

# Die Tramlinie Frick-Aarau und das Eindolen des Stadtbachs

Autor(en): **Pestalozzi, Martin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujaersblätter**

Band (Jahr): **88 (2014)**

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-559370>

## **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.

## Die Tramlinie Frick–Aarau und das Eindolen des Stadtbachs

Das Eindecken des Stadtbachs in Aarau hatte in der Altstadt gut 80 Jahre gedauert, bis 1907. Seit 1895 wurde sogar eine Tramlinie Frick–Staffelegg–Aarau durch die Rathausgasse geplant. Der Stadtverkehr änderte stark, das Auto setzte sich durch. Der Gerechtigkeitsbrunnen wurde 1905 ab- und erst 1924 auf dem Kirchplatz wieder aufgebaut. Das Obertor blieb von 1924 bis 1927 für Autos gesperrt. Ab dann fuhren anstelle einer Strassenbahn Postautos über den Jura.

### Der Bach in der Gassenmitte als Verkehrshindernis

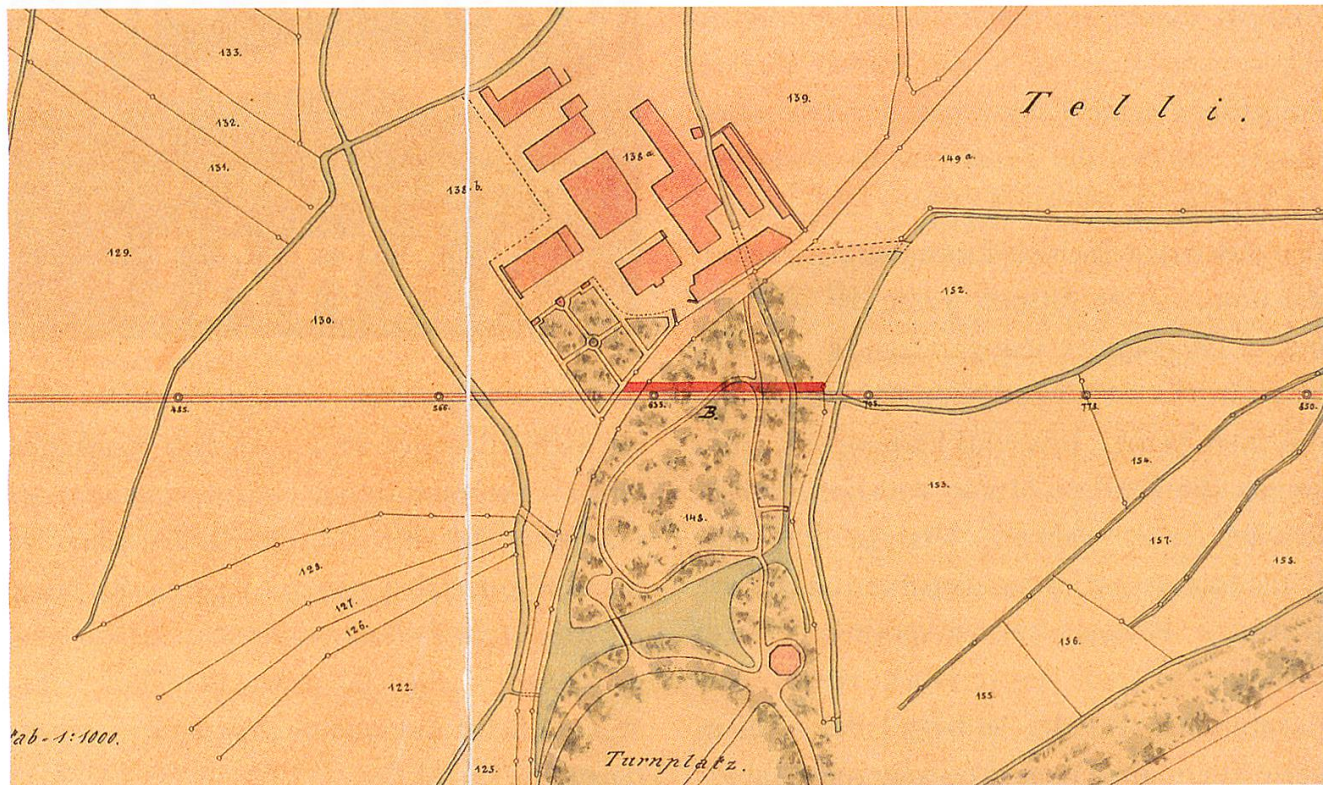
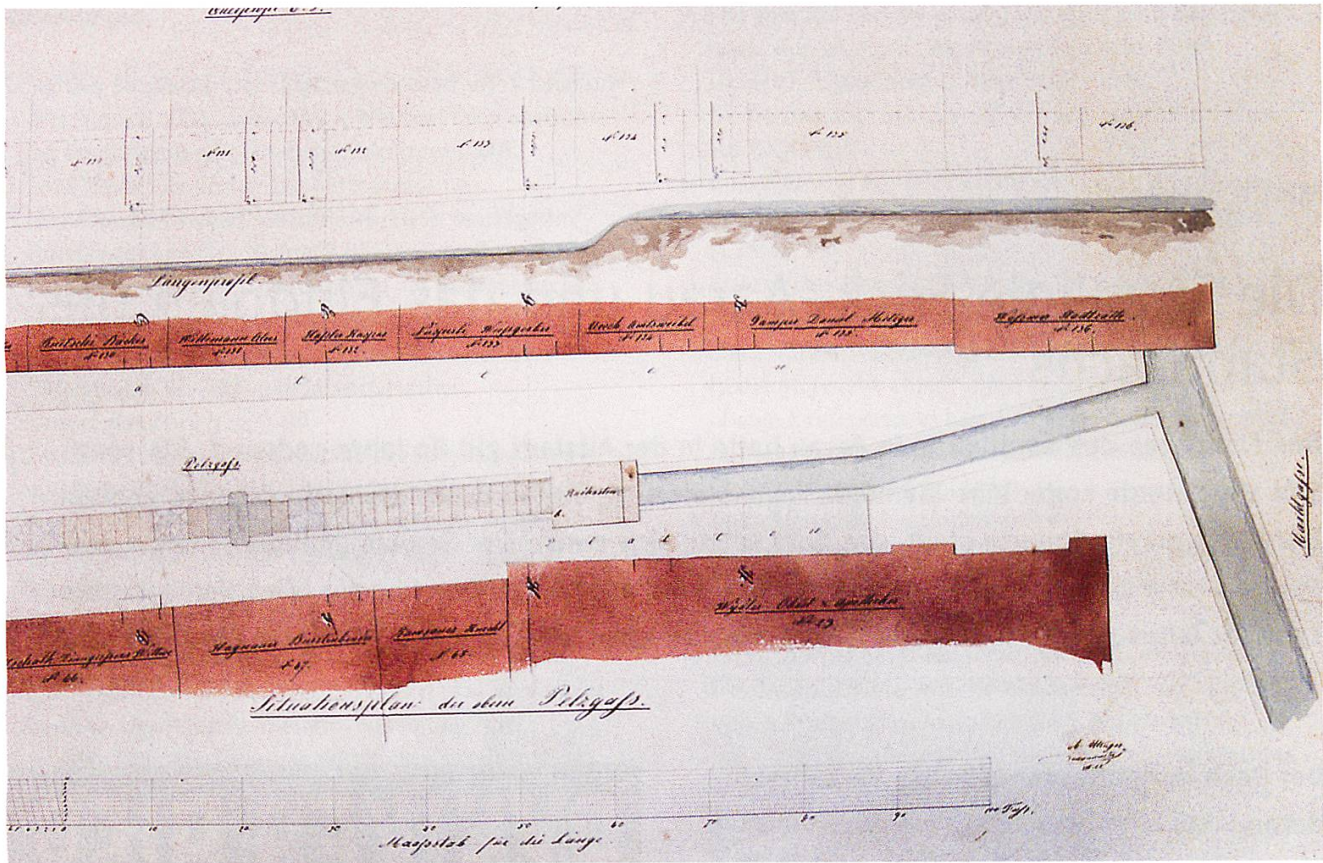
Der Bach verlor innerhalb der ummauerten Altstadt durch den Einbau einer modernen Wasserversorgung bis in die Häuser ab 1860 weitgehend seine Funktionen. Hochdruckleitungen standen der Feuerwehr ab etwa 1900 zur Verfügung. Nur noch wenige Konzessionäre nutzten den Bach als Kraftquelle. Innerhalb der ummauerten Altstadt waren das um 1900 nur noch die Elektroapparatefabrik Kummeler & Cie. (Ex-Bally) und Nepomukina Trefzger mit ihrer Mänge, beide im Färbergässli. Dazu kamen die Mittlere Mühle und die Brauerei Ryniker (später Salmen). Der Ast durch die Rathausgasse war immer ganz frei von Rädern, aber in der Pelzgasse betrieb Apotheker Wydler bis kurz vor Ende des 19. Jahrhunderts seine Kakaomühle. An der Südwand des «Adler» hatte Kaufmann Oberst Wassmer seine Tabak-



stampfe etwa gleichzeitig aufgegeben. Das offene Bachbett wurde in der Altstadt zusehends zum Verkehrshindernis, mit Ausnahme des Hammers, der vom Autoverkehr fast ganz frei blieb. Komfortabel war das separate Bachbett am Ziegelrain. Es floss der Vorstadtbach ja quasi in einem eigenen Tal und nicht in dieser Gasse. Dort liefen um 1900 noch sechs Räder, zwei davon bei Kern & Cie.

