

# Die städtischen Siedlungen

Objektyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Mitteilungen der aargauischen Naturforschenden Gesellschaft**

Band (Jahr): **18 (1928)**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

## **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.

## Vierter Teil.

# Die städtischen Siedlungen.

Die **Städte** sind nicht im gleichen Maß von der Natur einer Landschaft abhängig wie die bäuerlichen Ansiedlungen. Hier ist vor allem der umgebende Wirtschaftsraum in seiner Größe, Form und Eignung für die Entwicklung der Siedlung maßgebend; dort ist es die Lage zur weiteren Umgebung, sowohl zum Hinterland, dessen wirtschaftlicher und politischer Mittelpunkt in der Stadt liegt, als auch zu benachbarten Wirtschaftsgebieten, deren Verkehr in der Nähe vorbeizieht. Wenn deshalb auch die Gestaltung des Untergrundes, auf dem die Stadt steht, für ihre Grundrißentwicklung und für die Richtlinien einer eventuellen Erweiterung maßgebend sind, so werden doch ihre Entwicklungsmöglichkeiten in erster Linie von der verkehrsgeographischen Lage bedingt, die ihrerseits wieder von dem geschichtlichen Werden der politischen Verhältnisse abhängig ist. Sie entscheidet über ihr Anwachsen oder ihr Kleinbleiben, ihre Blüte oder ihren Verfall.

Wenn sich nun auch die geographische Schilderung einer Stadt in erster Linie mit ihrer vorliegenden Gestaltung, ihrem Grund- und Aufriß, der Verteilung der politischen, verkehrsgeographischen und wirtschaftlichen Mittelpunkte im Stadtbild, befaßt, so muß sie zu ihrer Erklärung ihr historisches Werden heranziehen. Verschiedene Methoden reichen sich hier die Hand, die naturhistorische, welche vom gegenwärtigen Siedlungsbild ausgeht, und die historische, die aus Karten, Ansichten und Kulturdenkmälern<sup>135, p. 289)</sup> schöpft.

Die Flüsse Aare und Rhein, welche in breitem Wasserband den Aargauer Jura umfassen, sind sowohl verkehrsfördernde als verkehrsstauende Linien. Die Schifffahrt benützte sie, war aber an einigen Stellen durch Stromschnellen gezwungen, zu leichtern, oder auf kurzem Landweg das Hindernis zu umgehen. Der Landverkehr wiederum war auf einige Übergangsstellen mit leichter Überbrückbarkeit angewiesen.

An diesen Orten entstanden im Mittelalter landesherrliche Zollstätten, welche Burganlagen sicherten. So beherrschten in der Gegend von Aarau drei Wehrbauten auf steil aus dem Aareschachen herausragenden Felssporn den Verkehr zwischen Ost und West an einem Aareübergang. Auch in Brugg bestand ein Turm an leicht überbrückbarer Stelle, im Kreuzungspunkt des meridionalen mit dem westöstlichen Verkehr. Hier war auch später, bei größeren Ansprüchen des Wasserverkehrs Stapel- und Umschlagplatz. Auch auf der Flußschiffahrt und der Brücke fußend, lag bei der Stromschnelle des Laufens Laufenburg, während bei einem andern Schiffahrtshindernis und einer durch Felsklippen als natürlichen Brückenpfeilern begünstigten Übergangsstelle die Burgen von Rheinfeldern standen.

Schon zur Römerzeit lag in der Nähe von Brugg ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, Vindonissa, der allerdings dann der teilweisen Verödung in der darauffolgenden Alemannenzeit zum Opfer fiel. Doch die Belebung des Verkehrs im spätem Mittelalter griff wieder auf diese wichtige Stelle. Im Laufe des 13. Jahrhunderts entstanden in Anlehnung an die Burgen aus Herrscherwillkür *Marktorte*, welche nachträglich mit Stadtrechten begabt wurden. Sie wurden ummauert und zu Gerichtsbezirken gewählt und bildeten gänzlich neue, von der ländlichen Siedlung in Form und Bevölkerungsschichtung abweichende Landschaftsindividuen.<sup>117)</sup> Kleinhandel und Handwerk waren ihre Grundlage, und die Nahverkehrslage bestimmte ihre Entwicklung, da die Stadt in enger Wechselbeziehung zur Landschaft stand. Allerdings war auch die Lage an wichtigen Fernverkehrsstraßen von förderndem Einfluß.

Bei allen vier Städten des Aargauer Jura ist das *ländliche Einzugsgebiet klein*. Schon aus diesem Grunde war ihre Entwicklung beschränkt. Zudem steht einer größern Ausdehnung auch die geringe Maschenweite des nordschweizerischen Städtetetzes entgegen. Die Fernverkehrslage ist nur in Brugg günstig zu nennen, wenn auch sie durch das Eingehen des Verkehrs nach Süddeutschland gelitten hat. Viel günstigere Fernverkehrslagen besitzen die Nachbarstädte Basel, Zürich und Schaffhausen, weshalb diese sich zu Groß- und Mittelstädten entwickeln konnten. Die zwischen ihnen gelegenen Stadtorte

blieben naturgemäß in der Entwicklung zurück, und ihr Handel blieb auf den Transit beschränkt. So waren die Verhältnisse schon zu Beginn des letzten Jahrhunderts, und die Entwicklung des Eisenbahnwesens hat die Unterschiede zwischen den begünstigten Großstädten der Umgebung und den Kleinstädten des Aargaus noch verschärft, indem der Verkehr durch die Verkürzung der Verkehrszeiten nicht mehr auf Zwischenstationen angewiesen ist. So ergab sich auch für Rheinfelden und Laufenburg, aber auch für Brugg und Aarau ein Verlust eines Teiles des Nahverkehrsgebietes, da nun ebenso schnell und günstiger in der benachbarten Großstadt eingekauft werden kann; und erst durch die Industrie, die durch Wasserkraft und billige Landpreise begünstigt ist, konnte ein Wiederaufblühen dieser Städte ins Leben gerufen werden.

Es scheint geboten, bevor wir auf die Besprechung der einzelnen Stadtindividuen eingehen, den *Begriff* der *städtischen Siedlung* näher zu präzisieren und zu versuchen, diese in der Landschaft abzugrenzen. Im Mittelalter, wo wirklich eine reinliche Scheidung zwischen den Siedlungen der Naturproduktion und der Kulturproduktion<sup>127)</sup> bestand, wo zudem das Staatengebilde der Stadt in rechtlicher Hinsicht auf total anderer Basis beruhte, als das Dorf, wo auch die Ummauerung das städtische Weichbild umschloß, stand der Ziehung einer geographischen Grenzlinie nichts im Weg. Heute aber ist das Gewerbe in der Form der Industrie von der Stadt ausgestrahlt. Diese hat in den früher fast rein auf dem Ertrag des ländlichen Kulturareals fußenden Dörfern Fabrikanlagen entstehen lassen, und ein großer Teil der Bevölkerung lebt von der Gewerbetätigkeit. Die Siedlungskarte zeigt, daß gerade um die Städte in zahlreichen Siedlungen das bäuerliche Element kaum mehr die Hälfte der Bevölkerung ausmacht, daß es in Dörfern wie Stilli, Lauffohr, Umiken, Gebenstorf, oder Erlinsbach und Küttigen 20 % nicht mehr erreicht (Tafel VI). Hier ist die Stadt Nährort; das Wirtschaftsinteresse ihrer Siedler ist zentripetal gerichtet, im Gegensatz zum zentrifugalen der Bauernbevölkerung.<sup>135)</sup> Ist es da nicht geboten, auch diese Siedlungen in den Stadtbegriff einzubeziehen? Hier kann nicht die Frage der Bevölkerungsschichtung maßgebend sein, sondern allein das *äußere Aussehen* der Siedlung. Und da besteht bei unsern Kleinstädten, von de-

nen erst zwei den mittelalterlichen Wohnraum wesentlich überschritten haben, kein Zweifel über die Einteilung. Wohl stehen in den umgebenden Dörfern, z. B. in Küttigen oder in Umiken zahlreiche Arbeiterhäuser. Ihr Anteil an dem übrigen Häuserbestand ist aber viel zu gering, um dem Dorf auch nur den Charakter einer Übergangssiedlung zwischen Stadt und Land aufzudrücken. Zudem zeigen die angebauten, wenn auch kleinen Wirtschaftsgebäude, daß immer noch die Landwirtschaft als Erwerbsquelle angesehen werden muß. Das gilt für das Bild der Hauptsiedlung. Anders ist es an der Grenze der Stadtgeemarkung. So stehen an der Staffeleggstraße im Rombach eine große Anzahl typischer städtischer Bauten, Beamten- und Arbeiterhäuser, Villen, Mietskasernen, denen jegliche Wirtschaftsräume fehlen. Kolonienweise haben diese Bauten auf die Gemarkungen der Nachbargemeinden übergegriffen und bilden dort Ausläufer, welche die Stadtsiedlung ausgesandt hat. So hat auch Brugg seine Außenquartiere auf Windischer Boden. Die Zusammensetzung dieser durch die Industrie und den Verkehr bedingten Wohngebiete läßt es leicht erscheinen, sie vom Bauerndorf abzutrennen. Die Gründe für den städtischen Ausbau auf Nachbargemeinden sind zum größten Teil in den physiographischen Verhältnissen zu suchen. Sie liegen aber auch in der Lage der Verkehrs- und Industriemittelpunkte begründet.

Die vier Städte unseres Gebietes bilden für sich vier verschiedene *Typen der Stadtentwicklung* des letzten Jahrhunderts. *Laufenburg*, das der Quellen seiner Verkehrsbedeutung verlustig gegangen ist, hat sein mittelalterliches Kleid noch kaum gesprengt, und auch die Industrie hat den Ausfall des Verkehrseinflusses noch nicht wett gemacht. Auch *Rheinfelden* ist nicht weit über seine früheren Stadtgrenzen hinausgetreten, wenn es sich auch dank der nahen Salzfunde zum Kurort ausgewachsen hat, und wenn auch seine industriellen Anlagen zu Großbetrieben geworden sind. Diese beiden Städte litten in erster Linie unter dem Verlust eines großen Teiles ihres Marktgebietes durch die Ziehung der Rheingrenze im Lunéviller Frieden 1803, welche ihren natürlichen Wirtschaftsraum zerschnitt. In Rheinfelden belebt immerhin die Durchführung der modernen Verkehrslinien die Neubesiedlung. In viel größerem Maße ist das bei *Brugg* und *Aarau* der Fall. Hier haben sich

ganze Quartiere mit Banken und Geschäftshäusern im Anschluß an die Altstadt entwickelt, dort ist die Streu zahlreicher Fabrikanlagen und damit die lockere Hausgruppierung von Beamten und Arbeiterhäusern über zwei benachbarte Dorfge-markungen verteilt.

So ist nicht die politische Grenze der städtischen Siedlung auch zugleich ihre geographische <sup>135, p. 291)</sup> sie greift darüber hinaus, kann aber auch innerhalb derselben verlaufen.

### **Rheinfeldern.** (Tafel VIII, Bild 28 und 29.)

#### **Lage.**

Die älteste der Randstädte des Aargauer Jura ist *Rheinfeldern*. (Bild 28.) Quer durch den Rhein zieht sich hier eine Muschelkalkplatte, welche an einer Verwerfung aufgeschleppt ist. Diese Vertikalstörung brachte rheinabwärts den Buntsandstein in die gleiche Höhenlage wie den Muschelkalk. Aufgeschleppte Anhydritschichten bedingten dann die Ausbildung eines kleinen Tälchens in der Verwerfungskluft, das der Magdener Bach seinerzeit, bevor ihm ein künstliches Bett gegraben wurde, als Unterlauf benützte. Die Felsschwelle schützte auch die Niederterrasse vor späterer Abtragung, deshalb rückt ihr Rand hier nahe an den Fluß, trotzdem er ober- und unterhalb weit von ihm zurückspringt; deshalb ist die Fläche der tieferen Terrassenstufe, welche hier durch den Magdener Bach zerschnitten ist, nur schmal. Zugleich aber greift die Auflagerungsfläche der diluvialen Schotter nur unwesentlich unter die Oberfläche dieses Terrassenfeldes, weshalb auf anstehendem Gestein ein guter Baugrund gegeben war.

Der durch den Rhein in einzelne Klippen und Felsinseln zerteilte Muschelkalkplattenrand ermöglichte durch seine Gliederung des Flußbettes die *Überbrückung* des ziemlich breiten Stromes, indem zwischen diesen natürlichen Pfeilern auch bei primitivem Zustand der Technik Verbindungsstücke hergestellt werden konnten. So finden wir die Brücke schon 1240 erwähnt. Andererseits boten aber diese Klippen ein bedeutendes Schiffahrtshindernis, das nur bei hohem Wasserstand gefahrlos überwunden werden konnte. Bei Niederwasser ermöglichten nur wenige Rinnen, deren Kenntnis gute Vertrautheit mit

den Örtlichkeiten voraussetzte, ein Passieren. So ist es begreiflich, daß schon ums Jahr 980 hier eine Burg als Siedlungsraum die Insel des Steins wählte, und daß bald im Anschluß an diese Anlage eine schon 1204 ummauerte Siedlung, also eine *Stadt* entstand.

Der *Raum*, auf dem sich diese Stadt ausdehnte, auf dem noch heute der hauptsächlichste Teil Rheinfeldens liegt, war im S. und W. durch den tief eingeschnittenen Lauf des Magdenerbaches, das Heimdeckenloch (H), begrenzt. Die Muschelkalktafel war durch die Rheinerosion gestuft. Ein höherer Sporn sprang gegen N. vor. Er trägt die Kirche samt den sie umgebenden Gebäuden, und der alte Flurname Altenburg bezeugt, daß hier schon vor der Stadtgründung ein grundherrliches Gebäude stand. (Diese Namengebung ließe auch auf römische Überreste schließen, doch bis jetzt fehlen diesbezügliche Zeugen. <sup>296)</sup>

Auf der niedern, vorgelagerten Stufe gliederte sich die alte *Handwerkerstadt* an die Marktgasse, deren westliches Ende in die Rheinbrücke mündete. Der östliche Abschluß der ältesten Stadtanlage bildete eine Mauer, welche vom Knie des Magdenerbaches an nach N. verlief, und die als Stadtgraben ein neues Bachbett bis zum heutigen Rathaus begleitete. Doch schon in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts fand eine *Erweiterung* statt. Dem Bachunterlauf wurde neuerdings eine andere Richtung gegeben und das ausgehobene Steinmaterial diente zur Errichtung der östlichen Stadtmauer, welche noch heute, abgesehen von einigen Durchbrüchen, in zusammenhängendem Zug den Abschluß nach Osten bildet. Der bisherige Bach, der alte Stadtgraben, wurde nun zum Gewerbekanal, an dem sich Mühlen, Schleifen und Reiben ansiedelten. So war also auch hier, wie in vielen andern Städten, die Gliederung der Stadtteile durch das Relief des Untergrundes bedingt. Das Muschelkalkplateau wurde Sitz der Geistlichkeit und der landesherrlichen Regierungsvertreter, an der Straße auf dem niedern Vorland, am Markt (Bild 29), gruppierten sich die Häuser der Handwerker, das städtische Rathaus und einige Wirtshäuser, und am künstlichen Kanal drängten sich die Gewerbe, welche auf Wasser und Wasserkraft angewiesen waren.

Durch den Einschnitt des Heimdeckenloches war dem Zu-

gang zur Stadt der einzige Weg durch das *Obertor* (A) gewiesen. Hier erreichte man Marktgasse und Rheinbrücke. Der Verkehr, welcher den Rhein nicht überschreiten wollte, ging außerhalb der Stadtmauern vorbei. Dort verlief die seit der Römerzeit benützte Straße, welche von Augst her kam, am Fuß des Niederterrassenrandes, und erstieg dieses höher gelegene Feld östlich des Magdener Baches, wo der Abfall nicht mehr geschlossen wie im W., sondern in einige niedere Stufen eingeteilt ist. Hier lag auch das Zollhaus, (beim jetzigen Hotel Dreikönige, wo auch der Flurname Kaisten auf römische Wartenreste schließen läßt), wo vom Transitverkehr Straßengeld erhoben wurde. Der *Querverkehr*, dessen Bedeutung in erster Linie lokal war, erreicht durch Geiß- und Marktgasse die Rheinbrücke.

Auch die heutigen Längsverkehrslinien lassen die Stadt Rheinfeldern abseits liegen. Durch die alte Ummauerung sind jetzt allerdings verschiedene Durchgänge gebrochen. Der alte, natürliche Graben des Heimdeckenloches ist zum Teil ausgefüllt und eine Zufahrt von W., die Baslerstraße, und von S., die Bahnhofstraße, ermöglichen die Erreichung der Altstadt. Jene führt geradewegs, diese durch das winklige Hin und Her alter Gassen in die Marktgasse.

Einen der wichtigsten Faktoren der Stadtentwicklung bildet die *Umgebung*. Rheinfeldern liegt im Mittelpunkt einer im Grundriß ovalen Niederterrassenlandschaft, die der Rhein in südwestlicher Richtung durchquert. Die Begrenzung des Feldes wird gebildet durch die Ränder der Hochterrasse von Möhlin und den Abfall der Muschelkalk- und Deckenschotterhochflächen im S. und W. Im N. bildet der Steilrand des Dinkelbergplatos die Grenze. Rheinauf- und abwärts ist das Feld bei Schwörstadt und Augst eingeeengt. In diese Niederung münden verschiedene Täler, deren Ausgänge alte Dörfer zieren. Ebenso ist der Stufenfuß der Umgebung alter Siedlungsraum. Herthen, Degerfelden, Nollingen auf der badischen Seite, Höflingen, jetzt eine Wüstung, Zeiningen, Möhlin teilen sich mit einem alten Hof (Görbelhof) in die ausgedehnte Flur. Doch hinter dem Ausgang liegen die Talschaften selbst, welche hier radial gegen den Mittelpunkt verlaufen und großen Siedlungen Wirtschaftsraum gewähren. Die Gegend, schon seit keltischer



