Zeitschrift: Badener Neujahrsblätter

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

Band: 93 (2018)

Artikel: Überquerend - verbindend - zusammenführend

Autor: Streif, Franz

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730760

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: 15.07.2025

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

Von Franz Streif, Oberrohrdorf. Er ist als «Chronengässler» in Baden bei der Holzbrücke aufgewachsen.

Überquerend – verbindend – zusammenführend

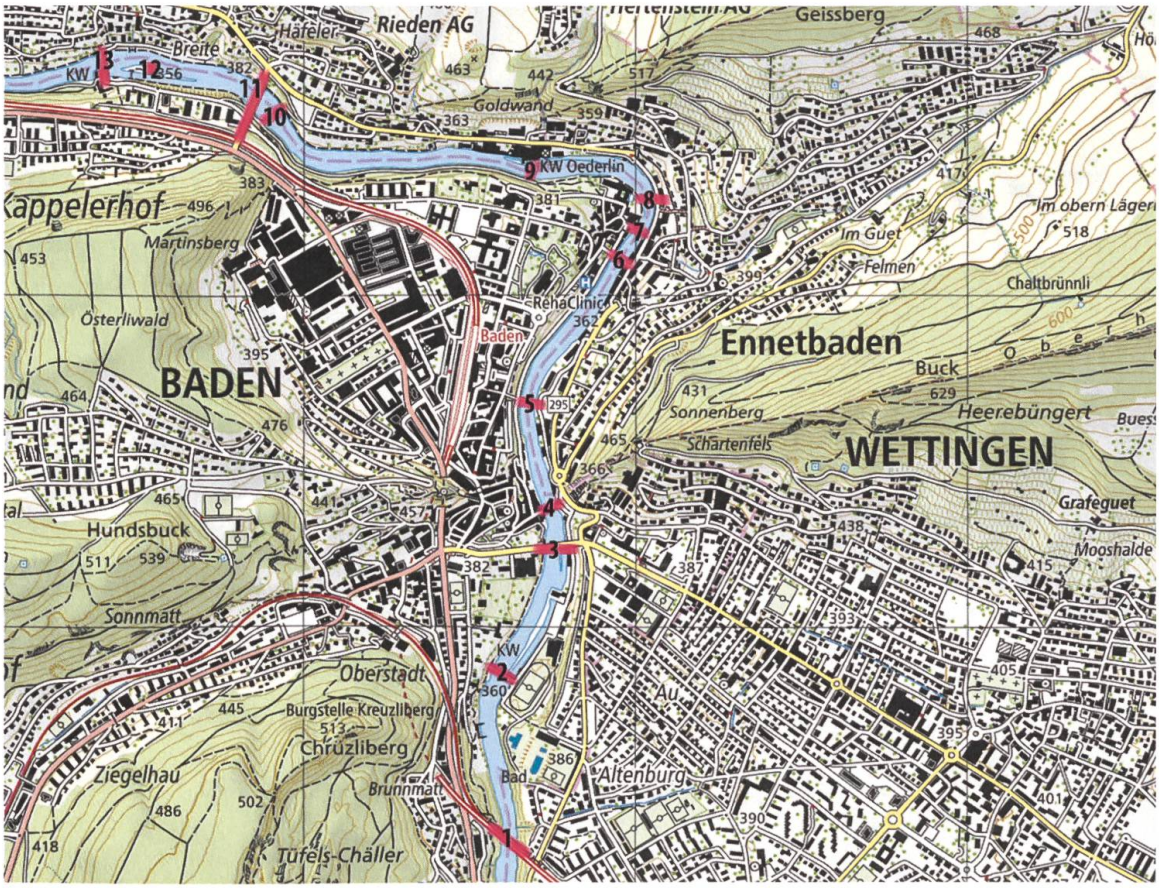
Ein Überblick über die Brücken von Baden

Ein Fluss kann trennen, hemmen, abgrenzen. Um dies zu überwinden, baut der Mensch Brücken. Sie überqueren, verbinden und führen zusammen.

