Zeitschrift: Argovia : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau

Herausgeber: Historische Gesellschaft des Kantons Aargau

Band: 105 (1993)

Artikel: Historische Wegforschung im Kanton Aargau

Autor: Bösch, Ruedi / Cranach, Philipp von / Doswald, Cornel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-10937

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 04.07.2025

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

Historische Wegforschung im Kanton Aargau

Von Ruedi Bösch, Philipp von Cranach und Cornel Doswald
mit einem Beitrag von Erich Büchli, Baudepartement des
Kantons Aargau, Abteilung Raumplanung

Seit 1984 laufen die Arbeiten am «Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz». Im vergangenen Jahr wurde auch die Aufnahme im Kanton Aargau begonnen. In diesem Aufsatz werden die Ziele, die rechtlichen Grundlagen sowie die Methodik des IVS von den Mitarbeitern der Regionalgruppe Aargau kurz umrissen und das «Endprodukt», die Dokumentation, vorgestellt. Ausserdem wird an einem Beispiel aufgezeigt, wie die Ergebnisse des IVS in die Planung einfliessen. In einem Anhang werden schliesslich einige ausgewählte historische Verkehrswege aus dem Raum Wettingen präsentiert.

1. Die Ziele des IVS

Der Mensch hat seit jeher versucht, die von ihm bewohnte Landschaft seinen Bedürfnissen entsprechend zu gestalten. Diesen Eingriffen waren vor der Moderne immer Grenzen gesetzt. Die Industrialisierung und der Anschluss der Schweiz an den Weltmarkt führten in den letzten zwei Jahrhunderten zu einer erheblichen Steigerung des wirtschaftlichen Potentials. Diese Zunahme ermöglichte, zusammen mit dem sich parallel entwickelnden technischen Fortschritt, Landschaftsveränderungen in einem vorher nicht gekannten Ausmass. Diese Entwicklung wurde durch das rasche Wirtschaftswachstum in der Nachkriegszeit noch einmal beschleunigt. Die fortschreitende Bautätigkeit und Motorisierung, verbunden mit einem grundlegenden Wandel im Wohn-, Arbeits- und Freizeitverhalten, bewirkte mehr Veränderungen in unserem Siedlungsraum als in den ersten 100 Jahren des Bundesstaates: «In den letzten 30 Jahren hat nicht nur die Bevölkerung um mehr als eine Million Einwohner zugenommen, sondern es sind auch mehr als eine Million neue Wohnungen gebaut worden. Das Wachsen der Agglomerationen und der Touristikorte führte zu einem Ansteigen des Pendler- und Wochenendverkehrs. Dieser spielt sich vorwiegend auf den Strassen ab, deren Länge von 60000 km im Jahr 1970 bis 1988 auf 71000 km zugenommen hat, wobei sich die Gemeindestrassen von 42000 km (1970) auf

51000 km (1984) verlängerten. 1989 war der Bestand an Personenwagen 20mal höher als 1950, und der Motorisierungsgrad stieg im selben Zeitraum von 31 auf 431 PW pro 1000 Einwohner»[1].

Diese Veränderungen bedeuten aber immer zugleich auch eine Zerstörung der auf uns gekommenen Kulturlandschaft und der Elemente, die diese prägten. Das Mittelland ist von dieser Entwicklung besonders betroffen. Einerseits werden mehr und mehr Gebiete bebaut, und andererseits das restliche Kulturland den Bedürfnissen der mechanisierten Landwirtschaft entsprechend umstrukturiert, wobei die alten Wegsysteme in den meliorierten Landwirtschaftsflächen durch neue regelmässig angelegte Flurstrassen ersetzt werden. In den vergangenen Jahrzehnten verschwanden derart unzählige der noch aus der Zeit vor der Motorisierung stammenden Wegreste und Wegbegrenzungen (Hohlwege, Pflästerungen, Trockenmauern, Hecken, Baumreihen usw.), sei es, dass die alten Wege aufgehoben, sei es, dass sie bei einem Ausbau überprägt wurden. Kleinere Wegbegleiter (Wegkreuze, Wegkapellen, Stundensteine) wurden bei Strassenverbreiterungen verschoben und grössere, mit den Strassen funktionell verbundene Gebäude (Gasthäuser, Zollstätten) abgebrochen. Bei diesen Geländerelikten, Kleinobjekten und Baudenkmälern handelt es sich aber um historisches Kulturgut; mit ihrer Zerstörung schaffen wir nicht nur eine an optischen Reizen arme Landschaft, sondern wir brechen damit auch, zumindest was die räumliche Dimension betrifft, gewissermassen den Dialog mit unserer Geschichte in irreversibler Weise ab[2]. Ein früherer Mitarbeiter des IVS hat die Vernichtung der überlieferten Kulturlandschaft daher mit einem Brand im Staatsarchiv verglichen, bei dem sämtliche dort aufbewahrten Quellen vernichtet werden. Die oben erwähnten Kleinobjekte, Wegreste und Geländeformen sind genauso Zeugnisse aus der Geschichte unseres Lebensraumes wie die Dokumente, die in den Archiven mit viel Aufwand verwaltet, gepflegt und vor einer möglichen Zerstörung geschützt werden[3].

Bis in die sechziger Jahre dieses Jahrhunderts wurden die vom Menschen verursachten Veränderungen der Landschaft überwiegend als positiv beurteilt, weil sie mit wirtschaftlichen Vorteilen, bzw. vom Standpunkt des Nationalökonomen aus gesehen, mit einer Steigerung des Bruttosozialprodukts verbunden waren. In den letzten Jahrzehnten wurde man sich aber der Tatsache, dass die Zerstörung der Kulturlandschaft letztlich einen Verlust an Lebensqualität bedeutet, zunehmend bewusst, und Umweltorganisationen und Behörden begannen, sich mit dieser Problematik auseinanderzusetzen. Ausgehend von der Überlegung, dass nur, wenn der Wert eines Kulturguts bekannt ist, auch abgeschätzt werden kann, was sein Verlust bedeutet, beschloss das frühere Bundesamt für Forstwesen und Landschaftsschutz (BFL, heute Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaftsschutz = BUWAL) 1980, ein Inventar der historischen Verkehrswege zu erstellen, das der Raumpla-

nung Entscheidungshilfen liefert. 1983 wurde das Geographische Institut der Universität Bern mit der Ausführung beauftragt. 1992 wurde schliesslich die Regionalgruppe Aargau ins Leben gerufen, an deren Finanzierung sich der Kanton beteiligt.

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) ergänzt das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN), die schon früher in Angriff genommen wurden. Diese drei Bestandsaufnahmen bilden unabdingbare Voraussetzungen für einen umfassenden Kulturgüter- und Landschaftsschutz, der darauf abzielt, dass die überlieferten Landschafts- und Ortsbilder in ihrer Vielfalt erhalten und ihre historischen Entwicklungen «lesbar» bleiben (Abb. 1).

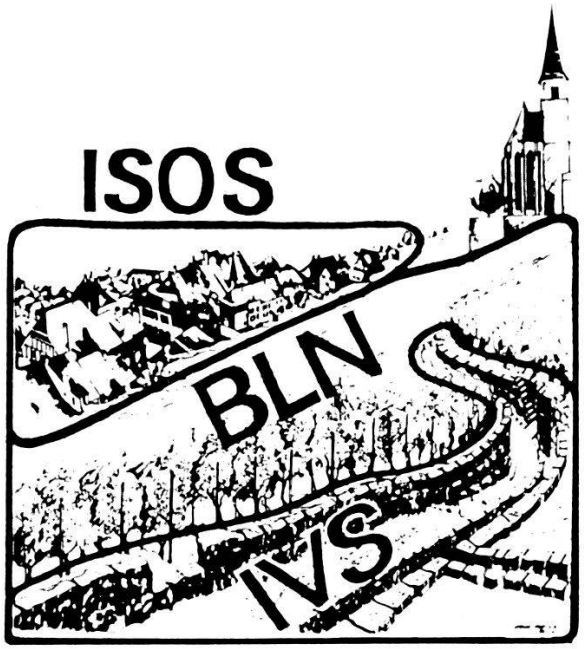


Abb. 1. Diese Abbildung zeigt die Zuständigkeitsbereiche der drei Inventare ISOS, BLN und IVS (Siedlung, Landschaft, Weg) (Zeichnung IVS: W. Vogel).

2. Die rechtlichen Grundlagen

Die rechtliche Grundlage bilden der Artikel 24sexies der Bundesverfassung aus dem Jahr 1962 und verschiedene, teils auf diesem beruhende Bundesgesetze, die sich gegenseitig ergänzen[4]. Das 1966 erlassene Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) verpflichtet den Bund, «bei der Erfüllung der Bundesaufgaben dafür zu sorgen, dass das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler geschont und, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben» (Art. 3 Abs. 1). Diese Pflicht gilt unabhängig von der Bedeutung des Objektes (Art. 3 Abs. 3) und beinhaltet eine Unterschutzstellung der gesamten schweizeri-

schen Landschaft, so dass vor jedem Eingriff eine sorgfältige Interessenabwägung zu erfolgen hat[5].

Um die Unterschutzstellung stufengerecht vornehmen zu können, sind «beim heimatlichen Landschafts- und Ortsbild, den geschichtlichen Stätten sowie den Natur- und Kulturdenkmälern» die Objekte nach nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung zu unterscheiden (NHG Art. 4). Dem Bundesrat obliegt, «nach Anhören der Kantone Inventare von Objekten mit nationaler Bedeutung» aufzustellen (NHG Art. 5 Abs. 1). Die Aufnahme eines Objektes von nationaler Bedeutung in ein solches Inventar heisst rechtlich, «dass es in besonderem Masse die ungeschmälerte Erhaltung oder jedenfalls die grösstmögliche Schonung verdient». Ein Abweichen von der ungeschmälerten Erhaltung darf nur erwogen werden, wenn «ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen» (NHG Art. 6 Abs. 1 und 2).

Das 1979 verabschiedete Raumplanungsgesetz (RPG) verpflichtet die Kantone, Richtpläne zu erstellen, in denen die Grundzüge der räumlichen Entwicklung festgelegt werden. In diesem sind nicht nur die Landwirtschaftszonen, sondern auch die Gebiete zu bestimmen, die «besonders schön, wertvoll, für die Erholung oder als natürliche Lebensgrundlage bedeutsam sind» (RPG Art. 14). Ausserdem werden die Inhalte der Schutzzonen definiert und ausdrücklich «besonders schöne sowie naturkundlich oder kulturgeschichtlich wertvolle Landschaften» sowie «bedeutende Ortsbilder, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler» angeführt. Landschafts- und Ortsbildschutz sind demnach in eine umfassende Nutzungsordnung, gleichberechtigt mit Siedlung und Landwirtschaft, einzubinden.

Da die Aufnahme eines Objektes von nationaler Bedeutung nur den Bund verpflichtet, es bei der Erfüllung seiner Aufgaben zu schützen, bedarf es neben der Erstellung des Inventars noch zusätzlicher grundeigentümer-verbindlicher Massnahmen im Rahmen von Nutzungsplänen, Baureglementen und privatrechtlichen Verträgen, um den Schutz der Objekte auf kantonaler und kommunaler Ebene zu gewährleisten. In diesen Plänen und Reglementen können überdies auch die Objekte von lokaler oder regionaler Bedeutung mit einem hohen Substanzgrad geschützt werden, die in dem Bundesinventar nicht erfasst werden.

Eine weitere Möglichkeit, die Erhaltung der alten Wege zu sichern, stellt deren Einbezug in das Wanderwegnetz dar, wie dies in dem 1985 erlassenen Fuss- und Wanderweggesetz (Art. 3) vorgeschrieben ist. Die sinnvolle Wiedernutzung historischer Verkehrswege wird vom IVS grundsätzlich einer Erhaltung in der Art eines «Landschaftsmuseums» vorgezogen.

3. Das Forschungskonzept des IVS: Ein interdisziplinärer Ansatz

Das IVS untersucht und erfasst die historischen Verkehrswege, die wegbegleitenden Einrichtungen und die funktionslos gewordenen Relikte. Dazu sind einerseits geschichtliche Studien und andererseits Geländearbeit notwendig: Während aus den historischen Quellen die Bedeutung der einzelnen Strekken für den Verkehr – man sieht einem Weg oder einer Strasse ja nicht ohne weiteres an, wie wichtig er war – und Anhaltspunkte für deren Datierung abgeleitet werden, muss die Bausubstanz der Wege und ihre Einbettung in die Landschaft im Gelände selber festgestellt werden[6].

3.1. Was sind historische Verkehrswege?

Als Spaziergänger auf dem Fussweg ins nächste Dorf, als Kind auf dem Schulweg, als Pendler auf der breiten Hauptstrasse benützen wir ganz selbstverständlich alte Strassen- und Wegverläufe, die bereits Generationen vor uns angelegt haben. Viele alte Wege sind durch einen modernen Ausbau überprägt worden und erscheinen deshalb auf den ersten Blick ganz und gar nicht «historisch»; oft erinnert nur noch ein alter Strassenname oder eine Wegkapelle an ihre Vergangenheit. Andere alte Wege haben, obwohl sie noch einen Bestandteil des heutigen Verkehrsnetzes bilden, ihr früheres Aussehen dagegen weitgehend bewahrt; sie sind, im Gegensatz zu den meisten, erst in der Moderne angelegten Strassen, harmonisch in die Landschaft eingebettet. Wieder andere Wege sind völlig ausser Gebrauch gekommen, wurden durch die Erosion unterbrochen, verschüttet oder durch bequemere Linienführungen ersetzt. Ihre Relikte präsentieren sich als tiefe Gräben, ausfächernde Hohlwegbündel, von Gestrüpp überwucherte Fusspfade oder eingestürzte Stützmauern.

Die alten Wege unterscheiden sich aber nicht nur durch ihr Aussehen; auch das funktionale Spektrum ist ausserordentlich breit: Es reicht von Feld- und lokalen Erschliessungswegen über regionale Verbindungen bis zu internationalen Transitrouten.

Angesichts dieser Vielfalt liegt es auf der Hand, dass genau definiert werden muss, welche Wege Aufnahme finden. Damit ein Weg dokumentiert werden kann, muss gemäss den IVS-internen Richtlinien eines der folgenden Kriterien erfüllen:

- Überregionale oder regionale Verbindung;
- Verbindung zwischen zwei Dorfschaften, auch innerhalb eines urbanisierten Raumes;
- Hauptverbindung zwischen den Fraktionen einer Gemeinde;

- wichtige kommunale Wirtschaftsverbindung (z.B. kollektiv genutzte Alperschliessung, Mühleweg);
- kommunale Verbindung mit besonderen Funktionen (z.B. Kirchweg, Totenweg).

Da das IVS als Hinweisinventar für die Raumplanung konzipiert ist, werden zudem konsequenterweise nur jene historischen Wege bearbeitet, die im Gelände noch sichtbar sind. Ein Verkehrsweg gilt als sichtbar, wenn er

a) aufgrund seines morphologischen Erscheinungsbildes oder seiner baulichen Substanz als solcher im Gelände erkennbar ist, unabhängig davon, ob er historisch belegt werden kann oder aktuell noch als Verkehrsweg existiert;
b) historisch belegt werden kann und gleichzeitig als Verkehrsweg mit identischem Verlauf in der heutigen Landschaft noch existiert.

Das IVS dokumentiert also nur die historischen Wege, die für die Planung relevant sind. Eine umfassende, alle sozioökonomischen Aspekte berücksichtigende historische Grundlagenforschung im Sinne einer vollständigen Verkehrsgeschichte ist nicht Inhalt des Auftrages.

3.2. Die Rekonstruktion des historischen Verkehrsnetzes

Die Grundlage für die Rekonstruktion des vormodernen Verkehrsnetzes bildet in den meisten Kantonen der Topographische Atlas der Schweiz, dessen erste und zweite Ausgabe zwischen 1870 und 1915 erschienen sind. Im Aargau verfügen wir mit der «Trigonometrisch-Topographischen Karte des Eidgenössischen Kantons Aargau», die zwischen 1837 und 1843 von Ernst Heinrich Michaelis erstellt wurde, über eine zweite gleichwertige Quelle.

Die Epoche, während der diese beiden Kartenwerke entstanden, reicht ungefähr von der Regeneration bis zum Ersten Weltkrieg und umfasst damit die Zeit der Industrialisierung. Es überrascht daher nicht, dass sich das Kartenbild des TA wesentlich von demjenigen der Michaeliskarte unterscheidet und sich in ihm bereits Entwicklungen niedergeschlagen haben, die das Bild des Verkehrsnetzes stark veränderten. Im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau entstanden neue lokale Siedlungsschwerpunkte an den Bahnhöfen, die ihrerseits wieder neue Wegsysteme bedingten. Die Errichtung der Fabriken wirkte sich auf das Verkehrsnetz aus; neue Zubringer wurden fertiggestellt und alte Wege verbreitert. Viele kantonale Landstrassen wurden nach dem Strassenbaugesetz aus dem Jahr 1838 ausgebaut und teilweise begradigt. Der Übergang zu einer rationelleren, vermehrt auf Holzproduktion ausgerichteten Forstwirtschaft zog in vielen Gemeinden eine Regulierung oder eine Neuanlage der Forststrassen nach sich, und die beschleunigte

Auflösung der alten Flurordnungen führte zu einer starken Verdichtung des Feldwegnetzes.

Die Michaeliskarte, die das aargauische Strassen- und Wegnetz um 1840 fast lückenlos wiedergibt, bildet gegenüber dem Topographischen Atlas quasi einen Filter, der es erlaubt, die auf die frühe Neuzeit und teilweise sogar auf das Mittelalter zurückgehenden Routen zu erkennen und von den jüngeren Veränderungen zu isolieren.

3.3. Strecken, Linienführungen, Abschnitte

Wenn das vorindustrielle Verkehrsnetz in seinen Grundzügen erfasst ist, wird es in Strecken, Linienführungen und Abschnitte unterteilt.

- Eine *Strecke* umfasst jeweils alle Linienführungen zwischen einem bestimmten Anfangs- und Endpunkt. Bei diesen handelt es sich meist um die früheren – diese sind nicht unbedingt mit den heutigen identisch – Siedlungskerne und um wichtige Wegkreuzungen oder Verzweigungen.
- Die *Linienführung* ist ein einzelner unter mehreren möglichen Verläufen auf einer Strecke. Oft zeigt es sich, dass nicht alle Linienführungen gleichzeitig benutzt wurden, sondern einander ablösten; ihre zeitliche Abfolge kann nur historisch erschlossen werden. Häufig sind auch verschiedene, aber gleichzeitig benützte Linienführungen für Fuss- und Fahrweg auf einer Strecke nachweisbar.
- *Abschnitte* sind Teilstücke innerhalb von Strecken oder Linienführungen, die ein homogenes morphologisches Erscheinungsbild und/oder eine einheitliche bauliche Substanz aufweisen. Die Einteilung der Abschnitte wird deshalb ausschliesslich aufgrund des Geländebefundes vorgenommen (Abb. 2).

