

75 Jahre Verkehrsverein Bremgarten : ein Beitrag zur jüngsten Lokalgeschichte

Autor(en): **Hausherr, Paul**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bremgarter Neujahrsblätter**

Band (Jahr): - **(1977)**

PDF erstellt am: **25.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-965167>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

75 Jahre Verkehrsverein Bremgarten

Ein Beitrag zur jüngsten Lokalgeschichte

VON PAUL HAUSHERR

Der Verkehrsverein Bremgarten kann sein 75. Bestandesjahr feiern. Da mag es richtig sein, einen Blick zurück zu tun auf den von ihm in dieser Zeitspanne zurückgelegten Weg, sind doch seine Annalen zu einem guten Teil deckungsgleich mit der jüngsten Ortsgeschichte selber.

Ausbruch aus der mittelalterlichen Kleinstadt

Die in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts von den Habsburgern angelegte und in flottem Tempo ausgebaute Stadt hat ihre Mauern bis ins 19. Jahrhundert hinein nicht gesprengt. Erst im Gefolge der Grossen Revolution, die den Kanton Aargau und in dessen Schoss den Bezirkshauptort Bremgarten gebar, erlebte der Ort, der über Jahrhunderte hinweg eine Bevölkerung von 600 bis 1000 Seelen besessen hatte, einen Auf- und Ausbruch, der in wenigen Jahrzehnten bis 1900 seine Einwohnerzahl auf 2200 ansteigen liess.

Es ist nicht uninteressant, dieser Entwicklung etwas nachzugehen.

Die 1830er-Jahre brachten vorab eine Eingrenzung der alten Organisationsformen von Kirche und Ortsbürgerschaft

zugunsten der neuen nun auch die «Einsassen» einbeziehenden Einwohnergemeinde, die das Verwaltungs-, das Bau- und das Schulwesen, zuletzt auch das Fürsorgewesen an sich zog. Manche früher städtischen Hoheitsrechte wichen damals der Oberaufsicht des Kantons, so das Justiz- und Polizeiwesen, das Schul- und Kirchenwesen, das Wehrwesen. Nicht ganz ohne Mühe fügte sich die Stadt der neuen Ordnung. Immerhin machte sich der Zeitgeist nicht nur im allgemeinen Gemeindebetrieb bemerkbar, sondern auch im kulturellen Leben des Ortes, so in der Gründung verschiedener Gesellschaften und Institute. Aus der alten kirchlichen Ordnung war 1812 die vorübergehend noch immer der kirchlichen wie der weltlichen Musik verpflichtete Musikgesellschaft hervorgegangen, von der sich 1843 der Männerchor abspaltete und anfangs der Fünfzigerjahre auch die Stadtmusik. 1876 wurde der Turnverein und 1883 der Pontonierfahrverein gegründet. Von diesen Gesellschaften und Vereinen durchgeführte Anlässe lokalen, regionalen und kantonalen Charakters waren nun an der Tagesordnung.

Im Zug des nunmehr kantonalen Strassenprogrammes waren in den Dreissigerjahren die Strassenzüge nach Wohlen und nach Hermetschwil auf dem linken Reussufer neu angelegt worden, auf dem rechten Reussufer insbesondere der neue leistungsfähige Strassenzug über den Mutschellen. Auch in der Stadt selber herrschte rege Bautätigkeit. Schon von 1819 hinweg waren die den Amthofhang begleitenden Liegenschaften «am Bogen», von der Antonigasse zur Reussbrücke hinunter, sukzessiv abgebrochen worden, 15 an der Zahl. Es folgte der Ausbau der Brücke selber mit den neuen Vorbrücken samt der Niederlegung der Torbauten, ebenso die Neugestaltung des obern Stadtausganges durch die Niederlegung des an den Spittelturm angelehnten alten Spitals und die Aufschüttung des

Letzigrabens zwischen dem Spittelturm und dem Schellenhaus sowie die Neuanlage der Zürcherstrasse.

Den neuen Strassenzügen entlang wurden die ersten Bauten ausserhalb der Stadtmauern erstellt, so an der Zürcherstrasse in Richtung auf den schon vorstädtischen Hof «Bibilos» eine Bleicherei beim heutigen «Sonnengut» und andere Kleingewerbe, aus deren einem später die Wirtschaft zum «Russischen Hof» (heute «Zürcherhof») hervorging. An die Stelle einer bescheidenen alten Pinte mit Trotte ausserhalb der Letzi trat nach 1880 der Gasthof «zur Krone», vom Rathausplatz daher verlegt («der Garibaldi»). Zwischen dieser Pinte und dem Letzigraben entstand das Haus Meier («Hamburgers»).

Im Winkel der Zürcher- und der Lunkhoferstrasse entstand 1838 der Eckbau, damals vorübergehend Wohnsitz von Regierungsrat Franz Waller, der Grundstock der spätern Fabrikanlage Hausherr-Isler und dann Meyer & Co.

Auch an der Lunkhoferstrasse entstanden zwei kleine industrielle Betriebe, der eine im heutigen Haus von Adolf Schaufelbühl, der andere in der spätern Liegenschaft Bär. Zu ihnen kamen zwei Gastwirtschaften, der «Zürcherhof» und die «Flora», die erstere (Haus Dr. Ch. Weissenbach) später verlegt und die zweite um 1920 wieder eingegangen (Haus A. Schaufelbühl).

Abgeschlossen wurde diese Entwicklung in der neuen «obern Vorstadt» einstweilen durch die grosse Schulanlage, die 1895 in Betrieb genommen wurde, sowie die Erstellung der Wohnbauten an der neuen «Gartenstrasse» und die Errichtung der reformierten Kirche, die 1902 eingeweiht wurde.

Eine entsprechende Entwicklung stellen wir auf dem linken Reussufer fest, nun der «untern Vorstadt», die aus einer schon vorstädtischen kleinen Dorfschaft mit verschiedenen Höfen und Gewerben samt einem bescheidenen Gotteshaus her-

vorgegangen ist. Die bedeutendste Anlage war hier Jahrhunderte lang neben der Kreuzkirche die «Wellismühle» gewesen, ein habsburg-österreichisches Lehen, in nachreformatorischer Zeit vorübergehend auch der Sitz des Landschreibers für die untern Freien Aemter und ab 1860 zeitweise in der Funktion des aus der Unterstadt hierher verpflanzten Gasthofes «zum Kreuz». Seit 1620 gab es, auf dem Anwesen «Wesemlin», das Kapuzinerkloster mit grosser Kirche, 1841 wieder aufgehoben und seit 1889 Sitz eines Kinderheimes, das später zur «St. Josefsanstalt» erweitert wurde, Grundstock der heutigen grosszügigen Anlage. Im Jahr 1836 war auch der Schiessstand vom jahrhundertealten Standort, dem Schützenhaus im Stadtgraben, hierher verpflanzt worden, dem auch ein neues «Schützenhaus» zugeordnet wurde, 1892 ausgebaut als Gemeindemagazin im Erdgeschoss und Festsaal im Obergeschoss, 1934 zum «Casino» umgebaut.

Als grössere gewerbliche Anlagen waren im «Badischen» auch die 1886 aus einer alten Gerberei hervorgegangene «Rosshöri» von Otto Gutzwiller sowie die seit altem am Reusslauf gelegene Sägerei in Betrieb.

Am obern Ende des «Muristalden» gab es seit alter Zeit den Hof «Hammer» samt Speisewirtschaft und Oeltrotte. Hier erstand nun der Kopfbahnhof der 1876 in Betrieb genommenen Strecke Wohlen—Bremgarten der «Zentralbahn». Eine Anstrengung der Stadt über zwei Jahrzehnte fand damit ihre bescheidene Erfüllung, die auf den Anschluss der Ortschaft an das von den verschiedenen Bahngesellschaften betriebene dichte Eisenbahnnetz des Landes gerichtet gewesen war. So hätte eine Bahnstrecke von Brugg (Anschluss an die Zürich—Olten- und die Bözbergstrecke) über Bremgarten nach Cham (Anschluss an die Strecke Zürich—Altstetten—Cham—Rotkreuz—Luzern), oder aber eine solche von Hendschiken (Anschluss an die

«Nationalbahn») über Bremgarten nach Hedingen (Anschluss an die vorerwähnte Zürich—Luzern-Linie) gebaut werden sollen. Die verbliebene Reststrecke Wohlen—Bremgarten-Bahn wurde nun immerhin zum Ausgangspunkt einer starken Entwicklung des «Badischen», mit den drei neuen Gaststätten zur «Reussbrücke», zur «Waage» und zur «Linde» (auch Bierbrauerei), später neben der Bahnhofswirtschaft noch das «Bellevue» an der Bahnhofstrasse (1917 wieder eingegangen) und der «Auerhahn» an der Wohlerstrasse.

Bedeutsamstes Ereignis der Jahrhundertwende aber wurde der Bau der «Mutschellenbahn». Auch ihm war ein jahrzehntelanges Ringen vorausgegangen, das zu Projekten und teilweisen Konzessionen für eine Schmalspurbahn von gegen 50 km Länge geführt hatte, nämlich von Zürich über den Hohnert und den Mutschellen nach Bremgarten und weiter über Wohlen und Fahrwangen bis zum luzernischen Mosen (Anschluss an die Seetalbahn). Es blieb schliesslich aber beim bescheidenen Teilstück von Dietikon bis «Bremgarten Obertor». Die Lücke zwischen dem «Bahnhöfli» und dem «Zentralbahnhof» war einstweilen zu Fuss oder mit der pferdebespannten Postkutsche, dem «Omnibus», zu bewältigen.

Voraussetzung des Betriebes der «Elektrischen Strassenbahn Bremgarten—Dietikon» war allerdings ein Kraftwerk in der Nähe. Hierfür wäre ab 1895 das «Elektrizitätswerk zur Emaus» der Zürcher Firma Escher-Wyss zur Verfügung gestanden, aber die Umstände wollten es, dass die Bahn an das weniger leistungsfähige «Elektrizitätswerk zur Bruggmühle» angeschlossen wurde. Dieses war in den neunziger Jahren aus der alten «äussern Müli» am linken Reussufer hervorgegangen, einer zuerst habsburg-österreichischen Getreidemühle, an deren Stelle anfangs des 19. Jahrhunderts eine Lohnstampfe mit Reibe und Walke und schliesslich, in zürcherischen Händen,

eine Baumwollspinnerei getreten war. Als neues Elektrizitätswerk bekam die Mühle nun 1895 anstelle der Wasserräder die neuzeitlichen Turbinen, dazu eine Dampfmaschine mit Hochkamin und eine grosse Batterieanlage.

