

Benkerjoch und Staffelegg : aus der Geschichte zweier Jurapässe

Autor(en): **Fricker, Traugott**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujaarsblätter**

Band (Jahr): **26 (1952)**

PDF erstellt am: **02.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-571269>

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.

unserer Stadt die charmanten Franken etwa höher gewertet worden wären als vormals die ländlich derben Stecklikrieger, ist sicher falsch. Nein, auch diese weitere Einquartierung wurde, weil mit zahllosen Unannehmlichkeiten verquickt, als überaus lästig empfunden. Anfangs Dezember 1802 traf gar ein ganzes französisches Bataillon aufs Mal in Aarau ein. In solcher Bedrängnis verfiel man auf den naheliegenden Gedanken, einen Teil davon auf dem Lande draußen unterzubringen. Da entstand noch Händel mit den Dörfern, die kurz und bündig erklärten: Die Städter sind gar nicht berechtigt, uns Einquartierung aufzuhalsen! Und Aarau hatte mit leerer Kasse seine drückenden Garnisonslasten weiter allein zu tragen.

So ging das reichbewegte Jahr des Stecklikrieges unter Hader und Streit zu Ende. Ein Glück nur, daß man die Hoffnung hegen durfte, die napoleonische Vermittlung zeige trotz allem noch einen gangbaren Weg aus dem Elend. Und noch eines gab den Unsern in jenen Tagen Kraft zum Ausharren: das sichere Gefühl dafür, daß der blutjunge, von mancherlei Leuten angefochtene Kanton Aargau bis auf weiteres doch gerettet sei und Aarau auch fernerhin seine Hauptstadt bleiben werde.

Paul Crisman

Benkerjoch und Staffelegg

Aus der Geschichte zweier Jurapässe

Wer vom Distelberg aus an einem sonnigen Tag den Blick nordwärts auf die in bläulicher Dämmerung träumenden Jura-berge wandern läßt, den mag die Sehnsucht packen, hinaufzusteigen auf die mächtigen Felsabsätze des Achenberges, des Hombergs, des fernen Usser Strichens oder der stozigen Wasserfluh. Vielleicht lockt es ihn aber auch einmal, hinüberzuwandern auf den weißen

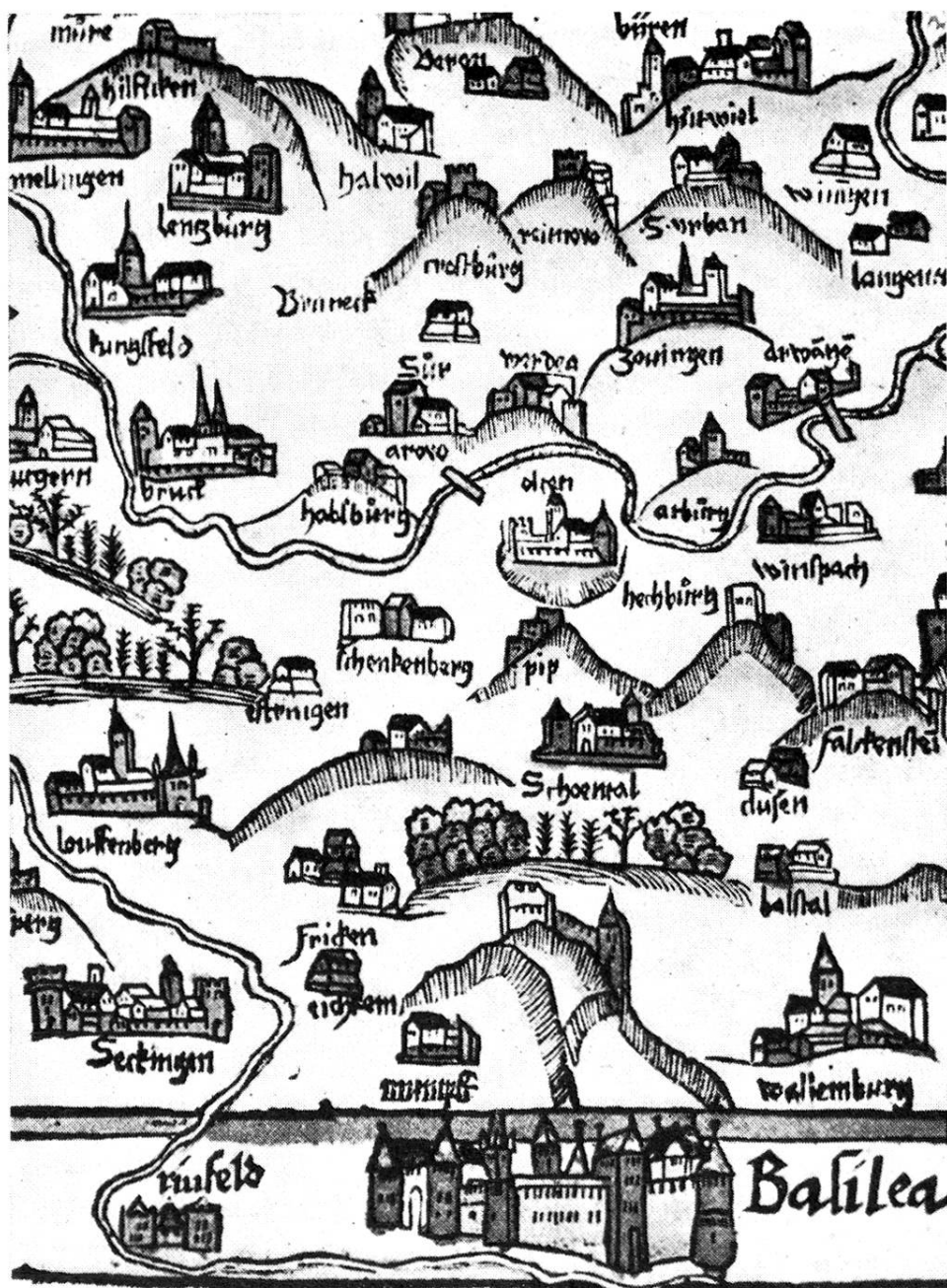
Straßen des Benken oder der Staffelegg, in die Täler und zu den Leuten jenseits der Berge.