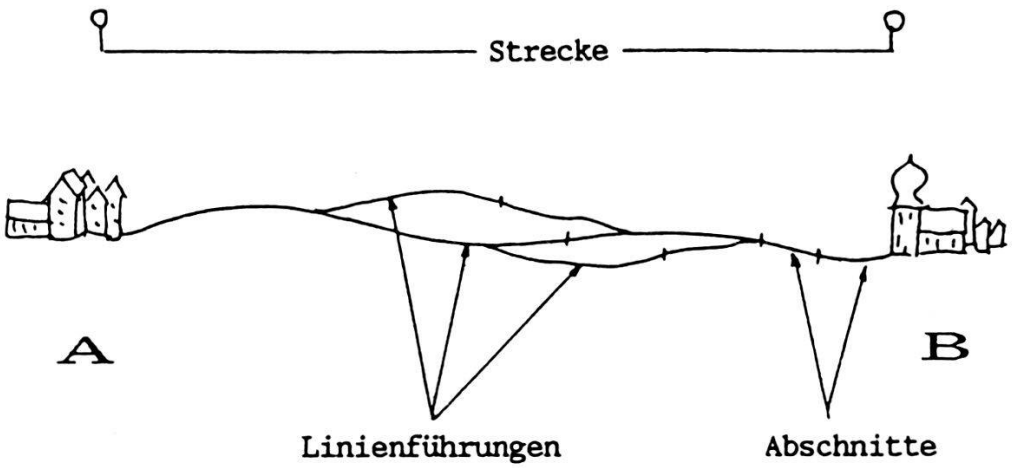


Abb. 2. Die Gliederung einer Strecke in Linienführungen und Abschnitte.

3.4. Die historische Arbeit

Nach der Erstellung des Streckennetzes beginnt die Suche nach zusätzlichen Quellen. Erste Priorität geniesst dabei die Analyse der älteren Übersichts- und Detailkarten sowie der Flur- und Projektpläne aller Art. Viele historische Wegverläufe und Strassenzüge lassen sich so mehr als drei Jahrhunderte weit zurückverfolgen; gelegentlich ist es sogar möglich, Linienführungen auszumachen, die zur Zeit von Michaelis bereits nicht mehr benützt wurden oder unterbrochen waren.

In zweiter Priorität werden edierte Quellen, Ortsgeschichten und andere Text- und Bildveröffentlichungen erfasst, die verkehrsgeschichtliche Informationen enthalten. Viele Hauptverbindungen werden schon in mittelalterlichen Dokumenten namentlich erwähnt. Hier stellt sich allerdings in der Regel das Problem, dass die überlieferten Nachrichten nicht immer eindeutig einer im Gelände ausgemachten Linienführung zugeordnet werden können. Oft – dies gilt besonders für das Mittelalter – beziehen sich diese Nachrichten nur auf die Strecke als Ganzes und enthalten keine Hinweise auf die konkrete Linienführung oder gar einen speziellen Abschnitt. Häufig werden auch lokale Flurwege in Offnungen und ähnlichen Zeugnissen genannt. Untersuchungen über die früheren Flurnamen sind daher wertvolle Hilfen, aber nur selten in genügender Qualität vorhanden.

Erst in dritter Priorität werden schliesslich unveröffentlichte Quellen bearbeitet, da der damit verbundene Aufwand angesichts des knappen Budgets nur in Ausnahmefällen gerechtfertigt werden kann.

3.5. Die Geländearbeit

Auch die Geländearbeit beginnt im Büro: Zuerst werden moderne Detailpläne wie z.B. die von dem Schweizerischen Orientierungslauf-Verband herausgegebenen Karten überprüft und festgestellt, ob in ihnen auffällige Geländeformen vermerkt sind, die auf frühere Wegverläufe hinweisen. Dieser Arbeitsschritt ersetzt einerseits die flächendeckende Begehung des Kantonsgebiets, die aus zeitlichen Gründen nicht vorgenommen werden kann, und ergänzt andererseits die historischen Vorarbeiten, denn es sind ja nicht alle historischen Wegverläufe in den Schrift- und Kartenquellen zu erfassen.

Danach werden alle Strecken, die eventuell inventarrelevant sein könnten, abgeschritten und die vorgefundenen Wegbegleiter, wie z.B. Wegkreuze, Kapellen und Stundensteine, registriert. Die Wegbestandteile im engeren Sinn, die Form (Hohl-, Hang-, Dammwegausprägung usw., vgl. Abb. 3), die Oberfläche (Lockermaterial, Fels, Pflästerungen usw.) sowie die Begrenzungen (Böschungen, Mauern, Zäune, Hecken, Lesesteinwälle, Randsteine usw.) werden aufgenommen und beurteilt. Dabei werden drei Substanzgrade unterschieden: historischer Verlauf ohne Substanz, mit Substanz und mit viel

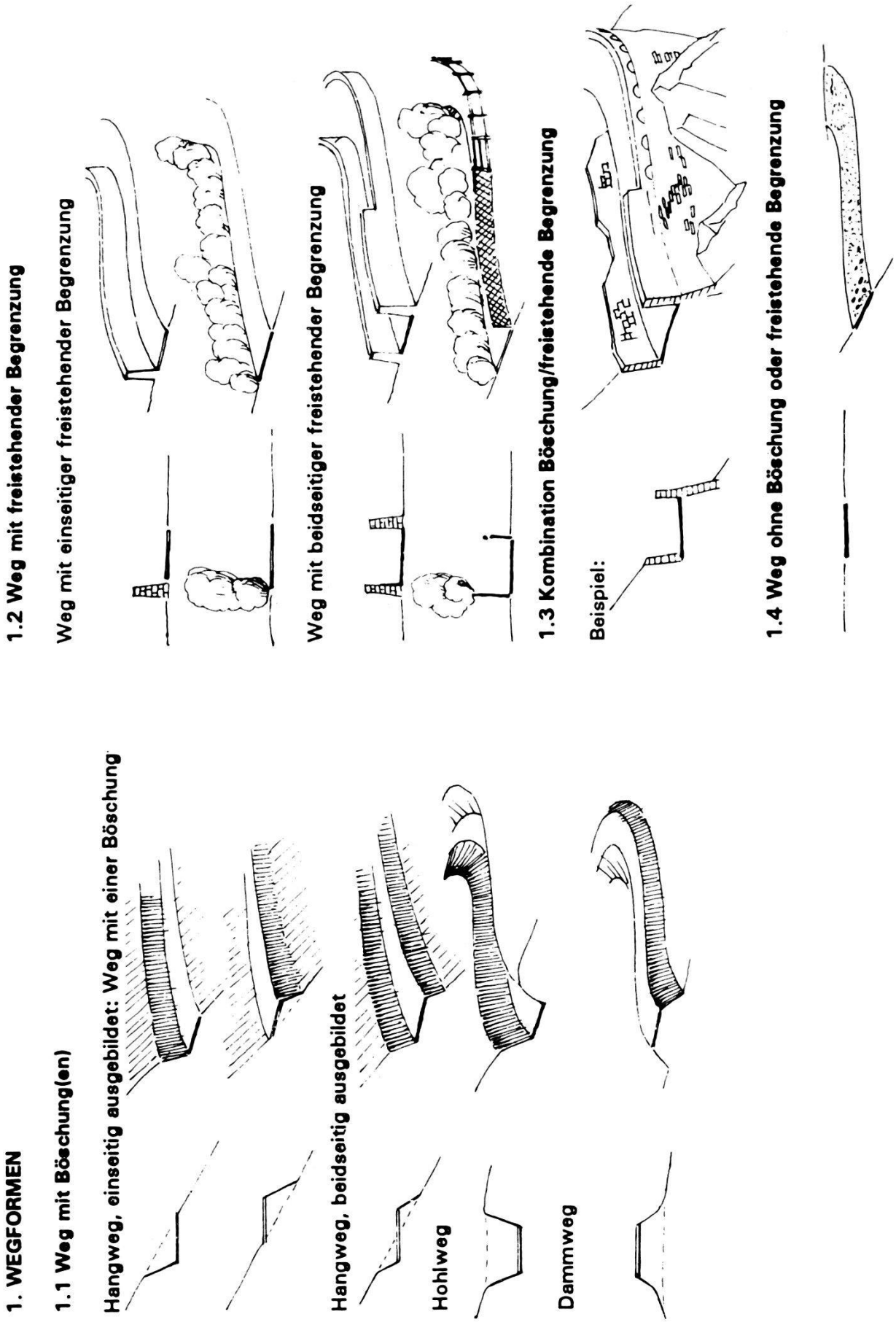


Abb. 3. Systematik der Wegformen.

Substanz. Positiv gewertet wird immer das gut ausgebildete und gut erhaltene traditionelle Erscheinungsbild, negativ Zerfallserscheinungen und moderne strassenbauliche Eingriffe.

3.6. Nationale, regionale oder lokale Bedeutung

Gemäss den Vorgaben des Natur- und Heimatschutzgesetzes sind die bearbeiteten Strecken nach nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung einzustufen. Dabei werden die historische Kommunikationsbedeutung und das Erscheinungsbild des Weges im Gelände zunächst getrennt bewertet. Die höhere der beiden Bewertungen ergibt schliesslich die NHG-Bedeutung.

Bei der Beurteilung der historischen Kommunikationsbedeutung werden folgende Aspekte in Betracht gezogen:

- Bedeutung der verbundenen Zielorte bzw. -regionen;
- räumliche Funktion des Verkehrsweges (lokale, regionale oder überregionale Verbindungs- oder Erschliessungsfunktion);
- Alter und Kontinuität des Verkehrsweges;
- Einfluss von Verkehrsverlagerungen und Konkurrenz zu anderen, parallel verlaufenden Verkehrswegen;
- herrschaftliche, wirtschaftliche, geopolitisch-strategische und soziale Funktionen des Verkehrsweges;
- Rechtsverhältnisse am Weg, Rechtsbeschränkungen, Zölle, Wegsperren;
- Nutzungs- und Transportformen;
- Verkehrsfrequenzen und Transportvolumen sowie Bedeutung, Herkunft und Ziele der Handelsgüter;
- Einfluss der Strassenbaupolitik und -technik, der ingenieur-ästhetischen Intentionen sowie der Unterhaltsmassnahmen auf Anlage und Ausgestaltung des Weges;
- Häufigkeit, Formen und Bedeutung der Wegbegleiter;
- ideelle Bedeutungen und mythologischer Kontext.

Im Fachbereich Gelände werden Strecken, Linienführungen und Abschnitte nach folgenden Gesichtspunkten beurteilt:

- Substanzgrad;
- Anzahl und Stellenwert der Kunstbauten und Wegbegleiter (z.B. Brücken, Wegkreuze, Kapellen, Wirtshäuser);
- Wegtyp und Erhaltungszustand: Bewertung der regionalen Häufigkeit und des Erhaltungszustandes (originale Substanz, traditionelles Erscheinungsbild, moderne Elemente);
- Einbettung in die umgebende Landschaft.

In diesem Zusammenhang ist zu betonen, dass die Kriterien für die Geschichts- und die Geländebewertung nicht für die ganze Schweiz einheitlich, sondern nur nach Massgabe der historischen und morphologischen Eigenart der einzelnen Regionen angewendet werden können[7].

4. Die IVS-Dokumentation

Die bearbeiteten Strecken, Linienführungen und Abschnitte werden in eigenen Beschrieben erfasst. Alle Beschriebe eines Kartenblatts der aktuellen Landeskarte 1:25000 bilden zusammen mit einer Einleitung und den sie ergänzenden Gelände- und Inventarkarten die IVS-Dokumentation, die nach dem Namen des entsprechenden Kartenblatts benannt wird. Bei der Erfassung wird moderne EDV-Technologie eingesetzt, so dass die Dokumentationen – wie andere Datenbanken auch – später jederzeit ergänzt oder überarbeitet werden können.

Das abgeschlossene Bundesinventar wird dereinst lediglich die Objekte von nationaler Bedeutung enthalten. Aus finanziellen Gründen kann das IVS deshalb seit 1991 auch nur noch diese Objekte dokumentieren, sofern sich die betroffenen Kantone nicht, wie der Aargau, an den Kosten der Aufnahme beteiligen. Dass es durchaus sinnvoll ist, auch die regionalen und lokalen Objekte ausfürlich zu dokumentieren, zeigen die Ergebnisse der Aufnahme aus dem Gebiet rund um den Boowald in eindrücklicher Weise. Dieser Ausschnitt stammt aus der IVS-Dokumentation 1108 Murgenthal, die in der Schlussfassung vorliegt.

4.1. Das Gebiet rund um den Boowald

Die LK 1108 Murgenthal umfasst rund 60 km^2 aargauisches Gebiet im südwestlichsten Zipfel des Kantons. Dominiert und gleichzeitig gegliedert wird das Kartenblatt durch die von Südwesten nach Nordosten verlaufende Aare. Südöstlich davon schliessen sich die sanften Hügel des höheren Mittellandes an. Aus diesen, gegen Süden leicht ansteigenden Molasseformationen ziehen die Flüsschen Langete, Rot, Pfaffneren und Wigger mit ihren Tälern gegen die Aare zu. Augenfällig ist in diesem Gebiet der verhältnismässig grosse Waldanteil. Unter den Siedlungsformen überwiegen die Weiler und Einzelhöfe. Die eigentlichen Verkehrszentren liegen am Rand oder knapp ausserhalb des Landeskartenblattes. Es sind dies die grösseren Ortschaften Olten, Aarburg, Zofingen und Langenthal.

4.2. Stand der Forschung und Quellenlage

Zur Verkehrsgeschichte des aargauischen Teils des Kartenblattes liegen nur wenige Veröffentlichungen vor. Allen voran ist die Arbeit von Fritz Heitz zu erwähnen, welche die ehemaligen Verkehrsverhältnisse in der Umgebung von Aarburg minutiös nachzeichnet[8]. Andere verkehrsgeschichtliche Beiträge des Raumes sind vor allem im Rahmen lokalgeschichtlicher Forschungen erschienen. Anzuführen wären hier etwa die Publikationen von Bolliger, Brack/ Buchmüller und Wullschleger[9].

Als Grundlage dienen die Karte von Michaelis (Blatt XIII Aarburg Murgenthal, 1837/43), der TA (Blatt 163 Aarburg und Blatt 165 Pfaffnau, beide 1884) und die Topographische Karte der Schweiz (Blatt VIII 1861). Das sonstige Karten- und Planmaterial reicht, soweit es gesichtet wurde, nicht weiter als ins 18. Jahrhundert zurück. Dabei ist die Qualität sehr unterschiedlich. Wertvolle Informationen für das Dreieck Aarburg–Oftringen–Rothrist liefern die Karten von Anton Renner und Pierre Bel[10]. Sie sind in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Bern-Zürich-Strasse entstanden. Der Projektplan von Gatschet von 1836 zur neuen Strasse Zofingen–St. Urban enthält ebenfalls zahlreiche Hinweise auf die damaligen Strassen- und Wegverhältnisse[11].

Zahlreiche Erwähnungen von Wegen und Strassen aus der Zeit vor 1700 finden sich in Urbaren, Marchbeschreibungen, Kaufverträgen usw. Solche Einzelhinweise stammen ausnahmslos aus der genannten Sekundärliteratur, Archivstudien im engeren Sinne wurden nicht betrieben.

4.3. Die verkehrsgeschichtliche Situation

Der Nordteil des Kartenblattes wurde in römischer Zeit von zwei wichtigen Verkehrswegen tangiert. Die damals wohl wichtigste Verbindung von Aventicum nach Augusta Raurica führte durch die Klus von Balsthal und über den Oberen Hauenstein. Bei Oensingen zweigte eine Nebenlinie ab und zog dem Jurasüdfuss entlang über Olten nach Vindonissa.

Im aargauischen Gebiet des Kartenblattes ist aus der Zeit der Römer nur wenig bekannt. Ein Münzschatz in Aarburg und Fundamentreste eines Gebäudes bei Oftringen sind die einzigen Zeugen aus jener Zeit. In Zofingen liegt ferner der grösste bis heute im Kanton Aargau bekannte römische Gutshof[12]. Er dürfte an einer vermutlich schon damals bestehenden Verbindung Olten–Luzern gelegen haben, die den untersuchten Raum durchquerte.

Das Frühmittelalter ist geprägt durch die alemannische Einwanderung, welche für das Untersuchungsgebiet in den Zeitraum des 6. Jahrhunderts anzusetzen ist. Ein bedeutendes Ereignis für die Kultur- und Verkehrsgeschich-

te der Region war 1194 die Gründung des Zisterzienserklosters St. Urban. Das Kloster erweiterte rasch seinen Einfluss wie seine Besitztümer und pflegte eine besonders intensive Beziehung mit der Stadt Zofingen, mit der es seit 1280 im Burgrecht stand. Die Anfänge einer Kommunikationsverbindung zwischen diesen beiden Orten sind daher schon im frühen 13. Jahrhundert anzusetzen. Auch das ganze, überwiegend bewaldete Gebiet zwischen Murgenthal und Zofingen wurde durch die Zisterziensermönche urbar gemacht und erschlossen.

Im Hoch- und Spätmittelalter versuchten im Aargau zahlreiche adelige Geschlechter, ihren Machtbereich auszudehnen. Im westlichen Aargau waren die Frohburger besonders erfolgreich. Sie gründeten in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts mehrere Städte und Burgen, um ihr Territorium zu sichern. Zu den wichtigen Städten gehörten Zofingen, Olten und Liestal. Wenig später folgte das Haus Habsburg mit Aarburg. Diese Städtchen lagen alle an der Achse Basel–Luzern und dürften in erster Linie als Folge des Gotthardverkehrs gegründet worden sein, der zu Beginn des 13. Jahrhunderts ansetzte. Zudem hatte Aarburg mit seinem Aarehafen eine überregionale Bedeutung als Warenumschlagplatz, als Zollstätte und als Zentrum des oberaargauischen Flössereigewerbes. Die Aare muss als einer der ältesten und bis weit in die Neuzeit wohl auch als einer der wichtigsten West-Ost-Verkehrswege im Mittelland erachtet werden.

1415 erobern die Berner von Westen her den Oberaargau. Im Raum Aarburg/Zofingen trachteten sie in der Folge vor allem danach, den schmalen Korridor zwischen dem Unter- und dem Oberaargau zu sichern. Um 1500 dürfte dann die erste eigentliche Landstrasse von Bern in den Aargau gebaut worden sein. Eine einschneidende Veränderung und Erneuerung im bernischen Verkehrswesen brachte das 18. Jahrhundert. Nach französischem Vorbild begann der Stand Bern, sternförmig von der Hauptstadt ausgehende Landstrassen anzulegen und auszubauen[13]. 1753 wurde der Bau der neuen Hauptachse nach Zürich in Angriff genommen. Ende 1764 war die Strecke bis Murgenthal fertiggestellt; zehn Jahre später konnte auch das letzte Teilstück von Hunzenschwil nach Othmarsingen den Gemeinden übergeben werden.

