Der Reussübergang Merenschwand - Obfelden : Geschichte der Fähren und Brücken

Autor(en): **Müller, Hugo**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Unsere Heimat : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft Freiamt**

Band (Jahr): **54 (1982)**

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1045971

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Der Reussübergang Merenschwand - Obfelden

Geschichte der Fähren und Brücken

Hugo Müller

1. Allgemeines

Nachdem die Reuss in Luzern den Vierwaldstättersee verlassen hat, bildet sie bald einmal die Grenze zwischen dem aargauischen Freiamt und den Kantonen Zug und Zürich. Die Reuss hat damit in diesem Gebiet eine trennende Funktion. Immer aber war man darauf aus, Trennendes zu überbrücken. Handel, Personenverkehr, Verwaltung, Militär, Post usw. waren darauf angewiesen, dass die Flüsse jederzeit ohne grosse Mühe überquert werden konnten. Dazu boten Brücken ihren Dienst an; wo sie fehlten oder wo sie durch Hochwasser oder andere Katastrophen zerstört wurden, traten Fähren an ihre Stelle. Diesem Verkehrsmittel kam lange Zeit grosse Bedeutung zu, obwohl man bei seiner Benützung verschiedene Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen musste. Die meisten Fähren wurden erst in der Mitte oder am Ende des 19. Jahrhunderts oder sogar erst im 20. Jahrhundert wegen des immer mehr zunehmenden Strassenverkehrs durch feste Übergänge, durch Brücken also, ersetzt.[1)]

Man unterschied früher genau zwischen einzelnen Fährentypen. Es gab Personen-, Klein- oder Handfähren, mit denen nur Leute, kleinere Tiere und geringe Lasten befördert werden durften, und Wagen- oder Grossfähren, deren Aufgabe es war, Fuhrwerke, grössere Tiere usw. von einem Ufer zum andern zu bringen.

Spricht man vom Fährenwesen, sind, um Verwechslungen zu vermeiden, einige Begriffe auseinanderzuhalten. Als *Fähre* wird das Schiff samt Rudern, Stacheln, Seilen und Unterständen bezeichnet. Das *Fahr* hingegen meint einerseits die beiden Uferstellen, wo die Landstrasse an den Fluss stösst und wo das Schiff anlegt.[2)] Andrerseits umfasst der Begriff «Fahr» auch das Recht, gegen Entgelt und Lohn Leute und Waren über den Fluss zu setzen. Die Unterscheidung zwischen Fähre und Fahr ist z. B. bedeutsam für die Besitzverhältnisse: der Inhaber des Fahrs muss nicht unbedingt auch der Eigentümer der Fähre sein. So war in Rickenbach, wo der Merenschwander Übergang auf zürcherisches Gebiet lag, der Inhaber des Fahrs bis 1803 der Stand Luzern, der das Fahrlehen verlieh, Eigentümer der Fähre aber waren die verschiedenen Generationen der Familie Käppeli in Rickenbach. Die *Fehren* schliesslich sind die Leute, deren Pflicht es ist, das Schiff eigenhändig zu bedienen und es gefahrlos über den Fluss zu setzen.[3)]

Im grossen und ganzen blieb die Zahl der Flussübergänge in unseren Gebieten seit dem Mittelalter aus wirtschaftlichen Gründen beschränkt. Einmal bildete ein

bestehender Übergang eine finanzielle Quelle, die sich der Landesherr nicht ohne weiteres entgehen lassen wollte. Brücken- und Geleitzölle waren gesetzlich verankert und mussten in jedem Falle entrichtet werden. Auf der andern Seite kosteten der Bau und der Unterhalt der Brücken Geld. Neue Fähren konnten nicht ohne weiteres errichtet werden, denn die bereits bestehenden brauchten ein gesichertes Einkommen, damit ihr Betrieb reibungslos funktionierte. Die Inhaber von Brücken oder Fähren beanspruchten also das Monopol, innerhalb eines bestimmten Flussabschnittes Leute und Waren gegen Entschädigung überzusetzen. Wer das Wasser überqueren wollte, war verpflichtet, sich an die öffentlichen und auf einen bestimmten Punkt beschränkten Übergänge zu halten. Von diesem Zwang waren nur die Bewohner von Uferdörfern ausgenommen, die zur Bewirtschaftung landwirtschaftlichen Bodens auf der andern Seite des Flusses oder zum Kirchgang usw. ein eigenes Schiff halten durften.[4)]

Besitzer solcher Privatfähren waren des öftern darauf aus, ihr Privileg zu missbrauchen oder auszudehnen, um finanzielle Vorteile daraus zu ziehen. Sie wollten damit oft auch demonstrieren, dass die Ausschliesslichkeit der alten Übergänge nicht unbestritten war und in Frage gezogen wurde. Im Laufe der Zeit versuchten mehrere dieser Privatfährenbesitzer von ihren Landesherren ein öffentlich anerkanntes Fahrrecht zu erhalten. Diese Konkurrenzierung der Hauptfähren durch Nebenfähren war nicht nur auf der Reuss, sondern auch an allen andern Flussläufen ein Problem, das Fährenbesitzer und ihre Vorgesetzten immer wieder beschäftigte. Die Fähreninhaber mussten sich mit Klagen und Prozessen für ihr Recht wehren. In dem von uns behandelten Gebiete des Merenschwander oder Rickenbacher Reussüberganges waren es vor allem die Ottenbacher, die ihr Güterfahr missbrauchten und deshalb zu mehreren Malen vor den Landvogt zitiert und meist auch bestraft wurden. Aber auch andere Besitzer von Privatfähren versuchten des öftern, die gesetzlich festgelegten Übergänge zu konkurrenzieren.[5)]

Wenn sich heute die Freiämter in die jenseits der Reuss gelegenen Gebiete begeben wollen, stehen ihnen die Brücken von Bremgarten, Rottenschwil, Werd, Ottenbach, Rickenbach, Mühlau und Sins zur Verfügung, also eine stattliche Anzahl von Übergängen auf der gut vier Wegstunden messenden Strecke. In älterer Zeit jedoch bestanden nur die beiden Reussbrücken von Bremgarten und Sins, an den andern Stellen besorgten Fähren die Verbindung von einem Ufer zum andern. In Rottenschwil war es eine Fähre, die schon im 13. Jahrhundert bestanden haben muss, bei Werd das Heftifahr, den Ottenbachern hatte 1801 die helvetische Regierung ein Fahrrecht bewilligt, in Merenschwand/Rickenbach besorgte ein kleines Handfahr den Verkehr zum Zürcherufer, und in Mühlau war die letzte Wagenfähre reussaufwärts vor der Sinserbrücke.

In unserer Arbeit soll dargestellt werden, wie sich der Reussübergang von Merenschwand/Rickenbach im Laufe der Jahrhunderte entwickelt hat. Auch hier ging es darum, aus einem zuerst unbedeutenden Übergang eine wichtige Verbindung zwischen den Kantonen Aargau und Zürich herzustellen.

2. Die Fähre Merenschwand/Rickenbach - Obfelden/Lunnern.

Vom ehemals luzernischen Amt Merenschwand führten einst zwei Fähren über die Reuss auf zürcherisches Gebiet. Die eine war eine Gross- oder Wagenfähre, die zuerst vom Weiler Schoren [6] über Zugergebiet nach Maschwanden führte. Ein Flurname in Schoren heisst heute noch «Im Altfahr». Später wurde sie südwärts nach Mühlau verlegt.[7] Die erste Erwähnung dieser Fähre geschieht am 5. Februar 1481. Bürgermeister und Rat der Stadt Zürich vermittelten in einem Streit zwischen denen von Merenschwand und denen von Maschwanden wegen der Zufahrt zur Fähre. Zürich entschied, dass in Zukunft jede Partei «uff ihrem land steg und weg zu dem var in eren haben» solle.[8]
Die andere war eine unbedeutende Handfähre, die etwas unterhalb der Stelle lag, wo heute eine Brücke modernster Konstruktion dem Verkehr zwischen der zu Merenschwand gehörenden Ortschaft Rickenbach und dem Weiler Unterlunnern, der einen Teil der Gemeinde Obfelden bildet, dient.
Die Reuss floss früher ungezähmt durch das Tal, und sie veränderte ihren Lauf fortwährend. Die Gygersche Karte aus dem Jahre 1667 zeigt ein Labyrinth von Rinnsalen, Inseln und Geschiebebänken. Gegen die fortlaufende Veränderung des Flusslaufes kämpften die Anwohner mit Verbissenheit; sie sicherten sich ihren Besitz durch umfangreiche Wuhrungen. Trotz aller Massnahmen trat die Reuss immer wieder über die Ufer, überschwemmte die angrenzenden Gebiete und liess so keine einigermassen erträgliche Landwirtschaft zu. Auf beiden Seiten der Reuss zog sich ein ausgedehntes Streue- und Schachenland dahin. Erst die Reusskorrektion zu Beginn unseres Jahrhunderts, die Anlage von Hochwasserdämmen und die Pflästerungen zum Schutze der Ufer brachten sicheren Schutz vor Laufveränderungen und Ueberschwemmungen.[9]
In diesem ehemals wilden Gebiet der Reuss befand sich also die Kleinfähre von Rickenbach, das bis 1803 im ehemals luzernischen Amte Merenschwand lag. Warum aber hatte hier Luzern Besitz?
In Merenschwand waren im 13. Jahrhundert die Herren von Eschenbach, das Deutschordenshaus Hitzkirch und die Grafen von Homberg begütert. Am 25. Januar 1293 verkauften die Homberger den «Kirchensatz Meriswand» mit Leuten und Gut für 320 Mark Silber an Gottfried von Hünenberg. Dieser konnte darauf seinen Besitz um Merenschwand bis 1335 abrunden, indem er auch die Besitzungen der Deutschritterkomturei Hitzkirch und weitere Güter erwarb. Die Herrschaft der Herren von Hünenberg dauerte ein Jahrhundert. Am 18. Hornung 1394, wenige Jahre nach der Schlacht von Sempach, lösten die Merenschwander den grundherrlichen Verband mit dem Hause Hünenberg zuhanden der Stadt Luzern, die seit jenem Zeitpunkt auf Vorschlag der Amtseinwohner ein Mitglied des Kleinen Rates als Amtsvogt abordnete. Zum Amt Merenschwand gehörten damals auch die heute selbständigen Gemeinden Mühlau und Benzenschwil.[10]

So blieb es bis zur Gründung des Kantons Aargau 1803; damals wurde das Amt Merenschwand von Luzern gegen das bis anhin zum Freiamt gehörende Amt Hitzkirch abgetauscht .

Die älteste Erwähnung der Rickenbacher Fähre datiert vom 10. Juni 1608.[11] Am Dienstag vor St. Vitentag [12] sind vor dem Rat der Stadt Luzern erschienen «Junghans Cäppelin an ein und Hanns und Baschi Cäppelin seinen bruoderen von Merischwanden uss unserem Amt an andern» wegen des Lehens der Fähre über die Reuss. Die drei Brüder hatten sich bisher in die Besorgung der Fähre geteilt, mit der Zeit waren sie jedoch uneins geworden, da jeder «lüt und gut sines gefallens und ohne einiche bestimmung eines gewissen und taxierten lohns, wie aber gebräuchlich syn soll, über die Rüs» geführt hatte. Nach Anhörung der verschiedenen Klagen und nach Einvernahme des Untervogtes und der Geschworenen von Merenschwand erkannten Schultheiss und Rat der Stadt Luzern, dass das Fahr zu Rickenbach ihr Lehen sei. Im weiteren wurde, was die Belehnung im Jahre 1608 betraf, erklärt, der oben erwähnte Junghans Käppeli sei für die Übernahme des Fährenamtes der tauglichste und «so wöllend wir ihm söllich fahr hiemit syn leben lang geliechen, verlichen und zugestellt haben, doch dass er ein söllich flyssig und unklagbarlichen versäche und ze lohn nehmen solle wie volget:

nämlich von einer persohn	3. angster
von einem Mütt Roggen	9. angster
von einem Malter Korn	15. angster
und von einem schwein	3. angster.»

Hans Käppeli musste für die Verleihung des Fahrrechtes fünf Kronen «in die stuben geben».

Erst vom Jahre 1723 haben wir wieder eine Nachricht vom Rickenbacher Fahr. Am 23. Januar übernahm Vinzenz Käppeli die Fähre.[13] Am 3. März 1725 wurde ihm das seiner Zeit dem Junghans Käppeli auf Lebenszeit verliehene Fahrrecht aberkannt, oder es wäre denn, dass er das Fahrrecht gegen eine Taxe wieder erwerben würde.[14]

Vom 1. Februar 1740 datiert ein Actum,[15] nach dem Schultheiss und Rat der Stadt Luzern einen Streit zwischen Jakob Käppeli von Merenschwand, Fährmann in Rickenbach, einerseits und Seckelmeister Leontius Keusch namens des Amtes Merenschwand und Joseph Stählin, «Feer über die Reuss zu Müllau», auf der andern Seite zu schlichten hatten. Der Rat von Luzern entschied, dass es wie 1608 gehalten werden solle. Der Fährmann von Rickenbach solle befugt sein, Leute und Gut über die Reuss zu führen, «worunder verstanden werden sollen allerhand früchten, saltz, wein, most schmahl-vieh [16] als schaaf und geissen und schweyn und junge kalber, dem tax gemäss, wie auch sonsten allerhand waaren, welche in einem weidling aneinander zu binden keineswegs berechtigt seyn, folgsam (folglich) dass der feer zu Müllau alle wägen, ochsen und pferdt wie auch anderes grosses vieh zu führen allein das recht haben solle.»

Damit wurde wieder klar festgelegt, dass in Rickenbach nur eine Kleinfähre bestand, während die Gross- oder Wagenfähre bei Mühlau über die Reuss führte.

Immer wieder gab es Schwierigkeiten und Streit zwischen dem Fährmann zu Rickenbach und den Ottenbachern, die seit alters her Land im Amt Merenschwand besassen,[17] wohin eine Güterfähre führte, die nur dazu dienen durfte, den Ertrag des linksseitigen Schachenlandes nach Ottenbach zu transportieren.[18] Am 29. April 1746 [19] beklagten sich Schultheiss und Rat der Stadt Luzern bei Zürich, wie die von Ottenbach mit der Überfuhr von fremdem Vieh, Leuten und allerhand Waren das mit alten Rechten ausgestattete Rickenbacher Fahr schädigten. Zürich solle seine Untergebenen ermahnen und verfügen, dass sie ihre Fähre nur für den persönlichen Brauch verwenden, sonst könnte leicht ein Präjudiz geschaffen werden. Landvogt Escher von Knonau hatte die Angelegenheit zu untersuchen. Untervogt Bernhard Hegetschwiler und Fährmann Jacob Funk aus Ottenbach wurden zitiert. Die beiden gaben zu, dass ihre Güterfähre nur zur Heim- und Überfuhr «ihres daselbst wachsenden heü und embdes diene.» Deswegen würden auf Gemeindekosten zwei Fährleute angestellt. Zur Zeit seien dies der oben genannte Jacob Funk und Caspar Sydler. Die beiden wüssten genau, dass sie nicht berechtigt seien, Waren usw. zu transportieren. Vor vier Jahren habe ihnen jedoch Landvogt Meyer von Luzern und das Gericht zu Merenschwand gütlich erlaubt, das über die Reuss zu führen, was sie von den Merenschwandern kaufen oder ihnen verkaufen, dann Personen zu befördern, die der Hilfe des Arztes bedürften oder die bei Feuersbrünsten zu Hilfe eilen wollten, «allein sonst niemand», es sei denn, sie hätten vom Bannermeister in Merenschwand einen «Erlaubungsschein». Landvogt Escher entschuldigte sich bei Luzern, musste aber zugeben, dass nach seinem Wissen sich oft Gemeindegenossen von Ottenbach der Schiffe des Güterfahrs bedienten, wie es ihnen beliebte. In Zukunft mussten die beiden angestellten Fehren die Schiffe «angeschlossen halten».[20]
Zürich berichtete am 23. Mai 1746 in diesem Sinne nach Luzern und erwähnte, dass es dem Fahr zu Rickenbach «einichen nachtheil geschehen zu lassen», nicht gesinnt sei.

Ähnliche Streitigkeiten flackerten in den folgenden Jahren immer wieder auf. Am 7. Juni 1764 [21] beklagte sich Fährmann Jakob Käppeli bei Luzern, indem er schrieb, dass er und seine Vorfahren seit mehr als hundert Jahren das Fahr genutzt und «aller gattung waaren» bei Rickenbach über die Reuss und dann nach Ottenbach geführt hätten. Seit ungefähr zehn Wochen hätte ihm Seckelmeister Melchior Lüttert aus Ottenbach dieses Recht «abgeschlagen». Käppeli bat auch den Landvogt in Knonau, ihm zu seinem Recht zu verhelfen. Dies geschah vorläufig nicht, obwohl Jakob Käppeli verschiedene obrigkeitliche Urkunden vorweisen konnte.

Am 7. Juli 1764 wurde Christoph Xaver Göldlin aus Ottenbach vom Fehr zu Rickenbach bei unbefugtem Treiben gestellt und verzeigt. Als Käppeli ein paar Tage später wieder Güter über die Reuss setzte, konfiszierten die Ottenbacher seine Waren. Sie wurden zwar wieder freigegeben, als Käppeli einen Taler hinterlegte. Man wollte ihm diesen erst wieder zurückgeben, wenn er beweisen konnte, das obrigkeitliche Recht zu besitzen, Waren über die Reuss zu führen. Landvogt Hirzel von Knonau, der die Untersuchung in diesem Falle leiten musste, erfuhr von Seckelmeister und alt Lieutenat Lüttert aus Ottenbach, dass Käppeli mit seinem Wagen, der mit Brettern und Brennholz beladen war, durch ein «Gässlein» auf der dem Lüttert gehörenden Fröschmatt gefahren sei, ohne dazu das Recht zu haben. Laut Tractat vom 28. Heumonat 1739 stehe dies nur den Ottenbachern zu, die Land auf der linken Seite der Reuss besitzen. Käppeli habe mit seiner Fuhre beträchtlichen Schaden angerichtet. Er, Lüttert, habe ihm in aller Freundlichkeit Dokumente abverlangt, sei aber vom Fährmann mit garstiger Antwort abgewiesen worden.
Wie schon 1746 ermahnte auch diesmal der Landvogt von Knonau die Ottenbacher, die Fähre zu Rickenbach zu respektieren und ihre eigenen Schiffe am Ufer abgeschlossen zu halten. 1772 war nach der Gemeindechronik Ottenbach Jakob Käppeli immer noch Fährmann zu Rickenbach.[22].
Am 1. Februar 1775 bestätigte Luzern den Brüdern Vinzenz und Johannes Käppeli die Nutzung des Fahrlehens, wie es ihr Vater Jakob Käppeli selig gehabt hatte. Sie bezahlten dafür zehn Gulden, fünf für die Urkunde.[23]
Am 25. Oktober 1779 standen [24] Johannes Käppeli, Fährmann zu Rickenbach, und Seckelmeister Johannes Lüthart von Ottenbach vor dem Untervogt zu Merenschwand. Jener beklagte sich, dass vor einiger Zeit Seckelmeister Lüthart sich unterstanden habe, einen gewissen Heinrich Kaufmann von Winterschwil aus den Freien Ämtern samt einem Haupt Vieh gegen alle rechtmässige Ordnung über die Reuss geführt zu haben, er verlange deshalb rechtliche Genugtuung. Lüthart bemerkte darauf, es sei wohl wahr, dass er Kaufmann über die Reuss gesetzt, er wolle aber beweisen, dass Heinrich Kaufmann betrunken und in misslichen Gesundheitsumständen gewesen sei. Es wäre beinahe Nacht gewesen und der Winterschwiler sei wie ohnmächtig dagelegen, und so habe er geglaubt, aus christlicher Nächstenliebe handeln zu müssen. Er habe von Kaufmann keinen Angster Lohn für die Ueberfahrt gefordert, sondern ihm auf seine eigenen Kosten einen 15jährigen Knaben mitgegeben, der ihn zum Rickenbacher Fährmann begleiten und diesem mitteilen sollte, dass er den ihm zustehenden Lohn fordern könne. Johannes Käppeli wendete darauf ein, von Ottenbach sei es kein weiter Weg bis zur Rickenbacher Fähre. Kaufmann habe sich nicht in grosser Not befunden, er sei bloss etwas betrunken gewesen. In diesem Falle wäre es gescheiter gewesen, ihn nach Ottenbach zurückzuweisen. Im übrigen sei der Knabe, der ihm als Begleitung mitgegeben worden sei, gar nicht erschienen. Er habe später mit Kaufmann geredet, und der habe von einem solchen Auftrag nichts gewusst. Nach einem langen Verhör erklärte der regierende Landvogt,

Lüthart habe einen Mann samt einem Stück Vieh widerrechtlich über die Reuss geführt. Er könne die vorgegebene Not nicht beweisen, denn Kaufmann sei später fähig gewesen, allein nach Merenschwand zu gehen. Der Landvogt verurteilte darauf den Ottenbacher Seckelmeister zu einem Pfund Busse und «überhin dem Untervogt zu Merenschwand wie auch dem Johannes Käppeli, Feehr zu Rickenbach, die gehabte läuf und gäng sammt heutigem urthel geldt gebührend zu bezahlen.»
Im gleichen Jahr 1779 wird berichtet, die beiden Fährleute Johannes und Vinzenz Käppeli hätten einen für Ottenbach bestimmten und mit Kalk beladenen Wagen eigenmächtig zurückgehalten. Sie wurden verurteilt, dem Schulmeister Funk und Mithaften die verursachten Kosten zu vergüten.[25)]
1776, am 8. Dezember,[26)] fand ein Auskauf zwischen Johannes und Vinzenz Käppeli statt, die bis dahin gemeinsam die Fähre zu Rickenbach betrieben hatten. Johannes Käppeli versprach seinem Bruder Vinzenz 600 Gulden und eine neue Dublone, damit er das Fahrrecht allein besitze und ausüben könne. Im ersten Jahr sollte keine Zahlung erfolgen, darnach alle Jahre 50 Gulden. Die Zahlungen verfielen jeweils auf Lichtmess.[27)] Wurden sie länger als vier Wochen nicht geleistet, konnte Vinzenz Käppeli das Fahrrecht wieder antreten; er musste in diesem Falle auch nichts zurückgeben. Johannes sollte den Vinzenz immer unentgeltlich über die Reuss führen; der Vinzenz hingegen verpflichtete sich, des Johannes Heu zu führen gegen eine Entschädigung von 4 ß. Die Zahlungen waren nach Zürcher Währung zu leisten.
Am 22. Mai 1789 [28)] standen die beiden Brüder wegen des Ausverkaufs von 1776 vor Gericht. Johannes Käppeli, Fehr zu Rickenbach, beschwerte sich über ein am 4. März gegen ihn ergangenes Urteil, nach dem ihm ein Guthaben von 115 Gulden, 1 Schilling und 4 Angster, das er von seinem Bruder Vinzenz wegen dessen erster Ehefrau zu fordern hatte, abgesprochen worden war. Johannes Käppeli führte den Ausverkaufsvertrag von 1776 an und erklärte, er hätte seinem Bruder zehn von den zwölf Zahlungen geleistet. Er habe sich nun berechtigt gefühlt, die oben erwähnte Schuld seines Bruders von den letzten beiden Zahlungen abziehen zu dürfen. Bruder Vinzenz wendete darauf ein, die erwähnte Schuld sei bereits abbezahlt, da er in die Haushaltung, die sie ehemals miteinander geführt hatten, zweimal soviel als sein Bruder gelegt hätte. Zudem habe er viele von ihrer Stiefmutter gemachte Schulden bezahlt, was die Geschworenen bestätigten. Johannes Käppeli wurde mit der Forderung an seinen Bruder Vinzenz abgewiesen.
Johannes Käppeli zog die Angelegenheit am 18. Juni 1789 [29)] vor Rat und Schultheiss der Stadt Luzern weiter, da Vinzenz an der Nutzung der Fähre wieder Anteil haben wollte. Entschieden wurde, dass das Fahrlehen Johannes allein gehöre, solange keine Klagen gegen ihn laut würden. Er müsse jedoch den mit seinem Bruder Vinzenz abgeschlossenen Vertrag gebührend erfüllen.
Am 16. Heumonat 1792 [30)] gelangte Untervogt Joseph Burkart von Merenschwand im Namen der Kinder des «nunmehre wanwizigen Johannes Käppeli, welcher

ein Fahrlehen den 1. Hornung 1775» vom Luzerner Rat erhalten hatte, an den besagten Rat mit der Bitte, er möge gestatten, dass die Kinder des Johannes Käppeli das Fahrrecht durch einen erfahrenen Fährmann ausüben lassen. Der Untervogt möge diesen zur Sicherheit eines jeden, der über die Reuss setze, bestimmen. Zugleich wurde erklärt, dass den Kindern die Anwartschaft auf das Fahrlehen «vergünstiget seye», im Falle des Ablebens ihres Vaters müssten sie jedoch «um die Erneuerung des Fahrlehen-Briefs bittlich» anhalten.
Johannes Käppeli starb bald darauf am 20. August 1792. Am 24. August 1792 [31] erschienen vor Rat und Schultheiss der Stadt Luzern die Gebrüder Johann, Franz Heinrich und Cölestin Käppeli «aus unserem Amt Merenschwand und Uns in aller Unterthänigkeit erbetten lassen, dass wir ihnen das Fahrlehen über die Reuss zu Merenschwand, so durch erfolgten Todtfall ihres Vaters Johann Käppeli ledig gefallen, in gnaden zuzustellen geruhen möchten.» Der Rat war einverstanden und bewilligte ihre Bitte «für ihr Lebenlang». Sie mussten sich verpflichten, sich an den 1608 festgelegten Tarif zu halten. Für die Erneuerung des Lehens zahlten sie zehn Gulden, dazu fünf Gulden für die Urkunde.
Die Käppeli waren also seit jeher die Inhaber dieses von Luzern verliehenen Fahrrechtes; sie besassen dafür Titel und Urkunden. Ihre mit diesem Lehen verbundenen Rechte konnten ihnen nur im Falle der Vernachlässigung des Amtes entzogen oder geschmälert werden. Immerhin war es kein eigentliches Familienrecht, sondern es musste nach dem Ableben des jeweiligen Inhabers von der Landesregierung, in unserem Falle Luzern, als ein Lehenrecht immer wieder vergeben werden.

