

Strecke AG 24 (Brugg -) Bremgarten - Sins (- Luzern /- Zug)  
Linienführung 2 Landstrasse  
Abschnitt 3 Sins; Fähre und Brücke  
Landeskarte 1130, 1131

### GESCHICHTE *Stand Februar 1996 / do*

Der Ortsname Sins gehört nach ZEHNDER (1991: 398) zu einer vordeutschen Namensschicht und ist von einem galloromanischen \*Sentias ("bei den Wegen") abzuleiten. Diese Deutung ist nicht isoliert, sondern wird auch durch die Nähe der voralpinen zugerischen Siedlungszentren Cham und Baar gestützt, deren Namen ebenfalls keltischen Ursprungs sind (vgl. zusammenfassend DITTLI 1992: 132-134, Karten 4, 7). Cham, auf dessen Boden drei römische Siedlungsplätze bekannt sind, besass in der Folge auch als Standort eines karolingischen Königshofes (Ersterwähnung 858) eine besondere Bedeutung für den Raum westlich und nördlich des Zugersees. Wie der Flur- und Siedlungsname "Chamau" nordöstlich von Sins zeigt, grenzte der Raum Cham vor der Verselbständigung der Gemeinde Hünenberg unmittelbar an die Reuss. (Noch 1388 wird der im Gefecht bei Hünenberg gefallene "Feer am Fahr" von Sins zum Auszug der Chamer gerechnet, UBZG Nr. 260; zur Entstehung der Gemeinde Hünenberg vgl. HÜNENBERG 1988: 12-24.) Mit alten Verkehrsbeziehungen zwischen dem Raum Cham und dem Raum Oberfreiamt ist deshalb zu rechnen.

Es liegt daher nahe, die später gut bezeugte Verkehrslage des Ortes Sins als überzeugende Realprobe für die Deutung des Ortsnamens herbeizuziehen (ZEHNDER 1991: 398). Allerdings fehlen bis ins hohe Mittelalter schriftliche und archäologische Quellen von genügender Dichte und Aussagekraft, so dass wir uns auf eine begründete Vermutung beschränken müssen. (Die Märkte von Sins, die ZEHNDER als Beleg heranzieht, entstanden erst im 19. Jahrhundert und erlangten nie besondere Bedeutung; vgl. ROHNER 1985: 2/123-126.)

#### *Das Fahr von Sins*

Das Fahr von Sins wird wahrscheinlich erstmals um 1160 in den Acta Murensia (AM 86f., vgl. unten "Der Fahrhof ...") erwähnt; namentlich erscheint es mit Sicherheit erstmals im Urbar des Klosters Einsiedeln von 1331 (RINGHOLZ 1890: 59: Der Hof Burkards von Herzigen in Ballwil zinst 7 Mütt Kernen und 1 Mütt Gerste "an das var ze Sins"). Der Fährmann von Sins wird bereits in einer Urkunde von 1246 als Zeuge genannt (QW I/1 Nr. 503 "Olriconauta de Sinz").

Fahr und Fahrhof dürften ursprünglich zum ausgedehnten Eigengut der Grafen von (Alt-)Homberg gehört haben; ein Teil dieses Allods, aus dem im 13. Jahrhundert die Herrschaft Rüssegg hervorging, gelangte anlässlich einer Hausteilung um 1120 an die Linie der Grafen von Tierstein (SIEGRIST 1972: 147ff.; SCHNEIDER 1977: 293 datiert die Teilung in die Mitte des 12. Jahrhunderts).

Um 1250/55 wurde dieser Besitzkomplex an lokale Vertreter des niederen Adels ausgegeben; zugleich verkauften die tiersteinischen Ministerialen in diesem

Raum ihre Eigengüter (SIEGRIST 1972: 151f., 161). Der Hauptteil der tiersteinischen Güter und Rechte gelangte auf unbekannt Art und Weise als Eigen (ursprünglich als Lehen ?) an die Herren von Rüssegg (SIEGRIST 1972: 153, 157-163). Zur Herrschaft Rüssegg gehörte daher das Fahr (erwähnt im Verkaufsbrief von 1429: STAAG 6147: 2r, Regest in SCHNELLER 1870 Nr. 11); ausserdem als Bestandteil des Obereigentums auch das Anrecht auf die Vogtsteuer des Fahrs.

