

<b>Zeitschrift:</b>	Bremgarter Neujahrsblätter
<b>Herausgeber:</b>	Schodoler-Gesellschaft
<b>Band:</b>	- (1985)
<b>Artikel:</b>	Aus der Geschichte des Bremgarter Reussüberganges
<b>Autor:</b>	Hausherr, Paul
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-965130">https://doi.org/10.5169/seals-965130</a>

### 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:** 09.02.2026

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

# *Aus der Geschichte des Bremgarter Reussüberganges*

VON PAUL HAUSHERR

Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat mit Beschluss vom 7. Mai 1984 dem Grossen Rat beantragt, das seit Jahrzehnten anstehende Problem der Verkehrssanierung in Bremgarten durch eine grossräumige neue Anlage einer Lösung zuzuführen. Der für eine alte aargauische Brückenstadt bedeutsame Entscheid mag Anlass sein, die Entwicklung des Flussübergangs an diesem Ort im Ablauf einer jahrtausendealten Entwicklung zu verfolgen.

## *Ein Flussübergang seit uralten Zeiten Erst die Furt, dann die Fähre*

Seit urvordenklicher Zeit gab es bei der mittleren unter den sechs Reussschlingen im Umkreis von Bremgarten, in die in vorchristlicher Zeit eine keltische (helvetische) Siedlung und dann im Hochmittelalter wieder die Kleinstadt Bremgarten hineinkomponiert worden sind, einen Übergang über das hier auf etwa 130 Meter ausgeweitete Flussbett in einer kleinen Talmulde. Der Reusslauf, der eine mittlere Wasserführung von etwa 200 Kubikmetern je Sekunde aufweist, aber zu einem reissenden Strom mit 600 Kubikmetern je Sekunde anschwellen kann, weist hier die für eine Furt über den Grossteil des Jahres praktikabelste Stelle zwischen Emmen und Mellingen auf, die denn auch während Jahrhunderten als solche und während einer ebenso langen Zeit als Fähre benutzt worden ist.

In der Zeit der Helvetier und hier insbesondere während der römischen Herrschaft kam diesem Übergang eine besondere Bedeutung zu, da er nicht nur die linke mit der rechten Reusstalseite in einem grossen Umkreis verband, sondern auch das Bünz- und das Seetal mit dem Limmattal. Der Reussübergang führte von der linksufrigen Hochterrasse (Oberebene) in zwei Wegen auf den Waagplatz, von hier durch das Reussbett in die heutige Unterstadt und weiter durch die Risi auf die rechtsufrige Hochterrasse hinauf zum alten Siedlungsplatz und Wegknoten Bibelos, wo der Anschluss an den rechtsufrigen Talweg gefunden wurde, auch die Gabelung in die beiden Wege ins Limmattal, über den Mutscheller nach Dietikon und über Lieli ins Reppischtal bei Birmensdorf und weiter über den Uetlibergausläufer (Waldegg) in das Gebiet des Zürichsees.

In dieser helvetischen Zeit war der Raum des mittleren Reusstales bereits stark besiedelt und während der römischen Herrschaft (15 vor bis 400 nach Christus) zusätzlich mit einer grossen Zahl von «Römerbauten» übersäht<sup>1)</sup>.

### *Eine Römerbrücke?*

Es war die Zeit des ersten Brückenbaus in unsren Landstrichen. Die römischen Oberherren schufen dazu mit ihrem Verwaltungsapparat, ihrem Organisationstalent und ihrer bautechnischen Kunstfertigkeit die nötigen Voraussetzungen. Auf ihren berühmten Strassen und auch auf den bescheideneren Karrwegen beförderten sie, unter Inanspruchnahme der einheimischen Arbeitskräfte, grosse Mengen von Baustoffen und Viktualien aller Art. Wo ein Fluss den Transit hemmte, bauten sie eine Brücke, so in unserem Raum über die Aare bei Brugg zur Verbindung über den Bözberg an den Hochrhein in Richtung Augusta Raurica und bei Stilli für eine Verbindung durch das Surbtal an den Rhein und weiter in den Hegau. Archäologische Anhaltspunkte für eine

solche Brücke finden sich auch unterhalb Mellingen zur Verbindung ins untere Limmattal und weiter über die Limmat bei Baden in die Ostschweiz wie über die Bündnerpässe. In der Literatur wird gerne auch eine solche Römerbrücke an der Stelle der alten Bremgarter Furt und Fähre angenommen, ohne dass dafür konkrete archäologische Relikte vorlägen. Aber die allgemeine Situation lässt diese Annahme nicht als abwegig erscheinen, zumal auf dem Bremgarter Sporn ein starker helvetischer Platz auch in römischer Zeit angenommen werden darf.

Nach dem Abzug der römischen Cohorten um 400 n.Chr. verödete die Landschaft wieder weitgehend, da auch die helvetische Bevölkerung sich drastisch verminderte. Die römischen Anlagen, unter ihnen vor allem auch die Brücken, zerfielen mangels Unterhalt. Es gab für sie ja auch keinen zureichenden Bedarf mehr.

Die alemannischen Rodungssippen, die zunehmend das von der helvetischen Bevölkerung weitgehend aufgegebene Gebiet in Besitz nahmen, begannen ihre zivilisatorischen Anstrengungen auf einer technisch weit zurückliegenden Stufe, die Fähre trat wieder in ihr Recht.

### *Eine hochmittelalterliche Reussbrücke*

Das änderte sich erst im ausgehenden Hochmittelalter. Die alemannische Bevölkerung, in der die Reste der keltischen Helvetier aufgegangen waren, vermehrte sich vom 8. Jahrhundert hinweg in verschiedenen Schüben stark. Die von den Helvetiern übernommenen Siedlungsplätze, Dörfer und Weiler, wurden bevölkert, Ausbausiedlungen in einem fortschreitenden Rodungsprozess angelegt. Bedeutende Geschlechter des hohen und des niedern Adels wuchsen heran, die das gemeine Volk in immer grösserem Umkreis in ihre Abhängigkeit einbezogen. So gab es

im Reusstal als Landesherren die Nellenburger und die Lenzburger, die Vorläufer der Zähringer, denen die Kyburger folgten sowie die Habsburger. Unter den zuletzt genannten Grafenhäusern war die Zeit reif für die Gründung der zahlreichen Kleinstädte im Aargau, vorab an der Aare, der Reuss und der Limmat, die zu den ältern Bischofs- und Pfalzstädten im Umkreis hinzutraten. Diese Stadtgründungen ergaben die notwendige und auch geeignete Grundlage für den hochmittelalterlichen Brückenbau, der unter den wetteifernden Grafenhäusern an den vorgenannten Flüssen vor sich ging. Den Aarebrücken in Bern, Solothurn und Olten folgte so diejenige von Brugg als wohl erste unter den habsburgischen Brücken im frühen 13. Jahrhundert, urkundlich bezeugt 1254. Beim kyburgischen Aarau dagegen ist der Brückenschlag erst gegen Ende dieses Jahrhunderts greifbar, also in habsburgischer Zeit. Beim kyburgischen Baden an der Limmat dagegen entstand eine erste Brücke schon um 1240, und nicht viel später, um 1250, ist der Bau einer Reussbrücke beim kyburgischen Mellingen anzusetzen, während die erste Reussbrücke in Luzern schon um 1168 als Werk der Eschenbacher Freiherren angenommen wird. Für diese Brücke in so früher Zeit könnten neben dem Murbacherstift mit seiner überragenden politischen Bedeutung und seiner wirtschaftlichen Stärke auch die lokalen Flussverhältnisse den Ausschlag gegeben haben, nämlich der den Reussabfluss regulierende See und der Umstand, dass die ungezähmte Kleine Emme erst unterhalb des Orts in die Reuss einmündet und dort die gefährlichen Hochwasser bewirkt.

