

Strecke AG 970
Landeskarte

Merenschwand - Obfelden - Affoltern; Fahr
1110, 1111

GESCHICHTE

Stand Januar 1996 / do

Zwischen Rickenbach und Merenschwand scheint im Spätmittelalter nur ein Fussweg bestanden zu haben (1480 "fuosweg, da man gen Meriswand gatt" UBZG 2238). Dieser Sachverhalt änderte sich wohl erst nach der Einrichtung des Fahrs von Rickenbach.

Der Fussweg dürfte zwischen der Kirche Merenschwand und dem Guet mit dem ehemaligen "Chileweg" identisch sein, der in seinem westlichen Teil dem Weissenbach folgte (Hinweis Gemeinderat Merenschwand vom 17.5.99). Als gewundenen Pfad zeigt ihn noch die Karte von MICHAELIS (1837-43 XVII Muri). Der Weg ist heute nur noch in begradigter Form erhalten, die er bereits im 19. Jahrhundert im Zusammenhang mit der Bachkorrektur erhalten hat (vgl. TA 173 Merenschwand 1884).

Obwohl es sich beim Fahr von Rickenbach nur um ein Nebenfahr ohne Wagenfähre handelte, zog die Zufahrtsstrasse bis ins frühe 19. Jahrhundert die Aufmerksamkeit der Kartographen auf sich, denn sie bildete bis 1801 zusammen mit dem Fahr die kürzeste Verbindung von Muri und Merenschwand ins Knonauer Amt. Belege finden sich daher bei GYGER (1667), RIEDIGER (1722), im Plan der Amtsgemeinde (MERENSCHWAND 1810) und bei SCHEURMANN (1825). Anschauliche Detailcroquis dokumentieren ausserdem den Streit um das Fahr von 1779 (FUNK 1779; RICKENBACH 1779, vgl. MÜLLER 1982: 11).

Das Fahr von Rickenbach

(Dem Reussübergang Merenschwand - Obfelden hat MÜLLER 1982 eine ausführliche Studie gewidmet, deren wichtigste Fakten wir hier kurz zusammenfassen. Vgl. ausserdem MÜLLER 1993: 108, 290-296.)

Für die Existenz dieses Fahrs gibt es vor 1608 keine Belege, und es scheint, dass es nicht vor das 16. Jahrhundert zurückgeht. Vermutlich entstand es im späten 16. Jahrhundert als Güterfahr infolge einer Verlagerung des Reusslaufes; jedenfalls stritten sich Rickenbach, Lunnern und Ottenbach 1593/94 um Besitzanteile am Schachenland, und 1647 ist belegt, dass Lunnern im Amt Merenschwand Güter besass (SCHNEIDER 1986: 173f.). Es scheint daher das jüngste Fahr zu sein, das an der aargauischen Reuss eingerichtet wurde. Trotzdem besass es dank seiner günstigen Verkehrslage während etwas mehr als 200 Jahren regionale Bedeutung (die dem benachbarten Güterfahr von Ottenbach bis 1801 verwehrt blieb; vgl. AG 1866), obwohl es das ältere Hauptfahr des Amtes Merenschwand in Mühlau neben sich dulden musste (vgl. AG 967).

Anlässlich eines Streits zwischen den drei Betreibern des Fahrs, den Gebrütern Käppeli, wird 1608 das Fahr als Lehen der Herrschaft Luzern "erkannt" und dem Junghans Käppeli zu Lehen gegeben; erstmals wurde auch von der Obrigkeit ein fester Fährtarif erlassen (MÜLLER 1982: 8). Dass das Fahr - im Unterschied zum

Fahr von Mühlau - nicht im Eigentum der Amtsgemeinde war, zeigt meines Erachtens, dass es 1394 noch nicht bestanden haben kann. Offenbar war es von den Fährleuten, sicher im Einverständnis mit der Amtsgemeinde, vor nicht allzu langer Zeit aus eigenem Antrieb eingerichtet worden. Es fiel zu diesem Zeitpunkt aber unter die Regalien und musste daher von der Obrigkeit bewilligt, besetzt und mit einem Fährtarif ausgestattet werden.

Der Tarif von 1608 führt Personen, Getreide und Schweine auf; da weder Grossvieh noch Wagen genannt werden, ist sicher, dass es sich nur um eine Nebenfähre ohne Wagenschiff handelte, was auch aus einer Verhandlung von 1740 hervorgeht. 1740 entstand nämlich ein Streit mit dem Fährmann von Mühlau, da der Fährmann von Rickenbach versuchte, auch andere als die erlaubten Frachten überzusetzen. Es wurde ihm nur bestätigt, dass er befugt sei, Leute und Gut zu führen, namentlich "allerhand fruchten, saltz, wein, most, schmahl-vieh als schaaf und geissen und schwein und junge kalber, dem tax gemäss, wie auch sonsten allerhand waaren"; dem Hauptfahr von Mühlau blieben Wagen und Grossvieh vorbehalten (MÜLLER 1982: 8).

Es bestand eine Konkurrenzsituation mit dem Güterfahr von Ottenbach, das für Muri günstiger gelegen war (vgl. AG 1866). Streitigkeiten, welche das illegale Übersetzen von Personen und Gütern betreffen, ziehen sich daher durch das ganze 18. Jahrhundert (MÜLLER 1982: 9-11).

1845 wurde das Fahr auf Betreiben der Gemeinden beider Ufer zum Hauptfahr ausgebaut; es erhielt eine Wagenfähre und ein festes Fährseil (MÜLLER 1982: 15ff.; MÜLLER 1993: 108, Abb.). 1864 wurde - gleichzeitig mit der Brücke von Ottenbach - bei Rickenbach eine leichte Brücke errichtet, die 1876 durch eine Kastenbrücke aus Stahlfachwerk ersetzt wurde. Dass hier eine leichte Brücke entstand, ist als Konzession an die Gemeinde Merenschwand zu werten, da Muri als wichtigste interessierte Gemeinde den Ausbau des Übergangs nach Ottenbach favorisierte.

GELÄNDE *Aufnahme 14. März 1995 / do*

Von Merenschwand zur Brücke von Rickenbach führt heute eine breite, deutlich begradigte und asphaltierte Hauptverkehrsstrasse. Ein kurzes Teilstück der älteren Ortsverbindungsstrasse ist im Guet noch als Erschliessungsstrasse erhalten.

Am Ortsrand von Merenschwand steht ein Balkenkreuz aus Kunststein, das nach ca. 1950 errichtet worden ist.

Die heutige Reussbrücke stammt aus dem Jahr 1971. Ihre Zufahrten werden flankiert von vier sarkophagähnlichen Sandsteinquadern, welche die Kantonswappen und das Baudatum der Vorgängerin von 1876 weisen (vgl. die Abb. in MÜLLER 1982: 70).

Das Fahr lag etwas unterhalb der Brückenstelle. Die Zufahrten sind beidufriig noch erhalten; die Aargauer Zufahrt entspricht heute einer 4 m breiten, asphaltierten Quartierstrasse. Am Zürcher Ufer besteht auch nach der Reusskorrektur noch eine Auswasserungsstelle, während die Schifflande auf der Aargauer Seite durch den Reussdamm und den Seitenkanal zerstört wurden ist. Immerhin

scheint das frühere Fahrhaus noch zu existieren; es handelt sich um ein einfaches, in Firstrichtung geteiltes "Freiämterhaus" in Ständerbauweise, das 2 Familien beherbergt. Es steht giebelständig zur Strasse und wird von zwei Stallscheunen flankiert, die traufständig zur Strasse angeordnet sind.

— Ende des Beschriebs —