(Die Vogtsteuer am Fahr wird laut SUTER 1938: 28 erstmals 1395 erwähnt; diese und mehrere spätere Erwähnungen im Urkundenbuch der Herrschaft Rüssegg von 1570 = STAAG 6147. Um 1495 erscheint sie laut UBZG Nr. 2487 im Twingrodel der Herrschaft Rüssegg. Zum ursprünglichen Rechtsgrund der Vogtsteuer vgl. SIEGRIST 1952: 158-160).

Die Niedergerichtsherrschaft Rüssegg 1429 an den Luzerner Bürger Hans Iberg den Älteren, 1495 an Albin von Silenen und später an die Stadt Luzern über.

Das Fahr aber wurde zwischen 1429 und 1466 vom neuen Eigentümer weiterveräussert und gelangte daher nicht in den Besitz Luzerns, sondern 1486 an die Stadt Zug, was für die Verkehrsgeschichte von Sins zweifellos eine Vorentscheidung bedeutete (vgl. allgemein STEIMER 1922: 64-73, SUTER 1938).

1466 erscheint als Eigentümer Heini Senn zu Sins, der mit seinen Nachkommen von der Gemeinde Hünenberg als Genosse (Bürger) angenommen wird. Senn erhält das Recht, seine Schweine mit jenen der Hünenberger auf die Weide zu treiben, und die Hünenberger verzichten auf ihre Rechte an seinem "Schachen und weyd" diesseits der Reuss; dafür erhalten die Hünenberger jederzeit, ausser an der Kilchweihe, freie Überfahrt und bezahlen nur noch den Fährlohn für Pferde, Rinder und anderes Gut (UBZG Nr. 1073; SSRQ ZG II Nr. 1566f.).

1483 erscheint erstmals Andreas Senn von Sins als Eigentümer (UBZG Nr. 1369). Er ist Bürger von Zug und verkauft 1486 sein Fahr samt zwei Fischenzen und dem erwähnten Schachen jenseits der Reuss an die Stadt Zug; ein Fünftel des Fahrs war Besitz des Götschi Wiss von Sins (UBZG Nr. 1426, Regest in SSRQ ZG II Nr. 1361; vgl. dazu auch UBZG Nr. 1470).

Das Fahr wurde in der Folge von der Stadt Zug für eine Periode von vier bis sechs Jahren an Fährleute verliehen (STEIMER 1922: 68); die der Herrschaft geschuldete Vogtsteuer wurde jeweils in den Fahrverleihungen des 15. und 16. Jahrhunderts vorbehalten (UBZG 2053, 2098, 2151, 2219, 2271, 2326). Nach dem Pflichtenheft der Fehren von 1524 musste das Fahr zwei Schiffe, wohl ein Personen- und ein Wagenschiff, besitzen (STEIMER 1922: 69).

1492 bemühten sich die Amtsleute von Meienberg vor der Tagsatzung um eine Halbierung des Fährlohns, die sie offenbar schon vor dem Verkauf des Fahrs genossen hatten, und weigerten sich vorderhand, den erfolgten Verkauf zu "fertigen", d.h. rechtskräftig zu machen (UBZG Nr. 2480; Regest: SSRQ AG II Nr. 1361, Anmerkung). Zug bewilligte auf den Tagsatzungsentscheid hin 1493 den Amtleuten den halben Fährlohn für Personen sowie

für eigene Güter, die auf dem Zuger Markt verkauft werden sollten; auch Käufe von Zuger Bürgern im Amt Meienberg genossen die halbe Taxe (UBZG Nr. 1598). Offenbar war Zug zunächst mehr an den Einkünften des Fahrs interessiert und entdeckte erst im Lauf der Auseinandersetzung die Möglichkeit, die Versorgung seines Marktes aus dem Oberfreiamt durch eine Senkung dieser Einkünfte zu verbessern.

#### *Der Fahrhof und die Lage des Fahrs*

Das Kloster Muri besass bereits um 1160 ein kleines Gut, das wahrscheinlich am Fahr von Sins lag (AM 86f. "ad Fare unum diurnalem").

