

Zeitschrift: Bremgarter Neujahrsblätter
Band: - (2013)

Artikel: Über sieben Brücken kannst du gehen
Autor: Koch, Heinz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-965336>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.10.2024

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

Über sieben Brücken kannst du gehen

HEINZ KOCH

Bremgarten ist heute mit seinen sieben Reussübergängen zu Recht als Brückenstadt bekannt. Nicht immer waren es sieben Brücken. Meine Grossmutter erzählte mir von der Zeit, als die Holzbrücke die einzige Möglichkeit bot, trockenen Fusses die Ufer zu wechseln.

Mit dem Bau der Eisenbahnbrücke in den Jahren 1911/12 erhielt die gedeckte Hölzerne eine moderne Nachbarin. Dieses Duo blieb fast fünfzig Jahre unter sich. 1963 erweiterte die Militärbrücke das Gespann zum Trio, und bis 1994 war es zum Septett angewachsen. Dank diesem Zuwachs an Reussübergängen sind wir heute mobiler und unabhängiger.

Auf den folgenden Seiten stellen wir unsere sieben Verbindungen in Wort und Bild vor. Unsere Brückentour beginnen wir mit dem südlichsten Übergang:

Das Reusskraftwerk Bremgarten-Zufikon mit Fussgängerpassage

Einweihung des neuen Kraftwerkes 1. Juni 1976

Kosten rund 60 Millionen Franken

Fünfteiliges Staubalkenwehr

Gesamtbreite der Wehrstelle 90 m

Fussgänger Übergang auf der Wehrkrone

(Siehe Bericht von Theo Hauser in den Neujahrsblättern 2002)

1975 schrieben die damaligen Viertklässler Brückengeschichten.

Die folgende schrieb Nelly:

«Es war etwa vor einem Monat, als ich über die Staumauer spazierte. Es war bezaubernd von oben nach unten zu schauen. Das Wasser peitschte nur so von den Fallen herunter. Es sah richtig schön aus, denn das Wasser sah aus, wie dichte feste Eiszapfen. Ich konnte gut nachdenken, weil ich alleine war. Endlich konnte ich machen, was ich wollte. Wenn meine Eltern dabeigewesen wären, hätte ich nicht so lange hinunterschauen dürfen.»

Wenn ich von der Staumauer in die schäumenden Strudel des Unterwassers schaue, wird mir wehmütig zumute. Ich erinnere mich an die Flussbadeanstalt am rechten Reussufer, von wo aus wir uns bis zur Eisenbahnbrücke schwimmend treiben liessen. Die Pflanzgärten auf der linken, der Isenlaufseite, lieferten uns den Zobia. Mit Karotten, Tomaten, Pflaumen, Äpfeln oder Birnen, je nach Reife, machten wir uns reussaufwärts bis auf die Höhe der heutigen Wehranlage. Auf den aus dem Wasser ragenden Findlingen stärkten wir uns für das Retourschwimmen zur Badi.

Seither ist viel Wasser die Reuss hinuntergeflossen. Vergessen sind die Proteste gegen das umstrittene Reusstalgesetz und den Bau des Kraftwerkes. Geblieben ist das Naherholungsgebiet mit dem Flachsee und dem geschützten Naturreservat, welches zum Wandern und Spazieren verlockt.

Nun geht es auf der linken Seite reussabwärts zum nächsten Ziel:

Der Isenlaufsteg oder Badisteg Opus 1

Die Überbauung des Isenlaufgebietes mit Schul- und Badeanlagen machte für deren Erschliessung den Bau eines Fussgängersteges über die Reuss nötig.

An der Gemeindeversammlung vom 24. März 1972 wurden 50 000 Franken für den Bau des Steges bewilligt.

Den Auftrag erhielt die Sappeur-Kompanie 1/236.

Baubeginn 28. August 1972.

Bauzeit drei Wochen.

105 Militärpersonen leisteten 4 871 Arbeitsstunden.

Der Steg stand auf 32 Holzpfählen, welche zwischen 1.60 m und 2.50 m in den Flussgrund gerammt wurden.

