

# Geschichte der Brücke in Brugg

Autor(en): **Heuberger, S. / Laur-Belart, R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Brugger Neujaarsblätter**

Band (Jahr): **36 (1926)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-901525>

## **Nutzungsbedingungen**

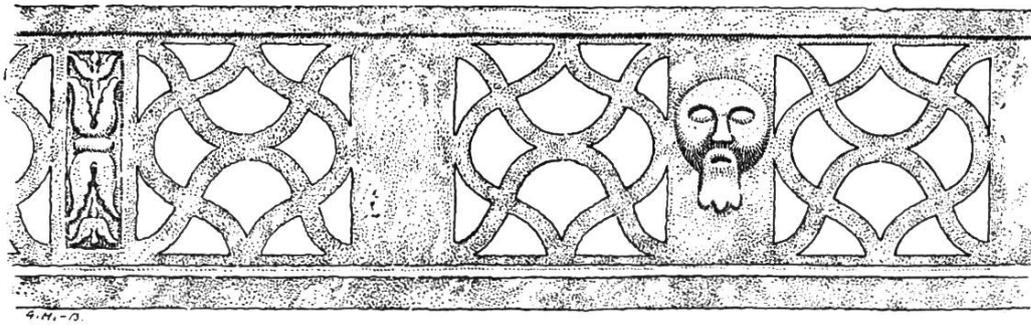
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



## Geschichte der Brücke in Brugg.

### 1. Die zwei letzten hölzernen Brücken.

Obgleich keine geschichtlichen Nachrichten über den Bestand einer Brücke in Brugg zur Römerzeit auf uns gekommen sind, dürfen wir mit aller Sicherheit annehmen, daß die Römer für die Straße von Windonissa nach Augusta im Lande der Nauriker eine Brücke über die Flußenge in Brugg erbauten. Dafür sprechen die militärischen und politischen Verhältnisse jener Zeit; ebenso die Forschungen der Windonissagesellschaft.

Nach dem Abzuge der Römer benutzten selbstverständlich die alemannischen Ansiedler die römische Straße und den Flußübergang. Ein Zeugnis für den Bestand einer Brücke im frühen Mittelalter ist der Schwarze Turm, ein Bauwerk der Frankenzeit. Als die Grafen von Habsburg den Platz beim Schwarzen Turm zur Anlage ihrer Residenzstadt benutzten, sorgten sie selbstverständlich auch für die Brücke, die wegen des Verkehrs und wegen des Zolles für die Landesherrschaft wichtig war. Als die Bürgerschaft von Brugg in der Folge Anteil am Zoll erwarb, übernahm sie auch die Aufgabe, die Brücke zu bauen und zu unterhalten. Der feste Uebergang war für die Stadt auch notwendig wegen der Wasserversorgung; denn die Bewohner leiteten das nötige Trinkwasser aus den Quellen am Bruggerberg über die Brücke zu den Häusern.

Dem Umstande, daß die Brücke in den Besitz der Stadt überging, verdanken wir die ältesten schriftlichen Aufzeichnungen zur Geschichte der Brücke. Eine dieser Eintragungen wurde

ums Jahr 1530 von dem Stadtschreiber Sigmund Fry in eines der großen Stadtbücher eingetragen. Sie sagt, daß die Aarebrücke anfänglich nicht gedeckt und nicht mit Seitenwänden versehen war. Es waren nur sechs starke Balken von Ufer zu Ufer gelegt. Darauf waren Bohlen genagelt, und an den Seiten standen Lehnen. Die langen Balken heißen Donbäume, in andern Dokumenten auch Dollbäume oder Thonbäume. Diese Bauart war nicht stark genug, um ein Dach und Seitenwände zu tragen. Im Jahre 1455 erbaute die Stadt eine stärkere Brücke, so daß man hölzerne Wände und ein Dach zum Schutze des Holzes anbringen konnte. Der Stadtchronist meldet das mit folgenden Worten:

### **Die erst gehenkt vnd gedeckt brugg.**

Über in dem jar von der gepurt Christi gezalt (1455) vierzehnhundert fünfzig vnd fünf jar, da ward die arenbrugg nūw gemacht, gehenkt vnd gedeckt; also vnderthalb mit sechs donbeümen, die wurdent uf zwo landfestinen geleit über das wasser, vnd die selben thonbeüim wurdent an vier mechtige hölzer, vf jeder siten zwey, uf einandern geleit, die reichten über das wasser, mit hölzinen klamern gehenkt, nebend sidts getäfelt vnd ein dach von schindlen daruf gemacht. Vnd ward angfangen uf donstag nach Corporis Christi (12. Juni) vnd uf den abent Johannis baptiste (23. Juni) vollendet. Vnd kostent die vier hölzer, daran die Brugg gehenkt ward, Xiiij lib.; humeister Vrich Grülich.

