

*Strecke AG 2*      *Baden - Zürich*  
*Linienführung 2*    *Landstrasse via Kloster Wettingen*  
*Abschnitt 1*        *Strasse aus dem 17. Jh. im Kloster Wettingen*  
*Landeskarte*        *1070*

**GESCHICHTE**      *Stand April 1992 / PVC*

Die ursprüngliche Linienführung ging mitten durch den Klosterbezirk (siehe dazu: ARCHIV DES HOCHLOBLICHEN GOTTSCHAUSES WETTINGEN 1694: 100). Durch das abgegangene Thorhaus führte der Weg auf den Platz nordwestlich der Klosterkirche (die Informationen über die Wegführung und die Gebäude in diesem Bereich habe ich einem vorläufigen Manuskript von PETER HOEGGER entnommen, der den Band über das Kloster Wettingen in der Reihe "Die Kunstdenkmäler der Schweiz" verfasst). Für die Fortsetzung von dort sind mehrere Varianten denkbar: Entweder verlief der Weg durch die Klosterstrasse hinunter zur Limmat und dann nach einer scharfen Wendung gegen Osten durch eine dem heutigen Zollhausweg ähnliche, vielleicht etwas weiter nördlich verlaufende Strasse zum Anlegeplatz der Fähre, der einige Meter flussaufwärts, näher am Fahrhaus, gelegen haben dürfte. Oder aber er führte durch das Klosterparkgässli in den Park und in diesem auf einer der beiden Geländeterrassen, die parallel zu dem Zollhausweg verlaufen, weiter gegen Osten, um dann vielleicht in den südlichsten Abschnitt der späteren Kanzlerrainstrasse einzumünden. Auf den ersten Blick erscheint die erste Variante plausibler, denn die Klosterleitung war sicher bemüht, den Verkehr möglichst weit von dem zentralen Geviert fernzuhalten. Ob ein dem heutigen Zollhausweg ähnlicher, fahrbarer Weg auch schon damals existierte, ist aber nicht klar (der Zollhausweg in seiner heutigen Form ist erst 1874/75 belegt; siehe dazu AG 107); dies würde nämlich implizieren, dass die Limmat nicht wesentlich mehr Wasser als heute, nach der Regulierung, geführt hätte. Vielleicht ist daher von einer Kombination der beiden Varianten auszugehen und anzunehmen, dass der ursprüngliche Weg zuerst ein Stück weit durch die Klosterstrasse geführt hat und auf der Höhe der schon erwähnten Terrassen gegen Osten abgezweigt ist. Wie dem auch sei, auf jeden Fall wurde der Kern des Klosters also auf der West- und Südseite umgangen.

Im frühen 17. Jahrhundert war die Beeinträchtigung durch den Verkehr derart angewachsen, dass Abt Peter II. sich entschloss, von dem Platz vor dem Torhaus eine Strasse direkt längs der Klostermauer in südöstlicher Richtung zu der Anlegestelle der Fähre zu erstellen. Dazu schlug man eine Vertiefung in den Sandstein und schuf gewissermassen einen "künstlichen Hohlweg". Diese Strasse, die viel kürzer als die vorherige Route ist, trägt heute den Namen "Kanzler-rainstrasse". Damit durch diesen Einschnitt nicht die Wasserzufuhr aus dem westlich anschliessenden Wettingerfeld unterbrochen wurde, errichtete man einen hölzernen Aquaedukt über die Zufahrt. Dieser ist bereits auf dem Stich von MERIAN von ca. 1642 dargestellt (siehe dazu das Titelbild oder HBS 1934: VII/502); er wurde gemäss der Bauinschrift 1766 durch das steinerne Brückchen ersetzt, das heutzutage als Fussweg dient. In späterer Zeit, nach dem Stich von

Merian, wurde noch auf der dem Kloster zugewandten Seite ein Fussweg von der Anlegestelle zu dem Aquaedukt hochgezogen.