Der Steg ruhte auf acht Pfahljochen.

Einweihung 14. September 1972.

(Siehe Bericht von Ruedi Kiefer in den Neujahrsblättern 2004)

Dazu ein Augenzeugenbericht der damaligen Viertklässlerin Jolanda:

«Im Jahre 1972 wurde in Bremgarten der Badisteg gebaut. Ich schaute zu, wie Soldaten die Pfähle in das Wasser schlugen. Dann machten sie die Balken an und den Boden der Brücke.

Einen Monat später konnte man über die Brücke gehen. Aber vorher wurde sie noch mit einem Auto getestet. Ich schaute noch einmal ins Wasser. Es war alles so still, nur das Wasser rauschte. Die Dämmerung fing an. Ich lief schnell nach Hause.

An einem anderen Tag, es war Sommer, musste ich auch über den Steg. Ich blieb wieder stehen und schaute ins Wasser, und es rauschte wieder. Das Wasser kam in Mengen, weil die Staumauer offen war. Wenn sie zu ist, kommt nur wenig Wasser.»

Der Isenlaufsteg oder Badisteg Opus 2

Im Sommer 1989 wurde der Badisteg eingehend kontrolliert. Dabei zeigten sich einige Mängel. So musste der Steg bei hohem Wasserstand aus Sicherheitsgründen gesperrt werden. Der Stadtrat liess einen Kostenvoranschlag für den Abbruch des bestehenden Steges und einen Neubau am gleichen Ort erstellen.

An der Gemeindeversammlung vom 14. Dezember 1989 wurde ein Baukredit von 170 000 Franken genehmigt.

Projektdaten:

Länge des Steges	93.00 m
Breite des Gehbereiches	2.50 m
Nutzlast	400 kg/m ²

(Siehe Bericht von Robert Bamert in den Neujahrsblättern 2004)

Das Hochwasser vom 25. Juni 1990 beschädigte die Pfahljoche rechtsufrig und machte den Steg unbenutzbar. Aus diesem Grunde erfolgte der Ausbau durch eine Sappeur-Kompanie der Genie RS 257. Diese besorgte auch den Einbau des neuen Steges. Am 19. Oktober 1990 wurde der zweite Badisteg eröffnet, als zusätzliches Geschenk wurde die Kreditunterschreitung von 87 432.60 Franken dankbar entgegengenommen.

Der Isenlaufsteg oder Badisteg Opus 3

Am Mittwoch, 16. Juli 2002 um 18.20 Uhr, vermochte der Isenlaufsteg der angeschwemmten Holzmenge nicht mehr Stand zu halten und wurde ungefähr zur Hälfte (5 von 9 Spannungen) weggerissen. Eine durch den Stadtrat kurzfristig gebildete Projektgruppe erhielt den Auftrag, verschiedene mögliche Brückenstandorte und Ausführungsarten zu prüfen.

«Es waren dies:

- ein Fussgängersteg, angebracht an der Bahnbrücke, Variante hoch sowie Variante tief;
- eine Fussgängerbrücke mit gleichzeitiger Parkhauszufahrt, Variante mit Einfahrt in das 4. UG und Variante mit Einfahrt in das 3. UG;
- eine Fussgängerbrücke am alten Standort, Variante Höhe wie bisher und Variante ansteigend zum mittleren Promenadenweg;
- eine Behelfsbrücke am gleichen Standort.»

(soweit aus dem Bericht von Francis Gottet in den Neujahrsblättern 2004)

Man entschied sich für die Variante am alten Standort ansteigend zum mittleren Promenadenweg. Anlässlich der Gemeindeversammlung vom 12. Dezember 2002 wurde ein Rahmenkredit von 800 000 Franken bewilligt; inbegriffen war der Rückbau des zerstörten Steges. Den Auftrag für den Neubau vergab der Stadtrat zu pauschal 650 980 Franken an die Firma Losinger Construction AG, Zürich. Dazu kamen 80 162 Franken für den Rückbau des alten Steges. Am 22. April 2003 wurde mit den Wasserbauarbeiten begonnen und am 1. August 2003 fand die feierliche Brückenweihe statt. Den Hochwassern von 2005 und 2007 hielt der dritte Badiweg erfolgreich stand.