Zeit urbares Land, ist sehr fruchtbar, denn die Terrassenflächen mit ihrer Schwemmlehmdecke, die Hügellandschaft der alten Schotter und Moränen mit ihrer Lößbedeckung, die Weitungen im untern Muschelkalk und Keuper und die Tafelflächen mit der Verwitterungsrinde des Trigonodusdolomits sind gutes Ackerland. Auch ist hier das Klima insofern günstig, als weder Niederschlag noch tiefe Temperaturen die Kulturen schädigen. Rheinfelden, jünger als seine ländlichen Nachbarn, besitzt daher eine außerordentlich günstige *Marktlage* für die Umgebung. Hier im Zentrum einer Getreidegegend wurden gut besuchte Frucht- und Viehmärkte abgehalten. Der rege Handel befruchtete auch das Gewerbe. Daneben existierten aber noch in der Stadt zahlreiche Bauernbetriebe, besonders seitdem das Nachbardorf Höflingen nach und nach aufgesogen worden war<sup>285)</sup> Die Wirren des 30 jährigen Krieges hatten es vollständig zur Wüstung werden lassen und seine Flur war eine willkommene Erweiterung des städtischen Grundbesitzes. So zeigte sich noch zu Anfang des letzten Jahrhunderts der starke Anteil an bäuerlichen Erwerbenden. (1803 wurden im Bestand der Stadtbevölkerung neben 89 Handwerkern 85 Bauern gezählt). Noch heute besitzt das Stadtbild zahlreiche landwirtschaftliche Oekonomiegebäude, und über die Gemarkung verteilt liegen einige große Hofgüter. Die Ausdehnung des landwirtschaftlichen Bodens entspricht der Größe des Gemeindeareals, welches dasjenige der andern Städte weit übertrifft. Auch ist hier der Anteil an Anbaufläche bedeutend größer, als etwa in Brugg oder in Aarau. Dieser Rückhalt, welchen die Stadt in ihrem *Arealbesitz* hatte, bedingte ihre Unabhängigkeit von den Schwankungen des Handelsverkehrs und einen gewissen Reichtum. Mehr als die Hälfte (51,5 %) des Gemeindebannes ist mit Wald bedeckt, der zu  $\frac{3}{4}$  städtisches Gemeingut ist. Noch unschätzbare Werte liegen in der Gegend von Rheinfelden im Boden begraben. Der Muschelkalk birgt hier *Salz*, welches in zwei Salinen gewonnen wird. Sie haben die Stadt während der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts zum Kurort umgeschaffen, wo jährlich im Sommer der tausendfache Strom der Gäste von allerhand Gebrechen Heilung sucht, und nebenbei auch den Kleinhandel und das Kleingewerbe der Stadt neubelebt. Eine solche Begünstigung dieser Wirtschafts-

zweige machte sich in Rheinfeldern seit seinem Bestehen geltend. Als Zentrum und Absteigequartier des umwohnenden Adels, als Sitz eines Chorherrenstifts, einer Johanniterkommande und eines Kapuzinerklosters wurde die Stadt zu einem Kulturmittelpunkt, in dem hohe Besuche verkehrten. Dabei wirkte sich die günstige *Fernverkehrslage* aus. An der Straße gelegen, welche die hochkultivierten Gebiete Süddeutschlands mit dem Elsaß und Frankreich verband, als Laufenstadt am Rhein, den der mittelalterliche Talverkehr benützte, wurde sie auch Absteigequartier für zahlreiche fürstliche Reisende. Auch der *Querverkehr*, welcher zwar nur das Paar der Rheinstraßen verband, gewann an Bedeutung, da die beiden Ufer des Flusses in derselben politischen Hand lagen. So konnte die Rheinbrücke bei Basel vermieden werden, und ohne die Hemmung des Verkehrs durch große Zollschranken kam man auf der Bözbergstraße direkt zu den Zufahrten der Ostalpen- und Gotthardpässe. Man umging damit die Sperren, welche der kleinstaatliche Partikularismus auf der Hauensteinstraße errichtet hatte. Rheinfeldern war somit ein Ausfallstor der nördlichen Mächte gegen Süden, und wenn es auch nie als solches mißbraucht wurde, so hatte es im 30jährigen und späteren Kriegen als abgelegener österreichischer und katholischer Brückenort viel zu leiden. Immerhin blieb der Querverkehr gering, eben Mangels an guten Zufahrtswegen, und auch der Bau der Lörracherstraße vor 150 Jahren vermochte den Hauptverkehr nicht von Basel abzulenken. Diese Straße hat im Gegenteil Rheinfeldern dadurch geschadet, daß sie nach der Ziehung der *Rheingrenze* im Frieden von Lunéville 1803 den Zugang zur benachbarten Stadtsiedlung erleichterte. Denn der Anschluß des Fricktales an die Schweiz hat das einheitliche Wirtschaftsgebiet der Stadt zerrissen, und der rechtsrheinische Teil ging auf lange Zeit hinaus ihrem Einfluß verloren. Denn jenseits des Rheins, allerdings im Bann der Bauerngemeinden Nollingen und Warmbach, lagen viele Äcker und Weinberge der Rheinfeldern Bürger. Dort befanden sich auch die Wirtschaftsgebäude städtischer Stiftungen (Spital). Nach der Grenzziehung verödete der Markt, besonders, als die strengen Zollschranken der Zollunion aufgerichtet waren, mangels Besuch, sodaß die Bevölkerungszahl im Anfang des letzten Jahrhunderts einen Rück-

gang zu verzeichnen hatte. Dieser Rückschlag, verursacht durch die Grenzziehung, wurde lange nicht überwunden, und noch heute hat Rheinfeldens in seinen mit Türmen und Toren geschmückten Mauern den Anblick der mittelalterlichen Stadt bewahrt.

### **Die neuzeitliche Stadtentwicklung.**

Der neuzeitliche Aufschwung Rheinfeldens fällt mit der Erbohrung von *Steinsalzlager*n in der Nähe zusammen.

Von der Rheinfelder Verwerfung an senkt sich der Muschelkalk schwach nach E. Wohl ist das Liegende des Hauptmuschelkalkes nirgends oberflächlich anzutreffen, vielleicht aber greift das diluviale Rheinbett, das beim Gwild den Rhein kreuzt,<sup>162, p. 36)</sup> so tief hinein, daß eine Auslaugung des Salzes möglich war, vielleicht sind auch kleine tektonische Störungen<sup>324, p. 18)</sup> für das Fehlen des Salzes in größerer Nähe der Stadt verantwortlich, jedenfalls waren Bohrungen erst dort fündig, wo sich jetzt die Bohrtürme und Siedehäuser der Saline erheben.

Schon in früheren Zeiten war in Rheinfeldens das Salzdepot für die vorderösterreichischen Lande. Hier wurde im Salzhaus, das sich an das Rathaus anschloß, das wertvolle Mineral gelagert, nachdem es per Schiff rheinaufwärts von Burgund oder rheinabwärts vom Tirol hiehergebracht worden war. Als nun in der Verfolgung der Bohrungen in Schweizerhall und Kaiseraugst auch hier Salzlager angeschnitten wurden (1844), stellten sich die zahlreichen Wirtschaften, deren Besuch in den ersten Dezennien des letzten Jahrhunderts flau geworden war, auf Soolbäder um. Voran ging 1848 das Soolbad zum Schützen, ihm folgten bis in die 80er Jahre sieben weitere Etablissements. Die Heilkraft der Soole, deren Ruf eine große Bäderpropaganda verbreitete, zog zahlreiche Kurgäste in die Stadt. Die alten Gebäude der Gasthäuser wurden umgebaut und sahen große Dependenz entstehen. Wenn auch die meisten im Innern der Stadtumwallung blieben, oder doch an alten Stellen weiter gediehen, so ist gerade die größte Unternehmung, das Salinenhotel, außerhalb der Stadt in größere Nähe der Soolquellen gerückt. Dort bildet es mit seinen Nebengebäuden inmitten eines großen Parkes eine Gruppe von Anlagen, die der Fremdenindustrie dienen. Die Tendenz, den Saisongästen eine möglichst angenehme Umgebung zu schaffen, rief in den 50er

Jahren, dank dem Einfluß, welchen die Badewirte in der Stadtverwaltung ausübten, der Aufforstung größerer Ackerflächen im Weiher- und Hardfeld. So wurde Rheinfelden auch zum Luftkurort, dem jährlich zirka 6000 Gäste zuströmen. Die Umstellung der Wirtschaft auf Fremdenbesuch änderte auch das Stadtbild, indem eine intensive Renovation der alten Häuser unternommen wurde, Bijouterieläden, Confiserien, Blumen-, Obst-, Buchhandlungen, Banken, Coiffeurgeschäfte wurden eröffnet, und zahlreiche Aerzte bezogen hier ihr Domizil.

Vor der Trennung des städtischen Einflußgebietes durch die neue Grenzziehung waren verschiedene *Gewerbe* in der Stadt heimisch. Gerben, Mühlen, Stampfen und Sägen reihten sich am Industriekanal, einer Abzweigung des «alten Baches», des früheren Stadtgrabens. Sie benützten auch vor den Toren das Gefälle des Magdener Baches, indem sie sich in seiner Talrinne in der Niederterrasse etabliert hatten. Diese bodenständigen Gewerbebezüge sind nun bis auf eine Säge aufgelassen. In überdecktem Bett fließt jetzt der Gewerbekanal dem Rhein zu, und nur eine Litzenfabrik benützt seine Wasserkraft. Vor den Toren aber löste die *Tabakindustrie* das frühere Mülle-reigewerbe ab. Durch die napoleonische Kontinentalsperre begünstigt, faßte diese Industrie in der Schweiz Fuß. So finden sich jetzt zwei große Fabriken in der Rinne des Magdener Baches, da wo er in die Niederterrasse eintritt (Stampfi) und bei seinem Austritt (Kunzentel). Eine Zigarrenfabrik an der Landstraße in der Klos beschäftigt überschüssige Arbeitskräfte aus den umliegenden Tälern.

Diese Luxusindustrie hat ihr Pendant in der *Großbierbrauerei*. Ursprünglich ein Kleingewerbe, das sich auf die reichen Getreidequellen der Umgebung stützte, wurde sie nach der Grenzziehung Exportindustrie, die sich im Lauf des Jahrhunderts zum Großgewerbe ausgewachsen hat. Dies ist wohl dem Fremdenstrom, der eine gute Konsumentenschaft bildete, als auch, nach der Eröffnung der Bahn, den guten Verkehrsverhältnissen zuzuschreiben, die in kurzem Transport die benachbarte Großstadt Basel erreichen ließen. Die Wasserverhältnisse des Weiherfeldes mit seinen Grundwasseraustritten begünstigten schon früher die Anlagen von Teichen. Diese waren in vergangenen Zeiten der Fischzucht dienstbar, und belieferten den Tisch der

Klöster und Stifte. Nun wurden sie zu Fischweihern (Figur 11), Die trockenen Schotterflächen der Niederterrasse und ihrer tieferen Stufen eigneten sich gut zur Anlage von Bierkellern, besonders dort, wo der Terrassenrand eine flache Zufahrt erlaubte. Dazu ermöglichte die Ausdehnung des Kulturareals, sowie das Vorhandensein großer Oekonomiegebäude in der aufgehobenen Johanniterkommende die Haltung eines großen Pferdeparkes, der zur Versorgung der Umgebung mit dem Brauprodukt notwendig war. Heute sind allerdings die Eisweiher zum größten Teil aufgelassen, da künstliche Eisproduktion an die Stelle der natürlichen trat. Die Brauereigebäude mit ihren riesigen von Kaminen überragten Backsteinbauten bilden nun als Wahrzeichen des Bierstädtchens eine nicht unbedingt befriedigende Note im Landschaftsbild.

Vergesellschaftet mit diesem Industriezweig sind Faß- und Preßhefefabriken.

Zu jeder größeren Siedlung gehörte seit dem Eingehen der Strohbedachung eine *Ziegelei*. Dank der Nähe der Eisenbahn hat sich in Rheinfeldern eine solche zum modernen Betrieb ausgewachsen. Früher wohl einfach auf das Vorkommen von Schwemmlern, welcher auf der Niederterrasse ausgebreitet war, angewiesen, macht sie sich heute die Lößlehm-lager, welche über den Deckenschottern des Berges liegen, nutzbar. Ihre großen Backsteingebäude erheben sich am Kapuzinerberg, dem früheren Standorte des Kapuzinerklosters, in der Gegend des städtischen Rebberges, welcher um 1830 aufgelassen worden ist.

Wenn sich diese industriellen Anlagen um den Bahnhof, mit dem sie durch Nebengeleise verbunden sind, gruppieren, so scharen sich andere Betriebe um das Kraftwerk oberhalb Rheinfeldern. Dieses älteste große Rheinkraftwerk, das schon vor der Jahrhundertwende entstanden ist, nützt eine Gefällsstufe des Rheins aus, welche sein Lauf im Muschelkalk bedingt. Das Stauwehr befindet sich am obern Ende des aus Muschelkalk bestehenden Felsbettes, des «Gwild». Ein Zuleitungskanal von ca. 1 Kilometer Länge führt das Wasser am rechten Ufer ins Turbinenhaus. Dort haben sich große elektrochemische und Aluminiumwerke angesiedelt. In neuerer Zeit faßte nun auch auf der linken Rheinseite eine Kunstseidenfabrik Fuß, die so-

wohl auf den Grundwasserstrom der Schotter eines diluvialen Rheinbettes, als auf Elektrizität der Kraftquelle angewiesen ist.

Durch die Industrie ist Rheinfeldern wieder *Sammelpunkt* der Bevölkerung seines natürlichen Wirtschaftsgebietes geworden, sodaß über die Rheinbrücke ein reger Arbeiterstrom nach beiden Richtungen hin verkehrt. Der Zustrom an Arbeitskräften aus dem Badischen ist mit 300—400 demjenigen der Schweizerarbeiter beinahe gleich, die in rechtsrheinischen Fabriken Verdienst suchen. Die Grenzorte des schweizerischen Einzugsgebietes der industriellen täglichen Zuwanderer sind Basel, Buus, Wintersingen, Münchwilen. Es ist ein Gebiet, dessen Grenze sich etwa mit dem Verlauf der 30 Minuten-Isochrone deckt. <sup>133)</sup> (Figur 46.)

Der Einfluß der Industrie sowohl, als die Bedeutung als Kurort auf die Ausdehnung der Stadt macht sich außerhalb der alten Stadtmauern deutlich bemerkbar. In der Nähe der alten Siechenhauskapelle, der Klos, scharen sich Beamten- und Arbeiterhäuser, mehrstöckige Reihenbauten. Auf die Niederterrasse rücken zahlreiche Villen und Einfamilienhäuser in lockerer Streu vor.

### Grundriß.

Für den Grundriß der Stadt war vor allem die *Form des Bodens* bedingend. Im Kirchplatz springt ein von steilen Hängen begleiteter Muschelkalksporn nach N. vor, Hier war im Mittelalter der Sitz der Geistlichkeit und des Adels, die ihre Häuser in der Nähe der Stiftskirche besaßen. Eine tiefer gelegene Erosionsterrasse begleitet den Fuß dieses Hügels und bildet den Raum, wo sich die *Handwerker- und Krämerstadt* entwickelte. Das Ganze ist halbkreisförmig umschlossen, im W. und S. von dem natürlichen Graben des Heimdeckenloches, dessen oberer Teil nun aufgefüllt und in einen Turnplatz umgewandelt worden ist, im SE. durch den künstlichen Einschnitt des Stadtgrabens, den Unterlauf des Magdenerbaches.

Nicht immer besaß die Stadt diese Ausdehnung. Die erste Anlage fand sich in der Gegend der heutigen Marktgasse, war aber durch einen künstlichen Kanal, der vom Knie des Magdener Baches nach N. längs dem Rand des Kirchhügels gegen das Rathaus verlief, abgeschlossen. Doch schon das Stadtrecht von

1291 erwähnt eine weitere Ausdehnung nach E. Während der alte Stadtteil hauptsächlich zwei dem Rheinufer parallele Gassen aufweist, die Marktgasse mit einer geschlossenen Front von hohen, schmalen Häuserfassaden, Rinder- (R.) und Futtergasse (F.) mit Wirtschaftsgebäuden und Hinterhäusern, besitzt der breitere neuere Teil ein Gewimmel von Kreuz und Quergassen, welche gegen den lange Zeit einzigen Zugang zur Landstraße, das Obertor, hinzielten. Um den, diesem Eingang vorgelagerten Platz stehen noch heute zahlreiche Wirtshäuser, deren Bauart in frühere Jahrhunderte weist. Durch schräg ansteigende Gassen ist der Zugang zum *Kirchplatz* ermöglicht, der hier außerhalb des mittelalterlichen Verkehrs eine Akropolis bildete. Noch jetzt ist er Kulturmittelpunkt, indem sich anstelle der alten Ritterhäuser Schulbauten inmitten grüner Anlagen und stiller Plätze erheben. Im Hintergrund, gegen die Stadtmauer, stand das Kapuzinerkloster, dessen Kapelle heute zum Theater (T) umgebaut ist. So zeigt der Plan von Rheinfeldern verschiedene Teile, den leiterförmigen Grundriß der ältesten Stadt, dem sich die weniger systematisch aufgebauten Erweiterungen im SE. anschließen. Sie sind von dem alten Feudalsitz scharf getrennt, und diese beiden, von einander unabhängigen Gebäudegruppen werden von der alten *Stadtmauer* umschlossen, deren Reste noch heute den romantischen Reiz des Mittelalters vermitteln. Die Mauer beginnt im E. am scharfen Diebsturm, berührt die ehemalige Johanniterkommende (J), heute ein großer landwirtschaftlicher Gutsbetrieb inmitten der Stadt. In ihrem weiteren Verlauf ist das Kupfer- oder Storchentor (b) eingesetzt, das den Zugang zum Ländeplatz oberhalb des Gwild ermöglichte, lange Zeit aber zugemauert war. Von dort aus erreicht die Mauer im Obertor den hauptsächlichsten Stadteingang. Ein altertümliches Zollgebäude (c.) vom Beginn des 19. Jahrhunderts liegt vor ihm und weist auf die Bedeutung hin, welche der Zoll als Einnahmequelle für Rheinfeldern besaß. Die Stadtmauer, heute in die Häuser einbezogen, verläuft dann längs dem Heimdeckenloch, bis zum Badhotel Schützen. Dort stand das Hermannstor, dessen baulicher Bestand durch die Nähe des tiefen Grabens immer gefährdet war, und das daher nicht mehr als Eingang benützt wurde, besonders, seitdem ihm im Beginn des 18. Jahrhunderts ein Festungswerk vorgelagert worden war. Das west-

liche Mauerstück, heute zum größten Teil geschleift, führte dann zum Rhein. Die hohe Ringmauer mit ihren Türmen mußte dort 1802 der Straßenanlage nach Basel weichen.<sup>202, II 415)</sup> Auch gegen den Rhein war die Stadt durch Mauern geschützt, über welche die Rückwände der schmalen Häuser hinausragten. Zur *Rheinbrücke* öffnete sich das Rheintor, und die natürlichen Brückenpfeiler der Muschelkalkinseln, zwischen den bis zum Brand von 1898 hölzerne Verbindungsstücke lagen, waren gekrönt von den Wehrbauten des Steins und des Böckersturmes.

Während der östliche Teil der Stadt in seinem Grundriß noch die alte Anlage vollständig erhalten hat, wurden im W. verschiedene neue Durchbrüche in die Stadtumwallung gelegt, um einerseits die Einfahrt von Basel her zu erleichtern, anderseits, seit dem Bau der Bahn, den Zugang zum Bahnhof abzukürzen. Die Station liegt in 288 m am Fuß der Niederterrasse, in den Verlauf der Bahnlinie eingeschaltet. Diese benützt, über Weiherfeld und Klosfeld kommend, die verschiedene Staffelung des östlichen Niederterrassenrandes, um ihre Höhe zu gewinnen. In geringer Entfernung, sowohl vom Bahnhof als von den Brauereien, hat sich ein kleines Industriequartier mit rechtwinklich sich schneidenden Straßen entwickelt. Auf der niedern Terrassenstufe greift nun auch der Siedlungsvorgang in lockeren Hauszeilen nach Osten weiter. Noch viel weitmaschiger ist das Siedlungsnetz auf der Niederterrassenfläche (300 m). Die Häuser der *modernen Stadterweiterung* sind entsprechend den wirtschaftlichen Verhältnissen ihrer Bewohner verschieden angeordnet, indem die tiefere Lage von Arbeiterhäusern, die höhere von Villen eingenommen wird.

### Aufriß.

Durch den Stadtplan allein ist das Aussehen einer Stadt noch keineswegs bestimmt. Schon 1899 wies Schlüter<sup>274)</sup> darauf hin, daß auch der Aufriß, also die Form, die Bauart, die Höhe, die Gliederung der Häuser vollauf gewürdigt werden müsse, und von Hassinger,<sup>133, 134, 135)</sup> Hanslik<sup>127)</sup> und Geisler<sup>102, 103, 104)</sup> ist in den letzten Jahren diese Forderung eingehend begründet worden. Dabei bleibt es eine Sache des Kunsthistorikers und Architekten, auf einzelne erhaltene Baudenkmäler früherer Architekturepochen näher einzugehen. Der Geograph hat sich in



erster Linie mit dem Zusammenfassen des Wesentlichen zu betätigen. Er sucht die Zusammenhänge der Bauformen mit dem Werden des Stadtbildes auf.