In Rüttigen trennen sich die Wege, links nach dem Benkerjoch, rechts über die Staffelegg.

Ein schmales, fast menschenleeres Sträßlein führt durch die Klus zwischen Brunnenberg und Achenberg, vorbei an der ehemaligen Papiermühle, in steilem Anstieg die Halde hinauf zur Benkenhöhe. Dann senkt sich der Weg zum Weiler Benken, nach Oberhof und weiter ins Pfarrdorf Wölflinswil und führt von da als gemütliche Talstraße über Gipf-Oberfrick nach Frick.

Breiter, und stolzer windet sich die Staffelegg als vielbenutzte, moderne Autostraße in schwungvollen Kehren zwischen Achenberg und Homberg hinauf zur Paßhöhe, senkt sich rasch, an Asp vorbei, durch das schmale Tal von Densbüren nach Herznach—Neßen und vereinigt sich schließlich oberhalb Frick mit der Bözbergstraße.

Trotzdem er heute der bescheidenere ist, scheint der Benken doch der ältere Übergang über den Jura zu sein. Zahlreiche Funde längs der Straße lassen vermuten, daß dieser Paß schon zur Römerzeit begangen worden ist. Als man vor Jahren den Benkenweg forrigierte, stieß man oberhalb der alten Gipsmühle hinter der Klus auf zahlreiche Ziegel sowie auf Bau- und Brandschutt. In früheren Zeiten sollen dort aus dem Boden ragende Ruinen fremdem Volk als Unterschlupf gedient haben. F. K. Bronner erzählt da von einem Kesseltälchen, die „Stadt“ oder das „Städtlein“ geheißen: „Hier hätte sich wohl eine gute Schar Helvetier vor Cäcinas Kriegsknechten eine geraume Zeit lang zu halten vermocht“ (69 n. Chr.). Offenbar handelt es sich hier um die Reste eines römischen Landhauses. Hier in dieser windgeschützten, sonnigen Berggegend, in der Nähe der wasserreichen Fischbachquelle, die jahraus, jahrein immer eine gleiche Wärme von 12—16 Grad Celsius zeigt, haben sich wohl dem Stadtleben entfliehende Römer gerne niedergelassen. Daß es sich aber nicht um eine militärische Anlage handeln kann, beweisen die vielen zer-