Wir begeben uns zur Haltestelle Obertor, denn für die Überquerung der nächsten Brücke müssen wir uns der Bremgarten-Dietikon-Bahn anvertrauen.

Die Eisenbahnbrücke

«Die Eisenbahnbrücke der Bremgarten-Dietikon- Bahn, die 1911 /12 gemäss einem Projekt des Zürcher Architekturprofessors Gustav Gull und des Zürcher Ingenieur- und Baubüros Locher & Cie realisiert wurde, ist eine eindrucksvolle Betonkonstruktion, welche die Reuss als Hochbrücke in drei Bogen überspannt.

Die in das Lehrgerüst gefügten Hausteinbogen wurden mit Beton ausgegossen und mit Betonpfeilern kombiniert.»

Dieser Text stammt aus dem Kurzinventar der aarg. Denkmalpflege aus dem Jahre 2002. In der Zwischenzeit feierten wir Bremgarter mit der BDB den hundertjährigen, sanierten Reussübergang. Dieser wird täglich von 150 Zugkompositionen frequentiert. Laut dem Freiämter Kalender 1982 waren es damals etwas mehr als 50, und anno 1912 nach der Eröffnung rollten 26 Züge pro Tag über die Reuss.

Bei einem Besuch einer Schülergruppe im Altersheim Bremgarten im August 1972 erzählte Tante Marie den Kindern dieses Erlebnis:

«Im Jahre 1912 fand die Eröffnung der Eisenbahnbrücke statt. Wir Schulkinder durften mit der Bahn zum Erdmannlistein fahren. Dort gab es ein Zvieri mit Käse. Etwas Süsses wäre uns lieber gewesen, denn Süssigkeiten gab es damals nur selten. Das Spielen im Wald mit Versteckis und Baumfangis machte uns wieder glücklich und zufrieden.»

Leider ist mein Grossvater gestorben, als ich noch nicht auf der Welt war. Aber die folgende Geschichte, die er als Nachtwächter erlebt hatte, erzählte mir einst meine Grossmutter:

«Wer steht dort am Geländer der Eisenbahnbrücke? Grossvater, der seine nächtliche Tour bald beendet hat, überlegt nicht lange: ein Lebensmüder! Grossvater lässt seine Laterne kreisen, macht auf sich aufmerksam, nähert sich langsam der Person, verwickelt diese in ein Gespräch, bringt sie vom Vorhaben von der Brücke zu springen ab und sicher nach Hause.»

Das sind Erinnerungen, Geschichten, die mir auf der Fahrt zur Haltestelle Isenlauf durch den Kopf gehen. Dazu gehört auch die folgende Episode:

Ein ehemaliger Bremgarter Militärpilot bewies seine Flugkunst, indem er nach dem Zweiten Weltkrieg mit seiner Maschine durch die Bogen der Eisenbahnbrücke hindurchflog. Dem Lob des Kommandanten für gutes Fliegen folgte die Strafe von drei Tagen scharfem Arrest.

Wir verlassen die Bahn und wandern dem linken Reussufer entlang zur nächsten, ältesten Brücke:

Die gedeckte Holzbrücke

Die Viertklässlerin Luzia schrieb im Jahre 1975 zu dieser Brücke:

«Die älteste Brücke in Bremgarten ist die Holzbrücke. Vor ein paar Jahrhunderten wurde sie gebaut. Dank ihr bekam Bremgarten das Stadtrecht. Sie war früher die wichtigste Verbindung von Osten nach Westen. Das gab den Bremgartern viele Zolleinnahmen.

Die Holzbrücke steht auf vier steinernen Pfeilern. Sie misst in der Länge etwa fünfundsiebzig Meter und in der Breite acht Meter. Zu beiden Seiten auf gleicher Höhe befindet sich je ein Kapellchen. Auf der südlichen Seite Agatha auf der nördlichen Nepomuk. Auf dem linken Ufer der Reuss steht das Bollhaus.»