### **Wassergroße.**

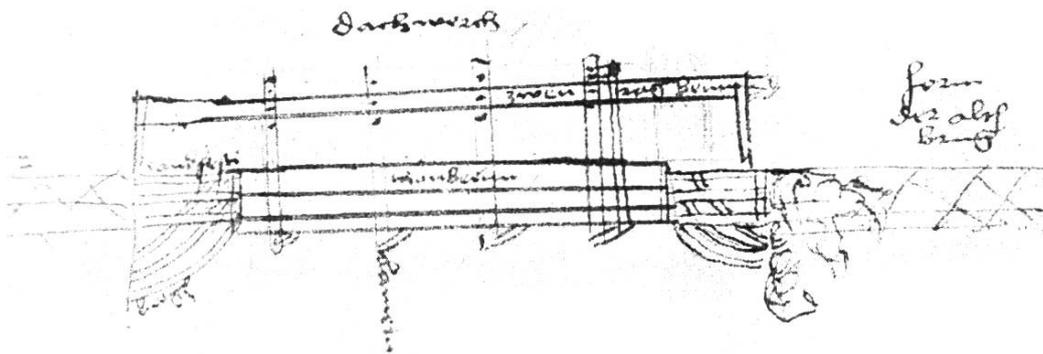
Vom 21. bis 23. Juli 1480 schwoll die Aare so stark an, daß sie über die Thonbäume der Brücke hinweg und durch das Fenster in die Zollstube floß. Das Wasser ging durch die Vorstadt und stieß so stark an den äußern Turm, daß man fürchtete, er werde einstürzen. Man fürchtete auch, daß die Brücke zerrissen werde; aber man verspernte sie mit starken Hölzern so mächtig, daß sie bestehen blieb, während mehrere Häuser an den Ufern, sowie die Mauer, die vom Hallwylershaus bis zum Rathaus bald nach dem Ueberfall gebaut worden war, fortgespült wurden; ebenso ein steinerner Bogen am äußern Turme.

Im Jahre 1481 ließ die Stadt die Widerlager (Landfestinen) der Brücke auf beiden Ufern neu bauen.

### Neubau der Brücke im Jahre 1532.

Merkwürdig ist der Anlaß zu einer vollständigen Erneuerung der Brücke im Jahre 1532. Denn die beiden Räte der Stadt beschloßen am 27. Juli 1520, einen vollständigen Neubau vorzubereiten, weil behauptet wurde, es werde im Jahre 1524 eine WassergröÙe eintreten, wie sie seit der Sündflut nicht mehr vorgekommen sei. Die Stadt ließ nun im Schönthalerald 13 tannene Hölzer, die für Thon- und Tragbäume geeignet waren, fällen und im Walde verarbeiten. Die verarbeiteten Hölzer wurden sodann an die Aare geführt und nach Brugg geflöÙt, wo sie auf dem Plage außerhalb des obern Tores abgelagert wurden. Im März 1521 ließ die Stadt die alten Widerlager beseitigen und durch neue, stärkere ersetzen.

Die prophezeite Sündflut aber kam nicht über die Stadt. Im Jahre 1532 ging die Bürgerschaft an den beschlossenen Neubau. Man sagte, weil der Ort seinen Namen von der Brücke habe, so wollte man ein Werk bauen, das lange Zeit dauern werde. Der Rat schickte deshalb den städtischen Werkmeister, der den Bau auszuführen hatte, Burkart Burkart, nach Bern, damit er dort Rat hole. Solcher wurde ihm durch die Berner Herren bereitwillig gewährt. Namentlich der Berner Werkmeister Valentin und der Vorsteher des Berner Bauwesens, Herr Bernhard Dillmann, erteilten Aufschluß mit Erklärungen an neuen Brücken und mit Zeichnungen. Als der Werkmeister nach Brugg zurückgekehrt war, begann man am 13. Juli 1532 mit der Zurüstung des Holzwerkes und wurde damit am 10. Herbstmonat fertig. An diesem Tage wurde mit dem Abbruch der alten Brücke begonnen. Gerade bei Beginn dieser Arbeit fuhr Heini Keyßer mit einem geladenen Wagen als der letzte über die Brücke. Als die Brücke geschliffen war, legte man auf beiden Ufern gemauerte Wider-

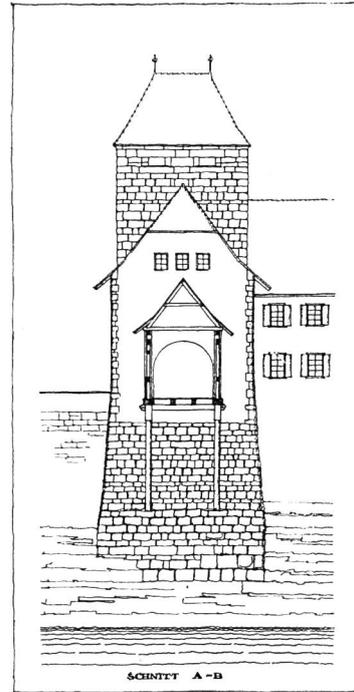
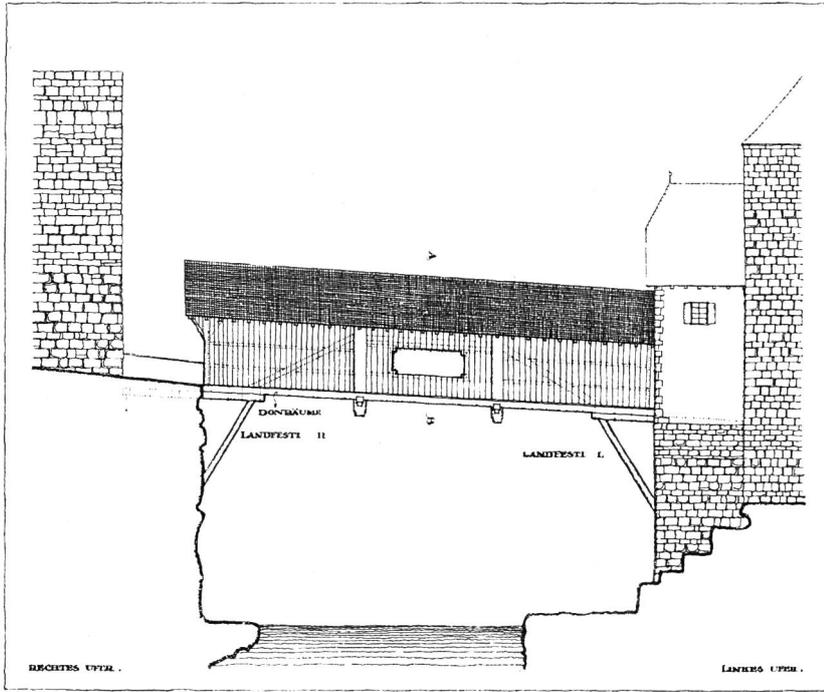


Brücke von 1455; ums Jahr 1530 gezeichnet von Sigmund Fry;  
 photogr. Aufnahme der Zeichnung von E. Fröhlich.

lager für die neue Brücke, und zwar so, daß die neue um mehr als fünf Schuh höher zu liegen kam als die alte, damit kein Hochwasser mehr darüber gehen könne. Die Torbogen am innern und am äußern Tore mußten deshalb erhöht werden.

