Zeitschrift: Aarburger Neujahrsblatt
Band: - (1993)

Artikel: Bau der Hofmattstrasse in Aarburg 1787-1793
Autor: Heitz, Fritz
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-787501

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Bau der Hofmattstrasse in Aarburg 1787—1793

Dr. Fritz Heitz

Vorbemerkung

1991 ist eine Publikation erschienen, die über unsere Region hinaus grosse Beachtung verdient. Es handelt sich um das Buch «Von Strassen und Brücken in und um Aarburg», verfasst vom Historiker Dr. Fritz Heitz. Der 1. Teil der Schrift befasst sich mit der verkehrstechnischen Situation vom Mittelalter bis zum Ende der Bernerherrschaft. Sehr anschaulich werden die Strassenverhältnisse in der engeren und weiteren Umgebung geschildert, wobei die im Vergleich zu andern Kantonen doch recht fortschrittliche Verkehrspolitik des altbernischen Patriziats sichtbar wird. Dass der Engpass von Aarburg schon früher dem Durchgangsverkehr grosse Schwierigkeiten bereitete, zeigt sich dann besonders im 2. Teil, der die Verkehrsprobleme im jungen Kanton Aargau (1803—1850) behandelt. Zum Vergleich mit der Gegenwart geradezu herausfordernd ist eine Stelle aus einem Schreiben des Aarburger Stadtrates aus dem Jahre 1835: «Aarburg ist der schwierigste und gefährlichste Punkt der ganzen Route von Basel nach Luzern». Der flüssig geschriebene und leicht lesbare Text beruht auf gründlichen Quellen- und Archivstudien. Das reich illustrierte Werk wird jedermann zur Lektüre wärmstens empfohlen. Es ist erhältlich in der Papeterie Wullschleger, Aarburg (Preis Fr. 30.—).

Zum besseren Verständnis des nachstehend abgedruckten Auszuges weisen wir darauf hin, dass die Bernstrasse seit dem Mittelalter der Schifflände entlang und an den Landhäusern vorbei führte (siehe Plan!) und wegen der häufigen Hochwasser sehr oft unpassierbar war. Der im Text mehrfach erwähnte «Musterbach» ist der südliche Mündungsarm des «Tych», der kurz vor der oberen Mühle vom Hauptarm abzweigt.

Bau der Hofmattstrasse in Aarburg

Nun bleibt noch zu schildern, wie die Stadt Aarburg doch noch zu ihrer Strasse über die «Hofmatten» gekommen ist, bevor die Bernerzeit zu Ende ging. Auslöser war ein Schreiben, das der Landvogt Daniel Wyttenbach im Juni 1786 an seine Obern, den Schultheissen und die Räte von Bern, richtete. Es handelte sich um den Unterhalt der «Kommunikationsstrasse» ins Dietiwart — wie sie seit dem Bau der letzten Aargaustrasse über Rothrist genannt wurde —, wofür die kleine Stadt in erster Linie allein verantwortlich war.