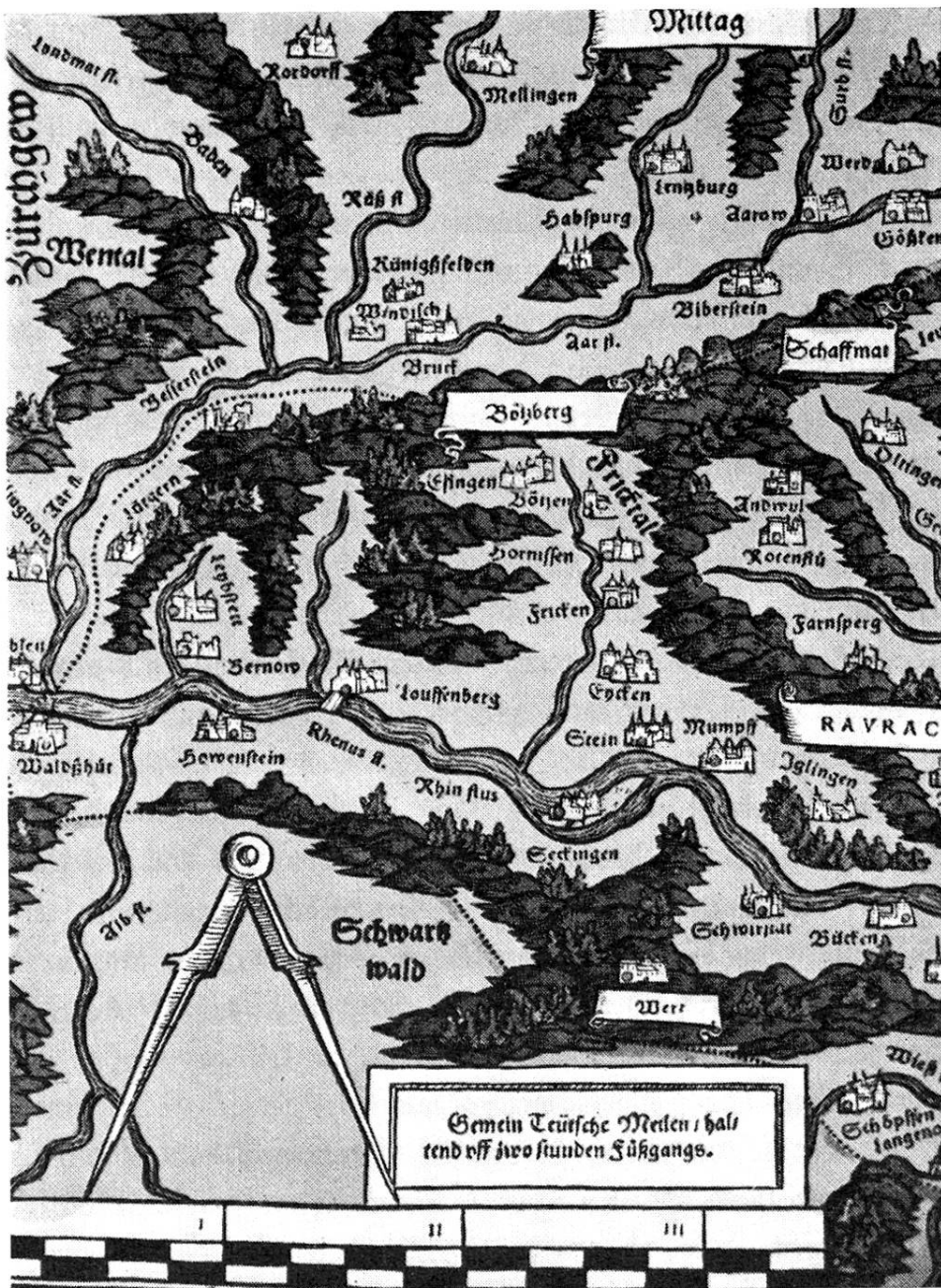


Ausschnitt aus der ältesten gedruckten Karte der Schweiz
 (Straßburger Atlas von 1513) von Waldseemüller.
 Die Auffassung vom Jura als eines durchlaufenden
 Gebirgszuges fehlt; entsprechend sind auch
 keine Übergänge angegeben

streut liegenden Ziegelreste, welche man im Laufe der Zeit gefunden hat, unten am Bach, der hinter dem „Küngsten“ herabrauscht, oben auf dem Bollhügel, in der Breitenmatt, Bollmatt, östlich an der ansteigenden Strecke des Benkenpasses, im Hofland und im Pfaffenboden — zumeist in der Nähe der sieben Wässerlein, welche in dem waldumsäumten Bergkessel sich zum eigentlichen Fischbach sammeln. Die Vermutung liegt nahe, es habe hier die warme Fischbachquelle den Bau einer römischen Villa veranlaßt. Aber auch drüben bei den Benkerhöfen wurden seinerzeit eine römische Villa festgestellt und Skelettfunde gemacht. So läßt sich mit Sicherheit annehmen, daß damals auch eine Wegverbindung über die Paßhöhe existiert haben mag. Auch die Flurbezeichnung „Im Welschland“ zwischen der Höhe und den Höfen kann in dieser Richtung weisen. Wie der Zugang zur Benkerjochhöhe von Norden her erfolgte, ist nicht mehr sicher zu ermitteln.

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 („An der bösen Korental“) hinter Frick, die Hochfläche des Kornberges erreichte. Von dort aus konnte dann der Verkehr bis gegen Oberhof hin die Höhe beibehalten. Möglicherweise hängt der Flurname „Auf Burgstetten“, östlich von Wölflinswil, mit diesem Straßenlauf zusammen und bezeichnet die Stelle einer heute spurlos verschwundenen Wehr- und Verkehrsiedelung.

Im Mittelalter scheint der Übergang über den Benken rege benützt worden zu sein. Als nach Erbauung der „stiebenden Brücke“ ums Jahr 1230 ein stark anwachsender Handelsverkehr aus den Rheinlanden über den Gotthard nach Italien einsetzte, entging es König Rudolf von Habsburg nicht, daß neben den beiden Hauensteinpässen und der Schafmatt auch der Weg über den Benken, wo die Kaufleute noch ziemlich unbehelligt durchschlüpfen, ihm etwas eintragen konnte, ging dieser doch von der Stadt Aarau aus (der er 1283



Ausschnitt aus Blatt XII „Die Rauracer/Baslergelegenheit“
 der von Johannes Stumpf erstellten „Landtafeln“.
 Gedruckt 1552 bei Christoffel Froschauer.
 Zwischen Schafmatt und Bözberg wird kein weiterer
 Juraübergang verzeichnet

das Marktrecht schriftlich bestätigt hatte) durch sein von den Lenzburgern ererbtes Eigengut südlich am Jura. Die Staffelegg spielte damals, wie wir später sehen werden, als Handelsweg noch keine Rolle.

So beauftragte König Rudolf seinen Dienstmann und vertrauten Freund Jakob von Kienberg, den er zum Vogt der habsburgischen Sondergüter in Rüttigen und Erlinsbach usw. ernannt hatte, mit dem Bau einer Feste über der Klus. Der Ritter nannte die neue Burg zu Ehren seines Herrn „Küngstein“. Ihre sagenumwobenen, kümmerlichen Ruinen sind heute noch ob der Fluhwand des Brunnenberges zu finden. Unten in der Klus wurde, nach der Sage, eine Zollstätte errichtet, deren Mauerreste noch F. X. Bronner gesehen haben will.