1801 bekam die Rickenbacher Fähre eine ernsthafte Konkurrenz in einer neu bewilligten Hauptfähre zu Ottenbach. Die Konkurrenzierung durch Nebenfähren oder neu bewilligte Fahrrechte bildete, wie bereits erwähnt, eines der grössten Probleme der bestehenden Fähren. Fähreninhaber waren verpflichtet, ihren Übergang zu unterhalten und ununterbrochen zu bedienen. Diese Pflicht begründete den Anspruch auf möglichst dichten Verkehr; dem stand aber das Bedürfnis der Durchreisenden gegenüber, auf möglichst kurzem Weg zum Ziel zu gelangen. Die Inhaber der alten Fähren und Brücken mussten sich daher in vielen Prozessen für ihr «Monopol» wehren.[32]
Eine solche Konkurrenz zur Rickenbacher Fähre bildete also die 1801 neu bewilligte in Ottenbach. Wohl besassen die Ottenbacher von alters her eine Fähre, die aber einzig und allein dem Transport des landwirtschaftlichen Ertrages des Landkomplexes diente, den sie auf der linken Seite der Reuss besassen und den sie den Merenschwandern vor langer Zeit für einen Spottpreis abgekauft hatten. Es handelte sich um eine Fläche von ungefähr 400 Jucharten, die zumeist aus rauhen Wiesen und Streuland, «auch etwas holtzboden der Reuss nach» bestand.[33] Die Bedeutung der einstigen Lokalfähre war sehr gering, obwohl hie und da auch andere Waren als nur Vieh und Produkte aus dem jenseits der Reuss gelegenen Landstrich transportiert wurden. Dies hatte öfters zu Klagen bei

der Tagsatzung oder bei der Regierung von Luzern geführt. So baten zum Beispiel im März 1672 die beiden Fährleute Melchior Meyer und Hans Sydler von Ottenbach den Grosskeller des Klosters Muri, für sie beim Landvogt des Amtes Knonau Fürbitte zu leisten, weil sie vom Fährmann von Rottenschwil verklagt worden waren, andere als nur Gemeindegenossen über die Reuss geführt zu haben.[34)]

Es war natürlich, dass die Ottenbacher die Einschränkung, die Fähre nur für den eigenen Verkehr zu brauchen, beseitigen wollten. Eine günstige Gelegenheit bot sich nach der Besetzung der Alten Eidgenossenschaft durch die Franzosen in der Helvetik. Die Ottenbacher richteten 1801 an die damalige helvetische Regierung in Bern das Begehren, «ihr bisher zu ihrem eigenen Gebrauch gehabtes Fahr über die Reuss in Zukunft auch für andere Ortseinwohner zu gebrauchen.» [35)] Der Vollziehungsrat der Helvetischen Republik gewährte der Gemeinde am 8. Herbstmonat 1801 ein unbeschränktes Fahrrecht über die Reuss gegen Bezug einer Überfahrtsgebühr für Menschen, Vieh und Waren. Da aber keine guten Strassen zur Fähre führten, blieb der Verkehr vorerst gering, und die Einnahmen waren so unbedeutend, dass damit nicht einmal die Ausgaben für den Unterhalt der Fähre bestritten werden konnten. Der Fährmann musste oft lange auf seinen Lohn warten. Daher trachtete Ottenbach vor allem darnach, gute Strassen zu den auf Freiämterboden gelegenen Gemeinden zu erhalten. Die Bürger von Birri, die sicher grossen Nutzen aus einer Verbindungsstrasse zur Fähre gezogen hätten, waren jedoch nicht geneigt, ein Begehren Ottenbachs zu unterstützen. Eine Abordnung Ottenbacher, die an einer Gemeindeversammlung in Birri teilgenommen hatten, erzählten zu Hause, «wie die damaligen Ältesten von Birri alles dagegen aufboten und den Jüngern vorstellten, wenn wieder einmal die Franzosen in die Schweiz kommen und so eine schöne Strasse sei, werden sie in Birri mit Militär überhäuft und ausgefressen.» Solche Vorurteile vereitelten zunächst alle Bestrebungen; dazu unterstützten natürlich die Fähreninhaber von Rottenschwil und Rickenbach die Einwohner von Birri. Sie hätten es gerne gesehen, wenn die Ottenbacher Fähre wieder eingegangen wäre. Dem Oberamtmann des Bezirks Affoltern, Melchior Hirzel, gelang es einige Jahre später dann doch noch, die Einwohner von Birri zu überzeugen, von welchem Vorteil eine Strasse nach dem Reussufer und der Fähre sei. Die fragliche Strasse wurde 1827/28 von der Gemeinde Ottenbach erbaut.[36)]

1810 löste sich die Ortschaft Mühlau mit dem Weiler Kreienbühl aus dem Gemeindeverband Merenschwand, mit dem Ziel, als eigene Gemeinde weiter zu bestehen. In einem Teilungsvertrag wurden die Gemeindegüter ausgeschieden. In Artikel 6 wurde festgehalten: «Das Gemeinde- und Schulhaus nebst Schopf, das Schützenhaus, das Fahrhaus samt Scheuerlein zu Rickenbach und das Feuerspritzhaus bleiben der Gemeinde Merenschwand. Das Fahrhaus zu Mühlau soll der Gemeinde daselbsten samt dem Fahrrecht als eigen zugehören.» In Artikel 7 wurde festgelegt: «Die Bürger von Merenschwand und Mühlau sichern sich

gegenseitig das Recht zu, für die alten Taxen — deren Bestimmung beschrieben ist — mit Vieh und Wägen über die Reuss zu fahren; hingegen soll jeder Fussgänger an beiden benannten Fähren für die Hin- und Herfahrt 2 Rappen zu bezahlen schuldig sein.» [37)]

Eine Zeitlang blieb es ruhig an der Reuss unten, bis Mitte Februar 1823 [38)] die Gemeinde Ottenbach an die Regierung in Zürich gelangte und erklärte, 1801 hätte ihr die helvetische Regierung gestattet, das kleine Güterfahr in eine Hauptfähre umzuwandeln, was auch geschehen sei. Darauf sei die Schiffahrt verbessert, die Strasse nach Merenschwand «übergrient» und von Zeit zu Zeit so unterhalten und so hergestellt worden, dass sie ein jeder ungehindert passieren konnte. Nun habe der Fahrbesitzer zu Rickenbach im Spätjahr 1822 ein grosses Schiff gekauft und den Herbst hindurch und auch weiterhin Vieh und Wagen über die Reuss gesetzt. Die Ottenbacher fürchteten, der Fährmann von Rickenbach werde in Aarau vorstellig werden, um das Recht auf ein Hauptfahr zu erhalten. Sie baten den Stand Zürich, sie in ihrem Fahrrecht zu schützen, es sei schliesslich das einzige an der Reuss, das Bürger des Kantons Zürich genössen.
Auf der andern Seite richteten die Brüder Franz Heinrich und Johann Käppeli, die damaligen Besitzer der Fähre zu Rickenbach, am 20. Februar 1823 eine Bittschrift [39)] an den Kleinen Rat in Aarau, in der sie darlegten, wie ihre alten Rechte gefährdet seien, da die Gemeinde Lunnern vor ungefähr 14 Tagen ein Rechtsverbot habe ergehen lassen, dass niemand mehr mit Schweinen oder anderem Schmalvieh die Strassen von dem Rickenbacher Reussfahr nach Lunnern befahren solle.[40)] Ebenso habe die Gemeinde Ottenbach rechtlich verbieten lassen, dass in Zukunft niemand mit solchem Vieh den Fussweg von der Rickenbacher Fähre nach Ottenbach gehen solle. Mit diesen Massnahmen beabsichtigten die beiden Zürcher Gemeinden, die Fähre bei Rickenbach zu schädigen und den Verkehr über die Ottenbacher Fähre zu leiten. Die Gebrüder Käppeli vermerkten in ihrem Schreiben an den Kleinen Rat des Kantons Aargau: [41)] «Das Fahr zu Rickenbach war immer die Kommunikation zwischen dem Amt Merenschwand und den zürcherischen Gemeinden Unter- und Oberlunnern, Wolsen, Dorsten, Bickwil usw. usw. Von dem Amt Merenschwand in eine dieser zürcherischen Gemeinden wäre der Weg über das Ottenbacher Fahr wohl zwei Stunden weiter als über das Rickenbacher Fahr, und dieser Umweg würde also für das Amt Merenschwand sehr ungedient und von bedeutenden Nachteilen sein. Bei Ausbruch von Feuer gewährt besonders das Rickenbacher Fahr für die gegenseitigen Gemeinden kostbaren Vorteil, da man in einer halben Stunde über die Reuss in diese Gemeinden zur Rettung sein kann, währenddem es über das Ottenbacher Fahr in zwei Stunden nicht möglich ist. Es können also die Gemeinden des ehemaligen Amtes Merenschwand den Zerfall des Rickenbacher Fahrs schlechterdings nicht zugeben.»
Die Gebrüder Käppeli baten die Landesregierung in Aarau, die rechten Massnahmen zu treffen, damit die Wegverbote aufgehoben würden. Der

Gemeinderat Merenschwand unterstützte in einem besonderen Schreiben das Begehren der Rickenbacher Fährleute.[42] Das aargauische Polizeidepartement schlug vor, den Inhalt der Bittschrift der Regierung in Zürich mitzuteilen, was auch geschah. Diese gab jedoch zu verstehen, die Ortschaften Ottenbach und Lunnern hätten ein «Memorial» eingereicht, in dem sie als Kläger gegen die Fährleute Käppeli aufträten.
Die Klage ging dahin, dass die von ihnen erlassenen Verbote einzig und allein in der widerrechtlichen Ausdehnung des Rickenbacher Fahrs ihren Grund hätten; sie würden sofort aufgehoben, wenn die Rickenbacher Fährleute aufhörten, weiterhin Grossvieh und Wagen über die Reuss zu setzen, was ihnen nicht zustehe. Die Ottenbacher wollten nämlich nur ihre eigene Fähre schützen. Das Oberamt Muri, das aargauischerseits die Angelegenheit untersuchen musste, teilte dem Kleinen Rate Ende Dezember 1823 mit, dass die Rickenbacher Fährleute tatsächlich selbst die Veranlassung zum Verbot der beiden zürcherischen Gemeinden gegeben hätten, das Fahrrecht der Gebrüder Käppeli sei nach alten Urkunden nur ein «Handfahr für Menschen und Gegenstände geringerer Last.» Einer der Käppeli habe vor 1823 lehensweise die Hauptfähre von Mühlau übernommen, und bei seinem Wegzug habe er die dort verwendeten grossen Wagenschiffe nach Rickenbach mitgenommen. Mit diesen Schiffen hätten die Rickenbacher Fährleute Wagen und Lasten schwerer Art über die Reuss gesetzt, «ohne dass von diesem Fahr eine gehörige Strasse führt.» Die Käppeli hätten die Schiffe aber vor drei Monaten nach Laufenburg verkauft. Gegenwärtig hielten sie nur zwei Weidlinge und hofften, dass das Wegverbot bald aufgehoben werde.[43]
Nach diesem Bericht wies die Regierung in Aarau die Fährleute zu Rickenbach wegen eigenmächtiger Ausdehnung ihrer Befugnisse in die Schranken. Nachdem die Käppeli die ins Auge gefasste Umgestaltung zu einer Wagenfähre rückgängig gemacht hatten, ersuchte die Zürcher Regierung die Gemeinden Ottenbach und Lunnern, die Strassen- und Wegverbote aufzuheben, was auch sofort geschah.[44]

Zwanzig Jahre später, am 31. Juli 1843, unternahm die Ortschaft Rickenbach selbst einen Anlauf zur Errichtung einer Gross- oder Wagenfähre über die Reuss.[45] Die für dieses Anliegen aufgestellte Kommission, bestehend aus V. Käppeli, Gemeinderat, L. G. Fischer, Wuhrmeister, und Johannes Käppeli, kam in ihrer Bittschrift an die Regierung in Aarau zuerst einmal auf die Strassenverhältnisse zu sprechen. «Eine guet, ebene Naturstrasse», eine halbe Stunde lang, verband Rickenbach mit Merenschwand. Diese Nebenstrasse mündete in die Landstrasse, die von Baden nach Bremgarten und weiter nach Luzern führte. Auf der Zürcher Seite führte einen halben Kilometer von der Anlegestelle der Fähre entfernt die Hauptstrasse von Bremgarten nach Zug vorbei. Die Querverbindung zwischen diesen beiden Strassenzügen konnte am besten zwischen Rickenbach und Lunnern, d.h. über die Rickenbacher Fähre errichtet werden. Bei hohem

Wasserstand der Reuss lag die Strasse bei Rickenbach trocken da, auf Zürcher Seite konnte der gleiche Zustand mit wenig Mitteln bewerkstelligt werden. Die Strassen über Ottenbach und Mühlau wurden von der Kommission als unbefahrbar bezeichnet, besonders bei Regenwetter.
Einen weiteren Grund für die Errichtung eines Hauptfahrs sah die Kommission darin, dass die Ortschaft Rickenbach in den vergangenen Jahren durch die Reuss stark gelitten hatte. Die ständigen Flussverbauungen ermöglichten es ihr nicht, zu Reichtum zu kommen. Eine Verbindungsstrasse über die Reuss konnte ihr unter Umständen wieder auf die Beine helfen.
Als dritten Punkt führte die Kommission an: «In Rickenbach ist in neuerer Zeit eine sehr ergiebige Ziegel- und Kalkbrennerei erbaut worden, welche für die Ortschaft von sehr vorteilhaftem Einfluss wäre, würde der Absatz der daherigen Produkte nach dem Kanton Zürich nicht durch die Weite des Weges sehr erschwert, indem dieselben über Ottenbach und Mühlau auf einem mehr als eine Stunde weiteren Weg nach Lunnern, Wolsen, Tausen, Bickwil, Mettmenstetten, Knonau usw. gebracht werden müssen, als derjenige wäre, den man über Rickenbach zu fahren hätte.» Einen weiteren Vorteil sah man in Hilfeleistungen bei Feuersbrünsten jenseits der Reuss.
Auf dieses Ansuchen der Umwandlung der Kleinfähre in eine Grossfähre meldeten sich die Neider und Konkurrenten umgehend. Zuerst reklamierte im Namen des dortigen Fährmanns die Gemeinde Mühlau.[46] Wären Mühlau und Merenschwand noch eine Gemeinde, so wäre der Fall anders, indem dann die Einnahmen beider Fähren in die gleiche Kasse flössen. Bei der Gewährung einer neuen Hauptfähre nur wenig unterhalb Mühlau würde der Reusszoll nicht mehr genügen, um alle Ausgaben für den Fährmann, den Zins des Fahrhauses und den Unterhalt der Schiffe und der beiden Ufer bestreiten zu können. Die Gemeinde Mühlau kam zum Schluss, die Regierung in Aarau solle die Konzession nicht erteilen, bis sich Merenschwand über eine angemessene Entschädigung auf Gutdünken oder auf rechtlichem Wege abgefunden habe.
Auch die Ottenbacher fürchteten um ihre Einnahmen. Ihr Protestschreiben an Strasseninspektor Konrad in Zürich zuhanden der Wasserbaukommission in Aarau legte detailliert die Nachteile für Ottenbach dar. [47] Die Fähre sei von der helvetischen Regierung 1801 zum Hauptfahr erhoben worden und in einer Konferenz zwischen dem Aargau und Zürich am 15. und 29. Juni 1826 habe der Aargau die Fähre in allen Teilen anerkannt. Ottenbach habe 1828 zur Verbesserung der Strassen zur Fähre von Birri und von Privaten jenseits der Reuss eine Strecke Land für 1080 Franken angekauft. Die Strasse gegen Birri und Muri kostete mit der ersten Bekiesung 1000 Franken. Zudem mussten die Strassen nach Birri und Rickenbach mit einem Strassenwärter versehen werden. Die Gemeinde müsse jährlich 1000 Franken für Wuhrungen an der Reuss ausgeben. Die Fähre selbst koste viel Geld; so habe die Gemeinde ein neues Fahrhaus für 4000 Franken erstellt. Alle drei Jahre müssten ein Hauptschiff für 200 Franken und dazu ein «Grienschiff» für 100 Franken angeschafft werden. Einige Zeit später

protestierten auch Johann und Jakob Finsterwald von Stilli, die Eigentümer des Fährhauses und Besitzer des Fahrrechtes von Rottenschwil, gegen die Erweiterung der Rickenbacher Fähre.[48] Da die beiden bald darauf Konkurs machten, wurde ihr Einwand hinfällig.
Eine Schwierigkeit bei der Erteilung der Konzession für eine Grossfähre sah die Kommission darin, ob die Gebrüder Johannes, Franz Heinrich und Joseph Cölestin Käppeli, denen 1792 von der Luzerner Regierung das Recht zum Betrieb der Fussgängerfähre bewilligt worden war, ihr Recht an die Ortschaft Rickenbach abtreten würden. Joseph Cölestin hatte schon vor Jahren zugunsten seiner Brüder auf seine Rechte verzichtet. Mit Johann Käppeli hatte sich die Ortschaft, die die Grossfähre betreiben wollte, abfinden können. Er hatte erklärt, dass er auf seinen Besitz zugunsten Rickenbachs gegen eine jährliche Entschädigung von zwei Louisdor oder 32 Franken verzichte. Er verlangte aber, dass er und seine Familie in alle Zukunft, ohne eine Taxe bezahlen zu müssen, über den Fluss geführt würden. «Einzig Franz Heinrich Käppeli suchte mehr aus Intrigen als aus vernunftgemässen Gründen sich jedem vertraglichen Verkommnis hartnäckig entgegenzusetzen und das Wohl seiner Heimatgemeinde zu hindern. »[49] Es gab daher keinen andern Weg, als Franz Heinrich Käppeli die Fussgängerfähre hälftig zu belassen, erst nach seinem Tod oder bei Untauglichkeit konnte sie an Rickenbach fallen.
Am 29. August 1843 bat Franz Heinrich Käppeli sogar die Regierung in Aarau, ihn, solange er lebe, betreffend der Fahrrechtskonzession zu schützen. Der Finanzrat erklärte, er wolle ihm keineswegs die Pacht der Fähre entziehen, die Pachtverhältnisse könnten bis zu seinem Ableben die gleichen bleiben. Hingegen habe er den Lehenszins nebst dem Hauszins der Gemeinde abgeliefert, statt sie der Regierung zukommen zu lassen.[50]
Die Gemeinde Unterlunnern, die 1823 ein Wegverbot erlassen hatte, stellte sich zwanzig Jahre später mit Oberlunnern, Wolsen, Toussen und Bickwil auf die Seite Rickenbachs und war bereit, die ungefähr 1000 Schritte zählende Landstrasse vom Reussufer bis zur Einmündung in die Hauptstrasse herstellen zu lassen. Im übrigen rechneten die Gemeinden aus, dass bei direktem Weg über die Reuss die Entfernung von Lunnern bis Rickenbach 3102 Fuss betrage, müsse man den Umweg über Ottenbach machen, betrage die Entfernung 16592 Fuss, also 13490 Fuss mehr. Diesen lästigen Umweg hatten alle Fuhrwerke zu machen, die über den Albis ins Freiamt fuhren. Was die Strasse von Mettmenstetten über Maschwanden nach der Fähre von Mühlau betreffe, so sei sie kaum befahrbar. Die Zürcher Gemeinden wunderten sich, dass ihre Regierung in dieser Sache nichts unternehme und sogar so weit gehe, eine Hauptfähre bei Rickenbach als überflüssig und unzweckmässig zu bezeichnen.
Anfang 1845 erstattete die Baukommission des Kantons Aargau über die Angelegenheit einen umfassenden Bericht zuhanden des Kleinen Rates. Sie hatte den ganzen Fragenkomplex durch verschiedene Instanzen begutachten lassen und war zu folgender Stellungsnahme gekommen: [51]

1. *Übersicht über die Fähren zwischen Bremgarten und Sins, ihre Beschaffenheit, Zugänge, Lage, Verbindungen und Entfernungen.*

a) *Rottenschwil:* Die Ortschaft weist eine für sich bestehende Fähre auf. Die Überfahrt ist oft schwierig. Die Strassen, die dazu und davon führen, dienen nicht zu den gleichen Verbindungen wie die zu Rickenbach. Die Errichtung einer Wagenfähre in Rickenbach hat keinen Einfluss auf Rottenschwil.

b) *Ottenbach:* Die Fähre stellt die Verbindung eines grossen Teils des Bezirks Muri mit dem oberen Teil des Kantons Zürich her. Die Strasse von Birri nach Ottenbach führt über eine halbe Stunde über Schachengebiet, ist sehr eng und hat zu beiden Seiten grosse und breite Strassenbecken und Strassengräben, so dass man entgegenkommenden Fuhrwerken nicht ohne Gefahr ausweichen kann. Bei grossem Wasserstande kann die Strasse unter Wasser sein. Der Weg von Birri nach Muri-Egg ist teilweise sehr eng und steil ansteigend. Die Verbindung nach Merenschwand ist eng und bei hohem Wasserstand der Reuss durch austretendes Reusswasser unpassierbar.

c) *Rickenbach:* Die Fussgängerfähre liegt in einem zwischen Lunnern und Rickenbach auf kaum zehn Minuten eingeengtem Schachen- und Stromgebiet. Die Ortschaft steht auf einem erhöhten Landvorsprung, nur etwa 50 Schritte von der Reuss entfernt, so wie Lunnern, das jenseits auch auf einem Ufergrat liegt. Die gegenwärtige Strasse zwischen Rickenbach und Merenschwand befindet sich in gutem Zustand und ist überall so hoch gelegen, dass man vom Wasser her nichts zu befürchten hat.

d) *Mühlau:* Der Übergang bei Mühlau bietet ein Schachenland von einer halben Stunde Breite dar. An jener Überfahrtsstelle mündet in der Maschwander Allmend die Lorze in die Reuss. Bei jedem grösseren Wasserstande ist die Verbindung mit Maschwanden unterbrochen, weil der Ausfluss der Lorze durch die höher stehende Reuss verhindert wird. Dann ist die breite Talfläche hoch überschwemmt, zuweilen steht das Wasser drei bis vier Fuss hoch über dem Strassenbett.

2. *Stellung zu den Protesten der Gemeinden mit Fähren.*

a) *Mühlau:* Im Grunde wird gegen das Gesuch von Rickenbach nicht protestiert. Mühlau stützt sich auf den Teilungsvertrag von 1810 und will, dass Rickenbach die neue Wagenfähre solange nicht bewilligt werde, bis sich diese Ortschaft mit Mühlau über eine angemessene Entschädigung abgefunden habe. Der Teilungsvertrag sagt aber nicht, dass die Fähre zu Rickenbach nie erweitert werden dürfe.

b) *Franz Heinrich Käppeli von Rickenbach:* Sein Bruder Johannes hat seinen Anteil an der Fähre bereits der Ortschaft Rickenbach abgetreten. Dem Franz Heinrich sind noch günstigere Angebote als seinem Bruder gemacht worden, welche er aber nicht annehmen will. Rickenbach hat ihm deswegen auf die Dauer seines Lebens seine Rechte zugesichert; damit fällt seine Opposition hinweg.

c) *Rottenschwil:* Die Beschwerde der Gebrüder Finsterwald enthält nichts Massgebendes und ist nicht zu berücksichtigen.

d) *Ottenbach:* Die Gründe Ottenbachs gegen die neue Fähre wurden zum Teil als berechtigt anerkannt. Die Baukommission schrieb: «Allein, wenn man berücksichtigt, dass die Fähre zu Ottenbach eine ungenügliche Communikation gewährt, bei grossem Wasser oft unterbrochen ist und die Zufahrtsstrassen von Birri, Hedingen, Lunnern und Maschwanden steil und beschwerlich zu befahren sind, so ist in Erwägung zu ziehen, ob die Herstellung einer besseren Verbindung zwischen beiden Reussufern, einerseits des Kantons Zürich und durch die obere Albisstrasse mit dem linken Seeufer, und andrerseits des Kantons Aargau, besonders des Bezirks Muri und weiterhin mit Luzern nicht allgemeines Erfordernis und überhaupt im öffentlichen Verkehrsinteresse sei?»

3. *Gesuch der Gemeinde Rickenbach:* Das Stromgebiet ist hier wie an keiner Stelle ober- oder unterhalb eingeengt. Die Verbindung von Muri nach Merenschwand und Rickenbach hätte Vorteile für eine grosse Gegend des Bezirks Muri, weil der Berghang nach Birri und Ottenbach abgeschnitten wird. Die Verbindung Rickenbach - Lunnern kann gut ausgebaut werden. Von dort aus würde dann die Strasse in kürzester Linie nach Mettmenstetten, Knonau und Affoltern führen. Über Rickenbach ist die Verbindung mit Zürich und dem linken Seeufer um drei Viertelstunden kürzer als über Ottenbach. Die zürcherischen Gemeinden sprechen sich für das Projekt aus, ebenso die hierseitigen Gemeinden des Bezirks Muri mit Ausnahme von Mühlau.

Nachdem sich im Mai 1845 auch der Stand Zürich für die Erweiterung der Rickenbacher Fähre ausgesprochen hatte, konnten die letzten Vorbereitungen zur Umstellung des Handfahrs in eine Wagenfähre getroffen werden. Eine Abordnung der aargauischen Baukommission begab sich mit der von Merenschwand an Ort und Stelle. Dabei ergab sich, dass die aus 24 Bürgern bestehende Ortschaft Rickenbach den Betrieb der Fähre selbst übernehmen wollte. Sie war bereit, ein 20 Jucharten umfassendes Schachenland als Garantie zu stellen. Man wollte zwei Wagenschiffe, nämlich eines für sechs- und achtspännige Fuhrwerke und eines für zwei- bis dreispännige Fuhrwerke und dazu ein Fussgängerschiff einrichten und sie an zwei Drahtseilen, die ersten zwei Schiffe an einem dickern, das Fussgängerschiff an einem dünnern, über die Reuss führen. Die Spannseile wollte man «mittelst gut befestigter Stude und mechanischen Einrichtungen» so spannen, dass die Flussschiffahrt bei jedem Wasserstande gesichert sei. Die Abfahrtsstellen sollten bequem angelegt und nicht in den Fluss hinausgebaut werden, dass dadurch das Flussbett benachteiligt werden könnte. Und schliesslich erklärten sich die Rickenbacher bereit, die Strassen von der Fähre in die verschiedenen Ortschaften herzustellen und immer in gutem Zustande zu erhalten.[52)]

Die Merenschwander Kommission schlug zudem folgenden Fährentarif vor:

Für einen 6-8spännigen Wagen	6	Batzen
Für einen 3-4spännigen Wagen	4	Batzen
Für ein einspänniges Fuhrwerk	2	Batzen
Für ein Stück Vieh	1	Batzen
Für Schweine, Schafe per Stück	2½	Rappen
Für eine Person	2½	Rappen

Beim Augenschein kam die aargauische Baukommission auch auf Fährmann Franz Heinrich Käppeli zu sprechen. Es hiess, dass der «vergeldstagte und in einem schlechten Rufe stehende Franz Käppeli» sich zu keiner Abtretung seines Anteils verstehen wolle, dazu besorge er die Fähre nicht «gehörig». Die Staatsbehörde wäre daher berechtigt, ihm die Konzession zu entziehen, und zwar ohne Entschädigung. So weit wollte man aber nicht gehen, da Käppelis ökonomische Verhältnisse sehr schlecht waren.

Am 22. Oktober 1845 war es soweit, dass der Fährenbetrieb mit der Wagenfähre aufgenommen wurde, wie es der Strassenaufseher des Bezirks Muri meldete, obwohl die Genehmigung von Aarau noch nicht vorlag. Erst am 27. Juni 1850 erteilten Landammann und Kleiner Rat des Kantons Aargau die Konzession. Fast fünf Jahre lang fuhr also die Wagenfähre über die Reuss, ohne dass eine amtliche Bewilligung vorgelegen hätte. Wohl hatte schon im Februar 1845 der Kleine Rat die Ortschaft Rickenbach wissen lassen, dass man geneigt sei, dem vorgelegten Gesuch zu entsprechen, wenn auch Zürich einverstanden sei. Am 15. Mai 1845 gab Zürich seine Zusage. Im August 1846 sandte Rickenbach den Entwurf für den Fährentarif nach Aarau, worauf Bescheid eintraf, dass die Genehmigung auf dem Weg eines grossrätlichen Dekretes ausgesprochen werden könne.

Am 30. September 1846 übermachte die Baukommission dem Kleinen Rat den Entwurf für eine Konzession, der am 12. Oktober der Zürcher Regierung gesandt wurde, die sich dazu, weil sie einverstanden war, nicht äusserte. Erst auf eine Anfrage in Zürich kam endlich nach drei Jahren, am 23. Oktober 1849 der Bericht, die Regierung hätte seinerzeit den Konzessionsentwurf über das Wasserbauamt den beteiligten Gemeinden weitergeleitet. Da diese nichts dagegen gehabt hätten, sei derselbe sofort in Kraft gesetzt und die Fähre in Gang gesetzt worden. Darauf kam der Kleine Rat in Aarau auf die Sache zurück, er erteilte die Konzession und verlangte dafür ein Gebühr von 16 Franken.

Die Konzession vom 27. Juni 1850 lautete: [53)]

Wir, Landammann und Kleiner Rat des Kantons Aargau, tun kund hiermit: Dass Wir auf Ansuchen der Ortschaft Rickenbach zu Erleichterung und Beförderung des Verkehrs und mit Zustimmung der Regierung des Kantons Zürich verordnet haben:

§ 1. Der Ortschaft Rickenbach, Gemeinde Merenschwand, Bezirks Muri, wird die Errichtung und der Betrieb einer Grossfähre über die Reuss daselbst auf die Dauer von 10 Jahren, vom 22. Oktober 1845 an gestattet.

§ 2. Zu diesem Zwecke ist die Ortschaft Rickenbach pflichtig:

a) Zur Überfahrt sowohl von Fuhrwerken mit einem Zugtier bis auf acht Zugtiere, als von Fussgängern passende und zuverlässige Fahrzeuge samt den dazu erforderlichen Gerätschaften jederzeit bereit zu halten;

b) diese Fahrzeuge an starken Drahtseilen, welche auf beiden Ufern über feste Gerüste und zwischen denselben über den Fluss gespannt sind, über den Fluss zu leiten;

c) die Drahtseile so hoch über die Oberfläche der Reuss zu spannen, dass die Flussschiffahrt bei jedem Wasserstande unbeeinträchtigt bleibt;

d) die nächsten Zufahrten und die Landungsplätze auf beiden Ufern bequem und fest anzulegen und jederzeit in befriedigendem Zustande zu erhalten, wobei jedoch keine Bauten über die regelmässigen Uferlinien hinaus oder Beengungen des Flussbettes stattfinden dürfen;

e) für zweckmässige Herstellung, soweit nötig, und für gute Unterhaltung der Zufahrtsstrassen auf beiden Seiten durch geeignete Verwendung bei den diesfalls pflichtigen Gemeinden besorgt zu sein.

§ 3. Die Fährbesitzerin ist verpflichtet, zu jeder Zeit, bei Tag und Nacht jedermann, der es begehrt, mit und ohne Fuhrwerk oder Vieh, mit einer einzigen Ausnahme von verdächtigen Personen und Landstreichern, gegen die vorgeschriebene Gebühr überzusetzen; zu diesem Zwecke sachverständige Personen in einem möglichst nahe wenigstens an einem Ufer liegenden Gebäude stets bereit zu halten und zugleich eine Einrichtung zu treffen, dass Personen vom andern Ufer schnell und sicher ihr Überfahrtsbegehren den bestellten Personen kund tun können.

