Die Strassen

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Mitteilungen der aargauischen Naturforschenden Gesellschaft**

Band (Jahr): **24 (1953)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Via vita: die Straße bedeutet Leben. Die Erschließung eines Landes durch Straßen galt den Römern immer als eine der dringendsten Angelegenheiten. In Aarau weist der alte Name «Hochgeträß» auf jene alte Römerstraße, die bei Rohr noch deutlich zu erkennen ist. Sie läuft im Suhrhard direkt auf einen steilen Terrassenrand zu, der offenbar zur Römerzeit dort noch nicht bestanden hatte. Das Mittelalter sorgte außerordentlich schlecht für die Straßen. Dagegen dienten die Flüsse sozusagen als natürliche Straßen. Die Überquerung breiter Gewässer bereitete gewaltige Schwierigkeiten. Um so wichtiger waren die wenigen Furten und Fähregelegenheiten und die günstigen Stellen für einen Brückenschlag. Eine Furt, dadurch entstanden, daß sich die Aare in mindestens zwei große Arme teilte, war vielleicht der Entstehungsgrund jener Siedelung unterhalb des Schlößlis, die sich mit vollem Recht «Aar-au» nennen konnte und offenbar der späteren Stadt auf dem Felsen droben den Namen geschenkt hat. Jahrhundertelang besaß die Fähre bei Stilli geradezu schweizerische Bedeutung; denn dort kreuzten die Messegänger auf dem Wege nach Zurzach die Aare. Die Brücken wurden nicht einfach dort gebaut, wo die Verkehrslinie sie an und für sich gefordert hätte, sondern häufig mußte sich diese Linie den Möglichkeiten eines Brückenbaues anpassen. Um so bedeutsamer wurde natürlich eine günstige Stelle am erwünschten Ort, wie z. B. in Brugg.

Von größter Wichtigkeit waren die Pässe und besonders jener, der über die von tertiärer Nagelfluh bedeckte Malmkalkplatte des Bözberges führt. Er ist allerdings in einem gewissen Sinn gar kein Paß, denn der Weg führt nicht über die geringste Einsenkung, sondern muß die volle, wenngleich bescheidene Höhe der Tafel erreichen.

Die alte Benkenstraße scheint älter und früher auch wichtiger als die Staffeleggstraße gewesen zu sein. Der Flurname «am Königsweg» südlich von Frick deutet darauf hin, daß man von dort aus nicht das Tal benutzte, sondern nach dem Aufstieg durch das steile Tälchen der Kornleten hinter Frick die Hochfläche des Kornberges erreichte. 1230 wurde die «stiebende Brücke» eröffnet und damit der Weg über den Benken wichtiger. Daher beauftragte König Rudolf seinen Dienstmann und Vertrauten Jakob von Kienberg mit dem Bau einer Feste über der «Halbklus» hinter Küttigen. Der Ritter

nannte die neue Burg zu Ehren seines Herrn «Chüngstein». Ihre Ruinen sind noch sichtbar.

Selbstverständlich bestand auch durch das Herznachertal schon in alter Zeit ein Verkehrsweg. Er führte unter der Burg Urgitz vorbei, die genau die gleiche Stellung besitzt wie etwa Neu-Homburg bei Läufelfingen, Neu-Tierstein im Lüsseltal und wie der Königstein. Aber bloß ein schlechter Karrweg verband Densbüren über Asp mit Küttigen. Als 1803 der neue Kanton begründet wurde, war es einer der ersten Beschlüsse der Regierung, eine gute Fahrstraße über die Staffelegg zu bauen. Die Ausführung von 1804–1810 ist eine der bedeutendsten Leistungen des Kantons während der Mediation. Das Fricktal wurde dadurch mit der Hauptstadt verbunden und Aarau zum Verkehrsmittelpunkt des Kantons. Auf der Staffelegg nahm der Frachtverkehr von Basel her gewaltigen Aufschwung: Küttigerpferde mußten den sechs- bis achtspännigen Wagen Vorspann leisten; der Gasthof «Zum Kreuz» bekam seine heute noch eindrucksvolle Größe und Gestalt. Erst in der Eisenbahnzeit, als die Bedeutung der Straße überhaupt geringer wurde, schwollen die Klagen des Fricktals über eine schlechte Verbindung mit der Hauptstadt an und werden von gewissen Leuten mit solchem Eifer wiederholt, als ob inzwischen kein Auto erfunden worden wäre, das doch für viele Leute und Zwecke Frick wieder ganz nahe an Aarau herangerückt hat.

Wichtiger als diese Pässe war zu allen Zeiten die Verbindung von Ost- und Westschweiz, von Zürich mit Bern. Besonders in dem trotz aller reaktionären Haltung im Politischen doch recht fortschrittlichen 18. Jahrhundert war Bern lebhaft dafür besorgt, die Verbindungen mit dem Waadtland einerseits, mit Zürich andererseits, auszubauen. Die neue Zürich–Bern-Straße über Baden–Lenzburg–Suhr–Oftringen wurde 1768–1774 fertiggestellt, und zwar mit der für jene Zeit unerhörten Breite von 10–12 m. Dem Bau dieser «Bernerstraße» gingen lange Auseinandersetzungen mit den Aarauern voran, die mit aller Kraft darauf drangen, daß der Straßenzug in die Stadt geleitet werde. Schließlich entschied sich der Berner Rat für die kürzere Strecke über Suhr.

