Bühel" am Stalden. Ein Stadtknecht von Baden reitet alle Jahre mit einem Wisbaum von achtzehn Fuß Länge „überzwärch" vor sich auf dem Sattelbogen, und mit ihm der Meier oder dessen Knecht, dieser Straße nach, und wenn irgendwo Stöck oder Studen hindern sollten, muß der Meier dafür sorgen, daß die Grundbesitzer den Weg öffnen. „Das Fahr aber sollen die Herren in Wettingen in Ehre haben, daß da niemand verwahrloset oder geschädigt werde; wenn das geschähe, müßten sie den Schaden ersetzen. Der Fehr soll den Armen führen wie den Reichen, den Reichen wie den Armen, jedermann um sein Geld, ungefährdet, daß keine Klage über ihn komme."

Erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts entsteht endlich die Brücke. Auf der Tagsatzung des Jahres 1764 berichten die Gesandten von Zürich, daß die Straße von Baden über Würenlos und Höngg nach Zürich sehr schlecht sei, daß dort das Terrain überhaupt nicht geeignet sei eine Straße in richtiger Anlage und Breite zu erstellen,

daß eine Straße auf der Seite von Dietikon viel leichter und mit geringern Kosten erstellt werden könne. Zürich wolle gerne alles Nötige vorkehren, so weit sein Gebiet reiche. Dann aber müßte beim Kloster Wettingen eine Brücke erstellt werden, wozu das Gotteshaus wohl Hand bieten werde. Die Gesandten von Bern und Glarus, die mit Zürich damals die Grafschaft Baden regierten, gaben ihre Zustimmung; Baden, Wettingen und das Amt Dietikon erklärten sich bereit, die Sache auszuführen. Im folgenden Jahre wird der vom Landvogt Zoller vorgelegte Plan der neuen Straße ratifiziert und dem Kloster Wettingen Auftrag und Erlaubnis erteilt an Stelle der alten Fähre eine Brücke zu erstellen.



Ulrich Grubenmann

Abt Kaspar Bürgisser von Bremgarten ließ im Jahre 1766 die Brücke durch Johann Ulrich Grubenmann von Appenzell erbauen, der eben in Schaffhausen ein ähnliches Werk vollendet hatte. Die neue Brücke, die in einem einzigen gewaltigen Bogen von 240 Fuß Länge die ganze Limmat in 20 Fuß Höhe überspannte, war das letzte, bedeutendste und vielbewunderte Werk dieses genialen Mannes, der sich vom einfachen Zimmermann zum einflußreichen Architekten und Brückenbauer emporgearbeitet hatte. Von ihm stammten außerdem die Brücken bei Reichenau und Glarus, alle ausgezeichnet durch ihre Eigenart, welche Kühnheit und Eleganz mit konstruktiver Festigkeit verband. — Mit seinem

Bruder Jakob zusammen baute er auch mehr als dreißig Kirchen, alle großräumig, ohne Pfeiler, mit schlanken mit Spitzhelmen gekrönten Türmen zur Seite. Auch der Häuserbau des Glarner Landes wurde durch Ulrich wesentlich beeinflußt. Deutsche und englische Reisende berichten mit größter Begeisterung über die Leistungen der beiden Brüder, die „nichts studiert, nichts auf Reisen gelernt, also alles aus sich selbst geschaffen hatten und wahre Originalgenies genannt werden dürfen." Ein Engländer nennt den Johann Ulrich Grubenmann den genialsten Architekten des Jahrhunderts. — Leider sind alle Brücken Grubenmanns im Kriegsjahre 1799 durch die Franzosen zerstört worden.

