

Von der Reussfähre und der neuen Reussbrücke bei Mülligen-Birmenstorf

Autor(en): **Rüttimann, L.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Badener Neujaarsblätter**

Band (Jahr): **26 (1951)**

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-322420>

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.

Von der Reußfähre und der neuen Reußbrücke bei Mülligen-Birmenstorf

von L. Rüttimann

Wenn der Städter von Baden her über die aussichtsreiche Baldegg und den neuzeitlich angelegten Rebberg des idyllisch gelegenen Dorfes Birmenstorf wandert, um nach dem bekannten Birrfeld zu gelangen, so blickt er auf einmal hinunter in das tief eingeschnittene Reußtal. Dann überquert er die schöne, ins Landschaftsbild so prächtig passende neue Brücke, welche die beiden Ufergemeinden Birmenstorf und Mülligen miteinander verbindet.

Der Verkehr zwischen Mülligen und Birmenstorf über die Reuß erfolgte bis zum Jahre 1940 durch eine *Fähre*. Der Fährbetrieb stand dem jeweiligen Eigentümer der Mühle in Mülligen zu. Es handelte sich demnach um eine Privatfähre. Wann die erste Fähre über die Reuß in Betrieb genommen wurde, ist unbekannt. In den Fertigungsprotokollen der Gemeinde Mülligen wird immer wieder von der Reußfähre gesprochen. Die ersten Protokolle darüber datieren aus dem Jahre 1804. Sie wurden bei der großen Brandkatastrophe von 1875 ein Opfer der Flammen. Von 1860 bis 1885 gingen die Mülliger Bauern in die Käserei und Arbeiter in die Ziegelfabrik in Birmenstorf. Sie benützten die Fähre. Die Höhe der Fährtaxe wurde vom Fährbesitzer festgelegt. Der Tarif war an beiden Ufern angeschlagen. In früheren Jahren kostete die einfache Fahrt 10 Rp., die Hin- und Rückfahrt 15 Rp. Bei den Handänderungen der Mühleliegenschaft ist dieses Fährrecht jeweils mitverkauft worden. In den Fertigungen wird dieses Recht als «Reuß-Schiffahrt mit Schiff und Seil» umschrieben.

Im Frühjahr 1890 ließ der damalige Besitzer Hirt ein neues Fährboot erstellen. Die Staatsbehörde aber schätzte dieses ab, weil es zu leicht gebaut sei und bei Hochwasser nicht die nötige Sicherheit biete; es entspreche den Vorschriften nicht und müsse durch ein anderes Boot ersetzt werden. Im Unterlassungsfalle werde der Fährbetrieb gesperrt. Dieser Fährbetrieb unterstand somit in Bezug auf Schiffbau und Sicherheit der staatlichen Aufsicht. Da der Fährbesitzer sich weigerte, dieser Aufforderung nachzukommen, andererseits die Ufergemeinden an der Aufrechterhaltung des Fährbetriebes interessiert waren, fanden Verhandlungen mit dem hohen Regierungsrate statt. Die Staatsbehörde stellte einen Kostenverteiler für ein neues Fährboot

auf und legte ihn den Gemeinden und dem Fähreinhaber vor. Nach der aufgestellten Verteilungsliste hätten zu bezahlen gehabt:

Fähreinhaber	30 %	=	Fr. 102.—
Gemeinde Birmenstorf	25 %	=	Fr. 85.—
Gemeinde Mülligen	20 %	=	Fr. 68.—
Staat Aargau	25 %	=	Fr. 85.—

Die Gemeinde Mülligen beschloß jedoch, es solle der Fähreinhaber, als einziger Interessent in Bezug auf die finanzielle Seite, das Boot auf eigene Kosten bauen lassen. Die Sache löste sich dann denkbar einfach. Die Mühleliegenschaften bekamen einen neuen Besitzer. Dieser verfügte über das notwendige «Kleingeld», um auf eigene Kosten ein neues Boot bauen zu lassen.

Im Jahre 1897 ist die Mühleliegenschaft in das Eigentum der Gemeinde Windisch übergegangen, welche die Mühle, die Wirtschaft «Zur Palme» und die Landwirtschaft dem bisherigen Besitzer, Herrn Hans Rauber, verpachtete. (Siehe Bild mit Fährboot und Fährmann.) Der Grund zu diesem Kaufe waren die reichlichen *Grundwasserquellen*, die gefaßt und von der Gemeinde

Windisch für die Trinkwasserversorgung nutzbar gemacht wurden.