Auch für Bremgarten ist in der Literatur schon eine Reussbrücke in der vorstädtischen Zeit, also vor 1200, angenommen worden, als es erst die Grossburg (oppidum) gab. Ein so früher Zeitpunkt erscheint aber eher unwahrscheinlich, weil die Mittel für den Bau und Unterhalt der Anlage erst in städtischer Zeit da waren, vielleicht von 1240 hinweg, als nämlich Graf Rudolf IV. von Habsburg, der spätere Deutsche König, dazu übergegangen war, Bremgarten in aussergewöhnlicher Art zu fördern, so

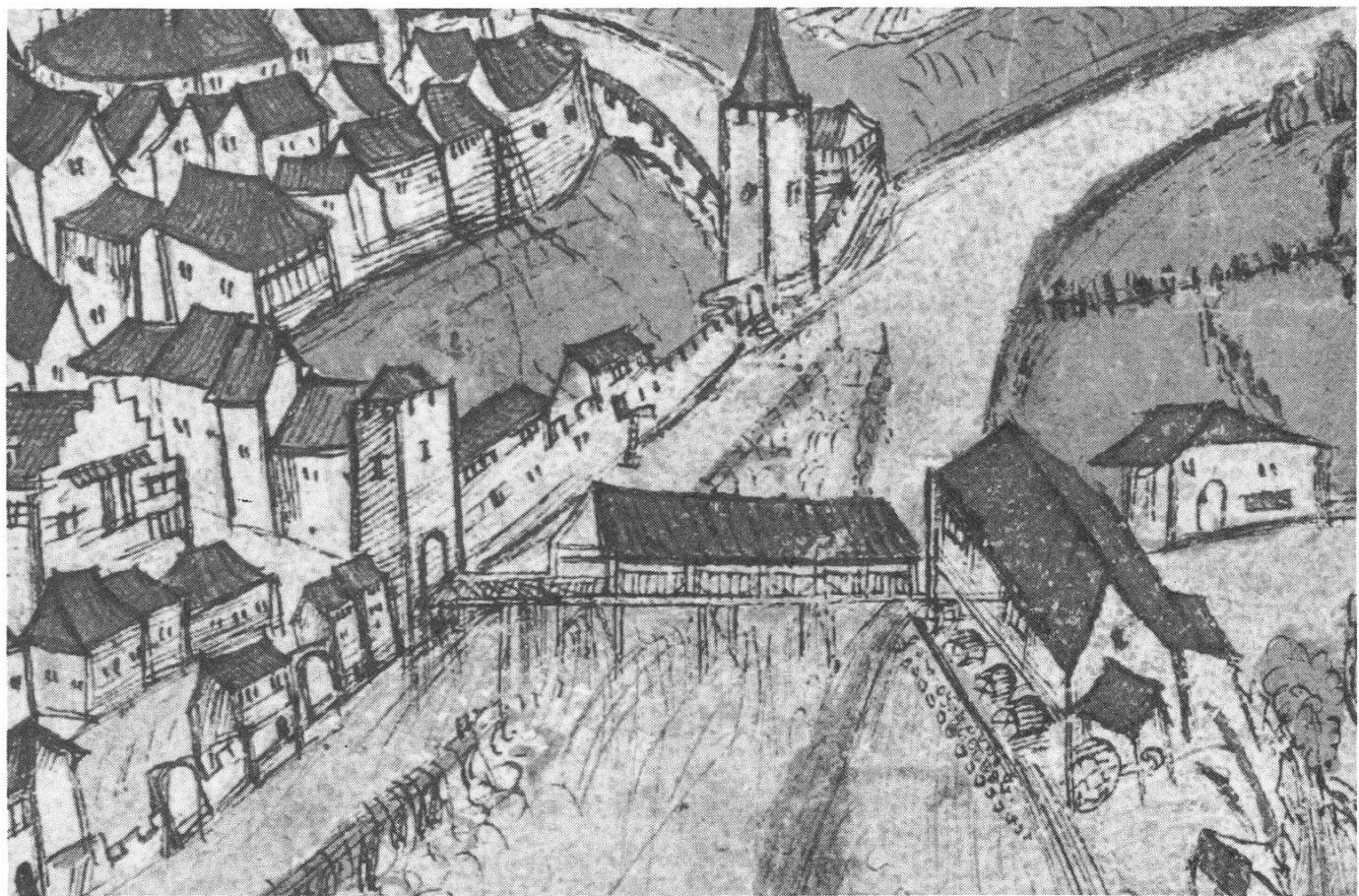


Abbildung aus der Eidgenössischen Chronik des Wernher Schodoler – Die Reussbrücke nach 1500

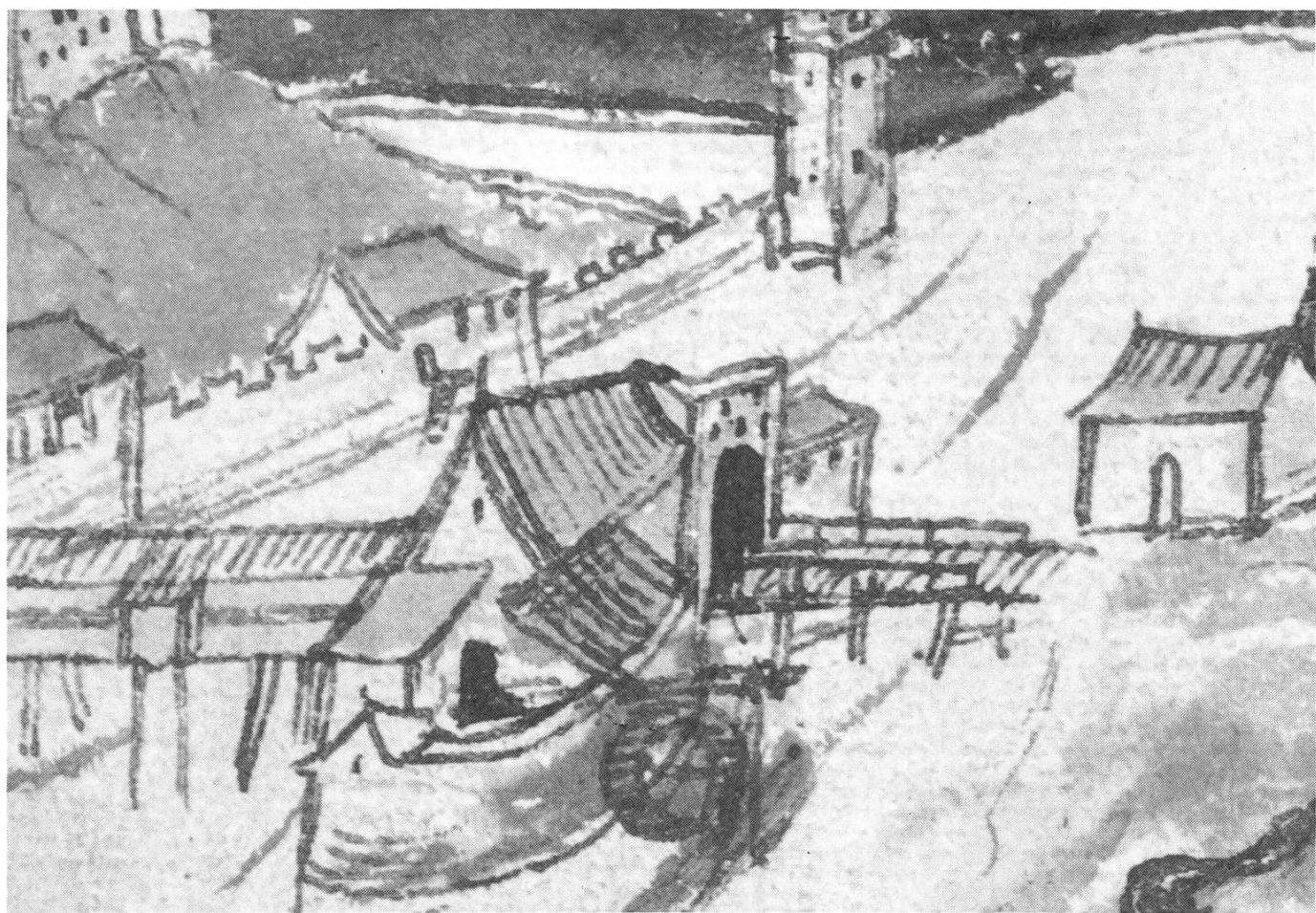


Abbildung aus der Eidgenössischen Chronik des Wernher Schodoler – Bruggmühle und westliche Vorbrücke

durch die «Mitteilung» des zähringischen Stadtrechts von Freiburg im Breisgau zwischen 1240 und 1250 und durch die Erweiterung der städtischen Anlage auf die Niederterrasse mit der heutigen Stadtkirche. Urkundlich nachgewiesen ist die Brücke erst 1281, aber auf ein längeres Bestehen scheint der Umstand hinzuweisen, dass im Jahre 1287 König Rudolfs Sohn der Stadt den Brückenzoll abtrat gegen die Verpflichtung zum Unterhalt des Bauwerks. Das war in der Zeit von Rudolf, «von Gottes Gnaden Herzog von Österreich und Steiermark, Graf von Habsburg und Kyburg, Landgraf im Elsass, Sohn des Deutschen Königs».