§ 4. Die mit der Überfahrt beauftragten Personen insbesondere sind pflichtig, jedermann anständig zu begegnen und jede Überfahrt schnell und sicher zu bewerkstelligen.

§ 5. Als Überfahrtsgeld ist dem Bezüger zu entrichten:	Bz.	Rp.
a) von einem Fussgänger mit oder ohne Last		2½
b) von einem Stück grosses Vieh, Pferd oder Esel, beladen oder unbeladen, ohne den Führer	1	
c) von mittlerem Vieh, Kälber, Mastschweine, ohne Führer vom Stück		5
d) von kleinem Vieh, als Schafen, Ziegen, Faselschweinen usw. vom Stück		2½

Bei Herden solcher Tiere wird für die ersten 10 Stücke nach lit. d, für jedes folgende Stück aber nur 1 Rp. bezahlt. Die Führer von Vieh (b - d) haben ihr Überfahrtsgeld besonders zu entrichten.

e) von Fuhrwerken, beladen oder unbeladen, samt Führer

mit 1 Zugtier	2
mit 2 Zugtieren	3
mit 3 und 4 Zugtieren	4
von jedem mehr vorgespannten Zugtier	1

§ 6. Für Überfahrten zur Nachtzeit, d.h. vom 1. Mai bis 30. September von 10 Uhr abends bis 3 Uhr früh und vom 30. September bis 1. Mai von 8 Uhr abends bis 5 Uhr morgens wird das doppelte Fahrgeld bezahlt.

§ 7. Vom Fahrgeld gänzlich befreit und unentgeltlich überzusetzen sind die Militärpersonen, Post- und Polizeiangestellte im Dienste, Feuerspritzen und Feuerläufer sowie die Armenfuhren.

§ 8. Der in den Paragraphen 5 - 7 enthaltene Tarif ist zu jedermanns Einsicht an den beiden Überfahrtspunkten anzuschlagen.

§ 9. Die Ortschaft Rickenbach als Fährebesitzerin ist für genaue Befolgung aller hiemit gegebenen Vorschriften verantwortlich. Auf Nichterfüllung derselben oder Widerhandlungen gegen dieselbe wird ab Seite des Staats je nach Umständen Exekution auf Erfüllung, Verleidung beim Richter oder selbst Zurückziehung der Fähre-Konzession erfolgen.

§ 10. Die konzessionsmässige Befugnis des Franz Heinrich Käppeli auf Betrieb einer Fussgängerfähre während der Hälfte des Jahres bleibt für einmal vorbehalten.

§ 11. Solange die Konzession des Franz Heinrich Käppeli auf die Hälfte der Fussgängerfähre besteht, bezahlt die Ortschaft Rickenbach eine jährliche Konzessionsgebühr von Fr. 3 Rp. 50. Mit dem Erlöschen der Konzession des Franz Heinrich Käppeli ist dieselbe angemessen zu erhöhen.

§ 12. Die nächste Staatsaufsicht über Vollziehung dieser Konzession wird von der Finanzkommission und der Baukommission ihren daherigen Beauftragten übertragen.

Gegeben in Aarau, 27. Brachmonat 1850.

Schon am 28. März 1846 hatten die Ortschaften Rickenbach und Unterlunnern, abweichend von der spätern Konzession, einen besondern Vertrag abgeschlossen, nach dem der Fährentarif für Personen aus den beiden am Brückenbau beteiligten Gemeinden ermässigt wurde.

Nach den Paragraphen 10 und 11 konnte Franz Heinrich Käppeli weiterhin nicht gezwungen werden, seinen Anteil der Ortschaft Rickenbach abzutreten. Dieser hatte schon 1843, als man das Konzessionsgesuch einreichte, die Fährleute und die Gemeinden mit Nachbarfähren alarmiert, damit sie gegen das Gesuch der Rickenbacher Beschwerde einreichten.[54] Er verwickelte sogar seinen Bruder Johannes, weil dieser seine Hälfte an der Fussgängerfähre an Rickenbach abgetreten hatte, in einen langwierigen Prozess. Allerdings unterlag er bei allen Gerichtsinstanzen. Er wurde verpflichtet, seinem Bruder 226 Franken Gerichts-

kosten zu bezahlen. «Von seinen vielen böswilligen Umtrieben wurde Franz Heinrich Käppeli aber bald selbst das Opfer, er geriet in Geldstag, so dass sein bedürftiger Bruder nicht nur jene L. 226 einbüsste, sondern gegen L. 2000 in Verlust gingen.» [55]

Nachdem der Betrieb der Wagenfähre aufgenommen war, versuchte die Vorsteherschaft von Rickenbach erneut, ihn zur Abtretung seiner Hälfte der Fussgängerfähre zu bewegen, und sie bot ihm eine jährliche Entschädigung an. Käppeli war nun 65 Jahre alt, und, wie man fand, für eine sichere Besorgung der Fähre nicht mehr geeignet. Auf den 1. Mai 1849 wurde die Hauptfähre mit der einen Hälfte der Fussgängerfähre wieder in Pacht gegeben.[56] Diesen Zeitpunkt fand die Vorsteherschaft in Rickenbach günstig, und sie bat die Regierung in Aarau, die von Franz Heinrich Käppeli innegehabte Hälfte der Fähre gegen gerechte Entschädigung für alle Zukunft der Ortschaft Rickenbach zu übergeben. Bezirksamtmann Weibel von Muri hieb in die gleiche Kerbe, indem er der Ansicht war, der gegenwärtige Zustand sei für die Ortschaft und das Publikum sehr hemmend. Besondere Beachtung bilde der Umstand, dass Käppeli Fallit sei und keine Garantien mehr geben könne. Ungeschickt fand man es auch, dass Käppeli, da er nur hälftens an der Fussgängerfähre beteiligt war, auch nur jede zweite Woche zum Dienst erschien.

Gleicher Meinung war auch die Baukommission in Aarau. Sie fand, Käppeli sei nicht der Besitzer der Fähre, sie sei ihm vor 1803 von der Luzerner Regierung als Lehen übergeben worden, die Aargauer Regierung, die nach 1803 an die Stelle Luzerns getreten war, habe ohne weiteres die Befugnis, die Konzession zurückzuziehen. Der Regierungsrat entschied, die Fähre der Ortschaft Rickenbach lehensweise gegen eine jährliche an die Bezirksverwaltung zu entrichtende Abgabe auf eine noch zu bestimmende Dauer von Jahren grundsätzlich zu übertragen.[57] Die Auseinandersetzungen zwischen Rickenbach und Franz Heinrich Käppeli führten zu Zwistigkeiten innerhalb der Gemeinde selbst. 27 Bürger der Ortschaften Hagnau und Unterrüti stellten sich gegen die Behauptungen der Rickenbacher.[58] Nach ihnen war der Fährmann noch nicht 60 Jahre alt, er war ein kräftiger und gesunder Mann, besorgte die Fähre seit frühester Jugend «mit Fleiss, Treue, Zuvorkommenheit und mit eiserner Ausdauer.» Nicht selten habe er unter Lebensgefahr aus der wilden und hoch angeschwollenen Reuss «in Todesgefahr schwebende Menschen gerettet.» Es wäre ungerecht, Käppeli von seinem Eigentum zu verdrängen, und zwar nur deshalb, weil er Fallit sei und es neuerdings wieder werde. Die 27 Unterzeichneten waren sogar bereit, für Käppeli Kaution zu leisten. Sie legten ihrem Gesuch ein Zeugnis des Gemeinderates Merenschwand bei,[59] der bemerkte, dass Franz Heinrich Käppeli «von Jugend auf der dortigen Fussgängerfähre, was Pünktlichkeit, Fleiss und Ausdauer anbetrifft, mit grosser Zufriedenheit vorgestanden, dass über seine Leistungen als Fährmann noch keine Klagen eingekommen und er daher für fernere Besorgung und Beibehaltung seines Anteils Fussgängerfähre zu Rickenbach bestens empfohlen zu werden verdient.»

Wenn die Unterrütener und Hagnauer behaupteten, Käppeli sei nocht nicht 60 Jahre alt und habe Leute aus der hochgehenden Reuss gerettet, so erblickten die Rickenbacher darin eine Verdrehung der Tatsachen. Das nahmen sie nicht an, und sie gaben erstens einmal bekannt, die Unterrütener und Hagnauer wären gegen sie und die Wagenfähre, weil die beiden Ortschaften etwas an die Kosten der Reusswuhrungen leisten mussten. Zum zweiten durchleuchteten sie die Familienverhältnisse des Franz Heinrich Käppeli. Sie beschimpften ihn als prozessüchtig, lügenhaft, unhaushälterisch usw. 1830 sei er wegen Frevels und Diebstahls zu Gefangenschaft und Strafe verurteilt worden. Sie führten wörtlich an: «Im Jahr 1840 hat sich dieser Käppeli mit einer aus dem Kanton Luzern ausserehelich geschwangerten Person zum zweiten Mal verehelicht und vom Urheber dieser Schwangerschaft L. 1000 an bar erhalten. Diese unselige Handlungsweise zog sehr üble Folgen nach sich; einerseits wurde durch diese Heirat der Familie und der Gemeinde ein jetzt noch lebender, ca. neunjähriger Knabe zugeschoben, andrerseits, nachdem die wegen dieses Knaben erhaltenen L. 1000 auf luderliche Weise durchgebracht waren, so entspann sich zwischen Mann und Frau die grösste Verwirrung, so dass das eheliche Beisammenleben seit einiger Zeit aufhörte. Die sehr üble beidseitige Verfolgung dieser Ehehälften waltete lange Zeit vor der Waisenbehörde, vor dem Pfarramt, dann bei dem Sittengericht und endlich wurde diese Sache beim Bezirksamt anhängig gemacht. Für dieses Vorgefallene sind genügend Beweise vorhanden.» [60]

Was das Alter des Fährmanns anging, wollten die Rickenbacher beweisen, dass er bereits einige Jahre älter als 60 sei. Er sei als Fährmann nicht geeignet, denn, so oft der Wasserstand der Reuss hoch sei und Käppeli mit oder ohne Personen über den Fluss fahren müsse, nehme man bei ihm eine offenbare Schüchternheit wahr, weil er eben nicht schwimmen könne. Wem muss man glauben? Die einen bezeichneten ihn als Nichtschwimmer, die andern als mutigen Lebensretter.

Käppeli rechtfertigte sich gegen diese Vorwürfe. Wohl habe sein Bruder Johann seinen Teil der Fussgängerfähre vor vier Jahren bei der Errichtung der Wagenfähre abgetreten, da er auf seinem abgelegenen Lande ein neues Haus gebaut habe. So konnte er den Fahrdienst nicht mehr versehen. Er selbst könne seinen Teil nicht abtreten, denn durch den Fährendienst erwerbe er sein tägliches Brot. Bei einer Abtretung bliebe ihm nichts anderes übrig, als «dass ich als ein brot- und verdienstloser Greis in meinen älteren Lebenstagen am Armenstabe umherschwanken muss und dem betrübten Schicksal entgegenzusehen, auf Rechnung der Gemeinde mich im Armenhaus unterbringen zu lassen.» [61] Und am Schluss seines Schreibens meinte er: «Würden Sie (Regierung) mich durch eine Schlussnahme von meiner Fähre entsetzen, so würden durch diese Schlussnahme gewiss meine Lebenstage verkürzt oder mir gerade der Todesstoss versetzt.»

Der weitere Verlauf der Verhandlungen führte zu keinem Ergebnis und auch nicht zu einem Vergleich. Franz Heinrich Käppeli forderte eine Loskaufsumme von 1000 Franken, davon wollte er nicht abgehen. Die Ortschaft Rickenbach wollte ihm aber nicht mehr als 75 Franken anbieten. Die aargauische

Baukommission war schliesslich der Ansicht, es könne verantwortet werden, den jetzigen Stand zu belassen, da Käppeli mit 66 Jahren ein alter und schwächlicher Mann sei und bei seinem Tode die Konzession Luzerns erlöschen werde.

Am 22. Januar 1855 kam Merenschwand bei der Regierung um die Erneuerung der Konzession nach. Man erwähnte, dass in den zehn Jahren, während derer die Grossfähre im Betrieb stand, kein einziger Unglücksfall passiert sei. Die Regierung war geneigt, dem Gesuch zu entsprechen, doch wollte sie wissen, ob Franz Heinrich Käppeli noch lebe. Das war auch der Fall, und deswegen konnte an keine Veränderung der Konzessionsbedingungen gedacht werden. Die Regierung erneuerte die Bewilligung, wünschte jedoch, der bisherige Fährentarif solle von der alten in die neue Währung übertragen werden, nach dem Verhältnis 7 : 10.
In der neuen Konzession vom 27. Juni 1850 wurden folgende Paragraphen neu gefasst: [62)]

§ 5. Als Überfahrtsgebühr ist den Bezügern zu entrichten:

a)	von einem Fussgänger mit oder ohne Last	4 Rp.
b)	von einem Stück grosses Vieh, Pferd oder Esel, beladen oder unbeladen, ohne den Führer	14 Rp.
c)	von mittlerem Vieh, Kälbern oder Mastschweinen, ohne Führer vom Stück	7 Rp.
d)	von kleinerem Vieh als Schafen, Ziegen, Faselschweinen usw. vom Stück	4 Rp.
	Bei Herden solcher Tiere wird für die ersten 10 Stücke nach Lit. d, für jedes folgende Stück aber nur 1 Rp. bezahlt. Die Führer von Vieh (b, c, d) haben ihr Überfahrtsgeld besonders zu entrichten.	
e)	von Fuhrwerken, beladen oder unbeladen, samt Führern:	
	mit 1 Zugtier	28 Rp.
	mit 2 Zugtieren	42 Rp.
	mit 3 und 4 Zugtieren	56 Rp.
	von jedem mehr angespannten Zugtier	14 Rp.

§ 7. Staatsbeamte, Militärpersonen, Post- und Polizeiangestellte in ihren amtlichen Dienstverrichtungen sowie Feuerspritzen, Feuerläufer und Armenfuhren sind bei Tag und Nacht unentgeltlich hinüberzusetzen.

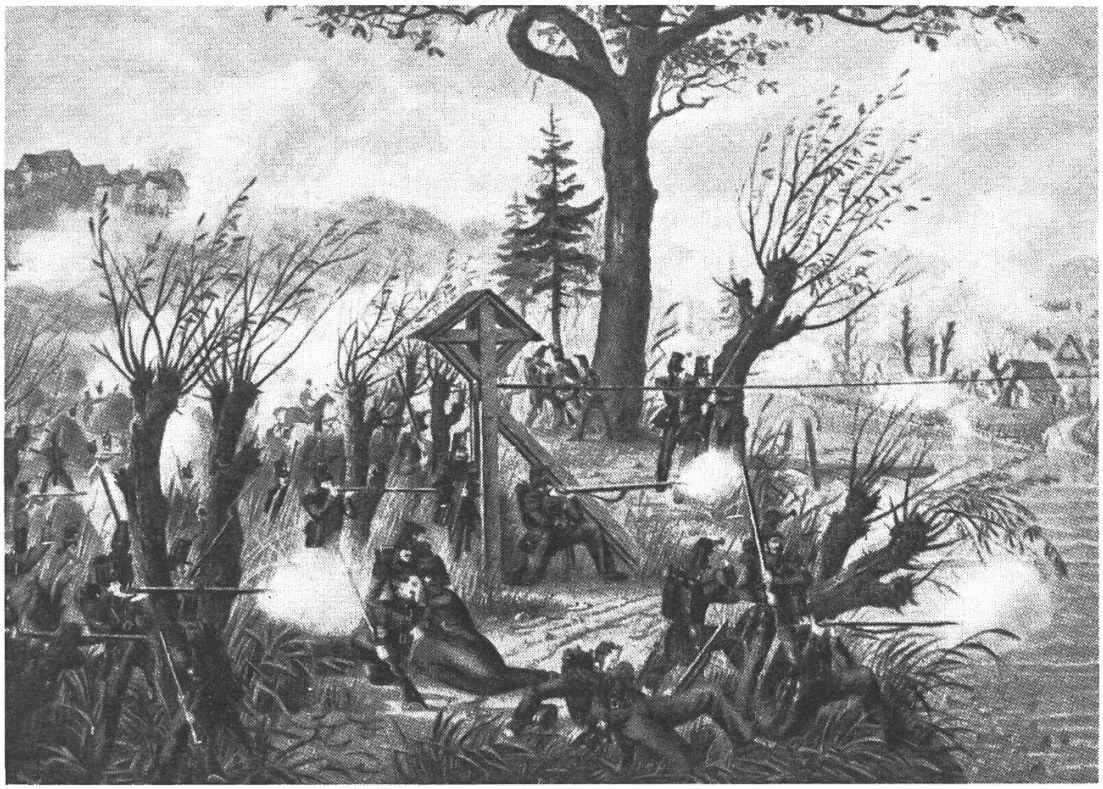
§ 11. Solange die Konzession des Franz Heinrich Käppeli auf die Hälfte der Fussgängerfähre besteht, bezahlt die Ortschaft Rickenbach eine jährliche Konzessionsgebühr von Fr. 5.— an die Bezirksverwaltung. Mit dem Erlöschen der Konzession des F. H. Käppeli ist dieselbe angemessen zu erhöhen.

3. Das Gefecht bei Rickenbach/Lunnern am 12. November 1847

Die Ortschaften Rickenbach und Lunnern, bis 1847 in der Schweizergeschichte nicht erwähnt und nicht beachtet, wurden mitsamt dem Reussübergang bei Rickenbach durch ein im Sonderbundskrieg geführtes Gefecht unrühmlich bekannt, da damals Brüder gegen Brüder, Schweizer gegen Schweizer kämpften.[63)]

In der Mitte des 19. Jahrhunderts brachten verschiedene politische Ereignisse, unter anderen besonders der Klosterstreit im Aargau 1841, die Bevölkerung des Landes in Unruhe. Parteipolitische Gegensätze zwischen den Liberalen und Radikalen auf der einen und den Konservativen auf der andern Seite brachten die Bevölkerung in Unruhe. Radikale Hitzköpfe organisierten mitten im Frieden zwei Freischarenzüge und versuchten, die konservative Hochburg Luzern zu stürmen. Aber auch auf konservativer Seite unternahm man Schritte, die den Fortbestand des schweizerischen Staates gefährdeten. Die Urkantone, Luzern, Zug, Freiburg und Wallis schlossen sich zu einem Sonderbund zusammen, der alle Angriffe auf ihre kantonale Souveränität mit Waffengewalt abwehren wollte. Ein Kriegsrat wurde aufgestellt, der im Bedarfsfalle die nötigen Vorkehrungen zu treffen und ein eventuelles militärisches Vorgehen zu leiten hatte. Die Liberalen protestierten gegen diese Verletzung des Bundesvertrages an der Tagsatzung, die beschloss, den Sonderbund aufzulösen, wenn nötig mit Waffengewalt. So kam es zum Sonderbundskrieg. An die Spitze der Tagsatzungstruppen berief man General Henri Dufour, sein Gegenspieler wurde der protestantische Bündner Johann Ulrich von Salis-Soglio. Dufours Plan war, sich zuerst gegen das isolierte Freiburg zu wenden. Am Tage des Vormarsches gegen Freiburg, am 12. November 1847, unternahm die sonderbündische Armeeleitung einen Vorstoss ins Freiamt, mit dem Ziel, einen Keil zwischen Bern und Zürich zu treiben und unter Umständen eine Verstärkung der eigenen Truppen durch Freiämter herbeizuführen.

Der Operationsplan dazu sah folgendermassen aus: Von Münster aus sollte ein Scheinangriff gegen Reinach unternommen werden. Der Angriff gegen das Freiamt sollte in zwei Kolonnen stattfinden, wovon die erste von Gisikon her gegen Muri vorzudringen hatte. Die zweite Kolonne musste über den Lindenberg steigen, dem Feinde in die Flanke fallen und ihn gegen die Reuss werfen. Die erste Kolonne stand unter dem Befehl von Salis-Soglio, die zweite unter dem des Generalstabchefs Oberst von Elgger. Früh am Morgen des 12. November 1847 marschierte Salis-Soglio in Gisikon ab. Die Kolonne erreichte um neun Uhr Sins, von wo es, nachdem die Soldaten in Wirtshäusern und bei Privaten ihren Hunger gestillt hatten, über Mühlau nach Merenschwand weiterging, wo die Soldaten um halb drei Uhr ankamen, ein zweites Mal einkehrten und von der Bevölkerung zuvorkommend bewirtet wurden. Bis dahin war die Kolonne Salis nirgends auf Widerstand gestossen.



GEFECHT BEI LUNNERN 1847

nach einer Lithographie von Heinrich Jenni (1824 — 1891)

Blick vom rechten Reussufer mit den eidgenössischen Truppen auf die Aargauerseite. In der Mitte die «Stude», an der das Fährseil angebracht war.

Von Lunnern aus hatten die eidgenössischen Truppen eine Schiffsbrücke über die Reuss auf Aargauergebiet, d. h. gegen Rickenbach gebaut. Diese diente der Verbindung zwischen der IV. Division Ziegler, die im Freiamt stand, und der V. Division Gmür rechts der Reuss. Die Reuss war damit Abschnittsgrenze dieser beiden Divisionen. Die eidgenössischen Truppen am Reussübergang waren schon sehr früh über den Anmarsch der Kolonne Salis unterrichtet, denn gegen elf Uhr waren flüchtige Landleute aus dem Freiamt gegen die Pontonbrücke gelaufen und hatten vom Einfall der Sonderbundstruppen berichtet. Sofort schickte Oberst Blumer, der Kommandant der V. Brigade, Verstärkungen gegen Lunnern und die Reuss. Etwa um zwei Uhr langten schweissüberströmt zwei Luzerner Flüchtlinge bei der Schiffsbrücke an und meldeten, der Feind stehe bereits bei Mühlau und rücke mit viel Artillerie reussabwärts vor. Auf diese Nachricht hin beschloss Major Bruppacher, der das Kommando über die zur Bedeckung der Brücke bestehenden Zürcher Truppen hatte, alle eidgenössischen Kräfte auf das rechte Reussufer zurückzunehmen und die Brücke abzubrechen. Der Rückzug der auf Freiämterboden stehenden Zürcher Truppen über die Schiffsbrücke geschah eilig, aber in Ordnung; voran zwei Geschütze, denen sich

ein Fuhrwerk flüchtender Landleute anschloss, nachher Schützen und Jäger. Soldaten, die noch auf dem linken Ufer zurückgeblieben waren, konnten, nachdem man mit dem Abbruch der Brücke begonnen hatte, mit der Rickenbacher Fähre auf die rechte Flusseite hinübergeschafft werden.
Nachdem die Sonderbundstruppen von Merenschwand her in Rickenbach eingetroffen waren, die Reussbrücke war ihr Ziel, entspann sich ein heftiges Artilleriegefecht, das nicht viel Schaden anrichtete, da beide Parteien ungenau zielten und zu hoch schossen. In dieses Artillerieduell mischten sich auch die Scharfschützen auf beiden Seiten. Das Feuergefecht über die Reuss dauerte von drei bis fünf Uhr. Die eidgenössischen Truppen fühlten sich in einer kritischen Lage, da sich dem überlegenen Feind die Möglichkeit bot, bei niederem Wasserstande die Reuss über eine oberhalb der Fähre liegende Furt zu überschreiten. Gerade, als die Zürcher Truppen einen Stoss der Sonderbundstruppen erwarteten, brach Salis das Gefecht ab. Mit dem Abbruch der eidgenössischen Pontonbrücke war die Verbindung zwischen den Divisionen Ziegler und Gmür unterbrochen und damit das Ziel für Salis erreicht.
Dieses Gefecht, gewöhnlich als «Gefecht bei Lunnern» in die Geschichte eingegangen, spielte sich also ganz in der Nähe der Rickenbacher Fähre ab. Es war dabei nicht zu umgehen, dass die Fähreeinrichtungen in Mitleidenschaft gezogen wurden. Als man nach dem Kriege daran ging, die Schäden festzustellen, welche die Bewohner des Bezirks Muri durch den Einfall der Sonderbundstruppen erlitten hatten, meldeten sich auch einige Rickenbacher. Die folgenden Personen erhielten eine Entschädigung: Der Inhaber der Wagenfähre, Joseph Huwiler, bekam Fr. 669.10, da das Fährschiff vernichtet war und die Fahrseile erneuert werden mussten. Die Ortschaft Rickenbach wurde mit Fr. 242.36 abgefunden wegen «Zerstörung der Fahreinrichtungen und Geräten». Fährmann Heinrich Käppeli, der die Fussgängerfähre bediente, wurde für den Verlust seines Schiffes mit Fr. 46.— entschädigt. Der Fischer Peter Brun bekam für die Zerstörung seines Schiffes 56 Franken.[64)]

4. Die ersten Brückenprojekte bei Ottenbach als Konkurrenz zur Rickenbacher Fähre.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts nahm der Verkehr überall in grossem Masse zu. Neue Strassenzüge entstanden, das Eisenbahnzeitalter begann. Man trachtete darnach, möglichst rasch von einem Ort zum andern zu gelangen, denn Zeit war Geld. Waren bei dieser Entwicklung die Fähren nicht ein bedeutendes Hindernis? Wie oft kam es vor, dass man zu lange auf den Fährmann warten musste, dass Hochwasser die Überfahrt gefährdeten oder dass widriger Umstände wegen überhaupt nicht gefahren werden konnte. Oft mussten deswegen die Fuhrleute mit ihren Wagenladungen eine andere, sicherer angelegte Fähre anfahren, damit aber kostspielige und zeitraubende Umwege in Kauf nehmen. Mit einer Brücke wären alle diese Hindernisse mit einem Schlag beseitigt gewesen.
Die ältesten Projekte für den Bau einer Reussbrücke zwischen Bremgarten und Sins gehen auf die Jahre 1726 und 1845 zurück, und beide Male lag die Initiative bei den Ottenbachern.
Am 4. Dezember 1726 gelangte Pfarrer Rahn von Ottenbach an den Landvogt zu Knonau und drückte diesem in einem bewegten Schreiben die Notwendigkeit eines Brückenbaus über die Reuss aus.[65] In letzter Zeit seien mehrere Leute bei der Überfahrt ertrunken, die Reuss sei je länger, je gefährlicher zu befahren. Für die Ottenbacher sei eine sichere und ganzjährige Verbindung notwendig, da sie jenseits der Reuss viele Güter besässen. Hätten sie eine Brücke, könnten sie auch «von den frechen Nachbarn», gemeint waren die Merenschwander, weniger geschädigt und beraubt werden. Diese hätten schon oft ihr Vieh in Pfand genommen, und die Ottenbacher Bauern hätten es nachher mit viel Verdruss und grossen Kosten wieder auslösen müssen. Könnte man mit Pflug und Wagen über die Reuss fahren, wäre es möglich, das trockene Mattenland besser zu bewirtschaften. Den Ottenbachern war es aber auch klar, dass mit einem Brückenbau die benachbarten Fähren von Rottenschwil und Rickenbach Einbussen erleiden würden. Sie versprachen deshalb, dass die Brücke wie einst die Fähre nur der landwirtschaftlichen Nutzung der jenseitigen Güter dienen sollte. Einen Missbrauch des Überganges wollte man nach Möglichkeit verhindern. Damit niemand die Brücke unbefugterweise überquere, war man bereit, sie mit Toren zu versehen und des Nachts zu schliessen.
Landvogt Heinrich Friess trug die Bitte Pfarrer Rahns dem Rat von Zürich vor. Dieser schickte darauf den Ratsherrn Werdmüller und Seckelmeister Friess zu einem Augenschein an Ort und Stelle, damit sie prüften, «ob nit in ander wäg zu helfen sein möchte.» [66] Die beiden konnten nur bestätigen, was Pfarrer Rahn geschrieben hatte. Sie ergänzten, dass die Ottenbacher genötigt seien, ihr Heu am gleichen Tag, an dem es gesammelt werde, über den Fluss zu bringen, da weder Scheunen noch andere Gebäude jenseits des Flusses sicher seien, denn sie würden von den Merenschwandern abgedeckt und die Materialien geraubt. Die

beiden Magistraten ersuchten die Zürcher Regierung, bei Luzern dahin zu wirken, dass dieser Stand sein Einverständnis zum Brückenbau gebe. Das war insofern nötig, als der linksseitige Brückenkopf auf Merenschwandergebiet, das der Oberhoheit Luzerns unterstand, zu liegen gekommen wäre. Zürich übermittelte darauf den Tagsatzungsgesandten in Frauenfeld das Gutachten und bat sie, Luzern von der Notwendigkeit des Unternehmens zu überzeugen und zu einem Augenschein aufzufordern. Am 27. Dezember 1727 fand der Rat von Luzern die Errichtung einer Brücke bei Ottenbach weder «nötig noch tunlich», versprach aber den Ottenbachern alle Hilfe, damit sie ungehindert ihre Güter auf der andern Seite der Reuss nutzen konnten.[67)]

1845 unternahm Ottenbach einen zweiten Anlauf, um zu einer Brücke zu kommen. Der Grund dafür war die Errichtung der Wagenfähre im gleichen Jahr in Rickenbach. Die Ottenbacher befürchteten eine Abwanderung von ihrer Fähre und damit eine Verdiensteinbusse. Sie sahen es als nicht unwahrscheinlich an, dass durch einen Brückenbau die Ortschaft Rickenbach bewegt würde, von ihrem Vorhaben abzulassen.[68)]

Der Regierungsrat in Zürich, dem das Begehren vorgelegt wurde, beschloss, das Ansuchen der Ottenbacher vorerst zurückzustellen, damit die Gemeinde in aller Ruhe überlegen könne, wie weit sie imstande wäre, mit eigenen Mitteln das Projekt auszuführen. Zudem müsse eine Einwilligung des Kantons Aargau vorliegen.[69)] Darauf begrüsste Ottenbach auch die Aargauer Regierung und legte ihr einen Plan vor, mit der Bemerkung, dass durch den Ausbau des Zürcher Strassennetzes, den man verlange, eine kurze Verbindung zwischen dem Freiamt und Zürich in Aussicht stehe. Die Brücke stelle auch die kürzeste Verbindung zwischen Zürich und Luzern her. Bezirksamtmann Weibel in Muri war von der Initiative der Ottenbacher begeistert; auch er war der Ansicht, dass die kürzeste Verbindung vom Kanton Luzern nach Zürich durch das Reusstal über Ottenbach, Arni und Birmensdorf nach Albisrieden führe. Noch in anderer Hinsicht kam ihm das Projekt gelegen, denn er meinte, «bei dem Interesse, das der Bezirk Muri daran nimmt und alle Gemeinden von Boswil bis Dietwil daran haben müssen, dürfte vielleicht eine heilsame Ablenkung von den gegenwärtig politisch-fixen Ideen zu gewärtigen sein.» [70)]

Zürich war nicht gerade Feuer und Flamme für das Ottenbacher Projekt, da die Strassenverbindung von Ottenbach nach Zürich neu angelegt werden musste. Das Strassen- und Wasserbaudepartement rechnete die Länge der neuen Strasse mit 28000 Fuss aus, an gewissen Stellen würden beim Bau Schwierigkeiten auftreten, mit wenigen Ausnahmen steige oder falle die Strasse. Nach ersten Berechnungen kam der Strassenbau auf 60 — 70000 Franken zu stehen, die Baukosten für die Reussbrücke ausgenommen. Zürich fehlte das Geld für neue Strassenanlagen, und der Aargau fürchtete, die aargauischen Reussübergänge verlören einen grossen Teil ihres Verkehrs.[71)] So wurde auch das zweite Projekt der Ottenbacher auf die lange Bank geschoben und vorläufig, sehr zum Vorteil der neuen Rickenbacher Fähre, nicht ausgeführt.