Die Fähre wurde 1764 - 66 durch eine gedeckte Holzbrücke ersetzt, die von dem berühmten Architekten Johannes (oder Hans) Ulrich Grubenmann errichtet wurde. Das Tragsystem dieser Brücke bildeten zwei mächtige Flachbögen, die aus mehreren übereinander liegenden Balkenlagen bestanden. An diesen Bögen waren Holzträger befestigt, die in der Mitte als Hängepfosten, gegen die Seite als Stützen fungierten und Dach bzw. Fahrbahn trugen. Unterzüge und Bindehölzer sorgten für die nötige Querversteifung. Die Brücke war 18 Nürnberger Schuh breit, überspannte eine Weite von 200 Schuh und mass in der ganzen Länge 222 Schuh (Beschreibung der Brücke nach dem vorläufigem Manuskript von P. HOEGGER. Von dieser Brücke ist ein Modell erhalten, das dem Abt Sebastian Steinegger von dem Architekten vorgelegt wurde. Aufbewahrt wird es heute im Tiefbauamt des Kantons Aargau; ein Abbildung gibt KOTTMANN 1978: 216). Die Arbeiten umfassten zusätzlich die Anschliessung der Zubringer, eine Pferdeschwemme sowie den Bau des Zollhauses. Die drei Grafschaftsstände bewilligten schon 1867 dem Kloster die Erhebung eines Brückenzolls, zunächst zwar nur für 10 Jahre. Da diese Einnahmen die Baukosten auch nicht annähernd deckten, wurde diese Bewilligung von der Tagsatzung 1781 verlängert. Dass die Brücke in den folgenden Jahren häufig frequentiert wurde, zeigen die Abrechnungen verschiedener Zürcher Fuhrgeschäfte: Das Unternehmen Iseli schickte in den Jahren von 1771/76 4700 Wagen über die Brücke, das Unternehmen Freudweiler in demselben Zeitraum 1315 Kutschen (KOTTMANN 1978: 214 ff.).

Nach der ersten Schlacht bei Zürich wurde die Brücke auf Befehl des französischen Generals Massena am 7. Juni 1799 verbrannt, worauf das Kloster wieder eine kleine Fähre in Betrieb nahm. Obwohl die Franzosen nach ihrem Sieg über Korsakow am 25. September schon bald auf eine Wiederherstellung drängten, favorisierte das helvetische Direktorium zunächst den Bau einer Strasse von Neuenhof nach Baden (Linienführung AG 2.3).

Im April 1800 ersetzten die Franzosen die Fähre durch eine Pontonbrücke und zettelten damit einen Streit mit den helvetischen Behörden an, der sich um die Frage drehte, wer die Höhe des Brückengeldes festsetzen und dieses erheben durfte. Dieser Machtkampf erwies sich aber schon wenig später als obsolet, weil im Juni ein Hochwasser die Brücke wegschwemmte. Nach längeren Verhandlungen zwischen dem Kriegsministerium, das gegen jeglichen Ausbau des Flussüberganges Einspruch erhob, auf der einen und der Verwaltungskammer sowie dem Kloster auf der anderen Seite genehmigte schliesslich der helvetische Vollziehungsrat am 28. Januar 1801 die Inbetriebnahme einer grossen Fähre. Für eine solche Lösung hatte sich auch das Postamt Zürich eingesetzt, das an dem Flussübergang wegen des Postkutschenkurses nach Baden interessiert war (KOTT-MANN 1978: 218 f.).

#### **GELÄNDE** *Aufnahme 24. April 1992 / PVC*

Die heute noch existierende Brücke wurde erst 1819 fertiggestellt. Die Brücke liegt beidseitig noch auf den unter Grubenmann errichteten Quadermauern auf. "Sie setzt sich aus zwei ungleichen

Jochen zusammen, die einen im Wasser stehenden Steinpfeiler gemeinsam als Zwischenstütze benützen. Das linke, grössere Joch ist ein überdachtes Hängewerk von sechs Querachsen und erreicht eine Spannweite von 36 m; das rechte, kleinere ist mit 19 m nur halb so weit" (Zitat aus dem vorläufigen Manuskript von P. HOEGGER). Das kürzere Joch blieb ohne Bedachung; das ursprüngliche Sprengwerk wurde nach schädlichen Witterungseinflüssen 1886/87 durch eine Eisenkonstruktion ersetzt. 1923/24 wurde die Brücke gesamthaft verstärkt. Die gedeckte Fahrbahn ist 3 m breit und von zwei Fussgängersteigen flankiert; ein Prellstein ist bei der südlichen Auffahrt erhalten. Da die Konstruktion der Holzbrücke des Blasius Baltenschwiler in Baden bis in die Einzelheiten auffallend ähnelt, ist anzunehmen, dass sie von diesem errichtet worden ist.

