

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Band: 7 (1950)
Heft: 4

Artikel: Baden und Umgebung, geographisch betrachtet
Autor: Haberbosch, P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-781811>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.11.2024

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

Baden und Umgebung, geographisch betrachtet

Der Geograph ist der Schrittmacher des Planers. Wie der Politiker beim Historiker in die Lehre gehen soll, so wird auch der Planer mit Vorteil sich vom Geographen Bausteine zu seiner aufbauenden Arbeit reichen lassen. Die nachfolgenden Ausführungen, Ergebnisse 25jähriger geographischer Untersuchungen im Raume Baden, mögen in diesem Sinne gewertet werden. Die Darstellung, in der absichtlich die Abbildungen in den Vordergrund gestellt wurden, soll nicht nur dem Ortskundigen, sondern auch dem Interessenten, der die Gegend um Baden nicht aus eigener Anschauung kennt, verständlich werden. Deshalb wird anfangs etwas weit ausgeholt, um dann schrittweise die Betrachtungen auf Baden und Wettingen zu konzentrieren.

Der schweizerische Wassertrichter

An der tiefsten Stelle des schweizerischen Mittellandes sammeln sich die Gewässer, die aus den Alpen und vom Alpenvorland her gegen den Jura und, durch diesen gehemmt, mit der Aare als Sammellader zum Rhein fließen. Diese gewässerreiche Landschaft, «hydrographischer Trichter» oder «Wassertrichter der Schweiz» genannt, bildet seit 1803 zusammen mit dem westlich des Faltenjuras gelegenen Fricktal den Kanton Aargau. Es ist kaum ein Zufall, dass sich in diesem Raume keine Grossstadt gebildet hat, dafür aber nicht weniger als zehn kleine Städte und Städtchen entstanden sind. Sie stehen fast alle auf Aargauerboden: an der Aare, neben dem solothurnischen Olten, Aarburg, dann Aarau und Brugg, an der Reuss Bremgarten und Mellingen, an der Limmat Baden, und nach dem Zusammenfluss der drei Gewässer, unmittelbar vor der Mündung in den Rhein, das kleine Klingnau. Neben diesen Brückenstädten, die an früher schiffbaren Flüssen liegen, hat es im Aargau zwei weitere Städte, die an unbedeutenden Wasseradern stehen: Lenzburg und Zofingen. Die grosse Zahl dieser so nahe beisammen liegenden, aus dem Mittelalter stammenden städtischen Siedelungen, die sich dauernd konkurrenzten, verhinderte die Bildung eines grossen, vorherrschenden Siedelungszentrums. Uebrigens gilt das gleiche für den Kantonsteil, der direkt zum Rhein hin entwässert wird. Ausser Zurzach, das nie Stadt, aber wichtiger Messeort war, stossen wir auf die Brückenstädte Kaiserstuhl, Laufenburg und Rheinfelden.

Geologisches

Im Laufe geologischer Zeiten ist diese Landschaft, das «Wassertor» der Schweiz, entstanden. Nachdem Alpen und Jura emporgewölbt worden waren, und bevor die alpinen Eismassen das grosse Inlandeis bildeten, senkte sich vom Alpenkörper aus nordwestwärts eine sanft geneigte Hochebene.

In wiederholtem Wechsel wurde diese durch wasserreiche Flüsse bald durchtalt, bald aufgeschottert. Während den beiden ersten Eiszeiten schütteten die Alpenflüsse ausgedehnte Deckenschotter auf; später entstanden in den schon tiefer gelegenen Talsohlen Schotterbänder, die sich in der Gegend des heutigen Brugg vereinigten. Heute sehen wir die Ueberreste der alten Hochebene auf langgezogenen Bergrücken des Mittellandes und auf ausgedehnten Tafelbergen, die im nördlichen Teil des «Trichters» dem Tafeljura zuzuzählen sind.

Als fremdes Element zieht sich von West nach Ost ein letzter Ausläufer des Kettenjuras quer durch die Gegend von Baden. Zwischen Aare und Limmat hat diese Lägernfalte allerdings den Charakter eines Kammerberges verloren. Auf einer Breite von zehn Kilometern hat Abtragung und spätere Aufschüttung Hochflächen geschaffen, in denen die steilgestellten Gesteinsschichten fast ganz versteckt sind. Erst östlich von Baden, bis zum Bergstädtchen Regensberg, bildet der Südschenkel des Lägerngewölbes einen ausgeprägten Kamm, während der niedere Nordschenkel im Relief schwächer hervortritt.

Die geologischen Verhältnisse haben sich in der Wahl der Siedelungsgebiete und der Verkehrslinien deutlich ausgeprägt. Stark bevorzugt wurden naturgemäss die Schotterbänder der Talsohlen. Nach der breiten, einen mächtigen Grundwasserstrom führenden Niederterrassenebene des Wettingerfeldes, drängen sich Oberflächen- und Grundwasser durch den Kluseneingang, die Brückenstelle des mittelalterlichen Baden. Nach der Weitung innerhalb der Klus geht es wieder durch eine Enge hinaus aufs ausgedehnte Siggenthalerfeld, das sich weiter unten mit den Niederterrassenböden des Aare- und Reusstales vereinigt. Die in der Nacheiszeit durch Flusserosion gebildeten tiefsten Talsohlen waren grösstenteils Schachengebiete, die, wie bei Vindonissa nachgewiesen werden konnte, zur Römerzeit bei Hochwasser noch überflutet wurden.

Ein eigenartiges Element bildet das Trockenälchen, das heute vom Badener Stadtbach, der sich bei Dättwil bildet, durchflossen wird. Es ermöglicht eine günstige Verbindung vom Reusstal zum Limmattal, leitet also den West-Ostverkehr südlich des Jurazuges. Am Nordfuss geht der West-Ostverkehr limmataufwärts bis Baden; von hier aber in den ausgeräumten alten Gesteinsschichten durch das Höhtal und über eine Lücke des Lägern-Nordschenkels ins Surbtal hinüber.

Die Höhenzüge, die diese Täler begrenzen, bilden (mit Ausnahme des Lägernkamms und des nördlich der Thermen liegenden Geissbergs) Hochflächen, die nur wenig Relief zeigen. Einzelhöfe und Weiler sind hier die typischen Siedlungsformen.

