

Zeitschrift: Bremgarter Neujahrsblätter

Herausgeber: Schodoler-Gesellschaft

Band: - (2023)

Artikel: Eine Reussfähre für die Fischerei : von Brücken, Fähren, Schifffahrt und Fischfang an der Reuss

Autor: Baumann, Jörg

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1029602>

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: 04.04.2026

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

Eine Reussfähre für die Fischerei

Von Brücken, Fähren, Schifffahrt und Fischfang an der Reuss

JÖRG BAUMANN

Oberhalb des Fällbaumes eröffnete die Ortsbürgergemeinde Bremgarten 1888 den Betrieb für eine spezielle Drahtseilfähre über die Reuss. Die Fähre durfte ausschliesslich von den Fischern und nur bei Hochwasser benützt werden. Sie wurde aber schon 1906 wieder abgebaut. Die Erinnerungen an die Fähre sind verblasst, wenn nicht gar ganz verschwunden.

Von alters her führte im Mittelalter im Gebiet der Unterstadt von Bremgarten eine Furt oder eine Fähre über die Reuss. Diese wichtige Verkehrslage dürfte die Habsburger zur Gründung der Stadt Bremgarten bewogen haben.⁽¹⁾ Der Reussübergang von Bremgarten muss nach den Ergebnissen der Siedlungsgeschichte in der ersten Hälfte des 11. Jahrhunderts angelegt worden sein, jedenfalls kaum wesentlich früher.⁽²⁾ Anfangs bestand er aus einem Fahr, einer Fähre, zwischen der Wällismühle und dem Himmelrich (heute Hexenturm) in der Au. Die Fähre wird noch im Stadtrodel aus der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts als bestehend erwähnt. Sie wurde benützt, wenn die Brücke nicht begehbar war.

Die Bremgarter Reussbrücke wurde in den Jahren zwischen 1270 und 1280 erbaut. Dies geht aus dem dendrochronologischen Befund an den Brückenjochpfählen hervor, die man 1997 gefunden hat.⁽³⁾ Erstmals erwähnt wird die Brücke 1281, und 1284 gelangte sie mit dem Brückenzoll an die Stadt, die damit auch unterhaltspflichtig wurde. Es handelte sich zunächst um eine Holzbrücke; ihre Anfälligkeit für Schäden durch Hochwasser oder Treibeis scheint das Festhalten am alten Fahr notwendig gemacht zu haben.

1544 – 49 liess die Stadt die hölzernen Joche durch die heute noch bestehenden steinernen Pfeiler ersetzen. Die Fahr wird in der Folge nie mehr erwähnt und scheint ausser Gebrauch gekommen zu sein. Brückentragwerk und Dach wurden in den 1950er-Jahren letztmals vollständig erneuert, die beiden Brückenskapellen dabei rekonstruiert.⁽⁴⁾