Wie aus der Geschichte der alten Fährre zwischen Mülligen und Birmenstorf hervorgeht, bestand schon immer das Bedürfnis nach einem festen Flußübergang. Es kam daher den Anstößergemeinden sehr gelegen, als aus militärischen Gründen 1940 von Pionieren eine hölzerne Brücke gebaut wurde, was zur Aufhebung der Fährre führte. Kurz nach dem Kriege zeigte es sich, daß das Holz der Brücke morsch war und daß früher oder später nach einer dauerhaften Lösung gesucht werden müsse. In der Regierungsvorlage vom 26. April 1948 über den Bau einer Brücke über die Reuß zwischen Mülligen und Birmenstorf und in der großrätlichen Sitzung vom 27. September 1948



Das letzte Fährboot mit Herrn Rauber



Die neue Reußbrücke

führte der Kommissionsreferent, Herr Jakob Fischer aus Meisterschwanden, hiezu folgendes aus: «Die bestehende hölzerne Brücke wurde im Jahre 1940 von einem Pontonier-Bataillon an Stelle der Fähre gebaut. Die Brücke dient seither dem zivilen Verkehr. Sie ist nun sehr baufällig und soll abgebrochen werden. Ein längeres Zuwarten könnte, wie dies die Kommission nach einer persönlichen Besichtigung festgestellt hat, nicht verantwortet werden. Beide Ufergemeinden, speziell Mülligen, wünschen einen Neubau. Auch Birmenstorf hat sich an der Gemeindeversammlung vom 18. Februar 1948 mit 126 gegen 42 Stimmen für den Brückenbau entschieden. Vom Eidg. Militärdepartement sind hiefür die an der Militärbrücke vorhandenen und weitere, von einer anderen Brücke stammende Träger zur Verfügung gestellt worden. Im Jahre 1947 hat die Baudirektion Projekte ausarbeiten lassen für eine eiserne Brücke mit einer Nutzlast von 13 Tonnen und einer Fahrbahnbreite von 3,5 Meter. Die Kosten berechneten sich hiefür, einschließlich der Anpassung der Zufahrtsstraßen, auf Fr. 170 000.— bis Fr. 180 000.—. Für eine Überbrückung in Eisenbeton lautete die Schätzung auf Fr. 160 000.—. Gestützt auf den letztgenannten Voranschlag hat die Baudirektion am 26. Dezember 1947 den interessierten Gemeinden einen Voranschlag für die Kosten-

verteilung zugestellt. Nach der Vernehmlassung der interessierten Gemeinden hat sie den Voranschlag nochmals einer genauen Prüfung unterzogen, und sie kommt nun zum Schlusse, daß durch die Vereinfachung der Brückenkonstruktion diese Kosten auf Fr. 140 000.— herabgesetzt werden können. Dadurch wäre es möglich, die Kosten für die einzelnen Gemeinden etwas zu reduzieren. Das kantonale Tiefbauamt hat auch die Frage geprüft, ob die Eisenkonstruktion der Kettenbrücke in Aarau, die nächstens abgebrochen wird, weiter für die Reußbrücke verwendet werden könnte. Es ist aber davon abzu- sehen, weil die Anstößergemeinden mit viel größeren und dauernden Unter- haltungskosten zu rechnen hätten, als dies bei der vorgesehenen Neuerstellung der Fall wäre. Zum Schluß möchte ich noch den einstimmigen Wunsch der Kommission zu Protokoll geben, daß, wenn die Brücke erstellt wird, die Ge- meinde Birmenstorf ersucht werden sollte, ihre Zufahrtsstraßen raschmög- lichst so auszubauen, daß sie ohne allzu großes Unfallrisiko auch dem heuti- gen Verkehr Genüge leisten können.»

Der Große Rat beschloß hierauf mit großer Mehrheit den Brückenbau; aber erst im Februar 1949 konnte mit dem Bau der neuen Brücke über die Reuß begonnen werden. Sie kam an die gleiche Stelle zu stehen wie vorher. Die Fahrbahn wurde um rund 2,5 Meter gehoben, um der Reuß ein größeres Durchflußprofil freizugeben und um die ohnehin ungünstigen Zufahrten et- was zu verbessern. Ursprünglich war sogar in Erwägung gezogen worden, das hier enge, tief eingeschnittene Tal der Reuß von Terrasse zu Terrasse zu über- brücken und damit die beidseitig der Reuß sehr steilen Zufahrtsstraßen abzu- schneiden. Leider mußte dieses Projekt, das eine viel längere und höhere Brücke erfordert hätte, wegen der zu hohen Kosten fallen gelassen werden. Ausführung und Bau der Brücke wurden der Firma «Hoch- und Tiefbau» in Aarau übergeben, die sie vom Februar bis Ende Oktober 1949 erstellte.

Die Brücke überquert die Reuß in drei Bogen, deren Spannweite 20,70 27,80 und 20,70 Meter beträgt. Die Fahrbahn ist 3,70 Meter breit, was für den Lokalverkehr, dem die Brücke zu dienen hat, vollauf genügt. Die Fahr- bahndecke erhielt zum Schutze vor eindringendem Regenwasser einen Teer- asphaltbelag. Zwei Pfeiler mußten in dem hier ziemlich reißenden Fluß er- baut werden, was nach dem Einrammen von eisernen Spundwänden möglich war. Innerhalb der Spundwände wurde der Flußboden auf zirka 2 Meter Tiefe ausgehoben, dann wurden Holzpfähle von zirka 4,5 Meter Länge eingerammt, und auf diesem Pfahlrost die zwei schlanken Pfeiler erstellt.

Quellenangaben: Dekret über den Bau einer Brücke über die Reuß zwischen Birmen- storf und Mülligen vom 26. April 1948; Großratsprotokoll vom 27. September 1948; Angaben von den Herren E. Barth, Gemeindeschreiber, Mülligen und U. Gloor, Ing., beim Tiefbauamt in Aarau.