Verkehrsfeindlich hat sich vor allem das linke Limmatufer oberhalb Baden gezeigt. Schuld daran ist zweifellos das grosse Rutschgebiet des Teufelskellers, in dem die schweren Nagelfluhmassen des jüngeren Deckenschotter auf den wasserdurchtränkten Molassemergeln ins Gleiten gerieten.

Die Entwicklung der Verkehrswege im Raume von Baden

Als älteste Verkehrswege haben zweifellos die Flüsse Aare, Reuss und Limmat zu gelten, die schon in Zeiten, da der Wald das Land noch beherrschte, freie Bahnen darstellten. Die primitiven keltischen Weganlagen wurden wohl von den eindringenden Römern ausgebaut und ergänzt zu einem dichten Strassennetz, das in unserer Gegend erst stückweise nachgewiesen werden konnte. Die Ansichten der Historiker gehen noch weit auseinander. F. L. Haller von Königsfelden hat 1811/12 im zweibändigen Werk «Helvetien zur Römerzeit» die römischen Strassenzüge verfolgt; indessen lässt sich nicht immer erkennen, ob er seine Angaben auf Beobachtungen oder nur auf Vermutungen basiert.

So kennt er die Strasse Vindonissa-Aquae, die in Unterwil und in Baden vor dem Abstieg zur Limmatbrücke durch Meilensteine festgelegt ist. Ferner meldet er eine Hauptstrasse zwischen Würenlos und Wettingen, die jedoch von Heierli 1899 nicht in die archäologische Karte des Kantons Aargau übernommen wurde. Der Abtransport der Muschelsandsteinquader vom Würenloser Steinbruch nach Aquae und Vindonissa wird aber kaum ausschliesslich auf dem Wasserweg erfolgt sein.

Haller führt zudem Gemeinschafts- oder Nebenstrassen an, davon eine übers Birrfeld, durch das Trockental von Hausen, neben der Wasserleitung nach Vindonissa. Eine weitere Verkehrsader soll von Mellingen nach Aquae geführt haben. Dieses Strassenstück konnte im trockenen Sommer 1911 durch K. Stehlin von der Reuss wenigstens bis Dättwil nachgewiesen werden.

Haller schreibt ferner: «Zu Vindonissa fing gleich jenseits der Rüss eine Nebenstrasse an, lief über Birmenstorf links die Anhöhe hinauf gegen Tätwyl, wo sie besonders unter dem Namen der Hochstrass bekannt ist.» Sie soll hier die von Lenzburg über Mellingen kommende Strasse gekreuzt haben. Die Fortsetzung «lief noch eine Strecke weiter bis gegen die vorliegende Anhöhe», gabelte sich dann in einen Strang nach Rohrdorf und in einen, der über den Berg bei der Lokalität Pape-rich vorbei nach Neuenhof im Limmattal führte.» Diese Stelle findet sich von Stehlins Hand eingezeichnet auf einer Karte im «Institut für Ur- und Frühgeschichte» in Basel.

A. Matter hat 1938, ohne aber über Belege verfügt zu haben, dieses über das «Stangenloch» führende Strassenstück direkt ostwärts verlängert, den kürzesten Weg ein Bachtobel hinunter gewählt und auf einer Limmatbrücke zur Halbinsel, auf der das Kloster Wettingen steht, geführt, um auf dem Wettingerfeld den Anschluss an die Strasse nach Otelfingen zu finden.

Laur und Stähelin (nicht Stehlin!) nehmen für die beiden rätischen Strassen (via Winterthur und via Zürich) nach Chur eine gemeinsame Führung bis Baden an. Stähelin führt die eine Strasse von Aquae auf dem linken Limmatufer nach Zürich, die andere über die Limmatbrücke in Baden und über Wettingen dem Lägern-Südfuss entlang nach Kloten.

Auch über die Fortsetzung der Römerstrasse, die, wie Pfeilerreste bewiesen, in Baden über den Fluss setzte, gehen die Ansichten auseinander. Haller führte eine Nebenstrasse das Siggenthalerfeld hinunter an die Aare, und eine andere über die Passlücke des Höhtales ins Surbtal hinüber. Diese zweite Strassenführung übernimmt auch Matter, da er es für unmöglich hält, dass die Römer den Felsvorsprung des «Lägernkopfes», wo heute die gedeckte Holzbrücke über die Limmat führt, durch die Anlage einer Strasse bezwungen hätten; deshalb konstruierte er die oben angeführte West-Ostverbindung zwischen Dättwil und dem Wettingerfeld.

In der Dättwiler Öffnung, einer im Jahre 1456 niedergeschriebenen Gesetzessammlung, die über die mittelalterliche Grossmark gebot, die zwischen Reuss, Aare und Limmat bis nach Dietikon und Bremgarten hinaufreichte, findet sich auch ein Abschnitt, der uns Auskunft gibt über den Verlauf der dieses Gebiet durchziehenden Durchgangsstrassen. Frei ins heute gebräuchliche Deutsch übertragen, heisst es: «Die Landstrasse zieht von St. Anthonien zu Baden vor dem Badertor (Bruggertor) bis in den Limmatspitz, wo die drei Wasser Limmat, Aare und Reuss zusammenfliessen; dann zieht die Strasse vom Limmatspitz bis gegen Windisch an die Fähre an der Reuss; dann von Windisch durch Birmenstorf nach Dättwil, den Badberg (Uebergang beim «Stangenloch») hinauf bis Wettingen an das Kreuz oder Bild oberhalb der Fähre (des Klosters) und von da durch die Hard bis gegen Baden an den Stein (Landvogteischloss). Ferner soll die Landstrasse vom oberen Tor (Mellingertor) zu Baden in den «zusammengeworfenen Bühl» am Stalden (den steilen Stich bei der Sommerhalde) führen. Die Badener sollen einen geschworenen Knecht nehmen, und der Meier von Dättwil ebenfalls einen stellen oder selbst mitreiten oder gehen. Der Badener Knecht soll einen achtzehn Schuh langen Bindbaum vor sich, quer über den Sattel legen und die obgenannten Strassen von St. Anthonien zu Baden aus abreiten, so dass ihn weder Stock noch Stauden hindern sollten. Wenn ihn aber etwas hinderte, und die Strasse nicht weit genug wäre, so sollte der Meier den Anstössern gebieten, die Landstrasse in dem Masse zu öffnen, dass der Badener Knecht durchreiten könne.