Das Aufkommen dieser neuartigen Turbinen hatte schon 1892 zum weitem Ausbau der seit 1860 von Joachim Wietlisbach als Kartonfabrik eingerichteten alten Hermetschwiler Klostermühle an der Reussgasse geführt, wodurch das altvertraute Bild der vielen Wasserräder aus der Stadtansicht verschwand, und um die gleiche Zeit erhielt auch die 1837 auf der östlichen Au angelegte Baumwollweberei Weissenbach & Kölliker ihre Turbinenanlage und erfuhr einen grosszügigen Ausbau, nun als Seidenweberei Honegger. Als schliesslich um die Jahrhundertwende der neue Friedhof der Stadt hinzukam, war auch hier der Grundstock für ein neues Gemeindequartier «Au» geschaffen.

Der Verein, Gründung und Gründer

Der Ort war derart um 1900 im vollen Auf- und Ausbruch begriffen.

Auf den 21. September 1901 lud eine aus den spätern Vorstandsmitgliedern bestehende «Initiativkommission» zur Gründung eines «Verkehrsverein Bremgarten und Umgebung» ein. 42 Männer folgten dem Ruf. Eine zwölfköpfige Kommission wurde bestimmt mit einem Ausschuss von fünf Mitgliedern, darunter Vizeammann Heinrich Honegger als Präsident, Stationsvorstand J. Bütler vom Zentralbahnhof als Vizepräsident und Kassier, Postverwalter Jakob Graf als Aktuar und der junge Kaufmann Johann Rogg als Beisitzer. Im übrigen wurde eine «Innerortskommission» mit Bezirksarzt Dr.

W. Oswald als Präsident, eine «Ausserortskommission» mit dem Präsidenten Gärtnermeister Johann Huber und die «Publikationskommission» mit Bezirkslehrer Dr. O. Greulich als Vorsitzendem geschaffen. Diese Kommissionen nahmen die Arbeit unverzüglich auf, so dass schon auf den 8. Dezember des gleichen Jahres zur Generalversammlung aufgeboten werden konnte. 130 Mitglieder waren inzwischen geworben worden, von denen 53 anwesend waren, um über die zahlreichen Anträge der Subkommissionen zu beraten. Wie ein Sturzbach entlud sich die seit Jahren aufgestaute Energie in den verschiedensten Postulaten: Herausgabe eines Anschlagplakates, eines Prospektes oder Führers sowie von Ansichtskarten über die schönsten Stadtansichten; Einrücken «flottgeschriebener Artikel» in den öffentlichen Blättern der aargauischen und zürcherischen Umgebung; Anstoss zu einer Bau- und Polizeiverordnung; Sanierung und Erweiterung der Pissoirverhältnisse; befriedigenderer Unterhalt und bessere Reinigung der Strassen und der Brücke sowie eine bessere Strassenbeleuchtung (die bereits auf Elektrizität basierte); die Einrichtung des Omnibusdienstes auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Mutschellenbahn; Verbesserung der Lebensmittelkontrolle, insbesondere eine bessere Aufsicht über den Ausschank der Wirte; Propagierung von Marktzügen bei den beiden Bahnen, auch an den Sonntagen; Beschaffung eines Projektes für eine Reussbadanstalt; Vorstellung der kunsthistorischen Sehenswürdigkeiten der Stadt; Abgrenzung der Markttage mit andern Orten, so Mellingen; Erstellung eines Trottoirs an der Bahnhofstrasse; Verbesserung der Anlage um das neue Schulhaus samt neuem Promenadeneingang; Erstellung eines Spazierweges zwischen Reussbrücke und altem Schützenhaus (heute Bijou).

Nicht alle diese Postulate konnten natürlich auf Anhieb verwirklicht werden, sie bildeten vielmehr den Grundstock der Vereinstätigkeit, wie sie uns über Jahre hinweg in den Proto-

kollen begegnet. Am längsten liess der Gehweg zum Westbahnhof auf sich warten, nämlich bis 1950.

Alle acht bis vierzehn Tage fanden nun Sitzungen der Subkommissionen und des Vorstandes statt, und schon am 2. März des folgenden Jahres folgte eine weitere Generalversammlung mit erster Statutenrevision. Als Zweckbestimmung galt nun insbesondere: «In Verbindung mit den Behörden, mit den Vereinen am Ort und mit der Einwohnerschaft die Verkehrsinteressen von Bremgarten und Umgebung zu wahren und zu fördern»; aber auch «die Stadt und deren Umgebung im allgemeinen zu verschönern, durch Anlagen, Aussichtspunkte etc., durch die Beseitigung von Uebelständen»; ferner «die Unterstützung der Behörden zu Nutz und Frommen der Gegend». Das Hauptbestreben aber sollte darauf gerichtet sein, «auf geeignete Weise die Vorzüge unserer Gegend bekannt zu machen, um auf diese Weise den Fremdenverkehr zu heben und den Besuchern einen angenehmen und nützlichen Aufenthalt zu bereiten».

Als Mitglieder sollten gelten: «Die Gemeinden, Behörden, Verkehrsinstitute und Vereine, welche sich durch Abgeordnete vertreten lassen und periodische Beiträge leisten; ferner diejenigen Privaten in Bremgarten und Umgebung, welche einen Jahresbeitrag von wenigstens Fr. 3.— leisten».

Die Mitglieder waren da, der Vereinszweck war umrissen, die Organisation getroffen, die Arbeit konnte beginnen.

Rassiger Start — gemächliche Fahrt (1901 bis 1913)

Der junge Verein ging die in den ersten Versammlungen angezogenen Ziele in beeindruckender Weise an. Im ersten

Vereinsjahr bestritt er neben den zwei Generalversammlungen nicht weniger als 29 Sitzungen seines Vorstandes sowie der drei Subkommissionen. Die vorgenannten Vorstandsmitglieder wurden im Verlauf der ersten Vereinsjahre laut Protokollen vor allem durch die Herren Stadtoberförster G. Bruggisser, Vizeammann Albert Müller, Buchdrucker F. Weissenbach jun. und Georg Weidele unterstützt, auch durch Heinrich Meyer-Ganzoni, der in den Jahren 1899/1901 den Muri-Amthof renoviert und um den grossen historisierenden Turm samt neugotischem Hallentrakt erweitert hatte.

Es kamen die verschiedensten Angelegenheiten zur Sprache, vielfach solche, die später in den Aufgabenkreis der Stadtbehörde und ihrer sukzessiv besser ausgebauten Verwaltung fielen. Mit auswärtigen Behördemitgliedern wurden Fragen des Ausbaues von Weg und Steg behandelt, auch der Aufstellung von Wegweisern und von Ruhebänken im Tal und auf dem Berg, bis hin zum Egelsee. Erwähnt sei auch die Anregung, den Spitteldurchgang wieder freizulegen, der zu dieser Zeit als Gerätelokal der Feuerwehr diente.

Im Brennpunkt der Bemühungen standen naturgemäss die mit der Eröffnung der «Mutschellenbahn» zusammenhängenden Fragen: Fahrplan, Taxen, Werbung für den Güterumschlag. Für die Führung von Separat-, Spät- und Theaterzügen hatte der Verein die Garantie für je wenigstens 120 Billetbezüge zu übernehmen. Obenan standen aber zunächst die Feierlichkeiten zur Betriebseröffnung, das Fest der Schulen aller anstossenden Gemeinden auf dem Mutschellen am 28. April 1902 und dasjenige der Grossen zwei Tage darauf im Schützenhaussaal. Ein Festredner gab «der schönsten Hoffnung der Gemeinde und der ganzen Gegend für die geistige und wirtschaftliche Entwicklung» Ausdruck durch die nun geschaffene «Verbindung zu Zürich, der Stadt der Intelligenz».

Gleicherweise interessiert waren die Bahn und der Verein an der Touristik- und Fremdenwerbung, für die ein grosser erster Aufwand betrieben wurde: 10 000 Stück eines Prospektes, 1200 Grossplakate, Inserate in verschiedenen Zeitschriften, Ansichtspostkarten zum Verkauf, für welche ein Professor Müller aus Solothurn die geeigneten «antiken Ansichten der Stadt» bereitstellen sollte. Die Werbung wurde in grossem Umkreis betrieben mit den Fixpunkten Zürich, Baden, Aarau und Luzern. Der Verein geriet ob solch weitausgreifender Publizistik bald einmal in jahrelang drückende Schulden.

Ein hartnäckig angepeiltes Ziel dieser Jahre war auch die Schaffung eines Spazierweges, der die Verbindung von der Reussbrücke zum alten Schützenhaus (heute Bijou) herstellen sollte. Zähe Verhandlungen mit den anstossenden Gartenbesitzern waren nötig, auch ein finanzieller Zustupf der Gemeinde, die dann später, nach der Niederlegung der Bierbrauerei Bruggisser im Jahr 1911, dem Weg das heutige Aussehen gab.

Weniger erfolgreich waren die Bemühungen, an diesem Weg, im offen gebliebenen Südteil des Letzi- oder Hirschengrabens, einen Wildpark zu installieren. Ein Damhirsch wurde von Königsfelden erworben, der aber innert dreier Jahre nicht etwa abgeschlachtet werden durfte, Heidschnuckschafe und Silberfasane standen weiter zur Diskussion. Das Unternehmen misslang, und gerade die Beseitigung des Hirschbockes verursachte dann einiges Kopfzerbrechen.

Nach solcher Anstrengung war der erste Elan gleicherweise wie die Vereinskasse für eine gute Zeit erschöpft, aber schon 1906 ging man mit neuem Mut und teils neuen Kräften wiederum an die Arbeit. Zunächst galt es, gegen «eine unbegreifliche Interessenlosigkeit des hiesigen Volkes» anzukämpfen, war doch der Mitgliederbestand auf die Hälfte der

Startzahl abgesunken. Besonders beklagt wurde, wie auch später immer wieder, das Abseitsstehen der Wirte, dies besonders auch bei den Bestrebungen des Vereins, Bremgarten zu einem «richtigen Kurort» zu entwickeln. Für ein solches Vorhaben hätten nach der Meinung der Kommission gewisse Voraussetzungen wohl bestanden, so ein hübscher kleinstädtischer Rahmen mit nicht zu leugnender Ambiance und prächtiger Umgebung, auch vielen Gasthäusern. Aber gerade da happerte es, wie man bald einsehen musste, ganz gewaltig, vor allem fehlten die Fremdenbetten.

Ueber mehrere Jahre erstreckten sich die Bemühungen des Vereins auch auf die Errichtung einer Flussbadanstalt. Er hielt eine solche Anlage als für das Ansehen des Ortes durchaus nötig. Ihr Standort wurde oberhalb des alten Schützenhauses in Aussicht genommen, aber dieser wanderte im Lauf der Jahre immer weiter flussaufwärts bis zum Zufikerbach. Mehrmals glaubte sich die Verkehrskommission vor dem Abschluss ihrer Anstrengung. Projekte der Baugeschäfte Comolli und Conrad-Kuhn lagen vor. Aber es zeigte sich immer wieder, dass das auf der Basis freiwilliger Sammlungen angezielte Werk so nicht zu bewältigen war. Auch ein eigens für diesen guten Zweck inszeniertes Konzert der Stadtmusik half nicht weiter, und erst als der Verein sein Sammelgut von ungefähr 2500 Franken nebst Garantiescheinen in gleicher Höhe dem Gemeinderat übergab und die Einwohnergemeinde die Sache an die Hand nahm, konnte 1911 die Anstalt einer badefreudigen Jugend freigegeben werden.

