

**Strecke AG 57**  
**Linienführung 1**  
**Abschnitt 2**  
**Landeskarte**  
*Aarau - Gelterkinden (- Basel /- Rheinfelden); Schafmatt  
Hauptroute via Stüsslingen und Rohr  
Aarebrücke Aarau  
1089*

**GESCHICHTE** *Stand Dezember 1999 / do, PVC*

Auf Veranlassung des Aarauer Ortshistorikers Alfred Lüthi wurden im Dezember 1976 zwei Eichenpfähle einer Aarebrücke gehoben, die rund 250 m flussaufwärts der heutigen Aarebrücke in den Aareschachen gestanden hatte und bereits im 19. Jahrhundert bekannt war (Koord. ca. 645'280/249'550; vgl. BOOS 1880: XX; zur Topographie und Lokalisierung den Plan von ALLEMANN 1879; Pfahlfunde oberhalb der heutigen Brücke weist Paul Erismann [in: FESTSCHRIFT 1949: 8] dagegen pauschal der Befestigung des Aareufers zu.).

Die Pfähle wurden anschliessend vom Dendrochronologielabor des Büros für Archäologie der Stadt Zürich einem Datierungsversuch unterzogen (Labornummern 1593, 1594; Mittelkurve Nr. 47). Da aber damals die Referenzkurve für Eichenholz nur bis ins 9. Jahrhundert zurückreichte und die Pfähle innerhalb dieser Zeitspanne nicht eingeordnet werden konnten, zog Lüthi die naheliegende, aber logisch unzulässige Schlussfolgerung, es müsse sich um eine römische Aarebrücke handeln, die im 2. oder 3. Jahrhundert n. Chr. erbaut worden sei (LÜTHI 1977; LÜTHI et al. 1978: 35f.).

Tatsächlich lassen sich aber die beiden Pfähle auch anhand der heutigen Referenzkurve, die um Jahrhunderte weiter zurückreicht, nicht dendrochronologisch datieren, obwohl sie rund 110 Jahrringe aufweisen, da das Holz ausserordentlich regelmässig gewachsen ist. Die Brücke kann aufgrund der dendrochronologischen Korrelationen sowohl in der Römerzeit als auch im Mittelalter oder in der Neuzeit errichtet worden sein (Mitteilung von Kurt Wyprächtiger, Büro für Archäologie/Dendrochronologie, vom 30.7.1996). Daher lässt sich vorderhand die Behauptung, es handle sich um eine römische Brücke, nicht aufrechterhalten. (Immerhin verlief die römische Hauptstrasse hier südlich der Aare, wahrscheinlich im Bereich der "Hochstrasse" AG 4.2.6, bis nach Olten, wo anders als in Aarau zweifelsfrei ein ausgedehnter römischer Vicus mit Aarebrücke nachgewiesen ist.)

Die mittelalterliche Aarebrücke bei der Stadt wird erstmals 1331 anlässlich einer Regelung der Abgeltung des Brückenzolls durch den Einsiedler Meierhof in Niedererlinsbach erwähnt (FESTSCHRIFT 1949: 7; ROTH 1990: 69). Nach STETTLER (1948: 35ff.) soll sich die Brücke seit dem späten 13. Jahrhundert immer an derselben Stelle wie heute befunden haben, da ihre Lage doch fest auf den Grundriss der Stadtanlage und das Brückentor bezogen sei.

Bereits 1885 schloss aber der bedeutende Geologe Fritz MÜHLBERG in seiner Studie über "Die heutigen und früheren Verhältnisse der Aare bei Aarau" aus dem Umstand, "dass bei der Schifflände etwa gegenüber dem Wehrungskopf oberhalb der Schleifbahn, zwei Reihen von Pfählen aus dem Aarbett hervorragen, welche wohl als Überreste von Pfeilern einer früher

dort hinüberführenden Brücke anzusehen sind, ... dass zur Zeit des Bestandes dieser Brücke die Hauptströmung der Aare im Ganzen die gleiche Lage gehabt habe wie heute. Demgemäß wurde damals der Brückenzoll an der Halde erhoben.“ Über die Halde (vgl. AG 1080) erreichte man dementsprechend diese obere, nach unseren Kenntnissen älteste Aarebrücke von Aarau. Dies belegte MÜHLBERG (1885: 11f.)

- erstens mit der Bezeichnung “Zollerschächli” für das Schachengebiet nordwestlich des Haldentors (bei der späteren “Schifflände”),
- zweitens mit einem Vertrag von 1336, in dem Rat und Gemeinde von Aarau der “Samnung” der Frauen von Schänis in der “Hofstatt” an der Aare erlaubte, Brunnenwasser “in die Halden vür [vor] Uolrichs unsers zolners hus” zu leiten (BOOS 1880: 47f. Nr. 47),
- und drittens mit einem Fertigungsakt von 1417, laut welchem ein Hans Ziegler Haus und Hofstatt verkauft “gelegen an der Halden by der alten brugg” (BOOS 1880: 247f. Nr. 276 = AU 9 Aarau Nr. 336).