Nach 600 Jahren wieder eine Fähre

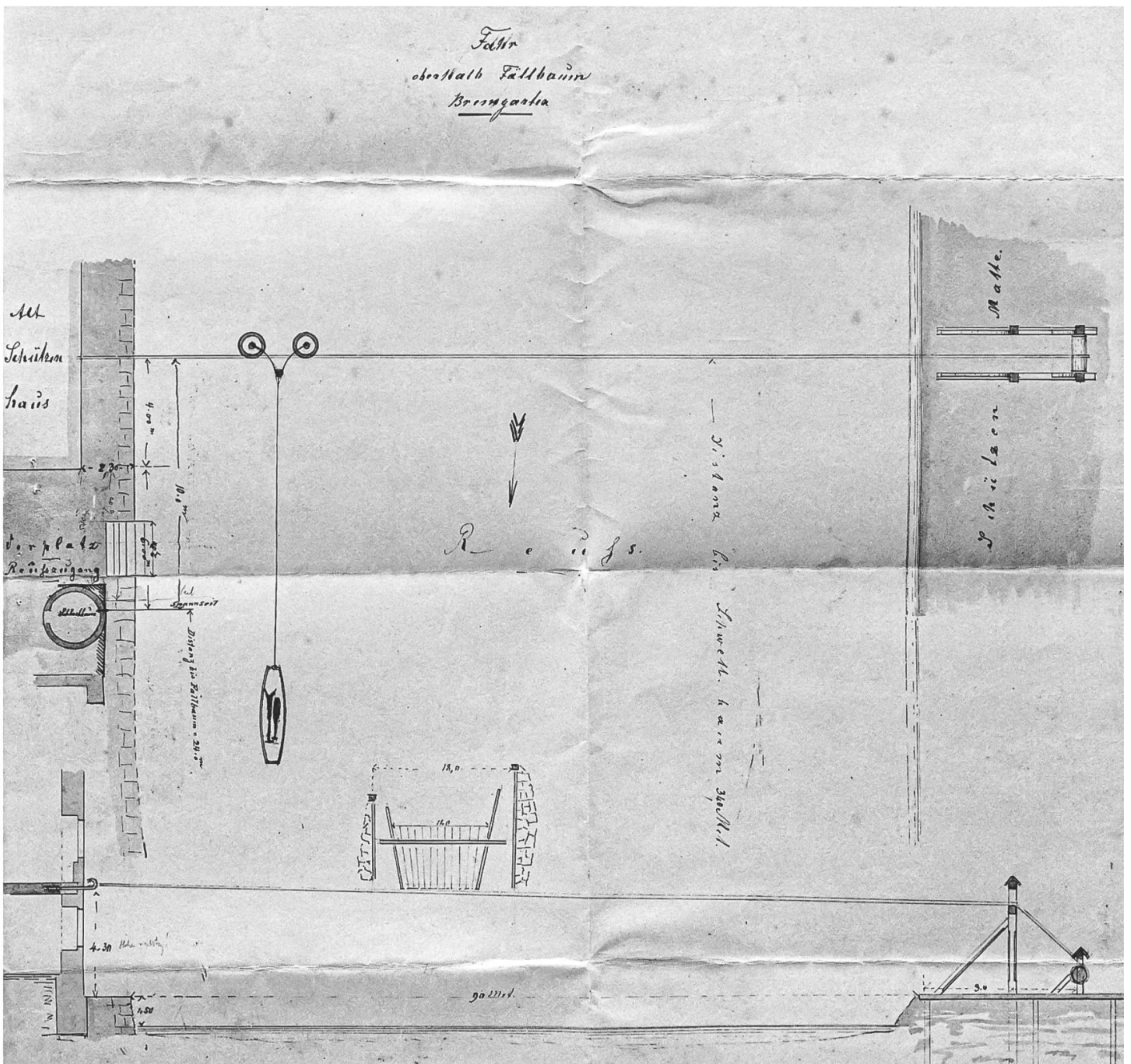
Nach 600 Jahren lebte in Bremgarten der Gedanke an eine neue Reussfähre wieder auf. Im Staatsarchiv Aargau befinden sich die Akten über die neue Fähre, die von 1888 bis 1906 existierte.⁽⁵⁾ Von der Fähre haben sich weder Bilder noch Pläne erhalten. Einzig auf einer Skizze ist ihr Standort eingezeichnet: oberhalb des Fällbaumes. Der Fällbaum regelt das Wasserniveau in der Reuss. Im Winter werden alle Klappen geschlossen und erhöhen so den Wasserstand. Bei genügend hohem Wasserstand werden die Klappen wieder geöffnet. So entsteht am Fällbaum eine Welle, die immer wieder Wassersportler anlockt.

Am 8. Juni 1888 erteilte der Aargauer Regierungsrat der Ortsbürgergemeinde Bremgarten die Betriebskonzession für eine Drahtseilfähre.⁽⁶⁾ Die Konzession wurde an Bedingungen geknüpft. In einem Vertrag wurde festgelegt, dass die Fähre 34 Meter oberhalb des Fällbaumes erstellt werde und ausschliesslich für die sichere Ausübung der Fischerei bei Hochwasser eingesetzt werden dürfe.

Der Personenverkehr über die Reuss wurde auf der Fähre bei Strafe ausdrücklich untersagt. Die ganze Einrichtung wurde unter polizeiliche Aufsicht gestellt. «Alle von der Aufsichtsbehörde gerügten Mängel sind bei Vermeidung des Entzugs der Konzession sofort zu veranlassen», heisst es im besten Amtsdeutsch im Konzessionsvertrag. Und: «Diese Konzession wird auf unbestimmte Zeit erteilt und nur so lange, als dies der Staatsbehörde beliebt». Das Spannseil musste am tiefsten Punkt mindestens drei Meter über dem Hochwasserspiegel der Reuss liegen, damit die Schifffahrt auf der Reuss in keiner Weise behindert werde. Für die Konzession hatte die Ortsbürgergemeinde erstmals am Martini 1888 (11. November) eine Rekognitionsgebühr von zwei Franken zu entrichten.