Vergleichen wir das heutige Strassennetz bei Baden mit dem früheren, so fällt uns vor allem das Eingehen der Pilgerstrasse, des über den Berg führenden Weges, auf, der stellenweise mit dem römischen Uebergang übereinstimmte. Ehemals, besonders zur Römerzeit, scheint man das sumpfige Talstück zwischen Baden und Dättwil gemieden zu haben. Heute noch stösst der Bohrer auf ausgedehnte Torflager. Als schliesslich die Knüppelwege in der Nähe der Weiher durch bessere Strassen ersetzt wurden, die Abkürzung von Hofstetten gegen Birmenstorf kam, verliess der Durchgangsverkehr die ausgefahrenen Wagengeleise, die im Mergelgebiet der alten Pilgerstrasse in mehreren Reihen nebeneinander liefen, und zog den Umweg um den Kreuzliberg herum vor. — Doch schon liegt ein

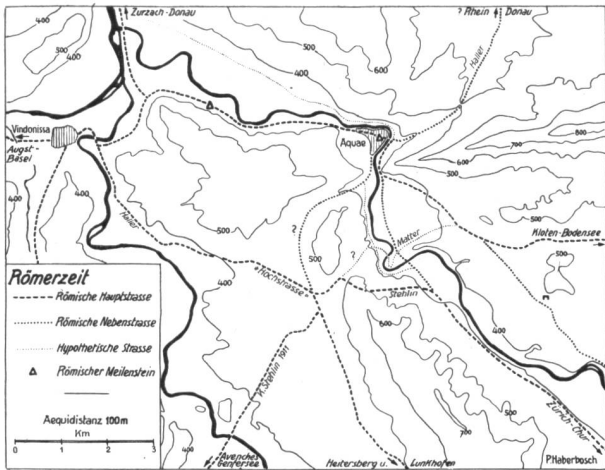


Abb. 1—3. Verkehrswege.

Abb. 1. Mutmasslicher Verlauf der Römerstrassen mit Verkehrsknoten in Vindonissa, Aequae und bei der Taverna bei Dättwil. Die Ansichten über den Verlauf der Strassen gehen weit auseinander.

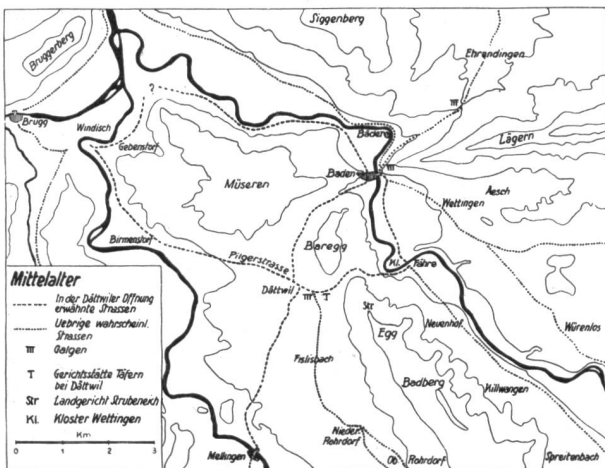


Abb. 2. Mittelalterliches Strassennetz, nach der Oeffnung von Dättwil. Der Pilgerweg führt nicht durch Baden, sondern von Brugg über Birnenstorf nach Dättwil und über die Höhe beim Stangenloch.

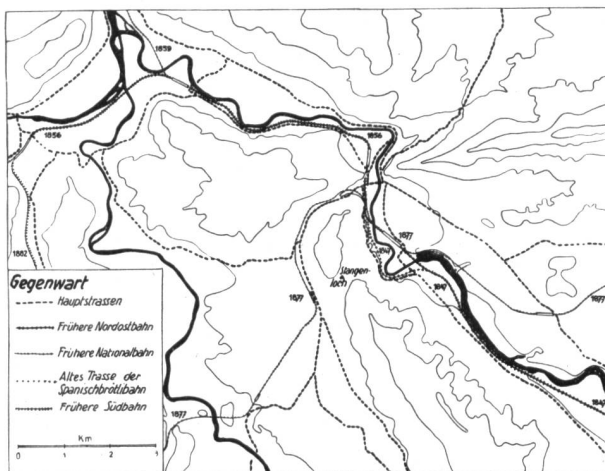


Abb. 3. Heutige Verkehrswege. Eingezeichnet sind die wichtigsten Strassen und die Eisenbahnlinien mit den Daten ihres Baus. Der Durchgangsverkehr zieht der Limmat entlang durch die Badener Klus.

Projekt vor, den Durchgangsverkehr von Brugg via Birnenstorf-Dättwil wieder über die Stangenloch-Höhe ins Limmattal zu führen. Schon vor einigen Jahren hat ein weitblickender Spekulant versucht, für die Stelle, wo bald darauf Bunker entstanden, ein Wirtschaftspatent zu erwerben.

Verlegt wurde auch der Weg von Mellingen nach Dättwil. Die alte Route mit Steilanstiegen bei der heutigen Station Mellingen und bei der Sommerhalde wurde abgelöst durch die Strasse, die ausserhalb Dättwil die äusserste Endmoräne des Reussgletschers in einem Einschnitt durchstösst und

durch Fislisbach führt. — Umgekehrt sollte die direkte Strassenverbindung Dättwil-Oberrohrdorf die Dorfstrasse in Fislisbach entlasten. Solange jedoch die Strasse nicht besser unterhalten wird, wählt der Automobilist den Umweg.

Bei Ennetbaden hat die Höhtalstrasse, die sich dem Lägernordhang entlang zur Passhöhe schlängelt, den alten Weg der Talrinne entlang durchs Bachteli abgelöst.