MÜHLBERGS Angaben legen nahe, dass es sich bei der 1976 untersuchten Brücke nicht um eine römische, sondern um die erste mittelalterliche Brücke von Aarau handelt. Sie muss vor 1417, wahrscheinlich schon kurz vor 1334, vom Fluss zerstört und durch eine neue Brücke, etwa in der heutigen Lage, ersetzt worden sein, wie sich nicht nur aus dem Hinweis auf die “alte Brugg”, sondern auch aus den weiteren Nachrichten über die Aarauer Aarebrücke ergibt.

(Wir teilen nicht MÜHLBERGS a.a.O. geäusserte Ansicht, es habe sich bei der in späteren Abbildungen dargestellten Brücke immer um diese hochmittelalterliche Brücke gehandelt. Beizustimmen ist wohl Paul Erismann, in: FESTSCHRIFT 1949: 8, nach welchem Stumpf und Merian und die von ihnen abhängigen Illustratoren die Brücke „vielleicht nur deshalb flussaufwärts verschoben, um sie auf ihren Südwestansichten überhaupt zeigen zu können“.)

Topographisch macht diese ältere Lage der Aarebrücke durchaus Sinn, denn die Zufahrt führte nicht in etwa direkter Linie über den heutigen Zollrain, sondern durch die Halde, die als Hangweg angelegt worden ist und es erlaubte, den Höhenunterschied zwischen Stadt und Aareufer mit wesentlich geringerer Steigung zu überwinden. “Infolge des beträchtlichen Höhenunterschieds zwischen Stadt und Brücke war die Zufahrt, der heutige Zollrain, steil, sie ging in einen künstlichen Damm über, die Landvesti (Widerlager) ...” (STETTLER 1948: 35).

Diese zweite schriftliche Erwähnung der Aarebrücke erfolgte in einer Verkaufsurkunde vom 1.4.1334, mit der Rat und Gemeinde von Aarau “von des buwes wegen, den wir taten, die lantvesti vnser brugge an der Aren ze beschirmenne vnd ze versehenn, daz si gestunde” um 260 Pfund Pfennige Allmendland in der Au beim Alten Turm und in der Telli verkaufen; das Geld soll zum Bau der “landvesti” und zum Erwerb von Privatland in der Au, das (wohl ersatzweise) zur Allmend geschlagen wird, verwendet werden (AU 9 Aarau Nr. 44).

Es bestehen wenig Zweifel, dass es sich bei dieser kostspieligen Landveste um den Damm handelt, der wie ein Riegel in das Schachenland an der Aare hinausragt und die Zufahrt über den Zollrain zur Aarebrücke erst möglich macht. Eine Sicherung der Widerlager am Fuss der Halde oder draussen in den Schachen hätte weit geringeren Aufwand erforderlich gemacht.

Beizufügen wären wohl auch einige frühe Angaben des 14. Jahrhunderts aus den Aarauer Jahrzeitbüchern, welche die Halde (Clivus, an der Halden = in Clivo) nun in enge Beziehung zu Aretor und Aarebrücke setzen:

- "in Clivo iuxta portam" (nach 1386 bis 1399), deutsch (14./15. Jhd.) "bi dem Arentor" (MERZ 1924-26: Nr. 362);
- "de domo sita in Clivo an der Arenbrugg" (1361-1379, MERZ 1924-26: Nr. 537);
- "de domo dicte Tekkinen in Clivo" (1317-1360), deutsch (14./15. Jhd.) "bi der brugg" (MERZ 1924-26: Nr. 1188).

Da sich die Aare nordwestlich der Stadt in zwei Arme verzweigte, bestand die Brücke ursprünglich aus zwei Bauten von ungleicher Länge. Die beiden Brücken sowie die Landvesti wurden wiederholt renoviert bzw. neu gebaut (vgl. ausführlich Paul Erismann in: FESTSCHRIFT 1949: 10ff.; wertvoll ist aufgrund seiner topographischen Angaben immer noch MÜHLBERG 1885: 12-16). Erst 1797 wurde die kleine Aare vom Hauptstrom, durch einen Damm abgetrennt, der an der Stelle der "ufer Brugg" errichtet wurde.

Die berühmte, 1850 fertiggestellte Kettenbrücke wurde 1949 durch die heutige Brücke ersetzt (vgl. die ausführliche FESTSCHRIFT 1949: 37ff.; zur Kettenbrücke auch MEIER 1996, 1998 sowie – nicht in allen Einzelheiten zuverlässig – INSA 1/1984: 97-101).

**GELÄNDE**    *Aufnahme 11. September 1995 / PVC*

Aufgrund der modernen Überprägung des Abschnitts ist hier einzig der Damm zu erwähnen, der von der Altstadt zur modernen Brücke führt. Diese Passage dürfte bereits 1850 beim Bau der Kettenbrücke angelegt worden sein, zeigt aber auch jüngere bauliche Eingriffe. Hinzuweisen ist auf das Kettenbrücke-Denkmal gegenüber dem Gasthof "Kettenbrücke".

— Ende des Beschreibs —