

# Überbleibsel einer Kraftwerks-Idee: Die «Stumpebrugg»



Eine selten schöne Flugaufnahme der späteren «Halbbrücke», aufgenommen zu Beginn der 1930er-Jahre. Das Kraftwerk Klingnau war noch nicht gebaut, die Brücke verband damals als «ganze Brücke» die beiden Dämme, die mit der Aarekorrektur zwischen 1887 und 1904 geschaffen worden waren. Gebaut wurde die Brücke 1920 für das Anschlussgleis des nie realisierten Kraftwerks Böttstein-Gippingen. Im Hintergrund die Stadt Klingnau mit noch unverbauten Rebberghängen und dem neu erstellten «St. Johann» (links im Bild).

Bevor das Projekt für ein Wasserkraftwerk Klingnau entstand, wollten die NOK unterhalb der Bezau ein Kraftwerk Böttstein-Gippingen bauen. Der dafür notwendige Kanal hätte bei Kleindöttingen eine neue Insel geschaffen. Das Maschinenhaus der Anlage wäre im «Grossächer» entstanden und sollte von Klingnau her per Bahngleise erschlossen werden. Die entsprechende Brücke wurde 1920 realisiert. Mit dem Bau des Kraftwerks Klingnau wurde aus der Brücke die berühmte Halbbrücke.

**UNTERES AARETAL** (1f) – Wer heute von einem Kraftwerk Böttstein-Gippingen spricht, das einst bei Kleindöttingen geplant war, wird verärgert angeekelt: Kraftwerk Klingnau, ja, das sagt den Menschen etwas. Aber ein Kraftwerk Böttstein-Gippingen?! – das ist nur noch den wenigsten ein Begriff.  
Vor 100 Jahren wird das anders gewesen sein. Damals war die ausgefallene Kraftwerks-Idee hochaktuell. Zwischen 1898 und 1902 war das Elektrizitätswerk Bezau erstellt worden, die Flächen der Bezau wurden zur Insel. Parallel dazu (und bereits seit 1887) wurde auf dem Flussabschnitt zwischen der Bezau und der Rheinmündung bei Koblenz-Felsenau ausserdem die Aarekorrektur umgesetzt. 1904 galt das Bauwerk als beendet, tatsächlich wurden aber bis 1916 Massnahmen umgesetzt, die im weiteren Sinn Teil des Projekts waren. Wichtigste Veränderung, die die Aarekorrektur mit sich brachte war: Mit ihr wurden die Aare und ihre vielen Nebenarme in einen einzi-

gen begrädeten Flusslauf gezwungen. Der Mensch war damals überzeugt davon, dass die wilden, immer wieder für Überschwemmungen sorgenden Flüsse mit der richtigen Technik in gerade Bahnen gelenkt werden konnten. Damit einherging die feste Überzeugung, dass die Wasserkraft zur Stromproduktion maximal ausgenutzt werden sollte.  
Als passenden Standort für ein «Wasserkraftwerk Böttstein-Gippingen» wurde das Gebiet «Grossächer» in Kleindöttingen ausgewählt. Zwischen der Insel Bezau und dem Eiemer Fischergriem sollte ein neues Stauwehr gebaut und die Aare in einen Oberwasserkanal geführt werden. Dieser Kanal sollte unterhalb der Geländekante «Rodig» bis ins Grossächer laufen, wo das eigentliche Kraftwerk geplant war. Unterhalb des Kraftwerks sollte der Unterwasserkanal bis nach Gippingen geführt werden, im unteren Abschnitt dann parallel zum korrigierten Aare-Kanal verlaufen und auf Höhe des Gippinger Griem wieder in die korrigierte Aare münden.