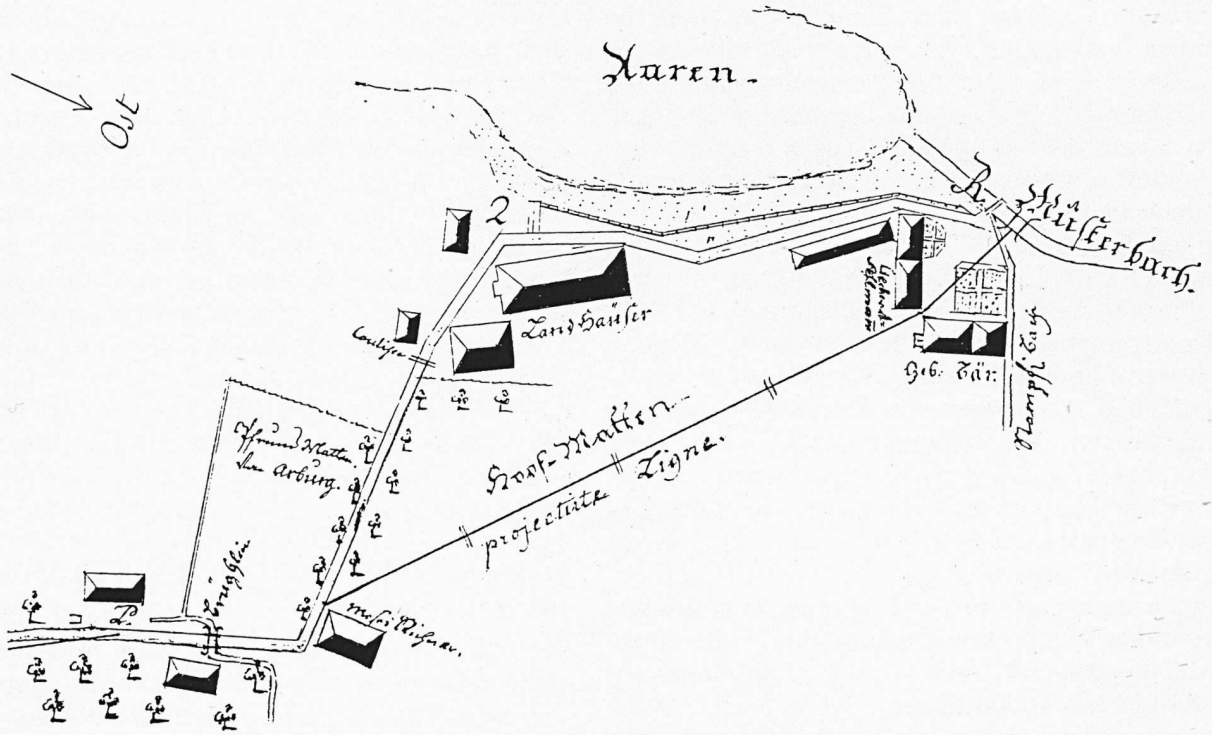
Wyttenbach betonte in seinem Brief zunächst die Bedeutung dieser Strasse für Aarburg — auch als Nebenroute —, namentlich für den Verkehr von und zu den Landhäusern, nicht nur wegen der zahlreichen Wein- und Salztransporte, sondern auch ganz allgemein «für Reisende, die vom Bernbiet her nach Basel oder nach Schaffhausen (!) fahren oder auch bloss in Aarburg oder in Aarau Geschäfte besorgen wollten». Das weist darauf hin, dass die Strecke, trotz ihrer «Degradation» zur zweitklassigen Strasse, nicht viel von ihrer Bedeutung als Zubringer zur Jurasüdfuss-, bzw. zur Aaretalroute eingebüsst hatte. Ferner entnimmt man dem Schreiben, dass es Aarburg in jener Zeit wirtschaftlich nicht gut ging — Wyttenbach bezeichnet es ausdrücklich als eine arme Gemeinde —, woran namentlich sein verhältnismässig grosser Anteil an den Kosten der vielfältigen Strassenbauten der vergangenen Jahrzehnte schuld sei. Das habe dazu geführt, dass die Gemeinde derzeit finanziell erschöpft und daher nicht mehr imstande sei, die Strasse ins Dietiwart fast allein zu unterhalten. Die übrigen, mit Aarburg «verbrüderten Gemeinden», wie der Landvogt etwas maliziös bemerkt, kümmerten sich nämlich nicht viel darum, obgleich sie auch zum Unterhalt der erwähnten Strasse verpflichtet wären, soweit sie am Ertrag der Landhäuser an der «Woog» beteiligt seien! Kurz, die Gnädigen Herren möchten ihn ermächtigen, die Säumigen an ihre Pflichten zu mahnen, wenn die hohe Regierung nicht riskieren wolle, «dass diese Strasse noch gänzlich in Abgang geraten solle», mitsamt den zwei Brücken über die Pfaffnern und die Wigger, was dem Staat zweifelsohne sehr grosse Kosten verursachen würde.