(Die Acta Murensia enthalten die frühesten Belege für vier der fünf mittelalterlichen Reussfähren im Freiamt; vgl. AG 54, AG 967, AG 994, AG 39. Namentlich genannt werden Hermetschwil, Lunkhofen und Gumpelsfahr. Am Fahr von Maschwanden - Merenschwand war Muri nie begütert. Es bleibt für die "diurnalis ad Fare" daher praktisch nur eine Lokalisierung in Sins übrig, da die restlichen Fähren erst später angelegt worden sind und nie die Bedeutung der Reussübergänge von Lunkhofen, Maschwanden, Sins und Dietwil erlangt haben. Weitere Belege für diese Lokalisierung bietet die Überlieferung der Murensen Urbare, wie folgt.)

Einen Fronhof am Fahr ("curia in Vare") in der Pfarrei Sins verkaufte der Ministeriale Burkhard von Aesch im Jahr 1250 mit Einwilligung seiner Herren von Tierstein an die Johanniterkommende Hohenrain (SIEGRIST 1972: 152). Da er meines Wissens als Besitz der Kommende später nicht mehr auftaucht, vermute ich, das Kloster Muri habe ihn später erworben und sein kleines bestehendes Gut mit ihm vereinigt.

(Im Güterverzeichnis von ca. 1160 wird die "diurnalis ad Fare" zwischen zwei Freizinsern in Buttwil LU und dem grossen Fronhofverband von Alikon genannt, lag also wahrscheinlich im Reusstal, am ehesten im Einzugsbereich von Alikon. Im Zinsrodel von 1310/15 erscheint der Hof in "Vare" zwischen Alikon und Abtwil, zusammen mit neuerworbenen Gütern in +Ettenowe und Aettenschwil sowie Altbesitz in Gärischwil [QW II/3: 330ff.]. 1376/89 und auch später wird "der Hoff in Var" zusammen mit den Gütern in Aettenschwil zu Abtwil gezählt [1376/89: STAAG 5002, Datierung von Paul KLÄU; Urbar des frühen 15. Jahrhun-derts: STAAG 5004]. Vgl. auch SIEGRIST 1972: 168-171.)

Auch der kleine Zehntbezirk des Fahrhofes Sins war schon vor 1453 mit dem Zehntbezirk der St. Verena-Kapelle von Aettenschwil vereinigt worden, die bereits bei ihrer Ersterwähnung 1179 als Besitz des Klosters erscheint (SIEGRIST 1972: 139f.). Es spricht daher alles dafür, dass es sich beim um 1160 erwähnten Fahr um dasjenige von Sins handelt.

Der Fahrhof bildete nicht nur einen eigenen Zehntbezirk, sondern galt auch als einbeschlossener Hof ("Steckhof"), wie aus dem Twingrodel der Herrschaft Rüssegg von 1423 deutlich hervorgeht. 1437 und 1481 entspannen sich daher Streitigkeiten um die Pflicht des Fahrhofbauern, die Vogtsteuer zu leisten. Der Hof wurde in der Folge aufgelassen, seine Güter von anderen Höfen im Bereich der heutigen Sinser Höfe, in Winterhalden und Oberrüti aus bewirtschaftet (SUTER 1938: 30f. mit Nachweisen; der Twingrodel ist ediert bei ROCHHOLZ 1876: 61-69).

Diese späteren Verhältnisse machen es wahrscheinlich, dass der Fahrhof - und mit ihm das ursprüngliche Fahr - oberhalb von Sins lagen, wahrscheinlich beim späteren Ziegelhof, wo die Mündungskerbe eines Baches die Zufahrt zum Reussufer erlaubt. (Der Flurname "Husacher" in UP AG 131 Oberrüti 1990 geht wahrscheinlich auf die 1620 bezugte "Husmatt" zurück, die an die frühere Hofstätte erinnerte.)