**1906: Die ersten Ideen**  
Die ältesten Unterlagen betreffend eines Gesuchs für ein «Wasserkraftwerk Gippingen» stammen aus den Jahren 1906 und 1907 und liegen im Staatsarchiv des Kantons Aargau. Die damalige «Motor A.G.», die schon das genannte Elektrizitätswerk Bezau erstellt hatte, wollte mit dem neuen Kraftwerk auch das Gefälle auf dem Flussabschnitt zwischen der Bezau-Insel und der Eisenbahnbrücke Koblenz-Felsenau ausnutzen. Im August 1907 reichte sie dazu ein entsprechendes Gesuch ein – und stiess bei der Gemeinde Böttstein und ihren Einwohnern sofort auf Widerstand. Kein Wunder, denn immerhin hätte ein solches Vorhaben die Ortschaften Eien und Kleindöttingen mit einem Schlag zu Ortschaften auf einer Insel gemacht, ausserdem wäre auch die Hauptverkehrsachse Döttingen-Kleindöttingen durch ein solches Vorhaben massiv tangiert gewesen. Trotzdem wurde das Projekt offenbar zuerst noch weiterverfolgt, denn im Archiv sind Briefwechsel erhalten, die bis im Herbst 1908 geführt wurden. Dann aber versandete das Projekt eines «Wasserkraftwerk Gippingen» plötzlich, die Motor A.G. zog ihr Gesuch zurück. Vermutlich vor allem weil die Firma zeitgleich die Koppelung der Kraftwerk «Bezau» und «Lötsch» vorantrieb und der Hauptfokus deshalb während einige Jahre auf dem Aufbau eines kantonsübergreifenden Stromverbundes lag. Vielleicht aber auch aufgrund des lokalen Widerstandes in den Gemeinden.

**1919: Konzession wird erteilt**  
Im Sommer 1918, die Werke der Motor A.G. waren inzwischen durch die NOK (Nordostschweizerischen Kraftwerke) übernommen worden, kam neuer Schwung ins Dossier eines Wasserkraftwerks bei Kleindöttingen. Mal wurde das Vorhaben als «Kraftwerk Gippingen», dann als «Kraftwerk Böttstein» und dann wieder als «Kraftwerk Böttstein-Gippingen» bezeichnet. Bereits im Herbst des gleichen Jahres reichten die NOK das dafür notwendige Konzessionsgesuch ein.  
Dass ein solches Werk einen massiven Eingriff bedeutete, darüber waren sich alle Involvierten im Klaren. Selbst die NOK schilderten in einem Begleitbrief vom 5. November 1918, dass mit der Umsetzung dieses neuen Kraftwerks (und dem damit verbundenen Rückstau) die Insel Bezau und beachtliche Teile der Dörfer Stilli und Laufrohr dauerhaft überflutet würden. Zudem wären Eien und Kleindöttingen zu Dörfern auf einer Insel geworden. Vor die-

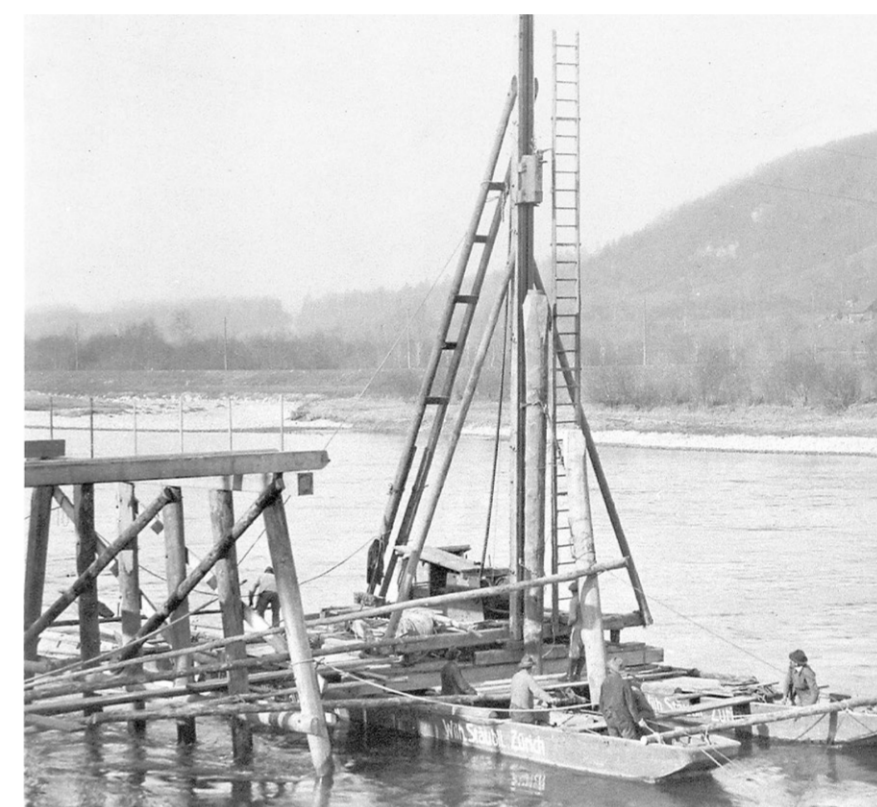
sem Hintergrund verwundert nicht, dass es Dutzende und Aberdutzende von Einsparungen gab gegen das Vorhaben, und das aus praktisch allen umliegenden Gemeinden.  
So umfassend der Widerstand gegen das Projekt auch war, er hinderte den Regierungsrat nicht, dem Grosse Rat im März 1919 trotzdem einen Vorschlag für eine grundsätzliche Bewilligung für ein «Wasserkraftwerk Böttstein» vorzulegen. Mit Entschluss vom 30. Juni 1919 ermächtigte der Grosse Rat den Regierungsrat, die gewünschte Konzession zu erteilen – und zwar auf eine Dauer von 77 Jahren.  
**1920: Brückenbau**  
Bereits im Herbst 1919 wurden vonseiten NOK die ersten Gesuche für kleinere Bau-