Die Holzbrücke in Baden war lange Zeit die einzige feste Überquerung zwischen Zürich und der Mündung der Limmat in die Aare bei Lauffohr. Erst 1764–1766 baute Johann Grubenmann beim Kloster Wettingen einen weiteren Limmat-Übergang. Die Badegäste in den Grossen und Kleinen Bädern suchten immer wieder eine mühelosere Verbindung zu den durch die Limmat getrennten Ortsteilen. Die aufkommende Industrialisierung verlangte nach einem erleichterten Zugang zu den beidseits des Flusses liegenden Arbeitsstätten. Auf einer kurzen Strecke von nur vier Kilometern des Flusslaufs ergibt sich eine erstaunliche Anzahl von Überquerungsmöglichkeiten. Der vorliegende Artikel folgt diesen Verbindungen Badens mit Wettingen, Ennetbaden und Obersiggenthal flussabwärts.

Ausgangspunkt: Die Eisenbahnbrücke zwischen Baden und Wettingen (1)

Das Rutschgebiet auf der linken Limmatseite, unter dem Teufelskeller, bereitete der Eisenbahn seit Beginn immer wieder Probleme. Die sogenannte Spanischbrödlibahn, 1847 einspurig eröffnet und 1861 zur Doppelspur erweitert, fuhr von Neuenhof über die Damsau nach Baden und musste an dieser Stelle immer wieder nachgebessert werden. Sie gehörte inzwischen zum Netz der Schweizerischen Nordostbahn (NOB). In den 1870er-Jahren ergab sich mit dem Bau der Schweizerischen Nationalbahn (SNB) von Winterthur nach Zofingen für die NOB die Gelegenheit zu einer Streckensanierung mit zwei Brücken auf die Klosterhalbinsel, durch die auch Wettingen zu einem Bahnhof kam. Die untere Limmatbrücke, 1875–1877 erstellt, bestand aus drei einspurigen Fachwerkträgern mit obenliegender Fahrbahn. Mit dem nördlich parallel laufenden Fussgängersteg ruhte die



Quelle: Bundesamt für Landestopografie. Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA170185).

1: Eisenbahnbrücke Baden–Wettingen
2: Kraftwerkbrücke in der Aue
3: Die Hochbrücke
4: Die Holzbrücke
5: Der Limmatsteg oder «Rostbalken»
6: Die Schiefe Brücke
7: Der Mercier-Steg
8: Die Römerbrücke
9: Fähre Oederlin – der Mättelisteg
10: Limmatsteg Rieden
11: Die Siggenthalerbrücke
12: Rest-Limmatsteg Nussbaumen
13: Steg Kraftwerk Kappelerhof

Stahlkonstruktion auf zwei massiven Granitpfeilern. 1922 wurde die Brücke erneuert und eine Eisenkonstruktion mit genieteten Fachwerkträgern parallel zur Brücke errichtet. Um während des Baus den Fahrbetrieb auf zwei Gleisen aufrechterhalten zu können, schob man sie nach Fertigstellung zwischen die alten Widerlager. Das war damals die grösste Brückenverschiebung der Schweiz. Trotz Fahrverbot benutzten viele Velofahrerinnen und Velofahrer den 1.70 Meter breiten Fussgängersteg auf der Brücke. Um Kollisionen zu vermeiden und den Radfahrern freien Weg zu verschaffen, erweiterte man 2014–2016 diese Überführung auf 2.50 Meter.

Ein unberücksichtigtes Projekt: Die Tram-Brücke

Am 1. Juni 1915 reichte die Stadt beim Bundesrat ein Dossier ein für eine einspurige elektrische Strassenbahn von 6570 Metern Länge, die Baden, Wettingen und Ennetbaden in einer Rundstrecke miteinander verbinden sollte. Die Strecke sollte vom Bahnhof Baden zu Stadtturm–Schulhausplatz–Ländliweg führen und weiter zu Seminarstrasse–Wettingen Bahnhof–Bahnhofstrasse–Landstrasse, dann zum Landvogteischloss, über die Schiefe Brücke wieder zum Bahnhof Baden mit Zubringergleis Parkstrasse–Haselstrasse. Die Limmat sollte mit einer neuen Brücke überquert werden. Sie war geplant vom Ende des Ländliwegs (alte Badanstalt) zur Seminarstrasse (heute Eingang Terrassenschwimmbad). Das Projekt wurde jedoch nie weitergeführt und am 27. Januar 1927 zurückgezogen.