Man muß die alten Straßenzüge kennen, um die alten Ortschaften zu verstehen. Die moderne Chaussée ist häufig unorganisch in die Landschaft eingefügt und nur im Hinblick auf die weitesten Ziele

gebaut, während die alten Straßen sich schon aus rein technischen Gründen weich und unauffällig ins Gelände schmiegten. Die modernen Straßen zerschneiden auch häufig auf höchst unnatürliche Weise Dörfer und Städte (ja sogar Häuser!). Die Gebäude stehen eigenartig zum neuen Straßenzug, wie z. B. die älteren Häuser in Unter-Entfelden, die doch einmal vernünftig standen, aber eben zur alten Distelbergstraße. Die neue Straße umgeht Ortschaften wie Schwaderloch und Rümikon, die deswegen ein etwas altertümliches, abgewandtes Wesen erhalten, das nicht in ihrem ursprünglichen Plan gelegen hatte. Der «Höhenweg» am linken Hallwilerseeufer hoch über der neuen Straße mit der Seetalbahn erschließt einem erst Birrwil, dessen würdigste, altertümliche Häuser an ihm liegen.

Die Wichtigkeit der Verkehrswege beweisen die Straßendörfer: Effingen, Bözen, Hornussen, Frick, Eiken, Stein und Mumpf dehnen sich langgestreckt an der Bözbergstraße, wiewohl z. B. Mumpf einen ursprünglichen Haufendorfkern besitzt. Bei Frick ist immer noch zu erkennen, daß eigentlich ein Haufendorf am Fuß des Kirchhügels bestand, aber der alte, 1734 ausgebrannte Dorfkern ist nicht mehr völlig aufgebaut worden; die neueren Häuser reihten sich längs der Hauptstraße auf.

1948/49 wurde eine gründliche schweizerische Verkehrszählung vorgenommen. Von 500 Kontrollposten waren 77 im Aargau, der damit an der Spitze aller Kantone stand. Der Aargau nimmt nach dieser Zählung eine eigentliche Schlüsselstellung im schweizerischen Straßennetz ein. Ähnlich wie beim Wasserhaushalt (immerhin nicht im selben Maße!) ist er auch an vielen wichtigen Stromgebieten des Straßenverkehrs beteiligt, ohne daß er selbst die Quelle besonders starken Verkehrs wäre. Er ist also ein ausgesprochener Transitkanton, der hauptsächlich im Spannungsfeld von Zürich, Basel, Bern, Luzern und der größeren Städte an der Jurafußlinie liegt.

Die wichtigste, verkehrsreichste Straße führt von Zürich über Dietikon nach Bremgarten–Wohlen–Lenzburg–Suhr–Bern. Von ähnlicher Bedeutung ist Zürich–Baden–Brugg–Rheinfelden–Basel. Die außerordentlich bedeutsame Straße Basel–unterer Hauenstein–Olten–Aarburg–Zofingen–Luzern führt nur auf kurzer Strecke durch den Kanton, bildet aber mit der Zürich–Bern-Straße bei Oftringen eine äußerst gefährliche Kreuzung. Die Jurafußlinie Olten–Solothurn–Biel–Neuenburg wird von Zürich meistens über

Wohlen–Lenzburg und die Abzweigung von Suhr nach Aarau erreicht, und umgekehrt; der Umweg über Baden–Brugg wird gemieden, sogar der Weg über Baden und auf der Bernerstraße nach Lenzburg. Bei aller Dichte des Verkehrs ist daher die Straße Baden–Lenzburg doch deutlich zweitrangig; ebenso die Strecke Aarau–Wildegg. Wildegg–Brugg dagegen zeigt wieder etwas dichteren Verkehr durch jene Autos, die aus dem untersten Aaretal über Brugg nach Wildegg und von dort ins Seetal oder nach Hunzenschwil und in die Bernerstraße streben und umgekehrt.

Wie man sieht, entsprechen die Hauptstränge des Straßenverkehrs in einer wichtigen Beziehung nicht denjenigen des Eisenbahnverkehrs: Während für die Eisenbahn die Linie Zürich–Baden–Brugg–Aarau–Olten weitaus am wichtigsten ist, zieht das Auto den Weg über Mutscheller–Lenzburg oder allenfalls über Baden–Mellingen–Lenzburg und weiterhin auf der Bernerstraße vor.

Als bedeutungsvolle Straßen, aber doch nicht mit dem Verkehrsvolumen der bisher genannten, dürfen noch gelten: die Rheinstraße, die allmählich als Verbindung von Winterthur und der übrigen Ostschweiz mit Basel wichtiger wird; die Straße über die Staffelegg; die Straßen durch das Suhren-, das Wynen-, das Seetal und durch das Freiamt. Verhältnismäßig unbedeutend sind immer noch die Surbtal- und Reußtal-Linie, die aber vielleicht einmal als Entlastungslinien nützlich werden können.

Die Eisenbahnen

Zwischen der Zeit kurz vor 1850, da die Straße herrschte, und der neuesten Zeit, in der sie wiederum nach siebzigjährigem Dornröschenschlaf erwachte, kommt das Zeitalter der Eisenbahn. Wie überall stieß nur schon der Gedanke der Eisenbahn auf erbitterten Widerstand. Oft ließ man die Meinung vernehmen, daß die Eisenbahn nur den Reichen zugute käme, die auf Kosten der Fuhrleute und Gastwirte ihren Aufenthalt abkürzen und deshalb diesem Gewerbe einen bleibenden Schaden zufügen müßten. Die feindliche Stimmung führte dazu, daß im ganzen Siggenthal und in Würenlingen die Signalstangen und Pfähle, mit denen die Richtung einer projektierten Eisenbahnlinie abgesteckt war, ausgerissen und entfernt wurden.