5. Die erste Reussbrücke in Rickenbach 1864

Erst nachdem die Gemeinde Ottenbach 1855 eine Verbindungsstrasse nach Zwillikon gebaut hatte und bessere Aussichten einer Verbindung mit Zürich durch die projektierte Reppischtalbahn bestanden und als der Wunsch nach einer besseren Verbindung zwischen dem Freiamt und dem Bezirk Affoltern immer lauter wurde, schien der Zeitpunkt gekommen, wo wieder ernsthaft an den Bau einer Reussbrücke gedacht werden konnte. Die Kulturgesellschaft des Bezirks Muri unter dem Präsidium von alt Regierungsrat Peter Suter auf dem Horben und die Gemeinde Ottenbach richteten daher im November 1861 eine Bittschrift an die Kantonsregierungen in Aarau und Zürich .[72] Diese anerkannten das Bedürfnis und waren diesmal bereit, zu einem Brückenbau Hand zu bieten und sich daran finanziell zu beteiligen. Am 1. April 1862 fand in Ottenbach eine Konferenz der beiden kantonalen Baubehörden statt, [73] die feststellten, dass bei Ottenbach die geeignetste Stelle für einen Brückenbau liege. Der aargauische Baudirektor legte darauf zwei Projekte für eine offene Brücke vor, die beide im Voranschlag auf 80 000 Franken zu stehen kamen. Für die Finanzierung einigte man sich dahin, dass die Gemeinde Ottenbach den Bau der Brücke mit beidseitigen Staatsbeiträgen auf eigene Kosten ausführen und den künftigen Unterhalt übernehmen solle. Am 14. Dezember 1862 wurden diese Punkte von der Gemeindeversammlung Ottenbach einstimmig angenommen.

Trotz dieses grosszügigen Beschlusses sollte mit dem Brückenbau nicht sofort begonnen werden können, denn nun setzte, spät allerdings, die Opposition der Ortsbürgergemeinden Merenschwand und Rüti ein. Im Dezember 1862 orientierte der Gemeinderat Merenschwand die Bürger in einer Botschaft über einen eigenen Brückenbau. Er meinte, er habe es als «heiligste Pflicht» erachtet, «diese Idee für einen Brückenbau über die Reuss an der bezeichneten Stelle (Rickenbach) auf der Gemeindeversammlung anzubringen, um in Hinkunft ob Seite der Gemeinde jedem Vorwurf zu entgehen, als hätte es die Behörde unterlassen, ihre Gemeindebürger auf eine so wichtige Lebensfrage aufmerksam zu machen.» Der Aktuar schrieb im entsprechenden Protokoll: «Nachdem die Behörde in ihrem Bericht die ungeheuer grossen materiellen Vorteile in jeder Beziehung auseinandergesetzt und die Versammlung überzeugt hatte, dass das Terrain in geographischer, commerzieller und finanzieller Hinsicht sehr günstig und die neu zu erstellenden Strassenzüge leicht und fast in ebener Lage anzubringen und dies die kürzeste Linie sei, um von Merenschwand über Rickenbach bis zur Reppischbahn im Kanton Zürich zu gelangen und dass alle interessierten Gemeinden Beiträge leisten werden, um eine Reussbrücke in Rickenbach statt in Ottenbach zu erhalten; dass dagegen die Gemeinde Merenschwand mit Rickenbach einen unberechenbaren Schaden erleiden müsse, wenn dieses Project nicht realisiert werde; dass unsere Gemeinde von allem Verkehr und Erwerbsleben wie

ein Insulaner abgeschnitten würde, wenn eine Reussbrücke in Ottenbach und nicht in Rickenbach erstellt würde.» Die Gemeindeversammlung nahm darauf fast einmütig den Beschluss an, es sei eine Kommission einzusetzen, die bei den Regierungen der Kantone Aargau und Zürich, bei den interessierten Gemeinden usw. die nötigen Schritte für einen Brückenbau bei Rickenbach einleiten sollte. Der Kommission gehörten an: Dr. Brögle, Friedensrichter Fischer, Zoller Fischer, Hauptmann G. Fischer, Müller J. Stäger, Johann Brun, Lieutenant Keusch, Schulpfleger Weber und Peter Karl Leuthert.[74)]

Die Merenschwander richteten bis zum Januar 1863 an den Regierungsrat in Aarau drei Gesuche, mit denen sie die Behörde für einen Brückenbau bei Rickenbach und nicht bei Ottenbach zu gewinnen suchten.[75)] Die Gründe waren die folgenden: Eine Brücke über die Reuss ist notwendig; Mühlau, das zu weit südlich liegt und die Sinser Brücke benützen kann, kommt nicht in Frage; ebensowenig Ottenbach, das zu weit reussabwärts gelegen ist; damit bleibt nur Rickenbach. Die Strasse von der Brücke über Obfelden nach der neu zu errichtenden Station Affoltern ist glücklicher planiert als jene von Ottenbach nach Zwillikon. Ottenbach will eine Brücke, um bequemer in seine Güter auf dem linken Reussufer zu gelangen. Die Merenschwander bemerkten weiter, dass vor allem Muri für eine Brücke bei Ottenbach einstehe, denn der Staat Aargau und Ottenbach sollten für Muri eine Brücke bauen und unterhalten. Wörtlich steht im Bittgesuch der Merenschwander: «Muri hat nur sich selbst und drüben die Stadt Zürich im Auge. Alles soll nur für Muri getan werden. Soll auch in der Neuzeit Muri durch eine alles an sich ziehende Gewalt und durch den Nachbarn so schädlichen Egoismus und Hochmut sich wieder auszeichnen wie vor und seit Jahrhunderten das alte Muri — in anderem Gewande — es getan?! Posten, Telegraphen, eine künftige Strasse nach Hitzkirch, eine Brücke nach Ottenbach, das alles soll in erster Linie für Muri sein, damit ja alle Bequemlichkeit und aller Verkehr sich in Muri konzentriere und von dort aus einzig vermittelt werde».[76)]

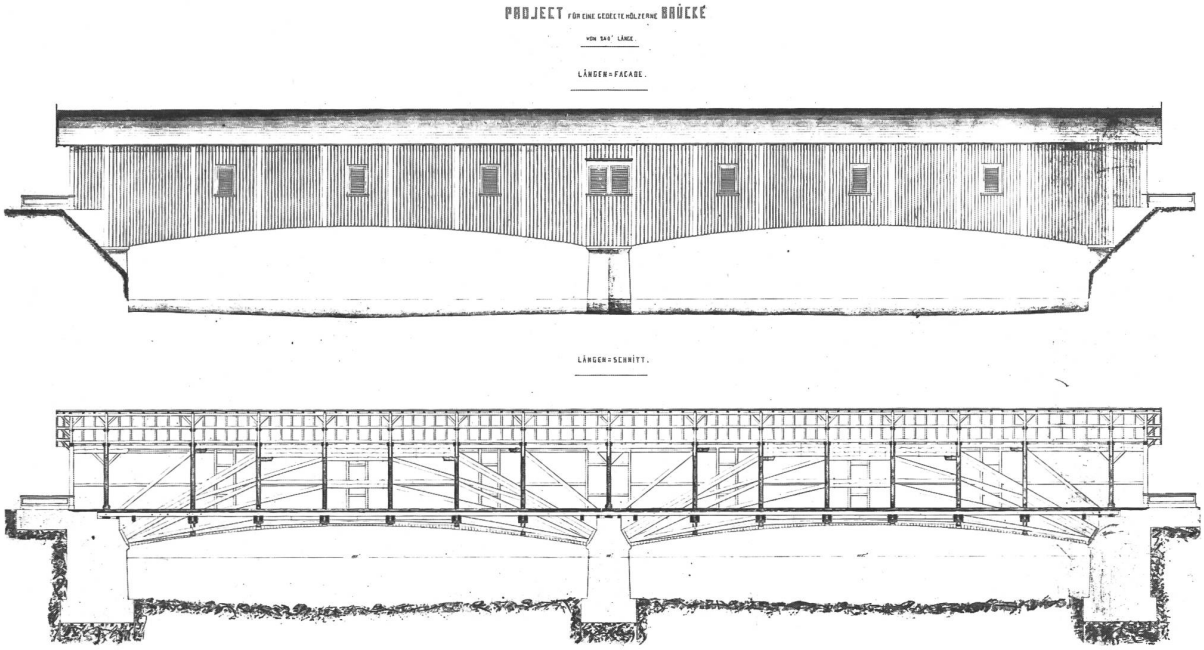
Die Merenschwander behaupteten weiter, eine neue Strasse von Muri nach Ottenbach, wie sie zwangsläufig nach dem Brückenbau errichtet werden müsste, käme auf 100 000 Franken zu stehen, viel teurer als eine neue Strasse von Muri über Egg, Türmelen, Unterrüti nach Merenschwand.

Die für den Brückenbau bei Ottenbach interessierten Gemeinden des Freiamts versammelten sich hierauf in Bünzen und schickten eine «Vorstellung» an den Regierungsrat in Aarau, in der man schrieb, dass die Merenschwander, obwohl sie von den Bestrebungen Ottenbachs wussten, vorerst mäuschenstill blieben. «Erst, als die verhängnisvolle Zahl 41 000 ausgesprochen wurde und man erfuhr, dass darunter nicht 41 000 von Aarau kommende und einzuquartierende Soldaten, sondern währschafte Franken zu verstehen seien als aargauischer Staatsbeitrag an die Brücke zu Ottenbach — erst dann erwachte der Unternehmergeist in Merenschwand.» [77)] Auch der aargauische Baudirektor erwähnte in einem Bericht vom 14. April 1862, dass der Gemeinde Merenschwand nach der Konferenz vom 1. April 1862 zwischen den kantonalen Baubehörden die Idee

eines Brückenbaues bei Ottenbach bekannt war. Er schrieb unter anderem: «Während der Bearbeitung der Pläne, die zum Teil durch einen in Merenschwand wohnhaften Techniker geschahen, regte sich in Merenschwand niemand. Erst als die gegenseitigen Vereinbarungen beider Kantonsregierungen getroffen waren, regte sich in Merenschwand der oppositionelle Geist zur Erzweckung eines Brückenbaues zu Rickenbach.» [78]

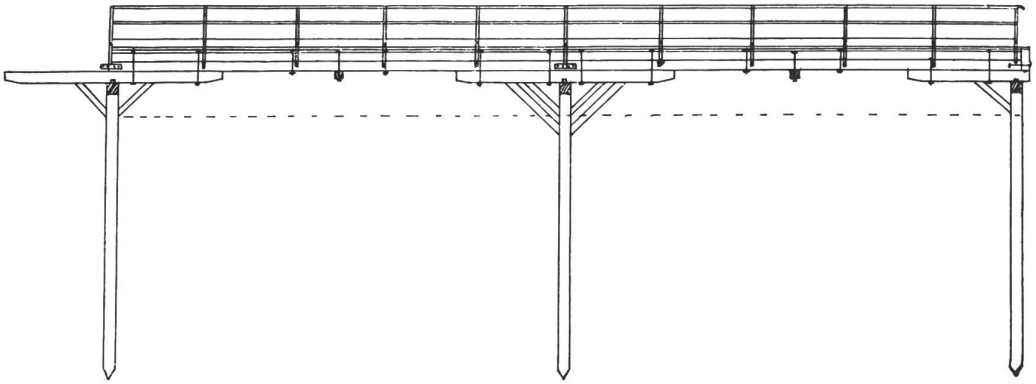
Die Ottenbacher wandten sich in der Folge mehrere Male an die Bürger von Obfelden, die mit Merenschwand zusammengespannt hatten, und baten sie, von ihrem Vorhaben abzustehen, denn sie könnten den Brückenbau in Ottenbach nicht verhindern, höchstens aber erschweren.[79] Doch das nützte nichts, der Wagen der Merenschwander war in Fahrt gekommen und nicht mehr aufzuhalten; die Obfeldner standen ihnen treu zur Seite. Zuerst versuchte Merenschwand für den Brückenbau bei Rickenbach ein Startkapital in der Form von Privatbeiträgen aufzubringen. Am 11. Januar 1863 konnte man dem Gemeinderat Obfelden mitteilen, dass die «bereits gezeichneten Privatbeiträge die schöne Summe von 13 000 Fr. erreichen.» Am gleichen Tag hatte die Civilgemeinde Merenschwand einen Beitrag von 10 000 Fr. beschlossen, sofern «die Unterstützungssummen von den benachbarten Gemeinden Beinwil, Auw, Benzenschwil und Obfelden etc. in dem erforderlichen und erklecklichen Masse ausfallen.» [80] In einem Gesuch vom 27. Januar 1863 an die aargauische Regierung bat die Gemeinde Merenschwand, diese möge beschliessen, eine Brücke über die Reuss zwischen Sins und Bremgarten sei mit aargauischem Staatsbeitrag einzig bei Rickenbach-Lunnern als «der allseitig geeignetsten Stelle», nicht aber bei Ottenbach zu erbauen. Die diesbezüglichen technischen Arbeiten sollte die Baudirektion auf Kosten des Staates übernehmen. «Bei diesem Brückenbau», schrieb der Gemeinderat, «der bei nötiger Solidität doch möglichst einfach auszuführen ist, beteiligt sich der Staat Aargau mit der Hälfte der Baukosten.» Die Gemeinde wollte eine gedeckte, hölzerne Brücke bauen, die nicht über 100 000 Franken zu übernehmen, hoffte dafür, dass sich die Regierung von Zürich mit wenigstens 20% der Hälfte der Baukosten, also mit 10 000 Franken beteiligte.[81]

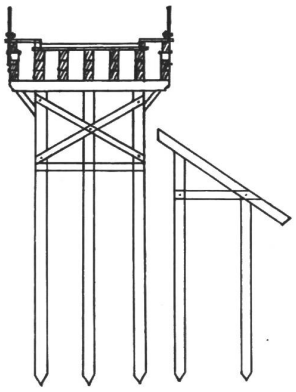
In dieser Zeit muss Zimmermeister Schalcher aus Winterthur von der Gemeinde Merenschwand den Auftrag erhalten haben, ein Projekt für eine gedeckte Brücke auszuarbeiten. Im Gemeindearchiv Merenschwand liegen zwei Blätter, bezeichnet mit «Projekt für eine gedeckte hölzerne Brücke», und rechts unten steht «Winterthur, den 20ten Februar 1863 Joh: Schalcher, Zimmstr.» Johann Schalcher lebte von 1824 — 1916; er führte 1852 die Pläne eines Ferdinand Stalder für die im Sonderbundskrieg zerstörte Brücke von Sins aus. Die Holzkonstruktion Schalchers für die Brücke zu Rickenbach, der Name «Rickenbach» ist zwar auf den Blättern nirgends vermerkt, lehnt sich eng an die von ihm ausgeführte Ostseite der Sinser Brücke an.[82] Die Pläne zeigen eine gedeckte Holzbrücke mit steinernem Mittelpfeiler. Nach den Berechnungen des aargauischen Bauamtes kam aber eine gedeckte Brücke auf mindestens 114 000 Franken zu stehen. Die Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich bemerkte dazu, der Voranschlag der



PLAN VON JOHANN SCHALCHER
aus dem Jahre 1863
(Gemeindearchiv Merenschwand)

Aargauer könne unmöglich als richtig angesehen werden, denn eine gedeckte Gitterbrücke käme in Rickenbach so gut als in Ottenbach auf mindestens 200 000 Franken zu stehen.[83)]
Nachdem nun auch ein Brückengesuch von Rickenbach vorlag, hatten die Regierungen der Reussuferkantone abzuwägen, welchem Projekt der Vorzug zu geben sei. Beide Regierungen kamen zu folgenden Schlüssen: [84)] Die geographische Lage der zu errichtenden Brücke ist für beide Gemeinden gleich bedeutend. Hydrographisch liegt Ottenbach entschieden günstiger, nirgends macht die Reuss grössere Biegungen als bei Rickenbach. «Jeder mit der Lokalität und dem Flusskorrektionsplan vertraute Techniker wird die Reussstelle beim Ottenbacher Fahr als eine solche bezeichnen, wo der Fluss viel leichter in dem ihm angewiesenen Bett erhalten werden kann als bei Rickenbach.» Eine Brücke bei Ottenbach passt Muri, Aristau, Boswil, Bünzen und Besenbüren, eine bei Rickenbach Merenschwand, Beinwil, Benzenschwil. Die Seelenzahl der erstgenannten aargauischen Gemeinden ist um 50% grösser. Der Bezirk Affoltern hat mit Muri und den nahe gelegenen Gemeinden grösseren Verkehr als «mit Merenschwand und den oberhalb liegenden mehr Landwirtschaft treibenden Berggemeinden.» Die Strassenzüge verlaufen im allgemeinen parallel zur Reuss; eine Abzweigung kann ebenso gut in Ottenbach als in Rickenbach erstellt werden. Der Anschluss an die Reppischtalbahn kann vom Freiamt leichter in Affoltern und Hedingen gefunden werden. Wohl ist die neue Strasse von der Rickenbacher Fähre über Obfelden nach der Station Affoltern etwas kürzer als die von der Fähre zu Ottenbach über Bickwil. Der Unterschied beträgt aber kaum 2000 Fuss. Auf der neuen Obfelderstrasse kommen zwei «Contrependenzen» vor, während die Strasse über Bickwil, deren Korrektion beschlossen ist, mit schwacher Neigung den Höhepunkt erreicht. Von Ottenbach aus ist Hedingen leicht erreichbar, und diese Ortschaft liegt 9500 Fuss näher bei Zürich, und von dort aus ist die Taxe für eine Fahrt nach Zürich auch geringer. Ottenbach will zudem die Kosten für den Unterhalt der Brücke übernehmen.
Diese Gründe veranlassten die beiden Kantonsregierungen, sich entschieden für einen Brückenbau bei Ottenbach zu entschliessen.
Merenschwand und Rickenbach gaben aber nicht auf. Der Gemeinderat schrieb der Regierung in Aarau: «Obwohl die Würfel zu Gunsten Ottenbachs gefallen sind, blieb jene Überzeugung in uns fest, und der Gedanke zur Wahrung und Sicherung unserer Interessen, ebenfalls eine Brücke in Rickenbach zu bauen, beschäftigte uns fortwährend mit gleicher Stärke und sind dank der kräftigen Handbietung der zürcherischen Gemeinde Obfelden diesen Augenblick soweit, dass nicht allein Bauplan und Kostenberechnung vor uns liegen, sondern auch die Baumittel durch freiwillige Beiträge vollständig gesichert sind.» [85)]
Die Merenschwander merkten aber doch langsam, dass sich der Bau einer gedeckten Brücke wegen zu hoher Kosten nicht realisieren lasse, denn laut Gutachten der Experten, so hiess es an der Gemeindeversammlung vom 22. März 1863, kämem die Kosten auf Fr. 118 000.— bis 120 000.— zu stehen. Da die





PLAN VON ZIMMERMEISTER JAKOB FUNK AUS MASCHWANDEN FÜR DIE PFAHLBRÜCKE 1864.

(Staatsarchiv Zürich)

Die Reproduktion zeigt einen Teil des Längsprofils, wobei zwei der vier Flussöffnungen von je 50 Fuss Breite dargestellt sind. Im Querschnitt sind die drei verstrebten Pfähle eines Flussjoches zu erkennen, und unmittelbar davor, reussaufwärts, ein Eisbrecher.

Behörden «keine Quellen ausfindig machen» konnten, aus welcher «diese Summe vollständig gedeckt werden kann, und dies umso weniger, als die zürcherische Regierung nur für eine Brücke in Ottenbach und nicht für Rickenbach einen Staatsbeitrag leisten will», beschloss die Versammlung, es sei aus Mangel an nötigen Mitteln eine ungedeckte Brücke zu errichten. [85a)]
Am 19. und 21. Januar 1864 beschlossen Obfelden und Merenschwand definitiv die Erbauung einer hölzernen Brücke bei Rickenbach.[86)] Für alle weiteren Verhandlungen mit Obfelden und dem Staat bestellte die Gemeindeversammlung Merenschwand eine Brückenbaukommission, der Statthalter M. Wicki, Hauptmann Fischer, Zoller Fischer, Lehrer Brun und Baumeister Johann Georg Leuthart angehörten. Den neuen Plan für eine offene Pfahlbrücke mit einer Traglast von 120 Zentnern und einer Fahrbahnbreite von 12 Fuss hatte Zimmermeister Jakob Funk in Maschwanden gefertigt. Strassenbauinspektor Wild in Zürich hatte ihn geprüft und ergänzt. Am 3. Februar 1864 erklärte Zimmermeister Funk: «Der Unterzeichnete verpflichtet sich andurch, die neue hölzerne Brücke bei Rickenbach über die Reuss von 250 Fuss Länge und 12 Fuss Breite nach dem von ihm entworfenen Plane und Baubeschreibung mit Inbegriff der von Herrn Strassenbauinspektor Wild in Zürich vorgeschlagenen Abänderungen für die Gesamtsumme von Fr. 10 600.- bis spätestens Maitag 1864 fertig herzustellen, unter der Bedingung, dass die Gemeinden das zum Einrammen der Joch- und Eispfähle nötige Schlaggeschirr unentgeltlich herbeischaffen und zugleich die hiefür erforderliche Mannschaft beigeben. Obfelden, den 3. Februar 1864. Jakob Funk, Zimmermeister.» [87)]
Der erwähnte Baubeschrieb liegt im Staatsarchiv Zürich.[88)] Der Titel des Blattes heisst: «Baubeschreibung über die neu zu erbauende Pfahlbrücke über die Reuss bei Rickenbach mit einer Länge von 250 Fuss und einer Breite von 12 Fuss.» Darauf folgt die eigentliche Beschreibung, bei der die Masse in alter Art angegeben sind: 1' = 1 Fuss (30 cm), 1" = 1 Zoll (3 cm), 1"' = 1 Linie (3 mm).

Zimmerarbeit

1. Diese Brücke erhält 6 Pfeiler von Eichenholz, je von 3 Pfosten, welche 28-34' Länge und eine Dicke von 1' und 1' 2" haben. Jeder Pfeiler erhält ein Sattelholz von 12' 5" Länge, 1' 1" Höhe und 1' Breite mit 2 Kreuzband von 4" und 4½" Dicke, nebst 2 Sperrschwellen für die Tragbugen.

2. Bei den 2 Landjochen, welche nach der Zeichnung im Plane konstruiert werden, muss der auf die Jochpfähle aufgekämmte Holm um so viel länger werden, dass er noch über die 2 anzubringenden Schrägpfähle greift. Um die halben Sattelhölzer tragfähig zu machen, werden dieselben noch durch Zangen mit den Streben und Längsbalken verbunden und sollen unter den 2 Balken, welche keine Streben erhalten, bis zum Unterzug reichen, in welchen sie eingezapft werden.

Hinter den senkrechten und schrägen Jochpfählen ist eine Wand aus 15''' dicken eichenen Laden bis auf die Tiefe der gegenwärtigen Flussohle hinunter anzubringen, welche die Auffüllung der Zufahrtsdämme stützen soll.

3. Es sind 5 Stück Langbalken von 1' Höhe und 8" Dicke zu legen, welche je auf 50' zusammengestossen werden. Dieselben erhalten auf jedem Pfeiler einen Gehülfen oder Träger von gleicher Stärke. Diese Träger müssen auf jeder Seite mit einer Schraube an den Balken geschraubt und auf das Sattelholz aufgekämmt werden.

4. Zwischen jedem Pfeiler ist ein Sprengwerk mit Sperriegel und Tragbugen von gleicher Stärke wie die Balken anzubringen. Zwischen Sperriegel und Tragbugen sind eichene Tragschwellen zu verfertigen, auf welche die Langbalken aufgekämmt werden. Diese Tragschwellen sind mit einer Schraube an die obern Balken zu befestigen, so auch in der Mitte die Sperriegel.

5. Vor den 2 Pfeilern in der Hauptströmung auf der Aargauerseite werden, getrennt von den Jochen, Eisbrecher aus Eichenholz von gleicher Stärke wie die Jochpfähle angebracht und auf gleiche Tiefe wie jene eingetrieben; dieselben werden laut Zeichnung im Plane konstruiert, wonach Schrägbalken unter 45° geneigt und mit Eisenschienen beschlagen auf 2 senkrechte pfähle zu zapfen und durch Zangen und eiserne Bänder damit zu verbinden sind.

6. Der Fussboden ist zuerst mit 12' 5" langen, 8" breiten und 15''' dicken eichenen Laden und über dieselben wieder 12' lange und 8" breite und 2" 5''' dicke, tannene Laden so zu belgen, dass die obern Fugen auf die Mitte der untern zu liegen kommen. Am Vorsprung der untern Laden ist eine Wassernase anzubringen.

7. Auf jeder Seite der Brücke dem Geländer nach über den Fussboden ist eine Schwelle von 8" Höhe und 4" Dicke, oben ausgerundet und bei jedem Geländerpfosten mit einer Schraube zu befestigen.

Schlosserarbeit

1. Jeder Pfeiler erhält 2 Kreuzband, welche mit 5 eisernen Mittelschrauben von 4''' starken und 1' 2" langen Rundeisen an die Pfosten befestigt werden.

2. Alle Sperriegel, Tragschwellen und Sattelhölzer erhalten 2' lange und 6''' starke Mutterschrauben, welche mit dem obern Gebälk zusammengeschraubt werden. Allen Schrauben, bei welchen Knopf und Mutter auf das Holz kommen, sind runde Scheiben unterzulegen. Auch die Anstosshölzer erhalten auf jeder Ortseite 2' lange und 6''' starke Schrauben.

3. An der Stelle, wo die obern Bundbalken zusammengestossen werden, sind auf jeder Seite der Balken zwei Eisenstäbe von 3''' Dicke, 2'' Breite und 2' Länge einzulassen und mit 4''' starken und 9'' langen Schrauben zusammengeschraubt, dagegen die mittlern Balken nur mit Eisenklammern von 1' Länge zusammengehängt.

4. Auf jeder Seite der Brücke wird der Länge nach ein Eisengeländer angebracht. Auf je 10' soll ein eiserner Pfosten von 5' Höhe und 1'' Dicke 3' über den Fussboden vorstehen, mit einer Schlauf- und Mutterschraube an den Balken und unten mit einem 5'' langen Nagel befestigt. Durch die Mitte wird das Eisengeländer mit einem 6''' starken Rundstab, dergleichen oben mit einem 8''' starken Rundstabeisen befestigt.