Abänderungen gegenüber den Bauplänen

Der Kreisingenieur des Kreises III in Muri erstattete am 28. Dezember 1888 der kantonalen Baudirektion Bericht über das Bauvorhaben.⁽⁷⁾ Über den Baufortschritt berichtete er, dass am linken Reussufer nicht, wie geplant, ein Spannseilgerüst aus Holz erstellt worden sei, sondern ein solches «in solider Konstruktion ganz aus Eisen». Auf dem rechten Ufer wurde das Spannseil an



«Fahr oberhalb

Fällbaum Bremgarten».

Skizze zum Bau der Fähre. Das Seil wurde von einem Metallgerüst am linken Reussufer zum alten Schützenhaus (heute Restaurant Bijou) am rechten Ufer gespannt. Staatsarchiv Aargau DB01-0689-17.

einem starken, in der Aussenmauer des ehemaligen Schützenhauses (heute Rest. Bijou) oder, je nach Lesart, des Katzenturmes verankert. Das Seil überquerte die Reuss also wenige Meter oberhalb der später erbauten Eisenbahnbrücke (siehe Skizze).

Das 18 mm starke Drahtseil durfte an beiden Ufern nur 4.30 Meter über Boden liegen und sich in der Mitte nicht mehr als ca. 60 cm senken, «sodass das Seil an seiner tiefsten Stelle immer noch ca. 3.50 Meter über dem Hochwasserstand liegt». Der Flussschiffahrt werde, so schrieb der Kreisingenieur, «hieraus niemals ein Hinderniss erwachsen». Die Anlage sei für den Be-



Das Seil für Fähre wurde wenige Meter oberhalb der später erbauten Eisenbahnbrücke über die Reuss gespannt.

*Foto: David Gubler
(<http://bahnbilder.ch/picture/3698>).*

trieb mit einem Weidling mit drei bis vier Personen an Bord, die den Weidling steuern und der Reuss den Fischfang entnehmen mussten, mehr als stark genug und werde bei allen Wasserständen «vollständige Sicherheit» bieten, stellte er fest. So könne die Fähre ohne Bedenken in ihrem gegenwärtigen Zustande dem Verkehr übergeben werden.

Fähre wurde 1906 eingestellt

Die verlangten Sicherheitsvorkehrungen erfüllten ihren Dienst. In den Akten findet sich jedenfalls kein Betriebsunfall. Zur Überraschung von vielen Leuten meldete sich am 29. März 1906 der Stadtrat von Bremgarten bei der kantonalen Baudirektion und teilte ihr mit, dass er auf die Konzession verzichte, weil die für den Fischfang eingerichtete Fähre «seit vielen Jahren» nicht mehr benützt worden sei.⁽⁸⁾ Darauf hob der Regierungsrat die Betriebskonzession auf und wies den Stadtrat an, «sämtliche zur Fähre gehörenden Einrichtungen zu beseitigen». Das wurde gründlich erledigt. Denn von der Fähre sind keinerlei Spuren mehr zu sehen.

In welcher Werkstatt die Fähre hergestellt worden war, ob in Bremgarten oder auswärts, ist nicht bekannt. Weiter unten im Aargau findet sich eine mögliche Spur. Im Aargauer Flussdorf Stilli gehörten die Weidlingmacher während 200 Jahren zu den typischen Handwerkerfamilien.⁽⁹⁾ Die Familie Baumann baute über Generationen weg Weidlinge, vom einfachen Fischerboot bis zur grossen Personenfähre. Nach 1880 baute man in Stilli immer noch um die 50 Schiffe jährlich. Ob aber die Fähre von Bremgarten auch in Stilli hergestellt wurde, geben die Akten nicht preis.

Fähren über die Reuss

Ebenfalls nur kurze Zeit, von 1968 bis 2016, überlebte der Fährdienst Geisshof, der zahlreiche Fahrgäste über die Reuss brachte. Der Pontonierfahrverein Bremgarten galt als Initiant. Aber als der Betriebsaufwand immer grösser und der Ertrag immer kleiner wurde, stellte der Verein die Fähre am 20. März 2016 ein.

Am Reusslauf zwischen Luzern und der Aare gab es sechs mittelalterliche Fähren. Die wichtigste, die um 1160 erwähnte Fähre Lunkhofen am Transitweg von Zürich in die Westschweiz, war älter als die Brücken von Bremgarten und Mellingen (erwähnt 1253). Nach 1300 erwähnt werden die Fähren Windisch, Sins, Mühlau und Oberrüti. Die Fahr Lunkhofen kam zu unbekannter Zeit von der Propstei im Hof Luzern an Bremgarten. Die Fähren Mühlau, Sins und Oberrüti gelangten vom Lokaladel an Heimische, Mühlau an das Amt Merenschwand, Oberrüti und Sins an die Fährleute.