Erst nach der Kantonsgründung wurde im 19. Jahrhundert schliesslich das weitere Haupt- und Nebenstrassennetz sukzessive angelegt. Als bedeutendste Verbindung sei hier die von 1838 bis 1841 erstellte Verbindung von St. Urban nach Zofingen erwähnt[14].

4.4. Die Geländekarte

Sämtliche in der Landschaft noch sichtbaren Reste von ehemaligen Verkehrsanlagen werden in die Geländekarte aufgenommen. Dazu gehören nicht nur

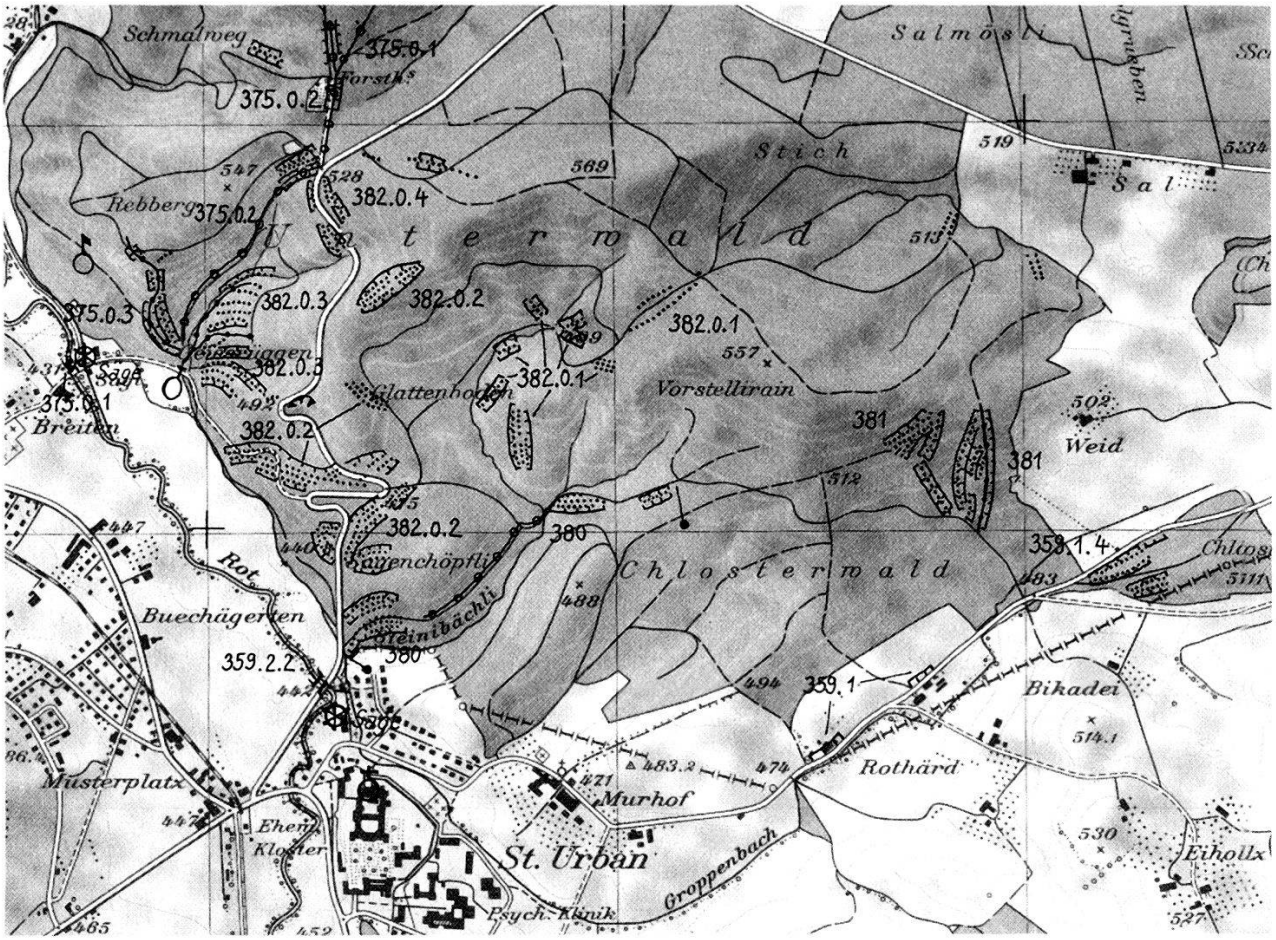


Abb. 4. Ausschnitt aus der IVS-Geländekarte nördlich von St. Urban. Die Signaturen östlich des Grenzflüsschens Rot symbolisieren Hohlwegbündel.

die Wegbestandteile im engeren Sinne, sondern auch die Wegbegleiter. Wie häufig diese Relikte der traditionellen Kulturlandschaft heute noch anzutreffen sind, hängt in erster Linie von der Intensität der Bewirtschaftung und der Dichte der Besiedlung eines Raumes ab: Je intensiver ein Gebiet genutzt wird, desto weniger schützenswerte Elemente sind erhalten. Die überlieferten Wegrelikte im aargauischen Teil des Landeskartenblattes Murgenthal liegen meist in den ausgedehnten Waldgebieten. Mit wenigen Ausnahmen handelt es sich um einzelne Hohlwegspuren oder ganze Spurenbündel, die sich im Bereich von Durchgangs- und Holzwegen gebildet haben. Der immer wieder derselben Linie folgende Verkehr bewirkte eine stetige Auflockerung und Zerstörung der Vegetation im Bereich der Wegsohle. Das erdige Material wurde laufend ausgeschwemmt, so dass sich die Wegoberfläche langsam aber stetig eintiefte und sich vielfach eindrückliche Hohlwege herausbildeten. Auf häufig befahrenen oder begangenen Routen kam es vor, dass einzelne Hohlwege durch ihren morastigen Zustand unpassierbar und die

Abb. 5. Hohlweg bei Bösewil in der Gemeinde Brittnau. Bestockte Böschungen bilden ein kleines Wäldchen um den Wegabschnitt und setzen so einen markanten Akzent in der offenen Kulturlandschaft.

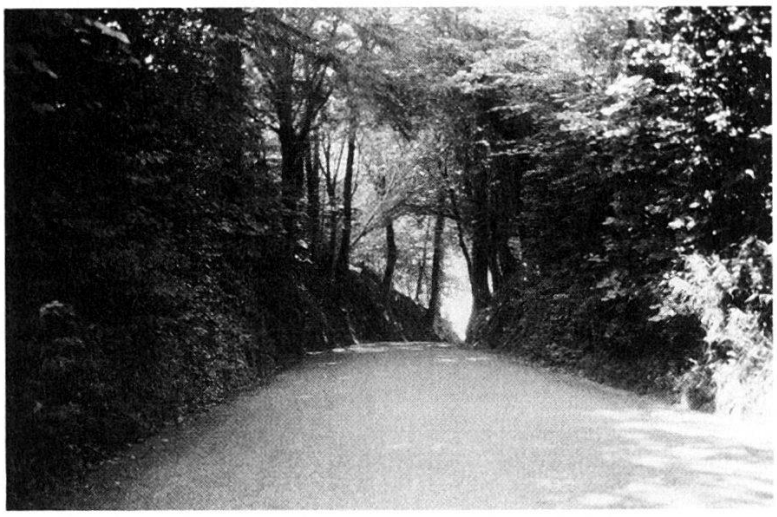


Abb. 6. Übergang vom Kanton Bern in den Kanton Aargau. Die Steinbogenbrücke verbindet Roggwil mit dem Weiler Walliswil in Murgenthal. Trotz des eingefügten Betonelementes und des aufgehängten Kabelkanals ist der Eindruck des ursprünglichen Bauwerks erhalten geblieben.

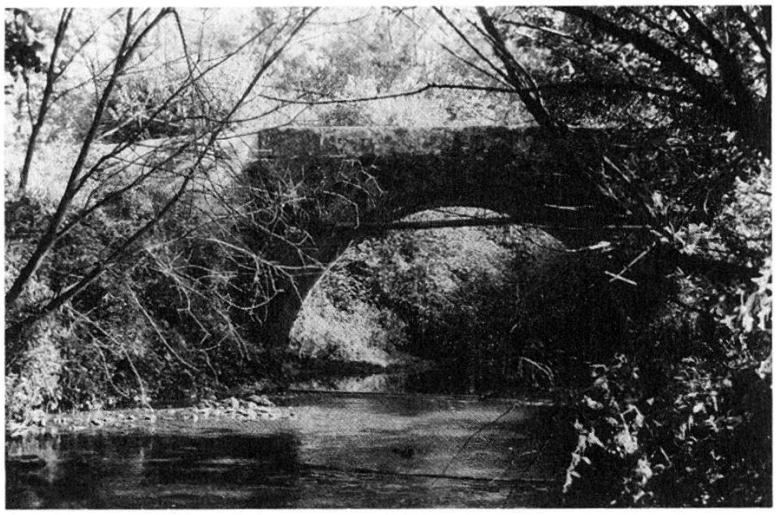


Abb. 7. Heutiger Zustand des Gasthauses Rössli in Rothrist. Blick von der Bernstrasse Richtung Südosten.

Linienführungen deshalb geringfügig verlegt wurden. Auf diese Weise entstanden vor allem in Waldgebieten Hohlwegbündel mit mehreren, dicht nebeneinanderliegenden Spuren.

Schöne Beispiele von Hohlwegbündeln findet man heute noch im Unterwald, nördlich von St. Urban (Abb. 4). Hier wird aber auch deutlich, dass es sich bei solchen Anlagen nicht immer um Wegverbindungen von A nach B handeln muss. Die meisten Hohlwege in diesem Gebiet sind nämlich durch die intensive Nutzung des Forstes entstanden. Ihre Entstehungsgeschichte reicht zurück bis ins Hochmittelalter, als die Waldungen von den Mönchen des Zisterzienserklosters St. Urban erschlossen und teilweise gerodet wurden. Obwohl das Hügelland ausserhalb des Waldes landwirtschaftlich bestens erschlossen ist und intensiv genutzt wird, sind dort einige äusserst schöne Wegelemente erhalten geblieben. Die Hohlwege sind zwar in der Regel den Bedürfnissen des Motorfahrzeugverkehrs angepasst und mit einem Hartbelag versehen worden, doch auch so sind sie eine wertvolle Bereicherung der Landschaft. Sie setzen besonders dann Akzente, wenn die Böschungen mit Baumreihen und Hecken bestockt sind (Abb. 5).

Erfreulicherweise trifft man auch noch einzelne selbsttragende Steinbogenbrücken an, die bis heute überdauert haben (Abb. 6). Viele von ihnen zollten dem modernen Schwerverkehr aber dennoch Tribut in Form von Verbreiterungen oder Verstärkungen durch moderne Betonelemente oder Eisenkonstruktionen.

Eine eigentliche Siedlungs- und Meliorationswüste ist das unterste Wiggertal im Dreieck Aarburg–Rothrist–Oftringen, ein verkehrsgeschichtlich bedeutender Raum unseres Landes. Dort kreuzen sich seit dem Mittelalter die Nord-Süd-Achse von Basel über den Gotthard mit der West-Ost-Verbindung von Bern nach Zürich. Da die früheren Linienführungen weitgehend überprägt wurden, sind nur einige Kunstbauten und Wegbegleiter überliefert. An der neuen Bernstrasse, welche in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts angelegt wurde, sind die auf diese Zeit zurückgehenden Wegelemente zwischen der Kantonsgrenze bei Murgenthal und der Kreuzstrasse in Oftringen beispielsweise an einer Hand abzuzählen. Dazu gehört die Pfaffnernbrücke in Rothrist, die gemäss der an der nördlichen Brüstungsmauer angebrachten Inschrift 1767 errichtet wurde. Hundert Meter weiter östlich steht das Gasthaus Rössli, ein aus dem Jahr 1770 stammender Bau (Abb. 7).

Dass die Landstrasse von Bern in den Aargau damals nicht über Aarburg, sondern über Rothrist geführt wurde, war auch ein Verdienst des dortigen Tavernenwirtes Jakob Egger. In der Hoffnung auf bessere Umsätze bot er den Bauherren in Bern 600 Gulden an, falls die Strasse durch sein Dorf gezogen würde.

4.5. Die Inventarkarte

Aufgrund der Befunde im Gelände und den ermittelten verkehrshistorischen Fakten wird die Inventarkarte erstellt. Darin werden die einzelnen Strecken, Linienführungen und Abschnitte wiedergegeben, wobei die gewählten Farben die NHG-Bedeutung und die Ausführung der Striche den Substanzgrad anzeigen (siehe dazu Abb. 9).

Die Resultate im bearbeiteten Gebiet des Landeskartenblattes Murgenthal veranschaulichen auf eindrückliche Weise, dass die Objekte von regionaler und lokaler Bedeutung häufig für die betroffenen Kantone und Gemeinden viel wichtiger sind als diejenigen von nationaler Bedeutung. Es ist daher notwendig, dass auch sie inventarisiert und gegebenenfalls unter Schutz gestellt werden. Betrachtet man nämlich den Ausschnitt der Inventarkarte, der den Ist-Zustand der heutigen Landschaft widerspiegelt, so sticht einem auf den ersten Blick die Diskrepanz zwischen dem historischen und dem morphologischen Befund ins Auge.

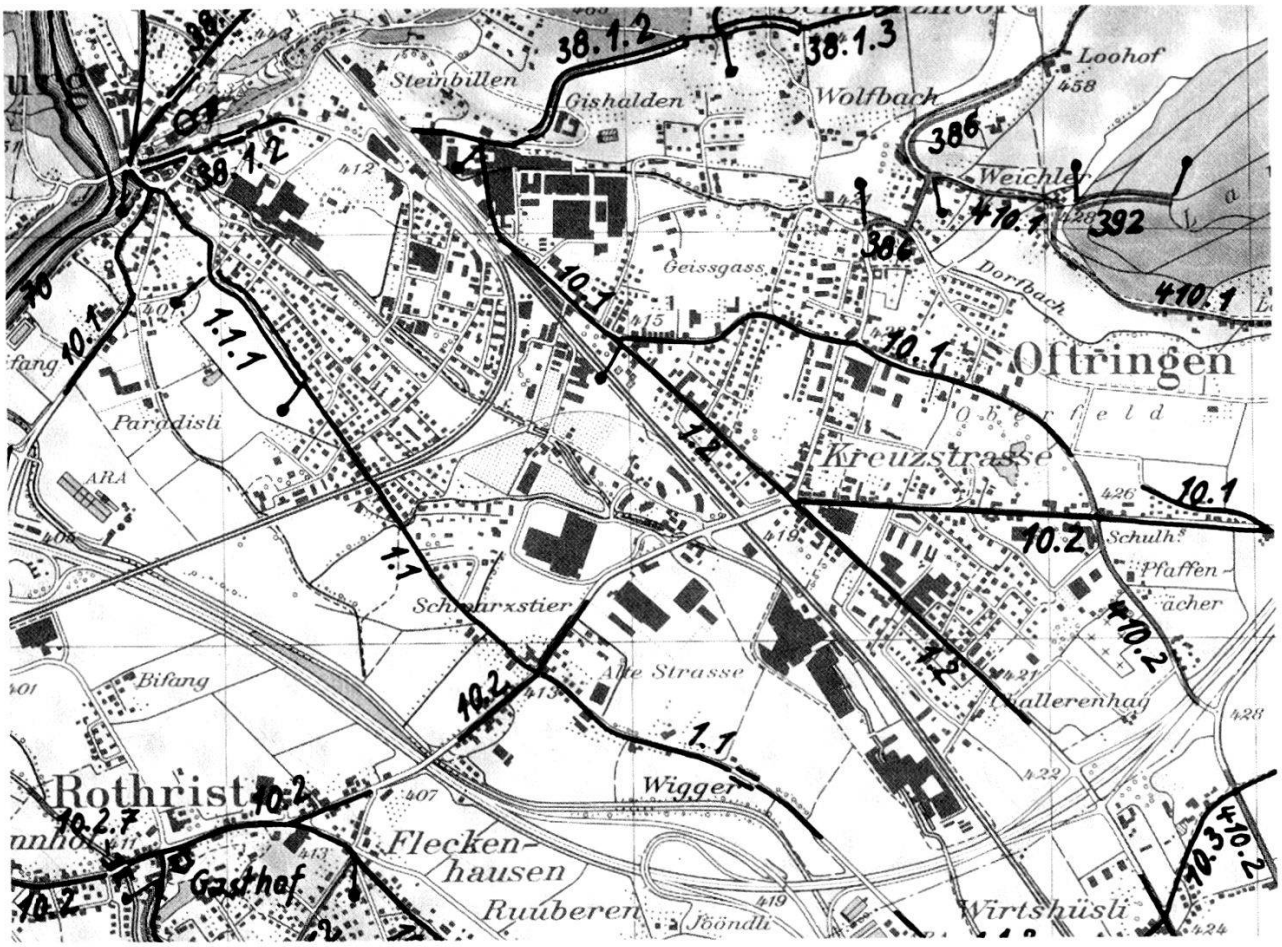
Die West-Ost- und die Süd-Nord-Achse waren schon im Mittelalter wichtige Transitrouten und sind daher zweifellos als Strecken von nationaler Bedeutung einzustufen. Im bereits erwähnten Dreieck Aarburg–Rothrist–Oftringen entsprechen die heutigen Strassenverläufe nun über weite Strecken den überlieferten Trassen. Historische Substanz ist deshalb nur noch in einigen Ausnahmefällen erhalten geblieben; sie beschränkt sich, wie wir gesehen haben, überdies auf einige Kunstbauten und Wegbegleiter.

Ganz anders verhält es sich dagegen im Gebiet zwischen Brittnau und Vordemwald. Gerade an unbedeutenden lokalen Verbindungs- und Erschliessungswegen findet sich noch reiche Wegsubstanz, so dass einzelne Abschnitte aufgrund des Geländebefundes zu Objekten von regionaler Bedeutung aufgewertet werden müssen. Ebenfalls durch das Gebiet zwischen Brittnau und Vordemwald verläuft die regionale Verbindung vom ehemaligen Zisterzienserkloster St. Urban nach Zofingen. Entlang dieser Strecke sind noch einige Hohlwegabschnitte, stellenweise gar ganze Hohlwegbündel erhalten geblieben. (Vgl. Abb. 9).

4.6. Die Beschriebblätter

Die Beschriebe einer IVS-Dokumentation, in denen die einzelnen Strecken, Linienführungen oder Abschnitte erörtert werden, bestehen aus einem historischen und einem morphologischen Teil. Sie werden eventuell ergänzt durch alte Karten, Abbildungen, Fotos und Krokis. Mitunter ist auch ein spezieller Passus angefügt, der Hinweise für die Raumplanungsbehörden enthält.