5. Über den Fussboden dem Geländer nach wird eine Schwelle angebracht und bei jedem Geländerpfosten mit einer 4''' starken eisernen Schraube befestigt.

Jakob Funk, Zimmermeister

Die Brücke sollte so gebaut werden, dass sie jedem Wasserstand gewachsen war. Der niedrigste Wasserstand der Reuss wurde mit drei Fuss, der höchste mit 14 Fuss, wie es 1846 der Fall gewesen war, angenommen. Damit wäre der angenommene Höchststand der Reuss noch drei Fuss niedriger gewesen als der Damm, den die Brücke noch um zwei Fuss überragen sollte, so dass beim höchsten Wasserstande ein Raum von fünf Fuss offen geblieben wäre. Die Öffnung zwischen den Pfeilern sollte 50 Fuss betragen, das sollte für die Durchfahrt von Schiffen und Flossen genügen.[89] Um die Brücke zu tragen, waren vier in den Fluss gestellte hölzerne Joche aus je drei Pfählen mit davor gestellten Eisbrechern vorgesehen. Die Widerlager an den beiden Ufern waren ursprünglich aus Mauerwerk projektiert gewesen. Strassenbauinspektor Wild fand sie zu ungenügend in der Konstruktion und Fundation. Er schlug vor, sie aus Pfahlwänden mit dahinter angebrachten eichenen Verwandungshölzern zu erstellen.[90] Zürich verlangte auch, dass nicht nur vor den zwei Pfeilern in der Hauptströmung auf Aargauerseite Eisbrecher angebracht würden, sondern auch vor den beiden andern Pfeilern auf der Seite von Obfelden.

Der Standort der Brücke war im Plan nicht genau festgelegt. Merenschwand und Obfelden hatten im Sinne, sie etwa 200 Fuss oberhalb der Wagenfähre zu errichten.[91] Strassenbauinspektor Wild war jedoch anderer Meinung, er wollte sie auf einem geraden Stück der Reuss und nicht in einer Flussbiegung anlegen. Damit aber wäre der Bau weit reussabwärts zu stehen gekommen und in die Nähe der Ottenbacher Brücke gerückt; Merenschwand hätte eine neue, fast eine halbe Stunde lange Zufahrtsstrasse anlegen müssen. Aargauischerseits war man gewillt, die von Merenschwand vorgeschlagene Stelle zu bewilligen, allerdings unter gewissen Auflagen. Merenschwand wurde verpflichtet, gleichzeitig mit dem Bau die Wuhrungen auf die normale Korrektionslinie so solid herzustellen und zu ergänzen, dass das linksseitige Widerlager gegen Hinterwaschung gesichert war.

Die Gemeinde Obfelden sollte die über die rechtsseitige Korrektionslinie vorstehende Geschiebebank abtragen, damit der Stromstrich sich weniger stark an das linke Ufer anlehnte.
Am 10. Februar 1864 erteilte der Regierungsrat des Kantons Aargau die Konzession für den Bau einer hölzernen Pfahlbrücke, wie sie Baumeister Funk vorgeschlagen hatte. Er stellte dabei verschiedene Bedingungen. So durften für den Verkehr keine Abgaben erhoben werden. Der Staat zog auch die Konzession für die Wagenfähre ein und ersuchte die Gemeinde Merenschwand, sich mit dem Besitzer der Fussgängerfähre über allfällige Entschädigungsforderungen zu verständigen. Und schliesslich leistete der Staat «für den steten Bestand der Brücke keine Garantie.» [91a)]

Inzwischen hatten sich die Gemeinden Obfelden und Merenschwand über den Brückenbau vollkommen geeinigt und einen Vertrag abgeschlossen, den der Gemeinderat Obfelden am 16. und der von Merenschwand am 17. Februar 1864 unterzeichneten. Der Inhalt dieses Vertrages lautete: [92)]

§ 1. Die Gemeinden Merenschwand und Obfelden vereinigen sich zur Erbauung einer hölzernen Brücke über die Reuss bei Rickenbach, welche zur Verbindung der neuen Strasse von Obfelden mit derjenigen nach Merenschwand bestimmt ist und ca. 200 Fuss oberhalb der jetzigen Wagenfähre bei Rickenbach so angebracht werden soll, dass sie mit der Strasse nach Merenschwand eine gerade Linie bildet.

§ 2. Jede Gemeinde sorgt bei ihrer Kantonsregierung für die erforderliche Konzession.

§ 3. Die Gemeinde Merenschwand übernimmt die Verpflichtung, von den bisherigen Inhabern der Reussfähre in Rickenbach eine Verzichtleistung auf dieselbe auszuwirken oder im Falle allfälliger Einsprachen, Reklamationen usw. sich mit denselben auf gütlichem oder rechtlichem Wege abzufinden.

§ 4. Die Summe, welche für den Bau der Reussbrücke bei Rickenbach erforderlich sein wird, wird auf Fr. 10600.- angeschlagen.

§ 5. Die Hälfte des Baukapitals wird mit Fr. 5 300.— von der Gemeinde Merenschwand und die andere Hälfte von Fr. 5 300.— von der Gemeinde Obfelden beschafft.

§ 6. Die Einzahlung des Baukapitals hat nach Massgabe des Bedürfnisses zu geschehen. Beide Gemeinden haben jeweilen die gleiche Zahl von Prozenten der von ihnen übernommenen Raten des Baukapitals einzuzahlen.

§ 7. Für die Frondienste, welche dem Bauunternehmer beim Einrammen der Jochpfähle und Eisbrecher geleistet werden müssen, stellt jede Gemeinde die Hälfte der erforderlichen Mannschaft.

§ 8. Die zur Brücke erforderlichen Zufahrtsstrassen werden auf Aargauergebiet von der Gemeinde Merenschwand und diejenige auf Zürchergebiet in der Richtung gegen Unter-Lunnern von der Gemeinde Obfelden erbaut nach Vorschrift der beidseitigen Herren Kreis- oder Kantons-Ingenieure. Die Zufahrtsstrasse soll mit genügenden Coulissen versehen werden, damit sich das Wasser bei hohem Wasserstand nicht aufstaucht.

§ 9. Die Anordnung und Leitung des Baues der Reussbrücke bei Rickenbach mit Inbegriff aller und jeden damit zusammenhängenden Verrichtungen wird den beidseitigen Gemeinderäten übertragen, welche sich durch freie Wahl je auf 8 Mitglieder zu ergänzen haben. Diese aus 16 Mitgliedern bestehende Commission erwählt sodann aus ihrer Mitte einen Präsidenten, Vicepräsidenten, Aktuar und Quästor, welche gleich den übrigen Mitgliedern stimmberechtigt sind. Ihre Verrichtungen sind unentgeltlich; dagegen sind die einzelnen Mitglieder derselben von den in § 7. erwähnten Frondiensten befreit.

§ 10. Die Gemeinden Merenschwand und Obfelden erteilen dieser Commission zum Zwecke der Ausführung der projektierten Reussbrücke bei Rickenbach nach Massgabe des von den beidseitigen Kantonsregierungen genehmigten Bauplanes unbedingte Vollmacht, demgemäss sie auf Rechnung und Gefahr derselben die Bauverträge abschliessen und alle zur raschen Inangriffnahme und Vollendung der Brücke bis nächstkünftigen Mai erforderlichen Vorkehrungen treffen wird.
Sie verwaltet sodann die Baukasse, bezieht somit zu Handen derselben das Baukapital nach Anleitung von § 5 des gegenwärtigen Vertrages. Sie führt Rechnung über die gesamten mit dem Baue der projektierten Reussbrücke verbundenen Einnahmen und Ausgaben. Diese Baurechnung ist nach Vollendung und Abnahme der Brücke zu schliessen und samt Belegen den beidseitigen Gemeinden zur Prüfung und Anerkennung vorzulegen.

§ 11. Die Commission verfährt bei allen ihr gemäss dem vorhergehenden Artikel obliegenden Verrichtungen nach Mitgabe der in den Konzessionen der beiden Kantonsregierungen in diesem Vertrage enthaltenen Vorschriften, im übrigen aber nach bestem freiem Ermessen.

§ 12. Von dem Zeitpunkte an, zu welchem die Brücke dem öffentlichen Verkehr übergeben wird, löst sich die Baucommission auf und geht die Aufsicht über dieselbe an die jeweiligen Gemeinderäte Merenschwand und Obfelden über, welche namentlich darüber wachen werden, dass die Brücke fortwährend in vollkommen gutem Zustande erhalten wird.

§ 13. Die Brücke wird von beiden kontrahierenden Gemeinden gemeinsam unterhalten und bezahlt jede Gemeinde die Hälfte der Kosten.

§ 14. Sollten wider Erwarten Streitigkeiten zwischen den Kontrahenten dieses Vertrages entstehen, so sind dieselben endgültig, d. h. ohne Weiterziehungsrecht durch ein Schiedsgericht auszutragen, welches so zusammengesetzt wird, dass jeder Teil zwei Schiedsrichter erwählt und von den Letztern ein Obmann bezeichnet wird.
Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht verständigen, so sind die Bezirksämter Muri und Affoltern um die Bildung eines gemeinsamen Dreiervorschlages aus unparteiischen Männern ausserhalb der beiden Bezirke Muri und Affoltern anzugeben, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Übrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

§ 15. Die endgültigen Erklärungen der beiden Gemeinden Merenschwand und Obfelden über die Ratifikation des gegenwärtigen Vertrages haben längstens bis den 28. Februar 1864 zu erfolgen.

Einem Baubeginn stand damit nichts mehr im Wege. Man wollte möglichst früh im Jahr anfangen, damit die Brücke mit der Eröffnung der Eisenbahn Zürich - Affoltern - Zug - Luzern im Mai 1864 dem Verkehr übergeben werden konnte. Es galt auch, den niederen Wasserstand der Reuss für die Pfählung auszunützen. Es scheint, dass die ersten Joche nicht so eingeschlagen wurden, wie es die Baudirektion in Aarau bestimmt hatte.[92] Nach einer Besichtigung der Baustelle durch den aargauischen Baudirektor Hürsch verfügte der Aargau die Einstellung der Arbeiten.[93] Die Brückenbaukommission Obfelden schrieb darauf nach Zürich: [94] «Welchen Eindruck diese Erklärung auf die Mitglieder der Baukommission machte und welche Sensation dadurch bei der Bevölkerung der beteiligten Gemeinden hervorgerufen wurde, wollen wir nicht näher ausführen, besonders, weil wir dem längst verbreiteten Gerüchte, dass Herr Kantonsingenieur Hürsch die Vollendung der Brücke absichtlich zu verzögern suche, keinen Glauben beimessen können; dagegen sehen wir uns gezwungen, über dem oben erwähnten gestrigen Ansinnen der Tit. Baudirektion des Kantons Aargau den Schutz ihrer hohen Behörde anzurufen.» [94]
In den Konzessionsbedingungen war vorgeschrieben, dass die Brückenöffnung genau auf die zwischen beiden Kantonen festgelegte Flusskorrektionslinie gesetzt werden müsse, «also die halbe Brückenöffnung von je 125 Fuss Weite von der vereinbarten Flussmitte an auf beide Seiten gemessen. Nun setzte man diese Pfeiler nicht in diesem klaren Sinne, sondern verlegte ein ganzes Brückenfeld von 50 Fuss Weite ganz ausserhalb die linksseitige Korrektionslinie auf aargauisches Gebiet, dem man damit den grösseren Teil der Strömung und Hochwassermasse zuleitete.» [95]

Um ein Herausreissen der bereits gesetzten Pfeiler vermeiden zu müssen, einigten sich die Baudirektionen der beiden Kantone dahin, dass man die erstellten Joche beibehalten und sich auf beiden Ufern mit einer je 25 Fuss breiten Flutöffnung begnügen könne. Statt dass die Brücke nach dem ersten Plane fünf Öffnungen zu je 50 Fuss Spannweite erhalten hätte, gab es «deren von gleicher Weite nur vier in der normierten Flussweite, und dann also auf jeder Seite noch 25 Fuss für die Flutöffnung dazu — womit man dann wieder die 250 Fuss Lichtweite des ersten Planes hat.» [96)]

Auf Wunsch der Gemeinde Merenschwand, damit diese die Zufahrtsstrassen nicht zu hoch anlegen musste, wurde der Oberbau abgeändert. Am 20. April 1864 teilte der Regierungsrat des Aargaus der Regierung in Zürich mit: [97)]

«Auf den Wunsch der Brückenbaukommission wird, in Abweichung der früher genehmigten Brückenbaupläne, der Gemeinde Merenschwand ein anderes Oberbausystem anzuwenden gestattet, bestehend in doppelten Balkenträgern mit untergelegten Sattelhölzern, auf Grundlage der neuen Zeichnung. Die Höhe der einzelnen Hölzer soll mindestens 10 Zoll betragen, bei mindestens 8 Zoll Dicke. Die zu Doppelbalken formierten Einzelbalken sind unter sich und mit den Sattelhölzern je durch 6 Stück entsprechend dicke Eisenschrauben zu verbinden; unter allen Balkenträgern hindurch werden je in der Mitte der Jochfelder Unterzüge angebracht und alle Tragbalken damit verbunden. Unter die Sattelhölzer sind Tragbügel anzubringen, deren untere Teile gutfindend noch um 2 Fuss unter die höchste Wasserstandslinie reichen dürfen. Im übrigen verbleibt es bei allen andern Oberbau-Dispositionen des alten Plans; mit der Ausnahme, dass auch die gutfindende plangemässe Anlage von beiderseitigen 3 Fuss breiten, erhöhten Trottoirs neben der Fahrbahn gestattet wird.»

Neben den Befürwortern des Brückenbaues gab es in Merenschwand auch Bürger, die entweder gar keine Brücke wollten oder denen die Brückenbaukommission zu rasch und zu forsch vorging, womit sie nicht ganz unrecht hatten. Nachdem der Aargau am 10. Februar 1864 die Konzession erteilt hatte, wollte der Gemeinderat Merenschwand solange mit dem Baubeginn zuwarten, bis die Kosten der «Anfähre» und einer noch zu erstellenden Kanalbrücke genau berechnet waren. Ein ungelöstes Problem war auch, ob sich die Gemeinde mit Franz Heinrich Käppeli, dem immer noch lebenden Inhaber der Kleinfähre, wegen der Entschädigung einigen konnte. Und als letztes war nicht klar, wie hoch der Unterhaltungsfond sein sollte. An einer Gemeindeversammlung stimmten auf Antrag des der Brückenbaukommission angehörenden Hauptmanns Fischer 83 Bürger für sofortigen Baubeginn, und sie waren bereit, das weitere Vorgehen der Brückenbaukommission zu überlassen. Gegen diesen Beschluss verwahrten sich 21 Bürger.[98)] Sie machten geltend, dass gewisse Subskribenten ihre Beiträge an den Brückenbau nur schwer leisten könnten, mit ihrer Zahlungsfähigkeit sei es

übel bestellt. 2000 Franken waren noch nicht gedeckt. Dem entgegnete die Brückenbaukommission, es seien statt der von den Gegnern behaupteten 6000 Fr. bereits deren 7000 gezeichnet. Die Zeichner der grösseren Beiträge seien «alles habhafte Leute, und die Zeichner kleinerer Beiträge machen sich eine Ehre daraus, ihre Schuldpflicht abzutragen.» [99] Der Verschiebungsantrag der Gegner gehe wohl dahin, die Subskribenten an der Pflicht der Einzahlung zu hindern, «mit einem Wort, die ganze Angelegenheit rückgängig zu machen.»
Das Bezirksamt Muri prüfte die Einwände, kam aber zum Schluss, sie seien grundlos und der Brückenbau sei ein öffentliches Werk, das die Kosten wohl wert sei und die ökonomischen Kräfte der Gemeinde in keiner Weise übersteige. Das Departement des Innern, an das die Angelegenheit weiter geleitet worden war, schrieb: «Aus den von beiden Parteien eingelegten Vorstellungen geht hervor, dass der fragliche Brückenbau in der Gemeinde Merenschwand bereits der Gegenstand eines Parteikampfes geworden ist, der noch andere Motive als die Wohlfahrt der Gemeinde und die Interessen ihres Verkehrs zum Zwecke hat. Es geht daraus im weiteren hervor, dass die Minderheit aus beachtenswerten Gründen der Vorsicht ein langsameres Vorgehen in der Angelegenheit einhalten möchte, während die Mehrheit, sich über die gegebenen Hindernisse hinwegsetzend, im Sturmschritt das projektierte Unternehmen ausführen will. Aus allem geht, wenn man den sich bekämpfenden Tendenzen tiefer auf den Grund sieht, die unzweifelhafte Tatsache hervor, dass die Minderheit entweder der Sache, die es gilt, oder den Personen, die sie betreiben, nicht geneigt ist und wenigstens für einmal keine Brücke will, während die Mehrheit den Bau derselben mit aller Beschleunigung und selbst mit Gefahr von Übereilung zu erzwingen strebt, weil sie in der Verzögerung seine Vereitelung auf lange Zeit oder sogar für immer voraussieht.» [100]
Die Beschwerdeführer gaben vorläufig nicht nach. Sie fanden auch die Brückenbaustelle ungeeignet, da die Reuss dort besonders gegen das aargauische Ufer ströme und den Reussdamm, noch mehr aber die mit grossen Kosten erstellten Wuhrwerke bedrohe, womit sie nicht ganz unrecht hatten. Der Anführer der Brückengegner behauptete sogar, die finanziellen Mittel wären anderswo besser angelegt. «Merenschwand hat eine alte, unbrauchbare Feuerspritze, die schon vor 15 Jahren behördlich wegerkannt wurde.» Dem Befehl, sie zu ersetzen, sei man nicht nachgekommen. Kürzlich sei es zu zwei Feuersbrünsten gekommen. Beim ersten in Rickenbach wurde die Feuerspritze herangeführt, konnte aber nicht gebraucht werden. Bei der zweiten in der Schoren erschien sie gar nicht, so dass man genötigt war, Hilfe bei einer Nachbargemeinde zu suchen. «Unser vorzüglicher Brückenbauverteidiger, Herr Hauptmann Fischer, zugleich Feuerhauptmann von Merenschwand, betätigte sich hiebei nicht im geringsten und er schämte sich nicht, einen gesetzlichen Mangel öffentlich an den Tag zu legen, der der Gemeinde gewiss zur Schande gereicht.» [101] Am 25. und 27. April 1864 prüfte der Regierungsrat die Beschwerden, er war aber nicht gewillt, sie gutzuheissen und lehnte sie ab. [102]

In einem Punkt hatten vorläufig die Gegner des Brückenbaus nicht ganz unrecht, es fehlte anfänglich am nötigen Geld. Im Juni ersuchte das Statthalteramt Affoltern die Brückenbaukommission und den Gemeinderat Merenschwand, dem Übernehmer des Brückenbaus, Baumeister Funk in Maschwanden, die verfallenen Terminzahlungen so rasch als möglich zu überweisen. Funk beklagte sich übrigens, mit dem Brückenbau nur Nachteile zu haben. Der Gemeinderat beauftragte die Kommission, auf die nächste Gemeindeversammlung einen Vorschlag auszuarbeiten, woher man das Geld nehmen solle, «da es gegenwärtig selbst bei der aargauischen Bank, geschweige bei Privaten schwer aufzutreiben sei, auch kein gemeinderätlicher Vorschlag vorliegt, wie man diese Summe entheben wolle.» Am 26. Juni 1864 fasste dann die Gemeindeversammlung die Beschlüsse, es sei der Gemeinderat zu ermächtigen, die erforderliche Summe «bei einem Privaten zu entheben und dafür namens der Gemeinde einen Schuldtitel auszustellen». Zudem musste jeder Stimmberechtigte im Sinne einer direkten Steuer bis zum 29. September 1864 fünf Franken bezahlen. Und endlich sollte eine Polizeisteuer von 1500 Franken bezogen werden, «um daraus die durch Anleihen contrahente Schuld wieder zu bezahlen.»[102a)]

Ein weiterer Beschwerdeführer war Franz Heinrich Käppeli, der immer noch die Hälfte der Kleinfähre besass. Zuerst einmal war er gezwungen, die Gemeinden Merenschwand und Obfelden aufzufordern, ihn in seinen Rechten während des Brückenbaues zu schützen. Er hatte schon längere Zeit zusehen müssen, wie etliche Fussgänger die für den Bau erstellte Notbrücke benützten, um sich von der Bezahlung des Überfahrtsgeldes zu drücken. Die Gemeindeversammlung von Merenschwand beschloss daher am 8. Mai 1864, dass bei Busse niemand die Notbrücke passieren dürfe, und zwar solange nicht, bis die eigentliche Reussbrükke dem Betrieb übergeben sein werde. Nur die Bauleute, die Mitglieder der Behörde und der Brückenbaukommission waren von dieser Regelung dispensiert. Franz Heinrich Käppeli sah es kommen, dass mit der Eröffnung der Brücke sein Verdienst als Fährmann ausblieb. Er schrieb deshalb an die Regierung: «Es ist begreiflich, dass Gesuchsteller, der als unbemittelter, alter Mann aus dem Verdienst seiner Fähre sich ernähren muss, wenn zu Rickenbach eine Pfahlbrücke errichtet wird, indem wohl niemand in einem Schifflein sich über die Reuss führen lassen wird, wenn man gerade, unangemeldet und unentgeltlich über eine sichere Brücke hin- und hergehen kann.» Käppeli bat die Regierung um «ihren väterlichen Schutz». Merenschwand solle sich mit ihm verständigen und ihn für den Verdienstausfall entschädigen.[103)] Am 10. Februar 1864 hatte denn auch die Regierung beschlossen, die Gemeinde Merenschwand müsse sich mit dem Besitzer der Fussgängerfähre über allfällige Entschädigungsforderungen verständigen. Dies bereitete dem Gemeinderat einiges Kopfzerbrechen, denn Käppeli verlangte 365 Franken pro Jahr.[104)]

Die Brückenbaukommission, die die Mehrheit der Bürger vertrat, teilte nach Aarau mit, dass Franz Heinrich Käppeli bereits 78 Jahre alt sei und mit dessen Tode falle das Fahrrecht ohnehin weg. «Diese Angelegenheit wird sich wohl in Minne und auch billiger beilegen lassen, als der Gemeinderat glaubt. Ausserdem hat die Kommission der Gemeinde Obfelden im bezüglichen Protokoll eine Erklärung abgegeben, durch Sammlung von freiwilligen jährlichen Beiträgen in ihrer Gemeinde jeweilen namhaft an die Entschädigungsleistung beizutragen». [105)]
Auf alle Fälle wollte die Gemeinde Merenschwand die pro Tag geforderte Entschädigung von einem Franken nicht zahlen. An der Gemeindeversammlung vom 21. August 1864 wurden in dieser Sache drei Anträge gestellt. Ein Teil der Bürger wollte das Gericht entscheiden lassen, ein anderer war bereit, Käppeli pro Jahr 150 Franken zukommen zu lassen, wobei die freiwilligen Beiträge aus Obfelden in die Gemeindekasse fliessen sollten. Eine dritte Gruppe wollte Käppeli aus Mitleid, da er «ein alter Mann» war, mit 200 Franken entschädigen. Dieser Antrag wurde mit grosser Mehrheit angenommen. Damit war aber der Fährmann nicht zufrieden, und er trat als Kläger gegen die Gemeinde Merenschwand auf. Am 5. März 1865 erklärte sein Sohn Johann Sebastian, den Streit gegen die Gemeinde fallen zu lassen, sofern sein Vater pro Jahr 300 Franken erhalte. Das Feilschen der beiden Parteien endete damit, dass am 7. Mai 1865 der Sohn des Franz Heinrich Käppeli erklärte, wenn sein Vater bis zu seinem Ableben jährlich 250 Franken erhalte, zahlbar in zwei Raten auf den 1. Mai und den 11. November, sei er zufrieden und verzichte zugleich auf den freiwilligen Beitrag von Obfelden. Die Gemeindeversammlung war einverstanden und beschloss, die Zahlungen rückwirkend auf den 1. April 1864 auszurichten.[106)] Franz Heinrich Käppeli starb am 14. Mai 1870 im Alter von 82 Jahren.

Die Arbeiten an der Brücke schritten rasch voran, und am 17. Juli 1864 bat der Gemeinderat Obfelden die Regierung in Zürich, eine Kommission zu bestellen, die die Brücke einer genauen Expertise unterziehe und darüber berichte, denn das Bauwerk werde bis Donnerstag, 21. Juli 1864 gänzlich vollendet sein. Zürich bestimmte Oberst Diezinger als Experten.[107)]
Der Voranschlag für die Brücke lag bei 10 600 Franken. Wieviel hat sie wirklich gekostet?
Im Gemeindearchiv Obfelden liegen zwei Abrechnungen, die eine für Obfelden, unterschrieben von Kaspar Studer, dem Quästor der Brückenbaukommission, die andere für Merenschwand, unterschrieben von Gemeindeammann Fischer, dem Quästor der Brückenbaukommission Merenschwand. Die Merenschwander Rechnung schliesst mit einem Schlussbetrag von Fr. 16 010.38, die von Obfelden mit einem solchen von Fr. 15 990.83. Die kleine Differenz rührt davon her, dass z.B. Merenschwand die Kosten der Dekoration der Reussbrücke bei der Einweihung übernahm.

Die Rechnung für Obfelden sieht folgendermassen aus: [108)]

I. Baukosten

1.	Dem Hr. Baumeister Jb. Funk in Maschwanden laut Bauvertrag	10 800.--
2.	Demselben für Mehrarbeiten betreffend Erbauung der Fusswege nebst 5 Ctr. Theer zum Anstreichen der Brücke	3 627.36
3.	Demselben für Herstellung der Nothbrücke auf dem linken Ufer	718.65
	Summa Baukosten	15 146.01

II. Verschiedenes

1.	Für ein Inserat Bauauschreibung im Anzeiger des Bez. Affoltern	1.35
2.	Für gleiches betreffend Einweihung der Reussbrücke	6.30
3.	Dem Heinrich Hug. Spengler in Ottenbach, für Arbeit und Nägel	39.95
4.	Dem Maler Hegetschweiler in Ottenbach für Anstreichen des Brückengeländers	25.--
5.	Dem Herrn Fritz Müller in Affoltern für das Schlagwerk	68.--
6.	Der Eisenhandlung von Leonhard Paravicini in Zürich für 894 Pfund Zinkblech	326.31
	Hiebei Fracht, Spesen Porto	1.85
7.	Dem Friedrich Fischer, Schmid, in Wolsen, für Putzreparaturen	11.56
8.	Frachtvergütung für ein Schlagwerk	3.--
9.	Dem H. Wydler in Unterlunnern für ein Gang nach Luzern betreffend Auswirkung eines Verbotes über Einstellung des Flössens	6.--
10.	Für 16 Pfund Pulver bei Einweihung der Brücke	22.40
11.	An 4 Schützen Taggeld bei Einweihung der Reussbrücke	8.--
12.	An 4 weitere Schützen Taggeld	8.--
13.	Der Eisenhandlung Schinz und Baer in Zürich für 669 Pfund Zinkblech	264.25
	Hiebei Frachtvergütung	5.--
14.	Dem Flösser Lehmann Entschädigung	5.--
15.	Dem Oswald Huber in Besenbüren für Reparatur einer Winde	6.80
16.	Frachtvergütung für ein Schlagwerk	7.25
17.	Dem Schlosser Räber in Merenschwand für Schmidarbeit	28.80
	Summa Verschiedenes	844.82

Zusammenzug der Ausgaben

1.	Baukosten der Reussbrücke	15 146.01
2.	Verschiedenes	844.82
	Summa aller Ausgaben	15 990.83

Vorstehende Gesamtausgaben für Erbauung der Reussbrücke Frk. 15 990.83 gemäss gegenseitigem Vertrag unter die Gemeinden Merenschwanden und Obfelden gleichmässig verteilt, bringt auf die Gemeinde Obfelden Frk. 7 995.42

Abgeschlossen d. 18. October 1864

Für die Gemeinde Obfelden
Der Rechnungsgeber:
Kaspar Studer

Sonntag, 24. Juli 1864 fand die Einweihung der neuen Brücke bei schönstem Sommerwetter statt. Die beiden Brückenbaukommissionen hatten dazu folgendes Programm aufgestellt: [109)]

1. Versammlung der Festteilnehmer nachmittags halb zwei Uhr beim Hirschen in Lunnern.
2. Aufstellung des Festzuges um halb drei Uhr in folgender Reihenfolge:
   — Musik
   — Lastwagen
   — Leichte Fuhrwerke
   — Baukommission, Behörden, Baupersonal und übrige Festteilnehmer
3. Abgang des Zuges vom Hirschen in Lunnern durch die neue Strasse zur Reussbrücke punkt drei Uhr.
4. Nach Überschreitung der Brücke Festreden nebst Gesang und Instrumentalbegleitung vor und nach denselben.
5. Fortsetzung des Zuges nach Merenschwand zum Festessen beim Schwanen daselbst.