Der Kraftwerk-Übergang in der Aue (2)

Mit der Erstellung des Von Rechenberg-Wegs, von der Unteren Halde zur alten Badanstalt im Ländli, wurde die Stauanlage beim Sportplatz in der Aue zur Fussgängerbrücke ausgebaut. Bei der Erneuerung des Stauwehrs konnte dieser beliebte Steg beibehalten werden. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des jährlichen Limmatlaufs fürchten die Schmalheit des Wegs, die kaum Platz zum Überholen lässt, schätzen jedoch die stiebenden Wasser des Übergangs.

Die Hochbrücke. Eine Bieridee? (3)

Im März 1914 tauchte erstmals das Projekt einer Hochbrücke zwischen Baden und Wettingen auf. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs im August 1914 verhinderte die Weiterverfolgung der Brückenangelegenheit. Im Winter 1921/22 bekam die Brückenfrage allerdings neuen Schwung. Eine Gemeindeversammlung lehnte das Projekt einer eisernen Brücke im Ländli ab und beschloss einen beschränkten Subventionswettbewerb aufgrund eines Eisenbetonprojekts. Der erstprämierte

Vorschlag kam aber aus Kostengründen nicht infrage. Auch opponierte der Besitzer des Areals Pfaffenkappe gegen die Lage der Brücke, da diese direkt neben seiner Liegenschaft zu stehen käme. Der Stadtrat beauftragte daraufhin drei Experten zur Ausarbeitung eines Gutachtens für den städtebaulich richtigen Standort. Ihr Vorschlag, die Brücke von der Stadthausterrasse hinüber zum Lägernkopf beim Landvogteischloss zu führen, schien ideal. Da viele Häuser an der Rathausgasse und am Theaterplatz hätten abgerissen werden müssen, rechnete man mit hohen Enteignungskosten. Gleichzeitig liess Bierbrauer Müller ein Projekt ausarbeiten, das vom Schulhausplatz zur Wettingerstrasse führte, von der Pfaffenkappe aber weiter abrückte als das Projekt «Bolliger». Die Gemeindeversammlung lehnte den Expertenvorschlag ab und gab der «Müllerbrücke» grünes Licht. Baubeginn war im November 1924. Für den grossen Bogen von 72 Metern Spannweite musste ein Lehrgerüst als Stütze für die gewaltige Eisenbetonlast von 2300 Tonnen erstellt werden. Mit dieser Weite nahm man Rücksicht auf die zukünftige Limmat-Schifffahrt, da sonst Pfeiler ins Flussbett zu stehen gekommen wären. Die Ansichtsflächen aus Tessiner Granit wurden vor dem Betonieren als Stirnschalung aufgemauert. Mit 30 Tonnen Nutzlast, im Scheitel des grossen Bogens aufgelegt, prüften die Ingenieure am 12. Januar 1926 die Tragfähigkeit der Brücke. Acht Monate später konnte das Bauwerk dem Verkehr übergeben werden.