Wie sich die Strassenverhältnisse im Limmattal ändern, scheint unklar zu sein. Jedenfalls hat das Heranwachsen und Selbständigwerden der

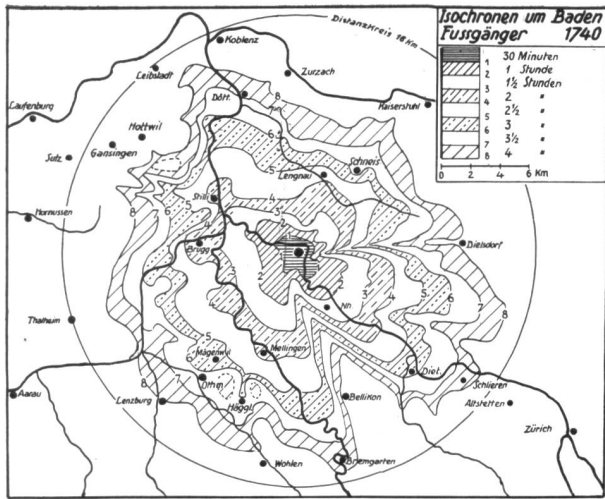


Abb. 4. Bis Mitte des 19. Jahrhunderts war das allgemeine Mass für die Schnelligkeit des Verkehrs der Fussgänger.

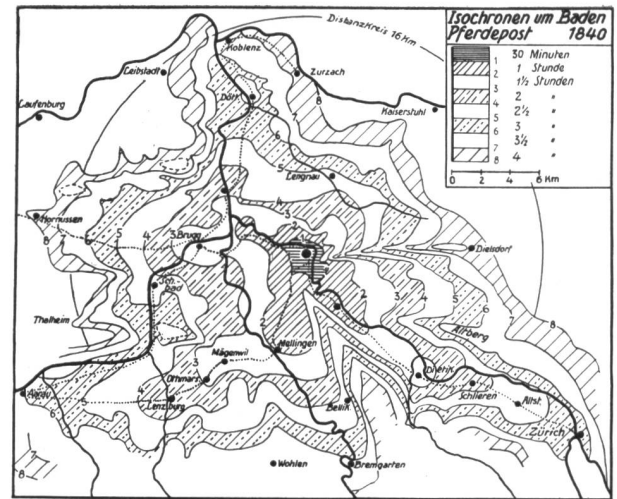


Abb. 5. Das erste systematische Verkehrsmittel war die Pferdepost mit regelmässigem täglichem Fahrplan.

Gemeinde Turgi starke Aenderungen gebracht. Eine gute Strasse führt jetzt von der Station hinüber aufs Niederterrassenfeld bei Obersiggingen.

Die wichtigsten Daten aus der Eisenbahngeschichte sind aus den im Kärtchen eingetragenen Jahreszahlen ablesbar. Bemerkenswert ist der Bau der beiden Limmatbrücken und der Station Wettingen im Jahre 1877, wodurch die Schleife der Spanischbrötlbahn um die Klosterhalbinsel herum ausgeschaltet, aber nicht überbaut wurde. Militärische Gründe sprechen dafür, das Trasse für den Notfall offen zu halten.

Der in den Jahren 1877 unternommene Versuch, die Bahnstrecke Zürich-Brugg-Aarau durch den Bau der Nationalbahn zu konkurrenzieren, hat bekanntlich zu einer Finanzkatastrophe geführt, die manche Gemeinde um den Waldbesitz gebracht hat. Der kühne Unternehmegerist und die Freude am Grosszügigen der Nationalbahnfreunde zeigt sich aber heute noch, sowohl in den gewaltigen Einschnitten und Dammbauten zwischen Dättwil und Mellingen wie auch in der hohen Reussbrücke.

Der Aufschwung des Verkehrs dank neuer Verkehrsmittel

1740: Der Fussgänger- und Pferdeverkehr

Ums Jahr 1740 herum wanderte die Mehrzahl der Reisenden zu Fuss, höchstens besser situierte Personen benützten wohl das Pferd oder einen Wagen. Es mögen auch schon Postkutschen gefahren sein; ein regelmässiger, täglicher Postverkehr bestand jedoch damals in unserer Gegend noch nicht. Strassen und Wege waren im 18. Jahrhundert oft in einem bedenklichen Zustand, und bei der geringen Zahl von Brücken bewirkte das Uebersetzen über Flüsse mit Schiffen und Fähren eine Verzögerung. Für eine vier Kilometer lange Marschstrecke benötigte man damals auf ebenem Gelände eine volle Stunde.

Im Gegensatz zu einer gewässerlosen Ebene, wo Orte, die mit einem bestimmten Verkehrsmittel

zur gleichen Zeit erreicht werden, auch gleich weit von einem Zentrum entfernt liegen, besitzen die Linien gleicher zeitlicher Entfernung, die sogenannten Isochronen, in dem stark coupierten Badener Gelände nicht eine derart regelmässige Form. Das Relief macht sich stark bemerkbar, indem Hügel und Berge hemmend wirken, das Vorwärtskommen verlangsamten oder den Wanderer zu Umgehungen veranlassen.

Die für das 18. Jahrhundert geltenden Isochronen erstrecken sich deutlich den breiten Talböden der Niederterrasse entlang und kommen im Limmat- und Reusstal den Idealdistanzkreisen ziemlich nahe. Auch im Furttal, wie im unteren Aaretal nähert sich die Vierstunden-Isochrone dem 16-Kilometerkreis bis auf 1,5 Kilometer. Etwas bremsend wirkten die Höhengschwelle zwischen Limmat-, Reuss- und Bünztal für den Wanderer, der nach Aarau wollte. Die stärksten Hemmungen brachten jedoch der Heitersberg und die Hochflächen östlich des Surbtales. Eine Kammwanderung über den Lägernberg bedeutete im 18. Jahrhundert eine regelrechte Kletterei. Der Verkehr umflutete damals die letzte Jurakette und erreichte die Hochwacht wohl von Dielsdorf-Regensberg her. Auch der Tafeljura im Nordwesten von Baden drückt die Isochronen beträchtlich gegen das Ausgangszentrum zurück. — Die Passlücken des Höltales und des Hertenstein-Ueberganges treten weniger deutlich hervor als die Einschnitte bei Schneisingen, Hägglingen und die Juraübergänge nach Sulz, Gansingen und Hottwil.

1840: Der Postkutschenverkehr

Ein Jahrhundert später hatten die täglich verkehrenden Pferdeposten (Eilwagen und Nachtpost) schon eine starke Verkehrsverbesserung gebracht. So ging der Bernerkurs von Zürich über Neuenhof, Baden, Mellingen, Mägenwil und Lenzburg nach Aarau. Auf der gleichen Strecke verband der Zürcherkurs Zürich mit Aarau; mit dem Unterschied, dass dieser in Öthmarsingen statt in Mägenwil eine

Haltestelle besass. Der Zürich-Basel-Kurs berührte Neuenhof, Baden, Brugg, Frick und Stein. Die Aarau-Schaffhausen-Linie führte über Schinznachbad und Brugg nach Koblenz.