Vom einstigen luzernischen Amt Merenschwand führten einst sogar zwei Fähren über die Reuss, die eine auf Zürcher, die andere auf Zuger Gebiet.⁽¹⁰⁾ Luzern und Zug konzessionierten nach 1600 neue Fähren: Luzern 1608 in Rickenbach (Merenschwand) und 1668 bei Aristau, Zug 1636 in Eien (Dietwil). Im gleichen Zeitraum entstanden nichtkonzessionierte Fähren in Werd, Ottenbach und beim Kloster Gnadenthal. Die Fähren wurden mit der Zeit durch über ein Dutzend Brücken ersetzt.

Schifffahrt auf der Reuss

Während Jahrhunderten hatte die Schifffahrt die Reuss abwärts eine gewisse Bedeutung. Deshalb durften die Wuhren (Wehre) nur so weit gegen die Mitte gebaut werden, dass mindestens ein

Drittel der Flussbreite für die Schifffahrt frei blieb. Bei jährlichen Inspektionen wurde dies kontrolliert. Bei Busse durften die Fischer die Fahrrinne nicht mit Fachen (Fangwänden) verbauen. Sie probierten es trotzdem immer wieder.⁽¹¹⁾

Die Reuss konnte für die Schifffahrt auch gefährlich sein. So gerieten die Wallfahrer von Boswil am 11. Oktober 1780 bei ihrer Heimfahrt auf einem Floss in eine bedrohliche Lage. Das Floss war überladen, wie der Boswiler Chronist Anton Wolfgang Hilfiker in seinem Tagebuch festhielt.⁽¹²⁾ Jedermann sei das Wasser auf dem Schiff bis an die Waden gestanden. Alle hätten mit «Händ und Hüöten» Wasser hinausschöpfen müssen. Endlich sei «durch die Güöte Gottes» das Schiff gegen eine Sandbank getrieben worden, heisst es in Hilfikers Chronik. Dadurch konnten sich alle Wallfahrer retten. Nur wenig später, im Jänner 1782, ertrank der Fährmann Hans Hefti in der Reuss bei den Fachen, die für den Fischfang aufgestellt worden waren.⁽¹³⁾

Streng genommen brachte der Längs- und Querverkehr den Reusstalern nichts. Denn wie die Schifffahrt waren auch Grossfähren und Brücken auf den Transit- und nicht den lokalen Verkehr ausgerichtet. Die Reussschiffe zogen reussabwärts ohne Halt an Dörfern und Städtchen vorbei, da Personen und Waren nur an der Luzerner Schifflände und nicht unterwegs aufgenommen werden durften.⁽¹⁴⁾ Zudem sahen Berufsfischer ihre Fangvorrichtungen durch die Schiffe bedroht.

Auch der öffentliche Querverkehr verlief nicht zu Gunsten der Einheimischen: Da Warenfähren und Brücken kraft ihrer Monopole weit auseinander lagen, bescherte dies den Bauern lange Zufahrten zu den Feldern und Kunden ennet der Reuss und wurde teuer für sie. Wer am Fluss lebte, umging die Monopole: Bauern und Fischer boten auf ihren Weidlingen Einheimischen und Fremden billige Überfahrten an und verdienten sich ein Zubrot. So begannen viele Fähren illegal. Einige sind aus Gerichtsakten weidlich bekannt, so jene des Fischers von Oberrüti und die Bauernfähren in Eien (Dietwil), Rickenbach, Ottenbach, Holzerhof (Aristau), Werd und Gnadenthal.

Eien, Rickenbach und Holzerhof kamen zu einer Konzession für Personen, transportierten aber auch zollpflichtige Waren, Getreide, Vieh und Fuhrleute, die Hauptfähren oder Zollbrücken vorbehalten waren. In Ottenbach schaffte die Gemeinde die

Fährboote an, doch holten die Bauern jenseits nicht nur eigenes Heu und Brennholz, sondern setzten auch Talleute mit Vieh über.