Beim Betrachten der Stadt heben sich in erster Linie die *öffentlichen Bauten* heraus. Kirchen, Schulen, das Rathaus zeigen in ihren mehr oder weniger prägnanten Formen den Kulturwillen der Stadtbevölkerung. Sie waren im Gegensatz zu den Bürgerhäusern schon frühzeitig, oft schon bei ihrer ersten Anlage, in Stein aufgeführt. Daher haben sie ihre alte Form trotz mancher Zerstörung beibehalten, wenn auch je nach dem Kunstgeschmack der verschiedenen Bauepochen die Fassaden abgeändert worden sind.

Auf dem Kirchplatz erhebt sich die aus rotem Buntsandstein, dem bodenständigen Baumaterial gebaute *Martinskirche*, ein großer, ursprünglich gothischer, doch im Barock umgeformter Bau, der von einem mit zierlicher Haube geschmückten Glockenturm überragt ist. Als Wahrzeichen des städtischen Gemeinwesens steht diesem geistlichen Gebäude in der untern Stadt das *Rathaus* gegenüber, an dessen bemalte Barockfassade sich der wehrhafte Turm anschließt, während im Hof gothische und Renaissance Gebäudeteile von zahlreichen Bauperioden sprechen. Auch die Stadtmauern mit den noch bestehenden Tortürmen sind Zeugen alter Bauart.

In der Nähe der Kirche erheben sich alte Häuserblöcke, Reste der früheren *Sitze der Domherren und Adelsgeschlechter*. Das Knabenschulhaus befindet sich in den Mauern eines solchen Gebäudes, während das Mädchenschulhaus als unschöner Backsteinbau aus der Mitte des letzten Jahrhunderts den Kirchplatz nach S. abschließt. Hier stehen auch zwei Reihen alter Häuser mit Hausteingesimsen und Türbogen. Mit ihren breiten Satteldächern leiten sie über zu den Bürgerhäusern, zu deren Zahl sie auch heute gehören.

Eine andere Gebäudegruppe, welche das Stadtbild Rheinfeldens bestimmend beeinflusst, ist die der «halböffentlichen» *Gasthäuser*. Ihr Baugrund erstreckt sich gewöhnlich auf verschiedene Hausparzellen; deshalb nehmen sie große Fronten ein. Der Wohlstand ihrer Besitzer ermöglichte auch eine großzügige äußerliche Ausführung. Sie häufen sich um den Platz innerhalb des Obertores und in der Marktgasse. Die neuzeit-

liche Entwicklung der Stadt zum Badeort rief der Erstellung geräumiger Erweiterungsbauten, die, trotzdem sie als Zweckbauten große Fensterfronten aufweisen, nicht die Charakterlosigkeit der Großstadtbauten jener Zeit besitzen.

Der Großteil der Gebäude gehört dem *Bürgerhaus* an. Auf schmaler Front erbaut, weisen ihre Fassaden, welche von der Traufseite des steilen Satteldaches überhöht sind, eine Breite von zwei bis drei Kreuzstöcken auf. Wohl zeigt sich bei ihnen hie und da ein spitzbogig überwölbter Türeingang oder profilierte Fenstergesimse, wohl tritt, selten zwar, ein Erker in die Straße vor. Im allgemeinen aber lassen selten charakteristische Merkmale eine bestimmte Bauzeit feststellen. Auf dem Plane sind diejenigen, welche Bauteile aus der Gothik oder Renaissance zeigen, violett gehalten, während die andern karmin erscheinen, deren Umbau höchstens ins 18. Jahrhundert zurück reicht. Die innere Aufteilung dieser Häuser ist gleichartig. Die alte Anlage,<sup>61)</sup> welche noch häufig zu treffen ist, sah im Erdgeschoß einen Raum gegen die Straße und einen gegen den kleinen Hof oder Garten, und zwischen beiden war die steile Treppe angeordnet. Bei größeren Häusern, die auf zusammengezogenen Parzellen stehen, ist dann je ein Raum zu beiden Seiten eines Hausgangs gelegen, an den sich das Treppenhaus anschließt. Diese Häuser sind mehr-, gewöhnlich dreigeschoßige Miethäuser. In den Hauptstraßen hat der untere Frontraum, der früher die Werkstätte des Handwerkers beherbergte, neuen Umbauten in Läden mit modernen Schaufensterreihen Platz machen müssen. Sie bestimmen besonders das Aussehen der Markt-gasse. (Bild 29.) Darüber aber erhebt sich immer noch die verputzte Fassade mit ihrem schmucklosen Aufbau aus Großvaters Zeit.

Gegen die östliche Stadtseite, ums Storchentor, und auch in den Nebengassen schieben sich große alte *Ökonomiegebäude* zwischen die Bürgerhäuser. Wenige erst sind in Miethäuser umgebaut, viele zeigen noch mit ihren rundbogigen Scheunentoren die Wichtigkeit der Landwirtschaft für diese Stadt.

Außer den *Umbauten* der Ladenstraßen hat die Neuzeit am alten Stadtbild wenig geändert. Die Mietskasernen und Geschäftshäuser, welche um die Wende dieses Jahrhunderts durch den Einfluß der nahen Verkehrslinie entstanden sind, haben in

der Altstadt nur wenige Vertreter. An der Marktgasse steht anstelle des viele Jahrhunderte bestehenden Spitals das frühere Postgebäude inmitten eines Gartens, und an dem neuen Durchbruch der Bahnhofstraße stellten sich ein Bank- und Geschäftsgebäude als moderne Etagenhäuser ein. Solche sind auch in geringer Zahl in den Vorplätzen der alten Stadtumwallung eingestreut, sie finden sich vor allem im Industriequartier westlich des Bahnhofs.

Der Bauplatz außerhalb der Altstadt war nicht so eingeschränkt, wie innerhalb der Ummauerung. Dort stehen an der Landstraße einige schöne klassizistische Landhäuser, Villen und Gasthäuser mit geringer Stockwerkzahl. Eine Streu moderner Villen und Einfamilienhäuser verteilt sich auf den stadtnahen Terrassenflächen. Einigen in protzigem Back- und Hausteinstil der Vorkriegszeit mit Türmchen und Aufsätzen stehen neuere harmonische, einfache Beamten- und Arbeiterhäuser gegenüber.

### Die Stadtbevölkerung.

	1910	1920		
Häuser	392	431	1910	2,16
Haushaltungen	850	935		9,4
Einwohner	3705	3768	1920	1,2
davon Bürger	475	428		8,8
Aargauer	723	931		
übrige Schweizer	962	1296		
Ausländer	1545	1113		
			1910	1920
Berufstätige	1586	1180 ♂	406 ♀	1708
Landwirtschaft	111			85
Salinen	14			
Industrie	1051			1025
Nahrungsgewerbe	112			
Bekleidungs-gewerbe	303			
Baustoffe	117			
Gespinnste	297			
Chemische Produkte	121			
Metalle	81			
Handel	240		Handel und Verkehr	325
Handel, Banken	114			
Wirtsgewerbe	126			
Verkehr	46			
Verwaltung	94			

In der Bevölkerungsschichtung Rheinfeldens kommt deutlich seine Lage als Grenzstadt zur Geltung. Ein Drittel der Einwohner sind Ausländer, hauptsächlich Deutsche. Infolge der hemmenden Einflüsse der nachkriegszeitlichen Grenzverhältnisse hat sich seit 1910 das Verhältnis dieses Bevölkerungsteiles zugunsten der Schweizer verschoben, denn dort betrug ihr Prozentsatz 42 %.

Die *Berufsschichtung* sieht ein Überwiegen der industriell Tätigen. Noch 5 % sind Bauern. Die Zahlen von 1910, andere konnten mangels an statistischem Material nicht beigebracht werden, zeigen den starken Anteil der arbeitenden Bevölkerung im Nahrungs- und Genußmittelgewerbe, in Bier- und Tabakindustrie. Ein großer Teil der in den übrigen Industriezweigen aufgeführten Erwerbenden arbeiten entsprechend dem Standort der Fabriken in der badischen Nachbarschaft.

Dank der Wichtigkeit, welche Rheinfeldens als Kur- und Markttort besitzt, ist  $\frac{1}{4}$  seiner Erwerbenden in Handel und Verkehr, in Bank- und Versicherungswesen, besonders aber im Wirtegewerbe tätig.

Die *Wohndichte* ist mit 2,2 Haushaltungen und 8,8 Personen auf ein Haus gering zu nennen (Aarau 1,9 und 8,6, Basel 2,9 und 12,9, Zürich 3,8 und 17,3). Seit 1910 zeigt sich der Einfluß der Stadterweiterung, die in lockerer Bebauung außerhalb des Mauergürtels vor sich ging. Immerhin ist die Wohndichte auch in der Altstadt gering, da im allgemeinen die auf schmalen Parzellen stehenden Gebäude in die Höhe gerückte Einfamilienhäuser darstellen.

### **Zusammenfassung.**

*Rheinfeldens*, das als Brücken- und Laufenstadt im Mittelalter große Verkehrsbedeutung besaß, dessen Schutzlage durch natürliche und künstlich zu schaffende Gräben auf einem Muschelkalksporn bedingt war, das aber auch in der negativen Auswirkung der Lage schwere Kriegszeitenerleben mußte, ist bei der Ziehung der Rheingrenze eines großen Teils seines wirtschaftlichen Einzugsgebietes verlustig gegangen. Daher ist es zu Beginn des letzten Jahrhunderts in der Entwicklung zurückgeblieben. Erst die Eröffnung der nahen Salinen verhalf ihr zum Aufstieg als Badestadt, und das sich durch Kraftgewinnung

und Verkehrsanschluß entwickelnde Gewerbe gab den Ansporn, die Grenzen des mittelalterlichen Stadtbildes zu sprengen.

Hier sei auf die Kapitel über Rheinfeldern in G. Burckhardt, Basler Heimatkunde<sup>66 a</sup>, II. Teil 1927) aufmerksam gemacht. Der Verfasser ließ mich seinerzeit in liebenswürdiger Weise Einsicht in das Manuskript von Text und Abbildung nehmen.

### **Laufenburg** (Tafel IX, Bild 30, 31.)

Wenn Rheinfeldern in jeder Beziehung seine frühere Wichtigkeit wieder erreicht hat, so ist das Laufenburg, welches wie seine Nachbarstadt durch den Frieden von Lunéville seines größten landwirtschaftlichen Areals und der Hälfte seines Hinterlandes verlustig gegangen ist, nicht in diesem Maße gelungen. Seine Bedeutung war weniger in seiner Eignung als wirtschaftlicher Mittelpunkt einer fruchtbaren Landschaft begründet, sondern in erster Linie in seiner *Verkehrslage*. Der Rhein hat hier ein enges Bett in die Gneißfelsen des Schwarzwaldfußes geschnitten, das er in mächtigen Strudeln durchtobte. Auf einer Länge von 1300 Metern durchmaß er eine im Mittel 75 Meter breite Erosionsschlucht, die sich bis 12 Meter an der schmalsten Stelle verengte. Klippen ragten aus dem felsigen Bett, Felsrippen, entsprechend harten Lamprophyr- und Aplitgängen, sprangen von den steilen Ufern vor, die stellenweise durch treppenförmige Felsplatten terrassiert waren. Das Gefälle war in diesem «kleinen Laufen», wie das Gewild im Gegensatz zum Neuhauser Rheinfall genannt wurde, groß, denn der Niveauunterschied zwischen seinem Beginn und Ende betrug 3,43 Meter bei Mittelwasser (auf 1468 Meter Länge).<sup>346)</sup> Diese Schnelle bildete im ziemlich ausgeglichenen Lauf des Ober rheins ein Hindernis, das die zu ihren Laichplätzen aufsteigenden Lachse überwinden mußten. Der enge Durchpaß mit seinen Platten und Felspfeilern war daher ein gegebener Fischplatz. Zur Zeit des Mittelalters, als der Verkehr hauptsächlich auf die Wasserstraßen angewiesen war, weil staatliche Unzulänglichkeit die von der Römerzeit übernommenen Straßenzüge verfallen ließ, mußte an dieser Stelle eine Verkehrssiedlung entstehen, denn die Wassergeschwindigkeit war zu groß, die Gefahr des Scheiterns zu naheliegend, als daß nicht eine kurze Unterbrechung der Fahrt durch Umschlag nötig gewesen wäre.

Zudem bot die Enge der Schlucht die Möglichkeit, sie mit kurzem Brückengerüst zu überwölben und damit eine Querverbindung der beiden Ufer zu bewerkstelligen. Das sind vor allem die Bedingungen, welche die Entwicklung Laufenburgs begünstigt haben. Dazu kam noch die Gunst der Lage in der Nähe eines *Erzgebietes*, dessen Erze hier dank der Wasserkraft zu Eisen umgeschmolzen wurden. Alle diese begünstigenden Faktoren gehören der Vergangenheit an. Die Entwicklung des modernen Hochofenbetriebes bedurfte andern Erzes, sodaß das Fricktaler Material bis jetzt unverwertet geblieben ist.<sup>231)</sup> Seitdem im Jahre 1912 das *Laufenburger Kraftwerk* für die Fische ein unüberwindliches Hindernis geworden ist, ruht der Fischfang, der noch zu Anfang des Jahrhunderts große Pachtsummen in die Kassen der Gemeinde fließen ließ.<sup>196)</sup> Die Schifffahrt, welche seit dem Straßenbau der Neuzeit immer mehr abflaute, ist ganz eingegangen, und sogar die Flößerei, welche noch zu Ende des letzten Jahrhunderts so intensiv war, daß alte Schiffermonopole aufgehoben werden mußten (1870), da nicht mehr genügend Hände zur Verfügung standen, ist unmöglich geworden. Auch der Querverkehr, der nun über die neue, in zwei prächtigen Bogen gespannte Brücke vorsichgeht, ist gehemmt durch die politischen Schranken. Ist es daher verwunderlich, wenn Laufenburg, wenn es auch nicht mehr den Eindruck eines verlotterten Stadtwesens, wie es Lutz (1801) schildert<sup>196)</sup> macht, eher einen ärmlichen Anblick bietet, wenn nicht die Staatsgebäude und Gasthäuser eine Note von Vornehmheit und Wohlstand erklingen ließen. Diese Stagnation im letzten Jahrhundert, welche sonst im Aargauer Jura nur bei bäuerlichen Siedlungen zu konstatieren ist, begreift man umso eher, als sich nur wenige industrielle Betriebe niedergelassen haben. Auch die Elektrizität, deren Gewinnung den Ertrag der Nahrungs- und Verkehrsquellen abgelöst hat, konnte sich in der kurzen Zeit ihrer Ausbeutung noch nicht als wirtschaftliche Förderin auswirken.

### Ortslage.

Laufenburg liegt am Beginn des Laufens. Es lehnt sich an den Gneißhügel des Schloßberges, auf dem sich schon, bevor die Stadt ein politisches Wesen bildete, eine Feste der Habsburger befand. Das Rheinbett,<sup>346)</sup> nur zirka 90 Meter breit, bestand

aus zwei Teilen, einer nur bei Hochwasser überspülten Gneißplattform und einer zirka 35 Meter breiten Rinne. Erstere bot dem Fundamentieren von Brückenpfeilern keine Schwierigkeiten, letztere war leicht zu überspannen. Schon das Kloster Säckingen besaß hier Eigenleute, welche dem Fischfang oblagen. Die Verkehrsbedeutung bedingte dann die Burgengründung und schon vor 1242 die Ummauerung der Siedlung, welche sich wohl vom Fischerdorf zu einem für die Umgebung wichtigen Markt- und Verkehrsort ausgewachsen hatte. Die alte Stadt, umgeben von Mauern und überragt vom Schloß, belegte den halbkreisförmigen Platz, der sich vor dem nördlichen Steilabsturz des Schloßberges zum Rhein ausdehnt. Er besteht morphologisch aus dem Abfall und einem vorgelagerten Hügel, zwischen denen sich eine flache Einsenkung hinzieht. Ihr folgt die ziemlich breite Marktgasse, deren östliche Erweiterung den ansehnlichen Marktplatz bildet. Um den Hügel gruppieren sich Blöcke von hohen, schmalen Häusern, welche durch enge, steile Gäßchen von einander getrennt sind. Sie werden umfaßt von Rhein- und Laufengasse, welche sich auf dem von Bäumen beschatteten Platz vor der Brücke treffen. Gegen den Rhein zu, die geschlossenen Rückseiten in malerischem Wechsel vorschiebend oder zurückziehend, je nachdem es der Verlauf des Steilabfalls bedingt, schließen sich schmale Bürgerhäuser zu Reihen zusammen. Der zum Teil durch künstliche Terrassen gegliederte Aufstieg zum Schloß trägt Kirche und Pfarrhaus, das Gerichtsgebäude und eine geschlossene Reihe früherer Adelshäuser längs der Herrengasse.

Dieser enge Raum genügte bald nicht mehr der sich erweiternden Stadt, und schon 1278 wird eine *Vorstadt* im flach ansteigenden westlichen Vorgelände des Schloßberges ummauert. Südlich davon erstrecken sich *Niederterrassenflächen*, die durch zwei Stufenränder gegliedert sind. Die oberste Stufe, zirka 330 Meter, ist die obere Fortsetzung des Kaisterfeldes. Sie ist am Fuß des Ebneberges mit Gehängelehm bedeckt, der durch eine jetzt eingegangene Ziegelei ausgebeutet wurde. In diese Oberfläche der Niederterrasse sind die tieferliegenden Teilfelder eingesenkt. Das höhere davon, 320 Meter, leitet Straße und Eisenbahn, und auf ihr geht die neuzeitliche Erweiterung der Stadt vor sich. Das tiefere, vor

allem ausgebildet im Gießen (310 Meter) und Schäßigen (306 Meter) erniedrigt ober- und unterhalb der Stromschnellen die Ufer derart, daß die Anlage von Schiffländern mit guten Zufahrten möglich war. Dort weitet sich zugleich auch das Rheinbett, dessen Wassergeschwindigkeit oben infolge des Staus des Laufens, unten dank der Kolkwirkung und damit dem rückläufigen Gefälle der Flußbettsohle, stark gemildert war. Die Verflachung der Ufer an diesen Stellen hat auch ihren Grund darin, daß hier kein anstehendes Gestein mehr zutage tritt, sodaß das Rheinbett in Schottermassen eingetieft ist. Diese geben uns samt den verschiedenen Bohrungen die Erklärung für die Bildung des Laufens in die Hand, der epigenetischer Entstehung ist, während dem ein altes, von Hochterrassenschottern und Reißmoränen sowie Niederterrassenablagerungen erfülltes und verdecktes altes Strombett südlich des Schloßberges, zwischen Gießen und Schäßigen vorbeiführt. Der flache Anstieg der Terrasse war leitend für den Weg, welchen die «Karrner» Laufenburgs, eine Berufsgenossenschaft<sup>327, 125)</sup> mit den umzuladenden Gütern einschlugen. Die obere Schifflande ist nun verödet, während an der Stelle der unteren sich das Kraftwerk erhebt.

### Verkehrslage.

Die *Marktlage* Laufenburgs kann nicht als günstig angesprochen werden. Wohl besaß es ein Einzugsgebiet in den Siedlungen des südlichen Schwarzwaldes; wohl öffneten sich im Hinterland der Stadt einige bebaute Täler gegen den Rhein, doch gestattete hier die Höhenlage, dort die Engräumigkeit und das große Relief des Landes keine große landwirtschaftliche Produktion (siehe Sulz). Auch war die Nähe, inmitten fruchtbarer Wirtschaftgebiete liegender Städte zu groß, als daß Laufenburg, dem in erster Linie die Unterbrechung der Schifffahrt durch den Laufen Vorzüge verschaffte, als Markt für die Umgebung hätte aufblühen können. (In weit größerem Maße trifft der Mangel eines Hinterlandes das Zwergstädtchen gebliebene, benachbarte Hauenstein, dem daneben noch die Gunst der Fernverkehrslage abging.) So ist es begreiflich, daß der Laufenburger Markt immer mehr veröden mußte, besonders seit der Ziehung der Rheingrenze, und daß auf seine



Kosten Frick emporwächst. Dort starkbefahrene Jahr- und Viehmärkte, hier nur die immer spärlicher auftretenden Händlerbuden charakterisieren die Bedeutung des Einzugsgebietes.