Der «Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern» berichtete am Samstag darauf: [110)]
«Vom herrlichsten Wetter begünstigt, feierten letzten Sonntag die Gemeinden Obfelden und Merenschwand die Einweihung der Reussbrücke bei Rickenbach. Tausende von Neugierigen waren herbeigeeilt, um das neue Werk zu betrachten und an den mit der Eröffnung der Brücke verbundenen Festlichkeiten — wenn auch nur passiv — Anteil zu nehmen.
Die Baukommission, die beidseitigen Gemeindsbehörden und andere Gäste besammelten sich im Gasthof zum Hirschen in Unter-Lunnern, und von dort aus setzte sich circa 3 Uhr der Festzug in Bewegung.
Um die Tragfähigkeit und die allseitige Solidität des neuen Werkes zu erproben, wurden zuerst drei, in Anbetracht der lockeren Oberfläche der eben erst vollendeten Zufahrtsstrasse fast nur allzu schwer beladene Wagen über die Brücke gefahren; sodann folgte eine grössere Anzahl — wohl gegen 20 — leichter, von Zuschauern besetzter Fuhrwerke; hierauf der Festzug. An dessen Spitze flatterte das alte ehrwürdige Banner des Freiamts und die Fahne des Sängervereins von Obfelden, von den Mitgliedern des letzteren begleitet. Dann kamen die Mitglieder der Baukommission, die Gäste, die beteiligten Gemeindsbehörden und sodann die übrigen Festteilnehmer.

Unter den Klängen der Festmusik und den fröhlichen Liedern des Männerchores gelangte man endlich an den Eingang der im festlichen Gewande prangenden Brücke, die vom Zuge nur mit Mühe passiert werden konnte, da sie die neugierige Menge bereits okkupiert hatte.
Wie bei einem Werke, das aus der Hand eines geübten Meisters hervorgeht, zu erwarten war, hielt die Brücke bei dieser harten Probe festen Stand, wohl ein sicherer Beweis, dass sie keiner Last erliegen und auch dem reissendsten Strome in seiner wildesten Physiognomie Trotz bieten werde.
Jenseits der Brücke auf dem Boden des schönen Aargaus, übergab Herr Statthalter Stehli als Präsident der Baukommission den vollendeten Bau den beidseitigen Gemeindsbehörden und empfahl ihn ihrem Schutze und ihrer Obhut.
In gehaltsvoller Rede wies er vor allem darauf hin, welche Mühen und Anstrengungen es die Gemeinden Merenschwand und Obfelden gekostet, bis sie dies ihr lang erstrebtes Ziel erreicht, namentlich, da ihnen von gewisser Seite her Hindernisse in den Weg gelegt worden, von woher sie eher fördernde Unterstützung mit Recht hätten erwarten dürfen.
Der Redner erinnerte ferner an den blutigen Gegensatz zwischen dem blutigen Drama, das infolge unschweizerischer Einflüsse im Jahr 1847 auf der nämlichen Stätte vor unsern Augen geführt worden und zwischen dem heutigen freundschaftlichen Entgegenkommen der Festteilnehmer, nachdem kaum die Glocke verklungen, welche sie zu verschiedenem Kultus zusammengerufen haben. In ansprechender Weise hob er hervor, dass über den beiden Konfessionen das gemeinsame Vaterland stehe, das uns alle umschliesse und als Söhne eines Stammes vereinige.
Zum Schlusse gedachte er in gebührender Weise des Baumeisters der Brücke, Herrn Zimmermeisters Funk in Maschwanden, und sprach ihm sowie allen denen, die in dieser oder jener Weise dem Unternehmen ihre Mitwirkung angedeihen liessen, namens der Baukommission seinen wärmsten Dank aus.
Herr Fürsprech Suter ab Horben dankte hierauf namens der Gemeindsbehörden der Baukommission für die schöne Bescherung, womit sie jene erfreut habe. Er hob hervor, wie lange schon das Reusstal sich danach gesehnt habe, mit dem Kanton Zürich in solcher Weise verbunden zu werden, bis es nun endlich unermüdetem Streben gelungen sei, der Erfüllung dieses Wunsches sich freuen zu können. Bald werde diesem ersten Werk ein zweites folgen,[111] dessen Vollendung nahe bevorstehe, und ohne Zweifel werde sich in nicht allzu ferner Zeit noch ein drittes anreihen (bei Rottenschwil), die er alle zum voraus freudig begrüsse, in der Hoffnung, dass sie friedlich nebeneinander bestehen werden und ihr Eifer blosser Wetteifer im Dienste und in der Förderung des Verkehrs und der allseitigen Interessen sein möge.
Nachdem der Männerchor Obfelden diesen feierlichen Akt mit dem schönen Liede «Trittst im Morgenrot daher», das unter Musikbegleitung vorgetragen wurde, geschlossen, setzte sich der Zug durch die aufs geschmackvollste

dekorierte Strasse nach Merenschwand in Bewegung, allwo seiner in dem Schwanen ein frugales Festessen harrte, das dem dortigen Wirt in der Tat alle Ehre machte. Auch an einem guten Tropfen Neftenbacher fehlte es nicht, womit die Festteilnehmer begierig ihre staubig gewordenen Kehlen ausschwenkten.
Nachdem noch manch ernstes und launiges Wort geflossen, wodurch namentlich auch den Gefühlen der Anerkennung und der Dankbarkeit gegenüber den Herren Statthalter Stehli und Regierungsrat Suter Ausdruck verliehen wurde, trennte man sich in später Stunde von den freundlichen Nachbarn in Merenschwand.
Ein freudiger und bedeutungsvoller Tag ist mit diesem Feste für Obfelden und Merenschwand verflossen. Die Freude war umso ungetrübter, als auch nicht ein Unglücksfall, der während der Baute sich ereignet hätte, zu beklagen war.
Möge dieses neue Band, das durch die natürlichen Grenzen, welche den Aargau bis jetzt von uns getrennt haben, gleichsam beseitigt worden, auch in geistiger Beziehung als Mittel zur Vereinigung der Bewohner des Reusstals dienen, als ein Mittel für die Erhaltung und Erweiterung der freundnachbarlichen Beziehungen, in denen dieselben schon lange zueinander gestanden haben!

Noch mag ein Teil der vielen Inschriften hier Platz finden.

Bei der Brücke:
O Brücke, in deinem Festgewand,
die Herzen verbinde sowie das Land!

Dies Werk sei ein ferner Band,
zu lieben und pflegen das Vaterland.

Nach Jahren noch kommt's den Enkeln zu gut,
was wir hier gebaut mit freudigem Mut.

Was wir geschafft mit freudigem Mut,
Nimm gnädig, o Herr, in Deine Hut!

In Toussen, von Affoltern kommend:
Was keiner noch vor kurzem hat gedacht,
ist durch vereinte Kräfte schon vollbracht.
Aargau und Zürich hoch! Die sich verbanden.
Die Brücke hoch! Hoch Obfeld' — Merenschwanden!

Von der Reuss nach Affoltern kommend:
Nun sind sie gekommen, die sehnlichen Zeiten!
Wer nicht mehr will laufen, der kann jetzt reiten.
Ich führe hinauf: zum Dampf und zur Post,
Das Fahren geht billig, jetzt gibt's wieder Most».[112)]

Schon drei Tage vorher hatte das konservative Publikationsorgan des Freiamtes, der «Freischütz» berichtet.[113)]

«Die Eröffnung der Brücke in Rickenbach ist in einfach, würdiger und schöner Weise gefeiert worden. Hüben und drüben hat man sich Mühe gegeben, den Dorfschaften ein festfeierndes Aussehen zu geben; am meisten Mühe aber hat man wie billig an die Ausschmückung der Brücke verwendet, was den ohnehin hübschen und gefälligen Bau dem Auge noch genehmer machte. Die Inschriften, in ihrem Inhalt besser als in ihrer Form, thaten in kurzen Sätzen Geschichte, Zweck und Bedeutung des Baues kund. Bis zu der Begeisterung, welche mit der Brücke einen bedeutsamen Wendepunkt für die Geschichte der Gemeinde Merenschwand mit ahnungsvollem Gemüth vorausgesagt und in seiner Sehergabe einen Flecken mit viel Handel und Gewerbe und eine schöne Vorstadtstrasse von Merenschwand nach der Brücke vorauskündet hätte, brachte es kein Inschriften-Dichter und kein Redner. An einem Festtage ist es an die Verwirklichung grosser und in die weite Zukunft gehender Wünsche zu glauben und davon Dichten schon erlaubt.

Den Festzug führte ein Musikkorps an; mehrere Lastwagen mit Kalksteinen, die sich wie grosse Könige von je sechs Pferden ziehen liessen, folgten noch und hinter diesen die Behörden, Baukomissionen, geladene Gäste, Panner und Festredner, die HH. Statthalter Stehli u. Fürsprech Suter, betonten, dass das schöne und für alle Zukunft in materieller wie in geistiger Beziehung segensreiche Werk nur der klaren Einsicht und Erkenntnis über die Bedeutung der Verkehrsmittel und dem damit verbundenen Muth, der Energie und Thatkraft zu verdanken sei, was denn auch wahr ist und die Selbsthülfe um so anerkennenswerther macht. Hr. Stehli deutete auch auf die Hemmnisse ab Seite der Regierung hin und sprach deutlich gegen ihr Benehmen Tadel aus. Den besten Bescheid auf die vielen Zuschriften hatten die Baukommissionen dadurch ertheilt, dass sie dieselben nicht beachteten, sondern an dem Bau fortarbeiteten. Unterdessen hatte Regierungsrath Keller abseits die Brücke besichtigt; er kann also dem Baudepartement von den Wohlgerüchen des gestreuten Weihrauchs nicht berichten, wiewohl er nachher schnell davon eilte, ohne am Festessen Theil zu nehmen. Der Zug setzte sich nach Merenschwand fort zum Schwanen, um zum besten Teil eines solchen Festes zu kommen.

Die Betheiligung aus Nah und Fern war zahlreich und die Befriedigung und das Lob über den ausgeführten Bau war die allgemeine Feststimmung. Mehr als eine Viertelstunde war die Brücke ganz mit Menschen angefüllt, und diese Belastung verursachte keine Senkung und kein Schwanken des Baues. Wir sahen die Brücke zum erstenmale und sie hat, was Solidität und Dauerhaftigkeit anbelangt, unsere Erwartungen übertroffen. Der Zahn der Zeit, in der Gestalt einer Holzfäulnis, wird nicht sobald das Werk zerstören; das Holz ist durch Mittel, welche die Feuchtigkeit nicht eindringen lassen, davor geschützt, und wir glauben auch, dass eine wesentliche Reparatur drei oder vier Jahrzehnte nicht nothwendig sein wird. Dies Werk wird, zumal für das linke Ufer, von wesentlichem Nutzen für den

Wohlstand sein. Der Bahnhof Affoltern und damit die bedeutenden Verkehrsmittelpunkte Zürich und Luzern sind dadurch nahe gerückt; Absatz und Verkehr müssen lebhaft werden. Das segensreiche Werk der Entsumpfung muss jetzt noch viel bessere Früchte tragen, als es ohnehin versprach.
Der Güteraustausch hat aber immer auch persönliche Berührung und Annäherung zwischen Einzelnen und ganzen Landschaften zur Folge und bei der bisherigen relativen Abgeschlossenheit, die durch Konfessionsverschiedenheit und politische Trennung noch vermehrt wurde, hat dies einen viel höheren Werth. Die Brücke in Ottenbach wird ihrer Bedeutung keinen Abbruch thun; sie werden einander nur geringe Konkurrenz machen. Gerade deshalb ist ein Begehren von Merenschwand an die Regierung, respektive den Grossen Rath um einen Beitrag in dem Masse wenigstens, wie er an Ortsverbindungsstrassen geleistet zu werden pflegt, gerechtfertigt. Möge es geschehen!»

War man am Tag der Brückeneinweihung allseits frohens Mutes und voller Eintracht, so hörte man bereits ein Jahr später die ersten Misstöne zwischen den Gemeinden Merenschwand und Obfelden. Im März 1865 hatte der Direktor der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich über die Statthalter die Gemeinden der Bezirke, die bei plötzlichem Tauwetter unter Überschwemmungen leiden könnten, darauf aufmerksam gemacht, dass in diesem Jahr, mit Rücksicht auf die grossen Schneemassen in den Bergen, unvorhergesehene Gefahren auftreten könnten. Die Gemeinden wurden aufgefordert, mangelhafte oder schadhafte Stellen an Wuhrungen oder Dämmen unverzüglich auszubessern. Die Gemeinden sollten auch eine mit den nötigen Gerätschaften versehene Mannschaft stellen, die bei drohender Gefahr den möglichen Schäden vorbeugen konnte. Das Statthalteramt Affoltern machte darauf aufmerksam, dass die Gemeinde Merenschwand noch keine Anstalten getroffen habe, um bei der Reussbrücke den Raum zwischen Ufer und linkseitigem Pfeiler aufzufüllen. Auch seien die nötigen Uferschutzwehren nicht ausgeführt worden. Bei einem Hochwasser wären die Brücke, die Zufahrtsstrassen und das Dorf Rickenbach gefährdet.[114)]
Diese Mitteilung wurde vom Bezirksamt Muri nicht gerade gut aufgenommen. Der Bezirksamtmann berichtete, Unglücksfälle seien bisher nur auf der Zürcher Seite vorgekommen, wofür den Aargau keine Schuld treffe. Statthalter Stehli in Affoltern antwortete darauf, ihm sei nur ein Unglücksfall bekannt, nämlich der, wo ein Betrunkener von der Brücke auf eine Steinklinge hinabgestürzt und am Kopfe tödlich verletzt worden sei. Nach der amtlichen Untersuchung sei der Leichnam allerdings, wenn man die Mitte des Reussbettes als Grenze annehme, ungefähr 15 Fuss vom aargauischen Territorium entfernt auf Zürchergebiet aufgefunden worden.[115)]
Der Aargau liess nach diesen Vorwürfen sofort einen Augenschein durch den Kantonsingenieur vornehmen, der feststellte, dass die Gemeinde Merenschwand ihre Uferwehren ober- und unterhalb der Brücke verstärke, von einer Gefahr könne nicht die Rede sein.[116)]

Zehn Jahre hatte die erste Reussbrücke Rickenbach - Obfelden Bestand, bis sie am 31. Juli 1874 durch tragisches Zusammenwirken verschiedener Umstände von den Fluten der hoch gehenden Reuss mitgerissen wurde. Wie konnte so etwas geschehen?
Schon 1864 hatte der aargauische Regierungsrat geschrieben: [117]
«Die Reussbrücke zu Rickenbach - Merenschwand wurde auf eine von beiderseitigen Kantonsregierungen erteilte Konzession hin, ohne Staatsbeteiligung, durch die Gemeinden Merenschwand und Obfelden erbaut. Sie bildete ein Konkurrenzprojekt zu der Ottenbacher Brücke und wurde deshalb auch, entgegen besserer Einsicht, mit etwas zu grosser Hast und desto geringerer Solidität ausgeführt. Die Konzessionierung derselben stützt sich auf deren Unterhalt durch die Gemeinden und die baupolizeiliche Aufsicht der Staatsbehörden von Aargau und Zürich. Im übrigen steht das Werk allein im Risiko der bau- und unterhaltungspflichtigen Gemeinden.»
Am 5. September berichteten Gemeinderat und Brückenbaukommission von Merenschwand dem Regierungsrat in Aarau: [118] «Wie die Wassergrösse vom 31. Juli abhin für so manche Gegend unseres Vaterlandes verhängnisvolle Folgen hatte, so wurden auch die aargauische Gemeinde Merenschwand und die zürcherische Gemeinde Obfelden infolge der hochgehenden Wogen der Reuss durch ein fatales Missgeschick schwer betroffen. Die im Jahr 1864 durch die beiden genannten Gemeinden gemeinschaftlich erstellte Reussbrücke bei Rickenbach wurde weggerissen. Das Unglück ist nicht etwa der Konstruktion der Brücke zuzuschreiben, welche wiederholt bei ähnlichem Hochwasserstand sich als ganz solid und widerstandsfähig bewährt hatte, sondern wurde herbeigeführt durch die Luzernerische Emmenbrücke von Thorenberg, welche als ein noch gut zusammengefügtes, mit Eisen festverbundenes Brücken-Wrack in einer Länge von ca. 124 Fuss auf dem Strome herunterschwamm und mit ungeheurer Wucht auf unsere Brücke stiess. Dieser Aufprall hätte für die Brücke bei Rickenbach noch keine verderblichen Folgen gehabt, wenn die herabschwimmende Brückenruine nicht an den sog. Eisbrechern unserer Brücke gehoben worden wäre, wodurch der ganze immense Druck statt auf die eisernen Pfeiler auf den Oberbau wirkte und diesen endlich abhob, wodurch jede Verbindung und Konsolidierung der Pfeiler mit dem Streberbau aufhörte und so das ganze Werk ruinierte und fortriss.»
Schliesslich meldete der «Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern»: [119]
«Freitag früh (31. Juli 1874) kam die schöne Thorenbergerbrücke, teils noch mit Ziegeln bedeckt, die Reuss hinunter (auf ihrem Weg gefährdete dieselbe die Emmenbrücke, welch letztere aber mit Steinen schon vorher stark beschwert worden und so den gehörigen Widerstand leistete), blieb beim Auslauf der ebenfalls hoch angeschwollenen Lorze in die Reuss mehr als eine Stunde stehen, drehte sich endlich wieder langsam und schoss sozusagen pfeilschnell gegen die hölzerne Reussbrücke bei Obfelden, die dem Anprall nicht zu widerstehen vermochte, (die schweren Balken wurden auf beiden Seiten wie Streichhölzer in ihren Fundamenten geknickt) und so langten beide zusammen in wenigen

Minuten in Ottenbach an. Letzteres läutete Sturm und rief noch Obfelden um Hilfe, die auch bald anlangte, denn die Not war gross. Die ganze Unmasse fest zusammengebundenes Holz bildete vor der starken steinernen Brücke eine Schwelle, so dass das Wasser bereits über den eisernen Oberbau lief. Nicht ohne grosse Mühe wurden die Schrauben gelöst, wo es möglich war, das Holz herausgezogen und der Rest den Bremgartern zu Verfügung gestellt, die den letzten Mann aufgeboten, um ihre Brücke zu retten.»
In der Nr. 64 vom 12. August 1874 wurde diese erste Meldung folgendermassen korrigiert: «In Nr. 62 wurde mitgeteilt, die Thorenbergbrücke sei beim Auslauf der Lorze mehr als eine Stunde stehen geblieben. Nach einem uns zugegangenen Schreiben des Gemeinderates Obfelden ist diese Aussage total falsch. Von Mühlau schnell dahinziehend, habe man die Brücke bemerkt und den Fall der Rickenbacher-Brücke bei dem hohen Wasserstand und einen allgemeinen Anprall der grossen Holzmasse schnell vorausgesehen; es seien auch beim Auslauf der Lorze eine grössere Anzahl Bürger aus Obfelden gestanden und hätten, im Falle dieselbe dort nur kurze Zeit gestrandet, solche sicherlich mit Ketten gebunden, um die Katastrophe und damit auch grossen Schaden von sich abzuwenden.»
Von der eingestürzten Brücke wollte man retten, was man konnte. Nach einer gemeinsamen Sitzung der Gemeinderäte Merenschwand und Obfelden wurde der letzte bestimmt, mit der Gemeinde Ottenbach wegen des dort angeschwemmten und geretteten Holzes Rücksprache zu nehmen.[120] Am 5. August 1874 wurde in Ottenbach das Holz auf einer Gant versteigert. Da ein grosser Teil der beiden Brücken (Rickenbach und Thorenberg) weiter nach Bremgarten mitgerissen worden war, beschloss der Gemeinderat Obfelden, zwei seiner Mitglieder auch dorthin abzusenden, damit sie sich erkundigten, was noch zu retten sei.[121]

6. Neuer Fährenbetrieb 1874/75

Die Gemeinderäte von Merenschwand und Obfelden und die alte Brückenbaukommission von Merenschwand versammelten sich am Abend des Unglückstages im Schulhaus zu Merenschwand und beschlossen, so schnell als möglich den Personenverkehr über die Reuss mittels einer Fähre wiederherzustellen. Zu diesem Zwecke wurde der Ankauf eines soliden Schiffes in Aussicht genommen und dazu je ein sachkundiges Mitglied aus jeder Gemeinde abgeordnet. Die Mitglieder von Rickenbach anerboten sich, die alten Fährseile, die noch vorhanden waren, zur Verfügung zu stellen. Bis das neue Schiff gekauft war, sollte der Personenverkehr mit dem «Grienschiff» von Rickenbach bewerkstelligt werden, wofür die Ortschaft auch die Taxen beziehen konnte. Sobald das neue Schiff angelangt war, sollte das Fahrrecht versteigert werden; die Einnahmen und Ausgaben sollten zu gleichen Teilen in die beiden Kassen fliessen. Für Gemeindebürger von Merenschwand und Obfelden durfte die Überfahrt nicht mehr als 5 Rappen betragen, andere Personen hatten 10 Rappen zu bezahlen. Des weitern wurde vorgeschlagen, später auch eine Grossfähre für die Post und andere Fuhrwerke einzurichten. Die Bewilligung dazu sollten die beiden Kantonsregierungen erteilen.[122)]

Zwei Tage später, am 2. August 1874, wandte sich der Gemeinderat von Merenschwand nach Aarau, schilderte den Hergang des Unglückes und berichtete, dass wegen der Brückenkatastrophe nun ein grosser Umweg über die Ottenbacher Brücke gemacht werden müsse. Dabei konnte es der Gemeinderat nicht unterlassen, wahrscheinlich immer noch darüber verärgert, dass die Regierungen in Aarau und Zürich vor gut zehn Jahren Ottenbach als Hauptbrückenort gewählt hatten, dem Regierungsrat zu melden: «Seit dem Bestand der Rickenbacher Brücke war der Verkehr über dieselbe sehr gross, ja, man darf mit Recht sagen, derselbe war einmal grösser als derjenige über die um schweres Geld erbaute Brücke von Ottenbach.» Am Schluss bat der Gemeinderat gnädigst um die neuerliche Errichtung einer Gross- und Kleinfähre.[123)]

Der Regierungsrat erteilte nach eingehender Beratung eines vorgelegten Entwurfes[124)] die Konzession am 21. August 1874, allerdings nur unter dem Einverständnis der Zürcher Regierung. Diese hatte aber bereits am 15. August gehandelt und der Gemeinde Obfelden eine Kleinfähre für den Personenverkehr und eine Grossfähre für den Post- und Fuhrwerkverkehr bewilligt.[125)] Die vom Aargauer Regierungsrat erteilte Konzession für die Gemeinde Merenschwand lautete: [126)]

§ 1. Dem Gemeinderat Merenschwand, namens der Gemeinde, wird für den Verkehr zwischen Merenschwand und der Gemeinde Obfelden, Kantons Zürich, die Bewilligung zur Errichtung einer Kleinfähre für den Personenver-

kehr und einer Grossfähre für den Post- und Fuhrwerkverkehr über die Reuss bei Rickenbach erteilt.

§ 2. Für den Verkehr bei Tageszeit ist eine einfache Taxe zu bezahlen, bei Nachtzeit eine vermehrte. Die Nachtzeit wird fixiert vom 1. Mai bis 30. Herbstmonat von 10 Uhr abends bis 3 Uhr früh und vom 30. Herbstmonat bis 1. Mai von 8 Uhr abends bis 5 Uhr morgens.

§ 3. Die zu beziehenden Fähretaxen betragen

	bei Tag Fr. Rp.	bei Nacht Fr. Rp.
Für eine Person (allfällige Traglast inbegriffen)	- 5	- 10
Für ein Stück Schmalvieh (Person zahlt extra)	- 5	- 10
Für ein Stück Grossvieh (Person extra)	- 15	- 25
Für Einspänner-Fuhrwerke	- 40	- 50
Für Zweispänner-Fuhrwerke	- 45	- 70
Für Dreispänner-Fuhrwerke	- 70	1. -
Für Vierspänner-Fuhrwerke	1. -	1. 50
Für Handwägelchen	- 10	- 20
Bei Fuhrwerken und Handwägelchen je eine Person frei		

Militärpersonen, Post- und Polizeiangestellte im Dienst, Armenfuhren, Feuerläufer und Feuerspritzen sind bei Tag und Nacht unentgeltlich überzusetzen.

§ 4. Alle Einrichtungen an der Fähre sowie die Zugänge und Wege etc. sollen solid erstellt und in einem den Verkehr sichernden Zustande unterhalten werden. Die Stege sind mit soliden Schutzlehnen zu versehen und in angemessener Höhe über dem Wasser zu erstellen, damit die Fähre jederzeit benutzbar ist.

§ 5. Zur Überfahrt sollen nur solide Fahrzeuge verwendet und dieselben niemals überladen werden. Die Fähre ist nur durch sachkundige Schiffleute zu bedienen.

§ 6. Die Fähre-Inhaberin ist verpflichtet, zu jeder Zeit, Tag oder Nacht, jedermann, der es begehrt, gegen die vorgeschriebene Gebühr überzusetzen. Bei ausnahmsweise hohen Wasserständen kann die Überfahrt nicht verlangt werden. Die mit der Überfahrt betrauten Personen sind pflichtig, jedermann prompt und anständig zu bedienen und die Überfahrt schnell und sicher zu bewerkstelligen.

§ 7. Die Fähre-Inhaberin ist für genaue Befolgung aller gegebenen und eventuell weiter zu gebenden sicherheitspolizeilichen oder sonstigen gesetzlichen Vorschriften verantwortlich.

Für die Konzession zahlte die Gemeinde Merenschwand den Betrag von fünf Franken.

Die Kleinfähre wurde am 5. September 1874 für ein Jahr «dem vorläufigen Inhaber Käppeli in Rickenbach für die Summe von Fr. 300.- verpachtet.» Es handelte sich um Johann Sebastian Käppeli, Sohn des Franz Heinrich. Von der Errichtung einer Gross- oder Wagenfähre wurde jedoch Umgang genommen, da ungünstige Kiesablagerungen im Flussbett den Verkehr behindert hätten; der Fuhrwerkverkehr musste den Umweg über die Brücke von Ottenbach machen.[127] Diese neue Fähre war bis zum Tag der Einweihung der neuen Brücke am 8. Oktober 1876 in Betrieb.

7. Die zweite Rickenbacher-Brücke 1876

Ein paar Tage nach dem Einsturz der Pfahlbrücke versammelten sich der Gemeinderat und die ehemalige Brückenbaukommission Merenschwand, um die nötigen Schritte für die Errichtung einer neuen Brücke in die Wege zu leiten. In einem Schreiben an die Regierung in Aarau wurde klargemacht, dass das Unglück nicht einer Fehlkonstruktion der alten Brücke zuzuschreiben sei, diese hätte sich wiederholt bei Hochwasser als solid und widerstandsfähig bewährt.[128] Der Verlust der Brücke war für die in ihrem Einzugsgebiet liegenden aargauischen und zürcherischen Gemeinden ein harter Schlag, da sie einen Verkehr vermittelt hatte, wie er früher, zur Zeit der Fähre, nicht bestand. Im Bezirk Affoltern hatte sich in der Mitte des 19. Jahrhunderts die Seidenindustrie etabliert.[129] Die neu errichteten Seidenfabriken waren in kurzer Zeit von wesentlicher Bedeutung für die Entwicklung der Gemeinden geworden, brachten sie doch Arbeit und Verdienst. So arbeiteten für den Seidenfabrikanten R. Stehli-Hausherr in Obfelden, der seine 30 Webstühle umfassende Weberei in jener Zeit wesentlich ausgedehnt hatte, im Jahre 1850 ausserhalb der Fabrik über 100 Stühle.[130] Diese Heimarbeit bot vor allem den in der Landwirtschaft tätigen Familien einen willkommenen Hausverdienst. Infolge Mangels an Arbeiterinnen mussten auswärts Ferggereien und Webschulen errichtet werden. In Muri erhielten in einem Saal des 1841 aufgehobenen Klosters Töchter Unterricht im Weben. Nach dem Bericht des Gemeinderates Merenschwand sollen sich täglich Hunderte von Arbeiterinnen aus dem Freiamt in die seidenverarbeitenden Betriebe jenseits der Reuss begeben haben.