Das nachfolgende Beispiel (Abb. 10), das den Aufbau der Beschriebblätter illustriert, stammt aus der IVS-Dokumentation 1108 Murgenthal (vgl. hierzu die beiden Karten, Abb. 8 und 9).



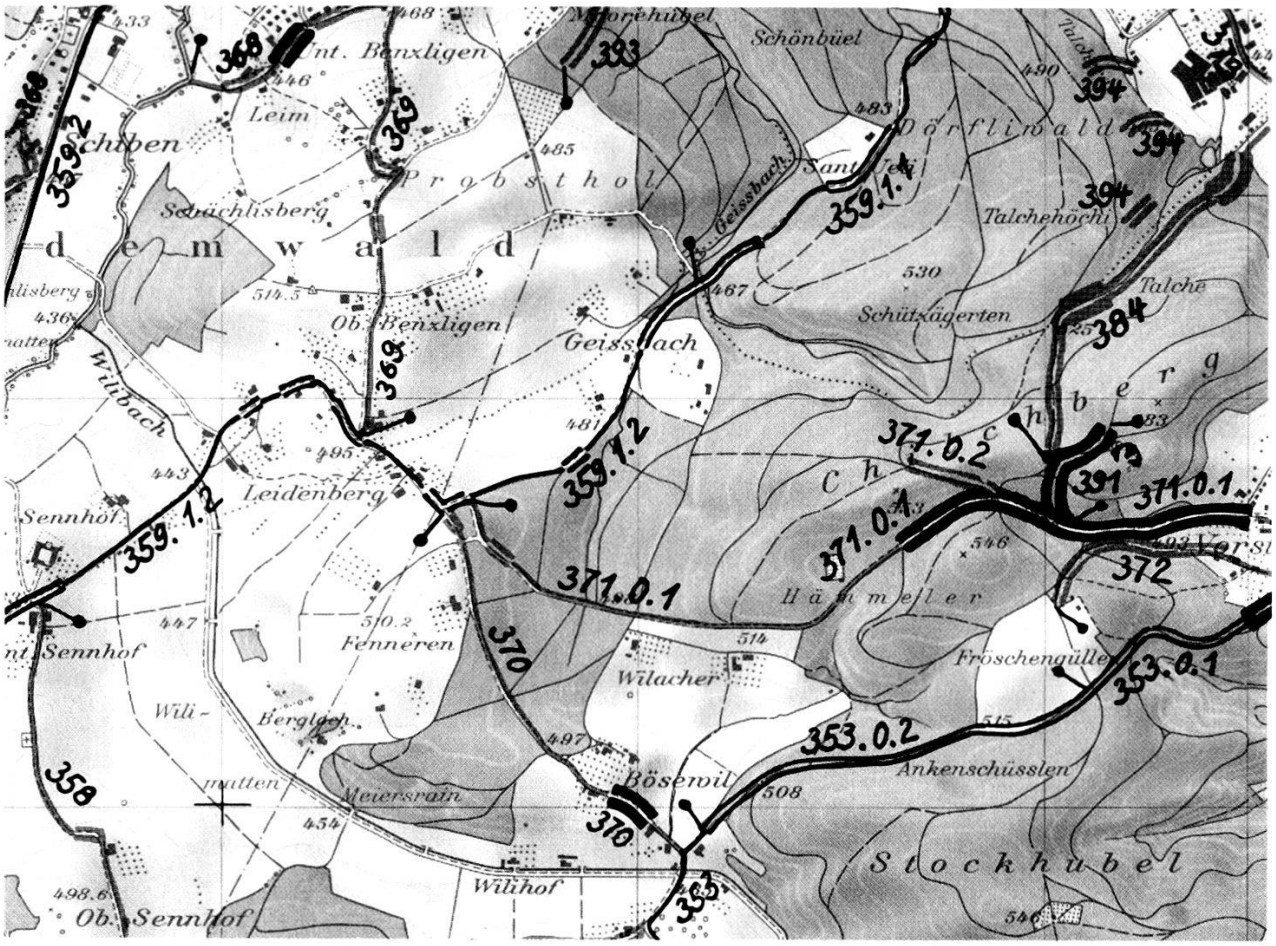
1. Klassifizierung / gemäss NHG

Nationale Bedeutung

Regionale Bedeutung

Lokale Bedeutung

Abb. 8. Ausschnitt aus der IVS-Inventarkarte im Gebiet Aarburg–Oftringen–Rothrist. Die aufgenommenen Strecken werden farblich unterschieden in solche von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung. Dünne Linien zeigen den Verlauf der historischen Strassen, Doppellinien markieren zusätzlich erhaltene historische Substanz. Bei den Nummern 1, 10 und 38 handelt es sich um nationale Strecken, die Nummern 386 und 410 sind von lokaler Bedeutung.



2. Substanz

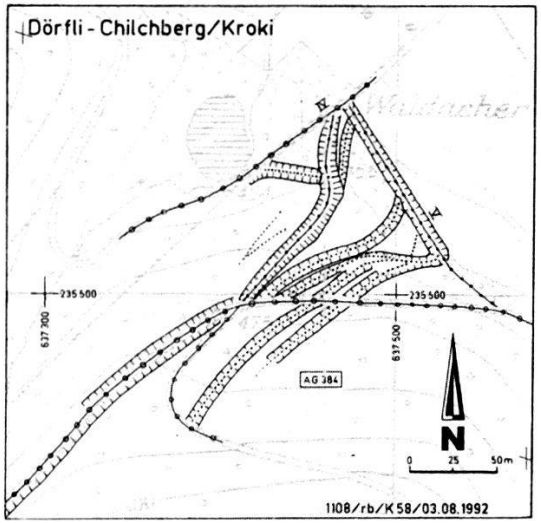
Historischer Verlauf ohne Substanz

Historischer Verlauf mit Substanz

Historischer Verlauf mit viel Substanz

Abb. 9. Ausschnitt aus der IVS-Inventarkarte zwischen Brittnau und Vordemwald mit lokalen und regionalen Strecken. Ein Vergleich mit dem Kartenausschnitt von Aarburg–Oftringen–Rothrist (Abb. 8) zeigt, dass Wege von lokaler und regionaler Bedeutung oft mehr historische Wegsubstanz aufweisen als solche von nationaler Bedeutung.

Abb. 10. IVS-Dokumentation.



IVS DOKUMENTATION
1108 MURGENTHAL

Strecke: AG 384

Bedeutung: LOKAL

STRECKE: AG 384 Dörfli - Chilchberg

Bearbeitung: rb

Gemeinde(n): Brittnau

GESCHICHTE — Stand November 1992

Der Aufstieg von der Verbindungsstrasse Strengelbach - Brittnau auf den Chilchberg ist sowohl in der MICHAELIS-Karte (XIII Aarburg Murgenthal 1837 - 1843) wie auch im TA (165 Pfaffnau 1884) enthalten. Diese zeigt ihn als "Feld- oder Saumweg", jene als "fahrbarer Nebenweg" dessen Fortsetzung weiter nach Wilacher und Leidenberg zieht. Im TA sind im östlichsten Teil zudem explizit zwei Hohlwege vermerkt.
Der Aufstieg dürfte weniger als Durchgangsstrasse sondern vielmehr als multifunktionaler Erschliessungsweg gedient haben (Holznutzung, Weidgang, Zugang zum heute aufgelassenen Steinbruch auf dem Chilchberg).

GELÄNDE — Aufnahme 3. August 1992

Von der Verbindungsstrasse Strengelbach - Brittnau herkommend führt ein geteertes Strässchen gegen den Waldrand und weitet sich dort zu einem Hohlwegbündel im erdigen Lockermaterial aus, bestehend aus 7 - 9 Trassees. Das ganze Wegbündel hat eine Länge von rund 250 Metern und eine Ausdehnung in der Breite von rund 100 Metern (Kroki rb K 58). Die einzelnen Spuren sind durchschnittlich 1,5 Meter breit und 2 Meter tief. Am ausgeprägtesten sind das westlichste (Haupt)trassee und das östliche Trassee. Dieses zeigt recht starke Erosionserscheinungen. Im mittleren Teil ist das Bündel zum Zeitpunkt der Aufnahme sehr stark mit jungen Fichten überwachsen. Der Querschnitt der einzelnen Spuren ist eher V-förmig.

Die Fortsetzung des Hohlwegbündels führt als geschotterter Hohlweg im erdigen Lockermaterial gegen Südwesten. Der Weg ist 3 Meter breit, 1 - 2 Meter tief und auf der Südseite verläuft parallel dazu eine ungenutzte Hohlwegspur.
Die Böschungen des Weges verflachen sich in der Folge allmählich. 120 Meter vor Punkt 525 ist der jetzt 3,5 Meter breite Hauptweg mit 3 - 4 Meter hohen Böschungen wieder stark eingetieft. Auf beiden Seiten verläuft je ein paralleler Wasserabzugsgraben, welcher mit Katzenkopfsteinpflaster befestigt ist. Die Böschungen zeigen zum Teil Erosionserscheinungen.
Bis zum Punkt 525 läuft der Weg immer hart an der Gemeindegrenze Strengelbach/Brittnau. Anschliessend dreht er nach Süden und ist in der Folge nur noch schwach eingetieft. Die Oberfläche ist teilweise geschottert, teilweise im erdigen Lockermaterial.
Kurz vor der Höhe des Chilchberges sind westlich des Hauptweges 3 weitere schwach ausgeprägte Spuren zu erkennen (6 in Kroki rb K 59 bei AG 391). Sie sind ungenutzt, 1 - 1,5 Meter breit, 0,5 - 1 Meter tief und stark überwachsen. Der Hauptweg selber wird heute noch als offizieller Wanderweg benützt.

4.7. Die Verabschiedung der IVS-Dokumentation

Die fertiggestellte Dokumentation wird einer kantonalen und einer nationalen «Begleitenden Arbeitsgruppe» vorgelegt, in der die mit dem Kulturgüter- und Landschaftsschutz sowie mit der Raumplanung betrauten Behörden vertreten sind. Diese Expertengremien überprüfen in erster Linie die vorgenommenen NHG-Einstufungen[15]. Danach werden die IVS-Dokumentationen bzw. im Fall des Aargaus ein Auszug, der nur die historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung enthält, dem Bundesrat zur Verabschiedung vorgelegt. Die gesamten IVS-Dokumentationen, einschliesslich der Objekte von regionaler und lokaler Bedeutung, werden schliesslich dem Kanton Aargau und den einzelnen Gemeinden zur Verfügung gestellt.

5. Die Umsetzung des IVS in der Planung: Das Beispiel Sädelstrasse

Die Inventarisierung der historischen Verkehrswege macht nur dann einen Sinn, wenn die Resultate auch in die Planung einfliessen. Da die meisten IVS-Dokumentationen noch nicht abgeschlossen sind, wird hier am Beispiel eines Planungsfalls aufgezeigt, wie diese Ergebnisse in die Praxis umgesetzt werden können[16].

5.1. Das Projekt

Der hier kurz vorgestellte Planungsfall wurde ausgelöst durch den Ausbau der Strasse Bremgarten-Lieli zum Autobahn-Zubringer[17] (Abb. 11). Bei der «Sädelstrasse» – so heisst sie bei den Einheimischen – handelt es sich um eine schmale, asphaltierte Nebenroute, die bereits heute intensiv als Pendlerverbindung genutzt wird. Da sie dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen nach der Fertigstellung der Nationalstrasse N20 und des Autobahnanschlusses nicht mehr gewachsen sein wird, beschlossen die Behörden einen Ausbau. Das Projekt umfasst auch die Erstellung einer Umfahrung von Lieli und einen neuen Anschluss an die Mutschellenstrasse östlich des Unterdorfs von Zufikon.

5.2. Der historische Befund

Die Sädelstrasse ist eine alte, vermutlich schon im 13. Jahrhundert benutzte Verbindung zwischen Bremgarten und Zürich, die allerdings niemals die gleiche Bedeutung erlangte wie die Mutschellenstrasse. Eindeutig zu identifizieren ist sie dank ihrer charakteristischen S-Kurve in der Zürcher Kan-

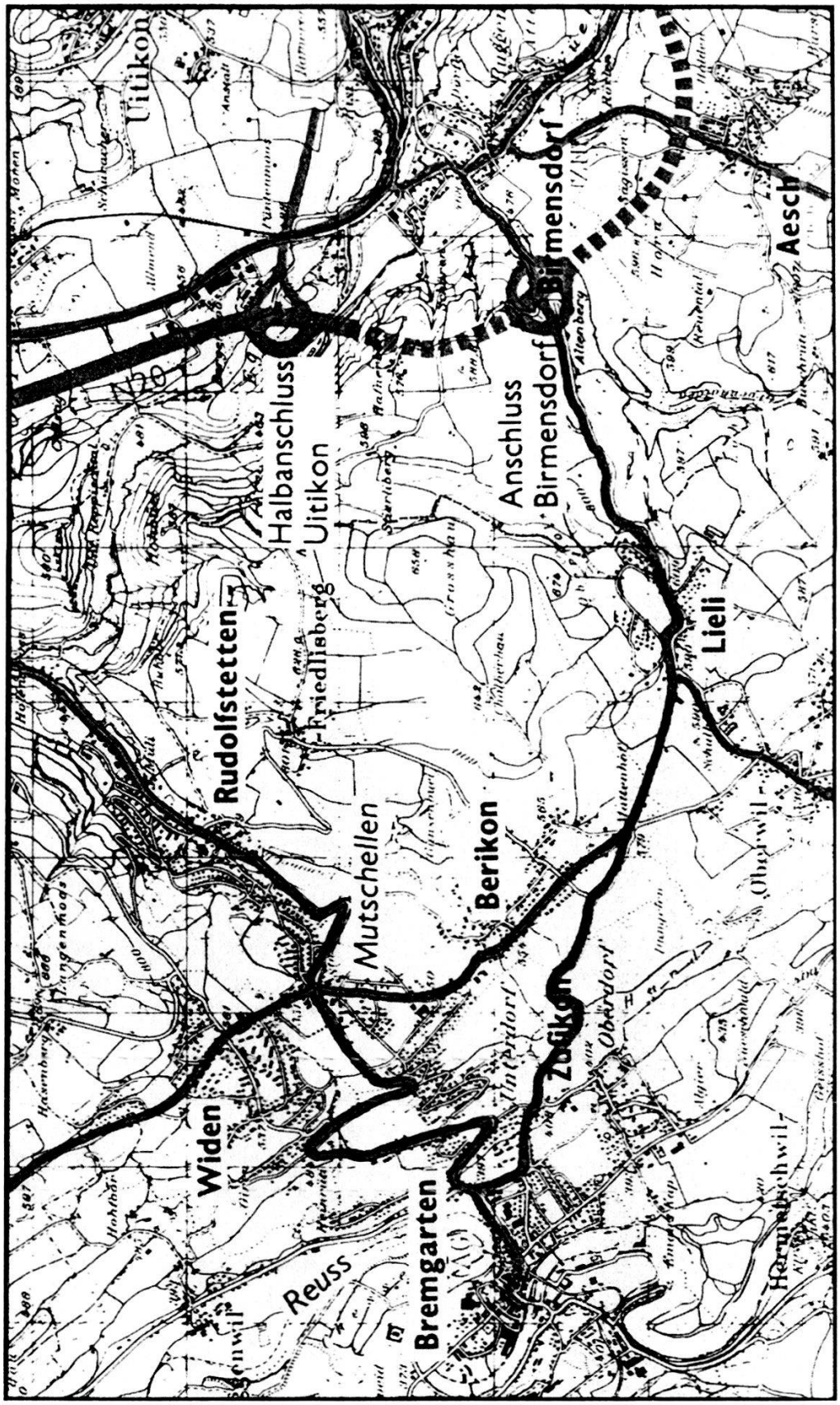


Abb. 11. Verkehrsgeographische Voraussetzungen des Planungsfalles.