Diese erste Brücke war vermutlich eine bescheidene Anlage, wohl nur leichtem Verkehr genügend, in der damals üblichen Art als Pfahljochbau. Die Annahme, sie sei von Anfang an überdacht gewesen, trifft wohl nicht zu. Wir wissen auch nicht, wie häufig sie im Ablauf der Jahre bei den alljährlichen Hochwassern und den gelegentlichen Eisgängen weggerissen oder wegen sonstiger Überalterung ersatzbedürftig geworden ist. Bei jeder Erneuerung wurde sie wohl auch technisch verbessert und leistungsfähiger gemacht. Ein Dokument von 1349 bescheinigt, dass neben der Brücke auch immer noch eine Fähreinrichtung vorhanden war für den Fall, dass die Brücke nicht benutzt werden konnte («ob nüt brugg da wer»), nun etwas weiter flussabwärts unterhalb der Inneren Mühle.

Wohl gleichzeitig mit der Brücke ist auch eine zunächst noch bescheidene Schwellvorrichtung zum Betrieb der bereits seit vielen Jahren bestehenden Mühle an der Reussgasse flussaufwärts erweitert worden, in der Hand des Klosters Hermetschwil, an das die Mühle auf dem Weg über das Kloster Muri schon vor der Zeit des Brückenbaus gelangt war, vermutlich von einem Bremgarter Conventualen gestiftet<sup>2)</sup>.

Nicht über das Alter der Reussbrücke zurück reicht aber dasjenige der Bruggmühle oder Äussern Mühle. Sie scheint vielmehr ein Werk der ersten Brückenbauer, habsburgischer Leute, zu sein. Vom Westufer war sie durch einen kleinen Gewerbekanal

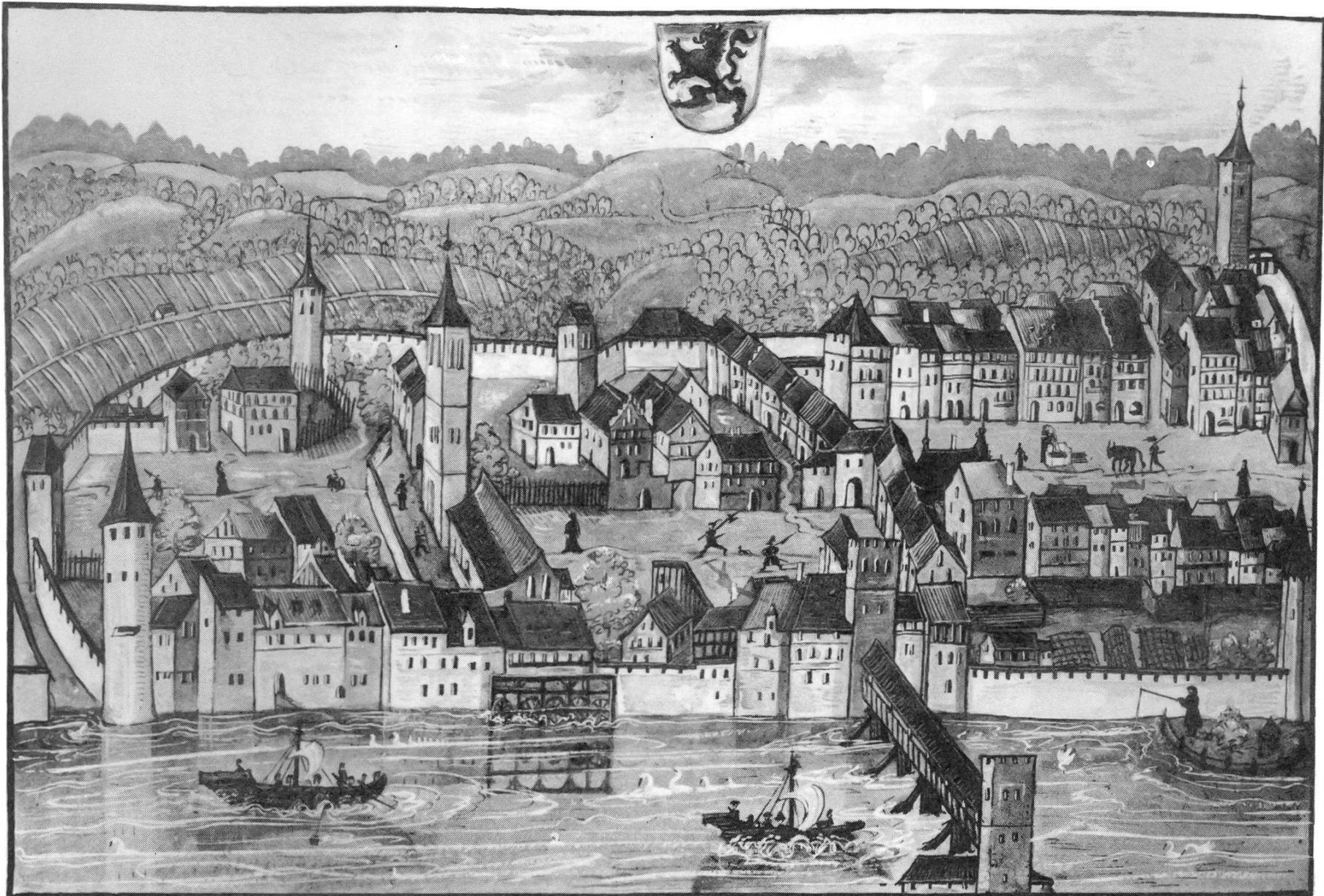
abgeschieden und so wohl auch im gleichen Zug wie die Brücke an die Stadt gelangt, eben im Jahre 1287.

Die Schwellvorrichtung im Flussbett bestand zunächst aus bescheidenen Pfahlreihen, wurde aber mit der Zeit durch Steinschüttungen, die «Wuhre», verbessert und erhöht. Den Abschluss fand sie im «Felbom», heute Fällbaum, ein starker Tannenbalken mit Steckschaufeln, der den Reusslauf zusammen mit den Wuhren in seiner ganzen Breite abriegelte. Zur Ermöglichung der sommerlichen Schiffstalfahrten vom Mai bis September (von Kreuz-Auffindung bis Kreuz-Erhöhung) musste und muss er noch immer jedes Jahr ausgebaut werden. Die Einrichtung gab zu verschiedenen Malen Anlass zu Spänen zwischen denen von Bremgarten und den Luzernern.

Die Brücke hatte von Anfang an auch ihre beidseitigen Tore, die nachtsüber geschlossen wurden. Zur Verkehrskontrolle und Zollerhebung gab es den Wächter und Zöllner, in gleicher Weise wie bei der kleinen Grabenbrücke am Ost-Ausgang der Stadt auf der Höhe des heutigen Schellenhauses. In der Zeit um 1400 errichtete die Stadt einen Befestigungsgürtel um den ganzen, die Ober- wie die Unterstadt umfassenden Ort mit Mauern und Türmen, geregelt in der Stadtordnung in Kriegsnot von 1415. Im gleichen Arbeitsgang wurden auch die beiden Brückentore zu Tortürmen aufgestockt, wie sie in den frühesten Abbildungen der Brückenanlage bei Schodoler kurz nach 1500 dargestellt sind. Dort ist auch ein vorspringender Erker auf der Westflanke der Brücke angedeutet, das kleine Kapellchen mit dem St. Nikolaus-Standbild, dem Vorgänger des späteren Brückenheiligen Nepomuk <sup>3)</sup>.