Nun zur Ergänzung der Beschreibung aus dem Denkmalschutzinventar aus dem Jahre 2011:

«Holzbrücke mit vier gemauerten Jochen von 1544/49. 1953 wurde die Holzkonstruktion erneuert und die Fahrbahn verbreitert, 1956/57 wurde diese auf eine Betonplatte gesetzt. Die Brücke ist etwa 100 m lang, davon entfallen rund 50 m auf die gedeckte Holzbrücke; Hängekonstruktion, an den Brüstungen senkrechte Brettverschalungen. Das dritte Joch trägt auf jeder Seite ein erkerförmiges Kapellchen in Fachwerk (Osten reussaufwärts hl. Agatha; Westen hl. Nepomuk), Agathakapelle mit Glockenträger, dreiseitig schliessend, stichbogiger Eingang flachgedeckt, Altärchen 3. Viertel 17. Jh., die Nebenfiguren um 1550, zwei Barockbilder frühes 17. Jh. und 1698, an der äusseren Stirnwand Statue des hl. Nikolaus 17. Jh. Das gegenüberliegende Bildhäuschen enthält eine Nepomukstatue um 1730.»

Die Statue des hl. Nikolaus und die beiden Nebenfiguren im Agathakapellchen sucht man allerdings schon seit einiger Zeit umsonst. Bei der letzten Brückensanierung durch den Kanton hat man Nikolaus von seinem windigen Standort entfernt und der katholischen Kirche zur Aufbewahrung übergeben. Dramatischer verhält es sich mit dem Verschwinden der beiden Nebenfiguren der hl. Apollonia und der hl. Maria Magdalena. Die wurden gestohlen und blieben unauffindbar. Besonders tragisch ist der Verlust der hl. Apollonia, die bei Zahnschmerzen um Hilfe angerufen wird. So schrieb der Merenschwander Joseph Leonz Brögli, der 1792 mit dem Schiff eine Pilgerfahrt ins Heilige Land machte, am 7. Juli in sein Reisetagebuch:

«Dieser Tage hindurch hatte ich grosse Zahnschmerzen und versprach, wenn ich mit Gottes Wille wieder in die Schweiz kommen sollte, zur Ehre der hl. Apollonia auf der Brücke zu Bremgarten eine hl. Messe lesen zu lassen. Bald darauf spürte ich Linderung und so auch gänzliche Besserung, dafür sei dem gütigen Gott und der hl. Märtyrin Apollonia schuldiger Dank abgestattet.»

Zum Glück blieb uns der hl. Nepomuk erhalten. Wer würde uns sonst zum sprichwörtlichen Bremgarter Festwetter verhelfen! Nicht auszudenken, wenn die Bremgarter 1903 die hölzerne durch eine steinerne Brücke ersetzt hätten, um die Bahn vom West über die Reuss via Unterstadt zum Bahnhof Obertor zu führen. Damals schrieb die Stadt einen Projektwettbewerb für eine neue Brücke aus. 29 Vorschläge wurden eingereicht. Keiner gelangte zur Ausführung, denn 1910 entschloss man sich zum Bau der heutigen Eisenbahnbrücke. Seit der Eröffnung der Umfahrung 1994 geniesst die Holzbrücke ein geruhsameres Rentnerdasein.

Wir wandern durch die Reussgasse vorbei am Hexenturm zur nächsten Brücke:

Die Militärbrücke

Im Hinblick auf den Bau der neuen Kaserne in der Fohlenweide wurde 1963/ 64 die heutige Betonbrücke erbaut. Vom Fachbereich Baumanagement Ost des VBS habe ich dazu folgende Angaben erhalten:

Länge der Brücke: 85 m; zwei Fahrspuren à 3 m plus zwei Gehwege à ca 1.50 m, totale Breite 9.92 m. Dreifeldrige vorgespannte Ortbetonbrücke, Hohlkasten mit konstanter Höhe. Im Hohlkasten verlaufen verschiedene Werkleitungen (Wasser, Elektrizität, Telefon).