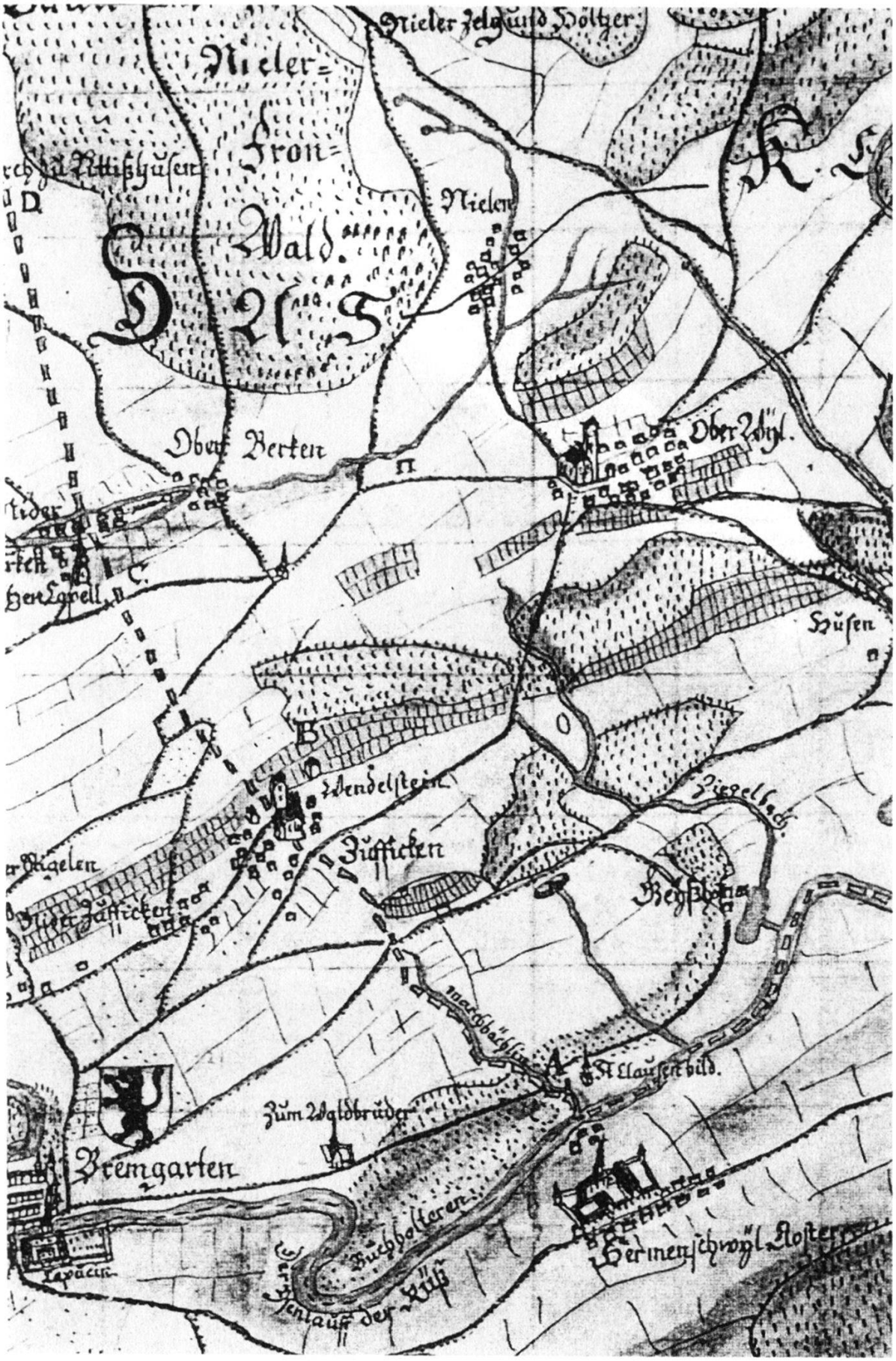
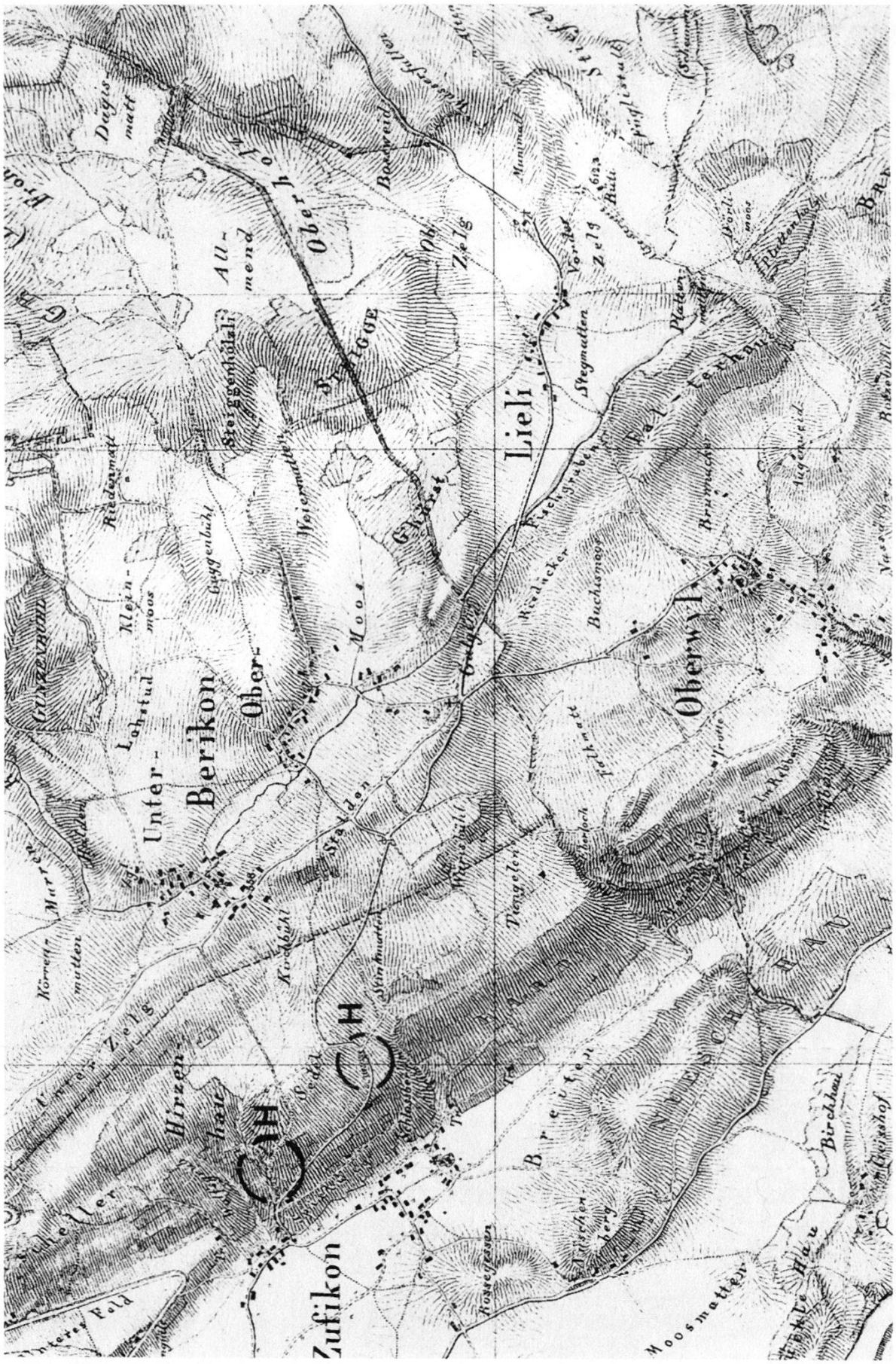


Abb. 12. Die historische Linienführung nach Gyger (1667).


Unter-
Berikon
Ober-
Lieli
Oberwil
Zufikon
Hirzen-
haie
Klein-
moos
All-
mend
Oberhof
Moos
Stegmatten
Buchsmoos
Birchhaus
Moosmatten
Zelg
Dägis-
matt
Riedenmatt
Weiermatten
Steiggenholzli
Gaggenbuch
Lohrtud
Kirchbühl
Stadden
Tiengelen
Feldmatt
Brunnacker
Augenfeld
Platten
Rebberg
Rosengarten
Bruttenberg
Hau
Kreuzhof
Bösewerd
Munimad
Fuchsgraben
Rietacker
Hüttli
Vorder
Zelg
Pfaffenholz
Pfaffenhof
Pfaffenmoos
Pfaffenhaus
Kalt-
Leuhaus
Pfaffenwil
Pfaffenstall
Pfaffenhaus
Pfaffenhof
Pfaffenmoos
Pfaffenhaus
Pfaffenhof
Pfaffenmoos
Pfaffenhaus
Pfaffenhof
Pfaffenmoos

tonskarte von Hans Conrad Gyger (1664/67) (Abb. 12); sie bestand also sicher schon um die Mitte des 17. Jahrhunderts. 1769/70 wurde eine erste Korrektur des Verlaufs vorgenommen: In der unteren Sädelkurve liegt noch heute ein Hohlweg, um den die Strasse damals herumgeführt wurde. Diese Linienführung ist in der Karte von Michaelis (1837/43) eingetragen. Die Sädelstrasse zählte um die Mitte des 19. Jahrhunderts zu den «Haupt-Verbindungswegen von Ort zu Ort»; heute würden wir sie als Ortsverbindungsstrasse bezeichnen.

Ausserdem gibt Michaelis einen gegabelten Hohlweg bei Zufikon wieder, der zu einer direkten Nebenverbindung nach Berikon gehörte und daneben auch den Hirzenhau (heute auch: Hirzenwald) erschloss (Abb. 13). Der Weg, den die Einheimischen heute «Rebweg» nennen, wird bereits in der vor 1515 aufgezeichneten Offnung von Zufikon als «hole gasse» erwähnt.

5.3. Der Geländebefund

Zur Substanz gehört zunächst einmal die Einbettung in die Landschaft. Die Sädelstrasse schlängelt sich malerisch durch die Landschaft. Ihr Gefälle ist

Abb. 14. Das untersuchte Gelände im Hang östlich von Zufikon; im Vordergrund die Altstadt von Bremgarten (Ansicht von Westen).

unausgeglichen. Im Bereich der markanten S-Kurve überwindet sie elegant zwei Geländekanten. Diese gehen auf Seitenmoränen des Reussgletschers zurück, auf ihnen stehen heute Findlinge und prächtige Hecken. In der Auseinandersetzung zwischen Strasse und Landschaft ist das sicher die Schlüsselstelle (Abb. 14 und 15).

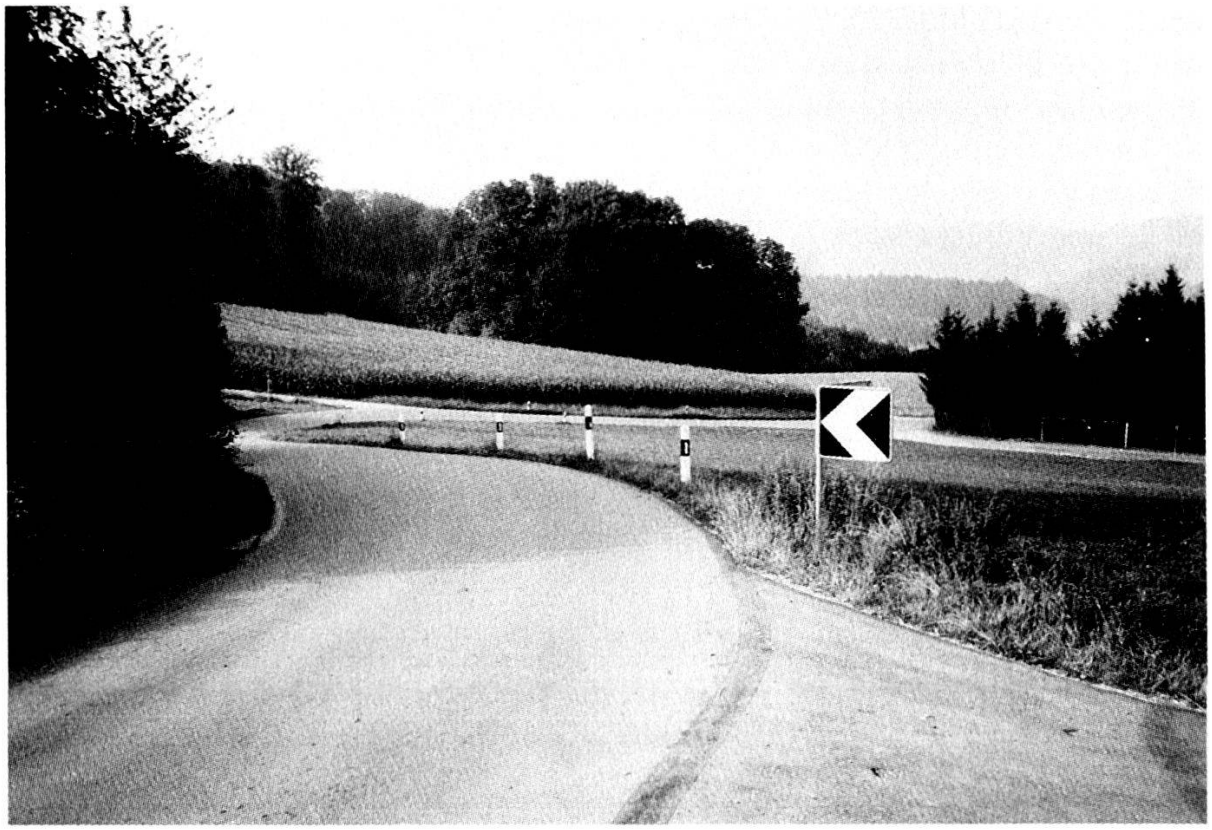


Abb. 15. Die S-Kurve im Sädel (Ansicht von Norden).

Der Strassenkörper selber ist wahrscheinlich nicht alt, auch wenn denkbar ist, dass man bereits bei der erwähnten Korrektur von 1769/70 im steilen Anstieg oberhalb von Zufikon einen Damm aufgeschüttet hat, um das Gefälle auszugleichen. Obwohl die Strasse kaum traditionelle Substanz aufweist, sind ihre frühere Bedeutung und ihr hohes Alter aber nicht nur in den historischen Quellen zu fassen, sondern auch im Gelände ersichtlich: Zwischen Zufikon und Lieli sind nicht weniger als fünf sorgfältig ausgeführte steinerne Wegkreuze erhalten, die mehrheitlich eine Wegscheide markieren. Das älteste datiert aus dem Jahr 1628 (Abb. 16).

Der geplante Anschluss an die Mutschellenstrasse tangiert auch das Hohlwegbündel östlich des Zufikoner Unterdorfs (Abb. 17). Dieses Wegsystem zeichnet sich durch eine beachtliche morphologische Vielfalt auf kleinstem Raum und – trotz einzelner Beeinträchtigungen – durch eine erhebliche traditionelle Substanz aus. Erhalten sind nicht nur zahlreiche Wegelemente im engeren Sinn wie die ausgeprägten Hohl- und Hangwegformen, die geschotterte Decke des Waldsträsschens, die kaum befestigte Oberfläche des Fusswegs, die geschickt angelegten Querabschläge und Abzugsgräben, sondern auch verschiedene Wegbegrenzungen (ein Stützmäuerchen aus Bollensteinen,

Abb. 16. Das Wegkreuz von 1628 an der Mattenhofkreuzung bei Berikon.

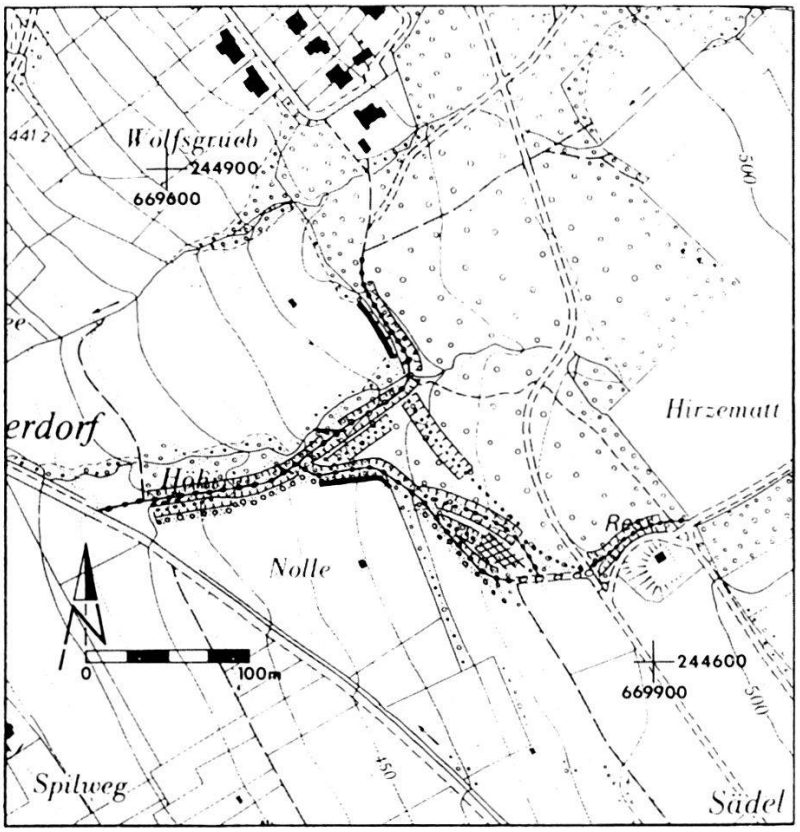
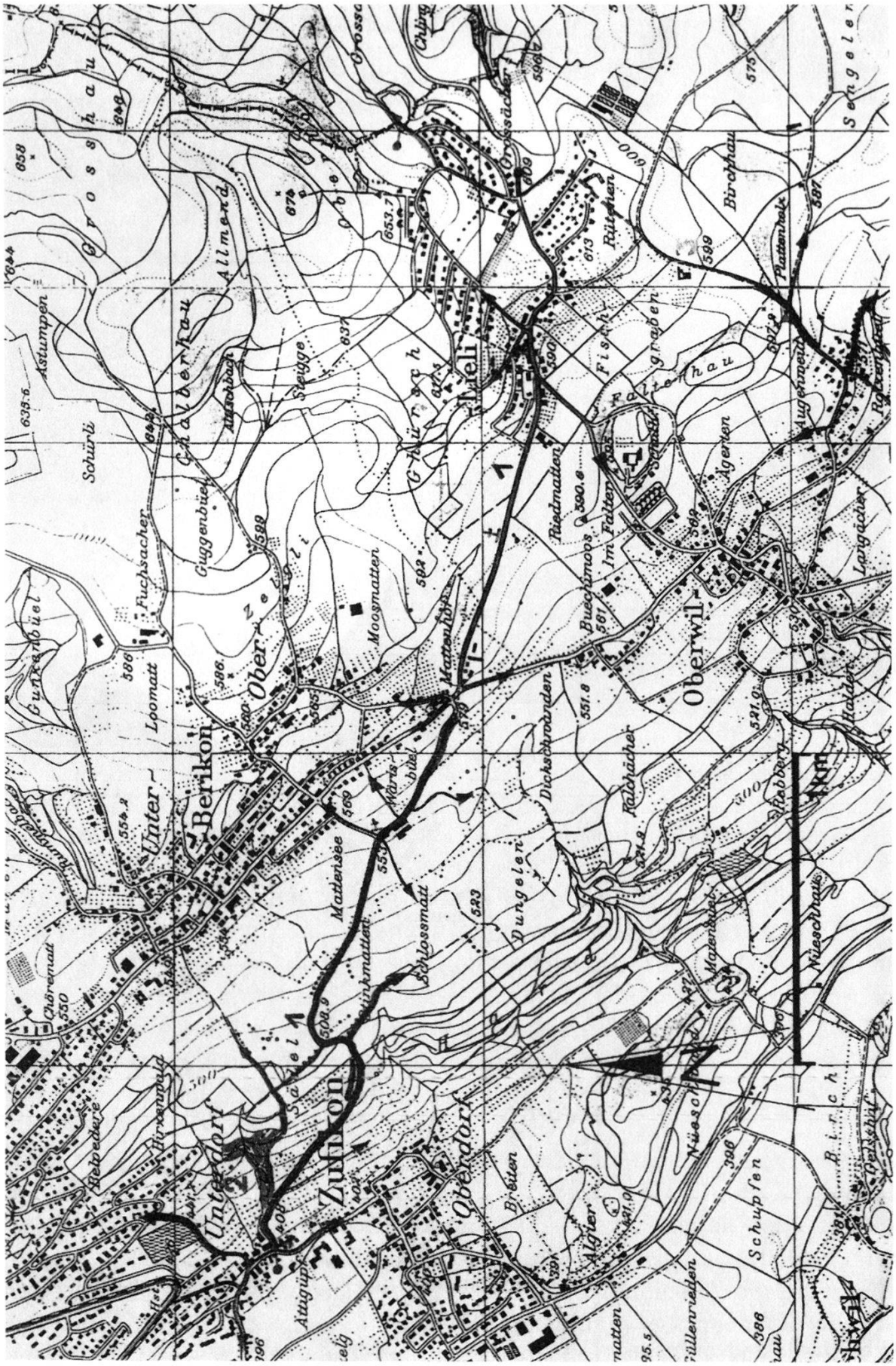


Abb. 17. Geländeaufnahme im Bereich östlich von Zufikon.