Für 1844 können bei einer mittleren Reisegeschwindigkeit von 9,6 Kilometer pro Stunde folgende Reisezeiten genannt werden: Baden - Brugg: 60 Minuten; Zürich - Neuenhof: 120 Minuten; Zürich - Baden: 150 Minuten; Mellingen - Mägenwil: 15 Minuten; Othmarsingen - Mellingen: 30 Minuten.

Der im Jahre 1740 von der 4-Stunden-Isochrone nirgends erreichte 16-Kilometer-Distanzkreis wird 1840 an mehreren Stellen, im Süden auf breiter Front, durchbrochen. Den Poststrassen entlang laufen lappenförmige Ausbuchtungen. Im Norden, Westen und Süden sind die Isochronenbänder gedehnt und peripher verschoben. Dieser nach aussen brandenden Bewegung leisten nur die Hindernisse von Heitersberg, Altberg, Lägern, Egg-Bowald und die Höhen des Tafeljuras beim Geissberg und Rotberg Widerstand. Der Bözbergstrasse entlang mögen die Isochronen etwas zu stark auseinandergerückt eingetragen sein; der Anstieg zur Passhöhe wird langsamer, die Abfahrt gegen Hornussen entsprechend rascher vor sich gegangen sein.

1847: Der Beginn des Eisenbahnverkehrs

Das Jahr 1847 brachte mit der Eröffnung der «Spanischbrötlibahn» Zürich - Baden ruckartig eine enorme Ausweitung des Zürcher Isochronenlappens. Im bekannten illustrierten Fahrplan von 1847 wird die neue «Badenfahrt» mit 45 Minuten angegeben und als Stationen Altstetten, Schlieren und Dietikon erwähnt.

Der Bau weiterer Eisenbahnlinien verbesserte sukzessive die Reisegeschwindigkeiten nach den verschiedenen Richtungen. 1856 wurde die Bahn bis Brugg, 1858 nach Aarau weitergeführt. 1859 kam mit dem Bau der Strecke Turgi - Waldshut der Anschluss ans badische Bahnnetz, 1875 endlich konnte die Bözberglinie eröffnet werden.

1940

Die Verkehrsverhältnisse vor zehn Jahren werden untersucht am Beispiel der raschesten Reisemöglichkeiten mit Bahn und Postauto, in der Zeit nach Geschäfts- und Fabrikschluss, um 17.30 Uhr, ausgehend vom Hauptbahnhof Baden und Bahnhof Oberstadt. Die Konstruktion der Isochronen erfolgte an Hand des amtlichen Kursbuches (Winter 1940). Ueber Zürich hinaus wurde die $\frac{1}{2}$ —1-Stunden-Isochronenfläche nicht weitergeführt. Mit der Strassenbahn und zu Fuss könnten dort noch beträchtliche Entfernungen erreicht werden; doch lassen sich eventuelle Wartezeiten nicht bestimmt festlegen, da die Trambahnen nicht nach einem auf längere Zeit festgelegten Fahrplan zirkulieren.*

* Unstimmigkeiten dieser Isochronen mit denen in der nachfolgenden Arbeit von H. Marti sind wohl hauptsächlich auf den Umstand zurückzuführen, dass dieser vom Fabrikareal Brown Boveri aus rechnet und die Fussgänger- und Radfahrgeschwindigkeit sehr hoch ansetzt.

Stellt man die Entfernungen in der Luftlinie der in den verschiedenen Richtungen 1940 von Baden aus mit offiziellen Verkehrsmitteln in einer Stunde erreichbaren Bahn-, bzw. Poststationen zusammen, so ergibt sich folgende Reihe:

Basel	55 km
Oensingen	49 km
Oberwinterthur	34 km
Thalwil	do.
Zofingen	do.
Zollikon	30 km
Kölliken	26 km
Koblenz	15 km
Bremgarten	14 km
Wohlen	do.
Mutschellen	13 km
Veltheim	do.
Tegerfelden	10 km
Mönthal	9 km
Schneisingen	7 km

Die Züge der Hauptlinie, besonders die Schnellzüge, führen am weitesten in die Ferne; dann folgt die «Nationalbahn». In grossem Abstand rangiert die Linie an den Rhein nach Koblenz. Den kleinsten Fortschritt erzielen wir bei der Benützung der Post und der Nebenbahnen, wobei durch Umsteigen oft viel Zeit verloren geht.

Die Stadt Baden

Die Flussenge am Kluseneingang gab im Mittelalter den Anstoss zu einer Stadtanlage. Der «Stein zu Baden», das Schloss auf dem Felsgrat, wird erstmals 1100 erwähnt, als Eigentum der Lenzburger Grafen. Die Brücke ist für 1242 bezeugt. Wann sich das am Fuss des Burghügels gelegene Dorf zu der Stadt entwickelte, kann nicht mehr festgestellt werden; doch mag das kurz nach 1250 geschehen sein. 1260, vier Jahre nach dem Aussterben der Kiburgen, der zweiten Schlossherren, auf welche die Stadtgründung zurückzuführen ist, wird die Stadt unter der Burg erwähnt. Die krumm auf der Terrassenebene laufende Mittlere Gasse (möglicherweise die ehemalige Dorfstrasse) bildete damals wohl mit dem Cordulaplatz den Mittelpunkt der Siedlung. Die Obere Gasse wurde in den Hang der Burghalde gebaut. Ob die Weite Gasse, die breite Marktstrasse, schon zur ersten Bauetappe gehört oder aber, wie der geradlinige Verlauf der östlichen Häuserfront vermuten lässt, einer Ausbauperiode angehört, ist unsicher. Gleiches gilt von der 1245 erstmals erwähnten Stadtkirche mit dem Friedhof. Der Mauerkranz, der sie umschloss, begrenzte die Stadt an den Böschungskanten gegen den Bachgraben und gegen die Limmat. Erst als 1264 die Stadt an die Habsburger gekommen war, erhielt die Siedlung um 1297 das Stadtrecht. Als Waffenplatz wurde sie stark befestigt, besonders während des Zwistes zwischen den Eidgenossen und den Zürchern. Die Jahre 1353, 1359 und 1363 brachten den Bürgern grosse Privilegien als Dank für ausgeführte Befestigungsbauten, u. a. für den

Abb. 6. Ein Mauerkranz umzieht die Altstadt, ausser drei Tortürmen führen mehrere Törlein in den befestigten Stadtgraben.