Nur am Rand erscheinen in den Vereinsprotokollen dieser Zeit die Bemühungen zur weitem Verbesserung der Stadtdurchfahrt, insbesondere die ab 1904 angestellten Studien zu einem Brückenneubau, nun in Stein anstelle der alten Holzbrücke. Und auch die Studien für die Verbindung der beiden

Bahnhöfe durch die Ergänzung des Schienenstranges wurden zwar von den führenden Leuten der Verkehrskommission betrieben, aber zur Hauptsache ausserhalb des Vereins selber. Diese Studien hatten recht abenteuerliche Vorschläge ergeben, so etwa die Geleiseführung durch die Risi und die Unterstadt, aber auch durch die Marktgasse und über den «Bogen» oder durch die Promenade zur alten Holzbrücke und von da die Bahnhofstrasse hinauf zum Zentral- und späteren Bundesbahnhof. Schliesslich drang der Vorschlag einer direkten neuen Reussüberführung vom Obertorplatz auf das Hochplateau des Bahnhofes durch, die neue Bahnbrücke wurde in den Jahren 1910/11 erstellt, der Betrieb im Frühjahr 1912 aufgenommen und die Schmalspurstrecke auf dem alten Bahnkörper, seit 1902 Eigentum der SBB, im Pachtverhältnis bis nach Wohlen weitergeführt. Ein jahrzehntealtes Postulat wurde so, in abgewandelter Form, doch noch erfüllt. Für die Gemeinde aber bedeutete das Werk auch so einen Markstein ihrer Geschichte.

Der touristischen Werbung dienten, neben den bereits angeführten Materialien, neue von Johann Rogg bereitgestellte Ansichtskarten und ein vielbeachteter Vogelschauprojekt. Im Corsotheater in Zürich lief zusätzlich eine Filmwerbung während der Vorstellungspausen.

Ein nicht unbedeutendes Gewicht legte die Vereinsleitung den kulturellen und Unterhaltungsveranstaltungen bei. In Konkurrenz mit einer kurzlebigen «Schillergesellschaft» wurden Vortragsabende veranstaltet, mit Schriftstellern oder dem Luftfahrtswundermann Spelterini. Auch «Soirées» des lokalen Unterhaltungskünstlers «Meier-Merian» wurden gegeben, der auch mit seinem Ponygespann lokales Interesse und mit seinen Pudelvorfstellungen solches bis in die Neue Welt zu erwecken vermochte. Unter den grösseren Veranstaltungen der Zeit sei hier das Kantonaltturnfest 1910 angeführt, dem auch

die Mitglieder der Verkehrskommission kräftig zur Seite standen. In der Erinnerung des Chronisten haften geblieben sind sodann die neuartigen «historisch-kostümierten» Fastnachtsumzüge dieser Jahre, die ein zahlreiches Landvolk anzulocken vermochten. Dauerhaftes Volk sollte im Inseratenweg angelockt werden, so durch die Insertion im Publikationsorgan des Mietervereins der Stadt Zürich.

Präsident Heinrich Honegger, nun Stadtammann, wurde in diesen Jahren auch durch eine Reihe neuer Leute unterstützt, so durch den Direktor der Bahn, Beriger, und dann besonders durch dessen Nachfolger Direktor Andeer, zunächst Vizepräsident und seit dem Tod Honeggers, 1913, Präsident des Vereins. Weitere oft vermerkte Namen: Fabrikant und Stadtrat Caspar Hausherr, Stadtoberförster A. Brunnhofer, der zeitweise das Aktuariat führte, und sein langjähriger Nachfolger in dieser Charge, Emil Frauenfelder, Buchdrucker und massiger Mephisto im Stadtleben, dessen Maliziösität oft auch in den Protokollen aufleuchtet. Sodann Buchbinder Johann Huber-Elmiger, Fabrikant Simon Meyer, die Baumeister Hermann Comolli sen., A. Konrad-Kuhn und Edmund Schedle, auch der junge Gerichtsschreiber Eugen Meier, dem wir später im Präsidium wieder begegnen.

Ein vielsagendes Stimmungsbild zur Situation vor dem Krieg mag der folgende Passus aus dem Bericht der Kommission vom Sommer 1913 vermitteln: «Gerade in dieser Zeit wird vielleicht dieses oder jenes Mitglied des Vereins unsere schwierigen Geldverhältnisse als Vorwand benützen, um dem Verein den so notwendigen Beitrag zu entziehen... Und wenn uns diese Sparkassenaffäre (die aufsehenerregende Pleite der Spar- und Leihkasse Bremgarten im Jahr 1913) auch Wunden geschlagen hat, sind wir doch gezwungen weiter zu existieren... Noch hat unser Städtchen seine vielen land-

schaftlichen und antiken Reize nicht verloren, noch bringt uns die luxuriös eingerichtete Wohlen—Bremgarten—Dietikon-Bahn täglich Badener Kurgäste und namentlich Zürcher Ausflügler . . . Frisch auf!»

*Bewährungsprobe in Kriegs- und Nachkriegszeit
(1914 bis 1925)*

An der Erstaugustfeier 1914, die wie schon seit einigen Jahren unter den Auspizien des Verkehrsvereins mit Musik- und Turnervorträgen sowie einer vaterländischen Ansprache durchgeführt wurde, erhielt der Festredner Eugen Meier mitten in seiner Rede ein Telegramm in die Hand gedrückt, das er auch sofort bekanntgab: Die Armee war zum Grenzschutz aufgeboten, der Landsturm schon auf den nächsten Tag zur Bewachung von Rat- und Zeughäusern, Bahnhöfen und Flussbrücken, der Auszug und die Landwehr auf die folgenden Tage zum Marsch an die Landesgrenze. Die Aufregung war nicht gering, das Fest wurde in Kürze zu Ende gebracht, die Wehrmänner rüsteten zum Einrücken, die Frauen überprüften ihr Chuchigänterli auf bestehende Lücken, die in den nächsten Stunden aufzufüllen waren, in Erwartung von Teuerung und Mangel.

Der Verein litt in den Jahren 1914 bis 1918 nicht nur daran, dass viele seiner leitenden Mitglieder monate- bis jahrelang in der Ajoie standen, sondern auch daran, dass das Geschäftsleben im allgemeinen und die Touristik im besondern sehr darniederlagen. Auch das Vereinslämpchen glomm in diesen Tagen auf Sparflamme. Immerhin gab es einige anmerkwürdige Vorgänge. So herrschte in der Fohlenweide, dem 1904 gegründeten Betrieb der aargauischen Pferdezüchtge-

nossenschaft auf der ortsbürgerlichen Allmend, rege militärische Nachfrage, der sein neuer Förderer Dr. Othmar Riklin damals (und wiederum 1939/45) bestens zu genügen versuchte.

Zur Belebung der örtlichen Wirtschaft verfiel die Verkehrskommission auf einen heute aussergewöhnlich erscheinenden Einfall. Schon von Anfang hinweg hatte der Verein als eines der Schwergewichte seiner Tätigkeit die Industriewerbung betrachtet und durch Insertion und persönliche Werbung Kontakt zu aufstrebenden oder neugegründeten Firmen gesucht, allerdings ohne nachhaltigen Erfolg. Auch sein Interesse am «Fischbacherkanal», einer Kraftwerkstudie der Firma Motor-Columbus mit einem künstlichen Kanal mitten durch die Fohlenweide, hatte sich bald einmal verflüchtigt, und auch seine aktiven Bemühungen, eine Zweigniederlassung der Schönenwerderfirma Bally hierher zu locken, hatten sich zerschlagen.

Lediglich der erste Ausbau des Unternehmens der Herren Ruchser und Aubry zur «Schweizerischen Büromöbelfabrik» war 1910 geglückt. Jetzt, während der Kriegszeit, da deutsche Firmen in der neutralen Schweiz vermehrt Fuss zu fassen trachteten, kam die Kommission auf die Idee, Industriewerbung für unsern Ort in Deutschland zu betreiben, so in der Frankfurter Allgemeinen, in der Kölner Zeitung und im Berliner Tagblatt. Die deutsche Pressezensur unterdrückte dann die Insertion in Berlin, und auch der Rest erbrachte keinen Erfolg, trotz den verlockenden Versprechungen, wie Steuerfreiheit seitens der Einwohnergemeinde, gratis Bauland, Kies, Sand und Holz seitens der Ortsbürgergemeinde, die der Vorstand ziemlich unvorsichtig und zum Teil auch gesetzwidrig machte. Erst ab 1923 gab es die eine oder andere gewerbliche Neugründung, dem Jahr, da auch die bescheidene Remise der Bahn am Obertorplatz abgebrochen und an der Zugerstrasse als gross-

räumiges Depot dem Betrieb übergeben wurde, Grundstock der heutigen Bahnhofanlage.

In all diesen Jahren bildete das Traktandum «Promenade» einen festen Bestandteil von Sitzungen und Protokollen. Die heutige «obere Promenade» war aus einem alten Flurweg von der Stadt zur Einsiedelei Emaus hervorgegangen und hatte ihre erste planerische Pflege in den Jahren nach 1843 erfahren, mit der Anpflanzung eines zum Teil heute noch vorhandenen Baumbestandes. Einen weiteren Ausbau erfuhr sie im Zusammenhang mit dem Schulhausbau. Auch der Weg der «mittleren Promenade», aus dem Fusspfad zum alten Scheibenstand hervorgegangen, erlebte in dieser Zeit seine sukzessive Verbesserung. Neu trat nun, seit dem Jahre 1916, der Ausbau der «untersten Promenade» mit ihrer Stützmauer längs dem Reussufer hinzu. Der Verein hatte unentwegt, von seiner Gründung hinweg, Zeit und Geld auf die Pflege dieses Schmuckstückes des Orts verwendet.

Am Ende der Promenade aber stand, bereits auf Zufikerboden, die Einsiedelei Emaus mit der «Riesenlinde». Die St. Antonius-Kapelle war 1527 (wegen eines Mordes) vom Sentenhügel daher verlegt und im Laufe der Zeit auch künstlerisch gestaltet worden. Für die Besetzung der mitunter verwaisten Waldbruderei setzte sich auch unsere Kommission ein, bis anfangs unserer Vierzigerjahre in Pfarrer Kramer ein Geistlicher hier Wohnsitz nahm, der den Ausbau des kleinen Wallfahrtsortes in mehreren Schüben bewirkte, mit Antonius-Gedenk wand, Krypta und Bruderklausenhof, bis zuletzt in den Fünfzigerjahren ein Kapuzinerhospiz daraus wurde.