### *Die Steinpfeiler-Brücke des ausgehenden Mittelalters, tragendes Element der heutigen Brücke*

Die Bürgerschaft des Orts war es leid, ihre Brücke über die Reuss immer wieder der Gewalt des Hochwassers weichen zu



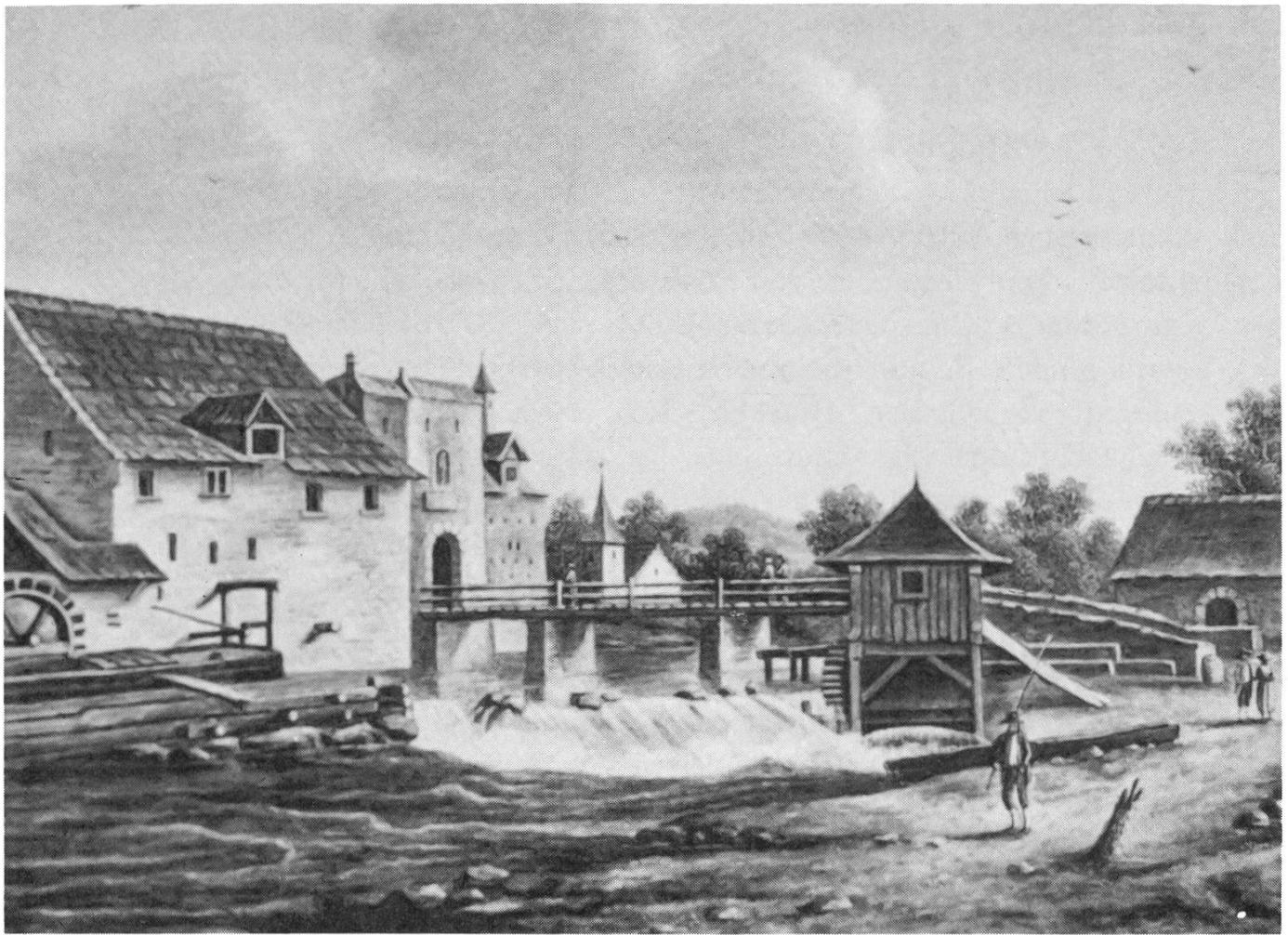
Conterfeiung der Stadt Bremgarten vor 1500 mit der gedeckten Reussbrücke. Holzschnitt von Heinrich Vogtherr d.Ae., Codex Germanicus 895, Bayerische Staatsbibliothek München.

sehen. Verhältnismässig früh entschloss sie sich, ihren Pfahljochbau durch einen Steinpfeilerbau zu ersetzen, nämlich in einem Bauvorgang von 1544 bis 1549, in dem jedes Jahr ein wuchtiger Steinquaderpfeiler in der Niederwasserperiode vom September bis zum März errichtet wurde. Das war zu einer Zeit, da gemäss uns vorliegenden Bildern die meisten Flussbrücken, vor allem alle andern aargauischen Brücken, sich noch immer mit den Pfahljochbauten begnügten, wie die Abbildungen bei Stumpf erweisen. Aber auch die ein Jahrhundert jüngeren Brückebilder bei Merian bestätigen diesen Sachverhalt noch immer<sup>4</sup>).

Diese Bremgarter Brücke von 1544/49 hat als tragendes Element nun mehr als vier Jahrhunderte überstanden und Anpassungen verschiedener Art, Verstärkungen und Erweiterungen, auch ein neues Dachprofil erfahren. Seit ihren ersten Anfängen hat sie völlig veränderten Ansprüchen des Verkehrs, vom Pferdefuhrwerk über das Drei- und Zweirad zum kleinen Automobil der jüngsten Jahrhundertwende und zu den achtachsigen Lastenzügen der Gegenwart, zu genügen vermocht<sup>5</sup>).

Als frühestes neues, den Charakter der Brücke prägendes Element erscheinen die beiden Kapellchen, nun auf einem Steinpfeiler aufgesetzt und vergrössert, die St. Nikolaus-Kapelle, 1730 durch den tschechischen Brückenheiligen Nepomuk ersetzt, und neu die St. Agatha-Kapelle.

Als ein wesentlicher Eingriff in das Brückebild erscheint sodann der Abbruch der beiden Tortürme anlässlich der Erweiterung der Stadtdurchfahrt in den Jahren 1840/45. Seit den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts war der junge Kanton Aargau dazu übergegangen, das mittelalterliche Strassennetz durch ein grosszügiges neues zu ersetzen. So wurden auch die Strassen an die Reuss völlig erneuert, die neue Strasse von Wohlen nach Bremgarten wurde in ihrem ganzen Verlauf neu angelegt, ebenso die Strasse von Hermetschwil, Bünzen und Waltenschwil nach Bremgarten. Die Strassen von Bremgarten über die Höhe zwischen dem Reuss- und dem Limmattal, so über Widen—Berg-



N. Pérignon, Paris: Bruggmühle mit Vorbrücke 1776



J.R. Rahn: Reussbrücke und Bollhaus 1859

dietikon und über Rudolfstetten nach Dietikon, wurden in einem neuen grosszügig angelegten Strassenzug über den Mutscheller zusammengefasst, der heutigen Mutschellerstrasse.

Auch im Altstadtkern wurden bei dieser Gelegenheit für den Durchgangsverkehr günstigere Verhältnisse geschaffen. Die Marktgasse wurde vom Hotel Hirschen hinweg abgesenkt, ebenso die Sternengasse vom Rathaus hinweg, so dass die Kellergeschosse der anstossenden Gebäude nun zu ebenerdigen Räumen meist gewerblicher Nutzung aufgewertet wurden. Am engen und steilen Strassenzug am Bogen wurde die ganze ostseitige Häuserzeile am Fuss der Amthof-Böschung abgetragen, die heutige Amthof-Gartenanlage geschaffen und die Strasse samt der Reussbrücke angehoben. Die Tortürme verschwanden, der Eingang zur Unterstadt wurde angeglichen, einige Häuser, zum Beispiel der «Adler», die Bruggmühle und das Bollhaus, kamen unter das neue Strassen-Niveau zu liegen. Seither haben diese Bauten in der Hand von gewerblichen Unternehmen verschiedene Änderungen im Bau und Betrieb erfahren<sup>6)</sup>.

### *Reussübergang und Eisenbahnpäne*

In der Geschichte des Reussübergangs bei Bremgarten hat auch die Bahngeschichte der Talschaft ihren Platz.