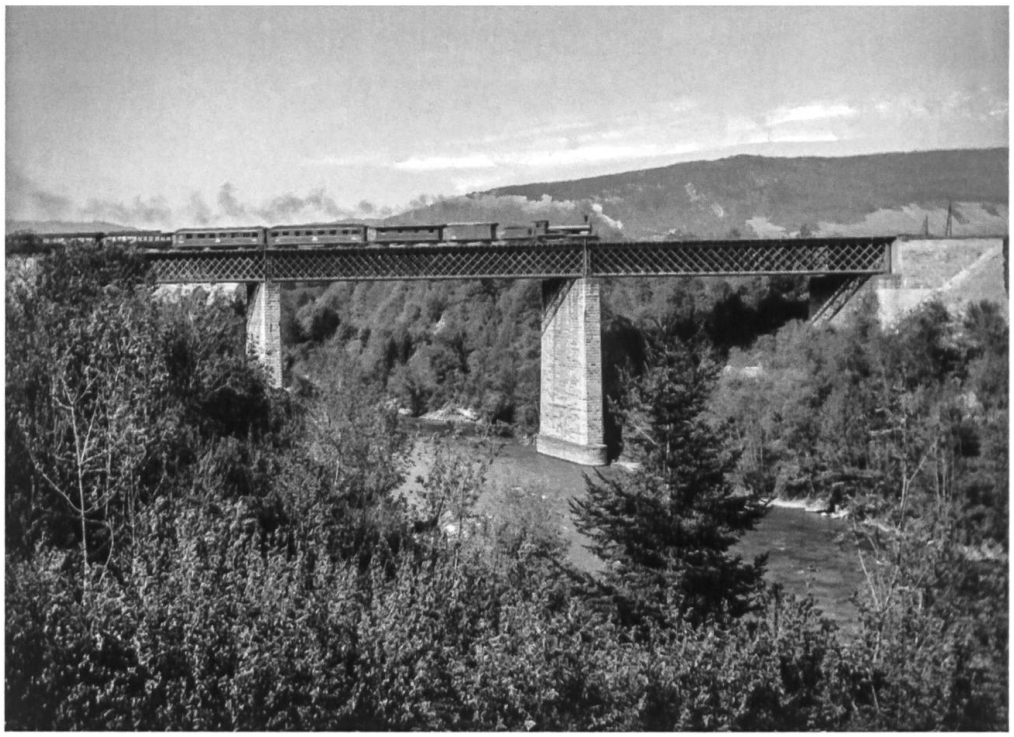
Wegen zunehmenden Schäden musste die Brücke 1991 einer umfassenden Instandstellung unterzogen werden, dabei verbreiterte man die Fahrbahn um 4.70 Meter. Nebst weiteren Unterhaltsarbeiten bekam 2004 die Fahrbahn einen neuen Belag und 2015 ein zusätzliches Geländer.

Die zweite Hochbrücke scheiterte

Im Frühjahr 1970 plante man für die Verkehrsverbindung zwischen Baden und Wettingen eine zweite Hochbrücke. An der Orientierungsversammlung in der Aula der Kantonsschule Baden lagen zwölf Varianten vor. Zwei Vorschläge kamen in die nähere Auswahl. Variante A überquerte die Limmat vom Ländliweg aus, etwa 200 Meter südlich der Hochbrücke, und führte an der Kantonsschule vorbei in die Zentralstrasse, während Variante F näher zur Eisenbahnbrücke, südlich des Schwimmbads, in die Seminarstrasse mündete. Die Diskussionen waren gewaltig. Vor allem die Hauseigentümer wehrten sich vehement. Letztlich verzichteten Baden wie Wettingen auf diese neue Verkehrsführung.

Die Holzbrücke. Das Herzstück Badens (4)

Über Jahrhunderte war die Holzbrücke der einzige befahrbare Limmat-Über-



Eisenbahnbrücke Baden–Wettingen mit Dampfzug um 1910.
Bild: Foto Zipser.

Bau der Hochbrücke 1925 und Kosthaus an der Kanalstrasse.
Im Hintergrund die Holzbrücke. Bild: Foto Zipser.