Voraussetzung der letzten Erweiterungen aber war der Sturz der seit Jahrzehnten morschen und geborstenen «Riesenlinde». Dieser von nah und fern bestaunte und auch von der Schweizerischen Fachwelt als aussergewöhnlich taxierte Baum

aus der Zeit vor der französischen Revolution hatte tatsächlich ganz exorbitante Ausmasse erlangt, einen Stammumfang von gegen 9 m und verschiedene Aeste mit einem solchen von gegen 3 m. Schon von der Gründung des Vereins hinweg war er zwar ein gehätscheltes Objekt der Touristenwerbung gewesen, aber auch ein Sorgenkind. Sein hohler Baumstamm war mit Baumwachs und Teer behandelt und schliesslich mit einer Zementplombe ausgegossen worden, nicht ohne dass die Arbeiter zuvor noch ein rundes Tischchen in den Hohlraum geschafft und einen «Vierer» geklopft hätten. Aber alles nützte schliesslich nichts, auch nicht die Verankerung des Geästes mit riesigen Eisenspangen und die Abstützung der einzelnen Aeste auf dem Boden. Der Baum wurde 1931 durch einen gewaltigen Sturm grausam zerzaust, und einige Jahre später musste auch der verbliebene Baumstrunk abgeräumt werden.

Immer wieder begegnet in den Akten, schon bald von der Gründung hinweg, auch das Thema Blumenschmuck an Fensterfronten und auf Brunnenstöcken. Aufrufe an die Bevölkerung, Begutachtung und Prämiiierung mit Preisen, wurden in periodischen Schüben veranstaltet, so auch in den ersten Zwanzigerjahren.

Eine besondere Anstrengung aber unternahm der Verein im ersten ruhigen Jahr nach der schweren Zeit von 1918 bis 1919 durch eine besonders würdige Feier des Ersten August. Zu den dunkeln Kriegsjahren war im Herbst 1918 eine bösertige Grippewelle («die spanische Grippe») hinzugekommen, die auch im Städtchen, bis in die Reihen des Vereins hinein, zahlreiche Opfer gefordert hatte. Sie war begleitet vom «Generalstreik» und seinen bösen Folgen bis in den Sommer 1919 hinein. Die Bundesfeier 1920, für deren Durchführung der Verein nun tief in die Kasse langte, sollte die Rückkehr zu normalen Verhältnissen markieren.

Noch grösser war das Engagement des Vereins zur Beschaffung eines neuen Werbeprospektes zur Wiederbelebung der Touristik und ganz besonders für die Erstellung einer «Exkursionskarte», den Ausschnitt einer sogenannten «Jurakarte» vom Boden- bis zum Genfersee, im Massstab 1:50 000, in Zusammenarbeit mit der BD und der seit 1917 in Betrieb stehenden Wohlen—Meisterschwanden-Bahn sowie den verschiedenen Verkehrsvereinen des See- und Wynentales.

Leiter des Vereins in dieser Zeit war ab 1913 Direktor Andeer, unterstützt bis zu dessen Tod im Jahr 1923 durch den grossen Förderer Vizeammann J. Rogg und alsdann durch den spätern Präsidenten Lukas Stöckli. Protokollführer war ab 1923 Betriebsleiter Robert Bader von der BD (bis 1936).

Gegenstand jahrelanger Beratungen ist auch die Korrektur des «Zufiker-Fussweges» in der Bärenmatte gewesen. Geometer F. Winteler hatte einen «Entwurf für einen Bebauungsplan der Gemeinde» erarbeitet, in welchem der Gestaltung des Bärenmattquartiers mit einer projektierten Ortsverbindungsstrasse nach Zufikon besondere Bedeutung zukam. Aber erst in den Dreissigerjahren glückte der Plan in bescheidenerem Umfang.

Das eher glanzlose Bild der ersten Nachkriegsjahre wurde 1921 durch ein mit Hilfe der Kommissionsmitglieder und hier vorab Depotchef Rudolf Rapold glanzvoll gestaltetes «Freiämter Gesangfest» wirksam aufgehellt.

Rege Aktivität trotz Krise (1925—1942)

Mit Lukas Stöckli ergriff ein Mann voll neuer Energie das Zepter, kräftig unterstützt von Aktuar Robert Bader und bald einmal auch vom neuen Direktor der BD, Max Haerry. Ihrer

Bemühung gelang die Erhöhung der Mitgliederzahl auf die ursprüngliche Zahl von über 150, aber auch die Aeufnung des Vermögens auf den schönen Stand von gegen zehntausend Franken.

Die allgemeine wirtschaftliche Lage allerdings blieb gedrückt. Die Verkehrskommission organisierte, zusammen mit dem Männerchor und der Stadtmusik, ein «Chilbifest» in mehreren Auflagen. Schwierig wurde es dann aber auch bei uns im Nachgang zum «schwarzen Freitag» im November 1929 an der New Yorker Börse, als eine viele Jahre andauernde akute Wirtschaftskrise zu grosser Arbeitslosigkeit und wirtschaftlichem Niedergang führte. Aber gerade in diesen Jahren machte der Verein besondere Anstrengungen zur Stärkung der lokalen Wirtschaft. So beteiligte er sich kräftig an der seit 1925 in Gang gekommenen Diskussion über eine sogenannte «Bezirksverschmelzung», die nach regierungsrätlichem Plan die beiden Bezirke Bremgarten und Muri zu einem neuen «Bezirk Freiamt» mit dem Hauptort Wohlen hätte zusammenlegen sollen. Der Verein erklärte die Verwerfung des Projektes als für unsere Gemeinde «lebenswichtig» und erwog alle Schritte, die diesem Ziel dienlich sein konnten. Widerstand gegen den Plan, gemäss welchem die elf Bezirke zu deren sechs zusammengelegt werden sollten, regte sich natürlich auch anderwärts, und es wurde ihm schliesslich im Grossen Rat, in einer denkwürdigen Sitzung im Mai 1933, das Grab geschaufelt.

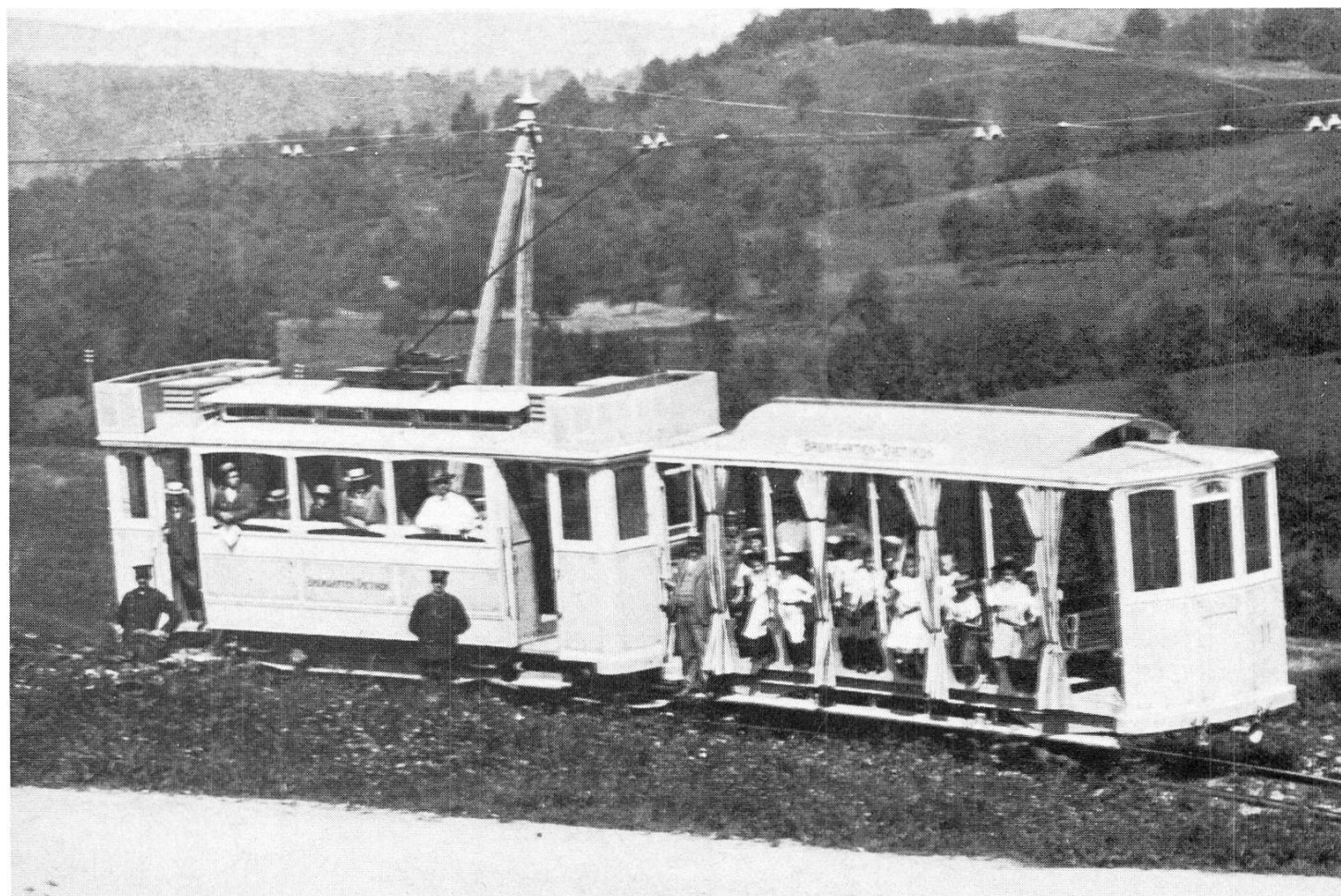
Nicht weniger engagiert widmete der Verein seine Aufmerksamkeit dem Projekt der Regierung für den Ausbau der «Automobilstrassen» im Kanton. Darnach hätte der Strassenzug von Aarburg über Lenzburg und Mellingen nach Baden und weiter an die zürcherische Kantongrenze als Hauptstrasse ausgebaut werden sollen, während die Mutschellenstrasse ihrem schlechten Zustand hätte überlassen werden wollen. Dagegen

wehrte sich die Verkehrskommission, mitsamt einer weitem Oeffentlichkeit, sowohl bei der Regierung wie später beim Grossen Rat mit Eingaben und Resolutionen. Aber vielleicht weniger diese Schritte als die ungünstige Situation der Staatskasse verhinderten kurzfristig den «Anschlag auf das Freiamt». Hinzu kam mit der Zeit die Einsicht, dass insbesondere der Durchgang durch Mellingen eine unbefriedigende Lösung ergeben müsste, und dass die Situation am Mutschellen, mit der Bahn in der löchrigen und staubigen Naturstrasse mit häufigem Wechsel der Strassenseite, ohnehin einer dringenden Sanierung rief, ebenso die Strasse von Wohlen nach Bremgarten. Also wurde zunächst einmal, in den Jahren 1931 bis 1933, der Strassenzug Wohlen—Bremgarten—Mutschellen ausgebaut, und dann kam (1935/36) der neue Strassenzug Lenzburg—Wohlen hinzu, und das Ganze bildete nun einen Ausschnitt der «Schweizerischen Hauptstrasse Nr. 1» vom Genfersee über Bern und Zürich an den Bodensee.