Nach diesem Wink mit dem Zaunpfahl schaltete die zuständige Zollkammer rasch und ordnete eine gründliche Untersuchung durch das Strasseninspektorat an, um herauszufinden, wie mit «möglichst geringen Kösten diese Strasse in fahrbaren Zustand gesetzt werden könnte», wobei sie gleichzeitig deren Verbreiterung auf durchgehend 16 bis 18 Fuss verlangte.
Schon am 10. März 1787 legte Anton Renner «Plan und Devis für die Landstrasse vom Dietiwart bis zum Musterbach in Aarburg» vor, auf eine Strecke von 8511 Schuh neu projektiert und mit Kosten von 9651 Pfund, den nötigen Landerwerb eingeschlossen. In der dazugehörenden Beschreibung hielt Renner fest, dass die Pfaffnernbrücke mit Kieselsteinen noch «gut besetzt» sei, dass aber die Zufahrten zur Wiggerbrücke, sowohl von der Rieshalde wie von Aarburg her, wegen der dauernden Überschwemmungsgefahr um vier Schuh erhöht werden müssten.
Die Finanzierung der vorgeschlagenen, umfassenden Korrektionen sollte, nach Meinung der Zollkommission, von denjenigen Gemeinden des Amtes übernommen werden, welche am Ertrag der Landhäuser beteiligt waren; ausgenommen blieben die Kosten für die Arbeiten an den erwähnten Brücken, wozu noch diejenige über den Brüelbach kam. Verständlicherweise setzten sich die Aarburger Gemeindevorsteher gegen dieses Ansinnen, das allen Hoffnungen auf Erleichterung von den bisherigen Lasten zuwiderlief, mit einer Eingabe an den Landvogt zur Wehr, mit der Begründung, dass auf diese Weise wiederum gerade ihre arme Gemeinde am stärksten zur Kasse gebeten werde, da sie bekanntlich auch den grössten Anteil am Landhausertrag habe!
Über das Ergebnis dieses Schrittes erfährt man nichts mehr, dafür aber von einem Gutachten Renners zum Bau einer Strasse durch «die Hoof Matten», den er ja schon zwei Jahrzehnte früher einmal vorgesehen hatte und den er auch jetzt wieder empfahl. Es ergäben sich, schrieb er, bloss geringe Landerwerbskosten, die «Ligne würde 173 Schue kürzer» als diejenige gegen die Landhäuser, die Reisenden könnten bei Aarehochwasser ungehindert und ohne Gefahr zu allen Zeiten passieren, da die alte Landstrasse immer noch der Schifflände entlang stadtwärts führe. Zudem gewänne die Bürgerschaft durch die Erschliessung der Hofmatt «verschiedene schöne und bequeme Haus Blätz», woran doch gegenwärtig Mangel herrsche, und schliesslich könnte auch «die Brunnenleitung (vom Brüelbach her) in die Stadt — zum Stadtbrunnen — ganz füglich dieser neuen Strasse nach gezogen werden». Was Renner in bezug auf die mögliche Erschliessung von weiterem Bauland bemerkte, war durchaus zutreffend, indem damals, nach den Angaben im bernischen Regionbuch von 1782/84, auf der Hofmatt bloss vier Häuser standen!
Schliesslich ging es nur noch um den Anschluss der vorgesehenen Hofmattstrasse an das bisherige, interne Strassennetz von Aarburg, wobei die Traversierung des Musterbaches einmal mehr das Haupthindernis darstellte. Der grossen Kosten wegen, die das technisch schwierig zu lösende Unternehmen verursachen musste, wandte sich die Bürgerschaft 1791 erneut an den Landvogt mit der Bitte um Unterstützung bei der Errichtung einer festen Brücke über dieses Gewässer, das seit Jahrhunderten durch die Vorstadt floss, «zumahlen dieser Bach bisweilen so stark anschwillt, dass jede Durchfahrt verhindert wird». Die Brücke sei umso notwendiger, als bei starkem Wassergang der Aare die Kähne und Weidlinge oft quer über die Schifflände strasse geschoben würden, was dann den dortigen Durchgangsverkehr völlig zum Erliegen bringe. Der Landvogt Niklaus Rudolf Haller unterstützte das Anliegen seiner Aarburger in Bern, mit Erfolg. Dabei ist sein Hinweis interessant, dass mit dem Ersatz der alten Schifflände strasse durch den Bau einer Strasse über die Hofmatt auch die «mehreren Quellen des Hägelerbaches, die von verschiedenen Orten unter der Schifflände strasse durchfliessen und reichhaltig sind, gesichert bleiben», als willkommenes Trinkwasser nämlich.