gang zwischen Zürich und der Mündung in die Aare bei Lauffohr. In der Klus von Baden kreuzten sich die Landwege von Ost nach West und von Nord nach Süd. Die erste Erwähnung einer Brücke stammt vom 26. November 1242. Die beiden letzten Kyburger Grafen gaben dem Gotteshaus Wettingen in einer Urkunde Freiheit von Geleit und Zoll auf der Brücke. Vorher hatte an dieser Stelle wahrscheinlich eine Fähre den Übergang gewährleistet. Die nachfolgenden Herzöge von Österreich überliessen 1359 die Zolleinnahmen der Stadt Baden. Sie überbanden ihr aber auch die Pflicht, die aus Holz gebaute, auf hölzernen Pfeilern ruhende Brücke zu unterhalten und das Dach zu besorgen. Um 1450 beschädigte ein Hochwasser die Brücke. Ein Werkmeister aus Zürich besorgte die Reparatur und ersetzte einen Pfeiler. Ab 1454 existierte auch eine dem Heiligen Jakob geweihte Brückenkapelle. Am 29. August 1568 tobte ein gewaltiger Gewittersturm über der Lägern. Das Hochwasser strömte durch den Eigibach (Schartenstrasse) und mit solcher Wucht in die Limmat, dass die Brücke mit der St. Jakobkapelle weggerissen wurde und der Torturm auf der Stadtseite einstürzte. Am nächsten Tag schickte der Rat von Baden einen Brief an den Rat von Zürich mit der traurigen Kunde, dass die Strasse während längerer Zeit mit Ross und Wagen nicht mehr befahrbar wäre, und man möge die Fuhrleute, besonders jene von Stein am Rhein, warnen, diesen Weg einzuschlagen. Baden rechnete mit Kosten von 10 000 Gulden und bat die Tagsatzung um einen «billigen Beitrag». Die acht regierenden Orte beschlossen 1570, dass jeder von ihnen 100 Gulden beisteuern soll. Die daraufhin errichtete, gedeckte Holzbrücke ruhte wie ihre Vorgängerin auf drei hölzernen Pfeilern. Durch Hochwasser wurden die Joche unterfressen und eingerissen. Am 11. Oktober 1649 beschlossen die Badener Räte eine neue, hölzerne, gehängte Brücke zu bauen. Die Brückenbaumeister Hans Schüep von Schönenberg und Michael Egger aus Bremgarten erstellten das Werk in der erstaunlich kurzen Zeit von vier Monaten. Diese Brücke, ohne Joch, war für die damalige Zeit etwas Besonderes. Sie überdauerte die von den Baumeistern versprochene Garantiezeit von 101 Jahren fast um ein halbes Jahrhundert. Das viel gerühmte Werk bekam jedoch ein unwürdiges Ende. Um ihren Rückzug vor den Österreichern zu sichern, verbrannten die Franzosen unter General Masséna am 7. Juni 1799 die Brücke in Baden und gleichentags auch die Grubenmann-Brücke beim Kloster Wettingen. Die andauernden Kriegsunruhen und die fehlenden Geldmittel verhinderten einen sofortigen Neubau. Man behalf sich mit einer Notbrücke, die aber oft geflickt werden musste. Im Mai 1809 erhielt Brückenbauer Blasius Baltenschwyler aus Laufenburg den Auftrag zur Neukonstruktion. Baumeister Lang aus Baden übernahm

die Bauführung. Im Frühjahr 1811 war das Werk vollendet. Die Brücke mit den beiden Empire-Urnen aus Kupferblech auf den Enden des Dachgiebels ist uns bis heute fast unverändert erhalten geblieben.

Im Herbst 1921 zeigten sich verschiedene Risse im Balkenwerk. Die Brücke durfte nur noch im Schritttempo befahren werden. Autos und schwere Pferdewagen mussten über die Schiefe Brücke ausweichen. Umgehend wurde eine Verstärkung vorgenommen. Der Bau der Hochbrücke 1924–1926 entlastete die Holzbrücke entscheidend. Die beim Neubau verwendeten Dachschindeln wurden 1939 durch Ziegel ersetzt. Kurz darauf drohte ihr neues Ungemach. Die Brücke war Teil der Limmatstellung im Zweiten Weltkrieg. Wie General Masséna im französischen Krieg kannte General Guisan 1939 die wunden Punkte des Limmattals. Die Flussübergänge durften dem Angreifer nicht intakt in die Hände fallen. So munitionierte die Armee die Brücken mit Sprengkammern.

Als eine der letzten Baumassnahmen, den normalen Unterhalt ausgenommen, wurde die bisher hölzerne Fahrbahn 1968 durch ein Metallgitter ersetzt. Spritzwasser griff aber die darunterliegende Holzkonstruktion an. Deshalb legte man im Frühjahr 1997 Holzplanken anstelle des Gitterrosts und überzog diese mit einem Gussasphalt. Aufgeweckt vom Brand der Kapellbrücke in Luzern, schützte man jetzt die Brücke mit einer Sprinkleranlage. Als Verkehrsträger nur noch dem engsten Lokalverkehr dienend, bleibt die Holzbrücke markantes, unverkennbares Wahrzeichen von Baden.