Seinen Wohlstand verdankte also Laufenburg dem *mittelalterlichen Verkehr*.<sup>125, 304, 327)</sup> Die Flußschiffahrt im Hochrhein, hauptsächlich Talfahrt aus einem Einzugsgebiet, das die ganze Innerschweiz umfaßte, das über Schaffhausen an den Bodensee griff, wohin bayrische und österreichische Straßen zusammenliefen, wurde hier unterbrochen, (auch Transitzoll)<sup>101, p. 184)</sup> und die Zunft der Laufenknechte\* hatte die ungefährdete Überwindung des Laufens zu besorgen. Bei Rheinsulz übernahm sie die ankommenden Schiffe, führte sie dann bis zur Schifflande im Gießen, wo sie ausgeladen und entweder auf dem Landweg zum Schöffigen, oder an Seilen durch die Stromenge gelassen wurden. Unten konnten sie wieder beladen werden. Die Flöße durchfuhren den Strudel aufgelöst, und die Balken wurden unterhalb wieder aufgefischt und zusammengebunden. Neben dem Monopol dieser Fracht betrieben die Laufenburger Schiffer einen ansehnlichen *Handel*,<sup>327)</sup> sowohl mit Holz als mit Schiffen, aber auch mit Eisen, dem Produkte der Umgebung.<sup>101, p. 187)</sup> Denn im Mittelalter war hier ein Zentrum der *Eisenproduktion*, die ihre Erzgruben im Fricktal bei Wölflinswil und Herznach besaß, deren Verhüttungsenergien sich aber im holzreichen Schwarzwaldsüdfuß und am Rhein befanden.

Im Jahre 1647 waren in Laufenburg 13 Meister, die ihre Stücköfen am rechten Rheinufer oberhalb Kleinlaufenburg besaßen. Gegen die Mitte des 18. Jahrhunderts ging dann die Produktion ein, da das phosphorreiche Erz den neueren Verhüttungsmethoden Schwierigkeiten bereitete, sodaß 1736 nur noch 4, 1748 nur noch eine Hammerschmitte bestanden.<sup>231, p. 46)</sup>

Die Laufenburger *Brücke* diente somit als wichtige Kommunikation zwischen Ausbeutungs- und Verarbeitungsort. Noch heute sind Spuren dieses alten Handels und Gewerbes in Laufenburg zu finden, indem sich hier einige Firmen mit dem Vertrieb der im benachbarten Sulztal geschmiedeten Schuhnägel befassen. Die Brücke verband die beiden Rheinstraßen, deren südliche hier ihren Endpunkt fand und erst in der ersten Hälfte

---

\* Die Zunft der Laufenknechte besteht noch als Fastnachtsgesellschaft, die alljährlich zur Belustigung der Jugend umzieht und Eßwaren verteilt.<sup>175, 176)</sup>

des vorigen Jahrhunderts rheinaufwärts gegen Koblenz weitergeführt wurde.<sup>265, p. 96, 101, p. 421)</sup> Während jene aber in Rheinfeldern aus der Stadt hinausführte und auf dem rechten Rheinufer nur durch einen unbedeutenden Brückenkopf gesichert war, verband sie hier zwei Teile eines geschlossenen Gemeinwesens, die bis 1803 zusammengehörten. Der Rheinübergang brachte neben den Vorteilen für den Handel auch die großen Nachteile, die Laufenburg wie Rheinfeldern in zahlreichen Belagerungen und Zerstörungen erleiden mußte.

Durch die Ziehung der *Rheingrenze* (1803) fiel der größte Teil des Wirtschaftsraumes, vor allem die Waldungen,<sup>317)</sup> welche doch einen gewissen Wohlstand des Gemeinwesens gewährleisteten, mit Kleinlaufenburg zu Baden. Die strengen Zollvorschriften des deutschen Zollvereins verunmöglichten einen Aufstieg aus der Verelendung, in welche der Rückgang der Schifffahrt, der Eisenproduktion und die fast alle Jahrhunderte wiederkehrenden Kriege die Stadt gebracht hatten. Auch gewannen bei der neuen politischen Orientierung andere Landverkehrswege erhöhte Bedeutung, sodaß Laufenburg z. B. zu den von der Kantonshauptstadt entferntesten Orten gehörte, trotzdem es Endpunkt einer Postverbindung war (Figur 45). Der Bau der badischen *Bahn* (1856) belebte den Verkehr in der Stadt in geringem Maße, indem manche Freunde der Naturschönheit dem malerisch gelegenen Waldstädtchen einen Aufenthalt widmeten. So blühte das Gastgewerbe wieder auf, dessen Häuser mit ihren alten, wundervoll geschmiedeten Schildern und wunderlichen Namen die Erinnerung an das alte, sich selbst genügsame Kleinstadtbürgertum aufleben lassen. In neuester Zeit entstand ein Soolbad, das die Soole von Rheinfeldern bezieht. Erst zu Beginn der 90er Jahre wurde auf der Schweizerseite der Schienenstrang gebaut. Trotzdem er die kürzeste Verbindung Basels mit der Ostschweiz schafft, und daher bedeutenden Gütertransport sieht, unterbleibt die Führung von Schnellzügen, weil die Bahn, an der Peripherie des Landes hinziehend, auf der Strecke von Basel bis Winterthur keine bedeutenderen wirtschaftlichen Mittelpunkte berührt. Im Anschluß an dieses Verkehrsunternehmen entstand eine Tricotweberei, welche zirka 250 Arbeiter beschäftigt, die sich aus Laufenburg und seiner Umgebung rekrutieren. Ihre Gebäude

stehen auf der mittleren Niederterrassenstufe im S. des Städtchens, in der Nähe des Bahnhofs. Dort wurde auch in jener Zeit der Versuch gemacht, dessen Umgebung neuzeitlich zu gestalten, indem man einige mehrstöckige Kastenbauten aus der Erde schießen ließ. An der Straße entstanden einige Villen, ebenso am Fuß des Schloßberges. Erst neuerdings werden auch hinter der Bahn, ganz locker ins bäuerlich bewirtschaftete Land hingestreut, einige Klein- und Halbbauernhäuser gebaut.

Auf den Bau des *Kraftwerkes* stützen sich die Hoffnungen der patriotischen Laufenburger. Die Kehrseiten seiner Gründung, die Aufhebung der Fischerei und der allerdings nicht mehr stark florierenden Flößerei, sind eingetreten; eine Belebung der Wirtschaft dagegen ist noch nicht erfolgt. Immerhin liegen die Kriegsjahre dazwischen, mit ihren erfolglosen Versuchen einer elektrochemischen Kraftnutzung (Laufenwerke). Auch bleibt abzuwarten, ob und wann die Verhüttung des Fricktaler Erzes, die eine Studiengesellschaft erwägt und auf die einige Optimisten hoffen, an die Hand genommen wird. Dann wäre nach langem Unterbruch eine bodenständige Industrie mit neuen Energiequellen wieder ins Leben gerufen.

### **Grund- und Aufriß.**

Die Form des Untergrundes bedingt in weitgehendem Maß den *Grundriß* des Laufenstädtchens, besonders den der ersten Anlage. Die Einsenkung zwischen dem Schloßberg und der Erhebung nördlich davon diente der Führung der Marktgasse. Die Zuleitung zum Rheinübergang geschah durch zwei in spitzem Winkel abzweigende Gassen, welche den Hügel umfaßten. Auf einer wohl schon vorgezeigten Felsleiste in der Höhe der Niederterrasse, die später durch Stützbauten künstlich verbreitert wurde, verlief am N.-hang des Schloßberges die Herrengasse, zu der ein steiler Aufstieg von W. führte. Auf der Niederterrassenstufe im W. des Schloßberges dehnt sich die Wasenvorstadt aus, welche durch Mauern und Gräben geschützt war. Sie umfaßt die Zufahrtstraße zur alten Stadt längs einer geraden, sich an den Schloßberg lehnenen Hauszeile und einen weiten Platz, auf dem sich einige kommunale Bauten erheben (Grundbuchamt, früher Armenhaus, Waschhaus und Feuerwehrmagazin). Zwei Tore, von denen

das östliche Markttor der Neuzeit gewichen ist, schlossen die Straßen der mittelalterlichen Stadt nach außen ab. Erst draussen vor dem Markttor befand sich das 1652 gegründete Kapuzinerkloster,<sup>354)</sup> das nach seiner Aufhebung im Jahre 1810 einer Speditionsfirma als Lagerhaus diente, dann zum Bezirkskrankenhaus umgebaut wurde.

Am Markt (M.) standen einige für die frühere Stadt lebenswichtige Betriebe, Wage und Schlachthaus, an der Stelle des heutigen Soolbades, und die Post (jetzt Gasthaus Adler (A.)). Wenn auch das Markttor sich gegen die obere Schifflande öffnete, so wurde doch wohl schon früh das Umschlaggut der Schiffe bei der Stadt vorbei zum Schöffigen geführt, und nur die gestapelte Ware betrat diese. An der äußeren Straße entstand im Lauf des 18. Jahrhunderts ein schon im Plan vom Jahr 1778 vermerkter Gasthof. Doch erst gegen das Ende des letzten Jahrhunderts, als die Rheinstraße nach Koblenz verlängert war, und als die Bahn vorbeigeführt wurde, begann die Stadt aus ihren Mauern herauszuwachsen. Gruppen neuer Häuser, worunter auch Landwirtschaftsgebäude, entstanden außerhalb des Markttors und begleiteten die Straße oder gruppierten sich um den Bahnhof. Neuerdings besiedelt eine lockere Hausstreu das Acker- und Wiesengelände im S. der Bahnlinie.

Laufenburg fehlen fast ganz schöne alte Bauten.<sup>61)</sup> Die schmalen *Bürgerhäuser* mit oft nüchtern erneuten Fassaden stehen traufständig zur Straße. Hie und da sind kleine Ladenfenster in die untern Räume gebrochen, doch fehlt die moderne Anlage vollständig. Größere, einheitliche Gebäude weisen einige Gasthäuser mit profilierten Hausteinkreuzstöcken und schmucken Wirtshausschildern auf. Eine Eigenart der Laufener Bürgerhäuser sind die kleinen Dachaufsätze, welche Aufzugsbalken schützen. Heute ist ihre Bedeutung auf die Förderung der winterlichen Holzvorräte unter die geräumigen Dachstöcke beschränkt; früher waren sie als Güteraufzüge benutzt, da mit dem Umschlagsplatz Stapel verbunden war. <sup>125, II</sup> p. 136.

Einen von der Altstadt verschiedenen Charakter zeigt die *Vorstadt* am obern Wasen. Dort ziehen sich längs der zum Teil abgetragenen Stadtmauer, welche von zierlichem Tor und

Turm unterbrochen ist, einstöckige Bauernhäuser mit ihren Ökonomiegebäuden.

Über die häuserbebaute Niederung ragt der *Schloßberg* auf, bis zum 30jährigen Krieg Träger eines Schlosses, von dem nur noch eine Bergfriedruine und die Kapelle erhalten geblieben sind. Am nördlichen Hang erheben sich, die Stadt übertrondend, die Kirche mit ihrem zierlichen, helmgeschmückten Turm, das Bezirksgerichtsgebäude und das Pfarrhaus, sowie in seiner Nähe das altertümliche Salzhaus. Das jetzige Amtshaus (b.), früher ein Armenhaus, dessen spitzbogige Fenster durch eine Renovation gut zur Geltung gebracht sind, blickt auf einen baumbepflanzten, brunnengeschmückten Platz, der durch Niederlegen eines Hauses beim Bau der neuen Brücke an Weite gewonnen hat.

Die neuzeitliche *Erweiterung* der Stadt besteht aus Villen und Kastenhäusern, sowie großen Schulbauten, im letzten Jahrzehnt aus freundlichen Einfamilienhäuschen, die sich längs der Landstraße reihen. Dort steht auch ein modernes niederes Fabrikgebäude. Erst ganz vereinzelt sind einige Beamtenwohnhäuser gegen das Kraftwerk gerückt, das den brausenden Akkord des tosenden Wassers zum Verstummen gebracht hat.

### Bevölkerungstabelle.

	1900	1910	1920		1910	1920
Häuser	164	200	214	Berufstätige	1380	656
Haushaltungen	271	412	381	Landwirtschaft	27	25
Einwohner	1136	2374	1541	Industrie	1117	405
Bürger	213	205	223	Nahrungsgew.	28	
Aargauer	372	453	541	Bekleid.-gew.	98	
übr. Schweizer	181	285	417	Textilind.	228	
Ausländer	370	1431*	360	Baugewerbe	708 *	
dav. Italiener	32	825	48	Handel	136	
				Verkehr	27	115
				Verwaltung	65	

\* Kraftwerkbau.

Auch hier wie in Rheinfeldern beeinflußt die Grenze die Gliederung der Bevölkerung, indem trotz geringer Industrialität  $\frac{1}{4}$  der Einwohner Ausländer sind. (Besonders groß war die Ausländerquote zur Zeit der Volkszählung von 1910 (60 %). Es war ein vorübergehender Zuzug hauptsächlich von italienischen Bauarbeitern infolge des Baus des Kraftwerkes.)

Die berufliche Schichtung der Bevölkerung zeigt einen hohen Anteil an handelstätigen Personen (Grenzsiedlung, Bezirkshauptort, Marktstädtchen). Der bäuerliche Bevölkerungsanteil ist klein und erreicht keine 5 % (1920).

Zahlreich sind die in der Industrie, besonders im Bekleidungs- und im Textilgewerbe tätigen Erwerbenden. Nicht nur beschäftigen die Tricotweberei und eine Strickerei zahlreiche, besonders weibliche Arbeitskräfte, ein großer Teil geht auch ins benachbarte Kleinlaufenburg, während von dort nur ein unbedeutender Zustrom von Arbeitern stattfindet.

Die Behausungsziffer ist mit 1,7 Haushaltungen und 7,2 Personen sehr gering. Die nicht beträchtliche Bevölkerungszunahme der letzten Jahrzehnte verteilte sich in erster Linie auf die locker bebauten Außenräume. Die Altstadt wies 1926 zirka 50 leere Wohnungen auf.

### **Rückblick.**

*Laufenburg* bietet das Bild eines in der wirtschaftlichen Entwicklung stark gehemmten Stadtwesens. Die blühenden Erwerbsquellen des Mittelalters: Fischfang, Schifffahrt und Eisenhandel sind versiegt, das alte Marktgebiet ist auseinandergerissen durch die Ziehung der Rheingrenze, durch welche auch die Fernverkehrslage verschlechtert wurde. Damit Hand in Hand geht das Zurückgehen der Marktbedeutung und die schwache Entwicklung der Industrie. Seitdem der Laufen überstaut ist, ging auch die Anziehungskraft auf die Fremden verloren, trotzdem noch heute das Städtchen in seiner malerischen, waldreichen Umgebung keineswegs der landschaftlichen Reize entbehrt.

### **Brugg.** (Tafel X, Figur 79, Bild 32.)

Brugg liegt in der Nähe des hydrographischen *Knotenpunktes* fast des ganzen schweizerischen Mittellandes. Hier strömen Aare, Reuß und Limmat, Gewässer, welche in den Alpen ihren Ursprung haben, zusammen. Ihre Täler sind von breiten Schotterflächen erfüllt, welche an den Endmoränen der eiszeitlichen Gletscher ihren Anfang nehmen. Diese legen sich, durch die Denudation nur in geringem Maße zerteilt, wenige

Kilometer aufwärts quer über die Täler, und begleiten als Leisten die Hänge. Flach nach N. geneigt breiten sich die Niederterrassenflächen aus, und die spätere Erosionsarbeit des periodisch eintiefenden und seine Talauwe erweiternden Flusses hat große Teilfelder in sie eingesenkt. Zusammengefaßt strömt die Wassermasse durch ein breites Quertal nach N., als Teil des großen praeglazialen Ablenkungsknies des Rheins. Die deckenschottergekrönten Höhen weisen durch ihre, am Durchbruch zusammengedrückte Lage auf das hohe Alter der heutigen Entwässerungsrichtung. Daher ist es leicht begreiflich, daß die Falten des Kettenjura hier bis auf vereinzelt, auch das heutige Talniveau wenig überragende Isoklinalkämme abgetragen worden sind.

Auf den fluvioglazialen Anschwemmungen pendelnd, hat die *Aare* bei Brugg ihr altes, zwischeneiszeitliches Bett beim Tiefschneiden verfehlt, das wahrscheinlich in der Nähe des heutigen Bahnhofs verläuft. Der Talweg wurde daher epigenetisch im Malmkalk festgelegt. Die große Geröllführung, hauptsächlich durch die Zufuhr der rechtsseitigen Nebenflüsse begünstigt, erlaubte eine rasche und gründliche Durchsäugung des Laufens, sodaß dort das Gefälle ausgeglichen ist (1,4 ‰). Immerhin ist das Aarebett so eng (zirka 15 Meter an der engsten Stelle) und die Ufer so steil, daß es für die Schifffahrt ein Hindernis bot. Dafür konnte es aber leicht überbrückt werden.

Der Flußknotenpunkt war dazu berufen, *Siedlungsplatz* einer *Verkehrsstadt* zu werden. Hier faßte Vindonissa die Römerstraßen zusammen, welche sich von W. und E., von N. aus dem Donaugebiet und über den Bözberg trafen. Als bedeutender militärischer Etappenort wurde die Stadt Wirtschafts- und Handelszentrum der Umgebung. In einem reichen Ackerbaubezirk gelegen, war sie Sammelplatz des Überschusses, <sup>156)</sup> welcher nach andern Gegenden des Weltreichs transportiert wurde. Da die Gründer der Stadt in erster Linie die militärische Bedeutung an der Rochadelinie im S. des Jura im Auge hatten, überschätzten sie doch ihre Verkehrslage; denn so günstig diese ist, so reicht sie doch nicht an die benachbarter, bald stärker aufblühender Siedlungen. Vor allem fehlte der ungehinderte Zugang nach den Kulturgebieten S.-Deutschlands, da sich der Schwarzwald wie eine Mauer der Verkehrs-

richtung entgegenstellt und ein günstiger Rheinübergang fehlte.  
<sup>286 I, p. 29)</sup> Zudem war die Schifffahrt an verschiedenen Stellen durch Laufen unterbrochen, und auch der Jura bildete trotz dem Bözbergpaß ein Verkehrshindernis.

Die *Alemanneneinfälle* des 3. Jahrhunderts verlangten die Neuerstellung von *Befestigungen*. So entstand Altenburg, das Kastrum, in dessen Mauerresten heute einige Bauernhäuser nisten. Den Aarekannion überspannte an der heutigen Stelle eine *Brücke*, welche später der Siedlung in ihrer Nähe den Namen gab.<sup>152, p. 12)</sup> An ihr entwickelte sich im Mittelalter eine Zollstätte im Schutz eines starken Turms, und die Ortschaft, die sich an denselben und die Zufahrt zur Brücke anlehnte; war schon zu Beginn des 13. Jahrhunderts eine eigene Kirchgemeinde und Stadt. Während das alte Windisch als Wohnplatz sich über die Terrassenflächen s. der Aare, das Lager besonders auf dem Niederterrassenfeld von Königsfelden ausdehnte, drängte sich seine mittelalterliche Nachfolgerin an das steile Aareufer um den Brückenzugang.