Die neue Brücke wurde am 19. Herbstmonat fertig. Da kam an diesem Tage ganz zufällig der genannte Fuhrmann Heini Keysser von Bremgarten mit seinem sehr schwer geladenen Wagen mit Wein. Wie er als der letzte über die alte Brücke gefahren war, so fuhr er nun als der erste über die neue. Bevor er auf die Brücke kam, wetteten einzelne Zuschauer mit dem Werkmeister. Sie sagten, die neue Brücke werde sich ein wenig senken und heftig krachen. Er war aber seiner Sache sicher und wettete nein. Wie nun die schwere Last hinüberging, bewegte sich die Brücke nicht im geringsten, und man hörte auch nicht das geringste Krachen, worüber sich alle Leute verwunderten.

Aus der Zusammenstellung der Kosten ergibt sich, daß man das nötige Eisen aus Schaffhausen bezog und daß an der Brücke zwei kleine Erker angebracht wurden. Während des Brückenbaues führte man Leute und Waren in der Schiffsländi über, und zwar durch die Fehren von Stilli, die für ihren Dienst von der Stadt entschädigt wurden. Die Stadt Bern leistete einen Beitrag an die Kosten der Brücke, und



Die Brücke von 1455, nach S. Frys Zeichnung und Bericht dargestellt von H. S. Labhardt, Architekt; 1925.

Junker Hans Friedrich von Müllinen schenkte für das Dach 600 Ziegel. Zur Zeit des Baues war Niklaus Schmid Schultheiß, und Vorsteher des städtischen Bauamtes war Hans Zimbermann mit dem Beinamen Murer. Den Bericht über diesen Brückenbau verfaßte der oft genannte Sigmund Fry, der damals als Stadtschreiber amtete. Er hat seinem Bericht auch die Zeichnung der Brücke von 1455 beigegeben. Dies der einzige Versuch, der uns aus jener Zeit überliefert ist, durch eine Federzeichnung eine Vorstellung von der Art des Brückenbaus zu geben. Einen Ersatz für solche Skizzen bilden die alten Stadtsiegel (siehe Seite 22).

Die hölzerne Brücke von 1532 dauerte bis 1576. Die Stadt ersetzte sie im Jahre 1577 durch die steinerne, deren Ende wir im Jahre 1924 erlebten.

Die vom Stadtchronisten genannten Kostensummen hier mitzuteilen, hat keinen Zweck, weil uns die Mittel fehlen, sie in unsere Wertsummen umzurechnen. So kostete das in Schaffhausen bezogene Eisen 160 Münzpfund. Wer kann nun mit Sicherheit sagen, wie viele Franken in unserem Geld das ausmache? S. Heuberger.

\* \* \*

## 2. Die steinerne Brücke.

Noch keine 50 Jahre waren verflossen, seitdem die Brugger beschlossen hatten, eine Brücke zu bauen, „die etwas verfienge“, d. h. etwas darstellte, und schon waren die großen Bäume, die die Gemeinde einst mit vereinter Kraft aufs Land geschleppt, wieder angefault. Und doch war die Brücke gedeckt gewesen! Sie hatte aber schwere Zeiten durchgemacht, wie wir sie heute kaum mehr so kennen. Schon 1532 hatte sie nach dem Stadtbuch V eine Ueberschwemmung auszuhalten, die im darauffolgenden von einer noch viel größern abgelöst wurde, „also das man das guot gen zurzach nit bringen / vnd vnder etlichen bruggen nit durchin gfareu mocht“. Im Jenner 1534 gefror die Aare in einer Nacht, so daß einer

mit einem Wagen voll Heu beim Krattenturm über die Aare fuhr. Nach einer Pause von 24 Jahren (1570) steht wiederum eine solche Wassergröße verzeichnet, daß die Aare „gieng mit über die ring an der landvesti vnderm Zollhus vñ — — ist in 90 Jahren nye keyne so groß gesyn“. Im Jänner 1575 kam anderseits eine solche Kälte, daß die Aare von der Brunnenmühle an abwärts zufror und ein Weg von der Ländi zum Krattenturm führte. Kaum aber war der Mai angebrochen, stieg die Aare bis einen Ellenbogen unter die Höhe von 1570, verheerte das Land weithin und richtete an den Brücken zu Wangen, Harwangen, Aarau, Säkingen und Rheinfelden großen Schaden an.

Wird in diesen Zeiten auch nie von Schaden an unserer Brücke geredet, so ist doch begreiflich, daß dieser Wechsel von wasser- und regenreichen mit eiskalten Zeiten für ihr Holzwerk verderblich wirken mußte. Laut Ratsmanual 1/14 trat denn auch am 28. September 1576 der Stadtrat zusammen, um zu beraten, was mit der baufälligen Brücke geschehen müsse, ob man den verfaulten Tonbaum ersetzen oder eine Steinbrücke wölben wolle:

An diesem Tag „Beschach der erst anzug von der Brugg ob sy zu welben werj oder der ober Tonnboub [so anstatt — boum] der verfulet — an beeden Landt vestinen er fulet — wider zu verbeßern — gfiel minen Herren das man sy welle welben — entbott sich Baptista Murer dz Gwelb zu machen vnd Blj Zimmerman das Bockgestell / Ward Inen verdinget vñ VIII<sup>c</sup> XL lib vnd XX lib für das trinckgelt“.