Der «Rostbalken» oder Limmatsteg (5)

Um 1850 führte eine Rollfähre (Schiff an Rollen auf fest verankertem Seil) von der Promenade nach Ennetbaden. Dort in der Limmatau betrieb der Wirt und Brauer vom «Sonnenberg» eine Garten- und Speisewirtschaft mit Flussbadeanstalt. Im Mai 1860 kaufte Friedrich Diebold die Liegenschaft, um eine mechanische Werkstatt zu betreiben. Er produzierte Flechtmaschinen für die Strohindustrie. Später wechselte er erfolgreich zur Fabrikation von Wasserpumpen und Feuerwehrspritzen. Auf Initiative des Badener Handelsvereins wurde 1864 an der Promenade eine grössere Kaltwasserbadeanstalt gebaut. Vier Jahre später musste die Fähre abgebrochen werden, da deren Benutzer die Badenden sehen konnten. Um 1940 kam die Idee einer Fussgängerverbindung über die Limmat mit einer Verbindung zum Bahnhofplatz auf. Ein Teil davon wäre die 1981 geplante Schrägbahn vom Tränenbrünneli zur reformierten Kirche geworden. Im Herbst 2003 veranstalteten die Gemeinden Baden und Ennetbaden einen Ideenwettbewerb zur Lösung dieser Aufgabe. Gebaut wurden eine Fachwerkbrücke

und ein Liftturm, der mit einer Passerelle zum Bahnhofplatz verbunden ist. Am 30. Juni 2007 übergab die Stadt das Bauwerk seiner Bestimmung. Die rostbraune Farbe der Brücke und des Turms inspirierte die an der Einweihungsfeier aktive Spanischbrödlizunft zur Namensgebung.

Die Römerbrücke. AD PONTEM AQUAE HELVETICAE (8)

Im ersten Jahrhundert unserer Zeitrechnung erschlossen die Römer die heissen Quellen am Limmatknie. Im nahegelegenen Vindonissa (Windisch) gab es Fachleute, die in kurzer Zeit die leicht zugänglichen Quellen fassen und die notwendigen Bauten erstellen konnten. Die vom Standlager der Legion über Kloten und Winterthur an den Bodensee führende Strasse wurde hier mit einer Brücke auf das rechte Ufer geleitet. Der Übergang führte vom heutigen Hotel Limmathof zum Pflegeheim Rosenau. Beim Bau der Abwasserleitung am linken Limmatufer 1967 kamen einige in den Boden gerammte Pfähle zum Vorschein, welche die obige Annahme bestätigten. Am Ende des 3. Jahrhunderts legten mehrere Brände den Ort im Limmatknie in Schutt und Asche. Ob die Brücke dabei ebenfalls zu Schaden kam, liess sich bis heute nicht feststellen.

Die «Schiefe Brücke» und ihre vorgängigen Verbindungen (6)

Nach der Römerzeit musste der Flussübergang während Jahrhunderten mit einer frei fahrenden Fähre bewerkstelligt werden. So schreibt David Hess in seiner «Badenfahrt» 1815, dass er sich zu einer Wanderung nach Rieden überschiffen musste. Auf dem Rückweg von den Kleinen Bädern auf die andere Seite liess er sich wieder übersetzen. Weil in den Grossen Bädern kein trinkbares Wasser vorhanden war, musste es in Bottichen und Fässern aus Ennetbaden ab der Rosenquelle oder ab den Brunnen in der Stadt bezogen werden. In einer Leitung floss erst ab 1811 Trinkwasser vom Löwenbrunnen beim Stadtturm in die Bäder. 1818 wurde ein auf zwei hölzernen Jochen ruhender Steg über die Limmat gebaut. Passanten hatten einen Zoll zu entrichten: am Tag 2,5 Rappen und nachts 5 Rappen. Ortsbürger waren davon ausgenommen; ab 1820 waren die Ennetbadener diesen gleichgestellt. Juden zahlten 1 bis 2 Rappen mehr. Eine Wasserleitung unter dem Steg machte auch den Wassertransport ab der Rosenquelle überflüssig.

Nach 50 Jahren waren die Pfeiler des hölzernen Stegs zu den Bädern durch Hochwasser so geschädigt, dass eine Erneuerung sich aufdrängte. Die aargauische Baudirektion nahm sich der Sache an. Die interessierten Badewirte ergriffen die Initiative und reichten im März 1869 zwei Projekte ein. Die Baudirektion entschied sich für den zweiten Vorschlag und erstellte dazu Baupläne und die

Kostenberechnung. Die befahrbare Brücke sollte den Fluss an der schmalsten Stelle, beim Café Brunner, überqueren und durch den Garten des Hotel Schiff in die neun Meter höhere Badstrasse führen. Diese ungewöhnliche Schräglage brachte ihr auch den Namen «Schiefe Brücke» ein. Im Februar 1872 wurden die Arbeiten an der Stahlverbund-Fachwerkbrücke aufgenommen. Für die Errichtung des einzigen Pfeilers der Brücke musste eine aufwändige Wasserstube gebaut werden. Diese und weitere Zusatzarbeiten sowie Hochwasser verzögerten den Bau. Erst 1874 konnte die Brücke befahren werden.