Zwischen 1791 und 1793 sind dann sowohl die Hofmattstrasse als auch die Musterbachbrücke gebaut worden, womit die Zeit für den uralten Durchgang bei der Schifflände abgelaufen war. Seine Existenz war stets gefährdet und seine Passage entsprechend gefährlich gewesen; auch die «Ländemauren», eine Art Uferverbauung der «Woog» entlang, die zuletzt 1780 auf Staatskosten erneuert worden waren, scheinen nicht allzuviel genützt zu haben. An diese Zeiten erinnert heute noch das sogenannte Schelmengässlein, das allerdings nicht mehr durchgehend passierbar ist; es war parallel zur alten Schifflände angelegt worden und diente durch seine erhöhte Anlage bei Aarehochwasser der Umgehung der Überschwemmungszone, bis dann die Hofmattstrasse errichtet war. Erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts ging man daran, im Zusammenhang mit dem Abbruch der alten Landhäuser 1902/03, die Uferpartie an der «Woog» solide zu verbauen und durch eine Grünanlage zu verschönern.

Die Bürgerschaft der «Stadt und Gemeinde Aarburg» bedankte sich 1793 bei der «Deutschen Zollkammer» in Bern für die neuen, gemauerten, d.h. gewölbten Brücken sowohl über den Muster- als auch über den sogenannten Stampfibach, der damit auch einmal namentlich in den Strassenbauakten der Zeit erwähnt wird. Die Musterbachbrücke — das Detail mag interessieren — erhielt eine Breite von 30 und eine Gewölbeweite von 13 Schuh, was doch recht beträchtlich war, und verfügte über zwei seitliche Ab-, bzw. Auffahrten. Beide Brücken wurden dann rund fünfzig Jahre später anlässlich der grossen Aarburger Strassenkorrektion vom neuen Strassendamm überdeckt. Die Kosten für die im gesamten 915 Schuh lange neue Hofmattstrasse sowie für die beiden erwähnten Brücken betrugen 4305 Pfund.

An den Schluss des ersten Teils dieser Abhandlung sei die Meinungsäusserung des bewährten Strassenbauers und -planers Anton Renner gestellt, der sich um das bernische Verkehrswesen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts ausserordentlich verdient gemacht hat, dass nämlich «das kleine Amt Aarburg, in der Länge



Ausschnitt aus dem Strassenplan Anton Renners von 1787. Er zeigt deutlich, dass bis Ende des 18. Jahrhunderts der Verkehr auf der alten Strasse von Bern her an den Pfrundmatten (dem Ort des heutigen Primarschulhauses) und an den ehemaligen Landhäusern vorbei zur Schifflände und von dort mittels einer Furt — ergänzt durch einen Fussgängersteg — über den Musterbach stadtwärts zog. Die hier projektierte Hofmattstrasse wurde dann, samt der Musterbachbrücke, in den 1790er Jahren gebaut. Deutlich erkennbar ist auf dem Plan die Schifflände-Mauer zwischen Strasse und «Woog». (Fotokopie des Originals im Berner Staatsarchiv, leicht vergrössert.)

und Breite durchschnitten und mit Unterhaltskosten derart belastet, eigentlich die Hilfe weiterer benachbarter Orte» verdient hätte. Die Verkehrsprobleme der Region wurden demnach schon vor 200 Jahren erkannt.

Im Rückblick auf die bisher geschilderte Entwicklung des Strassenwesens in der nähern und weitern Umgebung von Aarburg darf füglich behauptet werden, dass der Teil des altbernischen Staates, welcher 1803 endgültig dem neuen Kanton Aargau zugeschlagen wurde, ein Strassennetz als Mitgift einbrachte, das sich in qualitativer Hinsicht sehen lassen durfte und sich im allgemeinen, zu einem grossen Teil, bis in die Gegenwart bewährt hat.