Das aber bedingte den Ausbau der innerörtlichen Durchgangsstrasse, mit der schmalen Reussbrücke, der staubigen Naturstrasse am Bogen und der holprigen Pflästerung in der Marktgasse. Die Korrektur wurde in den Jahren 1933/34 durchgeführt. Vorausgegangen war ihr, unter Mitwirkung der Verkehrskommission, das Studium der zweckmässigsten Verkehrsdurchschleusung durch den Ort. Sollte die alte Holzbrücke durch eine leistungsfähigere neue Brücke an Ort und Stelle ersetzt werden? Diese Frage wurde, wie schon 1904, als 29 Brückenprojekte erarbeitet worden waren, neuerdings geprüft und abschlägig beschieden. Sowohl von den gemeindlichen wie den kantonalen Stellen wurde vielmehr der Lösung der Vorzug gegeben, die bestehende Brücke ohne Veränderung ihres Charakters im Profil soweit als möglich zu erweitern, um so eine Uebergangslösung zu schaffen, bis neben der bestehenden



Rössli-Post über den Mutschellen vor 1902 (Foto Lüthy)



Erste Mutschellen-Bahn 1902 beim Belvédère



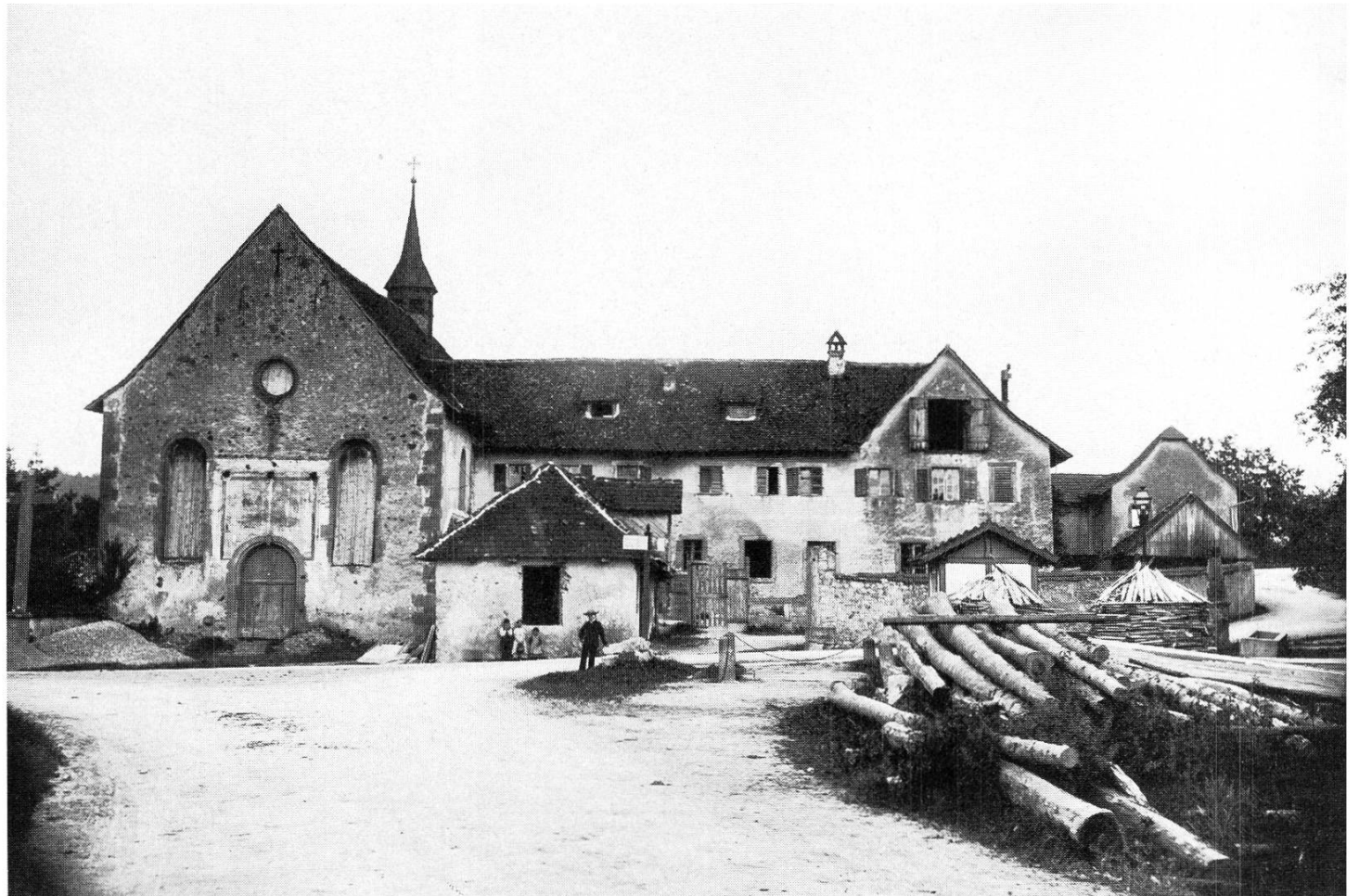
Alter Bahnhofplatz mit Bahn-Depot (Foto Lüthy)



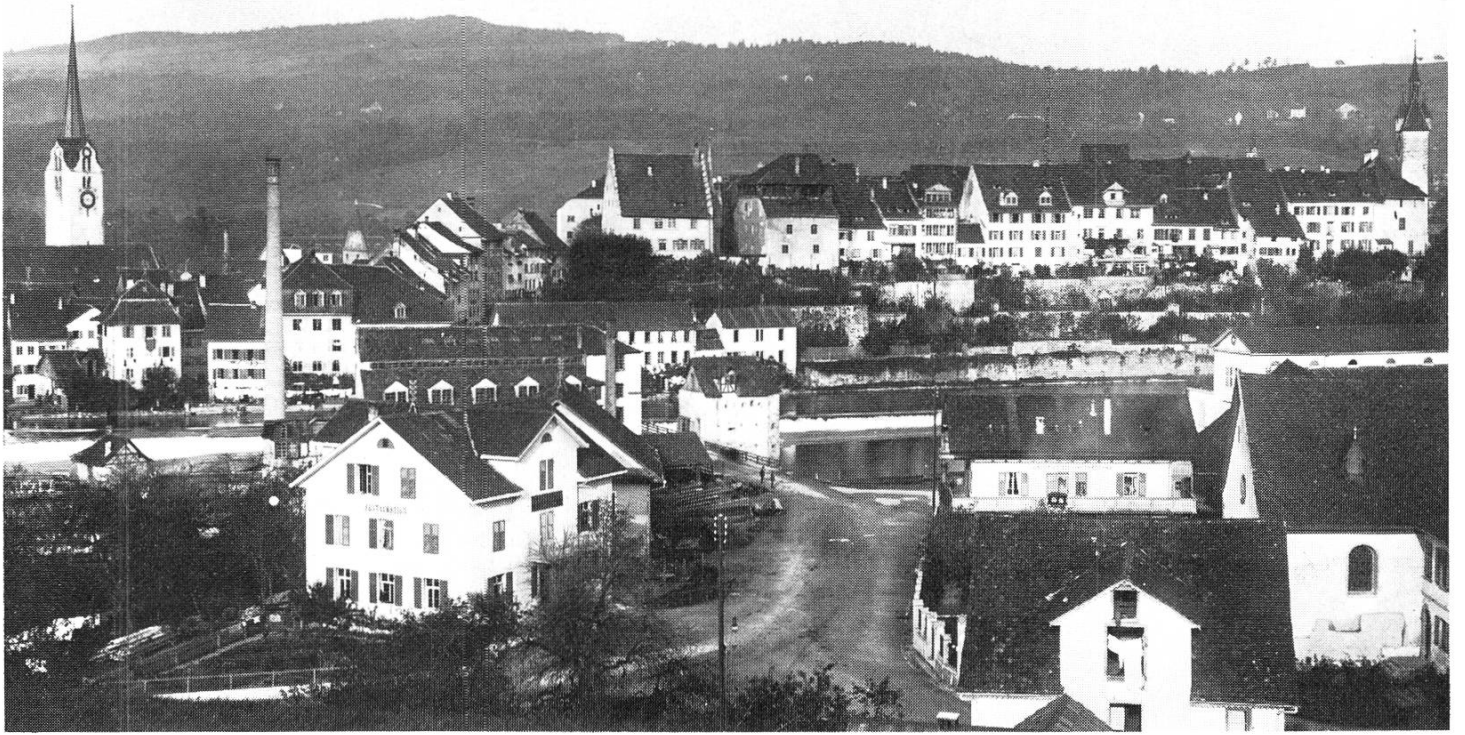
Neuer Bahnhof 1959 (Foto Lüthy)



Amthof mit Brauerei und Seilerei um 1901 (Foto Lüthy)