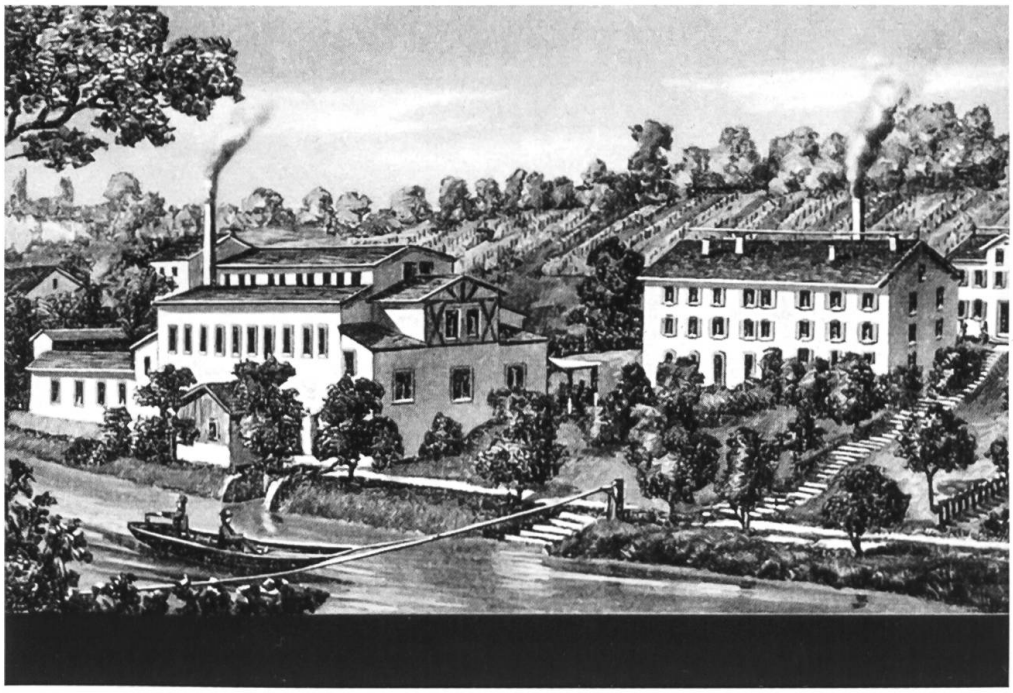
Nach der Erstellung der Siggenthalerbrücke und der Eröffnung des Goldwandtunnels in Ennetbaden ist die Brücke seit dem 8. November 2006 für den Auto- und Lastwagenverkehr vollständig gesperrt. Von April bis November 2008 wurde der Übergang saniert. Damit konnte der Bestand der ältesten Stahlbrücke der Schweiz für weitere 40 Jahre gesichert werden. Mit dem Abschluss der Sanierung wurde auch der Besitzstand der Brücke neu geregelt. Der Kanton Aargau übergab die «Schiefe Brücke» je zur Hälfte an die Gemeinden Ennetbaden und Baden.

Der Mercier-Steg: Auch «Golden-Hill-Bridge» oder «Finkensteg» genannt (7)

Nachdem 1965 die Kläranlage Laufäcker in Turgi ihren Betrieb aufgenommen hatte und der Sammelkanal von Baden der Limmat entlang gebaut war, wollte Ennetbaden sein Abwasser in diese Leitung einspeisen. Mit dem Bau eines Fussgängerstegs über der dafür notwendigen Röhre konnte gleichzeitig auch die Verbindung der Kleinen mit den Grossen Bädern verbessert werden. Diese neue Brücke führt vom «Schweizerhof» zum «Schwanen». Am 3. November 1968 wurde sie von den Gemeinderäten feuchtfröhlich eingeweiht. In Kesseln brachten die Ennetbadener ihr letztes Abwasser, während die Badener sich mit Spitalwein aus der Goldwand revanchierten. Eine Damen-Delegation vom damaligen Nachtclub Golden Hill Hertenstein belebte den Anlass. Auf dem Rückweg mussten die Politiker Filzpantoffeln (Finken) überziehen, denn am rechtsufrigen Quai kontrollierte Ortspolizist «Knorrli» die von Kurgästen maximal geduldete Lärmfrequenz. Im Gedenken an den in den Bädern tätigen Masseur und Geschichtsforscher Henry Mercier erhielt diese Passerelle später ihren Namen.