„Der Murer sol machen dz gwelb den känel zu den brunnen / die bed muren eines banks höhe über das gwelb / die selben beed muren decken mit Mägen wyler blatten .3. schu breytt — Zum welben gilt man im .4. knecht.“

„Der Zimmerman soll machen das Bockgestell / darzu gend min Herren das Holz / das soll er in sinen costen houwen von wald werchen / zur vsrychte gilt man Im .Vj. man — In miner H. costen soll er das Holz an das wasser führen lan.“

[Gedankenstriche vom Verf. gesetzt.]

Das ist alles, was man damals in einer so wichtigen Sache zu Protokoll gab; es wird wohl auch zugleich den Vertrag mit den beiden Handwerkern dargestellt haben. Der Maurer Baptist hatte demnach mit vier Gesellen das Gewölbe zu erstellen, die beiden Seitenmauern darauf etwa einen halben Meter über den Scheitelpunkt des Gewölbes hinaus aufzuführen, sie mit Mägenwilerplatten zu decken, die Brücke selbstverständlich aufzufüllen und die Wasserleitung vom Bruggberg her zu den Stadtbrunnen über die Brücke zu legen. Der Zimmermann Uli mußte das Lehrgerüst fabrizieren; dazu lieferte die Stadt das Holz, das er zwar auf eigene Rechnung schlagen mußte, hingegen auf Stadtrechnung zum Bauplatz führen lassen konnte.

Die Vorarbeiten wurden soweit gefördert, daß die Brücke noch im Frühling 1577 gebaut werden konnte. Diese Jahreszahl geht aus den beiden Eintragungen im Stadtbuch V hervor, wo es Fol. 179 b heißt: „Item Im 1577 / Ist die Steinin brugg gemacht worden / vnd nach dem alles grechnet bringts vnguor dz sy costet XV<sup>c</sup> guldi.“ Die Eintragung Fol. 317 a jedoch beweist, daß die Vorarbeiten vielleicht allzu sehr gefördert wurden und Uli und die Stadtherren jedenfalls noch nicht die nötige Erfahrung im Bockgestellbau besaßen: „Ao: 1577 hat man die vorgemälte Brugk Ab geschlifen / vnd die Tzege Nüwe Stein Brugk gemacht / Zwar mit groser Sorg / vnd gefarlich. Dan dz Bockgestell / wie man nach zusammen komen vnd der Last Schwär / gebrochen / dz man die Ring mit Holz zu geschlosen dz sy nit hin Ab fall / Biß Alle Ring zu geschlosen worden / hat die ganze nacht Alles man vnd wyb, vnd Junge Knaben müsen hälffen / dan vnser wärkmeyster Brich Spiß hat dz Bockgestell ganz Ring gemacht. Hat Costen bracht on den Burger tauwen — III M lib. Bumeister Schultheiß Füchli.“

Herr Dr. Heuberger hat im „Brugger Tagblatt“ vom 4. Juli 1925 diesen Bericht so ausgelegt, daß das Bockgestell schon bei seiner Erbauung zusammenzubrechen drohte.

Aus allem scheint mir aber hervorzugehen, daß das Bockgestell erst, als man mit dem Gewölbe in der Mitte bald beisammen war, und die Last immer schwerer wurde, brach, so daß man in aller Eile die Bögen (Ringe) mit Holz zuschloß anstatt mit Steinen, und währenddes Männlein und Weiblein das in den Fluten zu versinken drohende Bauwerk krampfhaft in der Schwebe halten mußten. Neben der größeren Wahrscheinlichkeit scheint mir folgendes dafür zu sprechen: 1. Der Chronist spricht von einer „Last“; 2. er betont, daß die Ringe „mit Holz“ geschlossen wurden, was beim Bockgestell selbstverständlich gewesen wäre; 3. Ulrich Spiß „hat dz Bockgestell ganz Ring gemacht“, also war's schon fertig; 4. die Brücke wies vor ihrem Abbruch auf der Nordseite eine unnatürliche Verschiebung flußabwärts auf, die durch diese Bockgestellkalamität erklärt werden könnte. Sicherlich war das für die Brugger eine denkwürdige Nacht, und manch ein Anhänger des Alten wird mit einem Seufzer an die glücklichen Zeiten gedacht haben, als man noch die großen Tonbäume beim Holzbrückenbau auf dem Rathause verschwellte.