In Urkunden finden wir den Namen Benken erstmals um 1308 im Habsburger Urbar, dann 1426 im Stadtarchiv Aarau, bei einer Festlegung des Zolles auf der Aarebrücke. Es heißt dort: „Item ze Bönkon git jegliches Hus ein Viertal korns. Item ze Wile (Wölflinswil-Oberhof) git jegliches Hus ein Viertal korns“. Die Aarebrücke wurde also damals von diesen Orten aus benützt, weshalb auch ein Weg über den Berg vorhanden sein mußte. Eine weitere Erwähnung finden wir dann 1511 in einem Marchenbrief. Bernische und österreichische Schiedsleute legten die Gebietsgrenze der im Jahre 1505 von Bern gekauften Herrschaft Urgiz fest: „... von der Schinenfluh bis gegen Benken in das Kreuz ...“ Dieses Kreuz wird 1712 nochmals erwähnt, und sein Nachfolger steht noch heute dort an der Grenze zwischen Aare- und Fricktal. Bewohner der Benkenhöfe treten uns von 1395 an noch hie und da in Urkunden als Zeugen entgegen.

Nachdem das „Oberamt Biberstein“ seit 1415 Schutzgebiet und seit 1535 Eigentum der Berner war, bildete der Benkenberg fortan die Nordgrenze der eidgenössischen Lande gegen das österreichische Fricktal und hatte in den vielen Kriegen mancherlei zu erleben. Im

alten Zürichkrieg soll Thomas von Falkenstein, der Nordbrenner von Brugg, am 6. Mai 1449 hinter dem Benkenberg gegen Wölf-
 linswil ein Feuer angezündet haben. Zwanzig Bürger von Aarau
 liefen daraufhin zu Hilfe; als sie auf den Benken kamen, überfielen
 die Wegelagerer diese Feuerläufer und erschlugen die armen Leute,
 nur einer, der sich verspätet hatte, konnte entfliehen. Im Schwaben-
 krieg (1499) überfielen in der Nacht vom 2. zum 3. März die Ober-
 hösler den Bauern auf dem Hard zu Obererlinsbach und stahlen ihm
 vier der besten Rosse. Hierauf unternahmen die Leute des Biberstei-
 ner Amtes einen Rachezug über den Benken nach Frick, erbeuteten
 aber nur Brotkörbe, Krätten, alte Laternen, Stubensenster, Gläser,
 Kinderwindeln und Pflugsräder. Auf falschen Lärm eines Lorstorfers,
 die Schwaben kämen, eilten die Leute um Aarau und Olten und bis
 hinauf nach Zofingen, Sursee und Sempach herüber an den Jura,
 die Staffelegg, den Benken und die Schafmatt zu verteidigen, fan-
 den jedoch keine Feinde. Der dumme Spaßmacher wurde dafür dann
 zu Solothurn hingerichtet.

Noch größere Aufregungen und Unruhen brachte aber der Dreißig-
 jährige Krieg über die Gegenden am Jura, besonders als im Jahre
 1633 der Rheingraf Otto Ludwig vor Rheinfelden lag und seine
 Truppen das Fricktal in furchtbarer Weise brandschatzten. Im Juli
 dieses Jahres wurde im Bibersteineramt der Landsturm aufgeboden,
 und es wurden auf den Höhen der beiden Bergübergänge in aller
 Eile Schanzen aufgeworfen. Die Spuren dieser „Schwedenschan-
 zen“ sind heute noch zu erkennen. Noch schlimmer war es im Jahre
 1638, als die Schweden und Kaiserlichen sich vor Rheinfelden schlu-
 gen, die Dörfer verbrannten und bis in die abgelegensten Juratäler
 Schrecken und Grauen brachten. Damals flohen die Bewohner des
 Fricktals in die Wälder und über die Jurapässe ins Gebiet der Eid-
 genossenschaft, wo ihnen ein sicheres Asyl gewährt wurde. Aus dieser
 Zeit stammen die Sagen vom „grünen Schwedenroß“ und wie die
 Schweden die Einsiedelei des Sanct Laurentius zu Erlinsbach zer-

stört hätten. Die letztere Erzählung entspricht aber wohl kaum den Tatsachen, denn wieder waren die Grenzen besetzt, und zwar diesmal von regulären bernischen Truppen, und die Schweden respektierten die Grenzen des eidgenössischen Gebietes im allgemeinen gut.

Später, während der französischen Raubkriege unter Ludwig XIV. und XV., wurden die Juragrenzen wiederholt gefährdet, und die Hochwachten und Pässe mußten immer wieder besetzt werden, so 1683, 1704, 1708, 1736 und 1737. Auch nachher noch, während der Friedenszeiten, traute man offenbar der Sache nicht recht, und das neue Wachthaus in Rüttigen war „in Ehren zu halten, zu schließen, und der Schlüssel an ein verwahrtes Ort zu legen, wo er gleich bei der Hand ist“ (1743).