Die Bahnbestrebungen im aargauischen Reusstal reichen in die 50er Jahre des vergangenen Jahrhunderts zurück. Die «Spanischbrötli-Bahn» (Nordostschweizerische Bahn) von Zürich nach Baden war seit 1847 in Betrieb, die Verlängerung der Bahnstrecke über Brugg nach Aarau und weiter (Zentralbahn) sowie durch den Bözbergtunnel in den Raum Basel standen in Griffnähe. Eine Eisenbahn von Zürich durch das Reppischtal nach Zug und weiter nach Luzern wurde gebaut. Zu allen diesen Linien suchte Bremgarten den Anschluss sowohl durch eine Reusstalbahn von Brugg über Birmenstorf und Bremgarten nach Cham wie

durch eine Linie von Lenzburg über Wohlen und Bremgarten nach Hedingen im Bestreben, ein nicht unbedeutender Eisenbahnknoten im schweizerischen Mittelland zu werden. Verwirklicht werden aber konnte nur der Anschluss an die von Aarau nach Rotkreuz führende Südbahn im Jahre 1876, die in Bremgarten-West, ab 1908 Bundesbahnhof, stecken blieb.

Allerdings schien von 1890 hinweg der alte Plan einer Verbindung aus dem Raum Zürich über Bremgarten ins Bünztal und weiter ins Seetal doch noch eine Chance zu bekommen, nun nicht mehr als Normalspurbahn über Hedingen ins Reusstal, sondern als elektrisch betriebene Schmalspurbahn über den Mutscheller. Entsprechende Konzessionen wurden einem Unternehmerkonsortium erteilt. Aber Widerstände verschiedener Art liessen den grosszügigen Plan nur für die Bremgarten-Dietikon-Bahn reifen, die im Frühjahr 1902 den Betrieb aufnehmen konnte<sup>7)</sup>.

Inzwischen war auch in der Gemeinde Bremgarten selber der Wunsch gewachsen, anstelle der als veraltet erscheinenden Holzbrücke eine neue, nun in festem Baumaterial, zu erhalten, wie andernorts. Die Verbindung zwischen dem kleinen Bahnhof Obertor vor der Altstadt und der ansehnlicheren Bahnhofsanlage auf der Westterrasse war in dieser Zeit durch einen pferdebespannten Omnibus gewährleistet. Der Stadtrat erliess deshalb im Herbst 1902 ein «Programm für die Konkurrenz zur Erlangung von Projekten und Unternehmerofferten für eine neue Reussbrücke», dem ein aus den angesehensten Fachkräften aus Zürich und Basel zusammengesetztes Preisgericht zu Gevatter stand. Es wurden nicht weniger als 29 Projekte eingereicht, von denen sich elf auf eine eiserne, sieben auf eine steinerne und elf auf eine Betonbrücke bezogen, fünf davon mit armiertem Beton. Der preisrichterliche Befund vom 29. Januar 1903 befasste sich mit jedem einzelnen Projekt und stellte dabei «eine ungemein grosse Verschiedenheit» der veranschlagten Baukosten fest. In die engere Wahl wurden sieben Projekte einbezogen, ein erster Preis wurde nicht zugesprochen, dafür zwei zweite, ein dritter und ein vierter. Drei

PROJEKT  
für eine neue REUSS - BRÜCKE  
in  
BREMGARTEN.

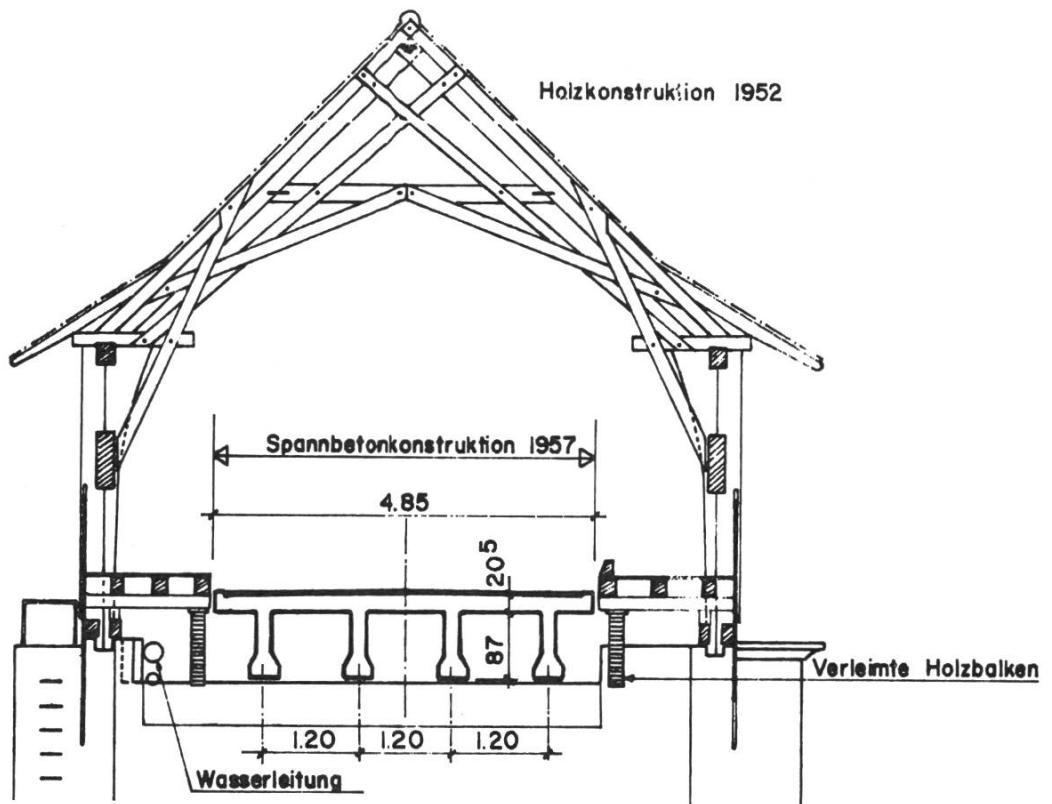


Projekt einer steinernen Brücke von 1903

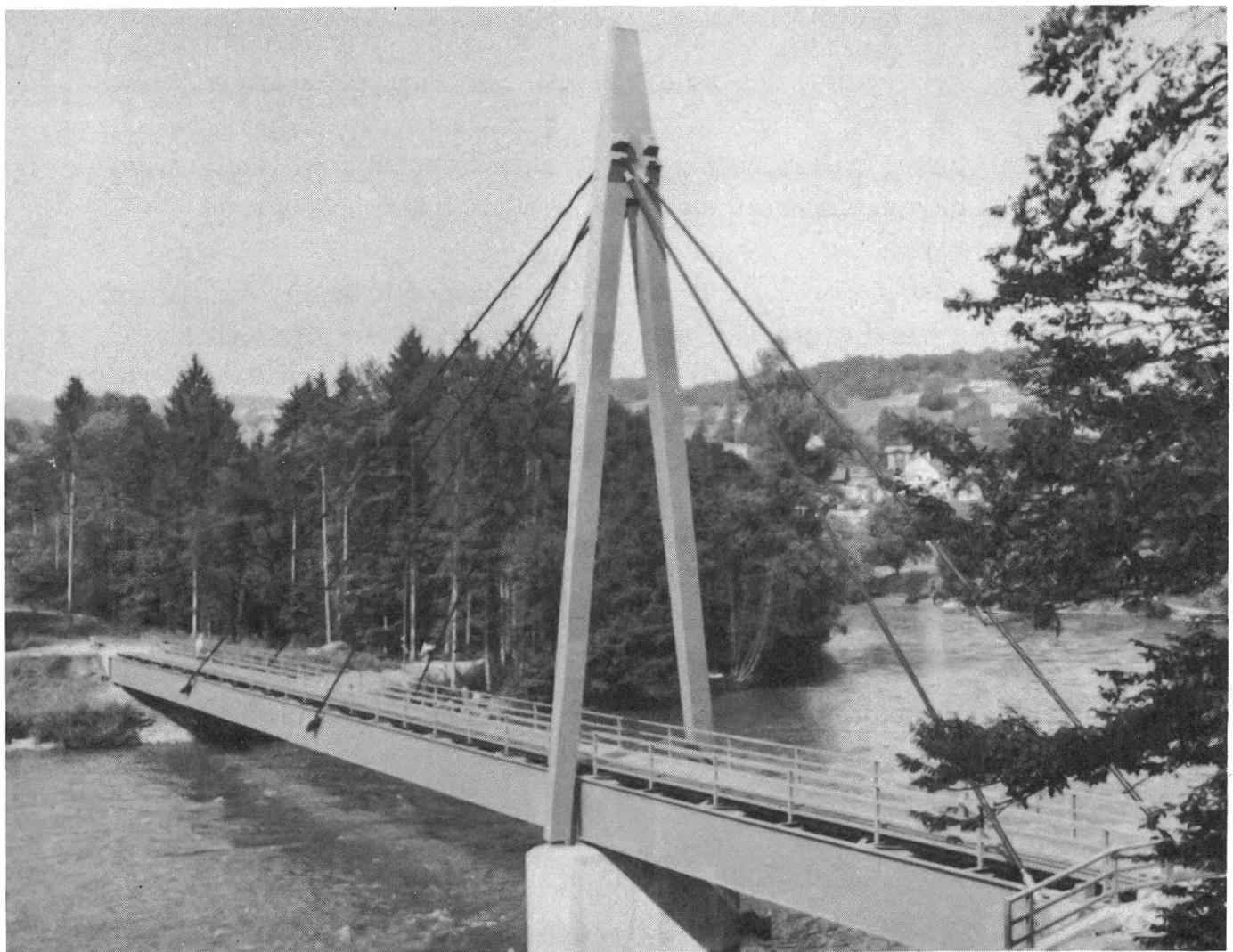
weitere Projekte erhielten eine Ehrenmeldung. Erste Preisträger waren die Ingenieurgemeinschaften C.A. Grussy, Hans Huber, Fietz & Leuthold in Zürich sowie Alb. Buss und E. Faesch in Basel. Bei den grossen Kostenunterschieden, die sich zwischen 147 000 und 396 000 Franken bewegten, wurde «dem Stein» der Vorzug gegeben, «das heisst dem Material, das hinsichtlich des Unterhalts und der Dauer weitaus in erste Linie zu stellen ist». Eine massive Steinbogenbrücke zwischen der Bruggmühle (das Bollhaus wäre abgetragen worden) und dem rechten Reussufer hätte um über drei Meter angehoben werden sollen zur Verringerung der Steigung der Strasse am Bogen, die anstossenden Liegenschaften hätten ihre Erdgeschosse als Kellerräume erfahren<sup>8</sup>).