1525 aber riss die Reuss die Schifflande und die zu ihr führende Strasse weg; der Fährmann Wolfgang Senn, genannt Uttinger, wurde von der Zuger Regierung gezwungen, eine neue Zufahrt über seine Güter zu öffnen, nachdem er sich vorerst geweigert hatte (UBZG Nr. 2301; von STEIMER 1922: 67f. wohl irrtümlich auf 1474 datiert). Vermutlich wurde das Fahr damals an eine Stelle unterhalb der späteren Brücke, im Loch, bei der Mündung des Meienberger Baches verlegt. Jedenfalls sind 1540 und 1624 Streitigkeiten um die rechtsufrige Zufahrtsstrasse von Maschwanden, Stadelmatt und Frauental her belegt (STEIMER 1922: 70); 1635 baute die Gemeinde Hünenberg eine neue Zufahrtsstrasse von Zug her beim Herrenwald (SSRQ AG II Nr. 1581). Auch das Kartenbild bei MICHAELIS (Blatt XVIII Sins 1837-43) und die heutigen Wegverhältnisse (AG 24.3) belegen diese Situation.

Das Fahr hat an dieser Stelle nach dem Bau der Reussbrücke noch mindestens bis 1690 bestanden, verlor aber sicher viel von seiner Verkehrsbedeutung. Da zweimal Streitigkeiten über die Pflicht der Benutzer entstanden, den Brückenzoll zu bezahlen, wurde es vermutlich nicht nur als Abkürzung auf gewissen Wegen, sondern auch zur Umgehung des Zolls gebraucht (STEIMER 1922: 71-73).

#### *Die Reussbrücke*

(Die Geschichte der Reussbrücke von Sins ist mehrfach beschrieben worden, und die Quellen sind zwar meist unediert, aber gut nachgewiesen. Wir können uns daher auf einige wenige Angaben beschränken. Vgl. GERMANN 1967: 470, 486-490, MITTLER 1988: 173-182, WEBER 1887: 19-24; SSRQ ZG II Nr. 1371-1375, 1585, 1609; STAAG 4118: 212-223).

Bereits 1628 erwog Zug erstmals, die Fähre von Sins durch eine Brücke zu ersetzen. Beabsichtigt wurde offensichtlich in erster Linie, die Versorgung des Zuger Marktes mit Getreide aus dem Oberfreiamt zu verbessern. (Diese Absicht zeigt sich später auch in der Konzessionierung einer Nebenfähre bei Dietwil/Eien, die kurz vor 1663 erfolgte; vgl. AG 994. In beiden Fällen versuchte Zug seine Verkehrsstellung gegenüber Luzern zu stärken, das schon kurz nach der Eroberung des Aargaus 1415 seine Verbindung ins Oberfreiamt mit dem Bau der Brücke von Gisikon wesentlich verbessert hatte; vgl. AG 39.)

Erst 1640 konnte Zug aber eine günstige Koalition mit den Innerschweizer Orten gegen Luzern ausnützen und gegen dessen Widerstand den Bau der Brücke durchführen. 1641 war der Bau nach 16 Monaten Bauzeit vollendet, und ein erster Zolltarif für die neu eingerichtete Zollstelle wurde erlassen. Die Zollerhebung diente meines Erachtens in erster Linie dazu, die Kosten der Brücke zu decken, und erst in zweiter Linie der Erhöhung der Staatseinnahmen. 1665 wurden den Amtsleuten von Meienberg auf ihre Bitten hin die Zollabgaben ermässigt, 1739 wurde dasselbe auch den Leuten von Hünenberg bewilligt.

Die auffällig gewordene Brücke wurde 1807 neu aufgeführt und 1824/26 verstärkt; die östliche Hälfte dieser Konstruktion fiel 1847 einer vorsorglichen Sprengung durch Sonderbundstruppen zum Opfer. Sie wurde 1852 ersetzt. 1888 wurde auf der Zuger Seite die Fahrbahn tiefer gelegt, um die steile Zufahrtsrampe zu verflachen, und 1945 ergänzte man die Brücke an der Südseite durch einen separaten Fussgängersteg.

Im Rahmen verschiedener Kriegereignisse zog die Brücke schon vorher regelmässig die Aufmerksamkeit der Strategen auf sich, ohne aber jemals besondere Bedeutung zu erhalten, wie MITTLER gut dargestellt hat. Schon 1712 (BÜRCKLI 1723) und 1799 (MÜLLER 1801) wurde östliches Vorgelände mit aufwendigen Feldschanzen befestigt, ohne dass es auf dieser Seite zu Kampfhandlungen gekommen wäre.