Die Siggenthalerbrücke (11)

Über 70 Jahre wurde geplant, studiert und diskutiert, bis am 14. September 2002 diese Brücke mit einem grossen Fest eröffnet werden konnte. In den 1950er-Jahren kaufte der Kanton Aargau einzelne Liegenschaften im Bereich eines geplanten Brückenkopfs. 1982/83 brachte ein Projektwettbewerb sechs unterschiedliche



Steg nach Nussbaumen 1911, im Hintergrund Kraftwerk Kappelerhof.
Bild: Foto Zipser.

Fähre bei der Oederlin AG, Rieden 1867. Bild: www.oederlin.ch

Vorschläge. Eine Brücke würde den Verkehr vom Siggenthal nach Baden kanalisieren und die Durchfahrt durch Nussbaumen, Rieden und Ennetbaden entlasten. Sie sollte den Autoverkehr, Velofahrer und Fussgänger aufnehmen, wie auch dem öffentlichen Verkehr Platz bieten. Die elegante, schlanke Beton-Bogenbrücke, die darauf gebaut wurde, führt von Nussbaumen-Breite zum Martinsberg-Felsen. Die Weiterführung der Strasse zur Autobahn bleibt der Zukunft vorbehalten.

Die Übergänge im Kappelerhof

Bis 1895 brachte eine Seilfähre Personen von Nussbaumen nach Baden. Mit dem Kraftwerkbau im Kappelerhof erstellte man einen Steg. Die Fähre wurde abgebrochen. Das Werk Kappelerhof, 2006/07 umgebaut, verlegte den Weg über das neue Stauwehr (13). Ein letztes Teilstück des Stegs führt vom Kraftwerk auf die Flussinsel (12). Ende des 19. Jahrhunderts leitete ein Nadelwehr 300 Meter flussaufwärts das Wasser der Limmat in einen Kanal. Die Anlage musste 1899 wegen eines Hochwasserschadens durch ein Schützenwehr ersetzt werden. Oberhalb des Kappisees führt noch heute der Fussgängerübergang (10) auf den alten Wehrfundamenten nach Rieden.

Eine offene Angelegenheit: Der Mättelisteg oder Pont d'Eugénie (9)

Bernhard Birchmeier, Wirt «Zur Goldenen Wand», erhielt 1856 die Bewilligung zum Betrieb einer Personen-Drahtfähre zwischen der Müsegg, Rieden und dem Mätteli in den Grossen Bädern. Die Gebrüder Oederlin gründeten 1858 eine Fabrikanlage, die 1867 erweitert werden musste. Dazu erwarben sie die «Goldene Wand» inklusive dem Fährrecht. Ein Lehrling der Fabrik amtete jeweils als Fährmann. Nach der Eröffnung des «Grand Hotels» 1874 nutzten viele Hotelgäste die bequeme Überfahrt, so auch Kaiserin Eugénie von Frankreich, Witwe von Napoléon III., die dort 1875 logierte. Nach einem tödlichen Unfall wurde der Fährbetrieb 1880 eingestellt. Damals bestand die Möglichkeit, an dieser Stelle einen Steg zu bauen, doch die Chance blieb ungenutzt und das Wegrecht verfiel.

Die Planung «Botta-Bad» nahm die Idee erneut auf. Mit einem Wettbewerb wurde 2012 eine Fuss- und Radwegbrücke ins Auge gefasst. Die Realisation hängt in der Luft, da sich Baden, Ennetbaden und Obersiggenthal über die finanzielle Beteiligung nicht einigen können.

Haben die problemlosen Flussüberquerungen die Menschen beidseits der Limmat verbunden? Haben sie die Einwohnerinnen und Einwohner des unteren Limmattals zusammengeführt? Es ist zu hoffen, dass zukünftige Projekte nicht Illusion bleiben, sondern das Trennende aufheben und das Verbindende fördern.