Die vom Stadtrat bestellte gemeindliche Brückenbaukommission, präsidiert von Stadtammann Heinrich Honegger, liess sich Zeit bis anfangs 1906, bis sie ihren «Bericht und Antrag an die Einwohnergemeinde Bremgarten betreffend Neuerstellung eventuell Reparatur der Reussbrücke» vorlegte. Sie tat dies nur unter dem Druck der aargauischen Regierung, die «zu einer unverzüglichchen Vornahme der Reparaturen oder des Neubaus» drängte, unter Inaussichtstellung von Zwangsmassnahmen. Die Kommission beantragte den Neubau der Brücke, deren Kosten auf 210 000 Franken veranschlagt waren. Zu deren Deckung war zunächst ein Brückenbaufonds in der Höhe von 70 000 Franken heranzuziehen, der aus den Überschüssen geäufnet worden war, die seit 1848 von der staatlichen Entschädigung für den Ausfall des abgeschafften Brückenzolls resultierte. Im weitern sollte die inskünftig geschuldete staatliche Leistung von jährlich 2000 Franken mit 50 000 Franken kapitalisiert und vom Staat in die Baurechnung eingeschossen werden. Die noch fehlenden 90 000 Franken sollten der Staat und die «interessierten Gemeinden» unter dem Titel der verbesserten Verkehrsverhältnisse des neuen solideren und erweiterten Bauwerkes einwerfen.<sup>9</sup>).

Die enorme Brückenbreite von zehn Metern dieses Projektes war bedingt durch den Plan, auch die Strassenbahn Bremgarten-



Details der heutigen Holzbrücke: Dachkonstruktion von 1952, Brückendecke (Fahrbahn) von 1957



Kessel-Laufsteg 1975 (Arabrücke)

Dietikon vom Obertor-Bahnhof durch die Marktgasse und den Bogen hinunter über die Brücke auf das westliche Reussufer und die Bahnhofstrasse hinauf zum westlichen Kopfbahnhof, seit 1908 der Bundesbahnen, hinaufzuführen. Dieser Plan stand in Konkurrenz mit verschiedenen Varianten, so einer Trasseeführung vom Bahnhof Obertor durch die Zugerstrasse bis zur Krähenbühl-Schwelle, wo die Reuss überquert und über den Isenlauf der Westbahnhof erreicht worden wäre. In einer andern Variante sollte das Bahntrassee durch die Zugerstrasse bis etwa zum heutigen Altersheim und von dort durch die Promenaden-Böschung und vor der Stadtfront vorbei zur neuen Strassenbrücke hinunter und weiter die Bahnhofstrasse hinauf zum Westbahnhof geführt werden. Nicht weniger abenteuerlich nimmt sich die Variante aus, nach welcher die Strassenbahn vom Obertor in die Risi und von dort durch die Unterstadt zur neuen Brücke geführt werden sollte. Alle diese Vorschläge vermochten in keiner Weise zu befriedigen, sie belasteten gegenteils das hängende Problem eines Ersatzes der alten Holzbrücke. Schliesslich kam man auf die gegebene Lösung, die Fortsetzung des Bahntrassees über eine selbständige Bahnbrücke vom Obertor in die Schützenmatte südlich an der St.-Josefs-Anstalt vorbei und in einer Schleife zum Bundesbahnhof hinauf, die denn auch 1902—1912 verwirklicht wurde.

An dieser ja auch durch die topographischen Verhältnisse gebotenen Lösung der Bahnverbindung zwischen Bremgarten-Ost und Bremgarten-West hatte Placid Weissenbach, der erste Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen, ein Spross des alten Bremgarter Geschlechts der Weissenbach, einen nicht geringen Anteil. Ihm ist insbesondere auch dafür zu danken, dass 1912 die alte Bahnstrecke Wohlen—Bremgarten von der Bremgarten-Dietikon-Bahn in Pacht genommen werden konnte, so dass der durchgehende Bahnbetrieb von Dietikon über Bremgarten nach Wohlen eingerichtet wurde, mit wechselweisem Betrieb auf der Normal- und der dazwischen gelegten Schmalspur.

Die Verhandlungen über eine neue Strassenbrücke dagegen gerieten bei dieser Wendung der Dinge ins Stocken und wurden schliesslich abgebrochen, die alte Holzbrücke wurde repariert.

### *Die alte Brücke in neuzeitlichem Gewand*

Seit der Jahrhundertwende trat das Motorfahrzeug seinen Siegeszug an, zunächst mit den drei- und vierrädrigen motorisierten Wägelchen, für unsere Holzbrücke harmloser als die damals zahlreichen vier- und fünfspännigen schweren Pferdezüge. Aber das sollte sich zunehmend ändern, als grössere und stärkere Motorwagen bis hin zu den achtachsigen Lastwagenzügen unserer Tage das Verkehrsbild zu bestimmen begannen. Die Brücke musste sich in verschiedenen Schüben diesem Verkehr anpassen.

Schon 1911 wurde ein erster Schritt unternommen, indem die ungedeckten Vorbrücken aus Holz durch Zoreseisendecken ersetzt wurden. Nach dem ersten Weltkrieg, der den Motorlastwagen stark gefördert hatte, erwiesen sich diese Vorbrücken als zu eng, sie wurden verbreitert und mit Betondecken ausgestattet. Dabei liess es sich nicht vermeiden, dass beim Bollhaus und beim Vorbau der Bruggmühle, an den stehengebliebenen seitlichen Torresten starke Eingriffe erfolgten, die das Bild dieses Brückeneingangs wiederum veränderten.