Seit 1857 hatte jenseits der Aare die Zementfabrik Fleiner Kohle zum Brennen gebraucht, seit 1870 schluckte das Gaswerk am Flösserplatz laufend Kohlefuhren, ab 1883 auch die Konkurrenz Fleiners, die Zurlindensche Zement-

<sup>1</sup> Zwischen Metzger- und Mühlegässli braute die Firma Ryniker (später Salmen) und nutzte als Kraftquelle den dort heute noch offen fliessenden Bach. Ihr Rad im Stadtmodell von Oehler wird meist fälschlicherweise der Mittleren Mühle zugeschrieben.



brennerei. Diese, die «Jura-Cement-Fabrik», arbeitete im Scheibenschachen an einem eigenen Aare-Seitenkanal und produzierte von Anfang an mehr an Tonnage als Fleiner. Daher passierten um 1890 tagaus, tagein, immer zahlreichere, pferdebespannte Lastfuhrwerke vom und zum Bahnhof beziehungsweise von und zu diesen drei Fabriken die Altstadt. Somit holperten je einige tausend Tonnen Kohle beziehungsweise Zement über die Pflastersteine. Dieser starke Verkehr halbierte sich 1892, weil die Jura-Cement-Fabrik ab Ende dieses Jahres ihre Transporte vom und zum Güterbahnhof via Telli über eine eigene Hochseilbahn abwickelte. Vom Scheibenschachen bis ins Torfeld, das heisst bis zum Güterbahnhof, rationalisierte dieses segensreiche Verkehrsmittel die Transporte. Aber Fleiner arbeitete noch weitere zehn Jahre, und lieferte über die Strasse. Die Gasfabrik, ab 1923 «Gaswerk» genannt und hauptsächlich in städtischem Besitz, nutzte bis in die 1960er-Jahre noch Kohle. Motorenlärm erklang in der Altstadt ab etwa 1896, als die ersten Motor-LKWs auftauchten. Der Seilbahntransport, dann die Betriebseinstellung bei Fleiner, hielten abertausende von Tonnen staubiger Fracht von der Altstadt fern.<sup>1</sup> Erst nach dem Ersten Weltkrieg wurde der Autoverkehr wieder zur Last.<sup>2</sup>

Das idyllische Antlitz der Altstadt mit offenen Bacharmen sollte sich bald insoweit ändern, als dass der störende Stadtbach zu verschwin-

den hatte. Das Industriezeitalter klopfte nämlich noch über ganz andere Wege an Aarau Pforten. Im Hintergrund wirkte die gut vernetzte Bahnlobby. Sie verspürte mächtig Rückenwind aus dem Volk. Hierzulande war sie

---

**Motorenlärm erklang in der Altstadt ab etwa 1896, als die ersten Motor-LKWs auftauchten. Der Seilbahntransport, dann die Betriebseinstellung bei Fleiner, hielten abertausende von Tonnen staubiger Fracht von der Altstadt fern.**

---

grossteils identisch mit den Trägern von Elektrizitätswirtschaft und Apparatebau. 1896 traf Post aus Rheinfelden im Rathaus ein. Das von den Aarauer Gebrüdern Zschokke initiierte Kraftwerk Rheinfelden, das heisst dessen Direktor Frey, sandte ein Zirkular, das für eine Staffeleighbahn warb – genauer: für eine elektrische Strassenbahn von Frick nach Aarau. Die Kosten dafür stellte es als mässig dar. 1897 nahmen Stadtammann Schmidt sowie Vizeammann und Redaktor Stierli als Delegierte der Stadt an einer Art Gründungsversammlung der Promotoren im Löwen Herznach teil und äusserten sich in den «Aarauer Nachrichten» als vom Kosten-Nutzen-Verhältnis überzeugt. «Man» war dabei. Schon damals wurde darüber diskutiert, ob die Kettenbrücke auch tramtauglich sei oder nicht doch besser durch eine Parallelfahrbahn, das heisst durch eine weitere Brücke, zu ergänzen wäre. Mit anderen Worten: Es schien, als ob recht bald ein Tram durch die Altstadt fahren sollte. Nur so ist der Schwung zu erklären, mit dem fortan die Stadtregierung die Eindolung des Stadtbaches neu anpackte. – Aus privater Initiative der Herren Kummler, Wassmer und Rüetschi heraus war in Aarau 1899 eine kurz-

<sup>2</sup> An der Südwand der Apotheke Wydler in der Pelzgasse drehte bis vor 1888 ein Rad im Stadtbach eine Kakaomühle. Ab dem 19. Jahrhundert hielten Genussmittel aus den Kolonien Einzug in den Alltag. (Plan Stadtarchiv Aarau.)

<sup>3</sup> Die Seilbahn der Jura-Cement-Fabrik querte ab Ende 1892 bis zur Produktionseinstellung 1927 die Telli-Anlage über den damals noch vorhandenen Teich. Die letzten Masten wurden nach 1990 abgerissen. (Plan Seilbahn 1892, StAAa, Tiefbauarchiv.)

lebige Gesellschaft entstanden, die 1900 die allererste Schweizer Omnibuslinie – nach Suhr und Gränichen – betrieb. Diese musste allerdings im Winter wieder eingestellt werden. Die noch eisenbereiften Räder des gekauften Daimler-Busses erwiesen sich als untauglich. Der Versuch, bei der Glockengiesserei Rüetschi ein eigenes Bus-Modell zu konstruieren, schlug fehl.<sup>3</sup>

Bald wurden die Aarauer Strassenbahnprojekte verfeinert. Die «Verbesserungen» an der Linie Frick–Aarau ergaben in gezeichneter Form einen undatierten Juraquerschnitt. Dieser und der neue Streckenplan zeigten von der Station Asp bis oberhalb Küttigens gar einen Tunnel von etwa 2,3 km Länge. Weiter sollten eine neue Aarebrücke und die Einführung in, beziehungsweise an, die Bahn-Hauptlinie via Schachen-Wöschnau folgen, was der Trambahn bei nur drei Zwischenstationen eine vernünftig kurze Reisezeit – etwa 30 Minuten? – erlaubt hätte. Allerdings lagen die vorgeschlagenen Bahnhöfe sowohl in Frick wie auch in Küttigen zu weit vom Ortszentrum weg, Zahlreiche Bahnlinien litten unter solchen Rentabilitätsfressern. Densbüren und Ueken erhielten nach diesem Plan gar keinen Bahnhof. Das wirkt umso unverständlicher, als die Bözberglinie Brugg–Frick–Rheinfelden um 1900 noch gar nicht existiert hat! – Das Gezänk um die Varianten ist wenig belegt, aber erahnbar. Ab 1911 brachte sich zusätzlich noch ein Zürcher Unternehmer als Lieferant für «geleislose Bahnen» ins Gespräch und offerierte gefederte Oberleitungs-Trolleybusse nach deutschem Muster.<sup>4</sup>