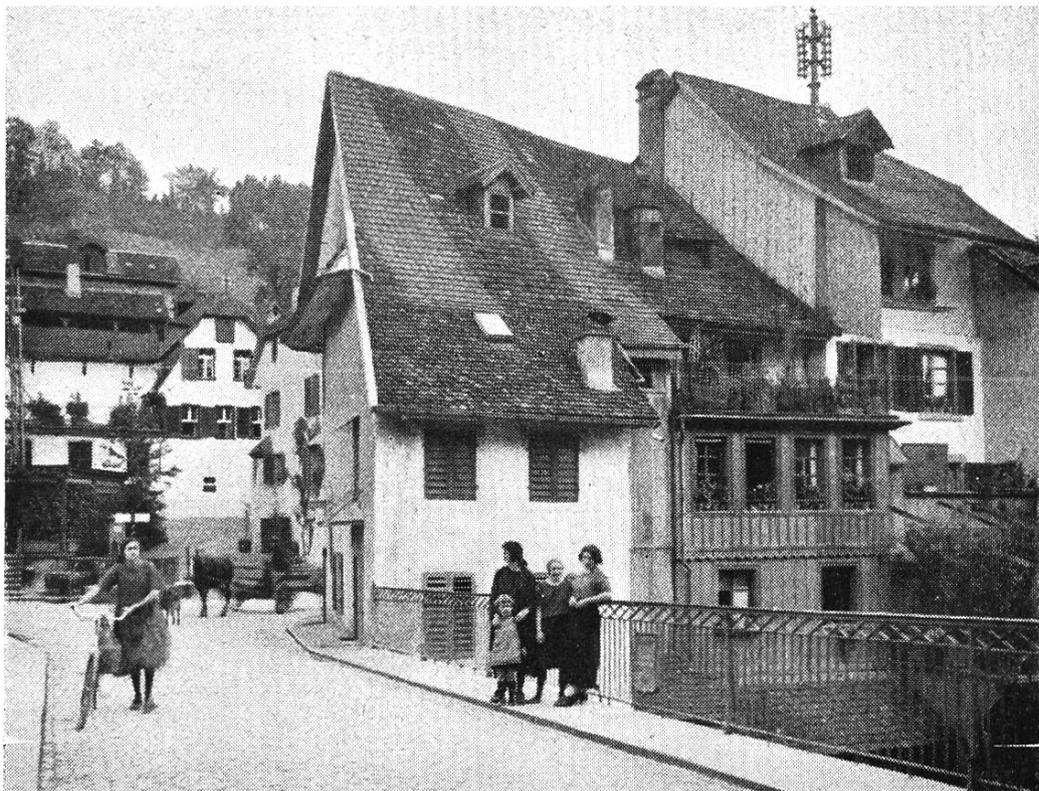
Ich setzte oben als Bauzeit den Frühling. Das geht daraus hervor, daß man laut Ratsmanual schon am 7. Mai mit den Zimmerleuten rechnete:

„1577, 7. Mai, Zinstag. Hat man den Zimer knechten von wägen der Brug 4 gulden zu tringfgelt vereredt.“

Möglicherweise war das gerade nach jener anstrengenden Nacht, so daß sie auf Anfang Mai und der eigentliche Bau auf die Monate Mai und Juni zu setzen wäre. Denn der Rat beschließt:

1577. 28. Juny, Freitag. „Dem Bapist hatt man aber dz er an der Brug gmacht so nit Im verding gsin geben 30 Guldi. — Ittem Ime zu tringfgelt geben 40 Guldi. — 30 gl. vß der vmbgelt büchß vnd 10 gl. vß der Vuß büchß.“

Demnach stand die Brücke Ende Juni 1577 fertig da. Maurer- und Zimmerarbeit hatten 934 Gl. gekostet, die ganze Brücke 1500 Gl., so daß für Fuhrlohne usw. und Unvorhergesehenes noch zirka 550 Gl. gebraucht worden waren.



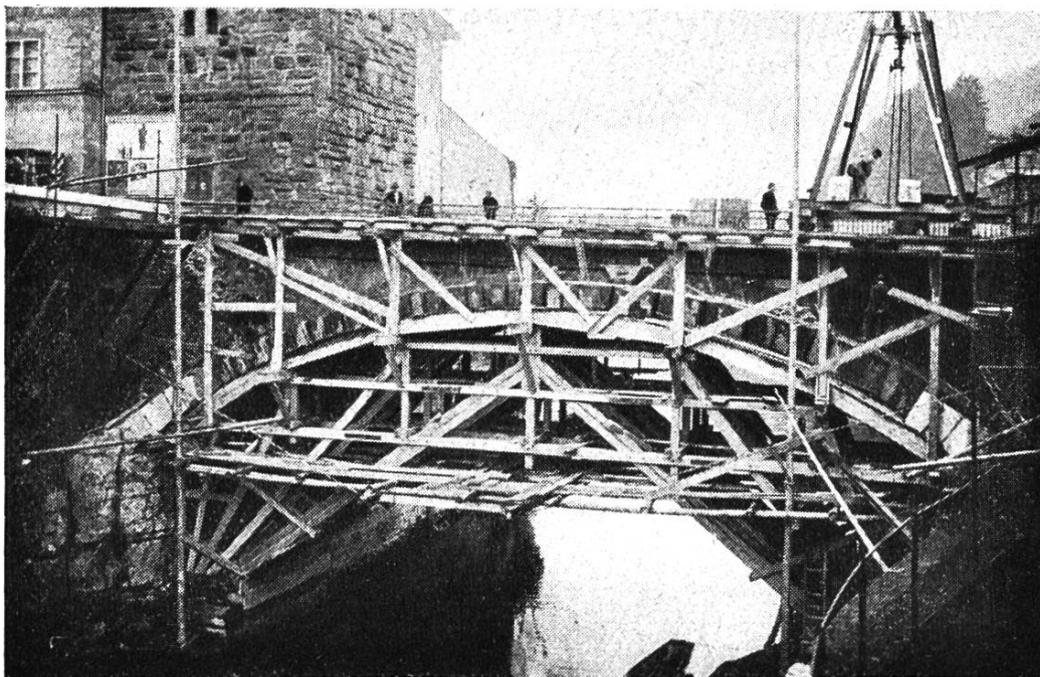
Alte Steinbrücke gegen Norden. Bäckerei Unger.

Phot. S. Horlacher, Uster.

Aus allen No'tizen aber ergibt sich unzweifelhaft 1577 als Baujahr; demnach ist die Zahl 1578, die man in das neue Brückengeländer einhauen ließ, falsch. Der Irrtum rührt wohl daher, daß in der Zollplätzlimauer das Stadtwappen mit der Jahrzahl 1578 angebracht ist und man annahm, das sei wohl das Jahr der Erbauung, während doch nirgends davon etwas gesagt ist <sup>1)</sup>.