Zufikon AG – «Rebweg»


Unter-Berikon
Ober-Berikon
Zufikon
Unterdorf
Oberdorf
Oberwil
Mieli
Matten
Matterhof
Matterlsee
Moosmatten
Schlossmatt
Dungelen
Dickschrodenden
Buechmoos
Riedmatten
Falchächer
Fuchsacher
Loomatt
Guggenbüel
Seegge
Allmend
Grosshau
Astumpen
Schürli
Chalberhau
Birchhau
Plattenhalt
Rüsphen
Fisch
Faltenhau
Ägerten
Augermeh
Langächer
Rebberg
Niesschhalde
Schuppfen
Bächli
Gerstehil
Rebweg
Chörenmatt
Tarenwald
Augüpf
Algier
Brüten
Matenbüel
Nüesch
Nüeschmatte
Sengelen
Chlirg
Grossäcker
Gunzenbüel
Hürnach
Hürnach
Zelg
Zelg
Wärisbüel
Matterlmatten
Rüsphen
Fuchsacher
Schwarz
Im Falten
Rebberg
Nüeschmatte
Nüeschmatte
Nüeschmatte

eine Weidmauer aus Bruchsteinen und ein mächtiger Lesesteinwall). Ausserdem sind zwischen den beiden noch benützten Wegen, die nach Berikon bzw. in den Hirzenwald führen, eine Schar aufgelassener Hohlwegspuren auszumachen, die ältere, vor 1730 entstandene Varianten belegen.

5.4. Hinweise zuhanden der Planung

Auf Grund der Resultate wurde den mit der Planung betrauten Behörden in der Stellungnahme empfohlen, von einer Begradigung und einem Gefälleausgleich abzusehen und die alte, gut in die Landschaft eingepasste Linienführung unverändert zu übernehmen, zumal diese einen massvollen Ausbau durchaus zulässt. Insbesondere sollten die Wegkreuze an ihrem Standort erhalten bleiben. Ausserdem wurde vorgeschlagen, das Hohlwegsystem östlich von Zufikon wegen seines guten Erhaltungszustandes und seiner prägnanten Ausführung nicht anzutasten (Abb. 18).

6. Bedeutung und Stellenwert des IVS für den Kanton Aargau[18]

Von Erich Büchli

Seit ungefähr eineinhalb Jahren sind die wissenschaftlichen Mitarbeiter des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) in den aargauischen Gemeinden anzutreffen. Sie werden oft mit den Gemeindebehörden und ortskundigen Einwohnerinnen und Einwohnern in Verbindung treten, wenn sie Informationen über den Verlauf historischer Wege und Strassen sammeln oder konkrete Vorschläge für ihren Schutz entwickeln. Der Beginn der systematischen Aufnahme bildet für die kantonale Verwaltung den Anlass, allgemein über die Pflichten des Kantons im Umgang mit historischen Verkehrswegen und den Nutzen dieses Inventars zu informieren.

6.1. Der gesetzliche Auftrag des Kantons Aargau

Im 2. Kapitel dieses Aufsatzes wurde dargestellt, dass der Bund bei der Erfüllung seiner Aufgaben verpflichtet ist, historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung zu schonen, sofern dem nicht andere überwiegende Interessen entgegenstehen. Zu diesen Aufgaben gehören der Bau bundeseigener Anlagen, die Erteilung von Konzessionen und Bewilligungen sowie die Gewährung von Subventionen an Kantone, Gemeinden und Private. Das IVS ist aber zunächst nur für den Bund allein verbindlich, denn gemäss Art. 24^{sexies} Abs. 1 der Bundesverfassung ist der Vollzug des Natur- und Heimatschutzes Sache der Kantone.

Die aargauische Staatsverfassung beauftragt den Kanton und teilweise auch die Gemeinden mit der Erhaltung der Kulturgüter, unter denen die schützenswerten Ortsbilder, die geschichtlichen Stätten, die Baudenkmäler (§ 36) und die Landschaft (§ 42) besonders genannt werden. Dieser Auftrag erstreckt sich nicht nur auf Objekte von nationaler, sondern auch auf solche von regionaler oder lokaler Bedeutung. Zu seiner Erfüllung treffen Kanton und Gemeinden nach § 40 des neuen Baugesetzes u.a. Massnahmen zur Erhaltung, Pflege und Gestaltung von Landschaften, Objekten des Heimatschutzes sowie Kulturdenkmälern.

Als wichtige Kulturgüter fallen die historischen Verkehrswege wie die Wegbegleiter unter das Denkmalschutzdekret von 1975, das den Schutz von archäologischen Stätten, Kulturdenkmälern und Ortsbildern regelt. Da sie aber Siedlungen und Landschaften aufs engste miteinander verklammern, bilden

sie gleichzeitig einen Gegenstand des Natur- und Landschaftsschutzdekrets von 1985, das den Schutz der Landschaft in ihrer Gesamtheit anstrebt und dabei ihrer natürlichen Eigenart ebenso gerecht werden will wie ihren kulturhistorischen Werten.

Die Inventarisierung der schutzwürdigen Objekte dient der Vorbereitung von Schutzmassnahmen: Erst wenn man weiss, welche historischen Verkehrswege in der Landschaft überliefert sind und welchen kulturhistorischen Wert diese verkörpern, kann entschieden werden, welche Wege in der Richt- und Nutzungsplanung oder anderswie geschützt werden sollen. So betrachtet, ist die Beschaffung der Inventargrundlagen eine unabdingbare Voraussetzung zur Erfüllung der allgemeinen Sorgfaltspflicht, die in der Kantonsverfassung verankert ist.

6.2. Die Beteiligung des Kantons Aargau an dem Bundesinventar

Das aargauische Baudepartement nimmt seinen gesetzlichen Auftrag wahr, indem es sich durch Übernahme eines Drittels der Kosten (rund 700000 Franken) an der Inventarisierung beteiligt. Die Zusammenarbeit zwischen dem Bund und dem Kanton ist für beide Seiten sinnvoll. Auch für die Erstellung eines reinen Bundesinventars müssen praktisch alle historischen Verkehrswege einer Region bearbeitet werden, denn es lässt sich nicht im vornherein – ohne eine Überprüfung der geschichtlichen Grundlagen und ohne eine Begehung – beurteilen, ob ein alter Weg für den Bund schutzwürdig ist oder nicht. Die Inventarisierung aller noch sichtbaren historischen Wegstükke in einem Arbeitsgang ist deshalb arbeitstechnisch vorteilhaft und erst noch kostensparend, denn Doppelspurigkeiten, die eine getrennte Erhebung durch den Bund und den Kanton zwingend nach sich ziehen würde, werden so vermieden. Das Siedlungs- und Verkehrsnetz wird in einem Zug erforscht, wobei der Kanton von den methodischen Vorarbeiten profitiert, die auf eidgenössischer Ebene geleistet worden sind. Bund und Kanton kommen so zu einem fachlich besser abgestützten Inventar bei einem insgesamt geringeren Aufwand.

Die Mitarbeiter der Regionalgruppe des IVS geniessen Gastrecht bei der Abteilung Raumplanung des Baudepartements. Ihre Arbeit wird begleitet von einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe, die aus Mitarbeitern der direkt betroffenen Abteilungen zusammengestellt wurde. Ihre Aufgabe besteht darin, das Programm und die Prioritäten festzulegen und die Arbeiten zu überwachen, soweit es um Erfassung der Wegstücke von lokaler und kantonaler Bedeutung geht. So ist garantiert, dass die Mitarbeiter der IVS-Regionalgruppe die notwendige Unterstützung durch die kantonalen Fachstellen erhalten und dass ihre Informationen jederzeit in laufende Planungsvorgänge einfliessen.

6.3. Die Auswirkungen auf die kantonale Planung

Mit der zunehmenden Vervollständigung des Inventars wird dem Kanton und den betroffenen Gemeinden eine geordnete, leicht zugängliche und möglichst umfassende Planungsgrundlage zur Verfügung stehen. Zur Erhaltung der historischen Verkehrswege, die noch erhebliche Substanz aufweisen, bieten sich folgende Massnahmen an:

Die Wegstücke von nationaler Bedeutung sollten künftig in den kantonalen Richtplan Eingang finden. Sie bilden dadurch behördenverbindliche Vorgaben für die Nutzungsplanungen der Gemeinden, die im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision berücksichtigt werden müssen.

Die Wegstücke von regionaler und lokaler Bedeutung, die häufig – dies wurde im 4. Kapitel dieses Aufsatzes dargestellt – erheblich mehr traditionelle Substanz aufweisen, sind im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung zu schützen (siehe dazu das kantonale Denkmalschutzdekret § 16 Abs. 2).

Darüber hinaus wird versucht, die erhaltenen Verkehrswege soweit wie möglich in das Fuss- und Wanderwegnetz einzubeziehen. Historische Wegstücke werden so zugänglich und erlebbar gemacht, und es kann erst noch einer modernen Überprägung, z.B. durch Verteerung, vorgebeugt werden.

Die Arbeiten der IVS-Regionalgruppe Aargau sind ein wesentlicher Bestandteil eines gelebten Kulturschutzes. Ich hoffe daher, dass die Öffentlichkeit diese Bemühungen mitträgt und die Mitarbeiter unterstützt, indem sie ihnen die unabdingbaren Kenntnisse über die örtlichen Gegebenheiten vermittelt.

Anhang
Drei historische Verkehrswege aus dem Raum Wettingen

Von Philipp von Cranach

In diesem Anhang werden drei historische Verkehrswege aus dem Raum Wettingen kurz vorgestellt. Das erste ausgewählte Beispiel ist die Kanzlerrainstrasse, die früher ein Teilstück der wichtigen Verkehrsachse Baden–Zürich bildete. Bei dem zweiten Exempel, der Gwaggelibrugg, handelt es sich um ein technikgeschichtliches Denkmal aus der Zeit der Industrialisierung.

Das dritte Objekt, das Lättengässli, war ein typischer lokaler Viehtrieb. Obwohl diese Strassen und Wege, bzw. deren Überreste, nicht verschiedener sein könnten, sind sie alle als Verkehrswege von nationaler Bedeutung einzustufen.

1. Die Kanzlerrainstrasse und der Limmatübergang[19]

1227 wird auf der Landzunge südwestlich Wettingen das gleichnamige Zisterzienserkloster gegründet. Im ursprünglich abseits der Strassen gelegenen Kloster scheint man schon früh die Einkunftsmöglichkeiten aus dem Verkehr durch das eigene Territorium erkannt zu haben. Da die Wettinger Mönche infolge eines Vertrages mit den Kiburgern aus dem Jahr 1247 keine Brücke bauen durften, richteten sie wohl noch in demselben Jahrhundert eine Fähre ein und begründeten damit die Linienführung Siechenhaus Baden–Fähre im Kloster Wettingen–Neuenhof–Killwangen–Zürich[20]. Die Fähre gewährleistete einmal die lokale Verbindung zu den Besitzungen des Klosters auf der linken Seite des Limmattales, zum anderen stellte sie wegen ihrer Benutzung durch den Fernverkehr eine wichtige Erwerbsquelle dar, die hartnäckig verteidigt wurde[21].

Die älteste Linienführung ging vermutlich mitten durch den Klosterbezirk[22]. Durch das abgegangene Torhaus führte der Weg auf den Platz nordwestlich der Klosterkirche, umging das zentrale Geviert auf dessen West- und Südseite und erreichte die Anlegestelle der Fähre, die einige Meter flussaufwärts der Brücke, näher am Fahrhaus, situiert werden muss[23].

Im frühen 17. Jahrhundert war die Beeinträchtigung durch den Verkehr offenbar derart angewachsen, dass Abt Peter II. sich entschloss, von dem Platz vor dem Torhaus eine Strasse direkt längs der Klostermauer in südöstlicher Richtung zu dem Fahr zu erstellen (Abb. 19). Dazu schlug man eine Bresche in den Sandstein und schuf gewissermassen einen «künstlichen Hohlweg». Diese Strasse, die viel kürzer als die vorherige Route war, trägt heute den Namen «Kanzlerrainstrasse». Damit durch diesen Einschnitt nicht die Wasserzufuhr aus dem westlich anschliessenden Wettingerfeld unterbrochen wurde, errichtete man einen hölzernen Aquaedukt über diese Zufahrt. Dieser ist bereits auf dem Stich von Merian von ca. 1642 dargestellt (Abb. 20); er wurde gemäss der Bauinschrift 1766 durch das Brückchen ersetzt, das heute noch erhalten ist (siehe dazu Abb. 22).

In den Jahren von 1765–1770 wurde wegen des schlechten Zustands der rechtsufrigen Verbindung Baden–Zürich (via Würenlos) die linksufrige Strasse ausgebaut und die Fähre durch die Brücke des berühmten Architekten Hans (oder Johannes) Ulrich Grubenmann ersetzt[24]. Das Tragsystem der gedeckten Holzbrücke bildeten zwei mächtige Flachbögen, die aus mehreren übereinanderliegenden Balkenlagen bestanden. An diesen Bögen waren Holzträ-

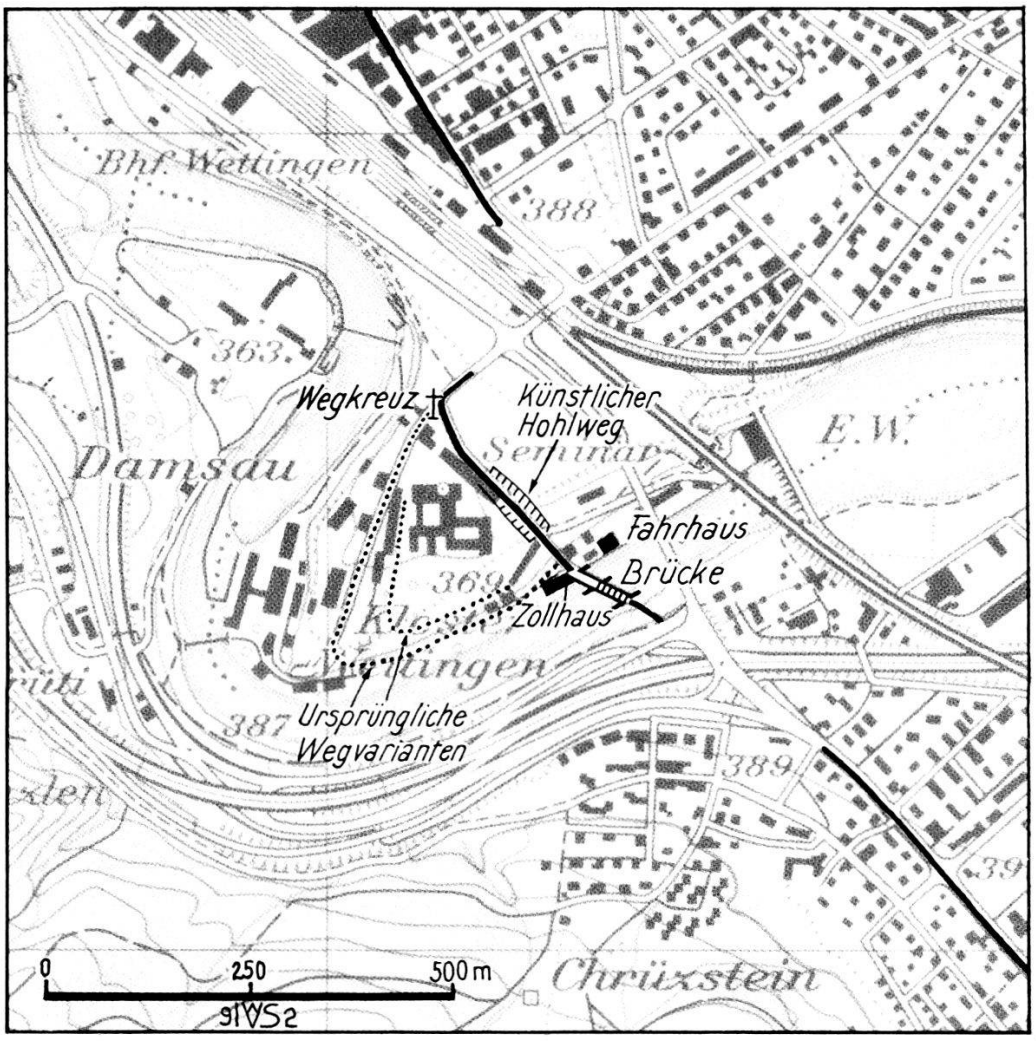


Abb. 19. Übersichtskarte Kloster Wettingen (Karte IVS: W. Vogel. Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 31.1.1992).

ger befestigt, die in der Mitte als Hängepfosten, gegen die Seiten als Stützen fungierten und Dach bzw. Fahrbahn trugen. Unterzüge und Bindehölzer bei jedem Pfostenpaar sogten für die notwendige Querversteifung. Die Brücke war 18 Nürnberger Schuh breit, überspannte eine Weite von 200 Schuh und mass in der ganzen Länge 222 Schuh[25]. Die Arbeiten umfassten zusätzlich den Anschluss der Zubringer, eine Pferdeschwemme sowie den Bau des Zollhauses. Die drei Grafschaftsstände bewilligten schon 1767 dem Kloster die Erhebung eines Brückenzolls, zunächst zwar nur für 10 Jahre. Da diese Einnahmen die Baukosten nicht deckten, wurde diese Bewilligung von der Tagsatzung 1781 verlängert. Dass die Brücke in den folgenden Jahren häufig frequentiert wurde, zeigen die Abrechnungen verschiedener Zürcher Fuhrgeschäfte: In den Jahren 1771–1776 schickte das Unternehmen Iseli 4700

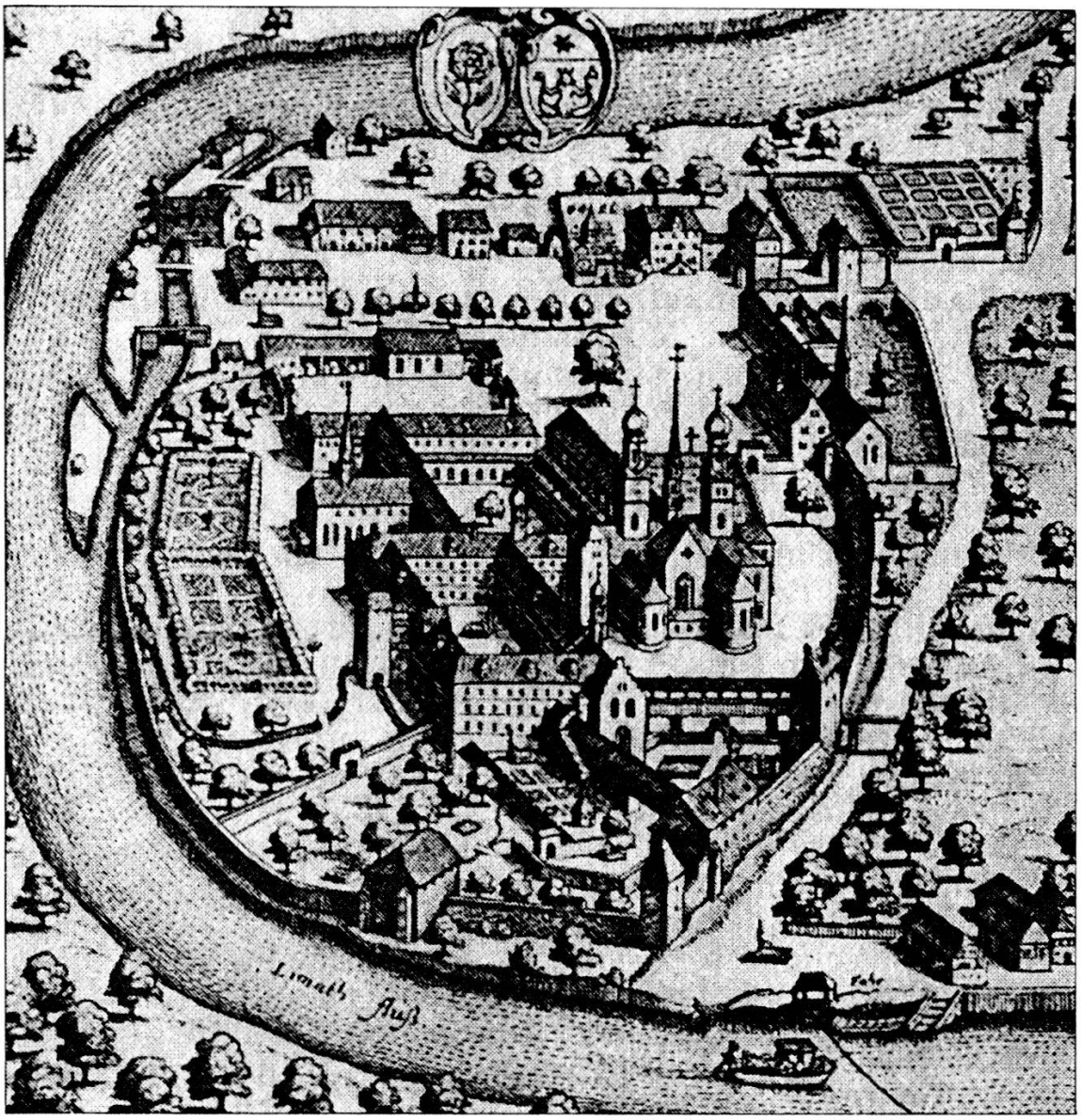


Abb. 20. Das Kloster Wettingen um 1642. Auf der rechten Seite des Stichs von Merian erkennt man die Kanzlerrainstrasse mit dem Aquaedukt (HBLS, Bd. 7, S. 502).