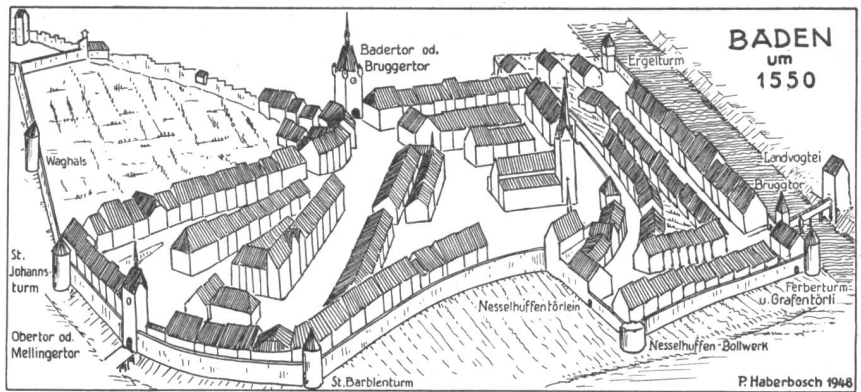


Abb. 7. Um 1640 und 1680 lässt sich eine Verlagerung des Schwergewichtes der Stadt feststellen. Der Verkehr ging durch die enge mittlere Strasse und durch die steile Salzgasse über die Brücke.

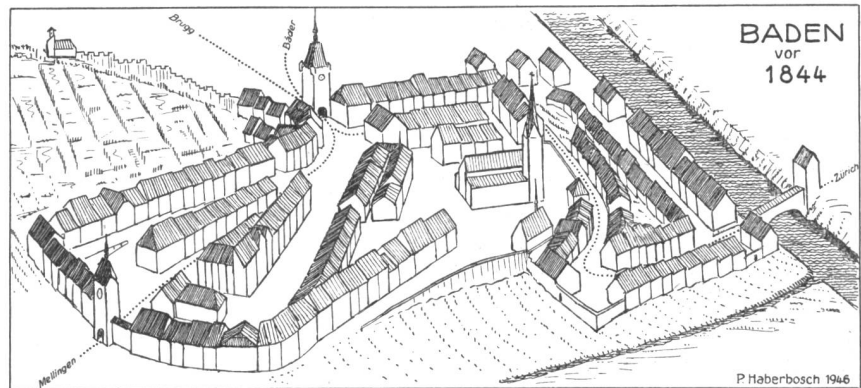
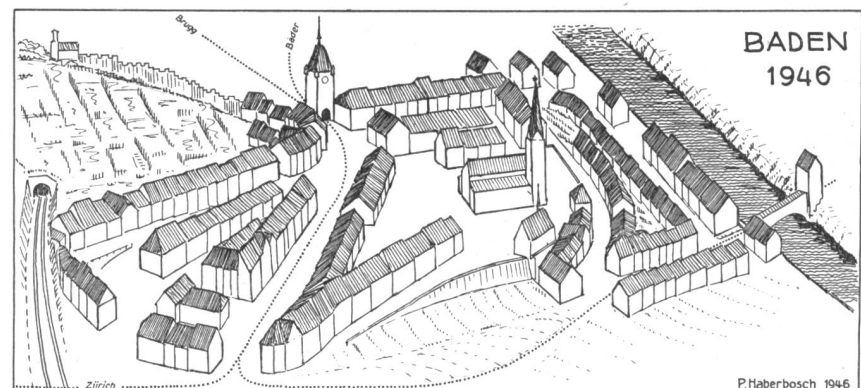


Abb. 8. Mitte des letzten Jahrhunderts wurde die Altstadt aufgebrochen. Für den Verkehr durch die weite Gasse wurde ein Ausgang geschaffen. Nach dem Bahnbau 1847 wurden die Mauern abgetragen.



Bau von zwei Türmen. Ob erst damals die Oberstadt mit der Unterstadt (der Halde) durch Ummauerung verbunden wurde und dadurch die Talsperrenstadt entstand, ist noch nicht sicher festgestellt.

Als 1415 die Eidgenossen Stadt und Schloss eroberten, wurde dieses geschleift und die niedere Feste (der Brückenkopf der Stadt) als Sitz für die Landvögte gewählt. 1487 wurde das Landvogteischloss neuerstellt und 1497 im Hinteren Rathaus (rechts vom alten, am Dachreiter kenntlichen Rathaus) der Tagsatzungssaal eingebaut. Von 1424 bis 1499 und von 1515 bis 1712 war Baden Treffpunkt der eidgenössischen Stände, die hier vor allem die Jahresrechnungen prüften. Eidgenössische Bauten sind auch die beiden grossen Tortürme; für den Bruggerturm wenigstens ist 1441 als Baujahr festgestellt.

Die Zeit der konfessionellen Spannungen im 17.

Jahrhundert brachte grosse Wandlungen in den städtischen Befestigungsanlagen. Auf der Seite der katholischen Orte stehend, bildete Baden damals einen Keil zwischen den reformierten Ständen Zürich und Bern; der Talsperrencharakter Badens kam voll zur Geltung. Von 1656 bis 1670 wurde das Schloss, zum Aerger der Zürcher, als Festung neu aufgebaut und anschliessend die Rundtürme der Stadt durch Polygonal-Bastionen ersetzt. Doch stand diese Herrlichkeit nicht lange. Hatte der erste Villmergerkrieg den Katholiken den Sieg gebracht, so dominierten im zweiten die Reformierten. Der «Stein zu Baden» wurde 1712 verbrannt und die Befestigungsanlagen der Stadt abgetragen. 1714 erstand aus dem Abbruchmaterial des Schlosses die reformierte Kirche auf halbem Wege zwischen der Stadt und den Bädern. Auch die fünf- und sechseckigen Vorbauten der Stadtmauer mussten fallen. Nur diese blieb stehen.