Zum Güterverkehr aus dem Bezirk Affoltern über die Reuss gehörte auch die Weinausfuhr. «Es war vor allem der Wein, der an unseren Südhängen angebaut und seit alten Zeiten fast ausschliesslich im Freiamt verkauft wurde.» [131] Ohne einen Ausbau der Strassen und einen neuen Reussübergang war das Absatzgebiet im Freiamt gefährdet.
Auf der andern Seite war die Rickenbacher Brücke der Ort, wo man mit Vieh und Wagen die natürliche Grenze der Reuss vom Freiamt her passierte. Vieh, Obst, Getreide, Holz, «Granitsteine und Zieglerwaren» sollen bis zur Stadt Zürich transportiert worden sein.[132]
Der sofortige Wiederaufbau der Reussbrücke war daher ein dringendes Bedürfnis. Die betroffenen Gemeinden Merenschwand und Obfelden wünschten diesmal eine aus Steinen und Eisen ausgeführte Brücke, die nach ersten Schätzungen eine Summe von 100 000 Franken erforderte. Diesmal konnten die beiden Gemeinden die Baukosten nicht aus eigenen Mitteln bestreiten, zumal sie noch frühere Bauschulden zu amortisieren hatten. Die Gemeinden wandten sich an ihre Regierungen und baten diese, für die Ausarbeitung eines Brückenprojektes nach den neuesten Erfahrungen der Brückenbautechnik besorgt zu sein. Sie wünschten, dass der Bau unter staatlicher Anordnung und Aufsicht durchgeführt werde und dass im Aargau durch die Vorlage eines Dekretes an den Grossen Rat die finanzielle Beihilfe des Staates und der am Brückenbau interessierten Gemeinden gesichert sei.[133]
Nach Ansicht der Zürcher Regierung sollten die beiden Gemeinden zuerst Offerten für den Brückenbau einholen und diese dann den Behörden vorlegen. Um dies zu erleichtern, liess die Direktion der öffentlichen Bauten in Zürich einen Situationsplan über die Brückenstelle und ein Profil aufnehmen. Das Werk wurde zwischen den Widerlagern mit 240 Fuss Länge angenommen. Es sollte durch zwei Pfeiler in drei Teile geteilt werden. Die Höhe des Unterbaues über dem höchsten Hochwasser sollte vier Fuss betragen. Als Oberbau wurde eine eiserne Konstruktion mit einer Brückenbreite von 16 Fuss angestrebt.[134]
Dem Gesuche der beiden Gemeinden schloss sich die Kulturgesellschaft des Bezirkes Muri an, die bereits 1864 beim Bau der Ottenbacher Brücke aktiv mitgewirkt hatte. Damals hatte deren Präsident, Regierungsrat Peter Suter auf dem Horben, vehement für den Übergang bei Ottenbach Stellung genommen. Auch war man damals der Ansicht gewesen, nach Ottenbach sei eine Reussbrücke bei Rickenbach kein Bedürfnis mehr. Die Kulturgesellschaft gestand nun ein, man hätte sich getäuscht, denn die damals eher stiefmütterlich behandelte Brücke in Rickenbach hätte heute für den Verkehr eine weit grössere Bedeutung als die von Ottenbach. «Letztere liegt wesentlich im Interesse der Bewohner Ottenbachs, welche im herwärtigen Kanton unmittelbar am linken Reussufer mehrere Hundert Jucharten Land besitzen. Dieser Grundbesitz ist durch Erstellung der genannten Brücke um eine bedeutende Summe im Wert gestiegen. Allein die Interessen unserer Kantonseinwohner sind bei dieser Reussbrücke in Ottenbach in sehr bescheidenem Masse engagiert. Dagegen wurde die Reussbrücke in

Rickenbach sofort nach deren Erstellung und bis zu deren Untergang fortwährend von der Post benützt. Der Waren- und Personenverkehr eines grossen Teiles der Bezirke Muri und Affoltern bewegte sich über diese Brücke. Unser Bezirk hat derselben bedeutende Vorteile zu verdanken.» [135)]
Der Landwirtschaftliche Bezirksverein Muri befasste sich ebenfalls mit dem Brückenbau in Rickenbach. Der Präsident hob wie die Kulturgesellschaft in einem Vortrag hervor, dass die Rickenbacher Brücke, obwohl für sie kein Staatsbeitrag geflossen sei, einen weit grösseren Verkehr vermittelt habe als die von Ottenbach. Diesmal müsse der Staat sein Entgegenkommen zeigen. In Bezug auf Bauart und Aussehen der Brücke war man anderer Auffassung als die beiden Kantone. Der Freischütz schrieb von der entsprechenden Versammlung: [136)]
«Auch in anderer Weise dürfte der Staat entgegenkommen. Es sei nämlich bekannt, dass die Baubehörden gegenwärtig die unrichtige Idee haben, nur sehr kostspielige gusseiserne Brückenbauten anzuerkennen, während die ältere Bauart, nämlich hölzerne Brücken mit Bedachung und steinernen Land- und Flusspfeilern ebenso solid seien, allein nur die Hälfte oder noch weniger kosten. Durch Rückkehr zur alten Bauart werde besonders ärmern Landgegenden die Gelegenheit geboten, allfällige notwendige Überbrückungen von Flüssen zu bewerkstelligen, während die so kostspieligen Gusseisenbauten entweder die Überbrückung wegen zu grossen Kosten verpönen oder aber eine solche Gegend finanziell fast erdrücken. Eine billige Baute bezwecke, dass nicht nur Rickenbach, sondern auch in Rottenschwil und Mühlau sowie allerorts, wo das Bedürfnis existiere, gebaut werden könne, ohne dass die betreffenden Gegenden durch zu grosse Kosten erdrückt werden. Auch der Staat könne sich allerorts beteiligen, ohne allzu grosse Summen auszuwerfen. Dass benannte Konstruktion solid sei und billig gebaut werden könne, beweisen die Brückenbauten von Morgenthal und Schönenwerd sowie die alten, ehrwürdigen Brücken von Sins und Gisikon, welche schon soviele Jahre dem Zahn der Zeit Trotz geboten. In der darauf folgenden Diskussion, wobei namentlich Herr Kdt. Fischer von Merenschwand die Vorlage des Referenten kräftig unterstützte und bestens verdankte, wurde der Schluss gezogen: Es sei der Vorstand des Landwirtschaftlichen Bezirksvereins zu beauftragen, bei den Hohen Regierungen von Aarau und Zürich die Genehmigung eines Brückenbaues von Holz mit Bedachung und steinernen Pfeilern zu empfehlen und die Verabreichung eines namhaften Staatsbeitrages zu befürworten. Gleichzeitig seien die Brückenbaukommissionen Merenschwand und Obfelden einzuladen, die Frage neuerdings in Beratung zu ziehen und gleichartige Petitionen abgehen zu lassen.»

Wie es die Zürcher Regierung gewünscht hatte, knüpfte die Gemeinde Obfelden mit einem Brückenbauunternehmen Unterhandlungen an; es war dies die Firma Scheller und Berthold in Thalwil, die einige Skizzen anfertigte und diese den

beiden Gemeinden zustellte. Die gleiche Firma hatte vor einiger Zeit eine grössere Gitterbrücke über die Limmat in Höngg erstellt. Dieses Projekt litt aber an mehreren Fehlern, namentlich in Hinsicht auf die Fundation. Die Fundation der Pfeiler und Widerlager schien nicht genügend Sicherheit zu gewähren. Zudem war die Kostenberechnung mit 140 000 Franken gegenüber dem 1864 bei Ottenbach erstellten Bau, der 88 500 Franken gekostet hatte, zu hoch gegriffen. Die beiden Brückenbaukommissionen entschlossen sich daher, mit der Firma Ott & Cie, die zehn Jahre vorher die Ottenbacher Brücke gebaut hatte, in Unterhandlungen zu treten. Diese wünschte vor der Ausarbeitung der Pläne einen Augenschein an Ort und Stelle, unter Anwesenheit von Vertretern der Baudirektionen der Kantone Aargau und Zürich. Dieser fand am 27. April 1875 statt.[137] Aus den Beratungen ging folgender Plan hervor: Wie bei der Brücke von Ottenbach wurden drei Brückenöffnungen mit zwei steineren Flusspfeilern angenommen, eine mittlere Öffnung mit 28.2 Metern, zwei Seitenöffnungen mit je 21.9 Metern, total eine Brückenlänge von 73.8 Metern oder 246 Fuss. Die Brücke sollte eine Fahrbahnbreite von 16 Fuss erhalten, eiserne Gitterträger und einen Belag von «Zores-Eisen» sowie eine Chaussierung. Das linksseitige Widerlager und beide Flusspfeiler sollten pneumatisch und hinreichend tief fundiert werden. Die pneumatische Fundation wurde als nötig erachtet, weil die Reuss an der Brückenstelle einen Bogen machte und die Flussbettsohle sich im Laufe der Zeit verändern konnte.

Auf diese Dispositionen hin verfertigte die Firma Ott & Cie einen Plan mit Kostenberechnung. Sie forderte für den Bau 135 000 Franken, wobei die Beschotterung der Fahrbahn nicht inbegriffen war.

Die Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich betrachtete die Pläne der Firma Ott als provisorisch, die Vorlage schien ihr für eine definitive Genehmigung noch nicht geeignet. Immerhin war die Direktion mit den angegebenen Massen einverstanden und bereit, die Angelegenheit weiter zu verfolgen.

Obwohl also noch kein definitiver Plan vorlag, die Zeit aber drängte, erachtete es der aargauische Baudirektor als möglich, dass anhand des bereits vorliegenden Materials ein Dekret für den Brückenbau erlassen werden könne und dass die Anfertigung und Genehmigung der eigentlichen Baupläne und die definitive Festlegung der Kostensumme später geregelt werden müsse. Die Verteilung der angenommenen Kosten auf die einzelnen Gemeinden fand nach der Höhe ihres Vermögens statt, wobei die Gemeinde Merenschwand, die am meisten Interesse am Zustandekommen des Werkes hatte, den Löwenanteil übernehmen musste. Das Gebiet der Gemeindebeteiligung konnte nicht so weit ausgedehnt werden, als es wünschbar gewesen wäre, einmal, weil die nahe liegende Reuss die Kantonsgrenze bildete, dann, weil die nördlich von Merenschwand gelegenen Gemeinden sich mehr der Ottenbacher Brücke und die südlicheren sich mehr der Sinser Brücke bedienten. So kamen die mehr gegen Westen gelegenen Ortschaften für einen Beitrag in Frage.

Am 26. Mai 1875 beschloss der Grosse Rat des Aargaus das folgende Dekret betreffend die Erstellung einer Reussbrücke bei Rickenbach: [138]

§ 1. Im Einverständnisse mit der Staatsbehörde des hohen Standes Zürich soll bei Merenschwand (Rickenbach) eine feste Reussbrücke am Platze der weggeschwemmten hölzernen Brücke erstellt werden.

§ 2. Hiefür gilt grundsätzlich der vorhandene Plan einer eisernen Gitterbrücke mit 16 Fuss breiter chaussirter Fahrbahn, steinernen Widerlagern und zwei steinernen Flusspfeilern. Zu verbessernden Modifikationen desselben ist der Regierungs-Rat ermächtigt.

§ 3. Auf besondere Rechnung hat die Gemeinde Merenschwand an ihrem Reussufer den Anschluss der bestehenden Zufahrt und allfällige Uferversicherungen bei dem linksseitigen Widerlager sowie die Beschotterung der Fahrbahn zur Hälfte auszuführen.

§ 4. An die ausser den in § 3 erwähnten, auf Fr. 135,000 veranschlagten Baukosten wird aargauischerseits die Hälfte geleistet, und zwar übernimmt der Staat Aargau einen fixen Betrag von Fr. 30,000, die interessirten aargauischen Gemeinden den übrigen Theil der Kosten mit Fr. 37,500, zusammen Fr. 67,500.
Allfällige, bei der Ausführung sich ergebende Mehr- oder Minderkosten würden im gleichen Verhältnis (§ 5) zwischen den interessirten Gemeinden repartirt.

§ 5. Der Kostenantheil der aargauischen Gemeinden (§ 4) wird auf folgende 13 Gemeinden nach Massgabe ihrer Lage und ihres Vermögens vertheilt:

1)	Merenschwand	Fr. 17 000
2)	Benzenschwyl	Fr. 2 500
3)	Beinwyl	Fr. 4 000
4)	Muri	Fr. 5 000
5)	Geltwyl	Fr. 800
6)	Auw	Fr. 2 500
7)	Mühlau	Fr. 1 000
8)	Jonen	Fr. 1 000
9)	Oberlunkhofen	Fr. 500
10)	Boswyl	Fr. 1 200
11)	Bünzen	Fr. 500
12)	Buttwyl	Fr. 500
13)	Aristau	Fr. 1 000
	Summa	Fr. 37 500

§ 6. Den Unterhalt der Brücke, der Zufahrten und der Uferversicherungen bei den Widerlagern übernehmen die beiden Gemeinden Obfelden und Merenschwand, eine jede auf ihrem Gemeindsgebiet. Über den Bau und

Unterhalt derselben führen beide Kantonsregierungen die gemeinschaftliche Aufsicht. Der Staat Aargau übernimmt die Hälfte der Bauaufsichtskosten.

§ 7. Binnen sechs Wochen von der Bekanntmachung dieses Dekretes hinweg steht den Gemeinden das Recht zu, gegen die Kostenvertheilung beim Regierungs-Rathe Beschwerde zu erheben, auf deren Vorlage vom Grossen Rathe die endliche Festsetzung erfolgt.
Auf die Fortführung des Baues selbst hat die Beschwerdeführung keinen verzögernden Einfluss.

§ 8. Die oben festgesetzten Summen sind von den betreffenden Gemeinden in zwei gleichen Jahresterminen jeweilen auf Martini 1876 und 1877 innert zwei Monaten ohne Zins, nachher aber mit Zins à 4½ %, an den Staat zu entrichten.
Der Beitrag des Staates (§ 4) ist in das Jahresbüdget pro 1876 aufzunehmen.

§ 9. Die Baupläne unterliegen der seinerzeitigen definitiven Genehmigung des Regierungs-Rathes.

§ 10. Der Regierungs-Rath ist ermächtigt, auf Grundlage dieses Dekretes mit der Staatsbehörde des h. Standes Zürich einen endgültigen Vertrag abzuschliessen.

§ 11. Der Regierungs-Rath ist mit der Vollziehung dieses Dekretes beauftragt, welches jedoch erst in Kraft tritt, wenn mit dem Kanton Zürich eine definitive Verständigung stattgefunden haben wird.

Aarau, den 26. Mai 1875

Von dem Recht, gegen die Kostenverteilung Beschwerde zu erheben, machten 13 Gemeinden Gebrauch. Bünzen, Jonen, Oberlunkhofen, Aristau und Muri wünschten gänzliche Befreiung, da ihnen die neue Brücke überflüssig vorkam, für sie war Ottenbach der entscheidende Übergang. Auw und Mühlau, für die die Sinser Brücke mehr Bedeutung hatte, wollten entweder vom ganzen Beitrag befreit werden oder dann eine Reduktion erwirken. Buttwil erklärte sich bereit, für die Hälfte aufzukommen, Geltwil wünschte eine angemessene Reduktion, Benzenschwil ebenfalls eine Reduktion und vier Zahlungstermine. Sogar die Merenschwander, die von der neuen Brücke am meisten profitierten, fanden, mit 15 000 Franken hätten sie ihre Pflicht getan. Da die einzelnen Ortsbürgerschaften der Gemeinde Merenschwand sich über die Aufteilung der Beträge nicht einigen konnten, baten Schoren und Kestenberg den Grossen Rat, er möge bestimmen, was sie zu bezahlen hätten. Einzig Beinwil und Boswil akzeptierten die ihnen vom Grossen Rate auferlegten Summen.[139)]
Die Beschwerde führenden Gemeinden beklagten sich, dass die Beiträge für die Rickenbacher Brücke um einiges höher ausgefallen seien als die von 1864 für die Ottenbacher Brücke. Damals mussten nur 12 000 Franken von insgesamt 16 Gemeinden aufgebracht werden, 1875 waren es aber 37 500 Franken, die auf 13

Gemeinden aufgeteilt werden mussten. Der Grosse Rat hatte übrigens schon bei der Beratung einzelne Beträge reduziert, Kallern wurde gestrichen, dafür kamen Bünzen und Aristau neu dazu. Der Regierungsrat beantragte dem Grossen Rate die Ablehnung aller Begehren,[140] was dieser in seiner Sitzung vom 13. Januar 1876 denn auch beschloss.
Die 13 Gemeinden kamen am Schluss doch noch in den Genuss einer wenn auch kleinen Reduktion, denn nach der endgültigen Abrechnung betrug der Kostenanteil für den Aargau statt der vorangeschlagten 67 500 Franken nur 66 403.10 Franken. So hatte die am meisten belastete Gemeinde Merenschwand statt 17 000 Franken nur deren 16 004.07 zu bezahlen.[141]
Schon am 16. August 1875 hatte der Kantonsrat von Zürich einen Kredit von 34 000 Franken für die Erstellung der Brücke freigegeben. Obfelden musste aus dem eigenen Sacke einen Beitrag von 33 500 Franken entrichten.
Nach gesicherter Finanzierung schlossen die beiden Uferkantone über die Erstellung der Brücke einen Vertrag ab, in dem festgelegt wurde, dass die Brücke nach den von beiden Kantonsregierungen definitiv zu genehmigenden Plänen auszuführen sei. Zürich übernahm die Hauptleitung des auf 135 000 Franken veranschlagten Bauwerkes.[142]

Nachdem die Strassen- und Wasserbauinspektion in Zürich alle technischen Vorarbeiten, d.h. Übersichtspläne, Detailpläne für das Mauerwerk und den eisernen Oberbau abgeschlossen hatte, eröffnete sie die Konkurrenz für den Brückenbau. Es gingen sechs Offerten ein; die Hälfte der Firmen bewarben sich nur um die Erstellung des eisernen Oberbaues. Die Offerten stammten von folgenden Firmen:

1. Gebrüder Decker in Canstatt für die Erstellung des eiserenen Oberbaues (ohne Eingangszoll)	Fr. 36 000.--
2. Robert Reinmann in Wald	Fr. 37 800.--
3. Bosshard & Cie in Näfels	Fr. 41 400.--
4. Zschokke & Cie in Aarau für die Erstellung der ganzen Brücke mit Probebelastung	Fr. 130 000.--
5. Ott & Cie in Bern für die Erstellung der ganzen Brücke ohne Probebelastung	Fr. 130 000.--
6. Eberhard & Bertschinger in Wildegg, mit Probebelastung	Fr. 145 000.--

Die Baudirektion in Zürich unterzog die Offerten einer eingehenden Prüfung. Das Resultat war, dass man sich für die Firma Ott in Bern entschloss, weil die Brückenbaukommissionen der beiden Gemeinden mit derselben schon eingehende Unterhandlungen gepflogen hatten. Ott & Cie hatte vor gut zehn Jahren auch die Ottenbacher Brücke gebaut, und man war mit dieser Konstruktion sehr zufrieden. Von Herrn Zschokke, dessen Projekt in engere Beratung gezogen worden war, nahm man an, dass er, obwohl er preislich ebenso günstig war wie

Ott, «durch die Übernahme gleichartiger Bauten im Ausland bis in die Pyrenäen kaum hinreichend Zeit fände, die Bauten selbst zu überwachen.» [143]
Der Aargau war mit der Auswahl Zürichs einverstanden und genehmigte den Bauplan am 20. Oktober 1875. Am 27. November 1875 schloss der Direktor der öffentlichen Bauten in Zürich den offiziellen «Vertrag über den Bau der Brücke über die Reuss zwischen Obfelden und Merenschwand» mit der Firma Ott & Cie, Lauterburg und Thormann in Bern ab.[144] Spätestens nach Verlauf von acht Monaten, vom Tage der Unterzeichnung des Vertrages an gerechnet, sollte die Brücke vollendet sein, d.h. am 27. Juli 1876. Für jede Woche späterer Vollendung war die Baubehörde berechtigt, 500 Franken von der Akkordsumme abzuziehen, wobei jedoch allfällige Elementarereignisse berücksichtigt werden sollten. Die Übernehmer des Baues leisteten sowohl während der Bauzeit als drei Jahre von der Abnahme weg «unter annehmbarer Bürgschaft Garantie für die vertragsgemässe Ausführung der Brücke und deren Dauerhaftigkeit in allen Teilen.» Als Bauaufseher wurde Ingenieur Fr. Jecker aus Solothurn mit 300 Franken Monatsgehalt gewählt. Sein Dienstantritt sollte sofort erfolgen.[145]
Die Arbeiten gingen programmgemäss vor sich. Mitte August 1876 konnte die Bauleitung melden, dass die Brücke komplett fertig sei, und sie ersuchte Zürich, die Probebelastung anzuordnen.
Die Baudirektion des Aargaus konnte nach der Probebelastung vom 21. September 1876 melden, sie sei zur Zufriedenheit aller ausgefallen, auch die nähere Untersuchung des Brückenbaues habe nichts ergeben, was der Abnahme des Bauwerkes entgegenstehen könnte.[146] Die Firma Ott hatte den Brückenbau für den Betrag von 130 000 Franken übernommen. Die Abrechnung, die am 6. November 1876 vorgelegt wurde, verzeichnete einen Endbetrag von Fr. 132 806.20.[147]
Am 22. August 1876 zeigten die vereinigten Brückenbaukommissionen von Merenschwand und Obfelden an, dass die Brücke fertig sei, und damit könne auch die offizielle Kollaudation erfolgen, man wolle aber noch die Vollendung der Zufahrtsstrassen abwarten. Man wünschte, dass die beiden Kantone Aargau und Zürich sich durch eine Abordnung vertreten lassen sollten. Namentlich wurde gewünscht, dass die beiden obersten Vollziehungsbeamten der Bezirke, der Bezirksamtmann von Muri und der Statthalter von Affoltern, die Brücke mit einer Ansprache dem Publikum und dem Verkehr übergeben sollten.
Dafür war Sonntag, der 8. Oktober 1876 vorgesehen. Bis gegen elf Uhr war das Eintreffen der Behörden, Ehrengäste und der Gemeindeabordnungen in Merenschwand vorgesehen. Um zwölf Uhr fand die Aufstellung des Festzuges in Merenschwand statt, worauf man unter Gesang und Musik nach der Reussbrücke zu Rickenbach abmarschierte. Dort übergaben Bezirksamtmann Johann Kaspar Weber und Statthalter Stehli im Auftrage ihrer Regierungen die Brücke dem öffentlichen Verkehr. Nach dieser Zeremonie marschierte der Zug nach Lunnern weiter, wo im «Hirschen» das Festessen eingenommen wurde. Damit schlug man diesmal den umgekehrten Weg als 1864 ein.

Über die Einweihung der zweiten, nun stärkeren Brücke schrieb der «Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern»: [148]
«Vom herrlichsten Wetter begünstigt, feierten letzten Sonntag die Gemeinde Obfelden und die bei dem Bau der neuen eisernen Reussbrücke beteiligten Aargauer das Einweihungsfest. Von der von nah und fern zugeströmten Volksmenge war es nur einem kleinen Teil vergönnt, etwas von den Vertretern der Bezirke Muri und Affoltern gesprochenen Reden zu verstehen, mussten sich daher mit Anhörung der vom Männer- und Töchterchor vorgetragenen Gesänge und Musik begnügen.
Dagegen konnten die Augen sich an den mit Fahnen und Flaggen gezierten Häusern und mit Triumphbogen und Inschriften versehenen Zugängen weiden.

Von den Inschriften müssen wir einige unsern Lesern mitteilen:

Oben in Toussen gegen Affoltern:

Willkommen, ihr Freunde von nah und fern.
Die Brücke ist fertig, zur Weih' lasst uns geh'n.

Westseite:

Unsere Brücke, stark und fest,
Ist ein Werk, des wir uns freu'n;
Kommt, ihr Wasser, kommt ihr Fluten,
Eure Macht wird sie nicht scheu'n.

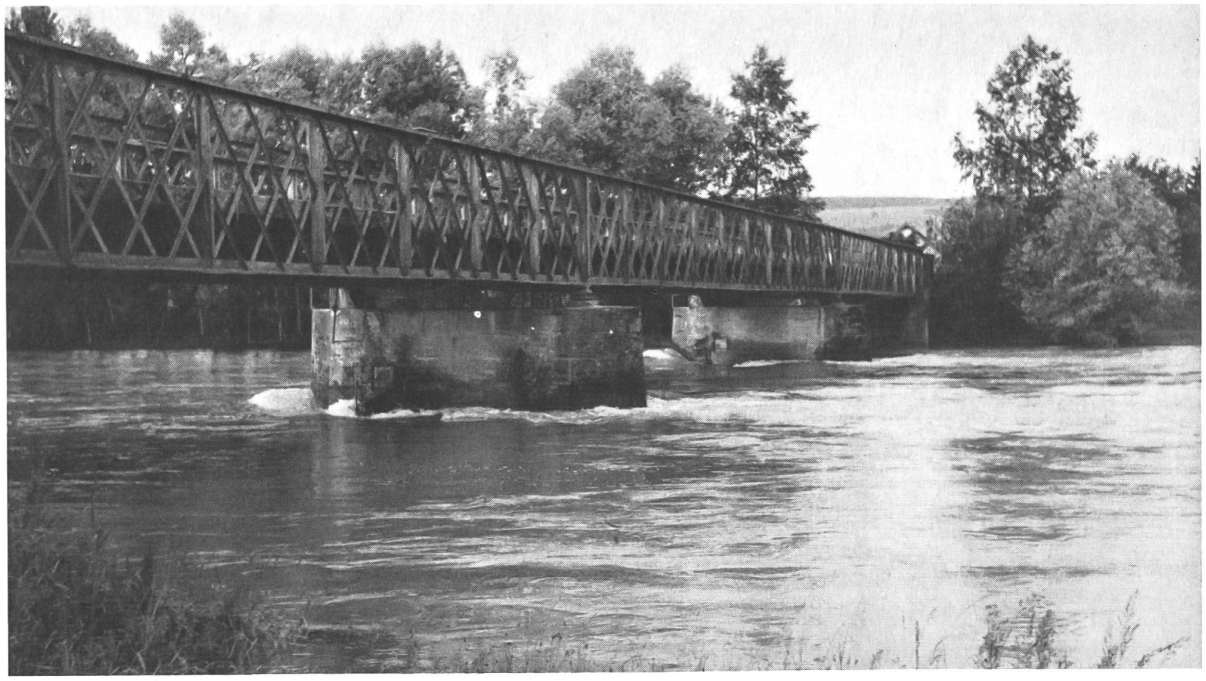
Auf der Brücke diesseits:

Die Holzbrücke konnt zerreissen der Strom in wildem Lauf;
Frisch bauten wir von Eisen die neue solider auf.

Westseite:

Es wächst im Missgeschicke der Männer Kraft und Mut,
Fahr hin du alte Brücke, die neue halte gut.»

Drei Tage später brachte der «Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern» den folgenden ausführlichen Bericht: [149]
«Die Einweihung der Reussbrücke Obfelden - Merenschwand ging sonntags, den 8. Oktober 1876 aufs beste vonstatten, nahm bedeutend grössere Dimensionen an, als niemand gedacht hatte und wurde, vom herrlichsten Wetter begünstigt, ein wahres Volksfest der Umgegend.
Mittags halb ein Uhr setzte sich vom Schwanen Merenschwand aus, voran die Sängerchöre Obfelden mit Fahne, der stattliche Festzug mit rauschender Musik nach dem Festplatz in Bewegung, begleitet von den Scharen der Zuschauer. Die



DIE GITTERBRÜCKE VON 1876,
aufgenommen von der Zürcherseite. Im Hintergrund der Lindenberg.
(Foto Leo Weber-Fischer, Merenschwand)

nun ganz aus Eisen und Stein solid und schön erbaute Brücke stand reich beflaggt und sinnig bekränzt im hellen Sonnenschein und war zu beiden Seiten von Volksmassen umdrängt. Nach einem passenden Festliede eröffnete Hr. Bezirksamtmann Weber von Muri die Feier und übergab mit kurzen, aber trefflichen Worten das neue Werk, welches der Eintracht und Opferwilligkeit der Kantone und Gemeinden zu verdanken sei, dem öffentlichen Verkehr. Wie vieles sonst auch im Religiösen und Politischen die Freiämtler und Zürcher trennen möge, zu diesem Werk seien sie einig gewesen. Ihm antwortete kräftig und wohlgelungen unser Hr. Statthalter Suter. Einst, 1847, hätten wir hier auch schon Geschützdonner gehört, nämlich zum traurigen Kampf. Heut hören wir ihn wieder, aber als Zeichen des Friedens und der Freude. Damals schon spielte eine Reussbrücke eine Rolle; heut seien die Schranken der alten Zeit gefallen und gemeinsam streben wir vorwärts, einer bessern Zukunft entgegen. — Ein sachbezügliches Lied des Männerchors Obfelden schloss die offizielle Feier, worauf der ganze Menschenstrom, der gegen 3 000 Personen geschätzt wurde, sich nach Unter-Lunnern zum Festmahl im Hirschen ergoss. Aber, du armer Hirschen, wie sollst du diese Menschenmenge fassen! Nur eine kleine Zahl konnte unter Dach gebracht werden, die andern mussten sich im Freien oder in der Nähe behelfen. Der witzige Wirt schrieb über die Türe seines Hauses den Vers: ‹Das Wasser bringt oft Schaden, drum kehrt beim Weine ein; im Wasser mag man baden, doch trinken soll man Wein!›

Am Bankett, das wir zwar nur bis 7 Uhr besuchten, während es bis 2 Uhr morgens gedauert haben soll, flossen dann Reden und Gesänge in Strömen.