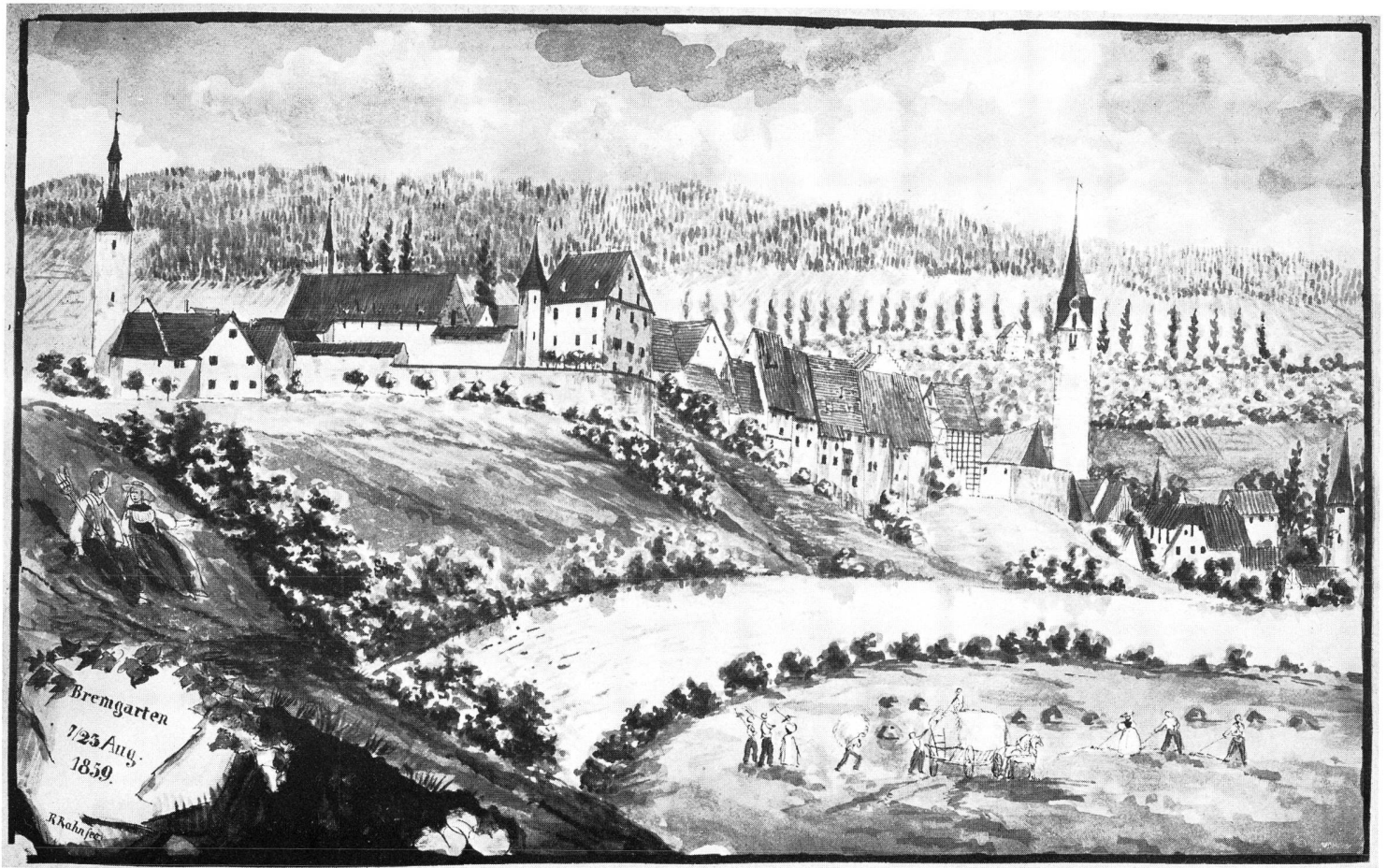
Altes Kapuziner-Kloster um 1880, Westansicht (Foto Lüthy)



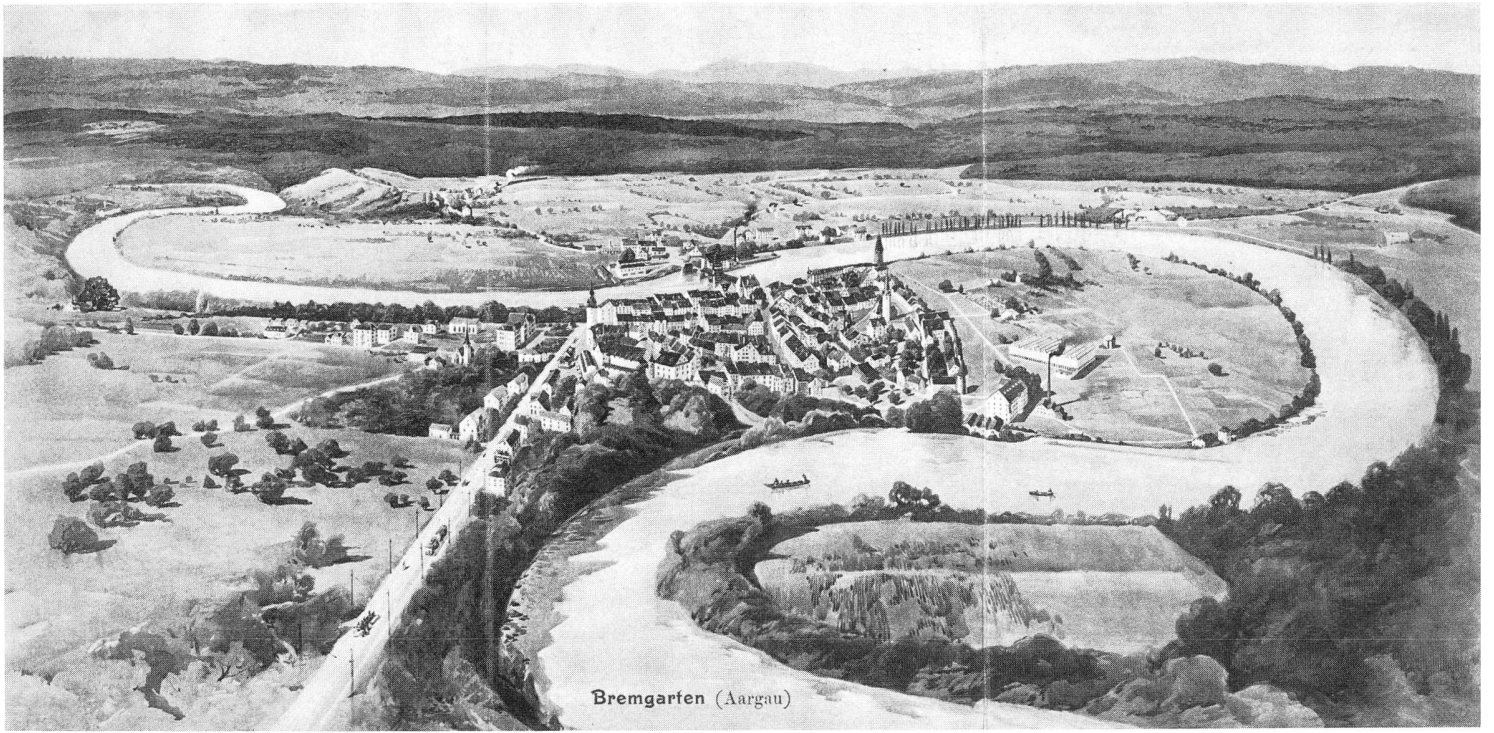
Untere Vorstadt vor 1901 (Foto Lüthy)



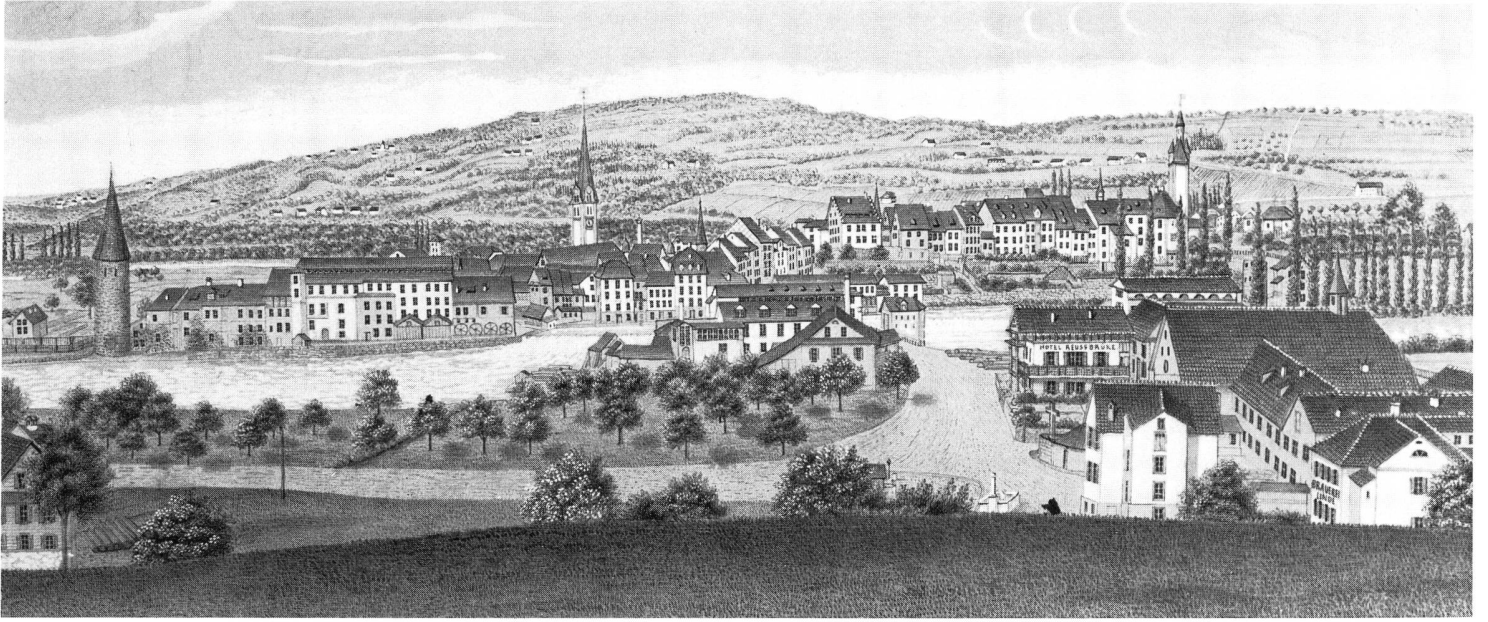
Riesenlinde bei der Einsiedelei Emaus



Ansicht von Osten 1859



Ansicht von Osten 1902



Ansicht von Süden um 1870



Flugaufnahme von Westen 1976

Bahnbrücke eine neue Strassenbrücke erstellt werden konnte. Die Korrektion mitsamt dem Ausbau der Vorbrücken wurde dann in verschiedenen Arbeitsgängen von 1939 bis 1953 durchgeführt. Noch später erfolgte der Ersatz der Holzkonstruktion der Fahrbahn durch Betonelemente, alles im Hinblick auf eine spätere neue Brücke, als deren Zufahrt schon 1935 die südliche Umfahrung des St. Josefsheimes von allen Stellen vorgesehen war, und dieses Ergebnis wurde anlässlich des Ausbaues der Bahnhofstrasse (Luzernerstrasse) um 1950 nochmals überprüft und bestätigt.

Als besonderes Verdienst des Präsidenten L. Stöckli darf der weitere Ausbau der Erstaugustfeiern vermerkt werden, die nun nicht mehr bloss das Zusammentreffen auf dem Schulhausplatz vorsahen, sondern den feierlichen Aufzug vom Casino durch die Marktgasse, unter Beteiligung der gesamten Schuljugend mit den Kadetten, den Lampion- und Fackelträgern, sämtlichen Vereinen, den Behörden von Stadt, Schule und Kirche. Besonders die Bundesfeier 1941 wurde unter den Auspizien der Verkehrskommission mit dem Einsatz von jung und alt sehr beeindruckend gestaltet, ebenso eine von der kantonalen Erziehungsdirektion vorgeschriebene besondere Feier der Schuljugend des Bezirks, die im hiesigen Casino durchgeführt wurde.