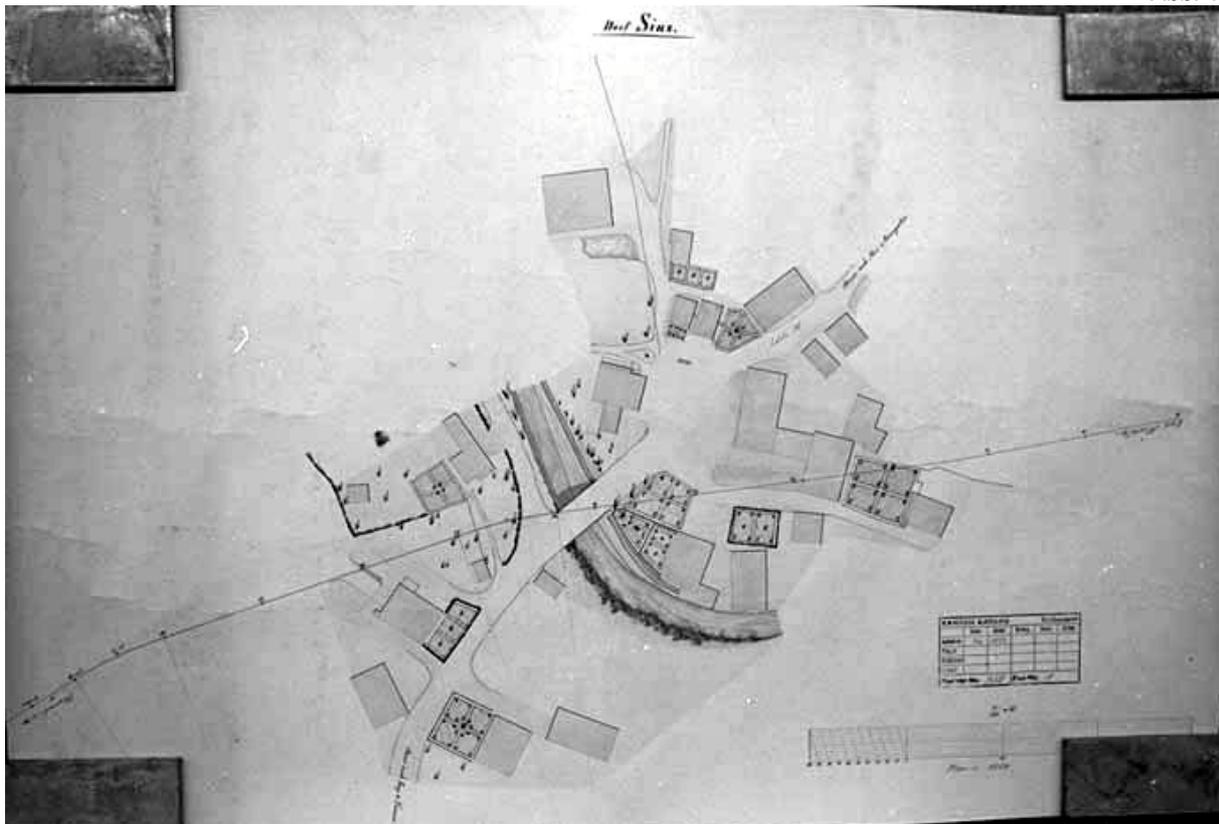
#### *Sins im Bild der historischen Karten*

Ihrer Bedeutung gemäss, erscheinen sowohl das Fahr (bei HALLER, GYGER 1620) als auch die Brücke, resp. ein fester Flussübergang (bei GYGER 1667; RIEDIGER 1722; LANDTWING, CLAUSNER 1771; CLAUSNER 1786; BUREAU TOPOGRAPHIQUE 1799: Reuss; SCHEURMANN 1825; EGLIN 1838) regelmässig in den Karten.

Ein erster Detailplan, der auch das Dorf Sins und seine verschiedenen Wegverbindungen darstellt, ist im Nachgang zu den Kriegereignissen von 1712 entstanden (BÜRCKLI 1723). Ein zweiter Detailplan von MÜLLER (1801) entstand aus einem Streit um eine Reussverbauung westlich der Brücke, zeigt aber auch die französischen Befestigungen von 1799.