Pontonierfahrverein fördert Tradition

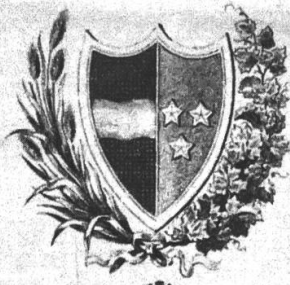
In Bremgarten ist seit dem 19. Jahrhundert die Tradition des Weidlingsfahren bekannt. Nach der Überlieferung wurde im Frühjahr 1883 der Pontonier-Fahrverein Bremgarten gegründet. Der 1963 verstorbene ehemalige Schulhausabwart Josef Schmid erzählte, dass ein Unfall auf der Reuss den unmittelbaren Anstoss zur Gründung des Vereins gegeben habe.⁽¹⁵⁾ Nach seiner Erinnerung fuhren 1882 am Tag vor Christi Himmelfahrt Flosse reussabwärts. Abends zwischen 19 und 20 Uhr strandete ein Floss in der mit grossen Nagelfluhblöcken übersäten Flussstrecke oberhalb der «Oeli» (heute: Flussabbiegung oberhalb der Staumauer des Kraftwerkes Emaus). Das Floss wurde auseinandergerissen. Ein Teil blieb mit zwei Flössern auf den Steinblöcken liegen, wogegen ein Baumstamm, an den sich andere Flösser geklammert hatten, flussabwärts trieb.

Zu dieser Stunde waren Fürsprecher Robert Weissenbach, später erster konservativer Nationalrat des Freiamts, und Josef Anton Schmid, Wirt zur «Krone» (heute «Stadtkeller»), wie jeden Abend dran, beim Fällbaum die Reuse mit den darin gefangenen Fischen zu bergen. Spaziergänger an der Promenade machten Weissenbach und Schmid auf die in der Reuss treibenden Flosse aufmerksam. Weissenbach und Schmid zogen mit ihrem Weidling die Flösser aus dem Wasser und retteten auch die beiden Gestrandeten bei der «Oeli». Am anderen Tag banden die vier Flösser das Floss beim Hexenturm wieder zusammen und führten es nach dem Bestimmungsort Stilli. Dieses Ereignis wurde zum Tagesgespräch in der Stadt und führte zu Überlegungen, einen Pontonierfahrverein zu gründen.

Das Mekka der Fischesser

Bremgarten war als Mekka der Fischesser bekannt. Im Oktober 1897 kaufte Heinrich Schaufelbühl das bekannteste Fischrestaurant von Bremgarten, die «Krone», die er dann in «Stadtkeller» umbenannte.⁽¹⁶⁾ Das stattliche Altstadthaus wird auf 1641 datiert.⁽¹⁷⁾ Von der Gastwirtschaft allein konnte Heinrich Schaufelbühl allerdings nicht leben. Denn das Restaurant beschränkte

Altschrift



Der Regierungsrath des Kantons Aargau

beschl.

Vortrag der Baudirektion

beschl.

§ 1.

*Das Gemeindeamt von Bremgarten kantonale Bau-
Anforderungen, wird auf Grund des eingeleiteten
Plans die Konzession zur Herstellung eines Reussfähr-
wehres 34 m. Länge und 10 m. Höhe zum Zweck
der besseren Verteilung der Wassermasse im Reuss bei
Hochwasser bewilligt.*

sich in der ersten Zeit auf das heutige Stübli im ersten Stock. Heinrich Schaufelbühl erkannte die Lage und erweiterte seine Einnahmequellen. Er eröffnete im Haus zusätzlich eine Bäckerei, betrieb Obst- und Rebbau und erhandelte sich das Patent für die Grossnetzfisherei. Damit war der Grundstein für die gut laufende Fischküche gelegt.

Heinrich Schaufelbühl hatte das Recht, in der Reuss mit Netzen, auch mit Spreizgarn, Spiegelgarn und Schleikgarn zu fan-

Der Regierungsrat des Kantons Aargau erteilt der Ortsbürgergemeinde Bremgarten am 8. Juni 1888 die **Konzession zum Bau einer Reussfähre** zur sicheren Ausübung des Fischfanges bei Hochwasser.
*Ausschnitt.
Staatsarchiv Aargau.*

gen. Mit dem Weidling ging man zu zweit in die Reuss hinaus. Das Boot hatte im Boden Löcher, durch die das Wasser ins Boot fliessen und den Fischkasten füllen konnte, erzählt Heinrich Schaufelbühls Urenkel, der Bildhauer Alex Schaufelbühl. Wie ein zweites Wirtshausschild hing ein Fischkopf an der Hauswand. Dieser überlebte und befindet sich nun im Atelier von Alex Schaufelbühl. «Ich benütze den Fischkopf noch manchmal als Modellvorlage», sagt er.

Heinrich Schaufelbühls Söhne, Heinrich (Jahrgang 1897) und Karl (Jahrgang 1903) waren Schwerarbeiter. Sie waren nicht nur im Restaurant und in der Bäckerei anzutreffen. So erteilte Karl Schaufelbühl neben seinem Hauptberuf den Kindern auch Schwimmunterricht, während Heinrich Schaufelbühl daneben im kleineren Massstab Landwirtschaft betrieb und einen Dörrapparat am Laufen hielt. Hilda Schaufelbühl, die Ehefrau von Heinrich Schaufelbühl, pflegte und flickte die Fischernetze und hängte sie zum Trocknen an der frischen Luft auf.