Herr N.R. Stehli, der am ganzen Brückenbau neben Herrn Kommandant Fischer den hervorragendsten Verdienst hat, verdankte die Hilfe der beiden Regierungen, hob hervor, wie alles in bester Eintracht, auch ohne irgendein Unglück, vollendet worden sei und trank auf das vereinte Zusammenwirken von Staat und Gemeinde zur Förderung des Verkehrs. Herr Pfarrer Esslinger, der glaubt, dass auch diese gehäuften Feste den soliden Obfeldern, die sonst wenig ins Wirtshaus gehen und sich vorgenommen haben, jetzt dann wieder mehr zur Kirche zu gehen, nichts schaden werden, begrüsste diesen schönen Tag ebenfalls und lässt die Brücke hochleben als Zeichen guter Nachbarschaft der beidseitigen Freiämtler, umso mehr, da trotz des neuen Verkehrsmittels nicht zu fürchten sei, dass der Töchterchor Obfelden nach Muri ins Kloster gehen werde.»

Der «Freischütz» von Muri schrieb am 14. Oktober 1876 unter anderem: [150] «Über das Brückenfest zu Rickenbach am letzten Sonntag hat ein Korrespondent des «Boten»,[151] namentlich in Bezug auf die beiden Herren Redner Bezirksamtmann Weber und Gerichtspräsident Müller unrichtig oder verdreht referiert. Herr Weber sprach sich nämlich u.a. in dem Sinne aus: Wenn auch die freundlichen Nachbarn aus dem Kanton Zürich in grossen Tagesfragen nicht immer mit dem Freiämtervolke einig zu gehen pflegen, so sei dies doch der Fall, wenn es sich um materielle Interessen handle. Herr Müller sprach u.a.: Herr alt Nationalrat Stehli habe die Mitwirkungen der beiden Regierungen hervorgehoben; es sei diese

allerdings sehr anerkennenswert, allein die Initiative sei von den umliegenden Gemeinden ausgegangen und der Opferwilligkeit und der Tatkraft fraglicher Bevölkerung habe man die Erstellung beider Brücken vorzugsweise zu verdanken. Sein Hoch brachte er daher der Opferwilligkeit und Tatkraft der anwohnenden Bevölkerung aus.»

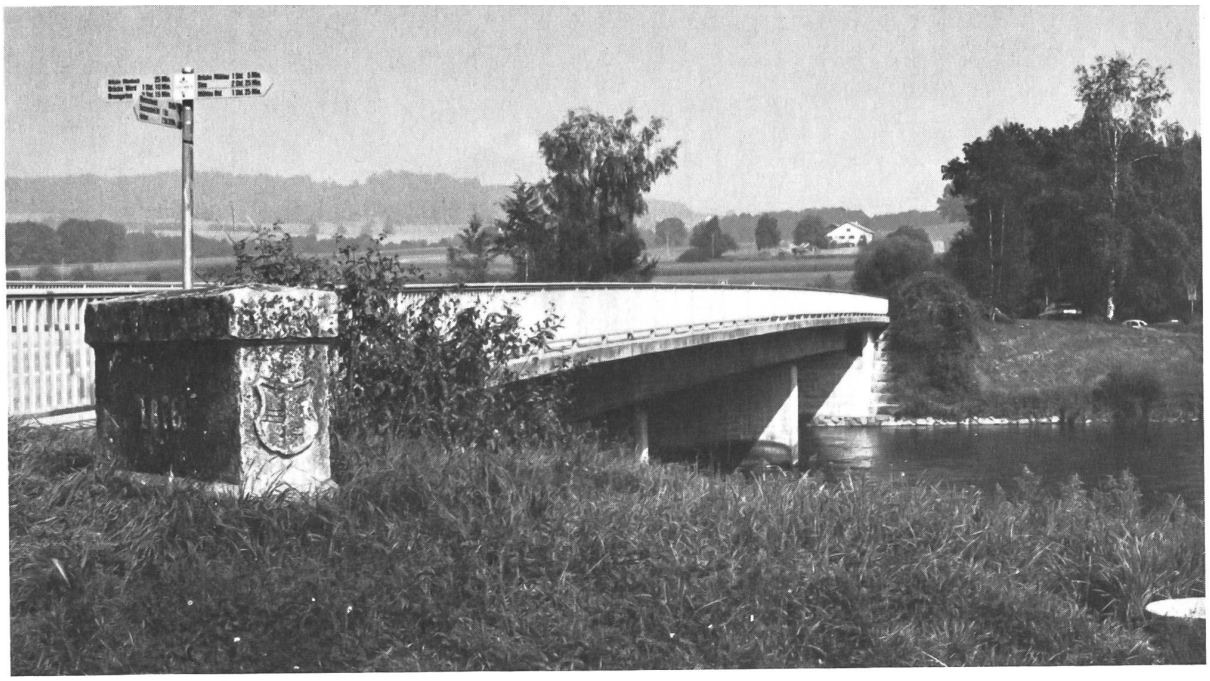
Jahrzehntelang versah die 1876 vollendete Brücke ihren Dienst. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hielt sie den grossen Belastungen, die der moderne Verkehr mit sich brachte, nicht mehr ohne weiteres stand, und sie musste deswegen verstärkt werden. Die Rechenschaftsberichte des Regierungsrates berichten darüber:
1914: Die in den 60er (!) Jahren erbaute Brücke über die Reuss bei Obfelden ist dringend der Verstärkung bedürftig befunden worden und mussten vorläufig im Einverständnis mit der zürcherischen Regierung verkehrseinschränkende Massnahmen zum Schutze der Brücke getroffen werden. Ein Verstärkungsprojekt sowie gleichzeitig zwei generelle Neubauprojekte hat die zürcherische Baudirektion vorgelegt. Die bezüglichen Untersuchungen und Verhandlungen werden fortgesetzt in Verbindung mit der Brücke über die Reuss bei Mühlau.
1915: Die Verhandlungen erlitten Verzögerungen, einmal durch die Kriegswirren und weil die Kostenverteilung zwischen den Kantonen Zug und Zürich bei der Brücke von Mühlau zu keinem Ziele führte.
1916: Die Verhandlungen konnten auch dieses Jahr nicht wesentlich gefördert werden. Die ausserordentlichen Preiserhöhungen für Eisen lassen eine weitere Verzögerung in der Ersetzung bzw. Neuerstellung der Brücke voraussehen.
1917: Da die Eisenpreise drei- bis viermal höher standen als vor dem Kriege, konnte an eine Verwirklichung der Projekte nicht gedacht werden.
1918: Einem Projekt der zürcherischen Behörden um Ersatz der Schotterdecke durch einen Holzbelag konnte nicht beigestimmt werden, da die Unterhaltungskosten wesentlich höher geworden wären, ohne eine befriedigende Lösung darzustellen. Mit dem Wiederaufleben des Automobilverkehrs wird eine Verstärkung der Brücke nicht zu umgehen sein.
1919: Zwischen den beteiligten Behörden wurde die Vornahme einer gründlichen Revision der Brücke vereinbart, auf Grund welcher entschieden werden kann, ob eine Verstärkung oder ein Neubau der Brücke erforderlich sei.
1920: Die Revisionsarbeiten wurden im April 1920 an die Werkstätte Döttingen vergeben. Die eigentlichen Verstärkungsarbeiten konnten erst gegen Ende des Jahres in Angriff genommen werden.
1921: Die Verstärkung der Brücke wurde vollendet.

8. Die dritte Brücke 1971

Mit der rasanten Zunahme des modernen Verkehrs war 1971 das Ende für die 1876 errichtete Gitterbrücke mit einer Fahrbahnbreite von nur drei Metern gekommen. Da die Eisenkonstruktion ziemlich verrostet war, verfügten die Regierungen der beiden Uferkantone im Juli 1967 eine Verkehrsbeschränkung, indem sie für das Befahren der Brücke das Höchstgewicht auf 12 Tonnen begrenzten. 1965 schon hatten die Tiefbauämter der Kantone Aargau und Zürich einen Augenschein vorgenommen und die Möglichkeiten für die Erneuerung der Eisenkonstruktion geprüft. Abmachungsgemäss nahm der Kanton Zürich die Studien an die Hand und legte anfangs 1967 verschiedene Vorschläge für eine Sanierung vor. Es wurde eine Variante mit Beibehaltung und Erneuerung der schmalen Fahrbahn in den Vordergrund gestellt, was einen Kostenaufwand von Fr. 155 000.— erfordert hätte. Der Kanton Zürich schlug vor, die Bauarbeiten sofort an die Hand zu nehmen und die Kosten dafür hälftig zu teilen. Der Aargau war jedoch wegen des negativen Volksentscheides über das neue Strassenbaugesetz vom 23. April 1967 nicht in der Lage, sich an der Finanzierung zu beteiligen, weswegen die Sanierung der Brücke vorläufig aufgeschoben werden musste.[152] Zwei Kleine Anfragen im Grossen Rat des Kantons Aargau, die eine von Grossrat Ernst Hunkeler, Sins, vom 19. Dezember 1967 und die andere von Grossrat Walter Leuthard, Merenschwand, vom 17. September 1969 brachten die Frage eines Um- oder Neubaues der Brücke wieder zur Diskussion. Beide bemerkten, dass die Brücke nicht mehr genüge, für schwere Lastwagen sei sie sogar gesperrt, und das bedeute eine starke Behinderung vieler Gewerbebetriebe des Oberfreiamtes.

Inzwischen waren die Baudirektionen in Aarau und Zürich von der Sanierung der alten Brücke abgekommen, und sie prüften die Frage eines Neubaus. Der Regierungsrat des Kantons Aargau schrieb: «Der Kanton Zürich hat im Einvernehmen mit den zuständigen Instanzen des Kantons Aargau die Projektierungsaufgabe übernommen. In diesem Zusammenhang wurden Sondierungen und Baugrunduntersuchungen notwendig. Die Ergebnisse haben unter anderem gezeigt, dass die bestehenden Pfeiler und Widerlager für eine Brücke von 10 Meter Breite, davon 7 Meter Fahrbahn, verstärkt werden müssen. Das vollständige Projekt mit Kostenvoranschlag und Bauprogramm steht vor der Fertigstellung.»[153]

Am 2. Juli 1970 genehmigte der Regierungsrat das Projekt für den Neubau der Reussbrücke bei Rickenbach und stimmte der Kostenverteilung mit dem Kanton Zürich zu. Die Gesamtkosten wurden auf Fr. 1 220 000.— geschätzt. Die Brücke sollte in das gemeinsame Eigentum der Kantone Aargau und Zürich übergehen, die Unterhaltskosten sollten ebenfalls von den beiden Kantonen zu gleichen Teilen getragen werden.[154] Der Brückeningenieur des Kantonalen Tiefbauamtes



REUSSBRÜCKE VON 1971
Links vorne Teil des Brückenkopfes der Gitterbrücke von 1876
(Foto Hugo Müller, Muri)

in Zürich schlug für die Ausführung des Brückenbaues die Firma Leuthard & Söhne AG in Merenschwand vor, da sie im Kanton Aargau bereits mehrere Brückenprojekte für die Nationalstrassen erstellt und somit die nötige Erfahrung hatte.[155)]

Ende 1971 wurde die Brücke fertiggestellt. Sie weist eine Länge von 73,3 m und eine Breite von 11,5 m auf, wovon 7,82 m auf die Fahrbahn und je 1,84 m auf die beidseitigen Gehwege entfallen. Die endgültigen Baukosten, ohne Strassenanschlüsse, Rampen, Hilfsbrücken, Projektierungen, Bauleitung, Bodenerwerb und Entschädigungen betrugen Fr. 1 182 083.95, woran der Aargau laut Vertrag die Hälfte beisteuerte. Mit dieser dritten Brücke wurde der Reussübergang Merenschwand — Obfelden der leistungsfähigste zwischen Bremgarten und Sins.

1) Brückenbauten über die Reuss zwischen Sins und Bremgarten: Mühlau 1940, Rickenbach, 1864, Ottenbach 1864, Werd 1913, Rottenschwil 1907.
2) Vgl. Flurname «Far» auf der östlichen Seite der Reuss bei der Ottenbacher Brücke. (Landeskarte der Schweiz 1:25 000, Blatt 1100 Hitzkirch).
3) Max Baumann, Stilli, Von Fährleuten, Schiffern und Fischern im Aargau. Windisch 1977, S. 9, Anm. 1. Im ersten Kapitel «Die Fähren» gibt der Verfasser interessante Einblicke in das Gebiet des Fährenwesens im Aargau.
4) a. a. O., S. 11.
5) Eidgenössische Abschiede, Bd. 5, Abt. 2, S. 1712. 1638 beklagte sich der Fährmann von Lunkhofen bei der Tagsatzung, dass seinen Briefen zuwider die Leute von Werd und die Besitzer des Holzhofes mit ihren Weidlingen Leute und Waren über die Reuss führten.
6) Weiler in der Gemeinde Mühlau.
7) Die Aargauer Gemeinden, Brugg 1978, S. 378.
8) StAAG, Urkunden Merenschwand 6a.
9) Geschichte der Gemeinde Obfelden, Festschrift zum hundertjährigen Bestehen. Hg. vom Gemeindeverein Obfelden 1947, S. 518 ff.
Eine anschauliche Übersicht über die Überschwemmungen, die Wuhrpflicht usw. vermittelt die Arbeit von Albert Staubli: Überschwemmungen im Reusstal südlich von Bremgarten (mit Karten und Fotos), Merenschwand 1982.
10) Mühlau wurde 1810 von Merenschwand abgetrennt und zur selbständigen Gemeinde erklärt. Das Gleiche geschah mit Benzenschwil 1812.
11) StALU; Ratsprotokoll L.356 a.
StAAG, Abschrift einer Urkunde von 1608 in den Aktenbänden F No. 18/1809 und B No. 1/1850.
12) St. Vitus ist einer der 14 Nothelfer. Kirchenpatron in Merenschwand. Fest am 15. Juni.
13) StAZH, K III 159.3.
14) StALU, Ratsprotokoll XLIII. 352 a.
15) GA Merenschwand, Copie No. 31.
StAAG, F No. 18/1809.
16) Schmalvieh ist Kleinvieh (Schafe, Ziegen usw.).
17) StAAG 4889. Nach einem Verzeichnis vom 1774 gab es 59 Ottenbacher, die jenseits der Reuss Land besassen.
18) GA Ottenbach, Gemeindechronik 1754 - 1783: Gesetz und Ordnungen der Gemeind Ottenbach, welche sie einhelig angenommen, den 13. Wynmonat 1760. Punkt 15: «... wir kein ander Recht zu fahren, dann in unsern Güter haben.»

19) StAZH, A 249.4.
20) a. a. O.
21) a. a. O.
22) GA Ottenbach, Gemeindechronik 1754 - 1783.
23) StALU, Ratsprotokoll LIV. 174 b.
24) GA Merenschwand, Recess No. 16 de Ao. 1779.
StAAG 4888.
25) GA Ottenbach, Urkunde II A 5.
26) GA Merenschwand, Urkunden.
27) Mariä Lichtmess ist am 2. Februar. Alter Zinstag.
28) GA Merenschwand, Recess No. 32 de Ao. 1789.
StAAG 4888.
29) StAAG, B No.l/1850 (1).
30) a. a. O.
31) a. a. O.
32) Baumann, Stilli, S. 13.
33) GA Ottenbach, Schreiben der Ottenbacher vom 1.10.1845 an die Regierung in Zürich.
34) StAAG 6029.
35) GA Ottenbach, II B 19 a.
36) StAAG, F No. 13/1808 und F No. 13/1827.
37) StAAG, IA No. 9/1810.
38) StAZH, K III 159.3.
39) a. a. O.
40) Lunnern gehörte damals mit Obfelden noch zu Ottenbach.
1847 wurde Obfelden mit den Aussengemeinden eine selbständige Gemeinde.
41) StAZH, K III 159.3.
42) StAAG, F No. 5/1829.
43) a. a. O.
44) GA Ottenbach, II B 19 a.
45) StAAG, B No. 1/1850 (1).
46) a. a. O., Vorstellung der Gemeinde Mühlau vom 25.8.1843.
47) a. a. O., Schreiben vom 28.8.1843.
48) a. a. O., Schreiben vom 2.9.1843.
49) a. a. O., Schreiben Rickenbachs an Regierung vom 31.7.1843.
50) a. a. O.
51) a. a. O., Bericht der Baukommission an den Kleinen Rat vom 13.1.1845.
52) a. a. O., Bericht der Baukommission an den Kleinen Rat vom 10.9.1845.
53) a. a. O.
54) StAAG, B No. 1/1850 (2), Vorstellung der Ortschaft Rickenbach an die Regierung vom 10.3.1849.
55) a. a. O.
56) Pächter war Johann Huwiler von Rickenbach.

57) Prot. RR 1.5.1849.
58) StAAG, B No. 1/1850 (2), Gesuch vom 15.5.1849.
59) a. a. O., 16.5.1849.
60) a. a. O., Bericht der Vorsteherschaft von Rickenbach vom 24.5.1849.
61) a. a. O., Brief an die Regierung vom 29.5.1849.
62) StAAG, F No.1/1855.
63) Literatur zum Gefecht bei Lunnern:
- Der siegreiche Kampf der Eidgenossen gegen Jesuitismus und Sonderbund. Dessen Zusammenhang und Bedeutung ... nebst vollständiger Schilderung des Feldzuges vom November 1847. Durch einen Offizier (Gottfried Richner) der eidgenössischen Armee. Solothurn 1848, S. 182 ff.
- Ulrich Meister, Die Zürcher Truppen im Sonderbunds-Feldzug 1847. Tagebuch des Artillerie-Oberlieutenants Adolf Bürkli, in: LXXXXI. Neujahrsblatt der Feuerwerker-Gesellschaft in Zürich auf das Jahr 1896. Zürich 1896, S. 20 ff.
- Erwin Bucher, Die Geschichte des Sonderbundskrieges. Zürich 1966, S. 246 ff.
- Hans Müller, Der Einfall der Sonderbundstruppen in das Freiamt. In: Unsere Heimat, 8 Jg., 1934.

64) StAAG, Akten des Bezirksamtes Muri über die Invasion der Sonderbundstruppen vom 12.11.1847.
65) StAZH, A 128/10.
66) a. a. O.
67) StAZH, A 249.3.
68) GA Ottenbach, II B 18 b 4.
69) StAAG, B No. 1/1847, Bericht des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 13.12.1845.
70) a. a. O., Schreiben des Bezirksamtes Muri an die Regierung in Aarau vom 6.2.1846.
71) StAZH, V III 202.
72) StAAG, B No. 15/1864. Achtungsvolle Vorstellung für die Gemeinde Ottenbach und die Kulturgesellschaft des Bezirks Muri.
73) a. a. O., Bericht der Baudirektion des Kantons Aargau an den Regierungsrat vom 17.4.1863.
74) GA Merenschwand, Kirchgemeinde-Versammlungsprotokoll 1842 - 1866. Acta der Civilgemeinde Merenschwand vom 29.1.1863 und 14.12.1863.
75) StAAG, B No.1/15/1864. Gesuche vom 10.4.1862, 20.12.1862 und 27.1.1863.
76) a. a. O., Vorstellung der Gemeinden Merenschwand, Benzenschwil, Beinwil und Auw vom 27.1.1863.
77) a. a. O., 25.1.1863.
78) a. a. O., 14.4.1862.
79) GA Obfelden, II B 23 c, Schreiben vom 12.11., 15.11. und 22.12.1862.
80) a. a. O., 11.1.1863.

81) a. a. O., 11.1.1863.
GA Merenschwand, Kirchgemeinde-Versammlungsprotokoll 1842 - 1866, Actum vom 29.1.1863.
82) Die Kunstdenkmäler des Kantons Aargau, Bd. V., Bezirk Muri. S. 177.
83) GA Obfelden II B/23 c, Gutachten Zürichs vom 21.3.1863.
84) a. a. O. und StAAG, B No. 15/1864, 21.2.1863.
85) StAAG B No. 1/29/1864, Schreiben des Gemeinderates Merenschwand an die Regierung in Aarau vom 19.1.1864.
85a) GA Merenschwand, Kirchgemeinde-Versammlungsprotokoll 1842-1866, Actum vom 22.3.1863.
86) a. a. O., Auszug aus dem Verhandlungsprotokoll der Gemeinde Merenschwand vom 21.1.1864.
87) StAZH, V III 202, 1804 - 1864.
88) a. a. O.
89) StAAG, B No. 1/29/1864, Baudirektion an Regierung vom 28.1.1864.
90) a. a. O.
91) GA Obfelden, IV B 2 b, 28.1.1864.
91a) GA Merenschwand, Kirchgemeinde-Versammlungsprotokoll 1842-1866, Actum vom 17.2.1864.
92) GA Obfelden, II B 23 c, 17.2.1864.
93) StAZH, V III 202, März 1864.
94) a. a. O.
95) StAAG, B No. 1/29/1864, Baudirektor an Regierungsrat des Kantons Aargau vom 15.4.1864.
96) a. a. O.
97) a. a. O., 20.4.1864.
98) a. a. O., Auszug aus dem Verhandlungsprotokoll der Civilgemeinde Merenschwand vom 17.2.1864.
99) a. a. O., Schreiben der Brückenbaukommission an die Regierung vom 1.4.1864.
100) a. a. O., Departement des Innern an Regierungsrat, 22.4.1864.
101) a. a. O., Beschwerde an die Regierung des Aargaus vom 24.4.1864.
102) Prot. RR vom 25.4.1864 und 27.4.1864.
102a) GA Merenschwand, Kirchgemeinde-Versammlungsprotokoll 1842-1866, Acta vom 19.6. und 26.6.1864.
103) StAAG, B No. 1/29/1864, Gesuch Käppelis an die Regierung vom 24.1.1864.
104) a. a. O., Gemeinderat Merenschwand an die Regierung vom 12.3.1864.
105) a. a. O., Brückenbaukommission an Regierung vom 1.4.1864.
106) GA Merenschwand, Kirchgemeinde-Versammlungsprotokoll 1842 - 1866. Acta vom 8.5.1864, 21.8.1864 und 7.5.1865.
107) StAZH, V III 202.
108) GA Obfelden, II B 23 c.
109) Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern, Nr. 31, 23.7.1864.
110) a. a. O., Nr. 32, 30.7.1864.

111) Gemeint war die Brücke in Ottenbach, die am 28.8.1864 eingeweiht wurde.
112) S. Anm. 110.
113) Freischütz, Muri, 27.7.1864.
114) StAAG, B No. 1/23/1865. Statthalteramt Affoltern an die Regierung in Aarau vom 28.3.1865.
115) a. a. O., 19.4.1865.
116) a. a. O., Baudirektion des Aargaus an Regierung vom 23.4.1865.
117) RB 1864.
118) StAAG, B No. 1/19/1877, 5.9.1874.
119) Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern, Nr. 62, 5.8.1874.
120) GA Obfelden, IV B 1 c, 31.7.1874.
121) a. a. O., 5.8.1874.
122) StAAG, B No. 2/44/1874.
123) a. a. O., 2.8.1874.
124) Prot. RR, 6.8.1874.
125) StAZH, V III 202, 15.8.1874.
126) S. Anm. 122, 21.8.1874.
127) RB 1874, S. 153.
128) StAAG, B No. 1/19/1977, 5.9.1874.
129) Geschichte der Gemeinde Obfelden, Festschrift, S. 324.
130) a. a. O., S. 452.
131) a. a. O., S. 324.
132) StAAG, B No. 1/19/1877, Brückenbaukommission an Regierung vom 5.9.1874.
133) a. a. O., Brückenbaukommission an Regierung in Aarau vom 8.1.1875.
134) StAZH, V III 202, Bericht Strassenbauinspektorat Zürich vom 8.1.1875.
135) StAAG, B No. 1/19/1877, 5.9.1874.
136) Freischütz, Muri, Nr. 102, 23.12.1874.
137) StAAG, B No. 1/19/1877, Baudirektion des Aargaus an die Regierung vom 17.5.1875.
138) Aarg. Gesetzesblatt, 22. Bd., Jg. 1875, Aarau 1876.
139) StAAG, B No. 1/19/1877, Baudirektion des Aargau an die Regierung vom 20.12.1875.
140) Prot. RR, 29.12.1875.
141) StAAG, B No. 1/19/1877, Baudirektion des Aargaus an Regierung vom 1.3.1877.
142) StAZH, V III 202.
143) a. a. O., 27.12.1875.
144) GA Obfelden, IV B 1 c, 27.11.1875.
145) Prot. RR, 20.12.1875.
146) StAZH, V III 202, Baudirektion des Aargaus an Direktion der öffentlichen Bauten in Zürich vom 17.10.1876.
147) GA Obfelden, IV B 1c.

148) Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern, Nr 82. 11.10.1876.
149) a. a. O., Nr. 83, 14.10.1876.
150) Freischütz Muri, Nr. 83, 14.10.1876.
151) «Der Bote» war damals als Gegenstück zum konservativen «Freischütz» das Organ der Liberalen im Oberfreiamt. Exemplare aus jener Zeit sind keine mehr vorhanden.
152) Prot. RR vom 29.6.1968.
153) Prot. RR. vom 30.10.1969.
154) Prot. RR vom 28.7.1970.
155) Prot. RR vom 29.9.1970.

Quellen

1. Ungedruckte

Staatsarchiv des Kantons Aargau (StAAG)
Altes Archiv:

4888 Amt Merenschwand, Gerichtsprotokolle der Vogtei Merenschwand 1776 — 1796.
4889 Amt Merenschwand, Staatswirtschaft 1464 —1800.
6092 Reussfahr bei Ottenbach.

Akten des Regierungsrates:

F No. 13/1808	Anlegung einer Communicationsstrasse zwischen Ottenbach und Birri/Muri.
F No. 18/1809	Anstände mit Zug wegen dem Fahr zu Mühlau.
IA No. 9/1810	Mühlau und Krayenbühl, Trennung von Merenschwand und Bildung einer eigenen Gemeinde.
F No. 13/1827	Ottenbach und Birri, Konvention wegen dem Strassenbau.
F No. 5/1828	Streit zwischen den Fehren Käppeli zu Rickenbach mit der Gemeinde Ottenbach (Wegverbot).
B No. 1/1847	Ottenbach, Errichtung einer Brücke über die Reuss.
B No. 1/1850(1)	Rickenbach, Errichtung einer Wagenfähre über die Reuss.
B No. 1/1850(2)	Fussgängerfähre Rickenbach, Anteil des Franz Heinrich Käppeli, Abtretung an die Gemeinde.
F No. 1/1855	Rickenbach, Ortschaft, Erneuerung der Grossfähre, Concession.
B No. 1/15/1864	Ottenbach, projektierter Brückenbau.
B No. 1/29/1864	Reussbrücke, Bau zu Rickenbach.
B No. 1/23/1865	Rickenbach, Brücke, Reklamation von Zürich gegen die Gemeinde Merenschwand.
B No. 2/44/1874	Merenschwand, Reussfähre.
B No. 1/19/1877	Reussbrückenbau zu Rickenbach 1875/77.
Prot. RR	Protokolle des Regierungsrates.

Akten des Bezirksamtes Muri:

Bericht über die Invasion der Sonderbundstruppen aus dem Kanton Luzern in den Bezirk Muri vom 12.11.1847 in: Akten des Bezirksamtes Muri 1848 - 1850.

Staatsarchiv des Kantons Zürich (StAZH)

A 128.10	Landvogtei Knonau 1706 - 1738.
A 249.3	Eidgenössisches, Luzern 1684 - 1744.

A 249.4	Eidgenössisches, Luzern 1745 - 1769.
K III 159.3-4	Amt Knonau 1822 - 1826.
V III 202	Brückenbau- und unterhalt im Bezirk Affoltern 1804 - 1865 und 1873 - 1896.

Staatsarchiv des Kantons Luzern (StALU)

Ratsprotokolle.

Gemeindearchiv Merenschwand (GA Merenschwand)

Urkunden und Abschriften.
Kirchgemeinde-Versammlungsprotokoll 1842 - 1866.

Gemeindearchiv Obfelden (GA Obfelden)

II B 23 c Reussbrücke Obfelden - Rickenbach.
IV B 1 b Verhandlungsprotokoll 1861 - 1871.
IV B 2 b Korrespondenzprotokoll 1855 - 1865.
IV B 1 c Verhandlungsprotokoll 1871 - 1891.

Gemeindearchiv Ottenbach (GA Ottenbach)

Urkunden.
Gemeindechronik 1754 - 1783 (auch spätere Eintragungen).
II B 18 b/4 Strassenwesen, Brücken.
II B 19 a Akten Verkehrswesen.

2. Gedruckte

Aargauisches Gesetzesblatt, Jg. 1875.
RB Rechenschaftsberichte des Regierungsrates des Kantons Aargau, 1914-1921.

3. Zeitungen

Freischütz, Muri.
Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern, Affoltern.

Literatur

Die Literatur ist bei den einzelnen Anmerkungen angegeben.