Das zuerst geplante Trasse der Trambahn von Frick her wurde im Stadtbann aus der Reihenfolge der Arbeitsvergabe durch den Stadtrat ersichtlich. Als Strassenbahn sollten Zweiachser ab Kettenbrücke vom Zollrain durch die Rat-

hausgasse, Obertor und Vorstadt zum Aargauerplatz, dem Sitz der Kantonsregierung, fahren. Bis dorthin gelangte 1901 wohl die Schöfflandbahn, aber nie die Staffeleggbahn. Entlang dem vorgesehenen Trasse wurde in der Altstadt durchgehend eingedolt: 1899 zwischen den Toren, in der Rathausgasse dann 1905. Dort wurde das Befahren mit schweren Lastwagen, vor allem der Firma Knoblauch aus Oberentfelden, bis auf Weiteres stadträtlich verboten. Man rechnete ein halbes Jahr ein, bis sich der Zement auf der Überdeckung gesetzt hätte.<sup>5</sup>

Die Vorstadt selber hatte die Eindeckung nicht mehr nötig; sie wies mindestens seit dem Jahr der ältesten fotografischen Aufnahme von 1867 an der Oberfläche kein Bachbett mehr auf. Doch den Regierungsplatz mit Grossratsaal dahinter erreichten eben nur die Suhrentalbahn von Süden her und, indirekt, die Wynentalbahn; denn bis 1904–1927 trafen sie einander auf dem Aarauer Bahnhofplatz.<sup>6</sup> Ab 1967 wurde das Verwaltungs- und Geschäftszentrum, in jenen Jahren zwischen Graben und Bahnhofstrasse angesiedelt, nicht mehr direkt von einem Tram erreicht. Speziell der Engpass am Behmen war zum – nie modernisierten – Hindernis für Automobile geworden.

Das langsame Vorgehen des Staffeleggbahn-Komitees ärgerte einzelne besonders aktive Mitglieder. Vor 1905 verkehrten nur ganz vereinzelt schon Automobile. Der erste Busbetrieb hatte schon drastisch vor Augen geführt, dass die Strassenbahn im Winter die bessere Lösung böte. Doch das Projekt blieb stecken. Wie immer damals bei Eisenbahnprojekten, agierte an vorderster Front der Elektro-Industrielle Hermann Kummler-Sauerländer. Als Inhaber und Direktor der Firma Kummler und Matter, die bis heute im Oberleitungsbau erfolgreich weiter wirkt, lieferte er bald mehrere, undatierte Pläne für eine bessere Route.

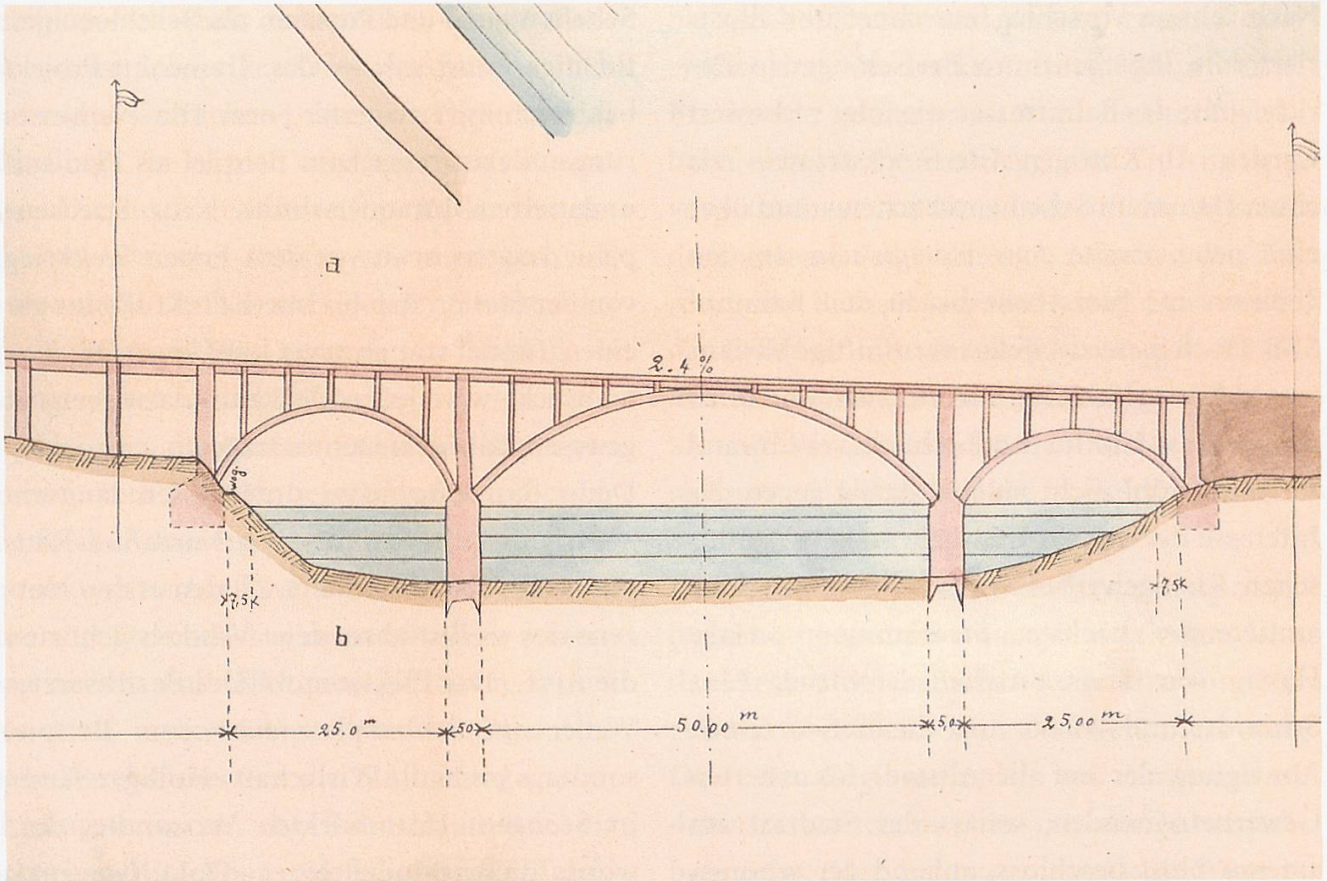
Nach seinem Vorschlag, errechnet und illustriert vom Ingenieurbüro Bertschinger in Zürich, sollte das Bahntrasse wie folgt verbessert werden: Ab Küttigen/Alte Stockstrasse – via einen Damm im Scheibenschachen – und über eine neue, zweite Aare-Hochbrücke an den Tellirain zur Feerstrasse bis in den Bahnhof SBB. Doch diese zweifellos vernünftige Variante wirkte zu grossartig, also zu teuer, und blieb chancenlos. Lautlos und schnell verschwand sie. Dies wohl nicht zuletzt, da sie gegen das Interesse des damals massgebenden, altstädtischen Kleingewerbes versties. Der seit 1907 amtierende nächste Stadtmann Hans Hässig war konservativer als vorher Max Schmidt; und wusste um die tiefwurzelnde Abneigung der auf die Altstadt fokussierten Gewerbetreibenden, sodass der Stadtrat am 3.2.1911 bloss beschloss, anhand der schönen Pläne erneut, aber unverbindlich, die Meinung der Bürgerschaft zu sondieren. Doch zu dem Zeitpunkt war es um den offenen Stadtbach schon seit 1905 (in der Rathausgasse, 1907 auch in der Pelzgasse) definitiv geschehen. Das Interesse des Publikums hatte sich nach etwa 1905 immer stärker dem technisch zwar unausgereiften, aber psychologisch stärker verlockenden Automobil zugewandt. Dies geschah allmählich, selbst bei Kreisen, welche sich nie eines würden leisten können. Der Erste Weltkrieg liess den Schriftverkehr 1914 sofort auf null schrumpfen, der Stadtrat nahm 1919 an den Versammlungen zur Wiederaufnahme des Projektes nicht mehr teil. Die 1920er-Jahre brachten den Postautoverkehr über den Jura. Das Verkehrshindernis Altstadt blieb erhalten.<sup>7</sup> Die seit dem Beitritt zum Verein für ein Tram nach Frick heiss diskutierte, zweite Aarebrücke ist erst 2010 (!) eröffnet worden, was nicht gerade von Sinn für Koordination oder Effizienz spricht!

### **Scheiteltunnel und Postauto als Beschleuniger**

Richtigerweise gab es das Trambahn-Projekt bald auch in verfeinerter Form. Die «Verbesserungen» existierten zum Beispiel als Plan mit undatiertem Juraquerschnitt. Neue Streckenpläne zeigten noch vor dem Ersten Weltkrieg von der Station Asp bis oberhalb Küttigens gar einen Tunnel von etwa 2,3 km Länge. Die Kettenbrücke wäre jedenfalls kaum dazu geeignet gewesen, Bahnschienen zu tragen.