Da der Bau der Brücke große Kosten verursacht hatte, suchte das Kloster bei der Tagsatzung um Bewilligung eines Brückengeldes nach. Man bewilligte ein solches auf zehn Jahre, auch das Anbringen eines hölzernen Gatters, um die Brücke bei Nacht abzuschließen, damit sie nicht Zufluchtsstätte für allerlei Gesindel werde. Das Kloster mußte aber auf eigene Kosten einen Mann bestellen, der das Gitter zu jeder Zeit der Nacht öffnen mußte, wenn jemand Durchlaß verlangte. Besondere Abkommen wurden im Jahre 1767 mit den Bürgern von Baden getroffen, die zu Fuß und Roß vom Brückengeld befreit sind, — nur Wagen und andere Fuhrwerke sollten nach Tarif zahlen — und mit den Leuten des Amtes Dietikon. Die Kosten der Brücke beliefen sich auf ungefähr 41 897 Gulden; der jährliche Ertrag aus dem Brückengeld betrug durchschnittlich 994 Gulden. Nach Ablauf der zehn Jahre hätte man das Brückengeld gerne abgeschafft, da an der Brücke von Baden auch wieder Zoll und Geleit bezahlt werden mußte, was den Verkehr sehr belastete. Das Kloster hingegen wies darauf hin, daß der bisherige Ertrag der Brückengelder nicht einmal die Hälfte des für den Brückenbau aufgewendeten Kapitals verzinse, und suchte um Verlängerung nach, die im Jahre 1777 gewährt wurde. Doch wurde das Brückengeld herabgesetzt: statt drei Luzernerschilling sollten fortan vom Pferd zwei Zürcherschilling bezogen werden. —

Im Jahre 1798 wurde die Schweiz von den Franzosen erobert, auch zu einem Bündnisse gezwungen, was dann im

folgenden Jahre die Heere der gegen Frankreich verbündeten Mächte in unser Land zog. In der ersten Schlacht bei Zürich im Juni 1799 wurden die Franzosen durch die Oesterreicher unter Erzherzog Karl besiegt und zurückgedrängt. Mit den Scharen der regellos fliehenden französischen Soldaten erschien am Nachmittage des 6. Juni der Obergeneral Massena im Kloster Wettingen und hielt mit seinen Generalen Kriegsrat. Am 7. Juni früh morgens 3 Uhr zogen die Franzosen ab und steckten hinter sich die Limmatbrücke in Brand, zwischen 6 und 7 Uhr wird so die schönste Brücke der Schweiz durch Feuer zerstört. Während die ebenso schöne wie notwendige Brücke in Schaffhausen, die am 13. April 1799 niederbrannte, zuvor schon auf Befehl des französischen Generals als „notwendige Kriegsmaßnahme" mit Pechkränzen oben und unten umwunden worden war, wurde die in Wettingen mit Stroh angefüllt und dieses angezündet. Dasselbe Schicksal traf auch die Brücke in Baden. Notwendig oder begründet war diese Zerstörung keineswegs, da die Oesterreicher in Zürich Halt machten und nie versuchten, die Limmat zu überschreiten, sehr zum Leidwesen aller jener, die gehofft hatten durch sie von den ewigen Quälereien der Franzosen befreit zu werden.

Mehr als drei Monate standen sich dann Franzosen und Oesterreicher durch die Limmat getrennt einander gegenüber.

Damals versuchten die Franzosen am linken Limmatufer eine Straße zu bauen. Der Bau kam nicht zu Ende und wurde nach dem Abzug der Franzosen auch nicht fortgesetzt, da die Stadt Baden diese Straße nicht wünschte, sondern den Verkehr des Zolles wegen durch die Stadt leiten wollte. Man mußte also jetzt wieder wie in frühern Zeiten die Fähre beim Kloster benützen. Doch sobald man sich von dem unsäglichen Elend der Kriegsjahre einigermaßen erholt hatte, dachte man wieder an die Erstellung einer Brücke. Abt Benedikt II. Geygis von Bremgarten begann mit dem Bau der jetzigen Limmatbrücke 1818, und sein Nachfolger Alberich Denzler vollendete sie. Die neue Brücke ist fast einen Drittel kürzer als die alte, indem am rechten Ufer im Flusse ein steinerner Pfeiler errichtet wurde, und der durch ein Stauwehr gebildete Kanal, der Wasser zur Kloster-