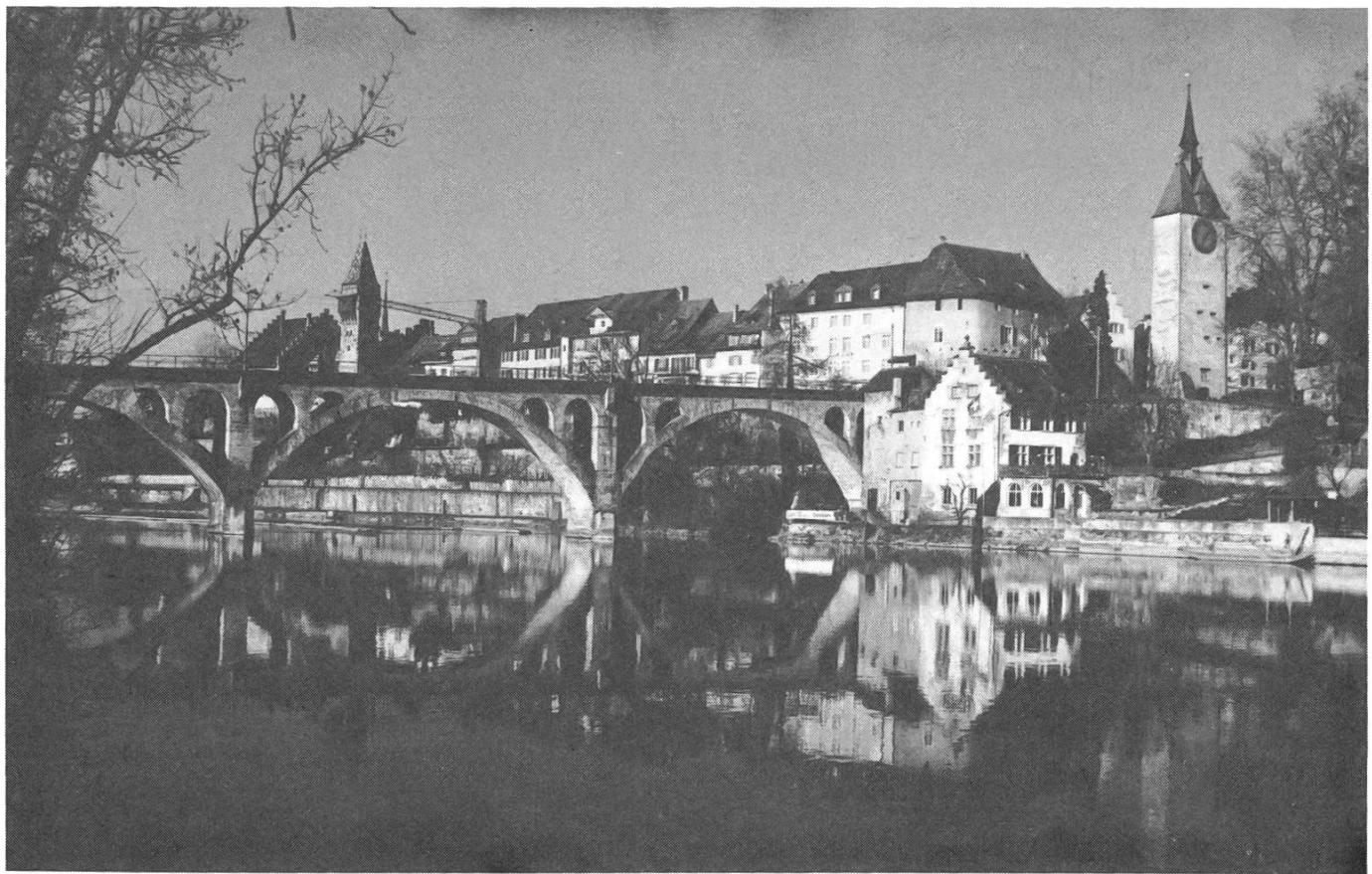
Im Jahre 1952 wurde die Erneuerung der gesamten Dachkonstruktion nötig, nachdem sie durch einen Motorlastwagen zum Einsturz gebracht worden war. Aber auch die Fahrbahn wurde seit 1957 nicht mehr mit den Tausbäumen und dem Bretterbelag ausgerüstet, sondern mit einer Spannbetonkonstruktion, immerhin so diskret, dass das altvertraute Stadtbild mit der Brücke und der dahinter aufsteigenden feingegliederten Antonigass-Front, wie es in vielen Bildern und in ungezählten Fotos von Amateuren aus aller Welt seit langem festgehalten war, auch jetzt gewahrt blieb <sup>10)</sup>.

Die Brücke war seit den 20er Jahren zusammen mit dem Strassenzug durch die Altstadt ein Glied der schweizerischen Hauptstrasse Nr. 1, in Ablösung des Strassenzuges von Lenzburg über Mellingen nach Baden und weiter, die den Verkehr von der Westschweiz in die Ostschweiz zu bewältigen hatte. Dabei war als Unikum der Bremgarter Strassenzug vom Waagplatz zum Obertorplatz mit der Brücke eine Gemeindestrasse in der Unterhaltspflicht der Stadt bis zum Jahre 1972 geblieben, als sie in das neue Kantonsstrassenverzeichnis integriert und damit in das Eigentum des Kantons überführt wurde, der denn auch im Anschluss an diesen Rechtsakt 1983 am Brückendach den jüngsten Eingriff vornahm, um dessen Lichtprofil dem heutigen Kastenwagenverkehr anzupassen.

### *Umfahrung der Altstadt (Kerntangente) oder der Ortschaft über die Foblenweide (Grossumfahrung)*

Mit der Ablehnung der grosszügig konzipierten steinernen Brücke war das Problem des seit dem ersten Weltkrieg immer stärker aufkommenden Motorfahrzeugverkehrs nicht gelöst. Aufgeschlossene Männer, so der Schriftsteller Felix Moeschlin, rügten denn auch schon in den 20er Jahren den Plan, diesen Verkehr weiterhin durch die engen Gassen der Altstadt zwängen zu wollen <sup>11</sup>).

In Bremgarten selber stand das Thema behördlicherseits seit Anfang der 30er Jahre zur Diskussion. Es verdichtete sich zu einem Antrag auf Aufnahme einer leistungsfähigen Strassenbrücke neben der Bahnbrücke vom Obertorplatz zur westufrigen Bahnhofstrasse in das Arbeitsbeschaffungsprogramm, das der Bundesrat 1943 vorbereitete für den befürchteten Fall, dass mit dem Kriegsende wiederum die Arbeitslosigkeit einbreche wie in den berüchtigten 30er Jahren zuvor. Die Befürchtung war grundlos, das Land blühte nach Kriegsende in nicht geahnter



Eisenbahnbrücke von 1910/1912



Kraftwerk Bremgarten-Zufikon 1975, Staumauer mit Laufsteg

Weise auf, das Brückenprojekt Bremgarten wurde *ad acta* gelegt. Bei den kantonalen Stellen aber beschäftigte man sich in der Folge ernsthaft damit, die nun auch in Aarau als notwendig erachtete neue Brücke nicht an die Altstadt angelehnt zu planen, sondern über die Fohlenweide, wie nun ja dreissig Jahre später wiederum. In der Zwischenzeit überwog allerdings vor allem in den Gewerbekreisen der Gemeinde der Wunsch, diesen Verkehr so nah wie möglich an das gewerbliche Zentrum in der Altstadt heranzuführen und lediglich für später eine Grossumfahrung vorzusehen und ein entsprechendes Trassee sicherzustellen. Der Plan verdichtete sich ab 1975 zu einem entsprechenden Projekt des Kantons, das aber 1982 von der Mehrheit einer Gemeindeversammlung zugunsten eines sofort auszuführenden Fohlenweide-Projekts zurückgewiesen wurde. Die anschliessende Vernehmlassung, die vom Kanton bei den umliegenden Gemeinden und Interessenten, so dem seit 1968 definitiven Waffenplatz Bremgarten, der Stiftung Reusstal, dem aargauischen Heimatschutz, dem aargauischen Bund für Naturschutz, der kantonalen Natur- und Heimatschutzkommision, den Abteilungen Forstwirtschaft und Landwirtschaft des kantonalen Finanzdepartements, den Abteilungen Raumplanung, Hochbau und Gewässer des kantonalen Baudepartements durchgeführt wurde, ergab Befürworter der einen wie der andern Lösung. Dem Heimat- und Ortsbildschutz verpflichtete Instanzen bevorzugten erwartungsgemäss die Grossumfahrung, da ihnen der Eingriff der Kerntangente in das Stadtbild zu gewalttätig erschien. Demgegenüber wendeten sich die dem Natur- und Heimatschutz nahestehenden Institutionen grundsätzlich gegen jede Umfahrung über die noch integere offene Landschaft. In dieser Lage entschied sich die Regierung für die Umfahrung. Sie stützte sich dabei auf die klare Meinungsäusserung der Stadt Bremgarten und darauf, dass durch diese Umfahrung sowohl das Verkehrsproblem umfassend gelöst wie das Zerschneiden des Ortes vermieden und auch das in seiner Ausgewogenheit reizvolle Stadtbild geschont werden kann. Der Grosse Rat erhob

diesen Antrag zum Beschluss, nicht ohne die regierungsrätsliche Meinung zu bekräftigen, dass durch diese Grossanstrengung des Kantons der Altstadtkern Bremgartens als verkehrsarm für das kleinstädtische Leben gerettet werden kann<sup>12)</sup>.