Wagen über die Brücke, das Unternehmen Freudweiler in dem gleichen Zeitraum 1315 Kutschen[26].

Nach der ersten Schlacht bei Zürich wurde die Brücke auf Befehl des französischen Generals Massena am 7. Juni 1799 verbrannt, worauf das Kloster wieder eine kleine Fähre in Betrieb nahm. Obwohl die Franzosen nach ihrem Sieg über Korsakoff am 25. September schon bald auf eine Wiederherstellung drangen, favorisierte das helvetische Direktorium zunächst den Bau einer Strasse von Neuenhof nach Baden auf der linken Seite der Limmat. Diese wurde dann auch im Jahr 1801 begonnen, konnte aber wegen gelän-

debedingter Schwierigkeiten auf der Rüthiwiese erst nach der Kantonsgründung fertiggestellt werden[27].

Im April 1800 ersetzten die Franzosen die Fähre durch eine Pontonbrücke und zettelten damit einen Streit mit den helvetischen Behörden an, der sich um die Frage drehte, wer die Höhe des Brückengelds festsetzen und dieses erheben durfte. Dieser Machtkampf erwies sich aber schon wenig später als obsolet, weil im Juni ein Hochwasser die Brücke wegschwemmte. Nach längeren Verhandlungen zwischen dem Kriegsministerium, das gegen jeglichen Ausbau des Flussüberganges Einspruch erhob, auf der einen und der Verwaltungskammer sowie dem Kloster auf der anderen Seite genehmigte schliesslich der helvetische Vollziehungsrat am 28. Januar 1801 die Inbetriebnahme einer grossen Fähre. Für eine solche Lösung hatte sich auch das Postamt Zürich eingesetzt, das an dem Flussübergang wegen dem Postkutschenkurs nach Baden interessiert war[28].

Die heute noch existierende Brücke wurde erst 1819 erstellt. Diese Brükke liegt beidseitig noch auf den unter Grubenmann errichteten Quadermauern auf. «Sie setzt sich aus zwei ungleichen Jochen zusammen, die einen im Wasser stehenden Steinpfeiler gemeinsam als Zwischenstütze benützen. Das

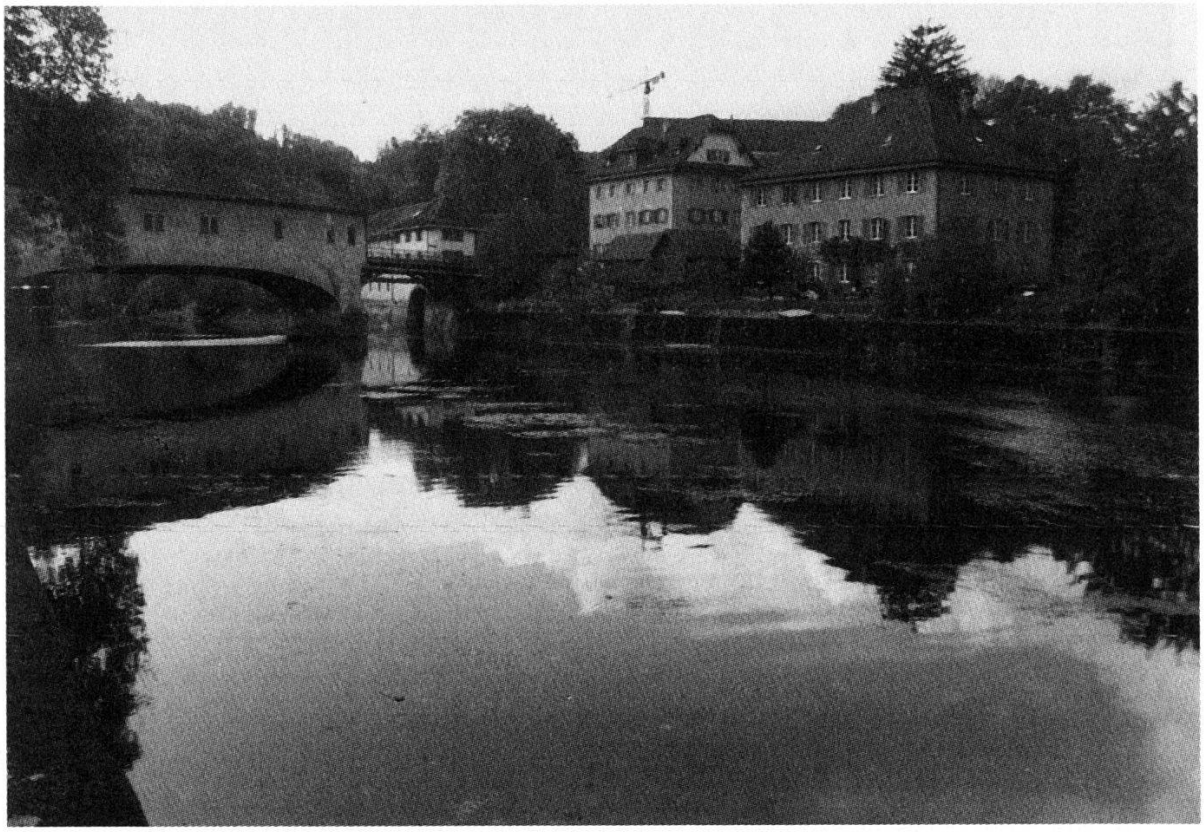


Abb. 21. In schönem Bogen zieht die Brücke auf den Zwischenpfeiler und findet ihre Fortsetzung in der Eisenkonstruktion. Das Gebäude rechts ist das Fahrhaus aus dem Jahr 1696.

linke, grössere Joch ist ein überdachtes und verschaltes Hängewerk von sechs Querachsen und erreicht eine Spannweite von 36 m; das rechte, kleinere ist mit 19 m nur halb so weit»[29]. Das kürzere Joch blieb ohne Bedachung; das ursprüngliche Sprengwerk wurde nach schädlichen Witterungseinflüssen 1886/87 durch eine Eisenkonstruktion ersetzt (Abb. 21). 1923/24 wurde die Brükke gesamthaft verstärkt. Da sie der Holzbrücke des Blasius Baltenschwiler in Baden bis in die technischen Einzelheiten auffallend ähnelt, ist anzunehmen, dass sie von ihm gebaut wurde. Die Fahrbahn ist ca. 3 m breit und von zwei Fussgängersteigen flankiert; ein Prellstein ist bei der südlichen Auffahrt erhalten.

Auf der Neuenhofer Seite lässt sich ca. 25 m südöstlich der Brücke noch ein Hohlwegrest ausmachen. Auf der Wettinger Seite gibt die in den Sandstein geschlagene Zufahrt einen ziemlich genauen Eindruck von den Verhältnissen im 17. Jahrhundert wieder, auch wenn die Fahrbahn heute geteert ist. Die ca. 6,5 m breite Strasse wird von dem korbbogenförmigen Brückchen (Breite ca. 2,20 m) aus dem Jahr 1766 überspannt, das heute als Fussweg dient (Abb. 22). An der Klosterstrasse, gegenüber der Einmündung der Kanzlerrainstrasse, ragt ein Wegkreuz aus dem Gebüsch hervor, dessen Sockel das Wappen von Abt Peter II. (1594–1633), dem Erbauer der Strasse, trägt. Ursprünglich stand es links des Klostertors[30].

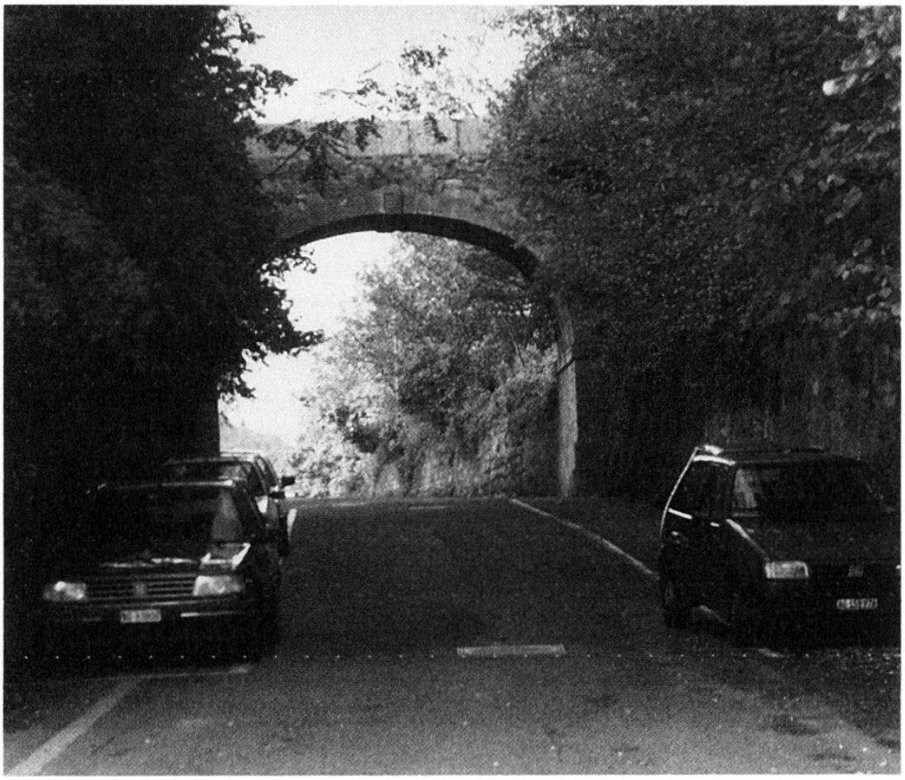


Abb. 22. Der «künstliche» Hohlweg mit der steinernen Brücke, die früher als Aquaedukt diente.

Abb. 23. Unter dem Dachvorsprung fanden Reisende und Händler bei schlechtem Wetter Unterstand, bis die Zollabfertigung beendet war.

Nördlich der Brücke, rund um die ehemalige Anlegestelle der Fähre, haben sich verschiedene profane Gebäude erhalten, von denen zwei hier kurz zu erörtern sind. Das Zollhaus, das nach den Plänen von Hans Ulrich Grubenmann errichtet wurde, ist «funktionell aufs engste verschränkt mit Fluss und Brücke»[31]. Es bestand aus zwei Teilen, einer Scheune im Westen und dem Haupttrakt im Osten, der direkt an die Brücke anschliesst. Dieser umfasste neben der Wohnung des Brückenwärters und der Zollstation auch die Lände für die Längsschiffahrt. Die Nordostecke des Gebäudes wurde nicht ausgebildet, so dass eine Art wettergeschützte Vorhalle entstand, die der Zollabfertigung diente (Abb. 23). An der Flusseite des Hauses öffnet sich unter den Wohngeschossen ein korbbogenförmiger Wasserstollen, durch welchen die Schiffe auf die Landseite des Hauses gezogen werden konnten. Die Schiffslände macht allerdings den Eindruck eines auf dem Reissbrett entstandenen Konstrukts; man kann sich kaum vorstellen, dass dort in grösserem Umfang Waren ein- und ausgeladen wurden. Diese Lösung ist daher nicht unbedingt als ein Indiz für die Bedeutung der Flussschiffahrt im 18. Jahrhundert zu werten, sondern bezeugt vielmehr den Hang des Architekten zu einem pla-

nerischen Perfektionismus. Beim Brand 1799 wurde auch das Zollhaus zerstört. Das Haus wurde erst 1819 neben der neuen Brücke rekonstruiert.

Das Fahrhaus, das einige Meter flussaufwärts der nördlichen Brückenauffahrt liegt, wird 1418 erstmals urkundlich erwähnt. Der heutige dreigeschossige Bau mit dem Vollwalmendach wurde 1695 von Johannes Moosbrugger errichtet. Über dem Haupteingang des Gebäudes, in dem sich auch der Gerichtssaal des Klosters befand, ist an der Westfassade ein Doppelwappen (Kloster Wettingen / Abt Reuti) befestigt, in dem auch das Baudatum festgehalten ist. Das Gasthaus, das spätestens seit dem frühen 17. Jahrhundert «Zum Sternen» hiess, verlor sein Tavernenrecht und seinen Namen an die Wirtschaft, die im ehemaligen Weiberhaus nördlich der Klosterkirche eingerichtet wurde (siehe dazu Abb. 21).

2. Die Gwaggelibrugg

Zwischen 1858 und 1862 wurden die Anlagen der Spinnerei Johann Wilds an dem südwestlichen Ende der Klosterhalbinsel erstellt. Der Betrieb wurde schon bald um eine Weberei auf dem linken Limmatufer erweitert (das Quartier in der Damsau trägt noch heute das Toponym «Webermühle»). In Chlosterrüti in Neuenhof liess der Unternehmer zudem auch Wohnhäuser für die Arbeitskräfte errichten. Die Anlage und die Erweiterung der Fabrik bedingte einen Ausbau des örtlichen Verkehrsnetzes. Deshalb wurde die schon bestehende Klosterstrasse – diese verband das Kloster vermutlich früher mit seiner Mühle – verbessert. Schon 1857 hatte Wild eine Fähre in Betrieb gesetzt, um den Bauarbeitern und seinen Angestellten den Umweg über die Holzbrücke zu ersparen. Ausserdem wurde auf dem linken Limmatufer eine Zufahrt von der Alten Zürcherstrasse zu der Weberei erstellt, die durch zwei kurze Fusswege mit dem Limmatübergang verbunden waren[32]. Damit war neben der älteren, oben dargestellten Route eine zweite Verbindung zwischen Wettingen und Neuenhof geschaffen.

1861 plante der Fabrikant, die Fähre durch einen Steg zu ersetzen, und legte dem Regierungsrat ein entsprechendes Gesuch vor. Nachdem er und die Behörde übereingekommen waren, dass die Brücke nicht nur den Fabrikarbeitern, sondern auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werde, wurde 1863 eine Baubewilligung erteilt und die Brücke errichtet.

Die Klosterstrasse in Wettingen und der frühere Zubringer zu der Weberei weisen keinerlei historische Wegsubstanz mehr auf und werden deshalb hier nicht weiter erörtert. Die Gwaggelibrugg – diesen Namen trägt der Steg heute – blieb dagegen weitgehend unverändert erhalten. Sie ist «mit grösster Wahrscheinlichkeit die älteste noch bestehende Drahtseilbrücke in der Schweiz. Schon deshalb kommt ihr eine überregionale, nationale Bedeutung

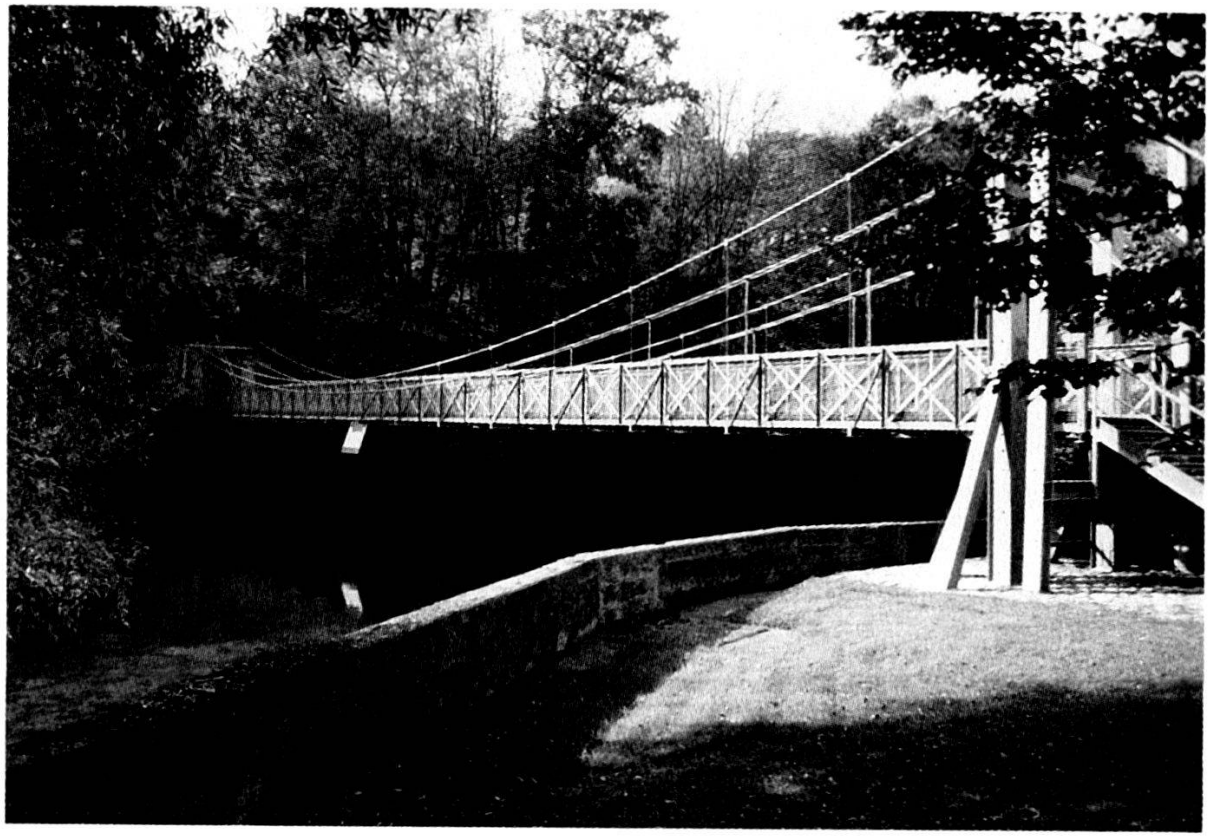


Abb. 24. Die Gwaggelibrugg aus dem Jahr 1863.

als technikgeschichtliches Denkmal und als einer der letzten Zeugen eines ehemals verbreiteten Bautyps zu»[33].