werke gestellt, die im Zusammenhang mit dem Bau des Wasserwerkes «Böttstein-Gippingen» standen. So unter anderem für eine Drahtseilfähre, die zwischen der Insel Bezau und Böttstein hin und her fahren sollte. Auch den Bau des untersten Teils des Unterwasserkanals wollten die NOK noch 1919 in Angriff nehmen.  
Ebenfalls schon früh geplant wurde ein Bahnanschluss zum späteren Maschinenhaus im «Grossächer». Dieser war notwendig, um das Kraftwerk überhaupt bauen zu können. Zur Diskussion standen drei mögliche Anschlussvarianten, sie wurden im November 1919 öffentlich aufgelegt. Jene von Felsenau her hätte viel mehr Gleisstrecke benötigt und war am teuersten, dafür hätte es keinen Brückenbau benötigt, für die Anschlussvarianten von Döttingen respektive von Klingnau her wären beide Male der Bau einer Brücke über die Aare notwendig. Die NOK entschieden sich aus Kostengründen schliesslich gegen die Anschlussvariante Felsenau und die Variante Döttingen erhielt keine Bewilligung der SBB.  
Obwohl es erneut Einsparungen gab, wurde der Bau dieser Brücke, über die Baumaterial und Maschinen zur späteren Kraftwerksbaustelle geführt werden sollten, durch die Regierung des Kantons Aargau Ende Januar 1920 bewilligt. Die Höhenlage der Brücke sei, so hiess es, «reichlich bemessen», die Unterkante der Brücke lag 1,90 Meter über dem Hochwasserstand von 1910. Anfang Februar 1920 wurde der Bau der Brücke in Angriff genommen, Ende November 1920 war die Brücke fertig gebaut.