Ein im Reusstal dominanter Schwerpunkt bleibt die alte Brückenstadt Bremgarten auch so. An Brücken ist sie in den jüngsten zwei Jahrzehnten noch reicher geworden, seitdem der alten Holzbrücke und der jüngeren Eisenbahnbrücke nun noch eine massive Betonbrücke zur Verbindung der beiden Waffenplatzareale beidseits des Flusses sowie drei Laufstege gefolgt sind: ein Steg von der Promenade zur Schulanlage im Isenlauf (1972), ein solcher im Zusammenhang mit dem Stauwehr des Kraftwerks Bremgarten-Zufikon (1975) und schliesslich eine Schrägseilbrücke mit Laufsteg von der «Risi» zur Abwasserreinigungsanlage (ARA) im Kesselboden (1975).

### *Anmerkungen*

- 1) Dazu der Verfasser in der Studie über «Die Landschaft um Bremgarten in alter Zeit» (Bremgarter Neujahrsblätter 1983, 1984 und 1986). Zu den Flussverhältnissen insbesonders: Der in seiner Wasserführung stark schwankende Fluss fand seit der Zeit der Helvetier seinen Weg vom Zopfhau am Bremgarter sporn vorbei durch die heutige städtische Au zum Kesselboden und weiter gegen Eggenwil. In der linksufrigen Mulde von Bremgarten liefen die linksufrigen Talwege zusammen und in einer gegen 130 Meter breiten Furt in den Talboden der heutigen Unterstadt und weiter durch die «Risi» (alter Weg im Flussbett) hinauf zum Wegknoten beim «Bibelos». Diese Reuss-Schlingen bei Bremgarten sind im Laufe der Jahrtausende immer weiter geworden bis hin zu den umfassenden Uferverbauungen im laufenden Jahrhundert.

- <sup>2)</sup> Zur Mühle an der Reussgasse, vom Brückenbau hinweg die «Innere Mühle», einlässlich Anne-Marie Dubler in *Unsere Heimat* 1968, S. 33 ff. Die dort festgehaltene, aber nicht gestützte Vermutung, die Mühle könnte aus dem Besitz einer Matrone Chüenze aus Eggewil stammen, dürfte auf der Annahme beruhen, Bremgarten sei vor der Errichtung der Stadtkirche in der neuen Unterstadt nach Eggewil kirchgenössig gewesen.
- <sup>3)</sup> Zur hochmittelalterlichen Brücke vgl. auch Eugen Bürgisser, *Geschichte der Stadt Bremgarten im Mittelalter* (1937) und Peter Felder, *Die Kunstdenkmäler des Kantons Aargau*, Band IV, S. 32 ff (1967). Die Brückenbilder in der eidgenössischen Chronik des Wernher Schodoler aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts, die frühesten, die über die Bremgarter Reussbrücke existieren, sind in der Darstellung aufschlussreicher als die Abbildungen in der ungefähr gleichaltrigen Chronik von Stumpf und in der ein Jahrhundert jüngeren Topographie von Merian. Gezeigt wird bei Schodoler in einer Abbildung eine gedeckte Hauptbrücke mit einer offenen rechtsufrigen Vorbrücke und dem anschliessenden mächtigen Torturm mit Walmdach. In einer andern Abbildung wird die ganze Brückenanlage dargestellt: der rechtsufrige Torturm (hier zinnengekrönt), die offene Vorbrücke, die gedeckte Hauptbrücke mit dem St. Nikolaus-Erker, die Äussere (Brugg-)Mühle, ein bescheidener Torturm und flussaufwärts ein Wehrbau (Bollhaus) sowie die offene westliche Vorbrücke.
- <sup>4)</sup> Johannes Stumpf, Chronist des 16. Jahrhunderts, zeigt in seiner auf chronologischer und topographischer Grundlage aufbauenden Schweizergeschichte, dass um 1550 alle aargauischen Brücken, mit der Ausnahme von Bremgarten (und Brugg), Pfahljochbauten sind. Der gleiche Sachverhalt trifft weitgehend noch ein Jahrhundert später zu, vgl. Mathäus Merian, *Topographia Germaniae*, Nachlassband Schweiz, 1654, hier die

Brückenbilder von Solothurn, Zürich, Baden, Luzern und Mellingen.

- 5) Als für den Bremgarter Brückenbau aussagekräftig seien neben Stumpf und Merian erwähnt:

vor 1550 Heinrich Vogtherr, Holzschnitt, Bayerische Staatsbibliothek München, abgebildet bei Fritz Blanke, Der junge Bullinger, Zürich 1942

1624 Eberhard Kieser, Radierung, in Meissners Thesaurus philopoliticus

1776 N. Pérignon, Gouache, bei Felder, Kdm. Aargau, Band IV, S. 37

1859 J. R. Rahn, aquarellierte Federzeichnung, bei Felder, Kdm. Aargau, Band IV, S. 35

- 6) Sichere Anhaltspunkte über die Benützung der Bruggmühle (-Insel) besitzen wir aus dem städtischen Kataster von 1805 sowie dem Register der Brandversicherungsgesellschaft von 1828 hinweg. Die Bruggmühle war zunächst noch bei der Stadt als Mühle, ab 1805 Lohstampfe, Reibe und Tabakstampfe, zusammen mit einem Walk- und einem Waschhaus in privatem Besitz. Sie gingen alsdann in den Besitz zürcherischer Textilfabrikanten (Schwarzenbach, dann Konrad Mantel) über. Das 1845 stehengebliebene Torwärterhäusli wurde zum Bürotrakt und blieb dies auch in der Hand des Caspar Hausherr, der ab 1896 in den oberen Stockwerken der Bruggmühle eine Kammgartzwirnerei betrieb. Im Erdgeschoss der Mühle wurde 1896 ein Elektrizitätswerk eingerichtet, die beidseitigen Gewerbekanäle wurden neu gefasst mit modernen Turbinenhäusern. Im Jahre 1927 übernahm das Aargauische Elektrizitätswerk die Anlage, die es 1936 abbrach und neu erstellte.

Auch das stehengebliebene Bollhaus wurde zum Garnlager bis 1936. Seither steht der charakteristische Wehrbau dem Unteroffiziersverein zu Diensten.

Die städtische Säge auf dem linken Flussufer ging 1880 in das Eigentum des Sagers Kaspar Bürgisser über, der sie umbaute.

- 7) Dazu einlässlich der Verfasser in «50 Jahre Bremgarten-Dietikon-Bahn 1902—1952»; Nachdruck auch in «Geschichtliches über die Bremgarten-Dietikon-Bahn», herausgegeben von der Kommission für Heimatkunde Dietikon, 1968, sowie in der Arbeit von A. Räber, Eine Festschrift für eine Eisenbahn, 1969 (Bremgarten-Dietikon-Bahn 1902—1969)
- 8) Der Bericht des Preisgerichts ist abgedruckt in der «Schweizerischen Bauzeitung», Bd. XLI Nr. 10
- 9) Bericht und Antrag der Brückenbaukommission vom 20. Januar 1906, Stadtarchiv Bremgarten
- 10) Der Brückenumbau von 1952 ist einlässlich beschrieben in «Zimmermann, Fachblatt für das Zimmereigewerbe der Schweiz», 1953 Nr. 5. Den Gebrüdern Josef und Albert Schaufelbühl als den zuständigen Zimmerleuten wird hier grosse Anerkennung gezollt.
- 11) Felix Moeschlin, Eidgenössische Glossen, 1929, Glosse vom 9. Januar 1927
- 12) Vgl. die Aktensammlung bei der aargauischen Baudirektion und im Stadtarchiv Bremgarten sowie den Bericht und Antrag des aargauischen Regierungsrates an den Grossen Rat vom 7. Mai 1984 und den Beschluss dieser Behörde vom 3. Juli 1984.