Die meisten Fische wurden für das eigene Restaurant gebraucht. Durchreisende Zürcher kamen gerne Hecht im Bierteig mit Salzkartoffeln essen. Die Portion kostete damals 3.50 Franken. Neben der Bäckerei war bis 1962 auf einem Schild zu lesen: «Verkauf von lebenden Fischen». Im Fischkasten im Restaurant, früher auch im Brunnen vor dem Haus, wurden die gefangenen Tiere gehalten, bis man sie brauchte. Es gab Kunden, die sich ihren frischen Fisch im Aquarium aussuchten. Daneben besuchten die Schaufelbühls den Markt in Wohlen, wo sie den Fischfang anboten. Werbung machte man auch im Lokalblatt, wo ein Inserat erschien: «Schöne Reussfische, Hechte, Aeschen, Barben fortwährend zu haben bei Hch. Schaufelbühl, 140 Schlossergasse, Bremgarten.»

Die jüdischen Einwohner von Bremgarten kauften gerne frischen Fisch, die christliche Bevölkerung ass ihn nur selten. Am Karfreitag jedoch waren die Fischrestaurants in Bremgarten voll besetzt. Erzählt wird, dass es ab und zu auch bei armen Leuten Fisch gegeben habe, wenn sie ihn von irgendwoher erhalten hatten. Dabei handelte es sich vor allem um Ruchfisch oder Weissfisch: Barben, Alet und Nasen, die unzählige Gräten haben und heute nirgends mehr auf Speisezetteln erscheinen. Damals machte man unter anderem eine Art Hacktätschli daraus.

Fischenzen bestehen seit dem Mittelalter

Die Stadt Bremgarten vergab die Fischenzen im Mittelalter meist an Stadtbürger.⁽¹⁸⁾ Das Pachtverzeichnis lässt vermuten, dass sich einige Familien ausschliesslich mit dem Fischfang abgaben. Am ertragreichsten war die Fischenz auf dem Fällbaum. Mit der Pacht wurden bisweilen auch Schiffe zur Verfügung gestellt. Dafür forderte man keine besondere Entschädigung. Ausser den ordentlichen Geldzinsen wurden oft Fische verlangt, vor allem Lachse. Bei gutem Ertrag solle der Pächter «minen herren ein gut fischmal geben». Zwei Fischschauer beaufsichtigten den Fischhandel. Um den Rückgang der Erträge zu verhindern, wurde dem Pächter der Seen und Gumpen (tiefe Wasserstelle) die Pflicht überbunden, jährlich hundert Alet «in die wyer» auszusetzen.

Schon zu Beginn des 14. Jahrhunderts hatte Bremgarten von der Herrschaft Habsburg die Fischenzen zwischen dem Ziegelbach und Eggenwil zu Lehen übernommen. Für die Strecke vom Ziegelbach bis zum Stein Schadwart bei Göslikon mussten die Pächter an den Stein zu Baden einen jährlichen Zins von 60 Isner, Äschen im zweiten Lebensjahr, und zwei Reussfischen (Lachse) entrichten. Die Stadt hatte sich jedoch das Recht gewahrt, dass alle gefangenen Fische auf den städtischen Markt kommen sollten. Auf der Flussstrecke von einem Stadtgraben zum anderen konkurrierte mit der herrschaftlichen Fischenz ein städtisches Recht: Jeder Bürger durfte daselbst mit bestimmten Geräten für den eigenen Bedarf fischen. Dieses Recht hat sich bis heute erhalten.

Zu den Fischereirechten auf der 19 Kilometer langen Flussstrecke beidseitig der Reuss gehörten auch solche in den Nebengewässern: in den Seen, Weihern, Gumpen, stillen Reussarmen und in den einflussenden Bächen. Die Stadt Bremgarten konnte die Fischereirechte, so wie sie seit Jahrhunderten bestanden, in die Neuzeit hinüberretten.