Die Brücke war wohl, ganz durch Brugger Kräfte erbaut, ein Meisterwerk ihrer Zeit, stand in weitem Umkreis als einzige ihrer Art da und schien für die Ewigkeit gebaut. Die Stadtbewohner waren der ewigen Reparaturen enthoben. Aber es kam ein neues Zeitalter. Die Brücke genügte zwar immer noch, aber das Städtchen mußte, wollte es den im 19. Jahrhundert anwachsenden Transit nicht verlieren, daran denken, sein etwas ungehobeltes, engherziges Aussehen zu

<sup>1)</sup> Schon 1837 war die falsche Zahl 1578 angebracht worden.

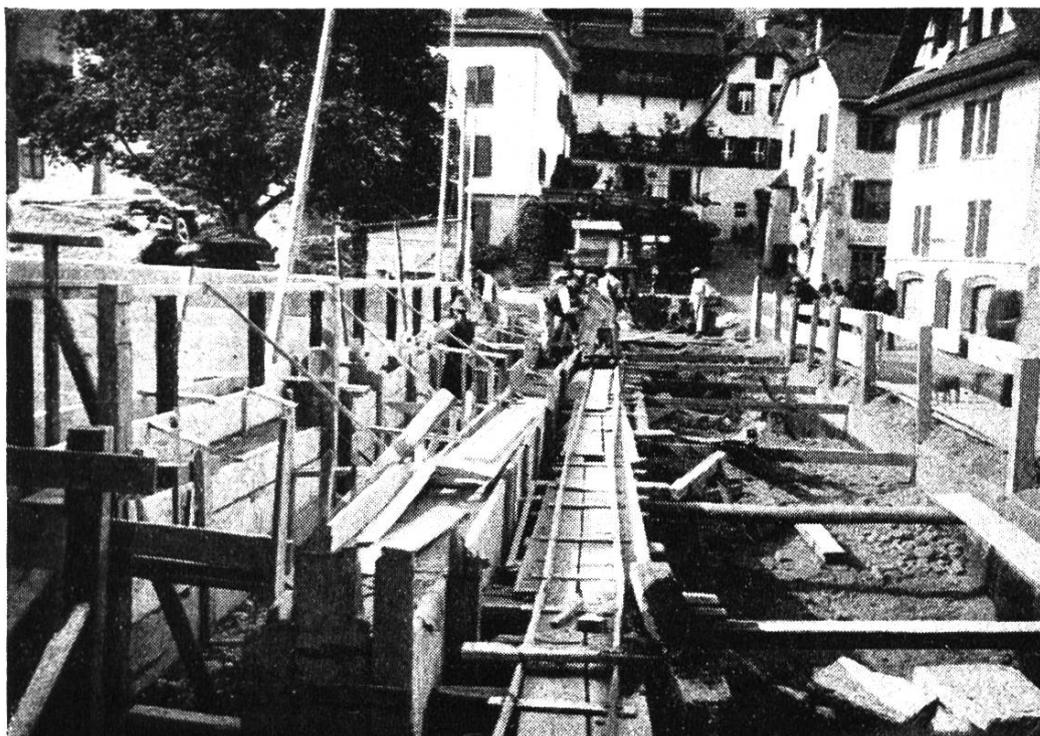


Neue Steinbrücke von unten. 1. Bauetappe.

Phot. Rich. Wehrli, Brugg.

glätten und weiten: Nach vielem Reden machte man sich daran, 1837/38 den starken Sturz an der Hauptstraße auszugleichen, indem man unten auffüllte und oben abtrug, die Gasseneinmündungen verbesserte und dann den schönen Obern Turm schliß. Auch bei der Brücke gab's Veränderungen: Schon vorher war das Haus des Stadtschreibers Belart erworben und abgebrochen worden; das Tor beim Schwarzen Turm war gefallen, und gleich ging's dem Zollsturenturm (1836). Nun sollte das Niveau der Brücke gehoben werden. Das schöne, alte Steingeländer wurde abgeschägt und auf den Kirchhof hinauf geworfen. Dafür modellierte der Lehrer Carl Frölich ein Stadtwappen mit Jahrzahl, Friedrich Rychner in Aarau goß danach eine Eisenplatte, lieferte dazu die „Geländerlähnen“, und die Schlosser Rauchenstein und Ryz verfertigten dieses nuch'erne Brückengeländer, das bis heute stand<sup>1)</sup>. Was geschah aber mit dem alten Geländer? Laut Protokoll beschloß der Stadtrat am 22. Mai 1856: „Das alte, auf dem Kirchhof

<sup>1)</sup> Quelle: Rechnung über den Reserve-Fond, 1837/38. Stadtarchiv S. 00; vgl. Abbild. S. 00.



Neue Steinbrücke gegen Norden. 2. Bauetappe.

Phot. E. Selber, Bruga.