Die Wohnorte der Belegschaft von Brown Boveri AG

Anlässlich des 50jährigen Geschäftsjubiläums der AG Brown, Boveri & Cie. im Jahre 1941 erschien in den «Badener Neujahrblättern 1942»¹⁾ ein Aufsatz mit dem Titel «Wo wohnt Familie BBC:» Als Zahlenmaterial standen Lohnlisten von Arbeitern und Angestellten aus dem Jahre 1937 zur Verfügung, Tabellen, die schon E. Binswanger in einer Arbeit «Landwirtschaft und Industrie als wechselseitige Arbeitsstätten unserer Landbevölkerung» verarbeitet hatte.

1942 ergab eine zonare Gliederung der Wohngebiete der BBC-Belegschaft (Angestellte und Arbeiter zusammengerechnet)²⁾ durch Ausscheidung von Isochronen folgende vier Zonen: 1. Lokalzone: 1/2-Stunde-Isochronenfläche (Fussgänger). 2. Fahrrad-, Post-, Eisenbahnzone: 1/2-Stunde-Isochronenfläche. 3. Bahn-, Postzone: 1-Stunde-Isochronenfläche. 4. Fernzone: ausserhalb der 1-Stunde-Isochrone.

Die Verteilung der Wohnorte auf diese Zonen geht aus der weiter unten folgenden Tabelle hervor.

Abb. 9 zeigt diese Verteilung kartographisch dargestellt. Die Lohnlisten von 1937 enthielten ausser den in der Fernzone untergebrachten 178 Personen weitere 75, von denen nachträglich (1942) nicht festgestellt werden konnte, ob sie in Baden arbeiteten oder aber in der 1935 grösstenteils aufgegebenen Münchener Filiale von BBC. Einige Angestellte fuhren täglich aus der

Gegend von Münchenstein ihre 71 Kilometer hin und her; andere pendelten im Gegensinn zwischen der Wohn- und Arbeitsstätte. Ein Arbeiter-Monatsabonnement für diese Strecke kostete damals nur Fr. 31.—! Auf untenstehender Karte konnten 14 Basler und Solothurner Ortschaften nicht eingetragen werden sowie folgende Wohnorte, aus denen je eine Person nach Baden kam (die weit entfernt wohnenden kehrten meist nur über den Sonntag nach Hause): Magden, Möhlin, Bätterkinden, Beinwil a. S., Menziken, Richterswil, Männedorf.

Beim grossen Aufschwung, den die AG Brown, Boveri & Cie. in letzter Zeit genommen hat, war es verlockend, wieder einmal den Wohnorten der Arbeitnehmer nachzugehen. In zuvorkommender Weise stellte die Firma in kürzester Zeit das Adressenmaterial zusammen, das die Grundlage für die folgenden Ausführungen bildet.

In der Schlusstabelle ist die Zahl der im Juni 1950 bei BBC in Baden arbeitenden Personen durch eine Zahl festgehalten. Der «Index» über dieser Zahl lässt die Schwankung von 1937 bis 1950 erkennen; der Bestand von 1937 ergibt sich durch Subtraktion des «Index» von der Hauptzahl.

An einigen Stellen hat die Zahl der die Arbeitsstätte in Baden aufsuchenden «Bebecisten» abgenommen. Vor allem scheint das empörwachsende Industriezentrum Klingnau-Döttingen Arbeitskräfte aus dem Mündungsgebiet der Aare weggesaugt zu haben. Auch der Einfluss von Schönenwerd und Olten macht sich bemerkbar. Aus Rheinfelden haben seit 1937 wohl fünf Arbeiter den Weg nach Baden gefunden; doch hat umgekehrt die Rhein-

¹⁾ Autor Dr. P. Haberbosch.

²⁾ Bearbeiter Dr. P. Haberbosch.