Alfred Koch auf beschwerlichem Fischfang

In jungen Jahren half Alfred Koch aus Bremgarten seinem Freund aus der Jungmannschaft, Heinrich Schaufelbühl vom «Stadtkeller», beim Fischen aus. «Mit Heiris Weidling durfte ich das Rudern und Stacheln lernen. So konnte ich nach kurzer Zeit den

**Ein Prachtsexemplar,
einen 25 Pfund
schweren und 1,12
Meter langen Hecht,**
zogen Heinrich
Schaufelbühl,
Carl Schaufelbühl und
E. Bachmann 1924
aus der Reuss.
*Foto: Familienarchiv
Othmar Schaufelbühl,
Bremgarten.*



Weidling über die Reuss steuern. Ich hatte Freude am Wasserfahren auf der Reuss und traf Heiri im Sommer fast jeden Sonntag nach der Kirche zum Trainieren oder zu einer Ausfahrt in den Kessel oder zum «Schutz», berichtet Alfred Koch.⁽¹⁹⁾

«Einmal durfte ich mit dem Weidling der Schaufelbühls mit Heiris Onkel Kari und seinem Vater Heinrich zum Fischen mit Netzen in der Reuss selber mitfahren», erinnert sich Alfred Koch. «Wir fischten mit dem Netz in der Laufreuss unterhalb von Eggenwil und Sulz, leider nur mit mässigem Erfolg.» Die Brüder Kari und Heinrich Schaufelbühl ersteigerten jeweils das Patent für das Netzfischen in der Reuss von Bremgarten bis zum Stein Schadwart in Göslikon und in den Altwässern neben der Reuss. Kari sammelte die Fische aus seiner Fischerei und alle Fische, welche befreundete Fischer ihm verkauften. Für seine Forellen- und Hechtgerichte war der «Stadtkeller» schon damals weit herum berühmt. Unterhalb Heiri Schaufelbühls Garten stand ein alter Schopf, in welchem die Netze jeweils zum Trocknen aufgehängt wurden. Im Winter lagerte man dort auch den Weidling, heisst es in den Erinnerungen von Alfred Koch weiter.

Da Alfred Koch im Rudern und im Stacheln flussaufwärts schon viel Übung hatte, meldete ihm Heiri Schaufelbühl eines Tages, dass die Brüder Schaufelbühl planten, mit dem Netz in der Reuss zu fischen. «Ich sagte sofort mit Begeisterung zu». Zusammen mit Heiri Schaufelbühl machte er die Netze und den Weidling für den grossen Fischfang bereit. Heinrich Schaufelbühl erschien mit dem Znünikorb. So konnte man aufbrechen. In flotter Fahrt ging es flussabwärts in Richtung Sulz. Bei Eggenwil versuchten sie den ersten Fischzug. Der Weidling trieb quer zum Fluss. Das Netz wurde ausgeworfen und mit Seilen festgehalten. Mit leichten Ruderschlägen sorgte Alfred Koch dafür, dass der Weidling gleichmässig quergestellt in der Flussmitte abwärts trieb.

Das Netz wurde nach einigen hundert Metern sorgfältig eingezogen. Der erste Fang war eher enttäuschend. Er bestand in einigen Barben. Vor Sulz landete nebst einigen kleineren Fischen eine grosse Brachse mit etwa drei Kilo Gewicht im Netz, die in der Reuss selten zu finden sind. Einen weiteren Fischzug mit dem Netz versuchten die Fischer beim Auslauf der alten Reuss beim Badplatz in Göslikon. Neben einigen kleineren Fischen verfang sich dort ein grosser Hecht mit etwa 8 Kilo Gewicht im Netz.

Das Netzfischen fand Alfred Koch eine interessante und schöne Arbeit in der einmalig schönen Reusslandschaft. Weniger schön, dafür aber anstrengend war es, den Weidling reussaufwärts nach Hause zu stacheln. Alfred Koch erinnert sich: «Während Vater Heiri von seiner Nichte Lotte mit dem alten VW samt unserem Fang abgeholt wurde, blieb der strenge und langwierige Transport des Weidlings Heiri und mir überlassen. Rechtschaffen müde ketteten wir am Abend den Weidling im Risi-Kanal wieder an.»

Fischfang als Gewerbe

Lohnte sich damals der Fischfang für die Berufsfischer? Die Fähre von 1888, ausschliesslich für den Fischfang bestimmt, wäre kaum errichtet worden, wenn nicht der Fischfang noch immer eine wichtige Erwerbsquelle gewesen wäre. Für Einzelne wie die Fischer vom «Stadtkeller» rentierte der Fischfang offenbar auch später noch. Gemäss einer Studie von 1911 zählte die Reuss damals 19 Fischarten: Egli, Karpfen (Stille Reuss bei Fischbach),