Im Jahre 1952 unterzeichnete der Bund mit der Stadt Bremgarten einen Mietvertrag zwecks Unterkunft für 2 Kompanien im Kornhaus in der Unterstadt und verschiedenen anderen Gebäuden für Verpflegung usw. sowie Pachtland auf der Allmend (Fohlenweide) und in der Au als Übungsgelände. Nachteilig erwies sich die beachtliche Wegstrecke über die Holzbrücke, deshalb wurde im Frühjahr 1955 ein erster Übergang von der Au zur Fohlenweide gebaut. Dieser vorwiegend aus Holz konstruierten Brücke setzten

die Verkehrsbelastung und die Wasserströmung gehörig zu, so dass der Übergang bis zur Inbetriebnahme der Betonbrücke erneuert werden musste.

Die flachen Ufer in der Au wurden immer wieder von der Reuss überschwemmt. Das bedeutete, dass das Militär ihr Material entsprechend sichern musste. «Böser sah es jeweils in der nahen Hühnerfarm aus, wo das Gackelvolk das Ende der Sintflut auf der Sitzstange abwarten musste.» (*Siehe den Beitrag von Xaver Meier in den Neujahrsblättern 1994*)

Deshalb wurde das Terrain in der Au um rund einen Meter angehoben und ein Damm auf die Höhe der Brücke aufgeschüttet. Die Armeelastwagen brachten das dazu notwendige Kies beinahe Tag und Nacht von der Hegnau zur Au.

2012, also fast fünfzig Jahre nach der Eröffnung, wird die Militärbrücke für 650 000 Franken vom VBS saniert. Für Bremgarten ist diese Brücke von grosser Wichtigkeit, denn seit der Eröffnung der Umfahrung 1994 bietet sie die einzige Möglichkeit, die Unterstadt mit Motorfahrzeugen zu erreichen.

Wir wechseln von der rechten auf die linke Flussseite und nehmen uns Zeit für einen erfrischenden Trunk im Soldatenhaus (Restaurant Fohlenweid). Das markante Gebäude mit dem hohen Giebel wurde einem aargauischen Strohdachhaus nachempfunden und 1966 mit klingendem Spiel eingeweiht.

Der «Schutz» beim ehemaligen Honeggerwehr lädt nochmals zum Verweilen ein. Akrobatisch halten sich Surfer auf ihren Brettern im Gleichgewicht und versuchen der Welle standzuhalten. Doch die nächste Reussbrücke ist bereits in Sichtweite:

Die Schrägseilhängebrücke

Dieser Übergang ist auch unter dem Namen ARA-Steg bekannt, ARA heisst: Abwasser-Reinigungs-Anlage. Dem Abwasserverband gehören die Gemeinden Bremgarten, Zufikon, Berikon, Widen, Eggenwil und Hermetschwil-Staffeln an. Mit der Planung des Waffenplatzareals bot sich das Gebiet «Kessel» auf der linken Reussseite als Standort für den Bau der Kläranlage an. Damit wurde, entsprechend der topographischen Lage der Stadt Bremgarten, die zweimalige Querung der Reuss mit Abwasserleitungen erforderlich. Beim Hexenturm wird das Abwasser des Südteils von Bremgarten unter der Flusssohle durchgeführt. Unterhalb des

Hermannsturmes (in der Risi) wird das Abwasser aller beteiligten Gemeinden mit einer Rohrbrücke über die Reuss zur Kläranlage geleitet.

Die folgenden Angaben stammen aus der schweizerischen Bauzeitung vom 25. November 1976:

Die Brücke überführt einerseits die beiden Kanalisationsleitungen (Durchmesser 60 cm) über die Reuss zur ARA Bremgarten und dient andererseits als Fussgängerübergang zwischen der Risi und dem Kesselwald. Die Stadt Bremgarten übernimmt die für den letzten Zweck anfallenden Mehrkosten (das Projekt beinhaltete ursprünglich keinen Übergang für die Fussgänger).