Dieses Casino war 1934 aus dem (jüngern) Schützenhaus hervorgegangen. Auch die Kommission hatte sich, zusammen mit den Ortsvereinen, für den Ausbau eingesetzt, der vom jungen Architekten Josef Oswald auf einfachste aber durchaus zweckmässige Art geplant war und nun die Aufgabe eines Theater- und Veranstaltungsgebäudes in glücklicher Weise erfüllte. Verschiedene kantonale Tagungen, vor allem aber die seit 1925 von Männerchor und Orchesterverein inszenierten Operetten, fanden hier eine ansprechende Heimstatt.

Und nochmals ins Jahr 1934 datiert die vom Verkehrsverein und dem Handwerker- und Gewerbeverein durchgeführte «Freiämter Ausstellung für Gewerbe und Landwirtschaft», die als weiterer Anstoss für das darniederliegende Gewerbe gedacht war und mit ihren verschiedenen Randveranstaltungen, so einem grossen kostümierten Umzug, auch touristische Zwecke verfolgte. Für die Konzeption und Durchführung zeichneten zusammen mit Stadtammann Dr. P. Hausherr als hauptsächliche Mitarbeiter verschiedene Mitglieder der Verkehrskommission, so Robert Bader, Ernst Honegger, Dr. O. Riklin, Gerichtspräsident E. Meier, Rudolf Rapold, Jules Wietlisbach, Emil Tanner und Albert Hufschmid. Dem Jahresbericht von Präsident Max Haerry entnehmen wir: «Wir dürfen heute feststellen, dass dieses in der heutigen Krisenzeit als gewagt erscheinende Unternehmen einen ausserordentlich günstigen Verlauf genommen hat und für Bremgarten als ein Volltreffer gebucht werden darf». Vom Ueberschuss der Ausstellungskasse wechselten 2000 Franken in diejenige des Verkehrsvereins.

Ebenso günstig war schon ein Jahr zuvor ein kantonaler Trachtentag mit grossem Umzug und grosser Beteiligung der Bevölkerung unter der Leitung von alt Stadtammann Traugott Schaufelbühl verlaufen, und grossen Anklang fand später, 1937, auch die von der Verkehrskommission in Verbindung mit Direktor Jakob Job vom Studio Zürich veranstaltete Rundspruchsendung «Bremgarten, Frühlingfahrt nach der alten Reussstadt», zu welcher Dr. Hausherr, Bezirkslehrer Dr. Eugen Bürgisser und Bezirkslehrer Robert Stäger (Wohlen) die Texte und unter der Leitung von Musikdirektor Josef Iten die Vereine und Organisationen am Ort ihre Vorträge beigesteuert haben.

Der von Jahr zu Jahr durch Hitlerdeutschland geschürten Spannung zum Trotz ergriff die Verkehrskommission auf An-

regung des Pontonierfahrvereins noch die Initiative zur Durchführung des 14. Eidgenössischen Pontonierwettfahrens im Juli 1939. Der Jahresbericht von Präsident Haerry weiss darüber zu berichten:

«Es handelt sich hier um eine Veranstaltung in einem Ausmasse, wie sie in Bremgarten noch nie zur Durchführung gelangte... Der Verkehrsverein hatte sich auch bereiterklärt, an die finanziellen Risiken beizutragen. Heute darf gesagt werden, dass diese unter der trefflichen Leitung von Herrn Dr. Hausherr durchgeführte Veranstaltung, welche die Pontoniersektionen aus allen Teilen der Schweiz nach Bremgarten führte, für unser Städtchen ein voller Erfolg war... Erwähnen möchte ich den trefflichen offiziellen Festzug des Schweizerischen Pontonierfahrvereins, den kulturhistorisch kostümierten Umzug, vor allem aber das prächtige Festspiel «Die Reuss — Ernste und heitere Bilder von Welle und Strand...» verfasst und geleitet von Dr. Hausherr, die Musik von Josef Iten.»

Der in seinem Kern ja durchaus militärische Anlass war gleichzeitig der Auftakt zu der über ein Jahr andauernden militärischen Besetzung des Städtchens schon wenige Wochen darnach, als der langbefürchtete Krieg Adolf Hitlers ausbrach. Bremgarten war in den folgenden Monaten Garnison für verschiedene Truppen und Stäbe, mit einer Belegung, die zeitweise nicht viel kleiner war als die inzwischen auf 3300 Seelen angewachsene Einwohnerschaft. Im Casino trafen sich die Offiziere des Stabes der «Gruppe Dietikon» (abwechselnd 1. Division, dann 9. Division, Gruppe Raduner, Leichte Brigade 2) mit den Truppenangehörigen, besonders des Pont Bat 3, bei den Freizeitveranstaltungen von Heer und Haus. Es sollen einmal ihrer 1500 beisammen gewesen sein.

Schon bald nach Kriegsausbruch war die sehr gefragte «Jura-Karte» aus den Zwanzigerjahren militärisch eingezogen

worden, und es wurde nun, 1941, in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Verkehrsorganisationen des Bünz- und Seetals, auch den Gemeinden Villmergen und Wohlen, eine gutaufgenommene farbige Reliefkarte über das von BD und WM berührte Gebiet angeschafft. Präsident Haerry aber, der 1934 den verstorbenen L. Stöckli abgelöst hatte, geriet ob all seiner Verpflichtungen, als Kriegsfahrplandirektor, Stadttammann-Stellvertreter und nicht zuletzt als «Generalquartiermeister» der Stadt, mit den Geschäften des Verkehrsvereins in Rückstand. Ab Oktober 1942 setzte die formelle Kommissionstätigkeit aus. Ohnehin musste der Präsident auf die Mitarbeit fast aller Vorstands- sowie vieler Kommissionsmitglieder verzichten, die im Grenzbesetzungsdienst viele hundert Dienstage zu absolvieren hatten, so neben Vizepräsident Dr. Hausherr auch der Aktuar Stadtoberförster Eduard Steiner, die Kommissionsmitglieder Walter Staubli, Ernst Hausherr, Hermann Comolli und Dr. Eugen Bürgisser. Nur der Vereinskassier Alois Sax waltete unentwegt seines Einzügeramtes. Bei besondern Anlässen allerdings, so dem Zentralfest des Schweizerischen Studentenvereins, 1944, und wiederum beim «Bremgarter Tag» der Freiämterausstellung in Wohlen, 1946, waren alle Mann auf Deck. Dr. Bürgisser, der Verfasser einer «Geschichte der Stadt Bremgarten im Mittelalter», schrieb zum erstern Anlass eine gerngelesene Broschüre «Aus Bremgartens Geschichte».

Neuer Aufbruch
(1948—1954)

Anfangs 1948 erwachte der Verkehrsverein aus seinem mehrjährigen Winterschlaf und nahm seine Tätigkeit wieder auf. Unmittelbaren Anlass dazu gaben die Studien des Ge-

meinderates zur «Verkehrsumleitung» zwischen dem Waag- und dem Obertorplatz und im Zusammenhang damit zur Neugestaltung des Obertorplatzes, die den Abbruch des «Bahnhöfli» aus dem Jahr 1901 und seine Verlegung zum Bahndepot an der Zürcherstrasse vorsah, verbunden mit einem Postneubau und der Verlegung des Gasthauses «zur Krone» an die Stelle des Polizeipostens, der seinerseits in das Schellenhaus zu verlegen gewesen wäre. Am 14. April des genannten Jahres fand unter den Auspizien der Verkehrskommission eine grosse Orientierungsversammlung im Casino statt, an der Präsident Haerry, Dr. E. Bürgisser (zu den geschichtlichen Grundlagen), Architekt Josef Oswald (über das Ergebnis der bisherigen Studien) und Dr. Hausherr (zur Gemeindeplanung allgemein) referierten. Auch an der spätern Generalversammlung des Vereins, der ersten seit 1941, die von über 80 Teilnehmern besucht war, stand diese Studie im Mittelpunkt der Beratungen, doch wünschte die nachfolgende Gemeindeversammlung weitere Abklärungen vor einer definitiven Beschlussfassung. Der Kanton seinerseits befasste sich zu dieser Zeit auch mit der Studie einer Umfahrung der Stadt über die Fohlenweide, deren Verwirklichung ihm in naher Zukunft sogar möglich erschien. Aber die Gemeinde verwarf diese Lösung aus mehrfachen Gründen, vor allem weil sie wohl dem grossen Durchgangsverkehr Genf—Bern—Zürich—Bodensee, nicht aber dem innerörtlichen und dem regionalen Verkehr zu dienen vermochte. In der Generalversammlung des Verkehrsvereins 1950 wurde, unter der Leitung des nach dem Hinschied von M. Haerry (1948) neubestellten Präsidenten alt Gerichtspräsident Eugen Meier, einer Resolution der Verkehrskommission zugestimmt, in welcher am Projekt der Strassenführung vom Waagplatz zum Obertorplatz festgehalten wurde. Weiterbearbeitet wurde seitens des Kantons dann allerdings weder dieses noch jenes, sondern es trat das neue Konzept

der Autobahn über Dättwyl und durch den Bareggunnel an ihre Stelle, der Strassenzug Waagplatz—Obertorplatz blieb als Bedürfnis anerkannt, wurde aber auf spätere Jahre zurückgestellt.

Dem neuen Präsidenten traten Postverwalter Willi Rufli als Vizepräsident und Paul Sutter von der Direktion der BD als Aktuar zur Seite. Aus seinen sehr einlässlichen und aufschlussreichen Jahresberichten halten wir fest: Die Bestrebungen, die Liste der mit Gedenktafeln auszuzeichnenden Gebäude zu ergänzen; die erneuten Anstrengungen für den Blumenschmuck von Brunnen und Hausfronten; die Ausgestaltung des Synesiusfestes als Wallfahrtstag; die Gestaltung der «Brega», Herbstausstellung des Handwerker- und Gewerbevereins; die Neugestaltung der grossen Jahrmärkte von Ostern und Pfingsten, nachdem die Marktgasse damit nicht mehr belegt werden sollte; die vermehrte Betreuung des «Bremgarter Kartells», einer gesamtschweizerischen Verbindung der «Merkantilstudenten», die seit 1930 hier alljährlich ihr Zentralfest begehen. Grössere Veranstaltungen, wie 1949 ein Freiämter Gesangfest, 1951 ein Kantonales Musikfest und 1954 ein Kantonales Turnfest basierten zwar auf dem alten Festorganisationsapparat der Verkehrskommission mit Dr. Hausherr an der Spitze, ebenso die Mitwirkung des Ortes im grossen Festzug der 150-Jahrfeier des Kantons im Jahr 1953 und wiederum, im Jahre 1959, bei der 750-Jahrfeier der Stadtgründung doch ohne stärkeren Niederschlag in den Vereinsannalen. Hauptthema der auf ein Dutzend Jahre hinaus letzten Kommissionssitzung vom 19. Oktober 1955 war vielmehr die Mitwirkung bei einem geplanten «Aargauerfilm», der unter dem Motto «Verträumte Winkel, offene Tore» stehen sollte. Unser Ort hätte dazu zweifellos einen hübschen Beitrag leisten können. Der Film kam aber nicht zustand, der Vereinsvorstand verlegte sich auf passives

Zuwarten, zumal sowohl der Wirteverein wie der Handwerker- und Gewerbeverein seinen Bestrebungen auf Beschaffung neuen Propagandamaterials die kalte Schulter zeigten.