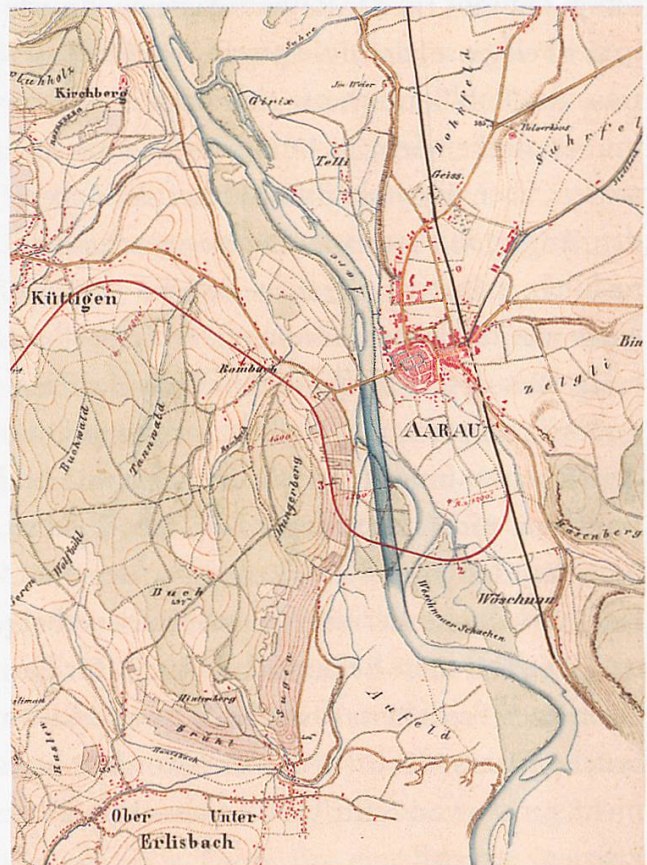
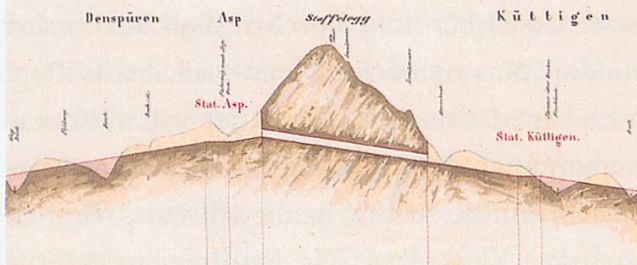
Denn das Auto hatte unterdessen langsam aber stetig – mangels anderer Nord-Süd-Routen – die Altstadt erobert. Zu den ersten Nutzern des «selbstfahrenden» Vehikels gehörten die Ärzte. Das Elektromobil des Bezirksarztes Weber am Schlossplatz fuhr zum Beispiel sonntags bis in die Wirtschaft «Holliger Sämi» in Seengen. Dort wirkten Verwandte, dort wurde dieses Modell eines «Doktorwagens», wie der Volksmund diese frühen Autos nannte, wieder aufgeladen.

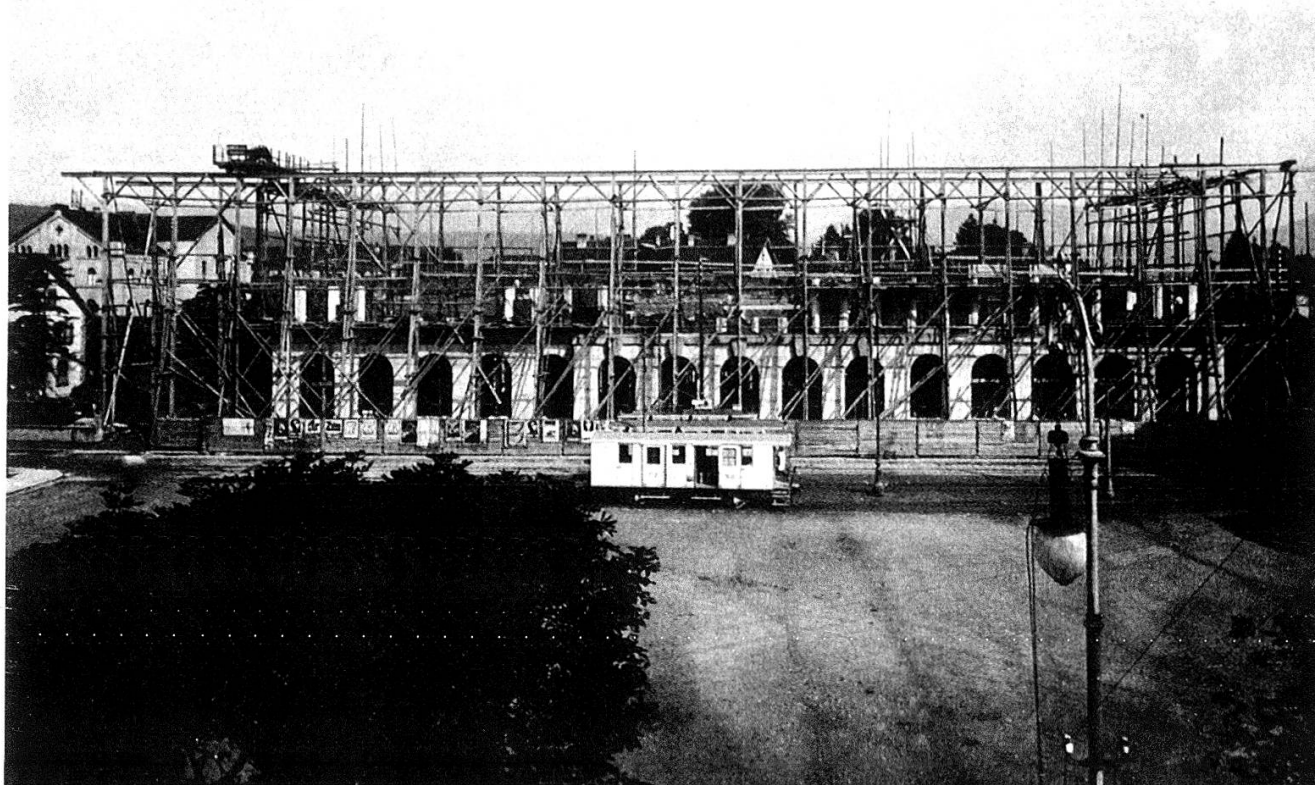
Der Konsumverein Aarau zum Beispiel belieferte sein Hauptgeschäft am Graben auf der Rückseite, via Färber- und Storchengässli, also vorbei an dort bis 1925 noch offenen Bachabschnitten. 1924 kam das vermisste Juwel der ersten Wasserversorgung, der 1905 weggestellte Gerechtigkeitsbrunnen, zurück in die Altstadt, nämlich auf den Kirchplatz. Die Stadtregierung griff 1924 wegen des Eidgenössischen Schützenfests ein erstes Mal zu einer radikalen Massnahme und sperrte das alte, zu enge Obertor für jeden Auto- und Motorradverkehr. Das hielt sie nach Festende drei Jahre lang durch. Ausserdem wurde das Torhaus erweitert, das heisst Wachtstube und Magazin verschwanden, am Wandgemälde von Emil Maurer wurde amputiert.<sup>8</sup> Der Bach floss nun nicht mehr unter einem Teil der Gaststube des Restaurants Vogt durch und so in die Kyburgerstadt hinein, sondern dieses Lokal wurde verkleinert. Auf dem abgetrennten Areal



PROJEKT EINER EISENBAHN VON FRICK NACH AARAU.

Längenprofil.





**4** Bei der direkten Einführung des Trams Rombach-Tellirain-Bahnhofplatz mit 24 Promille Steigung wäre eine neue Aarebrücke unumgänglich gewesen, im Gegensatz zur zuerst überlegten Führung über die Kettenbrücke. - Diese Zeichnung ist mit Dr. Bertschinger signiert, aber undatiert. (Plan Stadtarchiv Aarau.)

**5** Plan des verbesserten Tram-Trassees mit zusätzlichem Scheiteltunnel. Nicht signiertes Profil Aarau-Frick, undatiert, wohl nicht im Rathaus entstanden. Wahrscheinlich Vorschlag Hermann Kummlers; der Scheiteltunnel sollte bei der heutigen Postautohaltestelle Asp auf 520 Meter über Meer beginnen und so rund hundert Höhenmeter sparen. (Foto StAAa III.B. 655 mit Beilage Zeitungsbericht.)