Zu Beginn des 18. Jahrhunderts hätte das Benkerjoch beinahe als Verbindung zwischen Basel und Narau Bedeutung erlangt, wurden doch ernsthafteste Projekte einer Straße über Anwil—Wittnau—Wölflinswil—Benkerhof—Rüttigen erwogen, um den großen Zoll der Solothurner bei Trimbach und Olten sowie den gefährlichen Schafmattweg umgehen zu können. Zur Ausführung dieses Projektes überlegte Basel sogar den Ankauf des Fricktals, obwohl von österreichischer Seite für die Städte Basel und Bern Zollfreiheit auf ihrem Gebiet garantiert war. Da Österreich jedoch auf einen Verkauf dieses Landesteiles nicht eintreten wollte, verliefen die Verhandlungen 1748 wieder im Sand.

Weil der Übergang, wohl infolge der vielen Kriege, vernachlässigt worden war, ersuchte der Obervogt von Biberstein, Niklaus Jenner, in Bern um Verbesserung der Straße über den Benken, wurde aber mit dem Bescheid abgewiesen, der Verkehr mit dem Fricktal sei nun über den Bözberg eröffnet (1774).

In den Schicksalsjahren 1798 und 1799 suchten viele stellungspflichtige junge Leute durch Flucht über die Jurapässe und besonders über den Benken dem Kriegsdienst unter den Fahnen der „Großen Nation“ auszuweichen. Um Freiwillige für die auf österreichischer

Seite kämpfende Legion Roverera zu gewinnen, unterhielt Schultheiß Steiger in Wölflinswil ein Werbebüro.

1804 lehnte die vom Großen Räte ernannte Kommission die Verbesserung des Benkenweges ab, da dieser zu steil sei.

Damit schied die Benkenstraße endgültig aus der Reihe der großen Verkehrswege aus, und auch das Wirtshaus auf dem Benken, wo sich noch zu F. X. Bronners Zeiten der durstige Wanderer erquicken konnte, ist längst verschwunden.

Trotzdem heute an Bedeutung den Benkenübergang weit überflügelnd, ist die Staffelegg doch dem Verkehr viel später erschlossen worden. Zwar bestand schon in alter Zeit durch das Herznachertal ein Verkehrsweg, doch führte dieser an der Burg Urgis vorbei gegen Schenkenberg und Wildegg und war der nächste Weg aus dieser Gegend nach Luzern—Gotthard. Über die Staffelegg führte wohl damals ein Karrweg, der die Ortschaften Densbüren und Asp mit Rüttigen verband. Die wachsende Bedeutung des Narauer Marktes rief aber auch hier dem Ausbau einer festen Straße. Der Name erscheint um 1400 in einer Grenzbeschreibung der Herrschaften Rheinfelden, Homberg und Fricktal: „... von dem Brunnen bis uf Staffelegg uf den Wannenstrichen ...“

Erst im 18. Jahrhundert wurde das Staffeleggproblem aufgerollt. Es entstand der große Kampf zwischen Staffelegg und Bözberg. 1745 sah das sparsame Bern von einer Landstraße über die Staffelegg ab, da Rüttigen kürzlich (1736) von einer Feuersbrunst heimgesucht worden. Die Anstößer sollen den Weg „in Ehren halten“. (Die Gemeinden hatten bei einem Straßenneubau große Lasten zu tragen.)

Zehn Jahre später schrieb die Berner Zollkammer an Koch, den gewesenen Kommandanten von Narburg, und an alt Landvogt May von Neuns (Nyon), es sei zu überlegen, wie die Straße über den Bözberg zu verbessern oder ob eine neue Straße über die Staffelegg anzulegen sei, um die Waren wieder durch bernisches Gebiet zu ziehen.

In der Folge begingen dann Koch und Zeugherr Schifferli die in Betracht kommenden Straßen. Aus ihrem Bericht entnehmen wir folgendes: Nach einem Verzeichnis des Untervogtes zu Densbüren hält die Staffeleggstraße 16 395 Schritt oder zwei gute Stunden. Sie ist durchgehend hart, hat aber viele Holen und ist meistens steil, so daß man an vielen Stellen die alte Straße durch neue Strecken ersetzen müßte, um sie brauchbar zu machen. Von dem Berg gegen das Dörschen Asp hinunter geht es sehr stoßig, man müßte seitwärts eine andere Linie ausfindig machen. Von Asp bis Densbüren hat die Gemeinde unten am Berg einen neuen, ziemlich guten Weg eingehauen. Er ist aber zu schmal und müßte erweitert werden. Im Dorf Densbüren und unterhalb enthält die Straße ziemlich viel Wasser und, nach dem Bericht des Untervogtes, bei Regen sehr viel. Die Straße müßte demnach anderswo angelegt und könnte wohl durch die dortigen Matten geführt werden.

„Sonsten will von der Stadt Aarau behauptet werden, man könnte, im Fall diese Straße konstruiert würde, die Waren aus dem Reich, so über Lucern nach Italien und vice versa gehen, dorten hindurch ziehen; auch die Weinführungen in das Luzerner Gebiet und die Frankfurter Fuhrleut, so ditzmalen die untere Straß (Bözberg) befahren.“

Die Verhandlungen zogen sich lange hin. Einmal drohten die Berner den Baslern, welche den Hauenstein vernachlässigt hatten, mit dem Bau einer Straße durch das Fricktal nach Aarau. Als aber letztere eiligst ihren Übergang wieder in fahrbaren Zustand setzten, unterblieb das Projekt, das offenbar auch nicht ernst gemeint war.