Spannweite der Hauptöffnung 66.60 m

Spannweite der Seitenöffnung 17.20 m

Gesamthöhe des Pylons 21.60 m

Breite des Gehweges 2.20 m

Schrägseile (Spannkabel) sind im Pylon und am Trägerende verankert.

Andreas schrieb 1975 seine Brückengeschichte zum ARA-Steg:

«Am letzten Sonntag gingen mein Vater, meine Brüder und ich in die Kläranlage. Danach wollte mein Vater noch schauen, ob die Zufahrt zur Hängebrücke fertig sei. Wir spazierten hinüber. Auf der Hängebrücke hatte es Eis. Mein Bruder wollte rutschen. Es schleuderte ihn gegen das Geländer. Er hatte Glück, denn ohne dieses Geländer wäre er baden gegangen.»

Beim Überqueren der Brücke erinnere ich mich an jene Zeit, als die Pontoniere die Besucher des Waldfestes mit einer Fähre über die Reuss fuhren. Und meine Grossmutter, wenn sie im Pflanzgarten arbeitete, den weiten Weg über die Holzbrücke, Wohlerstrasse und Fohlenweide zum Tännchensetzen im Kesselwald nehmen musste.

Leider erinnert gerade diese Brücke an tragische Badeunfälle.

Mit diesen Gedanken machen wir uns auf den Weg zur nächsten und letzten Bremgarter Brücke über die Reuss:

Die Reussbrücke Struss

Die Reussbrücke Struss dient als Reuss-Übergang für die Umfahrung Bremgarten. Aus dem Nutzungsplan, den das Baudepartement des Kantons Aargau 1991 erstellte, stammen die folgenden Informationen:

Die Brücke wird normalerweise durch Strassenlasten sowie Nutzlasten für Fussgänger und Radfahrer genutzt. Die Brücke ist im Grundriss leicht gekrümmt und als durchlaufender Balken (Kastenquerschnitt) über fünf Felder ausgebildet. Das Bauwerk wird in konventioneller Bauweise an Ort erstellt. Der Brückenträger ist in Längsrichtung durch die beiden Flusspfeiler stabilisiert. Die Nutzungsdauer soll voraussichtlich mindestens 80 Jahre betragen. Die Brüstungen verhindern die seitliche Lärmabstrahlung, und es wird ein geräuscharmer Fugenübergang verwendet. Länge der Brücke rund 150 m, Breite total rund 12 m.

Seit nunmehr achtzehn Jahren sind die Brücke und die Umfahrung in Betrieb. Unvorstellbar, dass diese Fahrzeugkolonnen sich heute noch über die Holzbrücke und durch die Marktgasse wälzen könnten. In den Neujahrsblättern 1995 schrieb Nic Keel : «Der Weg zum «neuen Bremgarten» ist frei!» Er meinte damit, den 18. Oktober 1994, den Tag der feierlichen Inbetriebnahme der Umfahrung. Der Weg bis dorthin war allerdings steinig und beschwerlich. Mancher Struss (heftiger Wortwechsel) zwischen den Befürwortern einer Kerntangente und jenen für eine Umfahrung wurde ausgefochten. Es ist selbstverständlich ein Gerücht, dass sich der Name der Umfahrungsbrücke daraus ergeben hätte.

Allen Unkenrufen zum Trotz ist die Bremgarter Altstadt nicht vom Rest der Schweiz abgeschnitten, und auch der kreisende Pleitegeier hat sich verzogen.

Ende gut, alles gut? Wir glauben daran und danken Ihnen für die Begleitung auf unserem Spaziergang über die sieben Bremgarter Reuss-Brücken.

Heinz Koch

lebt in Bremgarten, ist hier geboren und aufgewachsen.
1963–1999 Primarlehrer in Bremgarten. Stadtführer und Mitglied der Redaktionsgruppe der Bremgarter Neujahrsblätter.