**6** Ein anderes, unsigniertes Projekt sah eine Strecke Küttigen-Hungerberg-Schachen-SBB-Tunnel-Bahnhof vor. Nur eine Küttiger Haltestelle oberhalb der Trotteggasse wäre unsinnig gewesen. - Die verwendete Plangrundlage war damals schon veraltet.

Die Aare erscheint noch unkorrigiert, die Kanäle (im Bau ab 1870) fehlen. (Plan Stadtarchiv Aarau.)

**7** Die Aarauer Post im Bau 1915, davor ein WSB-Postwagen. (Hauptpost kann man angesichts der Minimalisierung der beiden Filialen Altstadt und Telli nicht mehr sagen.) (Foto 100 Jahre Baugeschäft Schäfer.)



wurde eine öffentliche Fussgängerpassage installiert, welche das Erdgeschoss der eben genannten Labungsstätte schmälert(e). Das Tor wurde 1927 für den motorisierten Verkehr wieder geöffnet; die Beschilderung war so verwaschen, dass selbst die Fahrprüfungsexperten sie nicht mehr erkennen konnten. Ausserdem hatte die Behörde den Zulieferverkehr in die Altstadt unterschätzt. So konnte nun das Postauto verkehren.

### **Das Eindolen – ein langwieriger Prozess über gut 80 Jahre**

Kaum bekannt ist, dass die Eindeckung des Baches sich über viele Jahrzehnte hinzog.<sup>9</sup> Zuerst war die Vordere Vorstadt dran; Fotos beweisen, dass sich dort das Pflaster schon kurz vor 1867 über die ganze Strassenbreite erstreckt hat. Die auch hier verkehrenden Velomodelle mit den gefährlichen Hochrädern, vom Typ «Penny-Farthing», zu Deutsch «Genickbruch-Maschine», verschwanden bald wieder, als der Aarauer Karl Renold 1880 in England seine widerstandsarme Velokette patentieren liess. Diese frühe Vorstadt-Pflästerung schien von den Hausbesitzern teilweise in Fronarbeit erstellt worden zu sein. Ihre grossen Steinköpfe waren bis nach dem Zweiten Weltkrieg bei allen Radfahrern gefürchtet. Sie mieden diese Gasse daher und fuhren lieber via Hintere Vorstadt zum Obertor. Natürlich präsentierte sich auch der Umzug am Maienzug am schönsten in solch einer modernisierten, bachlosen Strasse, viel schöner, weil auch die Kadetten in geschlossener Kolonne geradeaus marschieren konnten. 1907 wurde die Pflästerung ein erstes Mal ersetzt.<sup>10</sup>

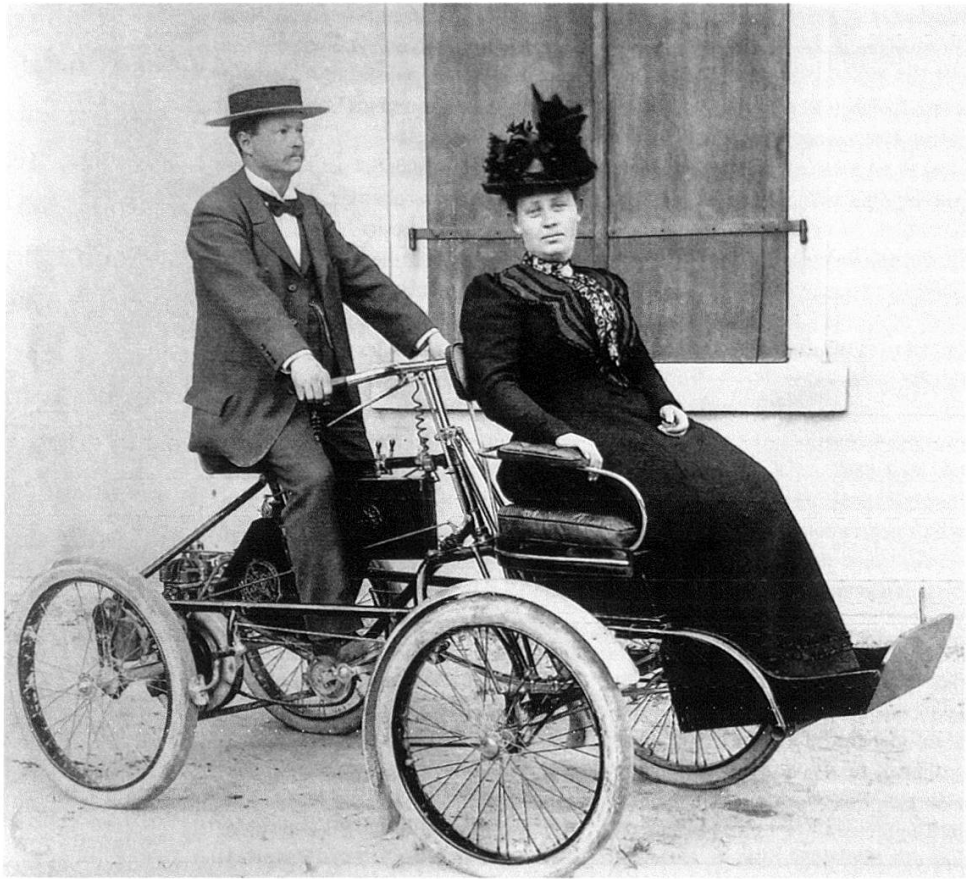
In der Literatur wird gerne nur eine einzige Jahrzahl für das Verschwinden des Stadtbachs unter dem Strassenbelag genannt, meistens 1905, 1907 oder 1908. Bereits 1839 erhielt die Rathausgasse vor dem Rathaus eine Steinplatten-

eindeckung, was sich Aarau nur an neuralgischen Punkten leisten wollte. Teilabschnitte folgten 1865 zwischen Waage und Post-Kaufhaus. Damit verschwand der romantische, erst 1727 errichtete Brunnen mit dem geharnischten Mann. Hervorzuheben wäre noch die ab etwa 1880 völlige Eindeckung auf dem Holzmarkt, ferner jene südlich der Pelzgasse, das heisst im (dort noch nicht so benannten) Färbergässli, wo die Fläche bis zum Ersten Weltkrieg verwirrend «Hinter dem Platz» hiess.

Auf dem Plan von Ingenieur Rychner vom «Sommer 1899» ist zu erkennen, dass im Altstadtbereich das Wasser in den Kanälen bereits auf über 50 Prozent ihrer Länge unsichtbar dahinströmte.<sup>11</sup> Beim Eindolen kamen zwei verschiedene Arten von Abdeckungen zum Einsatz. Die ältere Art aus Holzbohlen faulte schnell. Die jüngere und teure verlangte gemauerte Gewölbe oder Betondecken. In Wirklichkeit dauerte also der Prozess gut 100 Jahre. Er kam allemal wieder zum Erliegen. Und nie zeigten sich 100 Prozent der verschiedenen Bacharme eingedolt, sondern der Lauf im Mühlegässchen und ein Bereich im Hammer zum Beispiel blieben stets offen.

**8** Das Ehepaar Kummler-Sauerländer auf einer modischen Voiturette De Dion um 1900. Herrmann Kummler wirkte sowohl als Pionier des Bahn-, wie auch des Schienenverkehrs. Er diente dem Kanton auch als erster Autofahrprüfungsexperte. (Foto Beat Kleiner: Hermann Kummler-Sauerländer, 1863–1949, 3/Zürich 2006).

**9** Das Foto des «Doktorwagens» verdanken wir: Luc Hemmeler. Das Turicum/Geissberger-Elektromobil, hergestellt in Zürich, war eines der ganz frühen Autos. Stolze Besitzerin war die Familie Dr. med. Weber-Beck am Schlossplatz. Sie fuhr damit öfters zu Verwandten nach Seengen ins legendäre Wirtshaus Zum Holliger Sämi. Alice Züblin fuhr oft mit. Als letzte Eigentümerin des Hauses verkaufte sie das Mobil der Valiant Bank.