Selbst die weitsichtige vorderösterreichische Regierung der damaligen Zeit erkannte, daß gute Straßen über Bözberg und Staffelegg ihren Verkehr erleichtern und fördern würden, trotzdem sie anderseits auf ihren Zollstätten am Rhein Einbußen erleiden mußten. (Der Jura wurde damals infolge der schlechten Straßenverhältnisse auf bernischem Gebiet über Laufenburg—Waldshut umfahren.) Im

Jahre 1750/51 ersuchten die Regierungen des Schwäbischen Kreises und Vorderösterreichs um Verbesserung der Straße über die Staffelegg und den Bözberg. Der Berner Rat antwortete darauf, er wünsche wegen der großen Kosten nicht auf die Anregung einzutreten, die Staffelegg zu verbessern.

Zwei Jahre später drängte die Regierung in Freiburg im Breisgau abermals und auch der Markgraf von Baden wünschte: „Bern möge die über das Gebirge gegen Narau führenden Straßen verbessern.“ Der Rat ordnete hierauf erneute Untersuchung der Straßen an, tat aber weiter nichts.

1773 gab der Berner Große Rat endlich Auftrag, Plan und Devis zur Verbesserung der Bözbergstraße anfertigen zu lassen. Von der Errichtung einer neuen Straße Fricktal—Staffelegg—Narau sah man ab, ebenso trat man nicht ein auf ein Gesuch um einen Beitrag an die Kosten einer Ortsverbindungsstraße Asp—Densbüren.

Die Gemeinden Asp und Densbüren, die nur durch die Staffeleggstraße mit dem Amt Biberstein und mit Narau verbunden waren, stellten im Jahre 1783 durch eine demütige Bittschrift dem Berner Rat vor: „Die Straße ist im Bezirk Rüttigen in einem so gefährlichen und mangelhaften Zustand, daß sie seit einigen Jahren nur mit großer Gefahr befahren werden kann und daß schon verschiedene Fuhrleute dabei Schaden litten.“ Die zwei Gemeinden baten deshalb unter dem dringlichen Fürworte der Stadt Narau, der Rat möge Rüttigen verhalten, die gefährliche Strecke in fahrbaren Zustand zu setzen, damit sie die überschüssigen Lebensmittel, ihre Manufakturwaren in Seide, Baumwolle und Wolle, ihre Bodenzinse und Zehnten nach Narau und Biberstein bringen und in Narau ihre Bedürfnisse einkaufen könnten. Weil die Straße bei Rüttigen durch Regengüsse und durch den Ausbruch des Dorfbaches so verderbt worden, daß sie ohne Schaden für Menschen und Vieh nicht gebraucht werden konnte, empfahl die bernische Zollkammer dem Rat, die Straße fahrbar zu machen. Der Umbau der Staffeleggstraße sei

schon in verschiedenen Zeitpunkten von der vorderösterreichischen Regierung gewünscht worden, ebenso von der Stadt Aarau, die an der Eröffnung eines neuen und bequemen Passes mächtig interessiert sei, und nicht minder die Stadt Luzern.

Anderseits und im Gegensatz dazu begehrte die Stadt Brugg den Neubau der Bözbergstraße. Ihr schlossen sich die Städte Solothurn und Basel an, die bei der Eröffnung einer Staffeleggstraße einen merklichen Abbruch am damaligen Transit befürchteten.

Unter solchen Umständen sahen nach sorgfältiger Prüfung und nach Augenscheinen die Gnädigen Herren von einer Errichtung der Staffeleggstraße ab und beschloßen den Bau der Bözbergstraße (1773). So wurde die Staffelegg gänzlich eine Nebenstraße, „deren Besorgung den Amtleuten von Schenkenberg und Biberstein obliegt“.

Die Verbesserung der Staffeleggstraße unterblieb, bis der Aargau ein eigener Staat wurde und für seine öffentlichen Werke selbst sorgen konnte. Sein erstes Werk war der Bau einer guten Fahrstraße über die Staffelegg (eröffnet 1810).

Es ist dies die bedeutendste Leistung des neuen Kantons während der Mediation. Die Staffeleggstraße kostete den Staat damals so viel, wie er während der ganzen Periode für das Straßenwesen überhaupt ausgab. Eine im Jahre 1804 von der Regierung ernannte Kommission befürwortete, vor allem zur Förderung des Transithandels und zur Erleichterung des Verkehrs zwischen den einzelnen Landesteilen, ohne weiteres den Bau. Sie wies darauf hin, daß die Straße nicht neu, aber seit dem Dreißigjährigen Kriege verwüstet, von Bern seinerzeit zur Herstellung in Aussicht genommen worden sei. Eine Verbesserung des Benkenweges lehnte sie, wie oben erwähnt, ab, weil dieser zu steil sei, während nach dem Staffeleggprojekt auf der Rüttigerseite streckenweise höchstens zwei Pferde Vorspann nötig wären, auf der andern Seite keine. Der Große Rat nahm das Projekt, gestützt auf den niedrig gehaltenen Kostenvoranschlag von bloß

Fr. 78 444.12.9, an. Damit hatte Aarau einen Erfolg davongetragen, den ihm Bern seinerzeit zugunsten der Bözbergstraße vorenthalten hatte. Aber auch die Verkehrswege aus dem Fricktal hatten einen Ausbau erfahren, wie er für den neuen Kanton lebensnotwendig war.