Die sieben Brücken von Bremgarten



*Fotos
Peter Spalinger*



**Das Reusskraftwerk
Bremgarten-Zufikon mit
Fussgängerpassage.**



**Der Isenlaufsteg
oder Badisteg.**



Die Eisenbahnbrücke.



**Die gedeckte
Holzbrücke.**



Die Militärbrücke.



**Die Schrägseil-
hängebrücke.**

**Die Reussbrücke
Struss.**



Peter Spalinger

lebt in Bremgarten und leitet dort seit 1984 sein Atelier für Gestaltung.

Kleines Brückenglossar

Dieses Glossar hat nicht den Anspruch vollständig zu sein. Es handelt sich um Brücken im eigentlichen und übertragenen Sinn. Die Begriffe wurden vom Redaktionsteam zusammengetragen und dürfen in der Fantasie jedes einzelnen ergänzt werden. Die Erklärungen dienen lediglich dazu, den Begriff abzugrenzen.

Brücke (kleiner Teppich)

Ein kleiner, oft länglicher Teppich, welcher für einen Übergang auf den Boden gelegt wird.

Brückenbauer

Ursprünglicher Name des heutigen Migros Magazins. Eine gratis Wochenzeitung des Migros Genossenschaftsbundes.

Brückenechse

Ein Reptil, das seine Hauptzeit in der Trias (Erdmittelalter, vor ca. 251 bis 200 Millionen Jahren) hatte.

Brückenheilige

Schutzpatrone der Brücken, welche den Übergang und auch das zugehörige Gebiet (Stadt) vor Unheil (Feuer, Wetter etc.) bewahren sollen. Ein typischer Brückenheiliger ist der Heilige Nepomuk (Johannes von Nepomuk). Auch in Bremgarten ist er in der unteren Brückenkapelle anzutreffen.

Brückenjoch

Waagrechtlicher Tragbalken zwischen zwei Brückenpfeilern (auch der Raum zwischen diesen).

Brückenkanton

Der Kanton Aargau wird gelegentlich als Brückenkanton zwischen den Zentren Zürich, Bern und Basel bezeichnet.

Brückenkopf

Brückenkopf

Militärische Stellung zur Sicherung eines Flussüberganges.

Brückenpanzer

Brückenpanzer

Militärisches, gepanzertes Fahrzeug mit hydraulisch verlegbarer Brücke.

Brückenschlag

Im eigentlichen Sinn handelt es sich um den Bau einer Brücke und im übertragenen Sinn um die Annäherung bei einem Konflikt/ einer schwierigen Situation, um eine Kommunikationsbrücke.

Brückenzoll

Das Passieren einer Brücke wurde früher nur gegen eine Gebühr, den sogenannten Brückenzoll, gewährt. Diese Abgaben wurden unter anderem dazu verwendet, die Brücke zu unterhalten. Der Brückenzoll oder Bruggezoll wurde in Bremgarten beim inneren Brückentor (beim heutigen Restaurant Adler) erhoben.

Brugg (Turnen + Verteidigungsstellung beim Ringen/Schwingen)

Der Körper des Turners oder Ringers/Schwingers ist dabei gebogen wie eine Brücke. Abgestützt auf Händen oder Kopf (Ringen) und Füßen ist der Mittelteil des Körpers bogenförmig mit dem Bauch nach oben gedrückt.

Bruggewage

Oft in der Landwirtschaft verwendeter Wagenanhänger mit grosser Tragkraft. Die Tragfläche kann auch Teil des Fahrzeuges sein.

Bruggewoog (Brückenwaage)

Eine Brückenwaage ist in den Boden eingelassen und kann (grössere) Fahrzeuge wägen, indem diese darauf fahren können. In Bremgarten befand sich eine solche Waage auf dem Waagplatz (neben Kreisel Wohlerstrasse/Luzernerstrasse).

Brügglifest

Der Bremgarter Pontonierfahrverein veranstaltet jährlich im August auf der Isenlauf-Seite des Badistegs das Brügglifest.