Das Zentrum von Sins, der "Einhornplatz", wurde 1850 von einem ungenannten Geometer liebevoll aufgenommen. Noch war die neue Kantonsstrasse (AG 24.2 - AG 39.2) nicht gebaut, deren allgemeiner Verlauf aber durch eine dünne Tuschlinie angedeutet ist. Noch führten die "Strasse nach Muri und Bremgarten" (rechts oben) und die "Strasse nach Zug und Luzern" (links unten) ganz anders durchs Dorf, als wir das heute gewohnt sind (STAAG PN Strassenpläne Rolle 140 Sins Innerorts). (Foto do)

Abb. 1



**GELÄNDE** Aufnahme 17. Mai 1995 / do

Nördlich von Sins bildet ein abgeschnittenes Stück der alten Landstrasse heute eine asphaltierte Werkszufahrt.

Westlich oberhalb von Strasseneinschnitt und Bahnlinie nimmt ein leicht ansteigender, geschotterter, 1,8 m breiter Feldweg den alten Verlauf auf.

*Der Feldweg erlaubt abseits der Autostrasse eine Annäherung an das Dorf Sins, welche frühere Anblicke wachruft: Abgeschirmt durch die Scheune eines Bauernhofes, erhebt sich inmitten von Obstbäumen auf dem höchsten Platz des alten Dorfes die spätgotische Dorfkirche. Blickrichtung Süd.*

*Abb. 2 (do, 17. 5. 1995)*



Am Ortsrand schliesst der Feldweg an eine asphaltierte Sammelstrasse an, die durch einen breiten, stark überprägten, aber noch gut erkennbaren Hohlweg zur Strassenspinne am Dorfplatz absteigt. Dort befindet sich das Restaurant "Einhorn", die alte Taverne (Ersterwähnung 1482, aber als Taverne des Twingherrn von Reussegg zweifellos auf das Mittelalter zurückgehend; vgl. ROHNER 1985: 2/129-141). Sie ist an dieser Stelle erstmals 1731 belegt.

Den Unterbau der Fahrbahnplatte, welche heute den Dorfbach überspannt, bildet immer noch eine Bogenbrücke aus Bruchsteinen von 1838, die ursprünglich 33 Schuh, also rund 10 m breit war (ROHNER 1985: 132).

*Das sorgfältig gefügte Keilsteinmauerwerk aus Molassesandsteinen ist nur an der westlichen Sichtseite der Brücke noch erhalten, während es an der Ostseite durch eine Beton-Mauerschale ersetzt worden ist.*

*Abb. 3 (do, 17. 5. 1995)*



Die frühere Zufahrt zur Brücke von Sins dient heute zwei asphaltierten Erschliessungsstrassen, die durch die Eisenbahnlinie getrennt sind.

Westlich der Brücke befindet sich das ehemalige Brückenwirthaus, ein verschindelter Holzbau von 1645; der ehemalige "rote Leuw", heute "Löwenhof" war eine ehehafte Taverne (GERMANN 1967: 490; KOTTMANN 1960: 66; ROHNER 1985: 2/123-126). Ihre Entstehung geht zweifellos auf den Bau der Reussbrücke 1641 zurück.

*Die einspurige Holzbrücke von Sins, die erst 1996 durch eine Umfahrung von der Verkehrslast befreit wird, präsentiert sich äusserlich dank ihrer Verschalung als kompakter, flachgespannter zweijochiger Bau. Blickrichtung Südwest.  
Abb. 4 (do, 17. 5. 1995)*



*Das Innere der Reussbrücke von Sins lässt aber konstruktive Unterschiede erkennen, welche nach der Zerstörung des östlichen Jochs im Kriegsjahr 1847 entstanden sind. Der Neubau von 1852 im Vordergrund betont die vierkantige Kastenkonstruktion, an die sich im Hintergrund das tunnelartige Korbbogenprofil des westlichen Brückenjochs von 1807 anschliesst. Blickrichtung West.  
Abb. 5 (do, 17. 5. 1995)*



(Die beiden von GERMANN 1967: 490 erwähnten Wegkreuze, die bei der Strassengabelung P. 409 - dem sog. "Lindenplatz" - und beim Löwenhof standen, sind uns nicht begegnet.)

— Ende des Beschriebs —