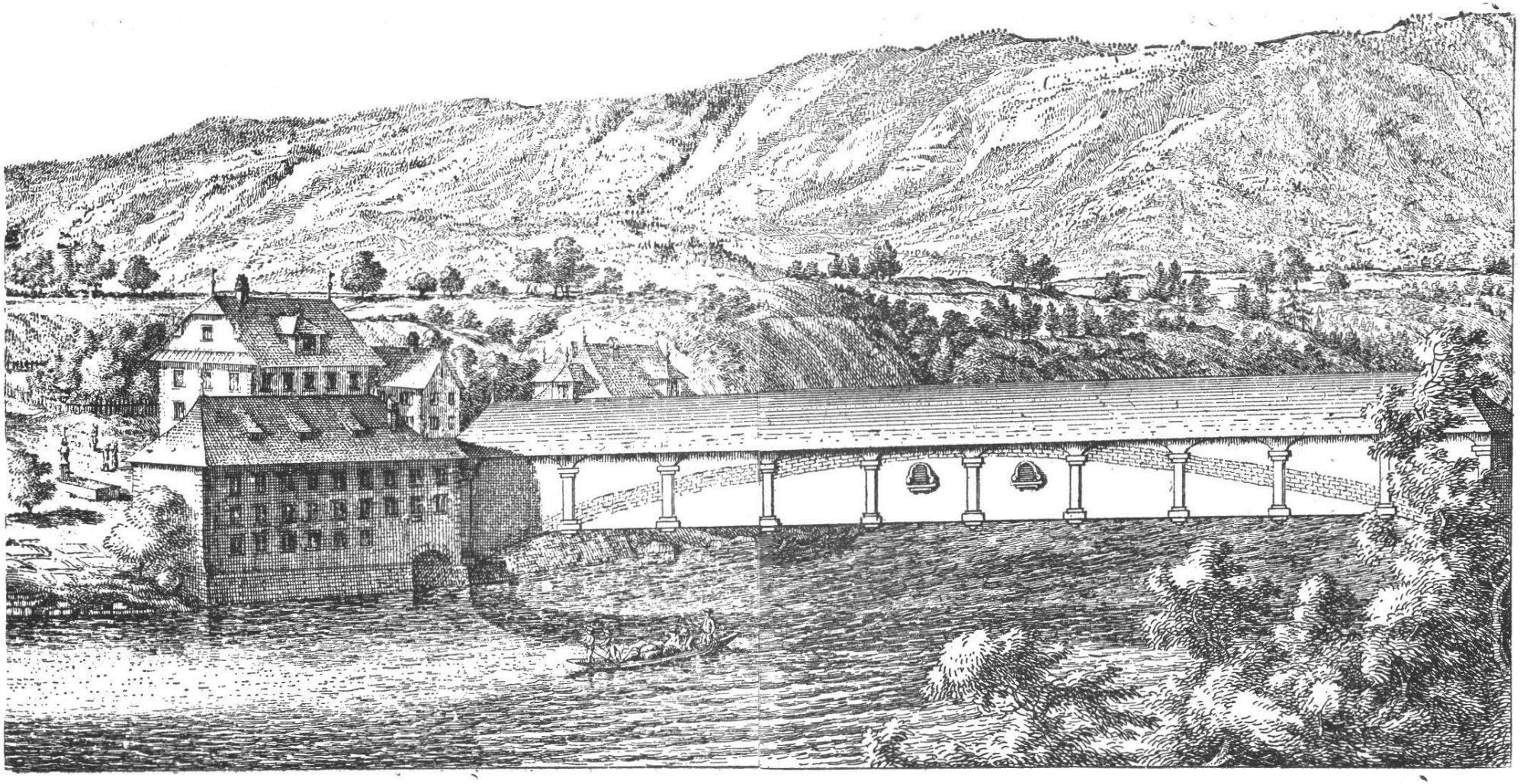
mühle am untern Ende der kleinen Limmatinsel, später zu den dortigen Fabriken leitete, mit einer einfachen Eisenkonstruktion überbrückt wurde. Erst von diesem Pfeiler aus überspannt die neue Holzbrücke den eigentlichen Flußlauf bis an das linke Ufer. Es scheint aber, man habe auch hier das Widerlager weiter in den Fluß hinausgeschoben: nach den Abbildungen reichte die alte Brücke bis an die natürliche Böschung des hohen Flußufers, während jetzt zwischen diesem und der Brücke die Straße etwa 8 Meter weit auf einem offenen Damme liegt.