## Ein Hin und Her mit den Brunnen

Jedenfalls hatten mit der neuen Wasserzufuhr in die einzelnen Häuser die in der Strassenmitte aufgestellten Brunnen ihre Existenzberechtigung zum Grossteil verloren. Sie hatten deswegen nach einer Anstandsfrist zu verschwinden. 1727 war vor der Post, bei Waag- und Berichtshaus, ein grosser Trog eingeweiht worden, auf dessen Sockel ein geharnischter Mann stand. Dieser Brunnen vor dem Kaufhaus hatte als erster, um 1865, zu weichen. Ein etwa dreissig Meter nach Norden platzierter, schmaler Ersatz ist schon 1899 nicht mehr im Stadtplan eingetragen. Vielleicht war er identisch mit einem später in der Pelzgasse fotografierten Brunnen.<sup>12</sup> Nur zufällig sind die beiden Standorte der umplatzierten Wasserspender auf einzelne, selten zu findende und kaum reproduzierte Fotos geraten. Jedenfalls erreichte die Überdeckung in der Metzger- und der Pelzgasse als erste eine Länge von über 20 Metern.

Ebenso zu verschwinden hatte vor 1899 der Brunnen am Innern Obertor. Auch hier, zwischen den Mauerzügen, waren die hölzernen Überdeckungen von vor 1850 laufend vollständiger geworden. Bis 1900 wurde der Bach im Raum «Hinter dem Platz» eingedolt, der Ort später «Zwischen den Toren» genannt. Der Brunnen stand zuerst in Längsrichtung neben dem Bach, bei Fisch I. 1612 und Fisch II. 1671 zu sehen.<sup>13</sup> Sein Fehlen wurde auch im Rathaus empfunden, sodass dort 1948 wieder ein neuer Wasserspender erstehen konnte, diesmal als Mahnmal an die Kyburger Stadtgründer. Dafür zierte um 1900 zeitweise ein Ersatztrog die Gollattenmattgasse, etwa 30 Meter vom Tor aus gegen Westen gelegen.<sup>14</sup>

## Last des Stadtbudgets oder der Anstösser?

Kurios war die Absicht des Stadtrats, dass die anstossenden Hauseigentümer das Eindolen

hätten berappen sollen, nicht die Steuerzahler. Das hätte die Eigentümer von Bauten ausserhalb der Altstadt, speziell jene im neuen Villenviertel zwischen Bach- und Entfelderstrasse, geschont. Als Folge dieser Politik entstand Widerstand; manche erzürnte Hausväter drohten mit Prozessen. Dadurch verzögerte sich das Eindolen um etwa vier Jahre.

Politisch entscheidend wurde das Vorgehen in der Hinteren Vorstadt. Sie wies schon derart zahlreiche Brückenzugänge zu den Gebäuden auf ihrer Westseite auf, dass über die Hälfte des Bachlaufs nicht mehr offen lag. Die Gesamteindeckung wurde 1904 beschlossen. Die Hausbesitzer sollten nach Ansicht des Stadtrats das neue Trottoir über dem Bach selber bezahlen. Männiglich wehrte sich aber erfolgreich. Denn die damalige Bauordnung sah nur freiwillige Beiträge vor. Der Stadtschreiber warnte den Stadtrat vor dem Versuch, die gewünschten Beiträge über einen Prozess dennoch einzufordern, weil erstens Gleichbehandlung aller Hausbesitzer Gebot sei, zweitens eben keine Rechtsgrundlage bestünde und drittens gegenüber weiteren Projekten mit noch mehr Opposition zu rechnen sei.<sup>15</sup> Nachdem eine vollständige Eindolung in der Metzger-, Pelz- und Rathausgasse noch 1902 im Ratsprotokoll als chancenlos eingestuft worden war, mit den Worten «dass das Zudecken des Baches und die Beseitigung des Gerechtigkeitsbrunnens dem Stadtbild viel von seiner Eigenart und von seinem malerischen Reiz rauben würde», konnte der Stadtrat, wo er es wünschte, ab 1905 innerhalb des Mauerrings fast überall zur Tat schreiten – eine Folge der neuen Taktik, Stadt und Strassen über das Stadtbudget zu verbessern. Einige Seiten der Akten benötigte der Rat zur Frage, ob die Eindeckung am unteren Ziegelrain über das reguläre Budget 1907 oder separat zu bezahlen sei – letztlich eine Zeitverschwendung. Die Arbeit wurde so ange-

ordnet, dass nun auf der Überdeckung über etwa fünfzig Meter Länge das Trottoir geführt wurde. Die Neupflasterung von Gasse und Bachüberdeckung brachte Behinderungen über mehrere Monate: Deswegen wurde zum Beispiel das Befahren der Rathausgasse mit schweren Lastwagen, vor allem der Firma Knoblauch aus Oberentfelden, bis auf Weiteres verboten, damit sich der Zement setzen konnte.

Eine Staatsaffäre muss die Verschiebung des Standorts des als mittelalterlicher Rechtsmittelpunkt von Aarau zu wertenden Gerechtigkeitsbrunnens gewesen sein. Etliche historische Vereinigungen wandten sich an den Stadtrat und protestierten dagegen. Anscheinend geschah das auch deswegen, weil der stets sparsame Stadtrat die Kosten einer Neuaufstellung scheute.<sup>16</sup> Der beklagte, zweifellos im Eindruck viel imposantere Gerechtigkeitsbrunnen ist jedoch 1905 beim Umbau der Rathausgasse vorerst magaziniert worden. Erst zum Schützenfest von 1924 wurde das altehrwürdige Modell auf dem Kirchplatz wieder errichtet. Das geschah allerdings in Form einer Kopie, das Original kam in die Sammlung «Alt-Aarau» beziehungsweise ins Stadtmuseum Schlössli, wo es ausgestellt war.

### **Eine Randerscheinung der Eindolung – die «Bequemlichkeiten» über den Bachläufen**

Bevor Wasserleitungen das nötige Nass in alle Häuser brachten, war die Wasserentnahme aus dem Bachlauf selber eine mühsame Arbeit, aber alle waren froh um dessen Nähe. Im späten 19. Jahrhundert projektierte das Bauamt noch ein neues Waschhaus mit Säulenschmuck und Rosten. Wo diese «luxuriöse» Waschanlage direkt über dem Bachlauf hinkommen sollte, ist auf dem Planentwurf nicht vermerkt, auch kein Datum. Müssten man raten, so käme man auf den Schöpfersteg, oder zu den Waschhäusern unterhalb der Säge, eher nicht zu jenen

im Schachen, südwestlich der Fabrik Kern.<sup>17</sup> Immer wieder wurden Pissoirs angelegt oder versetzt, natürlich über Wasserläufen des Bachs. Einige der Häuschen bestanden aus grün bemaltem Blech. Am Holzmarkt sollte um 1925 ein neues direkt an die Ostseite des neuen Torhauses zu stehen kommen. Es wurde aber nicht dort gebaut, sondern ist durch eine diskret hinter dem Kiosk versteckte Anlage, über dem Vorstadtbach, abgelöst worden. Dieses «Örtchen» war in der Krisenzeit unumgänglich. Es diente besonders auch der Bauwirtschaft, beziehungsweise den zahlreichen Arbeitslosen, die am «Halungge-Egge» des Holzmarktes, direkt am Oberturm, warteten und jeweils auf einen Tagelöhner beziehungsweise Tagesverdienst hofften.