Schleie (Stille Reuss), Barbe, Brachsmen, Gälauge, Breiteli, Laugeli, Rotschwanz (Stille Reuss), Haidli, Aalet, Hasel, Rieslig/Riemlig, Nase, Grundeln, Äsche, Silberforellen, Hecht, Aal und Trüsche.⁽²⁰⁾ Nach einer späteren Untersuchung im Jahre 2008 waren es 33 Arten. Von den 28 potentiellen Fischarten besiedelten noch fast alle die Reuss. Einzig Flussneunauge und Lachs fehlten. Auch für die Reuss untypische Arten kamen im Fluss vor. Auf sieben Fisch- und zwei Muschelarten sollten Artenschutzmassnahmen konzentriert werden. Die höchste Priorität für eine Förderung besass nach der Studie von 2008 die Nase.⁽²¹⁾

Nach dieser Studie wurden 2006 am häufigsten Rotaugen gefangen, gefolgt von Barben, Aalet und Bachforellen. Erst an fünfter Stelle rangiert die Leitart Äsche. Problematischer als wiederkehrende Hitzesommer könnte in Zukunft die kontinuierliche Erhöhung der mittleren Wassertemperatur als Folge der Klimaerwärmung sein, heisst es in der Studie. Die bisher umgesetzten Massnahmen an der Reuss zielten primär auf eine Lebensraumverbesserung ab: neue Seitenarme, Uferrevitalisierungen, Einbringen von Raubäumen, Kiesschüttungen, Kieslockerungen. Zusätzlich müssen neue Seitenarme geschaffen werden, die bei Hochwasser für mehrere Tage oder Monate an die Reuss angebunden sind.

Schon lange keine Berufsfischer mehr

Die Berufsfischer haben sich längst aus Bremgarten verabschiedet und das Feld den Freizeitfischern überlassen. Die Fischer von einst würden staunen, wie stark sich die Reuss in den letzten hundert Jahren verändert hat. Einzelne Fischarten liegen auf dem Krankenbett. Andere konnten überleben. Fischer wie Heinrich und Karl Schaufelbühl würden heute nicht zögern, die Lebensverhältnisse der Fische zu verbessern.

Jörg Baumann

ist freier Mitarbeiter der Aargauer Zeitung. Zuvor war er lange Jahre Redaktor der az Freiamt. Er ist Mitglied der Redaktionsgruppe der Bremgarter Neujahrsblätter.

Quellen

- 1) Website der Stadt Bremgarten.
- 2) Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz.
- 3) Doswald, Cornel; Meier, Bruno. Die Entstehung der Stadt Bremgarten. Baden 2009, S. 42.
- 4) Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz.
- 5) StAAG DB801/0699/17 Reussfähre Bremgarten, 1888 – 1906 (Dossier).
- 6) Aktennotiz des Kreisgenieurs in Muri, 28.12.1888.
- 7) Brief vom 28.12.1888.
- 8) Interne Information an den Regierungsrat, 12.4.1906.
- 9) Baumann, Max: Stilli. Von Fährleuten, Schiffern und Fischern im Aargau. Zürich, Chronos-Verlag, zweite Auflage, 1996, S. 258ff.
- 10) Website Gemeinde Mühlau.
- 11) Hug, Willy: Alte Geschichten aus dem Säuliamt. Kappel, Verlag Kappeler Freundeskreis, 2006.
- 12) «Aus erster Hand». Alltägliches und Aussergewöhnliches aus der Zeit von 1728 bis 1795, aufgezeichnet vom Freiämter Söldner, Seiler, Siegrist und Lehrer Anton Wolfgang Hilfiker. 2002. Transkribiert und kommentiert von Franz Kretz, illustriert von Christof Burkard, beide aus Boswil, S. 162.
- 13) Hilfiker-Chronik, S. 167.
- 14) Dubler, Anne-Marie, Reusstal und Reuss als Kommunikations- und Lebensraum. In: Wege und Geschichte 2022/1, S. 14.
- 15) Website www.pontoniere-bremgarten.ch/geschichte/
- 16) Schaufelbühl, Bruno: Die Bremgarter Fischerei zwischen 1925 und 1955. In: Bremgarter Neujahrsblätter 1999, S. 69 – 71.
- 17) Baudatum auf Kielbogensturz eines farbig gefassten Portalgewändes.
- 18) Bürgisser, Eugen: Geschichte der Stadt Bremgarten im Mittelalter. Aarau 1937, S. 67 – 69.
- 19) Koch, Alfred, «Netzfischen in der Reuss», Manuskript, undatiert. Der Elektroingenieur Alfred Koch war CVP- Stadtrat in Bremgarten von 1974 bis 1990.
- 20) Hofer, J: Die Fischfauna des Kantons Aargau. In: Mitteilungen der aargauischen Naturforschenden Gesellschaft Aargau, 1911.
- 21) Voser, Peter, Abteilung Wald Aargau: Fische, Krebse und Muscheln an der Reuss, Umwelt Aargau, 2008.