Sein Aufblühen im *Mittelalter* verdankt Brugg der Lage im Stammgebiet der *Habsburger*, welche hier residierten. Von ihnen zeugt noch die alte Burg, das spätere Salzhaus (a) auf der «Hofstatt». Dieses Fürstengeschlecht versuchte nach der Eröffnung des Gotthardweges den Transit hier vorbei zu lenken, was auch dank der Wasserstraßen gelang, sodaß der Brugger Zoll bald einer der bedeutendsten des Habsburgischen Besitzes wurde.<sup>152, p. 22)</sup> Doch die Erschütterung der Macht dieses Herrschergeschlechts im Gebiet der Eidgenossenschaft hemmte auch die Entwicklung der Stadt, besonders, als das zentralisierte Verwaltungssystem der *Berner*, in deren Besitz Brugg gelangte, den Verkehr hier an der Grenze vernachlässigte. Auch kriegerische Ereignisse, vor allem ihre Zerstörung im Jahre 1444, setzten der Stadt schwer zu. Wenn auch später der Transithandel wieder zunahm und auch der Stapel von Getreide und Salz bedeutend wurde, so waren doch nicht in erster Linie die Brugger Bürger die Nutznießer der Abgaben, welche damit verbunden waren. Erst nachdem in der *neuesten Zeit* die verkehrsgeographische Bedeutung der Grenzen im Innern der Schweiz gefallen war, erfolgte mit der Entwicklung der Eisenbahnen und der Einführung der Industrie ein erneutes



Aufblühen der Stadt, welche im Zentrum eines großen industriellen Wohngebietes liegt.

### Ortslage.

Die *topographische Lage* des Städtchens ist durch den Einschnitt der Aare, welche hier in einer *Enge* leichte Überbrückungsmöglichkeit bot, bedingt. Diese Erosionsrinne liegt am Rand eines Tales, welches von den Schottern der Niederterrasse ausgefüllt ist. Der Talrand tritt im N. als steiler Berg- hang bis nahe an die Aare heran. Er wird dort von den Flüh- en der Hochterrasse und des Deckenschotters gebildet, welche Molasse- und Juraschichten überlagern. Die Auflagerungs- fläche auf Bohnerztonen ist ein ergiebiger Quellhorizont, der die Trinkwasserversorgung der Stadt gewährleistet. Im S. münden breite Täler, Abflußrinnen der eiszeitlichen Schmelz- wasser. Sie zerschneiden die steilgestellten Tertiär-, Jura- und Triasschichten der östlichen Juraketten in niedere Hügel, an die sich lehmbedeckte Hochterrasse- reste flach anlagern. Die ursprüngliche Oberfläche der *Niederterrasse* (360 Meter) ist nur noch in einzelnen Resten erhalten. Als schmale Leisten säumen sie den Fuß des Bruggerberges, und ihr Erosionsrand dient der Straße nach Lauffohr als Richtung. Im S. trägt die Niederterrasse Königsfelden und in einem Sporn, auf dem sich das Dorf Windisch anschmiegt, springt sie gegen die Reuß vor. Ihrem Fuß folgt die Bahn Aarau-Zürich. Zwei tiefer liegende Teilfelder, welche durch den Süßbach gequert sind, reichen bis zur Aare. Die obere (350 Meter) springt in einem Winkel vor und bildet den Bauplatz für die Altstadt von Brugg und ihre ältere Erweiterung längs der Hauptstraße. Auf der zweiten liegt, beim Eingang des epigenetischen Aarelaufes (345 Meter) Altenburg. Oberhalb und unterhalb, in der Nähe der Aare, breitet sich als tiefste Talsohle ein bewaldetes Schachen- land aus, von dem große Teile noch im Überschwemmungs- gebiet des Flusses liegen.

Aus diesen Verhältnissen heraus ist die Lage der *Brücke* und damit die ihrer *Schlüsselsiedlung* leicht zu begreifen. Nicht nur die Enge der überbrückbaren Aareschlucht, sondern auch die günstige Zufahrt auf der mittleren Terrassenfläche im S. und die Nähe des Niederterrasse- randes im N. bedingte ihre

Anlage gerade an dieser Stelle. Hier war ein kurzer An- und Abstieg im Weichbild der engzusammengescharten, ummauerten Stadt möglich. Die *Schutzlage* war hier günstig, da keine

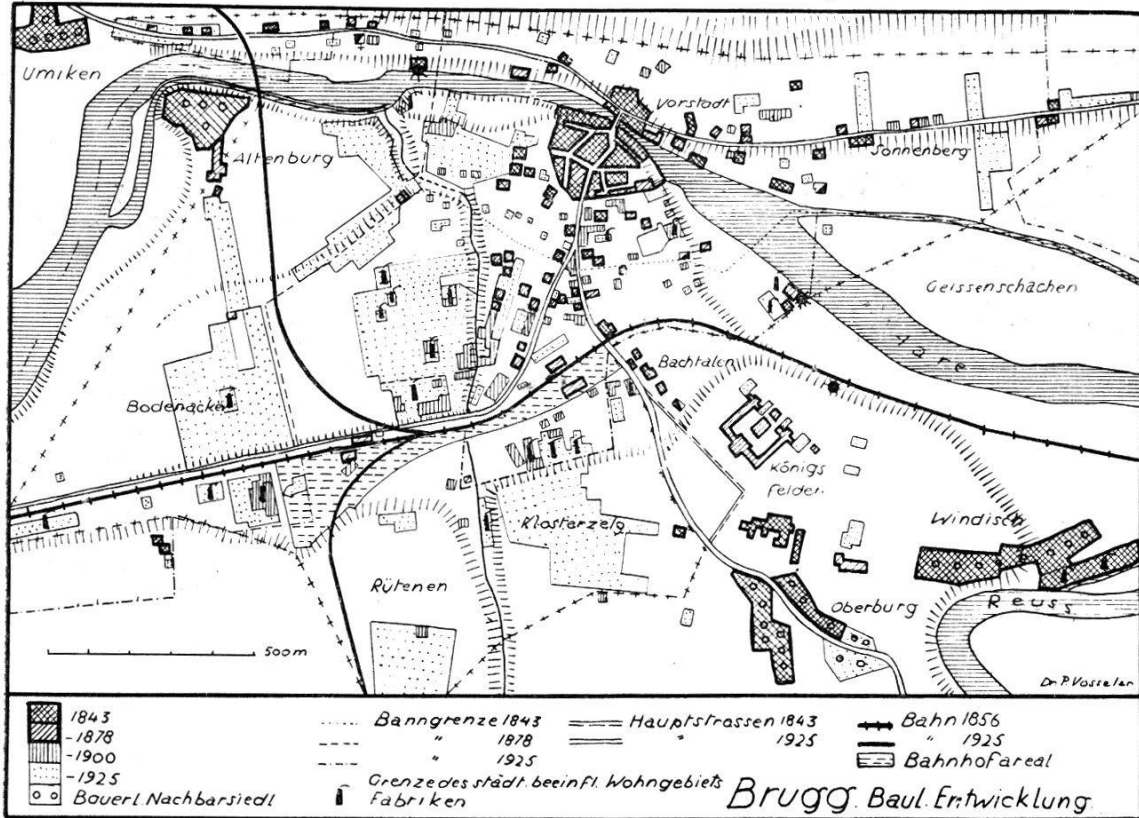


Fig. 79.

Erhebung dieselbe in der nähern Umgebung überhöhte. Am höchstgelegenen Punkte, beim Roten Haus, befand sich das obere Tor. Von hier zog sich die Ringmauer beiderseits in schwachem Bogen an die Aare, deren steile Ufer eine natürliche Schutzwehr boten. Da wo die Mauer die Aare erreichte erhoben sich feste Häuser, im W. der Hallwiler Hof, im Osten der Krattenturm am Zugang zur Schifflande, auf welche das alte Habsburger Schloß herabschaute. Schon im 14. Jahrhundert war der nördliche Brückenkopf befestigt, an den sich die untere Vorstadt anlehnte. Sie wurde nach der Zerstörung 1444 in den Befestigungsring einbezogen.<sup>202, I, p. 156)</sup>

Das *Innere der Stadt* zeigt eine Vierteilung durch ein Straßenkreuz in vier «Stöcke», welche auf die systematische Stadtgründung hinweist. Bis zur Mitte des letzten Jahrhunderts blieb die Ausdehnung der Stadt dieselbe, wenn man von einigen Landhäusern und Bauernbetrieben absieht, welche über die um-

gebende Flur verteilt waren. Erst die *Eröffnung der Bahn*, 1856, gab neue Entwicklungsimpulse. Längs der Hauptstraße, welche nach S. führt und sich in die Routen nach Aarau und Baden verzweigt, entstanden neuzeitliche Quartiere. Die Neubelebung der *Industrie*, besonders seit dem Bau des Kraftwerkes, das einen Teil des Aaregefälles in einem Zuleitungskanal benützt, steigerte die Ausbreitung der Stadt in ungeahntem Maße, und über die bäuerliche Flur verteilten sich große Fabrikanlagen mit ihren Arbeiterquartieren. Sie benützen nicht nur den Raum der tiefer liegenden Terrassenflächen, sondern steigen auch über ihren obern Erosionsrand. Während die frühere *Bannausdehnung* dem Städtchen, das im Lauf der Zeit große Waldungen erworben hatte,<sup>154)</sup> vollkommen genügte und seiner bürgerlichen Bevölkerung Raum genug für Gärten und kleine Landwirtschaft überlassen konnte, mußte im Lauf des letzten Jahrhunderts das Areal auf Kosten der Nachbargemeinden erweitert werden. Dazu wurde 1901 Altenburg eingemeindet. Heute werden immer größere Teile der angrenzenden Dorfbänne, Windisch, Umiken, Lauffohr Brugger Wohngebiet. Die eigentliche *Grenze der städtisch beeinflussten Siedlung* hält sich somit nicht an die politische, sondern greift weit darüber hinaus. (Figur 79, Signatur + + + +.)

### Verkehrslage.

Brugg liegt im Mittelpunkt eines ausgedehnten, landwirtschaftlichen Kreises, welcher das Gebiet einer alten Markgenossenschaft umfaßt. Seine Grenzen bilden die Höhen des Geißberges und Bözberges, die Kämme des Kettenjura bis gegen die Staffelegg, der Gislifluh und des Kestenberges. Die ausgedehnten Feldfluren im Gebiet des Niederterrassenschotters und der Jurahochflächen, die Rebberge an den sonnigen Jurahängen, die Weidegebiete der Höhen und der Waldreichtum der stark gegliederten Landschaft bedingten hier das Aufblühen eines wichtigen *Markortes*, der von allen Seiten, sei es per Schiff oder Wagen leicht erreichbar war. Die Marktbedeutung ist bis heute in unvermindertem Maße geblieben. Davon zeugen die monatlichen, gutbefahrenen Vieh- und die 6 Jahrmärkte (1924 wurden 2027 Stück Rindvieh und 3516 Schweine aufgeführt).<sup>257, 1924 p. 9)</sup> Große *Mühlen*, so die den Johannitern von Leuggern gehörige

Brunnenmühle, deren Stromquellen jetzt der städtischen Wasserversorgung dienen, Schiffsmühlen bei Altenburg, Mühlen in Lauffohr verarbeiteten das Getreide und zeigen mit den Gerbereien (1890 noch 5) die Bedeutung Bruggs als *landwirtschaftlichen Mittelpunkt*.<sup>11)</sup> Und es ist nicht von ungefähr, daß gerade hier eine kantonale landwirtschaftliche *Winterschule* gegründet wurde (1887). Auch ist Brugg Residenz des schweizerischen *Bauernsekretariats*,<sup>157, p. 521)</sup> und große Lagerräume und Schlächtereien landwirtschaftlicher Genossenschaften haben hier ihren Sitz. Schon früher war die Stadt auch *Bildungszentrum* für die weitere Umgebung. 1396 bestand hier ein Schulhaus, Vorfahr der heutigen Lateinschule, und die große Zahl ihrer Abiturienten verschafften ihr den Namen der Prophetenstadt (stammten doch 1793 37 Berner Pfarrer aus Brugg).<sup>123)</sup> Große neuzeitliche Schulbauten, ein Museum, große Druckereien, Spitäler, halten auch heute die kulturelle Bedeutung dieser Stadt aufrecht.

Nicht zu unterschätzen ist auch Bruggs Bedeutung als eidgenössischer *Pontonierwaffenplatz*<sup>157)</sup> (seit 1835) dank der günstigen Gewässerverhältnisse. Kleingewerbe und Kleinhandel konnten so auch ihre Bedeutung in der Neuzeit beibehalten. Doch diese beschäftigten den Brugger Bürger nicht in vollem Maß. Er trieb Landwirtschaft, vor allem aber Rebbau, und ein zusammenhängender Rebberg, der in seinen Anfängen bis in die Mitte des 13. Jahrhunderts reicht, bedeckte die Südhalde des Bruggerberges. Zahlreiche Rebhäuschen waren darin eingestreut. Heute dienen nur noch kleine Parzellen der ursprünglichen Nutzung, mehr der Tradition und Liebhaberei, als dem Ertrag zuliebe.

Ebenso günstig wie die Nahverkehrslage ist die des *Fernverkehrs*. Hier zieht die dem Jurasüdfuß folgende alte Verkehrslinie zwischen West- und Ostschweiz vorbei und überschreitet bei Windisch die Aare, nach S. öffnet sich dem Reußtal entlang ein leichter Zugang zum Gotthard, nach N. ist längs der Aare die Verbindung mit dem obern und untern Rheingebiet geschaffen. Besondere Bedeutung kam dieser Verkehrsrichtung während der mittelalterlichen Ära des *Wasserverkehrs* zu, wo Brugg sowohl Umschlags- als Stapelplatz war. Denn hier geschah die Zusammenfassung der Talfahrt auf den einmündenden Mittel-landflüssen, aber auch der Umlad in leichtere, durch Menschen-

kraft fortbewegte Fahrzeuge der Bergfahrt. Der *Landverkehr*, welcher in diesem Knoten zusammenströmte, überschritt die Aarebrücke und führte über den Bözberg gegen die Rheinebene, oder er verlief über die Fähre von Stilli nach der Messestadt Zurzach. Schon zur Berner Zeit war Brugg *Stapelplatz* für Getreide und Salz, die vom schwäbischen und bayrischen Gebiet per Schiff bezogen wurden. Salzhaus und alte Kaserne, die 1700 errichtete große Kornschütte, sind Spuren dieses Handels. Besonders rege wurde der Salzverkehr zu Beginn des 19. Jahrhunderts,<sup>153)</sup> bis das Erbohren schweizerischer Lagerstätten den Bezug aus dem Ausland entbehrlich machten. (Salzschöpfe, heute Militärschuppen, an der Schiffflände.)

Die *neuzeitlichen Verkehrslinien* folgen im allgemeinen den alten Wegen. Ihre Entwicklung bedingte allerdings zuerst einen Niedergang des Handels, da die Bedeutung des Umschlagsplatzes verloren ging.<sup>153)</sup> Auch war zwei Jahrzehnte lang der Verkehr in ns. Richtung abgefahren und lahmgelegt, weil sowohl der Hauenstein als auch die Verbindung von Turgi mit dem deutschen Netz bei Waldshut die Bedeutung des Bözbergs illusorisch machten. Doch wurde seit der Eröffnung der Bözbergbahn (1875) dieser Verlust wieder wett gemacht. Auch nach S. wurde durch die Aargauische Südbahn die Zufahrt zum Gotthard gewonnen. Dank dieser vielseitig ausstrahlenden Linien ist Brugg im Personenverkehr an die 18. Stelle der fast 700 schweizerischen Stationen gerückt (33. Stelle im Güterverkehr, Ein- und Auslad).<sup>257)</sup>

1913 423 799 abgegebene Billete.

1913 5 716 Stück Vieh.

1924 186 136 abgegebene Billete.

1924 120 773 t Güter.

1924 2 334 Stück Vieh.

Seit 1892 wird die Aare als Kraftquelle ausgenützt.<sup>157)</sup> Seither hat sich Brugg zu einem wichtigen *industriellen Platz* entwickelt. Das *Großgewerbe* fand treibende Kraft für Maschinen und Anschluß an den Bahnverkehr, sogar an zwei Hauptlinien. Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts besaß Brugg auf seinem Areal keine Industrie. (Im benachbarten Windisch war zwar eine Baumwollspinnerei, die ihre Bedeutung bis jetzt beibehalten hat, in Bachtalen eine Bleiche und Baumwollfabrik.)<sup>56)</sup>

Erst die Erstellung des Elektrizitätswerkes vermochte sie auch nach Brugg zu ziehen. So ließ sich vor allem die *Schwerindustrie* nieder, welche auf günstige Verkehrsbedingungen angewiesen ist. Es entstanden Gießereien, Maschinenfabriken, Kabelwerke, Konstruktionswerkstätten, im ganzen 11 Betriebe. Daneben siedelte sich das *Textilgewerbe* als Baumwoll- und Seidenstoffweberei an. Ein Nachkomme der alten, im Kleingewerbe betriebenen Strumpf- und Hosenlismerei, welche im ausgehenden 17. Jahrhundert blühte, ist eine mechanische Strickerei. Der sich vergrößernde Ort begünstigt das *Baugewerbe*, welches hier auch durch nahe Rohstoffquellen, Lehm, Kalkstein, Holz, standortbedingt ist. (Seit 1446 bestand bis zum Ende des letzten Jahrhunderts eine Ziegelei in der Nähe der Kaserne. Im SW. der Stadt erhebt sich eine große Zementwarenfabrik.) Große Baugeschäfte und eine Möbelfabrik beliefern die Umgebung und die benachbarten Städte Zürich und Basel. Farb-, Zelluloidwaren- und Gasfabrik sind Vertreter der chemischen Industrie.

1924 unterstanden 29 Betriebe dem Fabrikgesetz. Sie beschäftigten 1324 Personen. Die meisten *Fabrikanlagen* befinden sich in der Nähe des Bahnhofs, mit dem sie teilweise durch Industriegeleise verbunden sind. Am Fluß selber steht als Nachfolgerin einer Mühle eine Gießerei mit eigener Kraftanlage an einem Seitenkanal.