Die Brücke aus dem Jahr 1819.  
Abb. 1 (PVC, 22. 10. 1992)



Auf der Neuenhofer Seite lässt sich ca. 25 m südöstlich der Brücke noch ein Hohlwegrest ausmachen. Nicht näher zu bestimmen ist das Alter des Fussweges, der von der Brücke den Abhang hinauf in südwestlicher Richtung verläuft.

Auf der Wettinger Seite gibt die in den Sandstein geschlagene Zufahrt einen ziemlich genauen Eindruck von den Verhältnissen im frühen 17. Jahrhundert wieder, auch wenn die Fahrbahn heute geteert ist. Der ca. 6 m breite künstliche Hohlweg wird von dem korbogenförmigen Brückchen aus dem Jahre 1766 überquert, das heute als Fussweg dient. Von dem ca. 2,20 m breiten Brückchen führt ein Gehweg hinunter zur Limmatbrücke, der eine Stufe in der Böschung auf der dem Kloster zugewandten Seite bildet. An der Klosterstrasse, gegenüber der Einmündung der Kanzlerrainstrasse, ragt ein Wegkreuz aus dem Gebüsch hervor, dessen Sockel das Wappen von Abt Peter II. (1594 - 1633), dem Erbauer, der Strasse, trägt. Gemäss dem Stich von MERIAN stand es ursprünglich links des Klostertors (siehe dazu das Titelbild bzw. die Abbildung im HBL 1934: VII/502 sowie ZEHNDER SALES 1986: 3 f.).

Nördlich der Brücke, rund um die ehemalige Anlegestelle der Fähre, haben sich verschiedene profane Gebäude erhalten, von denen zwei hier kurz zu erörtern sind. Das Zollhaus, das nach den Plänen von Grubenmann errichtet wurde, ist "funktionell aufs engste verschränkt mit Fluss und Brücke" (Zitat aus dem

vorläufigen Manuskript von P. HOEGGER). Es bestand aus zwei Teilen, einer Scheune im Westen und dem Haupttrakt im Osten, der direkt an die Brücke anschliesst. Dieser umfasste neben der Wohnung des Brückenwärters und der Zollstation auch die Lände für die Längsschiffahrt (Beschreibung siehe Abschnitt AG 71.0.1) Die Nordostecke des Gebäudes wurde nicht ausgebildet, so dass eine Art wettergeschützte Vorhalle entstand, die der Zollabfertigung diente. Beim Brand der ersten Brücke im Jahre 1799 wurde auch das Zollhaus zerstört. Das Haus wurde 1819 neben der neuen Brücke rekonstruiert.

*Das Zollhaus mit dem Unterstand.  
Abb. 2 (PVC, 22. 10. 1992)*



Das Fahrhaus, das einige Meter flussaufwärts der nördlichen Brückenauffahrt liegt, wird 1418 erstmals urkundlich erwähnt. Der heutige dreigeschossige Bau mit dem Walmdach wurde 1695 von Johannes Moosbrugger errichtet. Ueber dem Haupteingang des Gebäudes, in dem sich auch der Gerichtssaal des Klosters befand, ist an der Westfassade ein Doppelwappen (Kloster Wettingen/Abt Reuti) befestigt, in dem auch das Baudatum festgehalten ist. Das Gasthaus, das spätestens seit dem frühen 17. Jahrhundert "Zum Sternen" hiess, verlor sein Tavernenrecht und seinen Namen später an die Wirtschaft, die im ehemaligen Weiberhaus des Klosters eingerichtet wurde.

*Das Gebäude rechts ist das Fahrhaus  
aus dem Jahr 1695.  
Abb. 3 (PVC, 22. 10. 1992)*



— Ende des Beschriebs —