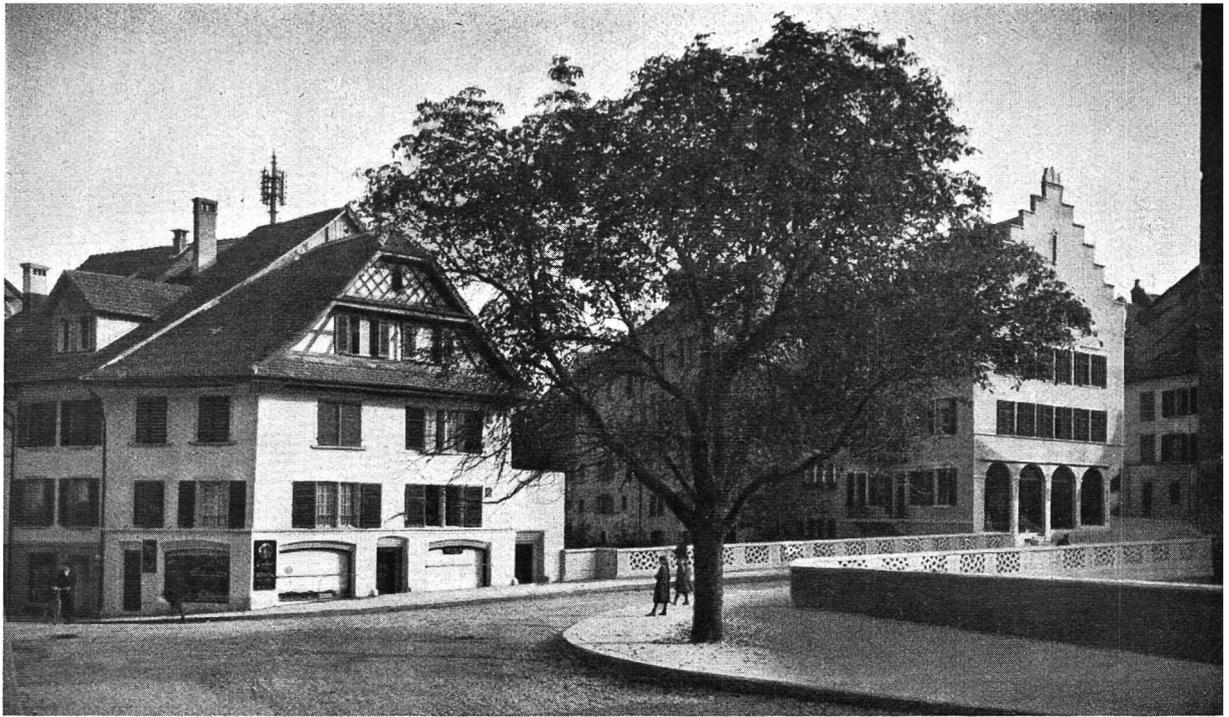
liegende Brückengeländer ist sofort zu versteigern. —“ In einer nächsten Sitzung wollte man es auf der neuen Promenade anbringen, aber am 28. Juni 1856 verkaufte man es um 50 Fr. an Herrn Dr. Alphons Rohr, Arzt, der es in seinem Garten im Freudensteinquartier gegen den Süßbach hin aufstellte, allwo es heute noch von seinen Strapazen ausruht (vgl. Kopfleiste).

Schon vorher aber hatte der Rat neue Sorgen wegen der Brücke: 1851. Nov. 12. „Auf dem linken Nar Ufer ist der untere Efen der Wiederlager Mauer der Brücke zu untersetzen und an dem Brücken- wie an dem Platz-Geländer sind die sämtlichen Stollen zu streichen.“ Dieses „Untersetzen der linken Brückenecke bei Leder Glasers Haus, sowie angrenzenden Stützmauer und der hervorragenden Felsenbank“ kostete £. 124.60. Es ist die Stelle, die beim Abbrechen die Ausbuchtung aufwies. — 1853. July 21. „Die Ausbesserung des Brückengewölbes von unten auf und das Bergießen der Wiederlager Mauer wird bewilligt.“ Demnach hatten nach dem

250-jährigen Gebrauch schon die schweren Transithrwerke genügt, die Fundamente der Brücke zu erschüttern.

Ist es demnach zu verwundern, wenn der guten Brücke der moderne Autoverkehr durch Mark und Bein ging und besonders die Lastwagen mit ihren riesigen Lasten anfangen, ihr ganz sachte den Rücken zu brechen? Ein Baumstand war dabei von besonderer Tragweite. Die Gewölbesteine waren nicht konisch zugespitzt, ja, wiesen an ihren Berührungsflächen Buckel und flache Vertiefungen auf, so daß Hohlräume entstanden und Punkte mit zu starkem Druck. Waren diese Hohlräume auch mit Mörtel ausgegossen, so löste sich dieser doch durch die vielen Erschütterungen auf: Der Sand sickerte heraus, und nur größere Kieselsteine blieben. Das gab wieder neue Druckpunkte, und die Folge war, daß die großen Steinblöcke sprangen.

Nun kam die Nachkriegszeit mit Arbeitslosen und Notstandsaktionen. Der damalige Baudirektor Keller sah nach notwendigen Bauwerken aus und kam auf den Gedanken, die Waslerstraße in Brugg vor der Einmündung in die Brücke zu erweitern. Er fragte deshalb im Jahre 1922 bei der Brugger Stadtbehörde an, ob im gleichen Zuge nicht auch die verkehrstechnisch schon lange ungenügenden Verhältnisse bei und auf der Brücke verbessert, d. h. erweitert werden könnten. Der Gemeinderat war im Prinzip sofort einverstanden, und der Kantonsingenieur entwarf vier Varianten, die am 22. Mai 1922 in einer Sitzung von Gemeinderat, Bau- und Rechnungskommission, technischer Gesellschaft und dem Ingenieur Schläpfer vom Kantoningenieurbureau beraten wurden. Da sprach man vom Ansetzen von sog. fliegenden Trottoirs, von Durchbrechung des Schwarzen Turmes, von Schieflegung der Brücke, ja das Projekt einer Hochbrücke bei der Brunnenmühle tauchte auf; aber alles wurde zuletzt beiseite gelegt. Eine neue Variante wurde ausgearbeitet, in dem Sinne, daß man die bestehende Brücke flußabwärts erweitern und auf beiden Ufern zu dem Zweck je ein Haus abreißen wollte. Nun gab's im Städtchen viel zu reden; am



17

Neue Steinbrücke vom Zollplätzli gegen Süden. Links Liegenschaft Barbezat, rechts Konfektionshaus Staub.  
Phot. Forstmeier, Brugg.