Industrie und Verkehr machten Brugg zu einem Sammelpunkt der gewerbetätigen Bevölkerung der Umgebung (Fig. 79). Der kleine *Gemeindebann*, der zu Anfang des 19. Jahrhunderts kaum die Grenzen der Altstadt überschritt, wenigstens südlich der Aare, verlangte Erweiterungen, gegen Lauffohr 1821, Umiiken 1836 und besonders gegen Windisch, lag doch das ganze Bahnhofgebiet auf Windischer Boden, 10 Minuten vor der Stadt.<sup>11, 153)</sup> Trotzdem auch Altenburg eingemeindet wurde, war der Raum immer noch zu gering, um der ganzen, von Brugg abhängigen Bevölkerung als Wohnplatz zu dienen. So breiten sich ganze Quartiere auf dem Areal der Nachbargemeinden aus. Brugg greift daher über seine politischen Grenzen hinaus, deren Gebiet es andererseits nicht völlig städtisch umzuwandeln vermochte. Die *wirtschaftliche Stadtgrenze* verläuft daher von der obern Au (Lauffohr) zur Gießerei, hält sich dann an die politische Grenze bis zur Zürcherstraße, der sie folgt. Sie umschließt

die Wohnkomplexe auf dem Klosterzelg und Rütönen bis zum Hausener Bann. Sie umfaßt, längs der Bahnlinie nach W. greifend, das Feld südlich Altenburg, welche Siedlung z. T. als Bauerndorf ausscheidet, überschreitet mit der Bözbergbahn die Aare und folgt dem Gehängefuß des Brugger Berges. Das *Areal dieses Wohngebietes* umfaßt ca. 240 ha, im Gegensatz zu einer Hektare der Altstadt. Dabei richtet sich die neuzeitliche Ausdehnung nicht nach der Altstadt, die an die Peripherie gerückt erscheint, sondern sie geht konzentrisch vom Mittelpunkt des *Bahnhofes* aus, in dessen Nähe sich die meisten industriellen Werke befinden. Sie greift höchstens noch längs den nördlich der Aare verlaufenden *Landstraßen*, wo sie die Ausläufer gegen die bäuerlichen Nachbarsiedlungen ausschickt. So hat sich in der Neuzeit der Schwerpunkt der Stadt verschoben. Die Brücke und die Schifflande sind ihrer früheren Bedeutung verlustig gegangen, Industrie und neuzeitliche Verkehrsanlagen haben ihre bevölkerungsagglomerierende Wirkung abgelöst. Der Zukunft bleibt es vorbehalten, die Bedeutung der Flußlage wieder zu steigern, besonders, wenn wie vorgesehen, Brugg ein wichtiger Hafenplatz der Großschifffahrt auf der Aare werden wird.<sup>76)</sup>

### Grundriß.

Die Jugendlichkeit der neuern Stadtentwicklung hat auch im Grundriß ihren Ausdruck gefunden. Die *alte Stadtanlage* war durch die Führung der Straße zur Brücke bedingt. Als Halbkreis umzog die mittelalterliche Befestigung vom Aareufer her die enggebaute Altstadt, durch deren Mitte die verschiedenen Korrekturen unterworfenen Hauptstraße führte. Zum Teil enge Gäßchen, die oft als Durchgänge unter Häusern durchführen, vermitteln die Aufteilung der Häuserblöcke. Während sich im W. Kirche, Schule und das Hallwilerschloß (h) an die Mauer lehnten, bildeten Stallungen und das Salzhaus den sw. Abschluß. Auf beiden Seiten sind Plätze ausgespart, dort der hochgelegene, im N. steilgeböschte Kirchenplatz, hier die Hofstatt, in deren Nähe das Zeughaus und die alte, eine Zeitlang als Kaserne (K) dienende Kornschütte stehen. Dort befindet sich auch das Schlachthaus. Den untern Abschluß der Stadt bildet der *schwarze Turm* (t) eine frühmittelalterliche Wehrbaute, mit dem alten Rathaus. An einer Erweiterung der Hauptstraße stand

das Kaufhaus, an dessen Stelle sich jetzt das Amtsgerichtsgebäude erhebt. In die Häuserreihe dieses Straßenzuges sind einige *Gasthausbauten* eingefügt, deren Stallungen ihre Hinterhäuser bilden. Jenseits der Brücke, früher durch zwei Tore abgeschlossen, baut sich eine kleine *Vorstadt* an dem Niederterrassenrand auf.

Bis gegen das Ende des letzten Jahrhunderts blieb diese *Stadtausdehnung* dieselbe. Einige Bauernhäuser und wenige Landgüter lagen in der Umgebung zerstreut. Unter den letzteren fällt besonders das an der Zürcherstraße gelegene heutige Stadthaus durch seine edle architektonische Gestaltung auf. <sup>61, xxxix, Taf. 71)</sup> Seit 1872 geschieht die Entwicklung der Außenquartiere planmäßig längs einem systematisch projektierten und angelegten Straßennetz. Fabriken und Wohnhäuser scharen sich um den Bahnhof und jenseits des Süßbaches; Gruppen von Beamten- und Arbeiterhäusern rücken gegen Altenburg und längs den Straßen nach Umiken und Lauffohr vor. Sie besiedeln, besonders seit dem letzten Jahrzehnt, die Terrassenflächen südlich Altenburg, welches bäuerlich geblieben ist, jenseits des Dammes der Bözbergbahn, ziehen aber auch auf die Oberfläche der Niederterrasse hinauf auf Windischer Boden. Es sind dort hauptsächlich Eisenbahnangestellte und -Arbeiter, deren Hausplätze die frühere Feldflur aufgeteilt haben.

Die *soziale Gliederung* der Stadtteile läßt sich der etwas veralteten Zusammenstellung im letzten Heft der Aarg. Stat. Mitt., <sup>214, 1920)</sup>, welche das Material der Wohnungszählung von 1910 verwertete, entnehmen. In der Altstadt befinden sich 78,6 % Kleinwohnungen, (1—3 Zimmer) links der Aare noch 58,3 %. Dieser Anteil sinkt auf 42,9 % in der Neustadt. Hier nehmen die mittelgroßen Wohnungen mit 51,2 % den größten Raum ein und ein ansehnlicher Teil stellt Großwohnungen (über 6 Zimmer) dar. (5,9 %). Daß fast die Hälfte der Wohnungen Eigentümerwohnungen sind, ist ein Beweis für die noch geringe industrielle Entwicklung von Brugg im Jahr 1910. Die *Altstadt* ist in erster Linie Wohnplatz für wirtschaftlich Schwache. Dort sind auch die sanitären Verhältnisse am längsten ungünstig geblieben. Eine Ausnahme bilden die Häuser an der Hauptstraße, wo einige moderne Ladenumbauten ihre Bedeutung als Geschäftsstraße kennzeichnen. Zwischen Altstadt und Bahnhof



auf dem durch die Verkehrslage begünstigten Boden, entstanden zahlreiche Villen von Industriellen, Ärzten und höheren Beamten. Der frühere *Altenburgerboden* beherbergt zahlreiche Fabriken und locker gestreute Arbeiterhauskolonien, und hinter dem Bahnhof auf der Terrasse stehen, umgeben von hübschen Hausgärtchen, die Häuschen der Bahnangestellten, deren Areal bis zu den Bauernhausagglomerationen der Nachbardörfer reicht.

### **Aufriß.**

Eine große Lücke trennt die Häuser der Altstadt von den erst in den letzten Jahrzehnten entstandenen. Die Zeit des geschmacklosen Baustils der 80er und 90er Jahre des letzten Jahrhunderts ließ wenig Zeugen zurück, am ehesten noch im W. der Altstadt, mit Balkonen und anderm schmückenden Beiwerk versehene, doch im allgemeinen einfache Einfamilienhäuser, die sich in dem Grün der Baumkronen verstecken. Die in neuerer Zeit entstandenen Wohnkolonien weisen die Einfachheit des nachkriegszeitlichen Hausbaus auf, und die lockere Bebauung läßt die langweiligen Reihenhäuser vermissen. Die Häuser der *neuen Quartiere* sind niedrig gehalten. Eine Ausnahme machen einige große Geschäfts- und Miethäuser in der Nähe des Bahnhofs, welche den Grundstock eines auch architektonisch zur Geltung kommenden Geschäftsviertels darstellen. Die übrigen Häuser sind höchstens zweigeschoßig. In die Siedlung sind einige landwirtschaftliche Betriebe eingestreut, die sich hie und da in Wirtschaften verwandelt haben. Auch die Industriebauten erreichen keine große Höhe, sodaß sie nicht über das allgemeine Dachnivo hinausragen.

Im Gegensatz zu diesen Verhältnissen steht die *Altstadt*. Auf schmaler Parzelle erheben sich hier die 4-stöckigen alten Bürgerhäuser, oft noch geziert mit dem alten Hausnamen und ihrer Symbolen. Die schmale Front ist durch die Fensterreihen aufgelöst, welche oft Hausteinkreuzstöcke der ausgehenden Gothik umrahmen. Besonders groß angelegt sind die drei Gasthäuser, vor allem das rote Haus, dessen Fassade den Anblick des Stadteingangs bestimmt. Seinen Gegenpol bildet der schwarze Turm an der Aarebrücke, ein altes Bauwerk, welches mit seinem angesetzten Türmchen dem Stadtprofil eine solche Eigenart verlieh, daß es ins Stadtsiegel aufgenommen wurde. Über

die schmalen Satteldächer, deren Firsten in unregelmäßigem Auf und Ab den Partikularismus ihrer Erbauer zeigen, ragt das große, auf der N.-Seite gewalmte Dach des alten Salzhauses, welches den Anblick der Stadt von E. her dominiert. Es dient nicht mehr dem ursprünglichen Zweck, ebensowenig wie sein Nachbar, die alte Kaserne. Das Gewimmel der patinierten Ziegeldächer wird eingefasst von beinahe geschlossenen Häuserreihen, welche den Verlauf der Stadtmauer anzeigen. Diese wird überragt vom Käsbissenturm der reformierten Stadtkirche. Erst in der Vorstadt ist dieser ein Rivale in der katholischen Kirche (seit 1907) erstanden, deren neubarocke Formen mit der stilvollen Nüchternheit der umgebenden Bauten kontrastieren. Auch im Aufriß kommt, besonders heute, die kulturelle Wichtigkeit Bruggs zum Ausdruck, indem die *Schulen* in geradezu das äußere Bild der Landschaft beeinflussenden Palästen untergebracht sind. Sonst stören erst wenige Neubauten die Beschaulichkeit des alten Ortes, das trotz der Niederlegung der Ringmauern und Tortürme, trotz der renovierten Straße und der neugebauten Aarebrücke noch den geschlossenen Eindruck des mittelalterlichen Bürgerstädtchens macht.

### **Bevölkerung.**

Wenn wir die *Bevölkerungsbewegung* von Brugg seit 1803 verfolgen, so finden wir bis 1850 eine Zunahme, die etwa derjenigen der bäuerlichen Gemeinden entspricht. Brugg besaß noch keine Industrie, es war ein Bauernstädtchen mit Kleinhandel, der durch die günstige wirtschaftliche Lage des Hinterlandes beeinflusst war. Als bei den bäuerlichen Siedlungen schon in den 60er Jahren Mißwachs und Fehljahre die Entwicklung hemmten, litt auch Brugg unter dieser Depression. Der Bevölkerungsüberschuß mußte abwandern, sodaß die Einwohnerzahlen von 1850 und 1860 fast gleich geblieben sind (1142, resp. 1157). Erst die Eisenbahn brachte neuen Zuwachs, zuerst in langsam, von 1888 an rapid steigender Kurve. (Eröffnung des Kraftwerkes 1892.) Die Einwohnerzahl wird von 1803—1880 verdoppelt, bis 1900 verdreifacht, bis 1920 beinahe verfünffacht. Und dabei sind nur die Wohngebiete des heutigen Brugger Banns in Berücksichtigung gezogen. Daher geben diese Zahlen nur ein annähernd richtiges Bild, da das Brugger

Wohngebiet auf das Areal der Nachbargemeinden übergreift. Leider fehlt eine detaillierte Wohnplatzzählung in der Publikation der neuesten Volkszählung, was aus geographischem Interesse sehr zu bedauern ist. Für 1910 betrug die Bevölkerungszahl dieses Gebietes schon 4360, bei 3665 Einwohnern auf Brugger Boden. Gerade die Nachkriegsjahre sahen ein großes Aufblühen der Außenkolonien, von denen z. B. 1900 noch keine Spur vorhanden war. Dasselbe zeigt sich auch in der Bevölkerungsvermehrung in Windisch (1900 2389 Einwohner, 1920 3491 Einwohner). Sie ist ganz auf die Industrialisierung von Brugg zurückzuführen, da sich die Windischer Fabriken weder an Größe noch an Zahl wesentlich vermehrt haben. Hand in Hand mit der Bevölkerungsvermehrung ging eine bauliche Entwicklung vor sich. (So wurden in den Jahren 1923 und 1924 63 neue Wohnungen und 10 industrielle Bauten erstellt.)<sup>257, 1924)</sup>

### Bevölkerungstabelle.

	1900	1910	1920		1910	1920
Häuser	341	461	550	Berufstätige	1483	2025
Haushaltungen	576	794	938	Landwirtschaft	61	44
Einwohner	2638	3665	4415	Industrie	794	1123
Bürger	627	691	764	Nahr.-Gen.-mittel	68	
Aargauer	1101	1523	1808	Bekleidung	131	
Schweizer	666	1128	1511	Baugewerbe	194	
Ausländer	244	323	350	Textilind.	98	
					(Windisch	378)
				Masch.-indust.	228	
				Handel	269	} 544
				Wirtsgewerbe	112	
				Banken	157	
				Verkehr	216	
				Verw. u. fr. Berufe	128	

Die *berufliche Schichtung* der Bevölkerung zeigt trotz dem Dorf Altenburg nur 4,1 % (1910), resp. 2,2 % (1920) landwirtschaftlich Tätige (Windisch 7,7 %). 55,8 % verdienen in der Industrie ihren Lebensunterhalt. Dabei besteht ein großer Anteil aus Bau- und Maschinenarbeitern, während die Textilindustrie dank großer Spinnereien mehr in Windisch heimisch ist. Für den wirtschaftlichen Mittelpunkt einer Landschaft ist die große Zahl der Gastgewerbe- und Bankangestellten (18 %) bezeichnend.  $\frac{1}{7}$  der Bevölkerung sind Eisenbahner.

Die *Behausungsziffer* ist mit 1,7 Haushaltungen und 8 Personen auf ein Haus sehr gering zu nennen. Das ist der lockeren Bauart der modernen Einfamilienhäuser zuzuschreiben, welche numerisch die der kleingeblienen Altstadt weit überragen.

### Zusammenfassung.

*Brugg*, ein alter Brückenort und Umschlagsplatz, hat lange Zeit unter der zentralistischen Wirtschaft Berns gelitten, ist aber, seit dem Beginn dieses Jahrhunderts dank dem Emporblühen der Industrie an alten, naturbedingten Verkehrskreuzungen als Wirtschafts- und Kulturmittelpunkt in starkem Aufschwung begriffen. Die zentrale Lage inmitten eines fruchtbaren und volkreichen Hinterlandes, am Knotenpunkt von neuzeitlichen Verkehrslinien, und die Möglichkeit, wichtiger Platz einer Großschiffahrt zu werden, stellen der positiven Entwicklung weitere günstige Prognosen, wenn ihr auch durch die Nähe von Großstädten eine Grenze gezogen ist.

**Aarau.** (Tafel XI, Figur 80, Bild 33, 34, 35.)

### Ortslage.

Die im Gugen stark aufgefaltete Antiklinale biegt w. Aarau nach S. um und verflacht sich, indem sie unter die Molassebedeckung streicht.<sup>7, p. 449, 224)</sup> Sie ist durchbrochen von dem Erosionstal der Aare, welches hier eine Klus bildet. Während der höher sich erhebende Gewölbescheitel im N. zerstört ist, bildet der Malmkalkmantel im S. einen wenig gegliederten Steilabfall, die Hänge von Ebne- und Hasenberg. Am Ausgang der Klus, wo die Faltenschenkel steiler einfallen, wo daher die Erosion nur eine verhältnismäßig schmale Rinne gegraben hat, liegt *Aarau*. Oberhalb die terrassenerfüllte Weitung in den Effingerschichten, unterhalb die Diluviallandschaft des abgetragenen Molasselandes, zwängt sich hier ein *Kalksporn* nach N. vor, dem sich der Steilabhang des Hungerberges auf wenige 100 Meter nähert. Durch Windungen des verwilderten Aarelaufes, durch von den Höhen des Distelberges her einschneidende Bächlein, wurde dieser Sporn in einer Einsenkung vom Zusammenhang mit der südlichen Landschaft getrennt. Sein Hang wurde im N. und W. unterschritten, sodaß er für die

Anlage einer Schutzsiedlung einen geeigneten Bauplatz ergab. Zudem bot die Aare, welche hier durch das Zusammentreten der Hochufer eingengt war, zur Überbrückung günstige Verhältnisse.

So liegt das alte Aarau,<sup>206)</sup> eine Gründung der Kiburger Grafen, angelehnt an drei ältere Wehrbauten auf diesem Felsporn, welcher der Anlage der ziemlich großen Stadt genügend Siedlungsraum bot. Der Rand des Sporns mit seinem Steilabfall war eine natürliche Schutzwehr, die später durch Mauern noch verstärkt wurde, während eine Umwallung in flachem Halbkreis im E. der Stadt künstlich geschaffen werden mußte.

Im S. tritt der Abhang des Hasenberges bis in die Nähe der Stadt vor. Als Erosionsrand zieht er sich nach SW. und leitet die Rampe der Oltener Straße gegen die Stadt. Dieser Verkehrsweg geht in seiner Entstehung bis in die Römerzeit zurück, worauf auch der alte Flurname «Hochgesträß» deutet.<sup>206)</sup> Gegen E. legen sich an den Malmkalksporn *diluviale Terrassenflächen*, die mit gestrecktem Steilrand zur tiefsten Talsohle, der Telli, abfallen. Die größte Ausdehnung besitzt die Niederterrasse, in die einige Erosionsflächen eingeschaltet sind. Ihre Oberfläche, das Suhrerfeld (396 Meter), lehnt sich an den sanften Abfall der mit Löß und Lößlehm bedeckten Hochterrasse, deren Erosionsrand durch die 400 Meter-Isohypse angedeutet ist. In Schwemmkegeln ist ihre Bedeckung auf die Niederterrasse ausgebreitet und bildet dort günstigen Ackerboden. Hier war auch das Niveau, auf dem der Stadtbach mit schwachem Gefälle aus dem Grundwasserquellengebiet bei Suhr hergeleitet werden konnte.<sup>220)</sup> Die Suhre selber erreicht, in die Terrasse eingetieft, in steilem Unterlauf die Aare.

Der N.-Rand des Suhrfeldes führt auf die nächst tiefere Terrassenstufe; er scheidet die neuzeitliche Ausdehnung der Stadt in ein bevorzugtes Wohnquartier oben und das Industrie- und Verkehrsquartier unten (385 Meter). Durch den zirka 15 Meter hohen Erosionsrand, der sich an den Steilabfall des Kalksporns anschließt, wird das tieferliegende *Auengebiet* abgegliedert. Dort sind zwischen einzelnen, wenig das Niveau überragende Kiesflächen breite Verlandungszonen eingeschaltet. Hier liegt tiefgründiger Boden, der für den Gartenbau geeignet ist. Diese Zonen sind ausgefüllte, besonders seit der

Aarekorrektio n verlandete Aarearme, in denen hie und da Grundwasserquellen zutage treten und sich in «Gießen» vereinigen.<sup>218)</sup> Diese Schachenlandschaft dehnt sich oberhalb und unterhalb der Stadt, wie nördlich der Aare, im Scheibenschachen aus. Sie ist in erster Linie, wenn überhaupt bebaut, Industrieareal. Große Teile dienen auch als Militärgelände, und nur am Fuß des Altstadthügels wagen sich neuere Wohnhauszeilen in das früher als Gartenland benützte Areal.

### Nahverkehrslage.

Aarau ist inmitten einer landwirtschaftlich reichen Gegend gelegen. Andere Städte liegen in weiterer Entfernung, so wurde die Stadt wirtschaftlicher Mittelpunkt der Landschaft. Hier öffnen sich von S. her zwei große Täler; von W. und E. führte sowohl eine wichtige Straße als auch der Wasserweg der Aare hieher. Der Zugang zum Jura und seinem nördlichen Vorland war durch nicht zu hohe Pässe, Benken, Schafmatt und Stafflegg ermöglicht. Ringsum lagen große, alte Dörfer inmitten einer ertragreichen Flur, sodaß noch in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts die Märkte Aaraus sogar vom Fricktal her befahren wurden.<sup>56)</sup> Als Mittelpunkt eines Ackerbaubezirkes verfügte Aarau über drei Mühlen, welche das Gefälle des *Stadtbaches* benützten.

Dieser Kanal<sup>220, p. 23)</sup> 1398 urkundlich erwähnt, nimmt seinen Anfang auf dem Gebiet der Nachbargemeinde Suhr. Dort werden die Grundwasserquellen, deren Wasser sich in zahlreichen Rinnsalen durch die Matten ergießt, zusammengefaßt und in einem künstlichen Bett nach Aarau geführt. Dort versieht es zahlreiche gewerbliche Anlagen mit Wasserkraft und teilt sich in mehrere Arme. Der Bach folgt der Bachstraße und treibt in der obern Vorstadt mechanische Werkstätten. Beim Graben teilt er sich. Das steile Gefälle eines Armes wird am Ziegelrain ausgenützt, andere Arme führen durch Rathaus-, Metzger-, Färber- und Mühlegasse. Der unterste Teil, an den die jetzige Stadtmühle angeschlossen ist, fällt beim Hammer über den Steilhang, an dessen Fuß er früher einen Eisenhammer trieb. Eine Strohflechterei benutzt dort noch heute seine Energie.