Bruggmühle

In Bremgarten war dies die Mühle neben der alten Holzbrücke, die sogenannte «Äussere Mühle» im Gegensatz zur

Bruggmühle

Bruggmühle

«Inneren Mühle» an der Reussgasse. In einem Teil der Mühle lief früher eine Walke, in welcher die Kapuziner Wollstoffe für die Schweizer Kapuzinerprovinz produzierten. Später entstand in der Bruggmühle eine Sägerei und Spinnerei, seit 1892 besteht ein Elektrizitätswerk.

d'Brugg mache

Einen Ferientag zwischen zwei Feier- resp. Frei-Tage legen. Beispiel: Donnerstag ist Auffahrt und damit ein Feiertag. Samstag und Sonntag sind die weiteren offiziellen Frei-Tage. In dem man nun den Freitag frei nimmt, macht man «d'Brugg».

Drehbrücke

Beweglicher, mittlerer Brückenteil, der um 90 Grad gedreht werden kann. Auf dem Wasser wird so der Durchgang für Schiffe frei gemacht.

Eselsbrücke

Hilfsmittel, sich etwas einfacher merken zu können. Eine Worterklärung ist die: Esel weigern sich beharrlich, Wasserläufe zu durchwaten, auch wenn diese gar nicht tief sind. Wegen der Spiegelung der Wasseroberfläche können sie nämlich nicht sehen, wie tief das Wasser ist. Deshalb hat man ihnen in Furten kleine Brücken, eben Eselsbrücken, gebaut. Entsprechend ist mit der sprichwörtlichen Eselsbrücke ein Umweg oder besonderer Aufwand gemeint, der dennoch schneller oder überhaupt das Ziel erreichen lässt.

Gletscherbrücke

Unterspülter Bereich eines Gletschers, der so eine Brücke aus Eis bildet.

Goldene Brücke

Rückzugsmöglichkeit (Hilfestellung) aus einer aussichtslosen Situation.

Hängebrücke

Der Übergang oder die Fahrbahn ist an Seilen aufgehängt. Es können oft grosse Distanzen mit Hängebrücken überwunden werden. Stützpfeiler halten dabei die Seile und verteilen das Gewicht regelmässig.

Hängebrücke

Kabelbrücke

Kabelbrücke

Oft ein längeres Teil aus Kunststoff mit Kabelkanälen. Kabel, welche beispielsweise über einen Fuss- oder Fahrweg gelegt werden, können darin sicher eingelassen werden. Der Übergang über die Kabel ist damit problemlos möglich und die Kabel sind ebenfalls geschützt.

Kommandobrücke

Raum des Schiffes, aus welchem die Befehle durch die zuständigen Offiziere erteilt werden.

Königsberger Brückenproblem

Mathematische Fragestellung aus dem 18. Jahrhundert (Euler):
Kann man hintereinander über alle 7 Brücken der Stadt Königsberg gehen, ohne eine Brücke zweimal überqueren zu müssen?
(Nein, es geht nicht.)

Luftbrücke

Eine Luftbrücke entsteht, wenn der Land- oder Seeweg nicht mehr begeh- oder befahrbar ist. Mit Flugzeugen wird eine Brücke/Verbindung von einem Ort zum anderen hergestellt. Zum Beispiel wurde 1948/1949 die Berlin-Blockade (Blockade Westberlins durch die Sowjetunion) mit einer Luftbrücke umgangen.

Überbrücken

Wird unterschiedlich verwendet und hier nicht abschliessend aufgeführt. Es werden Zeiträume überbrückt und damit ausgefüllt. Es werden Autobatterien überbrückt und ihnen damit Starthilfe gegeben. Kredite überbrücken einen finanziellen Engpass. Räumliche Distanzen werden mit Brücken überbrückt.

Zahnbrücke

Die Zahnbrücke kann auch als Ersatzzahn bezeichnet werden. Sie wird über einen (Rest)-Teil des bisherigen Zahns gestülpt.

Zugbrücke

Eine bewegliche Brücke, oder ein beweglicher Teil einer Brücke, der im Bedarfsfall hochgezogen und wieder heruntergelassen werden kann.

Zugbrücke