Viertisch, wo man sogar das Amtshaus durchbohren wollte, in der Zeitung, in öffentlichen Versammlungen und zuletzt am 6. April 1923 in der Gemeindeversammlung, wo man dem Projekt grundsätzlich zustimmte, aber vom Staat noch größere Beiträge einzuhandeln erhoffte. Der Staat aber blieb fest und bewilligte 28% der Kosten. Trotzdem verloren die Brugger den Mut nicht, sondern beschlossen am 19. Oktober 1923 den Bau. Eine besonders harte Nuß war dabei die Ablösung der Brückenzollentschädigung, deren Geschichte vielleicht später einmal hier erzählt wird. Es folgte nun der Abschluß der Verträge mit der Erbschaft Hans Belart wegen des Abbruches der Wirtschaft und Bäckerei zum Römerturm auf der rechten Aareseite, mit der Erbschaft Unger wegen des Abbruches der Bäckerei auf der linken Aareseite, mit Herrn Kull zum Schützengarten wegen Abbruches der Regelbahn, die die Baslerstraße verengte und mit den Anstößern wegen des Ausbaues der neuen Giebel; dann wurde auch ein Wettbewerb unter den Architekten veranstaltet und die Fassung unseres Brugger Architekten Stadtrat Fröhlich's zu Ehren gezogen. Während nun das Baugeschäft J. Finsterwald das Haus Unger abriß und den neuen Giebel aufbaute, der „Römerturm“ von Märki & Co. in Lauffohr niedergelegt und von der Firma Jäggi in Brugg die Fassade und der Umbau Staub besorgt wurden, begann die Firma Gentsch-Straßer & Cie. im Oktober 1924 mit dem Bau des Viaduktes, der die erweiterte Baslerstraße tragen sollte. Im Schachen wurden dann nach Vorschrift des leitenden Kantonsingenieur Wydler Blöcke betoniert, aus denen das neue Gewölbe zusammengesetzt wurde. Zur Verkleidung verwendete man Egerfingersteine. Am 20. Februar 1925 wurde das Lehrgerüst, das diesmal wacker getragen hatte, abgesehrt, und die neue Brücke versuchte zum ersten Male ihre Kraft.

Unterdessen aber waren die inneren Gebrechen der alten Brücke infolge einer genauen Untersuchung durch den Kantonsingenieur zutage gekommen, und der Gemeindeversammlung vom 11. März 1925 blieb nichts anderes übrig, als ihren end-

gültigen Tod und ihre Neuerstehung neben dem jungen Schwesterchen zu beschließen. Bereits war das Lehrgerüst von der neuen unter die alte Brücke verschoben worden. Der Verkehr ging nun über jene, während über dieser eine Rollbahn und ein Kran montiert wurden und die alten Gewölbeblöcke mit ihren altertümlichen Zahlen und Steinmessenzeichen heraufgewunden wurden. Dann wurde der neue Bogen aus Beton gegossen und zwar diesmal nicht blockweise, da nun die Stadt als alleinige Unternehmerin ein abgekürztes Verfahren einschlug. Bereits war beschlossen worden, man wolle kein Eisengeländer mehr, sondern wieder, wie ehemals, eines aus Stein, und Architekt Albrecht Frölich in Zürich entwarf es in Anlehnung an das alte, nur daß er es schwerer gestaltete und mit allerlei lustiger Wasserkrabbelware, wie Fische, Frösche, Schildkröten und Schlangen verzierte. Steinhauer Zobrist in Hendschiken führte es aus. Mit Eifer wurde gearbeitet und siehe, exakt am Mittwoch vor dem Jugendfest fielen die Schranken, und tagsdrauf zogen die Brugger Kinder, Kadetten und Freischaren in strömendem Regen über die ganze neue Brücke. Aber es war noch manches zu verstreichen und zu vollenden, so daß die Einweihung erst am Samstagnachmittag, den 26. September 1925 stattfinden konnte. Da gab's denn eine Art Nachjugendfest mit Feier in der Kirche, mit Umzug über die Brücke, Tanz, Wurst, Brot, Tee, Feuerwerk und Fackelzug, und als man abends heimzog, waren die Straßen gefüllt von den Bürgern, und die Brücke erglühte im Schein roter Lampions. Dann aber fegte ein Sturm drüber und jagte die Laternen in die Aare hinunter, um wieder an die Realität zu gemahnen; (böse Zungen behaupteten jedoch, sie hätten einen weniger heroischen Untergang genommen). Die ganze Geschichte hatte die Brugger, den Staat und die umliegenden Gemeinden rund 273,000 Franken gekostet.

R. Laur-Belart.



Alte Steinbrücke gegen Süden. Wirtschaft und Bäckerei Belart zum Römerturm.

Phot. Rundstein, Brugg.



Neue Steinbrücke gegen Süden mit dem schwarzen Turm.

Phot. Kundstein, Brugg.

Das älteste Siegel der Stadt Brugg aus der Zeit ums Jahr 1300. Abgebildet nach einem Abdruck des wohl erhaltenen Stempels im Stadtarchiv. Das Wappenbild zeigt die hölzerne Brücke und die zwei Türme. Der Torbogen im größern (Schwarzen) Turm entspricht nicht der Wirklichkeit; er ist nach einer heraldischen Schablone gezeichnet. Denn der Weg ging am rechten Ufer immer am Turm vorbei, nicht durch den Turm, wie am linken Ufer.



G. Müller, Brugg.

## Morgenruf.

Aus dem Nachen, der ins Helle mündet,  
Springt der Morgen, seine Fackel zündet,  
Überflammt der Küste Felsensaum.

Er entsiegelt Blumen auf den Feldern,  
Ruft die Vögel in den dunkeln Wäldern,  
Daß sie jubeln durch den Weltenraum.

Und er steigt empor des Berges Stufen  
Und den Menschen gilt sein hellstes Rufen:  
„Werft der Nächte Trauerflöte hin,

Mut und Hoffen führen meinen Reigen,  
Meiner Schönheit will sich alles neigen,  
Bin der Schöpfer ewiger Beginn.“

Martin Schmid.