Die *Verkehrsbedeutung* Aaraus für das Hinterland kommt durch die *neuzeitlichen Verkehrseinrichtungen* deutlich zum Ausdruck. Nach S. führen zwei elektrische Schmalspurbahnen; über die Staffleggstraße, welche 1810 als moderner Straßenzug eröffnet wurde, verkehrt ein Postautomobil ins Fricktal.

Durch eine Autolinie ist auch das benachbarte Erlinsbach mit Aarau verbunden. Immerhin sind vom alten Einzugsgebiet gewisse Teile verloren gegangen; durch Bahnverbindungen begünstigt, macht sich dort der Einfluß von Brugg und Basel geltend.<sup>193)</sup>

### Fernverkehrslage.

Die Fernverkehrslage Aaraus ist weniger günstig als diejenige von Brugg. Wohl berührt seit uralter Zeit die große Verkehrslinie am Jurafuß, der dann die Bahn folgte, die Stadt. Auch würden die südlichen Täler leichte Zugänge zum Gotthard ermöglichen. Im N. aber erhebt sich die Wand des Jura, und wenn auch Pässe in seinem Kamm Lücken geschaffen haben, über die der Straßenverkehr in der Zeit vor dem Bahnbau rege war, so fehlt doch ein direkter Zugang zur Rheinebene. Viel günstiger als diese Jurapässe ist der Hauenstein gelegen. Und wenn auch versucht wurde, unter Umgehung dieses, verschiedene Hoheitsgebiete durchlaufenden Verkehrsweges über Schafmatt oder Benken direktere Verbindungen mit Basel herzustellen, so scheiterten doch die Pläne, nicht sowohl an den politischen Verhältnissen, als an der Ungunst der natürlichen Eignung. Wohl ist Aarau eine *Brückenstadt*. Hier, wo die Arme der verwilderten Aare zusammengefaßt die schmale Talaue durchflossen, konnte schon früh ein Übergang geschaffen werden. Doch immer wieder wurde die Brücke vom Hochwasser zerstört, da der Fluß seinen Lauf oft verlegte und die niedere Aue noch im Überschwemmungsgebiet lag. Es fehlten der Brücke die natürlichen Felspfeiler und Widerlager, durch welche die andern Randstädte ausgezeichnet sind.

Günstiger als im N. ist die Fernverkehrslage im S. In der Nähe von Aarau münden verschiedene Nebenadern in die große W.-E.-Linie. (Wettingen-Lenzburg-Suhr-Aarau, Arth-Goldau-Rotkreuz-Wohlen-Lenzburg-Suhr-Aarau, Zofingen-Suhr-Aarau, sowie die Schmalspurbahnen des Suhren- und Wynentales.) Durch diese Nebenlinien wird Aarau nicht nur Umschlagsplatz für ein ausgedehntes, stark von industriellen Betrieben durchsetztes, landwirtschaftliches Hinterland, sondern es besitzt auch einen direkten Zugang zum Gotthard. Dafür zeugen auch die großen *Lagerhäuser*. Verkehrsstatistisch ist die Station Aarau

an hervorragende Stelle gerückt, indem 1924 in ausgegebenen Fahrkarten (354478) der 11., in beförderten Gütern (234029 t) der 12. Rang der schweizerischen Stationen eingenommen wurde.<sup>256)</sup>

Mit dem Ausbau der *Verkehrswege* ging in Aarau eine *Entwicklung* Hand in Hand, die besonders dann in vollem Maße einsetzte, als es *Kantonshauptort* wurde. Die Hoffnung auf größere politische Wichtigkeit als Hauptstadt eines *Landes* wurde zwar nach 6monatlicher Dauer zunichte. (26. März bis 20. September 1798 Hauptort der helvetischen Republik.) Schon unter der Berner Herrschaft war Aarau Munizipalstadt. Seit 1803 ist es Sitz der Kantonsbehörden. Schulen — Kantonschule und Lehrerinnenseminar — wurden hier gegründet; die Stadt als militärischer Waffenplatz erhielt Kasernen und Zeughäuser. Die Industrie ließ sich nieder. Die Bevölkerung, durchsetzt von einem großen Anteil von Gebildeten, Beamten, Lehrern, Militär, welche bei der Kleinheit der Stadt der Bürgerpsyche ihren Stempel aufdrückten, wurde stark idealistisch und patriotisch orientiert. Zahlreiche interkantonale Zusammenkünfte, Schützen- und Turnfeste fanden daher bei der Bevölkerung ein reges Interesse und eine Teilnahme, welche sich in Opferwilligkeit und Arbeitseifer für das Gesamtwohl auswirkt.

### **Neuzeitliche Entwicklung.**

Die neuzeitliche Entwicklung Aaraus beginnt um die Wende des 19. Jahrhunderts (Figur 80, Bild 33). Bis zu diesem Zeitpunkt bildete die Stadt eine geschlossene Siedlung, die heutige Altstadt, mit Festungswerken umgeben, und s. davor die Vorstadt, die nie in den Mauergürtel einbezogen war. Auf dem jetzigen Bahnhofareal stand eine Bleiche und draußen an der Kreuzung von Rohrer- und Buchserstraße war das Siechenhaus. Trotten und Rebhäuschen befanden sich an den Hängen des linken Aareufers und einige Landhäuser waren über die Umgebung zerstreut. Der *Plan von Albertin 1781*<sup>1)</sup> zeigt schon einige Erweiterungen. Das alte Zeughaus, ein Kornmagazin, die alte Kantonsschule, welche als Spital gebaut worden war, das Haus im Schloßgarten, liegen außerhalb der alten Stadt, deren systematische Erweiterung 1798, als Aarau Sitz der helvetischen Regierung war, an die Hand genommen wurde.



61, LIII) Längs der Laurenzenvorstadt wuchsen zwei Hausreihen aus dem Boden, und Industrielle bauten ihre Villen inmitten großer Parkanlagen der Umgebung (Feer-, Herzoggut). In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts kamen einige Regierungsbauten zu dem Hausbestand (Großratsgebäude, Kaserne, Schulen) wie auch Industriebauten.

Die *Industrie* bevorzugte die Lage am Wasser, so die Herzogschen Baumwollfabriken am Stadtbach, die Webereien, Bleichen und Färbereien in der Telli, wo durch die Gießen genügend Wasser, und durch den untern Lauf des Stadtbaches noch geringe Wasserkraft zur Verfügung stand. So wurde Aarau Zentrum des *Baumwollgewerbes*, dessen Arbeiterschaft sich aus der unter ungünstigen Wein- und Getreidejahren leidenden Umgebung rekrutierte. Die Fabrikanten sind die Nachfolger der Verleger, der «Baumwollherren», welche die Rohbaumwolle zur Verarbeitung als Heimarbeit ausgaben. So wurde eine schon durch das Hausgewerbe der Leinenspinnerei und Weberei vorgebildete Arbeiterschaft herangezogen. Mit der Einführung der Maschinen mußte aber die Fabrikation zentralisiert werden.

Auch die *Seidenindustrie* wurde heimisch. Sie gewann als Seidenbandweberei besonders in den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts große Bedeutung.<sup>261)</sup> Doch hat die Textilindustrie in Aarau ihren Höhepunkt überschritten. Sie ist zum Teil eingegangen oder auf Nachbarorte abgewandert. Nur noch die Färbereien gedeihen, begünstigt durch große Wassermassen sowie die Nähe chemischer Fabriken. An die Stelle einer Seidenstoffweberei ist eine Strohgeflechtfabrik getreten, und nur eine Seidenbandweberei und eine Litzenfabrik sind die Nachkommen des hier einst blühenden Gewerbes.

Es ist hauptsächlich dem Bau der Bahn und des Elektrizitätswerkes zu verdanken, daß das industrielle Aarau weiter gedieh, und daß sich im E. der Stadt ein großes Industriequartier entwickelt hat.

In der Nähe von Aarau, im Hungerberg, wurde bis 1860 *Bohnerz* gegraben.<sup>224)</sup> Wenn auch seine Verhüttung, wenigstens in den letzten Jahrhunderten anderswo erfolgte (Laufenburg, Wehr), so ist doch das Schmiedegewerbe hier schon alt. Auf eine alte Hammerschmitte deutet der Name «Hammer».

Diesem Schmiedegewerbe, wahrscheinlich auch dem Waffen- und Messerschmiedehandwerk folgte die *Reißzeugfabrikation* (seit 1819), der sich der Bau von Präzisionsinstrumenten anschloß. Schon alt ist auch die *Glockengießerei*, deren wichtiger Zweig früher die Geschützfabrikation ausmachte. In der Neuzeit ist besonders in der Nähe der Bahn und dank der elektrischen Kraftquellen die *Maschinenindustrie* emporgeblüht. Der Ausbau der Elektrizitätswerke rief der *Elektroindustrie* (Glühlampen, elektrische Apparate), die ihren Sitz ebenfalls im Industriequartier hat.

Das erste Elektrizitätswerk 1891 am Stadtbach gegründet,<sup>261, p. 56)</sup> genügte bald nicht mehr für die Versorgung der Stadt, sodaß die Aare beigezogen werden mußte. Dort entstand, sukzessive vergrößert, das große städtische Elektrizitätswerk, welches das Aaregefälle in zwei Seitenkanälen ausnützt. Noch fließen aber ungenutzt große Wassermassen dem Rhein zu. Ein neues geplantes Werk soll zwischen Biberstein und Auenstein gebaut werden. Die Aareschachenlandschaft würde dann in einen großen Stausee verwandelt, der auch in Hafenbecken ins Uferglände eingreifen würde. Damit wäre auch den Interessen der Schifffahrt gedient. (Aarg. Tagblatt 1925, 266.)

In Aarau stand auch eine der ersten *Zementfabriken* der Schweiz, dank der Anwesenheit von Kalk und Ton und ihrem Vorhandensein im gleichen Steinbruch. Ein großes Werk steht jetzt im Scheibenschachen, wo ein kanalisierter Aarearm als Kraftquelle benutzt wird. Durch Seilbahnen erfolgt die Beschaffung des Rohmaterials aus der nahen Grube, wie der Transport des fertigen Produktes auf den Bahnhof.

Die Bedeutung Aaraus als *Industrieplatz* erhellt folgende Statistik (Rechnungsbericht 1924): Von 60 dem Fabrikgesetz unterstellten Betrieben gehören 20 der Metall-, Maschinen- und Elektroindustrie, 11 den graphischen Gewerben, 4 der Stein-, Glas-, Ton- und Zementindustrie, 5 der Textil- und Bekleidungsindustrie, 3 der chemischen Industrie, 2 dem wissenschaftlichen Instrumentenbau, 10 der Holzindustrie, 4, darunter eine Schokoladenfabrik, dem Nahrungs- und Genußmittelgewerbe an.

Vor allem war es die neuzeitliche *Verkehrsentwicklung*, welche die Industrie Aaraus zur Blüte brachte. Die Bahn Aarau-Olten, zuerst bis zum Schachen, dann in kurzem Tunnel zum heutigen Bahnhof geführt, wurde 1856 resp. 1858 eröffnet.<sup>351)</sup> Wenige Tage darauf wurde die Verbindung mit Brugg-Zürich

dem Verkehr übergeben. Naturgemäß wurde diese Stamm-  
linie bald zu einer wichtigen Hauptstrecke, welche auch den  
internationalen Verkehr zu bewältigen hatte. In den Zeiten der  
Bahnbauprojekte wurde auch eine NS.-Linie in Erwägung ge-  
zogen, welche die Schafmatt unterfahren<sup>193)</sup> und über die  
Route der jetzigen Südbahn den Gotthard erreichen sollte.  
Doch der Hauenstein und mit ihm die Richtung der alten Straße  
siegte, sodaß nicht Aarau, sondern das viel unbedeutendere  
Olten, eine Ortschaft mit kleinerem Hinterland und auch räum-  
lich bedingter geringerer Entwicklungsmöglichkeit, Kreuzungs-  
punkt der Linien wurde. In der Zeit des Wagenverkehrs war  
über die Staffeleggstraße eine direkte Verbindung mit dem  
neuen Kantonsteil, dem Fricktal, hergestellt worden, sodaß die  
Stadt in jener Zeit, trotz dem Wall des Jura, im Zentrum des  
Kantons lag. Die Eisenbahn lenkte dann den Verkehr aus die-  
sem Gebiet nach Brugg und Zürich oder Basel ab, da erst nach  
langem Umweg Aarau erreicht werden konnte. Das Fricktal  
ging somit als Hinterland der Stadt verloren. Während sich  
daher nach S. in die Täler des Mittellandes mittelst Voll- und  
Schmalspurbahnen der Verkehr abspielt, fehlt dem nördlichen  
Juragebiet der direkte Zugang. Ob das Projekt einer Staffe-  
leggbahn aussichtgekrönt ist, ob überhaupt bei der geringen  
Entfernung zweier großer Juradurchstiche, Hauenstein- und  
Bözberg, ein neuer Tunnelbau gerechtfertigt erscheint, ist eine  
andere Frage. Einstweilen wird die Ausführung noch gute  
Weile haben, und die Gefahr einer Fortsetzung kantonaler und  
lokaler Sonderinteressen, welche der schweizerischen Wirt-  
schaft schon bedeutenden Schaden zugefügt haben, steht noch  
nicht drohend bevor.

Mit dem Verkehr ist auch der *Handel* gewachsen. Seit  
1874 befinden sich in Aarau die Lagerhäuser der Zentral-  
schweiz mit eidgenössischem Niederlagshaus, Getreidespei-  
chern und Alkoholdepot, denen ein Zollamt angegliedert ist.

Doch nicht nur wirtschaftliches und industrielles Zentrum  
einer ausgedehnten Landesgegend ist Aarau, sondern vor allem  
*politischer Mittelpunkt* eines fortschrittlichen Kantons. Hier  
sind zahlreiche Behörden konzentriert, die ihren Sitz im Re-  
gierungsgebäude, einer Erweiterung des früheren Gasthofs zum  
Löwen, haben.<sup>61, Taf. 31, 32)</sup> Hier sind auch Kantonsschule und

kantonales Krankenhaus, deren moderne Bauten in großen baumbeschatteten Parks zerstreut sind. Diese Kulturbedeutung wird durch verschiedene Verlags- und Druckereifirmen, deren Ruf weit über die kantonalen Grenzen greift, unterstützt.

Aarau ist auch eidgenössischer *Waffenplatz*, mit großen Kasernen und Stallungen, eignet sich doch der trockene, unfruchtbare Schachenboden im W. der Stadt ausgezeichnet für ein Exerzierfeld, und bietet die abwechslungsreiche Umgebung doch ein gutes Manövergelände. Die Anwesenheit des Militärs, dessen Schulen und Kurse sich fast ohne Unterbruch das ganze Jahr folgen (1924 149 715 Dienstage) begünstigt in großem Maße das Wirtsgewerbe. So finden wir in Aarau zahlreiche Wirtschaften und Kaffeehallen (56 resp. 11), die sich besonders in den Straßen der Altstadt häufen und oft recht geschmacklose Umbauten alter, stilvoller Häuser auf dem Gewissen haben.

Die Bedeutung des kantonalen Mittelpunktes zeigt sich auch in der Anwesenheit von einer Anzahl Großbanken oder deren Filialen (6).

Der Einfluß der gesteigerten Wirtschaft kommt in erster Linie im *Grundriß* der Stadt zum Ausdruck. Die Stadt sprengte ihre engen Fesseln und ergoß sich weit über die Umgebung. Zwischen Altstadt und Bahnhof ist ein großes Geschäftsquartier entstanden, dessen Bankpaläste, Kaufhäuser und Wirtshäuser sich längs der breiten Bahnhofstraße und um den großartigen Bahnhofplatz gruppieren. Weiter im E. umsäumt ein Kranz von Arbeiterhäusern die weiträumigen Industrieanlagen, und über das südliche, sanft ansteigende Hügelgelände ist die lockere Streu von kleinen Wohnhäusern und Villen gesät. Sie steigen auch, die Aussichtslage dem weniger günstigen Bauplatz vorziehend, an den Hängen des Hungerberges hinauf.

### **Grundriß.**

Die Form des Felsspornes, auf dem die *Altstadt* von Aarau liegt, bedingt ihre Ausdehnung, die systematische Gründung ihren Grundriß.<sup>202, 206)</sup> In NS.-Richtung verläuft eine Gasse, die Markt- (a) und Rathausgasse (b) als Verbindung zwischen zwei mittelalterlichen, grundherrlichen Bauten, welche den Aareübergang schützten. Quer zu ihr führte eine andere Gasse,

welche bei der Kirche und beim Laurentzentor ihr Ende fand (Kirchgasse- (c) Kronengasse(d)). Diese Gassen teilen den Stadtkern in vier «Stöcke», eine Ringstraße (Metzger-Pelz-Milchgasse und Adelbändli) schieden sie von den zwischen ihnen und dem Mauerring gelegenen «Kreisen», eine Einteilung, auf der Wehr- und Steuerordnung fußten. Die breite Anlage der Hauptgasse als Markt beweist, daß dessen Bedeutung mit Hauptzweck der Stadtgründung war. Die Befestigung verlief längs dem Steilabfall der Kalkfelsen im W. und N., dann in einem Bogen vom Obertor (T) bis zur Mühle. Außerhalb der Stadt lag an der Halde ein Frauenkloster (F.) (seit 1270), das heutige Bürgerasyl.

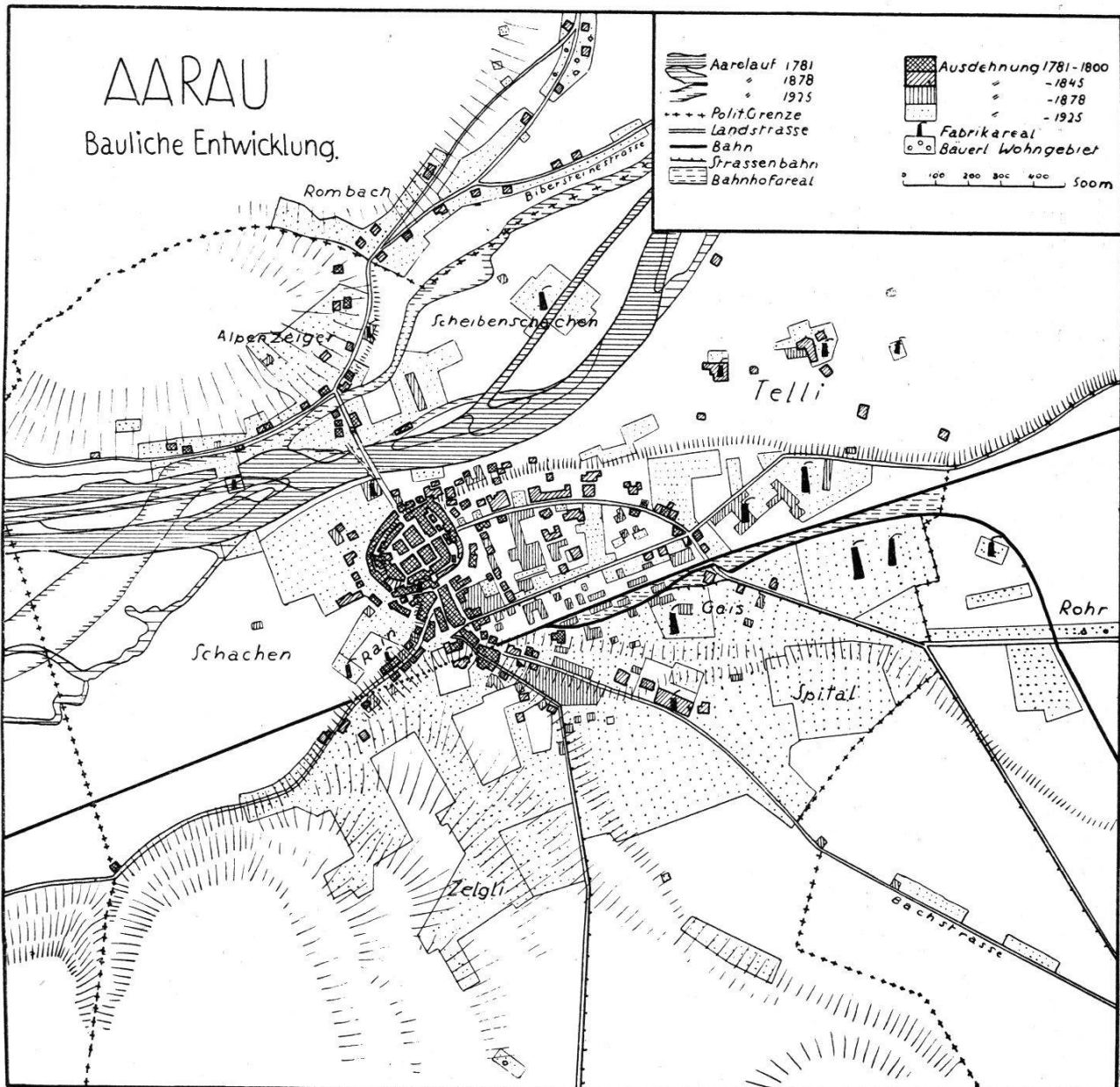


Fig. 80.