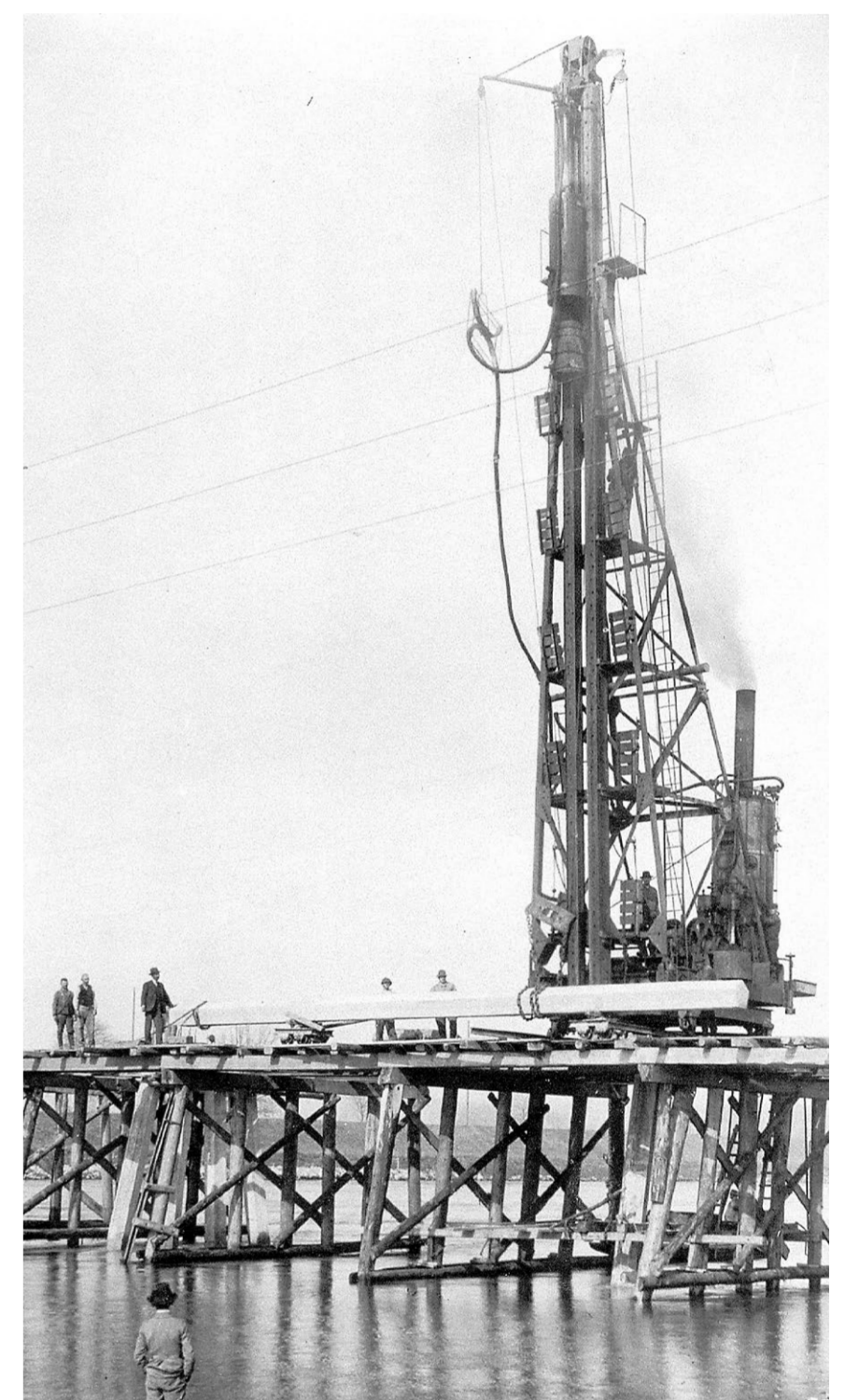
**1935: Aus Brücke wird Halbbrücke**  
Was zu diesem Zeitpunkt niemand ahnen konnte: Dass der NOK-Verwaltungsrat im November 1921, nur ein Jahr nach Fertigstellung der Brücke, entscheiden würde, auf die Umsetzung des Kraftwerks Böttstein-Gippingen zu verzichten. Das Elektrizitätswerk wurde, trotz bereits ausgegebener zwei Millionen Franken nie gebaut, zu teuer und aufwendig wurde das Gesamtprojekt.  
Die Brücke blieb als Zeitzeugnis allerdings stehen. Als 1935 die NOK das Kraftwerk Klingnau eröffneten, wurde die Brücke zur Halbbrücke oder «Stumpebrugg», wie die Menschen sie im Volksmund nannten. Weil die Brücke nun aber in einem Stausee stand, war die Höhenlage nicht mehr ganz so «reichlich bemessen» wie einst festgehalten. Wiederholt kam es zu kritischen Situationen. Anfang der 2000er-Jahre entschied die NOK, die Brücke zurückzubauen. Wieder gab es viel Widerstand, diesmal gegen den Abbruch. Es half alles nichts. 2005 wurde die Halbbrücke, die 85 Jahre lang zum Bild des Unteren Aaretals gehört hatte, abgerissen. 2020 wäre sie 100 Jahre alt geworden.



Im Februar 1920 wird mit dem Bau des Holzgerüsts der Brücke begonnen.



Die ersten, dünneren Holzpfähle werden mit einem schwimmenden Rammgerät gesetzt.



Die massiven Haupt-Brückenpfeiler werden mit grossem, motorbetriebenen Rammgerät gesetzt.