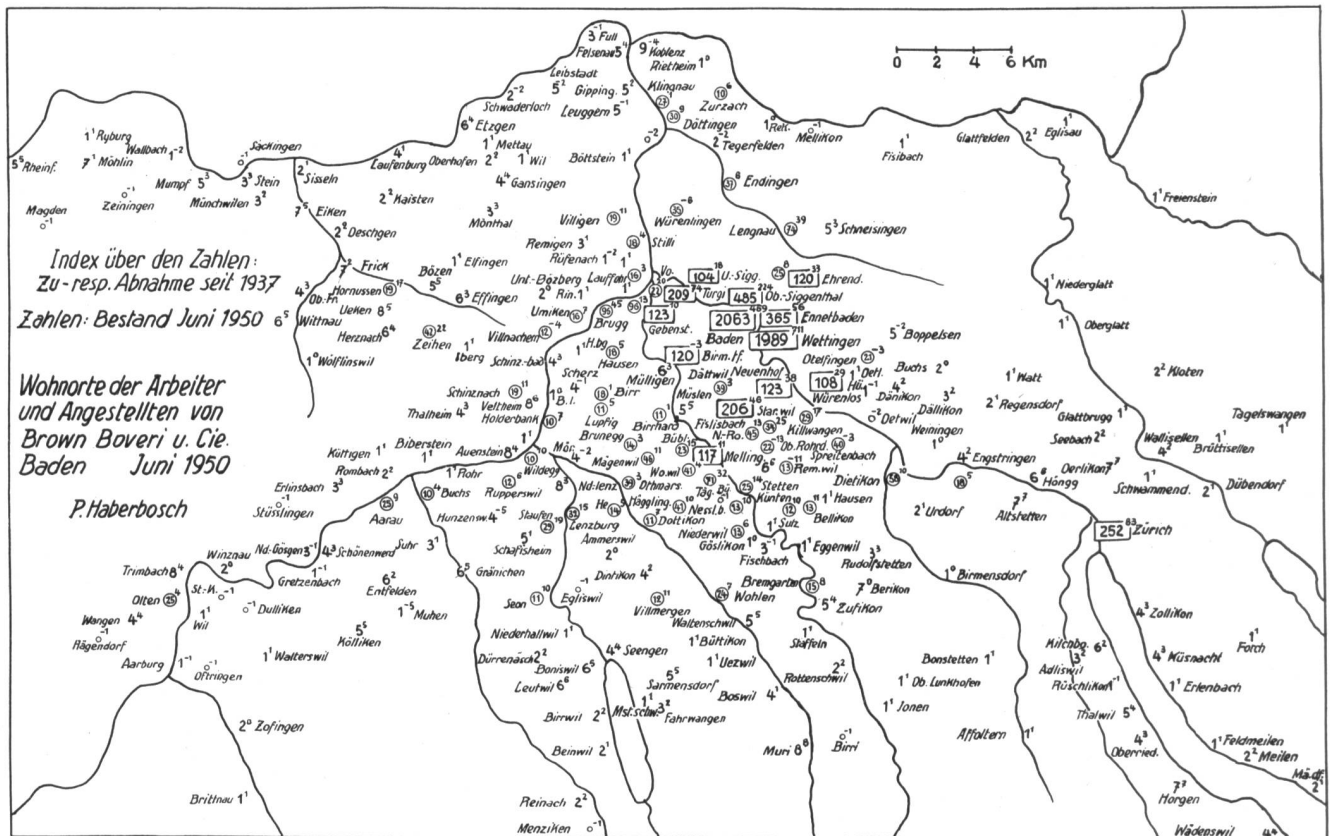


Abb. 9. Wohnorte der Arbeiter und Angestellten von Brown, Boveri & Cie.

stadt auch einige Mann der BBC-Belegschaft aus der Umgebung abgezupft. Der auffällige Rückgang in den Dörfern Oberrohrdorf und Remetschwil ist durch die Metallwarenfabrik in Niederrohrdorf bedingt, scheint aber, was die Zahl der in Baden beschäftigten Angestellten betrifft, auch auf steuer-technische Verhältnisse zurückzuführen zu sein. Villnachern und Birmenstorf haben wohl Arbeitskräfte an das billiger zu erreichende Brugg abgegeben. Aus Otelfingen und Boppelsen wurden einige Arbeiter eventuell durch Zürich-Oerlikon angezogen.

Abgesehen von einigen Wohnorten in der näheren Umgebung von Baden — meistens aus zu Wohnsiedelungen gewordenen Weilern — liegen fast alle seit 1937 neu hinzugekommenen Ortschaften in der Fernzone. Wir finden sie in der Abb. 13 hauptsächlich südlich des Breitenkreises, der durch Zollikon und Olten zieht: am Zürchersee, in den Tälern der Reppisch und der Reuss, im Freiamt und im Seetal. Der Einfluss von Brown Boveri hat auch — allerdings nur schwach — ins Glattal hinübergegriffen. Im Tafeljura wurden die Seitentälchen infiltriert. Eigenartig ist die Gruppe der Dörfer Gansingen, Wil, Oberhofen und Etzgen; diese haben nämlich schlechte offizielle Verkehrsverbindungen mit Baden. Möglicherweise funktioniert hier, wie auch an anderen Orten, ein privat betriebener Autobusverkehr.

Ueber die Entwicklung der Pendelwanderung von Zürich und seinen Vororten aus lässt sich nichts Genaueres feststellen, da die Grundlagen von 1937 und 1950 die Wohnorte innerhalb von Gross-Zürich nicht einheitlich angeführt haben. In den Zusammenstellungen wurden ein Drittel in die zweite Zone (Zürich) und zwei Drittel in die dritte Zone (Vororte) genommen.

Schon die Verarbeitung des Zahlenmaterials von 1937 hat gezeigt, dass die Badener Industrieanlagen

Brown Boveri, was die Rekrutierung der Arbeitskräfte anbetrifft, in der Schweiz eine Sonderstellung einnehmen. Es wohnen nämlich verhältnismässig wenig Arbeitnehmer in der Lokalzone. Diese ausgesprochene Dezentralisierung der Wohnorte entspricht der Forderung moderner Wirtschaftsführer. Sie hat ihre Bedeutung auch für den Kurort Baden, indem die Stadt ausserhalb der Zeiten des Stossverkehrs keineswegs den Charakter einer Industriestadt zeigt. Zweifellos haben sich die Gründer der heute grössten schweizerischen Industriefirma nicht nur durch das 1891 in Baden vorhandene Elektrizitätswerk bewegen lassen, in der Badenerklus eine Maschinenfabrik zu gründen; sie rechneten auch mit den in der Nähe der Stadt brachliegenden Arbeitskräften.

Die prozentuale Verteilung der Wohnorte der BBC-Belegschaft auf die verschiedenen Zonen zeigt, dass der Prozess der Auflockerung, der Dezentralisierung, seit 1937 weiter gegangen ist. Am stärksten zugenommen hat die Zuwanderung aus der dritten Zone, d. h. aus dem Wohngebiet, das von den beiden Bahnhöfen in Baden aus in der Zeit zwischen einer halben und einer Stunde erreichbar ist. Eine entsprechende Abnahme zeigt sich in der zweiten Zone, die in weniger als einer halben Stunde mit Fahrrad, Postauto und Eisenbahn, nicht aber zu Fuss zugänglich ist. Die Lokalzone und die Fernzone weisen, was die prozentuale Verteilung anbetrifft, fast keine Aenderung auf.

Die Zusammenstellungen der BBC-Arbeitnehmer lassen sich leider nur bedingt zum Studium der Pendelwanderung benützen, da viele der bei BBC in Baden Tätigen nicht täglich ein- oder gar zweimal den Weg vom Wohnort und zurück ausführen; zahlreiche Personen reisen nur übers Wochenende an ihren offiziellen Wohnort. Schon die Volkszählung von 1941 hat deren 200 ergeben; heute werden es bedeutend mehr sein.

Zone	Zahl der Wohnorte			Zahl der Arbeitnehmer der AG Brown, Boveri & Cie., Baden					
	1950	1937	Zunahme	1950	1937	Zunahme	Prozentuale Verteilung auf die vier Zonen		
							1950	1937	
1	4	4	0	4875	3442	1433	57.8	58.5	— 0.7
2	36	32	4	2088	1593	495	24.8	27.5	— 2.7
3	101	68	33	1168	703	465	13.8	11.0	+ 2.8
4	99	69	30	303	162	177	3.6	3.0	+ 0.6
	240	173	67	8434	5864	2570	100.0	100.0	
	19	14	5	129	75	54	Basel und Umgebung, sowie Technische Bureaux Basel, Bern, Lausanne		
Total	259	187	72	8563	5939	2624	Arbeiter u. Angestellte der ganzen Schweiz		
			Fehler:	8621	5965	Total der Listen, die als Untersuchungsmaterial dienen			
				58	26				