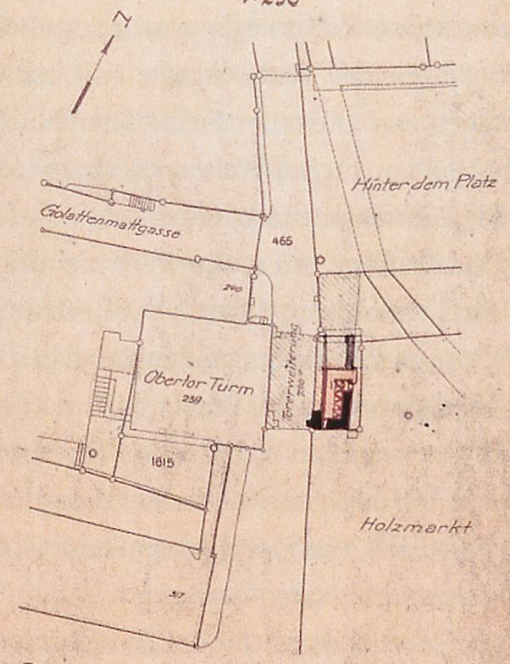
Weitgehend offen blieben dagegen die Läufe im Hammer, soweit sie nicht gerade durch Gebäude flossen. Rychners Plan erlaubt zu erkennen, dass an die Untere Mühle anscheinend etwa Mitte des 19. Jahrhunderts nach Osten angebaut worden ist, sodass die Räder nun nicht mehr offen an deren Ostseite liefen. Die Zuführung über den Viadukt (den Kännel zur Untern Mühle im Hammer) ist 1905 abgebrochen worden. Wann zuvor die Mahlwerke stillgelegt worden waren, ist unklar. Die Radanordnung der Mittleren Mühle ist um 1880 eingedeckt worden. Man experimentierte in dieser bis zum Abbrennen 1966 betriebenen Mühle schon früh mit neuen Antrieben. Das war aus besagtem Plan nicht ersichtlich.<sup>18</sup>

Mit dem Zudecken der äusseren Bachabschnitte entstanden für Anstösser zum Teil missliche neue Hindernisse. Der Färberbach – das heisst die Fortsetzung des Haldenbachs östlich der Kettenbrücke – erschien 1909 als bereits überdeckt. Das wird aus Entschädigungsforderungen der Anstösser Hassler (Ex-Herosé, mit Tröckneturm) und Hegnauer (Ex-Feer) sowie

Beilage zum Baugesuch  
— der Einwohnergemeinde Parau —

Blatt 76 96:

1:250



Dr. Bauffe:

Parau, 21. Januar 1920.



aus einer Beschwerde des Werkbesitzers Läuchli erkenntlich.<sup>19</sup> Die Stadt hob sein Brückenrecht auf, womit er das Wegrecht hätte verlieren sollen. Dies, weil der Nachbar Hassler das Landstück eingezäunt hatte, das zwischen seiner Werkstatt und Läuchlis am Aareufer gelegenem Garten lag. Damit hätte er nicht mehr direkt dorthin gelangen können. Der Antwort des Stadtrats fehlt – wie meist bei Anliegen der Grundeigentümer – wiederum jedes Verständnis dafür, dass die Erhaltung des längst bestehenden direkten Zugangs zwischen Werkstatt und Bündte für Läuchli sehr wichtig gewesen ist, schon deshalb, weil es von der Kettenbrücke her noch keine Rampe nach Osten gegeben hat. Er solle halt warten, bis weitere Strassen gebaut würden ...

#### **Erst ein Umdenken in letzter Minute schützte das Monument der Bachanlage**

Zusammen mit dem Grundgedanken der Eindolung sind allerhand abenteuerlich «vereinfachende» Ideen in die Akten gelangt. Stadtrat Rychner, ein eifriger Befürworter der Bacheindeckung, wollte um 1900/1905 den Bacharm in der Rathausgasse ganz aufheben, und dessen Wassermenge ebenfalls durch die Pelz- und Metzgergasse ableiten. Der 1907 bestimmte, neue Bauverwalter Vogt beabsichtigte dagegen zuerst das Umgekehrte. Beiden schienen die Qualitäten eines mehrarmigen Netzes nicht bewusst gewesen zu sein. Immerhin hören wir aus

dem ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts wenigstens nichts über einen Wunsch zur Beseitigung des Vorstadtbaches. Dieser Bacharm führte allerdings nur einen Siebtel des Wassers durch Vorstadt und den Ziegelrain hinunter zu den Waschhäusern an dessen Fusse. Dort traf er

---

#### **Stadtrat Rychner, ein eifriger Befürworter der Bacheindeckung, wollte um 1900/1905 den Bacharm in der Rathausgasse ganz aufheben, und dessen Wassermenge ebenfalls durch die Pelz- und Metzgergasse ableiten.**

---

auf einen Sammler des Hangwassers, das unterhalb der Schanze und der Schönenwerderstrasse an mehreren Orten austrat. Ganze sechs Siebtel des Stadtbachwassers rauschten durch die Hintere Vorstadt, danach durch die Kyburgerstadt und zuletzt in den Hammer hinab.

Das Stadtratsprotokoll von 1908 besprach – ausnahmsweise im Klartext – frühere Projekte zum Eindolen. Daraus ist ersichtlich, dass gemäss dem Projekt des Bauamtes das Netz des Baches innerhalb der Mauern streckenweise ganz entfernt werden sollte. Ebenso klar wird, dass manche Bürger gegen diesen simplifizierenden Rationalismus der Baubehörde massiv Druck aufgebaut hatten. Der Bauverwalter wollte nämlich nach seinem Kopf vorgehen und den Bacharm durch Pelz- und Metzgergasse schlicht aufheben, das heisst, dessen Bachbett auffüllen. 1907 hatte der Stadtammann gewechselt. Auf den (nun) Regierungsrat Max Schmidt folgte der traditionellere Hans Hässig. Unter ihm wechselte die Sprache der Akten bezüglich des Stadtbaches. Mit unverhohlenem Sarkasmus hielt der im 33. Amtsjahr stehende Stadtschreiber Arnold Niggli 1908 im Protokoll fest, dass auf den Protest der Radkonzessionäre im Hammer hin nunmehr auch der Bauvogt zur

<sup>10</sup> Das Pissoirhäuschen am Obertor im Baugesuchsplan von 1920. Alle solchen «Vespasiennes» standen über Bachläufen, so am Oberturm bis 1927, Behmen und so weiter. (Plan Stadtarchiv Aarau.)

<sup>11</sup> Halungge-Egge mit – von links – Kiosk, Abgang, neuem Torhaus, Rest. «Vogt» mit «Sammlerinnen».

Meinung gekommen sei, es wäre sinnvoller, diesen mittleren parallelen Kanal bloss einzudecken und somit dessen Funktion zu erhalten.<sup>20</sup> Dadurch würde bei Verstopfung des allfällig einzig verbleibenden wichtigsten Rathausgasen-Armes das Nass häufig wieder in angrenzende Keller geraten. Das Schlachthaus Tuchlaube würde nicht mit Wasser versorgt bleiben, es würden die immerhin Zins zahlenden Räder im Hammer unten stillstehen. Jedenfalls ist wegen des Umdenkens der Arm Pelz-/Metzgergasse als solcher erhalten und säuberlich in neue Zementrohre gelegt worden. Dies war anders in der Rathausgasse, wo das ursprüngliche Bachbett von Hausteinen bis zur letzten Umgestaltung in seinem Querschnitt erhalten blieb. Die Aufhebung des Färber-/Mühlegässliarms kam zum Glück nicht in Frage, weil sich dort noch Räder drehten.

Während der ganzen Eindeckungsperiode gerieten, wie vorher, regelmässig Unfälle in die Stadtratsakten. Noch 1907 stürzte ein Pferd im Behmen neben dem Brunnen am Bachstrassenende in einen offenen Schacht, worauf der Stadtrat dem Fuhrmann Furter nach Staufenschrieb, dieser Brunnen sei nicht für die Pferde, sondern für die Anwohner da! In ähnlich hartem Ton schrieb er – was jährlich mehrfach vorkam – den meisten Bachanwohnerinnen und -anwohnern, wenn diese es wagten, sich über in ihre Keller eingedrungenes Wasser zu beschweren. Noch ein Jahr vor der Überdeckung der Rathausgasse wurde zum Beispiel dem betroffenen Apotheker Jung nicht geholfen, jede Haftung abgelehnt. Die Begründung klang grotesk: Das Wasser in seinem Keller, so der Stadtrat, stamme wohl aus dem häufig undichten, das heisst schlecht unterhaltenen Bachbett, aber der Petent müsse halt warten.<sup>21</sup> Weil Gleiches jedes Jahr diverse Häuser betraf und auch Unfälle mehrmals vorgefallen waren, hatte sich aller-

hand Unmut angestaut. Auch daraus kann geschlossen werden, dass die überwältigende Mehrheit die Fassung des Baches in Rohre und – abgedichtete – überdeckte Kanäle richtiggehend herbeigesehnt hat. Es gab am offenen Bachlauf bis zum Schluss (z. B. 1905, 1961) gelegentlich eher mysteriöse Todesfälle durch Ertrinken.