Ohnehin war eine Verlagerung in der Wahrnehmung der gemeindlichen Interessen eingetreten. Manche der früheren Tätigkeiten des Vereins wurden nun von andern Organen, der Gemeindeverwaltung oder neubestellten Gremien fortgesetzt. Die Gemeindeführung lag in diesen Jahren, seit dem Eintritt von Dr. Hausherr in die aargauische Regierung (1952), bei Dr. Eugen Meier, ab 1963 Oberrichter, dann beim Leiter der mächtig aufstrebenden Kunststoffspritzgusswerke, Georg Utz, und seither bei Adolf Stierli, Mitinhaber der Bürstenfabrik.

Wenn wir die industrielle Entwicklung des Ortes während dieser Zeit noch etwas näher verfolgen, stehen zeitlich an vorderster Stelle die neue Unternehmung Utz in den Räumen der bisherigen Seidenfabrik Honegger sowie die Neugründung Mauch/Elro auf der Oberebene, dazu die Verlegung der Karton- und Papierfabrik Wietlisbach in die westliche Au, das Zimmereiunternehmen Schaufelbühl, die Vergrößerung der Anlagen Schedle, Nauer und Diethelm beim Westbahnhof. Schon zuvor war den Firmen Comollis Erben und Frey-Hess durch die aktive Mithilfe der Gemeinde die Erweiterung ihrer Betriebe auf der westlichen Oberebene ermöglicht worden.

Dieser Kranz von industriellen Anlagen rings um den alten Ortskern wurde schliesslich noch ergänzt durch die militärischen Bauten in der Au und auf der Fohlenweide, mit Kasernenanlagen, Camp und Einstellhallen, die Ende der Sechzigerjahre an die Stelle der Provisorien der Fünfzigerjahre traten, dazu eine neue leistungsfähige Strassenbrücke über die Reuss. Bremgarten ist derart veritable Garnisonsstadt geworden.

Schliesslich seien, zur Abrundung des Entwicklungsbildes dieser Jahre, die beiden neuen Schultrakte von 1963 und 1968

auf dem Areal der Stadtschule angeführt, für die eine ideale Turnanlage auf dem seit 1931 als «Sportplatz» gestalteten Gelände an der Zugerstrasse erstellt werden konnte.

Der propagandistische Teil des alten Vereinsprogrammes, insbesondere die touristische Werbung, wurde von der Verwaltung der BD bestritten, die Förderung der kulturellen Belange war wenigstens teilweise an die von Dr. Walther Benz geleitete Schodolergesellschaft übergegangen, die ab 1959 alljährlich die «Bremgarter Neujahrsblätter» herausgibt.

Das Tandem Präsident/Aktuar des im übrigen solid schlummernden Vereins aber korrespondierte von 1955 bis 1966 unentwegt mit den kantonalen Stellen zur Neusignalisierung der Wanderwege, da die alte während der Kriegszeit verschwunden war, und mit den Ortsvereinen hinsichtlich der Durchführung der Bundesfeiern.

Wiederbelebung (1967—1976)

Im Sommer 1967 setzte der Gemeinderat diesem unbefriedigenden Zustand dadurch ein Ende, dass er sein Mitglied Jakob Wetli damit beauftragte, die Wiederbelebung des Verkehrsvereins in die Wege zu leiten. Ein neuer Vorstand konstituierte sich mit J. Wetli als Präsident, Willi Rufli als Vizepräsident, Georg Hard als Aktuar und Verbindungsmann zur BD-Verwaltung sowie Walter Staubli jun. als Kassier. Durch den Beizug von Arnold Spring «zur Krone», Werner Meyer und Lehrer Heinz Koch sollte die Mitarbeit des Wirtevereins, des Handwerker- und Gewerbevereins sowie einer weitem am kulturellen Leben interessierten Einwohnerschaft gewonnen

werden. Die Verbindung zu Presse und Propaganda sollte Dr. Hans Weissenbach vom Bezirks-Anzeiger herstellen.

Der Verein konzentrierte nun seine Tätigkeit auf diejenigen Sparten seines frühern Programmes, die nicht anderweitig bearbeitet wurden. Dem Gemeinderat waren nämlich in der Zwischenzeit andere Organe, wie ein Planungsausschuss, eine Altstadtkommission und eine ortsbürgerliche Baukommission beigeordnet worden. Diesen Gremien blieb zur Hauptsache die Behandlung von Fragen wie Verkehrslenkung, Quartier- und Schulplanung, Strassen- und Liegenschaftssanierung vorbehalten.

Hinsichtlich der Verkehrslenkung gelangte die Planungskommission unter Beizug eines planungstechnischen Büros nach Prüfung aller Möglichkeiten erneut dazu, kurzfristig einem neuen Strassenzug von Waag- zum Obertorplatz den Vorzug einzuräumen, und auch die kantonalen Stellen setzten diese Lösung ins erste, eine spätere allfällige Umfahrung des Ortes über die Fohlenweide ins zweite Glied.

Zur Beschaffung des dringend benötigten Büroraumes für die Gemeinde- und die Bezirksverwaltung sowie zur Sanierung des kantonalen Polizeipostens auf dem Areal Posten-Spittelkirche-Schellenhaus wurde ein Wettbewerb unter mehreren Architekturbüros durchgeführt, am Ende die Aufgabe jedoch durch die Erweiterung des bestehenden Rathaustraktes gelöst.

Ebenfalls ein Wettbewerb unter mehreren Architekturbüros wurde durchgeführt hinsichtlich der möglichen Gestaltung eines neuen Isenlaufquartiers. Die Studien mündeten in eine neue, grossräumige gemeindliche Anlage mit Schule und Turnhalle, einem Hallenbad mit Freibad und in eine Neuanlage des Kinderheimes St. Josef, neben denen auch das abbruchreife Kraftwerk Emaus einen neuen Standort, nun «Kraftwerk Bremgarten-Zufikon», erhalten sollte, das zugleich

einen neuen Fussgängersteg über die Reuss erbrachte. Von da flussabwärts stellte ferner ein vom Militär errichteter Steg die Verbindung zwischen den beidufrigen Schulanlagen her. Einschliesslich des ebenfalls in jüngster Zeit errichteten Steges von der Risi zum Kesselwald, im Zusammenhang mit der regionalen Abwasserreinigungsanlage, erhielt die Einwohnerschaft also innert einem Dutzend Jahre zum einzigen alten nicht weniger als vier neue Flussübergänge und ist nun noch vermehrt «Brückenstadt».

Der Verein selber verlegte das Schwergewicht seiner Tätigkeit auf die Neubeschaffung von touristischem Werbematerial, mit einem mehrsprachigen Prospekt, auf den weiteren Ausbau sowie die Propagierung der Jahrmärkte, von denen nun der Oster- und der Pfingstmarkt bei gutem Wetter Besucherzahlen (und Bratwürste) von jeweils über 25 000 erlebten, auf die Gestaltung der Bundesfeiern und den Empfang der von auswärtigen Anlässen kranzgeschmückt heimkehrenden Vereine. Auch die Aktion «Saubere Stadt» darf anerkennend vermerkt werden.

Präsident Wetli erachtete 1971 seinen Auftrag erfüllt; Nachfolger wurde das Stadtratsmitglied Alfred Glarner, der das Vereinssteuer mit neuer Energie ergriff. Ihm zur Seite traten Albert Kaufmann, Bürochef der PTT, Wilfried Fink von der BD und, nach einem kurzen Zwischenspiel Paul Müllers, Colette Marendaz als Aktuarin. Vereinsvermögen und Mitgliederbestand nahmen erfreulich zu, die Statuten wurden revidiert und ein weiterer Prospekt mit einer Auflage von 25 000 Stück angeschafft, zu dem Dr. E. Bürgisser den textlichen, Erich Russenberger den grafischen sowie Alois Stutz und Bruno Lüthy den fototechnischen Beitrag beisteuerten. Monatlich erschien jetzt auch ein aufschlussreiches Beiblatt des Vereins in der Lokalzeitung, und alljährlich wurde die Aktion «Stadt-

besichtigung für Neuzugezogene» und weitere Interessenten durchgeführt, die mit den Besonderheiten und den hübschen Winkeln des Ortes vertraut machen sollte. Die weitere Aktion «Mir gönd liisli hei», vom Vorstand mit der Lehrerschaft und über diese mit der Schuljugend durchgeführt, mit Kleinplakaten der jungen Künstler im Ladenfensteraushang, sollte der Wohnlichkeit zugut kommen. Sie war keineswegs überflüssig, auch im Blick auf die vielen hundert Italiener, die im Zug der heissen Hochkonjunkturjahre bei uns ihren Arbeitsplatz gefunden hatten, ein liebenswertes, jederzeit etwas sangesfreudiges und auch am spätern Abend noch frohgestimmtes Völklein.

Einen weitem Schwerpunkt seiner Tätigkeit erkannte der Verein in der Erhaltung und teils auch Wiederbelebung alten lokalen Brauchtums, so des «Umesinge» zwischen Weihnachten und Dreikönigen, früher der «Choralbuben» und heute stimmbegabter kleiner Sänger, die unsere alten «Bremgarter Weihnachtlieder» wie in alter Zeit von Haus zu Haus singen, verbunden mit dem Jahreswechselwunsch («Es guets Neujohr»).

Auch die schon bald nach der Vereinsgründung eingeleitete Aktion der Gedenktafeln an historisch bedeutsamen Liegenschaften sollte fortgesetzt werden. Schliesslich hat der Verein nun, in den neuen Räumen der Aargauischen Kantonalbank und unter der Leitung von Verwalter Bernhard Hüsler, auch ein Verkehrsbüro eröffnet.

In seiner neuen Tätigkeit sieht sich der Verein bestätigt durch ein grosses Wohlwollen breiter Kreise der inzwischen auf über 5000 Seelen angewachsenen Bevölkerung, wie dies im heutigen Mitgliederbestand von über 330 Frauen und Männern zum Ausdruck kommt.