Die junge Stadt bevölkerte sich rasch und wuchs bald über ihren alten Rahmen hinaus, sodaß schon im 14. Jahrhundert im E. ein neuer Graben angelegt werden mußte (heutiger Graben). Die innere Ringmauer diente später zum Anbau von Gebäuden, der alte Graben wurde ausgefüllt und heißt nun «zwischen den Toren».

Den *Zugang zur Stadt* vermittelten 3 Tore, deren zwei eine Doppelanlage besaßen. Die Straße vom Jura her führte über die Aare ins Aaretor, dessen Eingang gegen die Hauptgasse seitlich verschoben war. Ins untere Aaretal führten die Laurententore, während die südlichen Toranlagen zur alten Römerstraße gegen Schönenwerd wiesen. An dieser Zufahrt entstand auch bald eine *Vorstadt*, die, obgleich eingemeindet, nie in den Mauerring einbezogen war. Die Schutzanlage war hier zu ungenügend und ihre Befestigung erschien als nicht zuverlässig. Auch unterhalb des westlichen Steilabfalles im Anschluß an das Kloster entstand eine Erweiterung, welche ummauert und mit einem Tor, dem Haldentor (H.), ausgestattet wurde. In steilem Anstieg gewinnt man von dort die Höhe der Altstadt am «Zollrain». Nach S. verlängerte sich die Mauer bis zum Obertor, so die steile Golattenmattgasse umfassend. Damit war die künstliche Befestigung an den Fuß des natürlichen Schutzes des Steilabfalls verlegt und auch die Industrieanlagen des Hammers einbezogen worden.

Über das *Bild dieser Altstadt* sind wir durch verschiedene Stadtansichten des 17. Jahrhunderts gut unterrichtet, so durch die 4 Stadtprojekte der beiden Hans Ulrich Fisch, die von Merz<sup>203, 206)</sup> eingehend gewürdigt worden sind, ebenso durch den Plan von Albertin 1781.

Die Eigenartigkeit des rundlichen, enggedrängten Stadtgrundrisses ist heute noch in wundervoller Einheit gewahrt. Wohl haben verschiedene Umbauten alte Häuser ersetzt, wohl sind die Mauern zum großen Teil gefallen und der Graben ist, ausgefüllt, in eine prächtige Platanenallee verwandelt. Seine Breite trennt aber augenfällig die Neustadt von dem alten Kern. Die Vorstadt ist in ihrem Grundriß den Verkehrslinien und dem Bachverlauf angepaßt. Breite Häuserblöcke umsäumen vordere und hintere Vorstadt, sie folgen als zusammenhängendes, hie und da gestuftes Fassadenband dem Rain und der obern Vorstadt.

Vor wenigen Jahrzehnten waren die Straßen noch sichtbar vom *Stadtbach* durchflossen, der nicht nur zahlreichen Gewerben Kraft und Wasser lieferte, sondern auch die Rolle einer offenen Kanalisation, früher als Trinkwasserversorgung, spielte. Längs einem Terrassenrand zugeleitet, durchfließt er, nun eingedeckt, die hintere Vorstadt, überschreitet dann, früher in einer Kanalbrücke, den Graben und verteilt sich, indem ein Arm längs dem Ziegelrain in den Schachen, einer durch die Marktgasse, der östliche durch Färber- und Mühlegasse verlaufen. Auch Pelz- und Metzgergasse sind durchflossen. Die Arme vereinigen sich dann, um in der Stadtmühle, Energie erzeugend, über den Steilrand zur Tiefe zu fallen.

Zu Ende des 18. Jahrhunderts fing die Stadt an, auf die östliche Terrasse hinaus zu *wachsen*. Dort stehen an der Laurenzenvorstadt die für die helvetische Regierung geplanten Wohngebäude. Dort liegt auch das Areal der Militärbauten, Kasernen und Stallungen, während sich weiter draußen große Zeughäuser befinden. Die Bahnhofanlage beeinflusste die Entwicklung der *Bahnhofstraße* zum Geschäftsquartier, wo große Bankgebäude, weiter außen Lagerhäuser, das Stadtbild bestimmen. Hier ist in neuester Zeit mit dem Umbau des alten Stationsgebäudes der Versuch gemacht worden, das neue Quartier in moderner städtebaulicher Weise umzugestalten, und so ist wohl der Aarauer Bahnhofplatz, in dessen Mitte sich das Schützenvereinsdenkmal erhebt, einer der schönsten Plätze der Schweizerstädte geworden. Außerhalb, zwischen Terrassenrand und Bahnhofstraße umschließen schöne Parkanlagen Villen und Schulbauten.

*Südlich der Bahn* entwickelte sich auf der gleichen Terrasse ein *Industriequartier* mit der Häufung von Fabrikgebäuden, denen sich weniggeschoßige Arbeiterhäuser anschließen. Der Anstieg zur Niederterrassenfläche geschieht durch einen nicht sehr scharfen Rand. Dort liegt das *Villenquartier* der 60er und 70er Jahre des verflossenen Jahrhunderts. In baumreicher Umgebung reihen sich die herrschaftlichen Besitzungen längs der Bachstraße. Gegen E. in der Nähe des groß angelegten Kantonsspitals, außerhalb der Herzogschen Färbereien, entwickelt sich jetzt ein locker bebautes Quartier mit einfachen Einfamilienhäusern. Eine ähnliche Siedlungsstreu überzieht

auch den sanften Anstieg des Zelgli, in dessen Mitte der Friedhof liegt. Neue Wohnbauten folgen ebenfalls der Schönenwerder Straße.

Auch in das früher feuchte *Schachenland* sind Häuser vorgedrungen, und da wo sich früher die Hausgärten der Aarauer Bürger befanden, liegen große Gärtnereien. Jenseits der Aare, nicht weit von der Zementfabrik, ist im Scheibenschachen ein Arbeiterquartier im Entstehen begriffen, und an die Hänge des Hungerberges rückt eine lockere Villenstreu vor. Dünn besiedelt ist noch das feuchte Auenland der Telli, trotzdem dort schon alte Fabrikanlagen bestehen.

Wie in Brugg, ist auch hier die Altstadt, besonders ihre schattigen, hintern Gassen, Wohnquartier der sozial ungünstig Gestellten. Hier finden sich auch die meisten Kleinwohnungen. 214, 1920.

	Kleinwohnungen	Mittelwohnungen	Großwohng.
	1–3 Zimmer	4–5 Zimmer	6 Zimmer
Altstadt Eigentümerwohnungen	45,1 %	35,2 %	19,7 %
Mietwohnungen	78,7 %	19,8 %	7,5 %
Geschäftsstadt Eigentümerwohn.	22,2 %	37,9 %	39,9 %
Mietwohnungen	52,8 %	36,4 %	10,8 %
Neustadt Eigentümerwohnungen	12,6 %	39,9 %	48,4 %
Mietwohnungen	42,9 %	51,2 %	5,9 %
Übergang z. Land Eigentümerw.	39,6 %	29,2 %	31,2 %
Mietwohnungen	54,9 %	37,3 %	7,8 %
Totalzahl d. Eigentümerwohn.	212	363	244
Mietwohnungen	789	376	78

(Leider besagt die Statistik nichts über die genaue Abgrenzung der Quartiere, ebenso fehlt in der Angabe der Wohnungszahl die Gliederung. Man darf aber wohl mit Recht annehmen, daß sich gerade die Kleinwohnungen hauptsächlich in der Altstadt befinden.)

Daß trotz großer Industrialität eigentliche Arbeiterquartiere der Stadt fehlen, hat darin seinen Grund, daß die umliegenden Ortschaften als *Wohnplätze* eines großen Teiles der Arbeiterschaft in Betracht fallen (1924 wohnten 2780 Arbeiter auswärts). 256, 1924, p. 72)

### Aufriß.

Wenn wir in der Bahn von Olten her gegen Aarau fahren, so baut sich vor uns über dem flachen Schachengrund ein imposantes *Stadtbild* auf (Bild 34). Die enggescharten Häuser der Altstadt legen sich treppenförmig übereinander, und darüber



ragt als imposante Krönung die Stadtkirche mit ihrem barockgestalteten Käsbissenturm. Am äußersten Rand der Felszinne erbaut, blickt sie auf die alten Haldenhäuser, deren steiles Satteldach, die durch gothische Fensterreihen gegliederten Fassaden überdeckt. Diese Traufstellung der Dächer muß die ursprüngliche gewesen sein, denn in den «Prospekten» der Fisch ist sie die herrschende, höchstens daß etwa kleine Giebelaufsätze mit Aufzügen über das Dach ragten.<sup>202, I, p. 8)</sup> Seither sind die Dächer umgebaut worden. Weit ausladend überwölbt ein, oft durch Verschalung und Bemalung geschmücktes Walm-dach einen Giebel (Bild 35), und geschnitzte Stützen tragen die vorragenden Dachbalken. Ohne Zweifel ist es das Berner Mittellandhaus, das während der Regierungszeit der Aarestadt diese Konstruktion beeinflußte. Wie bei jenem ein Gefühl der Geborgenheit, des Heimeligen geweckt wird, so auch hier.

Gewöhnlich hat der Umbau nur das Dach ergriffen und die Fassade mit ihren gothischen Kreuzstöcken unberührt gelassen. Manche Häuser aber zeigen den flachbogigen Fenstersturz der Barockzeit.

Das *Aarauerhaus*<sup>61, Tafel 23, 24, XXV)</sup> ist auf schmaler Parzelle erbaut, welche die Entwicklung nur eines Raumes in der Breite zuließ. Oft wurden aber einige Parzellen zusammengezogen, sodaß der Bau auch in der Breitenausdehnung imposantere Formen annehmen konnte. Diese Entwicklung zeigen vor allem einige Häuser der Vorstadt. Wenn wie im Weibezahlhaus und Capranihaus der Eingang seitlich liegt, und nur durch eine steile schmale Treppe die obern Gemächer zu erreichen sind, so hat das jüngere Saxerhaus in der Mitte einen breiten kreuzförmigen Gang, zu dessen Seiten die Räume liegen. In neuester Zeit sind nun einige Häuser umgebaut worden. In den Hauptgassen, besonders in der Rathausgasse, sind moderne Ladenreihen entstanden. Hie und da erhebt sich, zum Glück selten, über dieser Erneuerung ein Kastenhaus, welches die einheitliche Flucht der schönen Altstadtgebäude stört. Solche Bauten schließen sich auch am Graben s. der Laurenzenvorstadt<sup>61, XXVII)</sup> zusammen. Dort hatte ein Brand einen Stadtteil zerstört, und dieser Platz war lange ungebaut geblieben.<sup>I, LIII)</sup>

Der beschränkte Flächenraum der Altstadt verlangte ein in die Höherücken der Gebäude. Sie sind daher 3—4geschoßig.

Niedere Häuser, als Hinterhäuser der Industriebauten des Ziegelrains, finden sich nur in der Golattenmattgasse, wo ein Stock über das Erdgeschoß vorragt.

Auf dem *Plan* Tafel XI wurde eine *Gliederung der Gebäude* nach der zeitlichen Entstehung ihres jetzigen Aussehens durchgeführt. Die ältesten erhaltenen Bauten weisen Bestandteile aus dem 16.—17. Jahrhundert auf, gothische Kreuzstockreihen, Erker, Treppentürmchen. In diese Zeitepoche gehören vor allem die drei alten Wehrbauten,<sup>202)</sup> das Schlöbli vor der Stadt, ein prächtiger, megalithischer Wohnturm, der Obertorturm, mit hohem, Glockentürmchen gekröntem Helm, und die jetzt im Rathaus als Archivturm eingebaute Burg Rore, deren Treppengiebel steil über die Halde emporragt. Hiezu gehört die Stadtkirche<sup>241)</sup> und eine ganze Reihe von Bürgerhäusern, welche besonders in der Halde noch geschlossene Reihen bilden. Die Häuser des 18. Jahrhunderts sind größtenteils umgebaute, zur Seltenheit neugebaute Gebäude, deren Fassade den Einfluß des französischen Barock aufweisen.<sup>61, XXV.</sup> In jener Zeit entstanden auch außerhalb der Stadt einige Villenbauten, bei denen der klassizistische Stil mit der Säulengliederung der Fassade und dem abgesetzten Flachgiebel angewandt wurde. Diese Bauten leiten über zum 19. Jahrhundert. Vereinzelte Villen und die Reihenhäuser der Laurenzenvorstadt sind Zeugen dieser Epoche.<sup>61, XXIIX, Taf. 37, 38)</sup> Das Aarauerhaus jener Zeiten ist, wenn auch nicht prunkvoll, doch von einer stilvollen Vornehmheit. Zum Glück für das Stadtbild war die Bautätigkeit in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts nicht sehr groß. So gehören die größeren Gebäude, welche die Zeit des Stilverfalls dokumentieren, zu den Seltenheiten. Ihnen sind Kantonsschule und Gewerbemuseumsgebäude zuzuzählen. Doch verschwindet ihr Giebel- und Türmchenwerk glücklicherweise hinter alten Baumkronen.

Die dekorativen Gebäude der Neuzeit zeugen wieder von einem bewußten Stilwillen, und die neue Bahnhofanlage mit Bank-, Post- und Museumsgebäuden wirkt geradezu großstädtisch. Das edelproportionierte Haus des 18. Jahrhunderts feiert hier wieder in neuer Form seine Auferstehung. Ähnlich ausgeführt sind die Schulhausbauten im Zelgli, welche, wie

einst die Anlage des Regierungsgebäudes, als bauliche Dominante das Stadtbild im S. überragen.

Die Wohnhausstreu der *neuen Quartiere* zeigt eine große Einfachheit, und besonders in der letzten Zeit, auch infolge des Einflusses der Heimatschutzbestrebungen, werden Stiltorheiten wie sie noch in Villen der Bachstraße vorkommen, vermieden. Die niederen Einfamilienhäuser sind in das Grün der Gärten und Baumgruppen eingestreut. Während die Fabrikbauten in ihrer Großräumigkeit den Stadtgrundriß bestimmend beeinflussen, fallen sie im Aufriß weniger auf, da sie mit ihren größtenteils modernen Gebäuden, nur geringe Höhenausdehnung besitzen.

### Bevölkerung.

Wie in den oben besprochenen Städten gehört der größte Teil der *Bevölkerung* der *Industrie* an. Zwar hat ihr prozentualer Anteil in den Jahren 1910—1920 etwas abgenommen, wiewohl die absolute Zahl gestiegen ist. Der landwirtschaftliche Bevölkerungsanteil wird immer verschwindender (1920 1,7 %).

#### Bevölkerungstabelle.<sup>333)</sup>

	1900	1910	1920
Häuser	841	1052	1244
Haushaltungen	1747	2102	2436
Einwohner	7831	9593	10701
Bürger	1806	1835	2158
Aargauer	3317	3586	3818
Schweizer	1847	2565	3408
Ausländer	861	1605	1318 12,3 %
		1910	1920
Beruflich Tätige		4347	5129
Landwirtschaft		110 2,5 %	59 1,7 %
Industrie		2608 61,8 %	2857 55,6 %
Nahrungsmittel		258	
Bekleidungs-gewerbe		526	
Baugewerbe		867	
Textilindustrie		210	
Chemische Industrie		141	
Maschinenindustrie		351	
Handel		776 17,9 %	24,6 % { 1257 24,3 %
Verkehr		290 6,7 %	
Verwaltung		480 11,1 %	

Die *Gliederung* der Industrietätigen (1910) zeigt ein großes Überwiegen des Baugewerbes. Das hängt mit der neuzeitlichen Stadtentwicklung zusammen. In diese Kategorie gehören die Arbeiter der großen Zementfabrik. Auch das Bekleidungs-gewerbe ist gut vertreten. Hier wirkt sich vor allem die Anwesenheit des Waffenplatzes aus, welcher die Schneiderei begünstigt, doch auch die Nähe der Schönenwerder Ballyschuhfabriken, deren Einzugsgebiet weit über die nahe Umgebung reicht. Ein Filialbetrieb befand sich bis vor wenigen Jahren an der Küttiger Straße. Auch das Maschinengewerbe beschäftigt eine große Anzahl von Arbeitern.

Von den fast 3000 Arbeitskräften, welche in der Stadt wohnen, kommen noch ca. 2800 (1924) aus der dörflichen Umgebung. Das *Einzugsgebiet* der Stadt wird durch die Grenzorte Auenstein, Densbüren, Obergösgen, Schöffland, Kulm, Wildeggen annähernd bezeichnet und deckt sich mit der Fläche, welche die 45 Min. Isochrone umschreibt.<sup>256)</sup> (Figur 46).

In der *wirtschaftlichen Zusammensetzung* der Bevölkerung Aaraus kommt auch seine Mittelpunktlage als Kantonshauptort und als Brennpunkt eines großen, volkreichen Hinterlandes zur Geltung. Ein großer Volksteil ist im Handel tätig (18 %). Große Banken, zahlreiche Gasthöfe und Wirtschaften (1924 übernachteten 12 597 Fremde in der Stadt) sind der Ausdruck der günstigen Verkehrslage. Auch die Verkehrsanlagen, besonders der große Güterbahnhof benötigen zahlreiches Personal. Vor allem aber ist Aarau eine *Beamtenstadt* (1910 11,1 %), und zahlreiche Ärzte und Advokaten haben sich hier niedergelassen.

Die *Wohndichte* ist mit 1,9 Haushaltungen und 8,6 Personen auf ein Haus sehr gering zu nennen. Schon hieraus ist ein durchschnittlicher Wohlstand der Hauptstadt des Kulturkantons ersichtlich, der ja auch im Bild der Siedlung zum Ausdruck kommt.

### **Zusammenfassung.**

*Aarau*, das als Brückenstadt am Fuß von Jurapässen und als Knotenpunkt zahlreicher nach S. ausstrahlender Verkehrslinien mit dem schweizerischen Ost-Westweg entstanden ist, sah im letzten Jahrhundert einen großen wirtschaftlichen Aufschwung. Die Altstadt, auf einem Felssporn zwischen den Auen-

landschaften der Aare in guter Schutzlage gegründet, ist Ausgangspunkt einer modernen Stadtentwicklung geworden. Geschäfts- und Fabrikquartiere dehnen sich im W. in der Nähe der Bahnlinie aus, während das locker bebaute Wohnhausareal im S. die flach ansteigenden Höhen einnimmt oder längs den Landstraßen bis an die benachbarten Dörfer rückt. Die Stadt ist nicht nur wissenschaftliches Zentrum einer großen Umgebung, sondern auch politischer und kultureller Mittelpunkt eines fortschrittlichen Schweizerkantons geworden.

---