**Dr. Martin Pestalozzi**, Stadtarchivar und Stadthistoriker, lebt in Aarau.

#### Anmerkungen

- Alle Bilder Stadtarchiv Aarau.
- 1 Seilbahn: Stadtratsakten, 1892, Nr. 297, am 5. II. 1892, Konzession an Rudolf Zurlinden. Damals lag die kantonale Konzession noch nicht vor. Seilbahn und Werk Aarau blieben bis 1929 in Betrieb, s. auch u. a. bei Karl Roth: Als in Aarau noch Zement gebrannt wurde ..., in ANB 83 (1999), 71; Die Jahrzahl 1891 zur Seilbahn, entnommen den Jubiläumsbüchern der Zurlindenschen JCF, ist unzutreffend. Korrekt ist: Konzessionsgesuch an die Stadt im Mai 1892, erst später an den Kanton, Ausführung wohl nicht vor Jahresende 1892.
- 2 Die zweite Aarebrücke wurde also nicht erst seit 1916 (Fritschi) diskutiert, sondern schon in den 1890er-Jahren überlegten Aarauer die Notwendigkeit einer zweiten Aarebrücke. Christian Fritschi: Die Aarebrücke der neuen Staffeleggstrasse, in ANB 87 (2013), 9.
- 3 Oberst Wassmer zum Adler war der Schwager von Hermann Kummler und sass im Verwaltungsrat des Busbetriebs Aarau-Gränichen.
- 4 Plan des ersten Trassees: StAAa III.B. 655 mit Beilage Zeitungsbericht – «Gleislose Bahnen»: Beat Kleiner: Gleislose Tramverbindung Weggis–Brunnen – Vermutlich erstes schweizerisches Projekt einer öffentlichen Trolleybuslinie von 1900/1902. Bern Ostring 2004.
- 5 Los Rathausgasse, 1905, StAAa Ratsmanual, Nr. 2359, vergeben nach Offerten; den Bau an Zschokke, die Pflasterung an Häusermann und Keller, Zürich. Die politischen Gründe für die Verzögerung von 1899 bis 1905 siehe unten unter «Eindolen».
- 6 «Aarauer Nachrichten», 13. 1. 1897, 1f. Stadtratsakten B.III. 656, 1896–1919, v. a. Nr. 117/1897 sowie 1911, Nr. 3244. Die WTB fuhr bis 1927 durch die Gaisunterführung auf den Bahnhofplatz, mit Anschluss an den «Regierungsplatz», wie der heutige «Aargauerplatz» damals benannt war.
- 7 Los Rathausgasse, 1905, StAAa Ratsmanual, Nr. 2359, vergeben nach Offerten; den Bau an Zschokke, die Pflasterung an Häusermann und Keller, Zürich. Siehe Stadtratsakten B.III. 656, 1896–1919, v. a. Nr. 117/1897.

- Für jede Gasse wären zwischen 1880 und 1914 dutzende Belege zu fassen, gemäss denen sich der Stadtrat irgendwie mit der Eindeckung befasst hat. Deshalb folgen bloss exemplarische Anmerkungen.
- 8 Zum Stadtbach allgemein siehe die grosse Dokumentation und das Buchprojekt von Urs Bänziger/Martin Pestalozzi: «Der Aarauer Stadtbach», das sich in fortgeschrittener Arbeit befindet. Zu Obertor und Schützenfest 1924, Stadtratsprotokoll B.III.668 und 679.
  - 9 Effektive Jahrezahlen siehe Stadtratsprotokolle: Hintere Vorstadt 1904, Nrn. 570/696, Schachen 1905/2378 (Umsetzung nicht gesichert), Metzgergasse und Pelzgasse 1907 (Röhren), Rathausgasse 1905. Lüthi, Alfred; Boner, Georg; Edlin, Margareta; Pestalozzi, Martin: Geschichte der Stadt Aarau. Aarau 1978, 736.
  - 10 Freundliche Angabe von Theo Schäfer, der in den 1950er-Jahren, wie so viele, während der Bez./Sek. nach dem Unterricht mit Velo als Ausläufer gearbeitet hat. Zu Renold siehe die Firma Renold Chain works, z. B. via wikipedia oder direkt auf der Firmenwebsite. Renold, Karl: ADB, Allg. Deutsche Biografie, alphabetisch. Siehe StAAa, 1893, Nr. 1559 zum Eindolen des Schöpferstegs. StAAa, B.III.613/ 1908, Nr. 239 erwähnt die 1907 erfolgte Neupflasterung der Vorderen Vorstadt. Los Rathausgasse, 1905, Nr. 2359; vergeben nach Offerten, den Bau an Zschokke, die Pflasterung an Häusermann und Keller, Zürich.
  - 11 Walther Merz, Stadtansichten aus 400 Jahren, Aarau 1934, Tafel XI u. a. bezüglich der Vorderen Vorstadt. Zur Pelz- und Metzgergasse 1907 siehe «Führer durch Aarau und Umgebung 1923», Aarau 1923, 47 (Beitrag von Arthur Frey).
  - 12 Fotos umplatzierter Brunnen: für die Pelzgasse in: Theo Elsasser: Das Alte Aarau. Aarau 1970, 60. Für die Metzgergasse ebd., 63.
  - 13 Hans Ulrich Fisch I.: Wahre Contrafactur der Statt Aarau, Original 1612, Kopie im Stadtmuseum im Schlössli. Stadtrat Aarau, 1894, Nrn. 2061/2117 Erweiterung Überbrückung hinter dem Platz.
  - 14 Es existieren Bildquellen in Form von Plänen des Stadtbauamts. An der Nordwand der Apotheke Wydler lief in der Pelzgasse eine Kakomühle, die vor 1888 abgebrochen worden ist.
  - 15 Stadtratsprotokoll 1904/564. 1905/564 Hintere Vorstadt: Nrn. 1534, 1712 – Liste der Hausbesitzer der Rathausgasse: 1902/2750. Stadtratsprotokoll 1904, Nrn. 570, 634, 1905, Nr. 1534 und 1564. Stadtratsprotokoll 1907, Nr. 637. Paul Erismann: Die Aarauer Stadtammänner und Stadtschreiber von 1803–1961. Aarau 1961, 40 ff. Hintere Vorstadt: Arbeitsvergabe als Beispiel: Stadtratsprotokoll 1904/916, Vertrag mit Ad. Schäfer & Cie., Wassermenge siehe 973a, Ing. v. Salis aus Chur an Stadtrat.
  - 16 Los StAAa, B.III.613/Rathausgasse, 1905, Nr. 2359, vergeben nach Offerten; den Bau an Zschokke, die Pflasterung an Häusermann und Keller, Zürich. Ebenda, 1918, Nr. 3827, Vereinigung für Heimatschutz: Neue Vorschläge für den Standort des Gerichtsbrunnens. Ersterer und der Schützen-Brunnen: siehe auch Kunstdenkmäler des Aargaus I 1, 38 ff.
  - 17 Am Ziegelrain lief der Bach teilweise offen. Dort betrieb die Firma Kern mindestens zwei Räder, von denen das obere zur kurzlebigen Zementmühle Herosé gehört hatte. Kummler & Cie. besaßen eines am Ziegelrain, dazu ein zweites in ihrer Fabrik im Färbergässli. Sie waren ab 1888/1890 hier am Ort die ersten Elektrizitätsverkäufer. Eine mechanische Werkstätte und eine Weberei besaßen am Vorstadtbach ebenfalls eigene Räder.
  - 18 Die Mittlere Mühle entstand 1587 als jüngste am Ort aus einer Gerberei.
  - 19 SR Prot 1904/564 bzw. s. u. Seite NN.
  - 20 Stadtschreiber Niggli, im Amt 1875–1909, war eine bekannt eigenwillige Persönlichkeit, die während der Choraufführungen auch Stadtmann und Stadtrat unter seinem Dirigentenstab hatte. Stadtrat Aarau, 1895, Nrn. 1499/1833 Bericht des Bauverwalters, zur Rathausgasse. Im Register des Stadtrats fehlen für dieses Jahr Einträge zu «Eindolen» und «Rathausgasse»! Ferner: Stadtratsprotokoll 1908, Nrn. 240 und 1675.
  - 21 Stadtratsakten 1896, Nr. 2981 Tränken von Pferden an Brunnen; 1904/1532, Juni, Apotheker Jung, südwestlich des Gerechtigkeits-Brunnens, der bis 1905 noch stand. Stadtratsprotokoll, 1896, Nr. 2981. Auch die grosse Dokumentation und das Buchprojekt von Urs Bänziger/Martin Pestalozzi: Der Aarauer Stadtbach – in fortgeschrittener Arbeit. Siehe die grosse Dokumentation und das Buchprojekt von Urs Bänziger/Martin Pestalozzi: «Der Aarauer Stadtbach», das sich in fortgeschrittener Arbeit befindet.