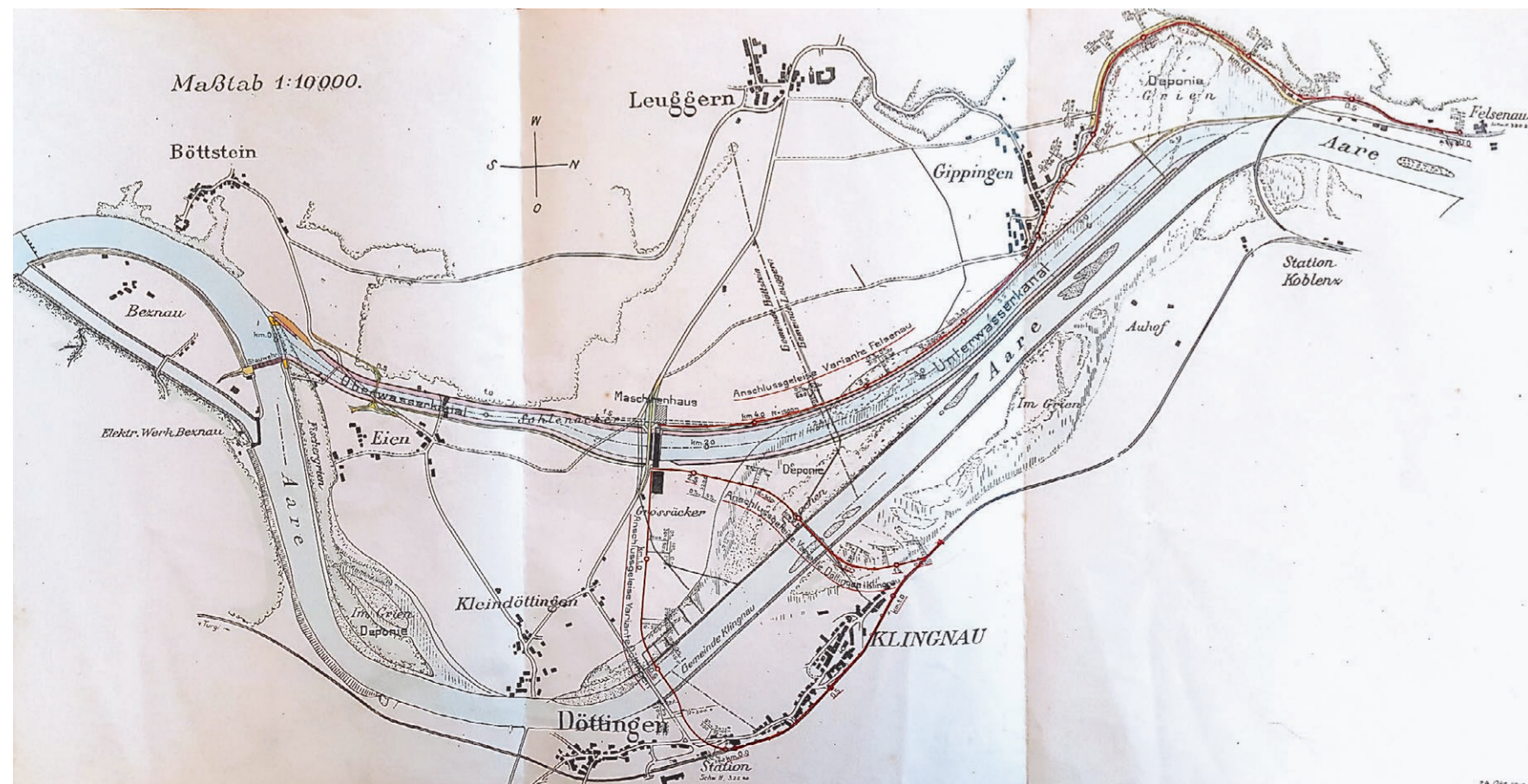
Die Pfähle werden auf Schienen zur Rammstelle geführt.