Nicht so reibungslos verlief der Bau selbst. Auf Vorschlag des Finanzrates beschloß die Regierung den Ankauf des im Privatbesitz befindlichen Landes, die Baukosten für Brücken und Kulissen sowie einen Teil der Straße zu übernehmen, während die übrigen Strecken den Gemeinden (Aarau, Rüttigen, Thalheim, Asp, Densbüren, Oberdorf—Herznach, Ober- und Niederzeihen, Ober- und Untereken, Frick) nach sogenannten Werkstätten zugeteilt wurden. Laut Beschluß vom 6. August 1805 fanden Zuchthäusler von Baden bei dem Bau Verwendung. (Daher die Namen Schellenbrücke und Schellenhaus, wo sie einlogiert waren. Letzteres wurde 1811 verkauft und die darin verwahrten Sträflinge in die von der Stadt Aarau angewiesenen Lokale verbracht.) Nicht groß war das Verständnis für das neue Werk bei gewissen Landgemeinden, und gegen die ihnen zugemuteten Lasten wurden viele Beschwerden geführt. Besonders die Rüttiger scheinen dem neuen Werke Schwierigkeiten bereitet zu haben. Die Regierung drohte am 10. Oktober 1804 mit zehn Franken Buße und Schadenersatz, wenn jemand auf den neu ausgestreckten Weg Getreide säe, im Dorf Streue werfe oder sich erfreche „Schwirren und Pfähle“ auszureißen. Die Gemeinde sperrte sich auch gegen den ihr auferlegten Beitrag, den sie unmöglich leisten könne. Ihr Vorschlag, 3000 Franken zum voraus an die Straße beitragen zu wollen nebst den verhältnismäßigen Zahlungen wie andere Gemeinden des Kantons, wurde vom Kleinen Rat abgelehnt und verlangt, „Rüttigen soll sagen, wie es den Straßenbau ins Fricktal vornehmen wolle“. In einer neuen, gemeinsam mit Asp und Densbüren eingereichten Schrift erklärten die Gemeinden, die neue Straße sei keine Lokalsache, die Gemeinden begehrtten sie nicht für

sich, sie trieben keinen Handel, ihnen flösse kein ausschließlicher Vorteil, wohl aber großer Nachteil wegen dem Verlust des Landes zu. Der Finanzrat riet, Rüttigen abzuweisen, Asp und Densbüren aber, weil geringer bevölkert und geringer bemittelt, eine Erleichterung zukommen zu lassen. Die Regierung ließ sich aber zu keiner bestimmten Zusage herbei und bedrohte das renitente Rüttigen mit militärischer Exekution. Hierauf wandte sich die Gemeinde nochmals an den Kleinen und auch an den Großen Rat. Sie erklärte sich bereit, „einen Anfang an der Straße, die ihr auferlegt worden sei, zu machen, soviel sie durch die Landarbeit nicht gehindert werde“. Der Große Rat kam nun auf das von Daniel Bertschinger verfaßte Kommissionalgutachten hin der Bittstellerin entgegen. Hierauf wurden die Werksätze wesentlich herabgesetzt. Trotzdem hörten die Beschwerden nicht auf — Deschgen, Eiken und Uelen wandten sich sogar an den Landammann —, und die Regierung mußte sich noch mehrmals scharfer Drohung bedienen, bis die Arbeiten endlich geleistet wurden. Am 1. Mai 1810 konnte die Straße eröffnet werden und am 14. März legte der Finanzrat dem Kleinen Rat den Schlußbericht vor. Darnach hatte der Bau von 1804 bis 1810 gedauert. Der Staat hatte von der Gesamtlänge von 49 331 Schuh deren 24 948 ausgeführt (Breite 7,1 m). Die Kosten beliefen sich auf insgesamt 252 200 Franken, für den Staat allein auf nahezu 180 000 Franken. Der Voranschlag wurde also bedeutend überschritten. Das Stück durch den Rombach wurde erst in den Jahren 1821/22 fertig erstellt.

Mit der Staffeleggstraße war Marau in den Verkehrsmittelpunkt des Kantons gerückt. Die neue Straße hat aber auch den an ihr liegenden Gemeinden, vor allem Rüttigen, viel Verdienst gebracht. Der Frachtverkehr von Basel her über den Berg kam in Aufschwung. Die Rüttiger Rosse mußten den sechs- bis achtspännigen, hochbeladenen Wagen Vorspann leisten und der Gasthof „Zum Kreuz“ bekam seine heutige imposante Gestalt. Das ging bis in die

fünfziger Jahre, als die Eisenbahn den Verkehr an sich riß. Nun wurde es wieder still auf den Landstraßen, bis sie ungefähr siebenzig Jahre später der moderne Autoverkehr neu belebte. In den Jahren 1919/20 erbaute man die Kurve über den Damm an der Staffelegg und 1921/22 die neue Straßenverbindung im Rombach. Schließlich wurde, in verschiedenen Etappen, die ganze Strecke Frick—Narau mit einem Teerschotterbelag versehen und so den Bedürfnissen der modernen Zeit angepaßt.

Zoll- und Weggeld. Aller Verkehr über Benken und Staffelegg war auf beiden Seiten des Berges zollpflichtig. Auf der Südseite war die Zollstätte in Rüttigen und auf der Nordseite zuerst in Frick, später in Herznach und Wölflinswil.