Die tief eingeschnittene Straße, die jetzt neben dem Kloster zur Brücke hinunterführt, wurde erst vom Abt Peter Schmid um das Jahr 1600 angelegt; vor dieser Zeit ging der Weg in sacht geneigtem Bogen durch den Klostergarten. Die alte Fähre war etwa vierzig Meter oberhalb der Brücke, beim sogenannten „Fahrhaus", welches die dem Kloster gehörende Tavernen-Wirtschaft enthielt. Zwei andere, ebenfalls sehr schöne Gebäude daneben dienten dem Klosterarzt und dem Kanzler zur Wohnung. Das dicht an der Brücke stehende, von Abt Baumgartner erbaute „Zollhaus" wurde 1799 beim Brand der Brücke ebenfalls ein Raub der Flammen, nachher aber in der alten Form wieder hergestellt.

Nun wird also die Brücke verschwinden, wie schon so viele dieser für die Schweiz besonders charakteristischen gedeckten Holzbrücken verschwunden sind. Der moderne Verkehr mit seiner immer mehr sich steigernden Schnelligkeit verlangt Hochbrücken, Uebergänge ohne Ueberwindung von Niveauunterschieden, und die moderne Technik, der Eisenbetonbau ermöglicht solche Bauten.

* * *

Die hier wiedergegebene Abbildung der alten Limmatbrücke stammt aus einer Ansicht des Klosters Wettingen von J. B. Bullinger aus Zürich vom Jahre 1770. Ein farbiges Bild, veröffentlicht von Christian von Mechel in Basel, zeigt die Brücke von der andern Seite. Beide Bilder deuten mit bogenförmigen punktierten Linien die Konstruktion nur oberflächlich an; wie die Darstellung der angrenzenden Gebäude zeigt, sind die Abbildungen aber naturgetreu.



Grubenmann'sche Brücke in Wettingen

Die bekannte Ansicht des Klosters von Perigord, peintre du Roi, zeigt die Brücke von der untern Seite, und eine kolorierte Handzeichnung, signiert: J. K. fecit, 1773 zeigt sie mit der Zufahrt vom linken Ufer und dem Anschluß an das Zollhaus auf dem rechten Ufer. — Diese Darstellungen beweisen, daß die alte Brücke an derselben Stelle lag wie die jetzige, nur daß sie von Ufer zu Ufer reichte und eine Länge von 65 Metern hatte, entsprechend der Angabe auf dem Bilde von Mechel. (Die neue Brücke mißt nur 38 Meter.) Sie stimmen auch darin überein, daß das Dach der Brücke der ganzen Länge nach als gleichförmiges, einfaches, an beiden Enden mit einem Walm abgeschlossenes Satteldach erscheint.

Die Holzbrücken von Baden und Umgebung.*

Jos. Killer, Dipl. Ing.

Die Holzbrücken in unserer Gegend, die in der großen Epoche des schweizerischen Holzbrückenbaues entstanden sind, gehören zu den größten und schönsten ihrer Art. Von allen diesen Brücken dienen heute nur noch wenige dem Verkehr; die andern wurden schon früher durch eiserne oder massive Ueberbauten ersetzt; dennoch sollen auch diese beschrieben werden.

Die Entwicklung des schweizer. Holzbrückenbaues. Mit dem Untergang des Römerreiches verfielen nicht nur die römischen Städte, sondern auch die Heerstraßen und mit ihnen die die Ufer der Flüsse verbindenden Brücken. Erst im Mittelalter, als der Handel zwischen einzelnen Länderteilen neu aufblühte, wurden wieder Brücken erstellt. Eine der ersten großen Brücken war die Rheinbrücke in Basel (abgebrochen 1903), welche im Jahre 1225 in Verbindung mit der Erstellung des Gotthardpasses eröffnet wurde. Ein weiteres großes Bauwerk ist die im Jahre 1333 gebaute Kapellbrücke in Luzern, welche heute noch besteht. Die Brückenkonstruktion war einfach, meistens

* Folgende Clichés wurden in verdankenswerter Weise zur Verfügung gestellt:
Bild Seite 28 von der Schweiz Bauzeitung, Zürich.
" " 27, 31 von der Eidgen Materialprüfungsanstalt, Zürich.
" " 14, 29, 30 von der Schweiz. Baumeisterztg., Hoch- u. Tiefbau, Zürich.