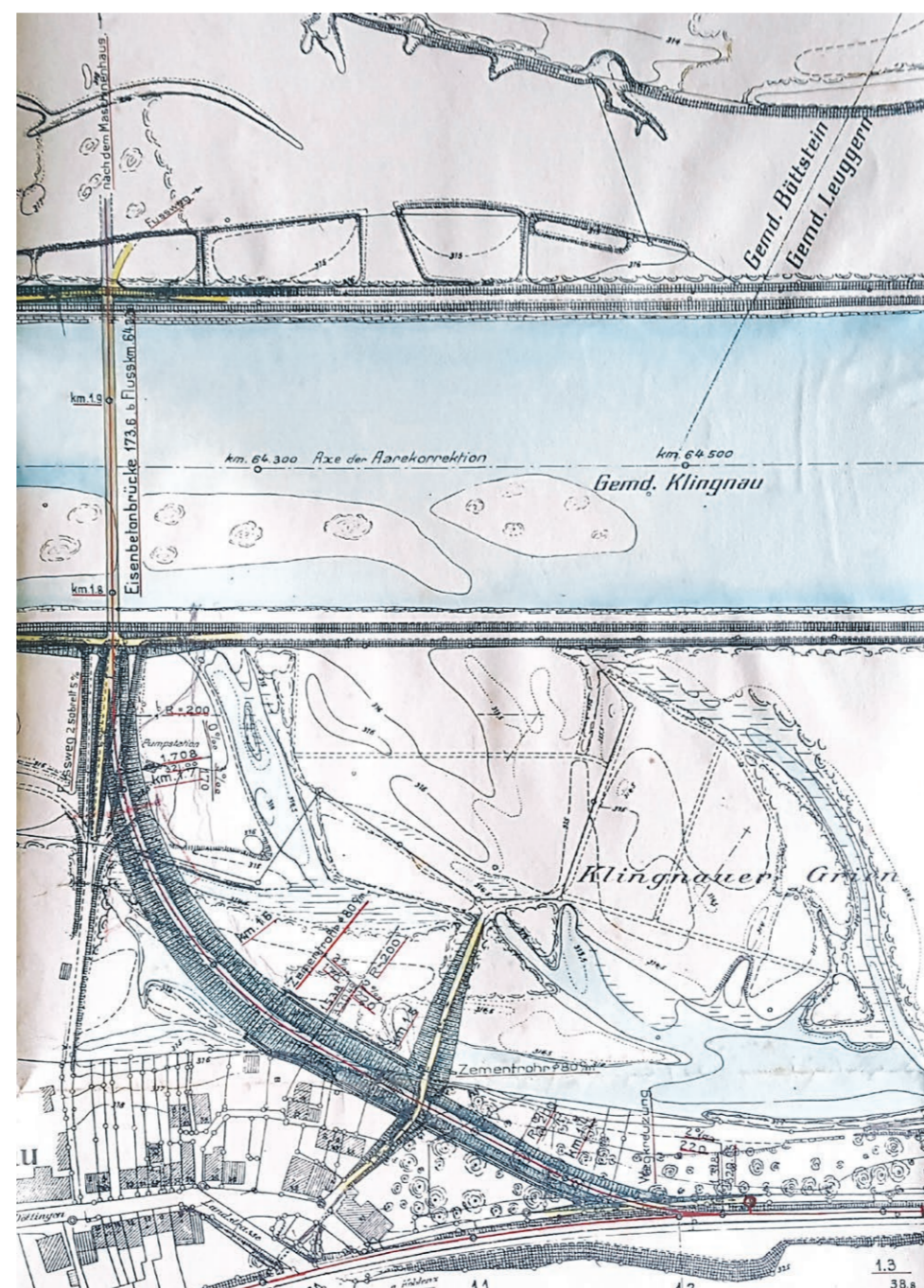
Die Armierungseisen sind gesetzt, die Brücke ist eingeschalt: Jetzt kann betoniert werden.



November 1920: Die Eisenbetonbrücke ist vollendet, theoretisch könnte jetzt das Anschlussgleis gesetzt werden – was aber nie geschieht.



Bevor die Brücke erstellt wird, prüft die NOK mehrere Varianten für das Anschlussgleis zum Maschinenhaus des geplanten Kraftwerks Böttstein-Gippingen.



Auf dem Plan der tatsächlich umgesetzten Brücke von Dezember 1919 sind neben den Gemeindegrenzen auch die Überreste der alten Flusslandschaft bei Klingnau zu sehen.