Das Zollrecht zu Rüttigen, von König Rudolf an die Königsteiner übertragen, kam von diesen 1417 an die Stadt Narau, welche 1420 einen Zolltarif aufstellte. Seit 1454 erhoben die Johanniter zu Biberstein und 1535 die Berner die Zölle, an denen das Stift Beromünster ein Anrecht zu zwei Dritteln besaß. Den Bezug des Rüttiger Zolles übertrug die Regierung dem Obervogt zu Biberstein; 1748 wurde er, samt dem Wasserzoll auf der Aare, ganz der staatlichen Zollkommission überwiesen, und der Vogt erhielt aus den „Zollgelttern“ jährlich einen festen Betrag von 500 Pfund.

Im Besitze der Berner wurde Rüttigen Grenzzollstätte gegen Österreich. Das Narauer Zollhaus, an der Stelle, wo Benken- und Staffeleggweg sich vereinigen, genügte nicht mehr. Die „fürsichtigen Herren“ ließen bald ein größeres bauen — heute ein Doppelwohnhaus mit der Jahrzahl 1569 — und darauf das Berner Wappen und eine Zolltafel anbringen. Im Jahre 1668 vervollständigten sie sodann den alten Narauer Tarif von 1420.

Wer freventlich am Zollhaus vorbeifuhr, wurde mit drei Pfund gebüßt; wer den Zoll versagte (schmuggeln wollte), dessen Gut war verfallen. Anstände mußte der Zollner dem Vogt zu Biberstein melden und seinen Bescheid wohl beachten.

Die österreichische Regierung zu Freiburg im Breisgau beklagte sich über den Rüttiger Zoll, aber die Berner antworteten, dieser Grenzzoll sei altes Recht der Herrschaft Königstein, und dagegen war nicht aufzukommen.

Auf der Nordseite gehörte der sogenannte Große Zoll in Frick, der auch die Bözbergstraße einbezog, ursprünglich je zur Hälfte den Grafen von Homburg und Tierstein und kam schließlich nach mannigfaltigen Schicksalen an den Landesherrn, an Österreich. Zollstätten waren in späterer Zeit zu Wölflinswil und Herznach. Als Tarif galt die 1655 und 1741 revidierte kaiserliche Zollordnung für die österreichischen Vorlande.

In den ersten Jahren wurde auf der neu erbauten Staffeleggstraße in Rüttigen, Herznach und Frick ein Weggeld erhoben. Der Kleine Rat erstellte die nötigen Tarife und ordnete die Errichtung von Schlagbäumen an.

Diese Verfügungen lösten schon am 4. März 1811 eine Beschwerde des Standes Zug aus, weil dem dortigen Eisenhändler Josef Müller zu Frick ein neuer Zoll gefordert worden sei. Dieser hatte eine Ladung Eisen aus Wehr über die Staffelegg geführt. Die Anfrage wurde vom Räte beantwortet, und Zug scheint sich zufrieden gegeben zu haben.

Im Jahre 1826 hob der Große Rat die fricktalischen Grenzzölle zu Wölflinswil und Herznach auf. Durch fernere Regierungsbeschlüsse wurden die Binnenzollstätten zu Rüttigen und Ueken, Frick usw. aufgehoben.

P o s t w e s e n. Die neue Straße rief auch bald der Einrichtung einer regelmäßigen Postverbindung. Schon vor der Eröffnung, im März 1810, verhandelte der Kleine Rat mit Zürich über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Diligence- und Messagerie-Kurses von Zürich nach Basel über die Staffelegg. Nach der Übereinkunft vom 7. Juni desselben Jahres traf in der Folge alle Sonntage und Freitage morgens ein Expreß von Basel mit den französischen Brief-

schaften in Aarau ein, und ein Extrabott brachte die Brieffschaften für Bern und Basel von Zürich nach Lenzburg, welche daselbst mit der Brugger Diligence nach Aarau gebracht und für Basel und Frankreich durch einen Expressen abgeholt wurden. Nach F. X. Bronner verkehrte um 1840 bereits ein Postwagen täglich von Aarau über die Staffelegg nach Basel und zurück. Nach Eröffnung der Bözbergbahn 1875 fuhr dieser Kurs nur noch bis Frick, bis anfangs der zwanziger Jahre das moderne Postauto die alte Pferdepост ablöste. Heute bildet das Postauto die einzige direkte Verbindung zwischen dem Fricktal und der Kantonshauptstadt, nachdem der Aargau, der vor hundertfünfzig Jahren so großzügig an den Ausbau dieses staatsnotwendigen Juraüberganges gegangen war, den Weg zum Ausbau der Staffeleggbahn wohl für immer verpaßt hat und Projekte, die einst die Gemüter diesseits und jenseits des Jura bewegten, vergessen in Schublade träumen.

S r a u g o t t F r i c k e r

Gedämpftes Regenlied

Mit leisem Klang ein Regen fällt,
In weichem Dunste wogt die Welt,
Es spielt und fließt auf Flur und Au
Gedämpftes Grün, gedämpftes Grau.

Berührt, erfüllt von deiner Ruh
Schau' ich und höre ich dir zu,
Glückatmend stilles Regenspiel:
Wir jagen alle viel zu viel.

G e o r g G i s i