Die Hängebrücke besteht aus vier – je zwei an jeder Seite – speziell fabrizierten Paralleldrahtkabeln, in welchen die vertikalen Züge, die den Bretterboden tragen, eingehängt sind. Der Steg misst ca. 45 m in der Länge und 2 m in der Breite. 1981 wurde die Brücke restauriert. Dabei erhielt sie gewissermassen ein neues «Korsett», das die Tragfähigkeit garantiert und gleichzeitig die alte Konstruktion sichtbar belässt. Die neuen Stützelemente und die alten Teile sind durch die Farbgebung deutlich voneinander abgehoben[34] (Abb. 24).

3. Das Lättengässli

Ein Weg zweigte früher im Hueb von der heutigen Eigistrasse gegen Norden ab und führte durch das Gebiet Lätten hinauf zu dem Wäldchen Innerbirch[35]. Von dort verlief er gemäss der Karte von Michaelis (1837/43: Blatt IX Baden) weiter längs des Nordrands des Tigelmoos und endete ca. 300 m weiter östlich im Wald. Im Tigelmoos wurde erst zwischen 1837 und 1874 ein bäuerliches Anwesen errichtet. Dieses Gebiet liegt am unteren Südabhang der Lägern und wurde früher als «Moos» oder «Möösli» bezeichnet. Es diente bis 1831

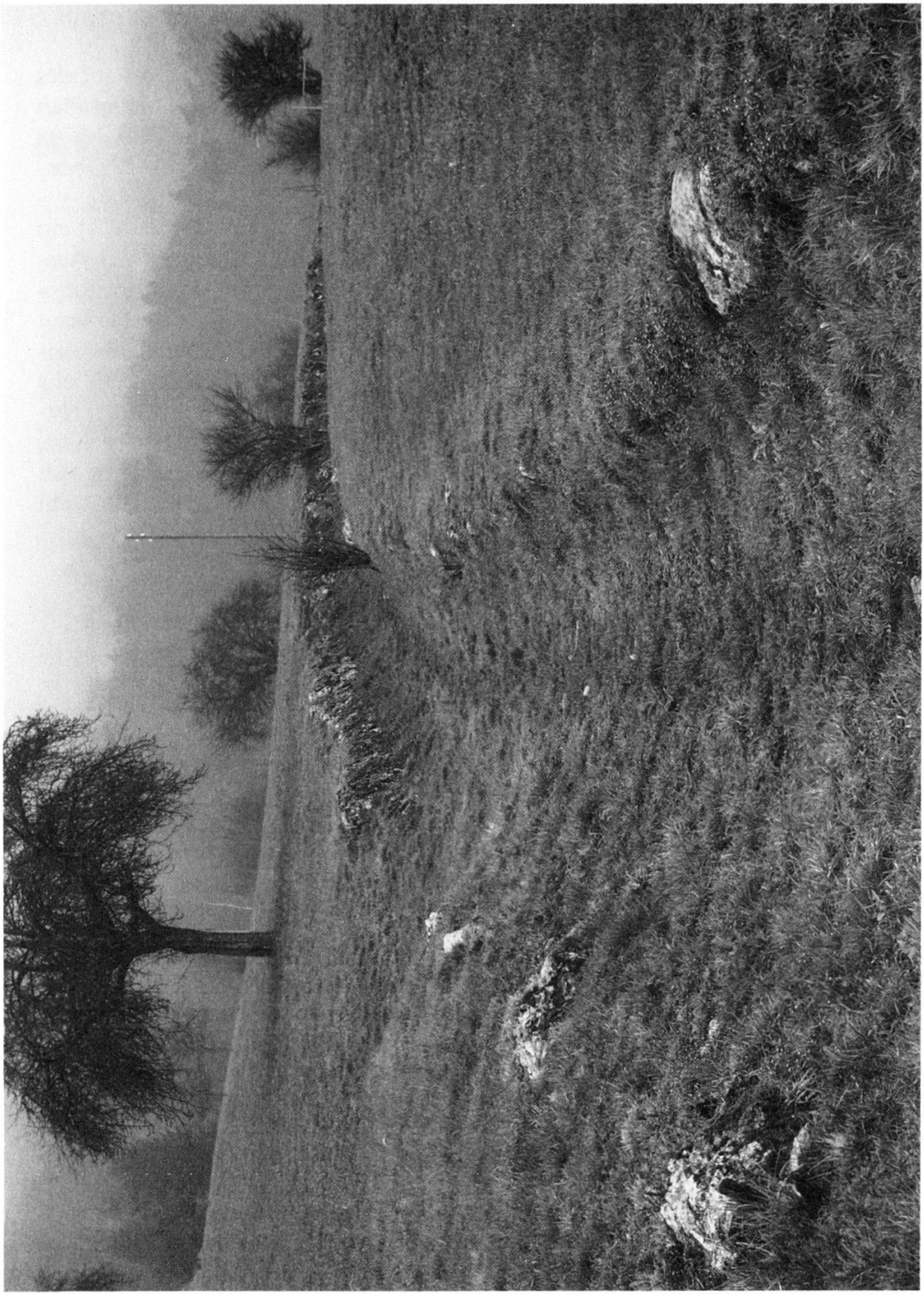


Abb. 25. Das Lättengässli.

als gemeine Weide[36]; der Weg war also früher ein Viehtrieb. Der Verlauf des unteren Abschnitts durch das Gebiet Lätten lässt sich bereits auf einem Plan aus dem 17. Jahrhundert ausmachen[37], derjenige des oberen Abschnitts dagegen nicht. In der Karte von Michaelis ist der Weg als fahrbarer Nebenweg, im TA (1874/75: Blatt 39 Baden) als Feldweg vermerkt.

Im unteren, schon im 17. Jahrhundert bezeugten Abschnitt des Wegs ist ein ca. 120 m langes Stück des alten Viehtriebes erhalten, das gemäss der Auskunft eines Einheimischen – der Wegforscher kommt ohne «Oral history» nicht aus – als «Lättengässli» bezeichnet wird[38]. Der Weg ist dort ca. 2 m breit und wie ein Hohlweg in das Gelände eingetieft. Diese Vertiefung, die zwischen 0,5 und 1,2 m variiert, verhinderte ein seitliches Ausbrechen des Viehs in die benachbarten Weingärten. Die Böschungen bestehen aus groben, mehrlagigen Stützmauern. Auf der Ostseite sind sie völlig vom Gras überwuchert, so dass nur noch einzelne grosse Steinblöcke zu erkennen sind, die eine Art überdimensionale Randpflasterung bilden. Der Weg war ursprünglich wohl gepflastert (Abb. 25).

Anmerkungen

1 K. Aerni, G. Schneider 1993:1.

2 Dieser Gedanke wurde aus dem Aufsatz von K. Aerni, G. Schneider 1993: 1, entnommen, dem ich auch sonst zahlreiche Anregungen verdanke.

3 Hafner H. 1992:12.

4 Die Darstellung der rechtlichen Grundlagen beruht, einschliesslich einzelner Formulierungen, auf dem Artikel von K. Aerni und G. Schneider 1993 : 1 ff.

5 R. Munz 1986:10.

6 Die Darstellung der Methode basiert weitgehend auf dem IVS-Handbuch, Teil B, 1992 und dem IVS-Bulletin 1990/1. Ausserdem wurden auch das IVS-Terminologie-Handbuch 1990 sowie die Arbeiten von Denecke 1979, Ewald 1978 und Vion 1990 miteinbezogen.

7 Im Anhang werden drei Verkehrswege vorgestellt, die aus verschiedenen Gründen als Objekte von nationaler Bedeutung eingestuft wurden.

8 Heitz 1991.

9 Bollinger 1970, Brack/Buchmüller 1978 und Wullschleger 1968.

10 Belle 1787 und Renner 1766.

11 Gatschet 1836.

12 Zofingen liegt knapp ausserhalb des hier untersuchten Kartenblattes (in dem Blatt 1109 Schöftland).

13 Siehe dazu Baumann 1924.

14 Siehe dazu Staehelin 1978: 384–388 und 150 Jahre Kanton Aargau ... 1953:486 ff.

15 Die Rolle der kantonalen Arbeitsgruppe wird in dem Beitrag von Erich Büchli präzisiert.

16 Solche «Planungsfälle» entstehen im Rahmen von Strassenbauprojekten, Nutzungsplanungen, Umweltverträglichkeitsprüfungen, Meliorationen und Wanderwegplanungen. Die Auftraggeber sind entsprechend Bundesämter und kantonale Behörden, mitunter aber auch Ortsplaner oder private Planungsbureaus. Das methodische Vorgehen entspricht im Gelände der normalen Inventaraufnahme; die historische Bearbeitung wird dagegen stark abgekürzt, denn sonst könnten die gesetzten Fristen nicht eingehalten werden. Im Unterschied zu den normalen Streckenbeschrieben beziehen sich die Stellungnahmen immer auf ein konkretes Projekt, dessen Auswirkungen auf den betreffenden historischen Verkehrsweg bekannt sind. Daher enthalten sie unmittelbar anwendbare Gestaltungsvorschläge, sofern überhaupt schützenswerte Substanz vorhanden ist.

17 Dieses Kapitel ist ein Auszug aus dem IVS-Planungsfall Nr. 675 (Unveröffentlichte Berichte vom 11.8.1992 und vom 16.6.1993). Siehe dazu auch Bremgartner Bezirks-Anzeiger Nr. 20, 18.2.1993, S. 11 und den Tages-Anzeiger, 15.11.91.

18 Der Beitrag von Erich Büchli zur Bedeutung und zum Stellenwert des IVS für den Kanton Aargau wurde von der Regionalgruppe Aargau redaktionell bearbeitet. Als Grundlage dienten die Ausführungen des Autors anlässlich der Pressekonferenz vom 27. Januar 1993.

19 Bei dieser Darstellung handelt es sich um eine gekürzte Fassung eines früher publizierten Aufsatzes. Siehe dazu von Cranach 1992.

20 Zur Geschichte der Strecke Zürich–Baden in römischer und frühmittelalterlicher Zeit siehe von Cranach 1992 : 8 f.

21 Siehe dazu von Cranach 1992 : 9.

22 Die Information über die Wegführung und die Gebäude in diesem Bereich habe ich aus einem vorläufigen Manuskript von Peter Hoegger entnommen, der den Band über Wettingen in der Reihe «Die Kunstdenkmäler der Schweiz» verfasst. Dieser Band wird in einem der nächsten Jahre erscheinen. Peter Hoegger sei hier ausdrücklich für seine Hilfsbereitschaft gedankt.

23 Siehe dazu von Cranach 1992 : 9 f.

24 Siehe dazu von Cranach 1992 : 9.

25 Beschreibung der Brücke nach dem vorläufigen Manuskript von P. Hoegger. Von dieser Brücke ist ein Modell erhalten, das dem Abt Sebastian Steinegger vorgelegt wurde (aufbewahrt wird es heute im Tiefbauamt des Kantons Aargau; eine Abbildung gibt Kottmann 1978 : 216).

26 Siehe dazu Kottmann 1978 :214 ff.

27 Siehe dazu Mittler 1962: Bd. I, 157; Kottmann 1978:210 f. und die Karte von Michaelis 1837/43: Blatt IX Baden.

28 Kottmann 1978:218 f.

29 Zitat aus einem vorläufigen Manuskript von P. Hoegger.

30 Siehe dazu die Abb. 20 und S. Zehnder 1986 : 3 ff.

31 Zitat aus einem vorläufigen Manuskript von P. Hoegger.

32 Fischer 1981:83 ff.

33 Bewertung der Brücke in dem Gutachten des Technikhistorikers T.E. Peters, zitiert nach Tremp 1983:115.

34 Beschreibung der Brücke nach Tremp 1983.

35 Die Linienführung ist in dem Ortsplan von Wettingen noch eingetragen, aber nicht mehr im Gelände zu erkennnen.

[36] Kottmann 1978:163.
[37] Gyger 1650–1670.
[38] Diese Bezeichnung wird nicht in dem Ortsplan von Wettingen angeführt.

Bibliographie

a) Karten

Bel P. 1787: Carte topographique de la Grande Route de Berne à Zurich & Zurzach. Bern.

Gatschet 1836: Plan und Profile zu einer projektierten Strasse von Zofingen nach St. Urban. Sechs Pläne im Massstab 1:2000, 1836. StAAG, prov. Planrolle Nr. 158.

Gyger H.C. 1664/67: Grosse Landtafel des Zürcher Gebiets. Faksimile-Ausgabe im Verlag E. Matthieu. Zürich 1978.

Gyger H.C. ca. 1650–1670: Plan des Limmattales von Baden bis Oetwil. StAAG Planarchiv Kloster Wettingen I, 2.

Landeskarte der Schweiz 1:25000: Blatt 1070 Baden (1991), Blatt 1090 Wohlen (1988), Blatt 1108 Murgenthal (1988) und Blatt 1109 Schöftland (1988).

Michaelis E.H. 1837/43: Trigonometrisch-Topographische Karte des Eidgenössischen Kantons Aargau 1:25000, Blatt IX Baden, Blatt XII Bremgarten, Blatt XIII Aarburg/Murgenthal. Faksimile-Ausgabe im Verlag Cartographica Helvetica. Murten 1991.

Ortsplan Wettingen 1:5000, 1990.

Ortsplan Neuenhof 1:5000, 1989.

Topographischer Atlas der Schweiz, Blatt 39 Baden (1874/75), Blatt 163 Aarburg (1884), Blatt 165 Pfaffnau (1884).

Topographische Karte der Schweiz (Dufourkarte) 1:100000, Blatt VIII, 1861.

Renner A. 1766: Geometrischer Grundriss zur Strass von dem Fuss des Stiches Strigel genannt hinweg, sowohl über Aarburg als Rotrist, bis zur Brügg unterher Morgenthal. StAAG, prov. Planrolle Nr. 163.

b) Literatur

150 Jahre Kanton Aargau im Lichte der Zahlen 1953: Hrg. vom Regierungsrat des Kantons Aargau. Aarau.

Aerni K./Schneider HP 1984: Alte Verkehrswege in der modernen Kulturlandschaft – Sinn und Zweck des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), in: Geographica Helvetica 39/3, 119–127.

Aerni K./Schneider G. 1993: Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), in: Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik 91/1, 35–40.

Baumann G. 1924: Das bernische Strassenwesen bis 1798 (Diss.). Bern/Sumiswald.

Bolliger J. 1970: Aarburg. Festung, Stadt und Amt. Beiträge zur Lokalgeschichte. Aarburg.

Brack A./Buchmüller K. 1978: 150 Jahre Sparkasse Mättenwil 1828–1978. Brittnau.

Brüschweiler R.W./Kottmann A./Senft F./Oettli M. 1978: Geschichte der Gemeinde Wettingen. Baden.

Bulletin IVS 1990/1. Schwerpunkt: IVS-Methodik. Bern.

von Cranach Ph. 1992: Der Limmatübergang und die Kanzlerrainstrasse im Kloster Wettingen, in: Bulletin IVS 92/3, 8 ff. Bern.

Denecke D. 1979: Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege, in: Geschichtswissenschaft und Archäologie (= Vorträge und Forschungen 22), 433–483. Sigmaringen.

Ewald K.C. 1978: Der Landschaftswandel. Zur Veränderung schweizerischer Kulturlandschaften im 20. Jahrhundert. Berichte der Eidgenössischen Anstalt für das forstliche Versuchswesen, Nr. 191. Birmensdorf.

Fischer P. 1981: Die Familien Wild und Zweifel und ihre Fabriken an der Limmat, in: Die Wettinger Klosterhalbinsel (Hrg. K. Egloff), 79–97. Wettingen.

Hafner H. 1992: Der Brand im Staatsarchiv. Gedanken eines Planers zum Stellenwert der historischen Kulturlandschaft und zur Rolle des IVS in der Ortsplanung, in: Bulletin IVS 92/2, 12–19. Bern.

HBLS, Bd. VII 1934: «Wettingen», 502 f. Neuenburg.

Heitz F. 1991: Von Strassen und Brücken in und um Aarburg vom Mittelalter bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Aarburg.

IVS-Handbuch Teil B, Interner Leitfaden zur Erarbeitung einer IVS-Dokumentation, 1992. Bern.

IVS-Terminologie-Handbuch 1990. Bern.

IVS-Planungsfall Nr. 675 (Unveröffentl. Berichte v. 11.8.1992 u. 16.6.1993).

Kottmann A. siehe Brüschweiler R.

Mittler O. 1962/1965: Geschichte der Stadt Baden, Bd. 1 und Bd. 2. Baden.

Munz R. 1986: Landschaftsschutz als Gegenstand des Bundesrechts. Schweizerisches Zentralblatt für Staats- und Gemeindeverwaltung 87/1, S. 1–20.

Staehelin H. 1978: Geschichte des Kantons Aargau 1830–1885 (= Geschichte des Kantons Aargau Bd. II). Aarau.

Tremp U. 1983: Ein einmaliges technikgeschichtliches Denkmal. Zur Geschichte und Renovation der «Gwaggelibrugg» zwischen Wettingen und Neuenhof, in: Badener Neujahrsblätter 58, 112–116.

Vion Eric 1990: Science historique et protection du patrimoine: de nouveaux concepts à la base de la carte d'inventaire IVS. In: Geographica Helvetica 45/2, 55–64.

Wullschleger O. 1968: Geschichte der Gemeinde Vordemwald. Vordemwald.

Zehnder S. 1986: Weg- und Feldkreuze in Wettingen, 1. Teil. Wettingen (= Neujahrsblatt von S. Zehnder, XVIII).