Signaturen Geländekarte

Wegformen
- Lockermaterial
- Fels
- Stützmauer
- Mauer/Brüstungsmauer
- Baumreihe, Hecke
- Randstein
- Randplatten, steil gestellt
- Zaun/Geländer

Wegoberflächen
- Fels
- Lockermaterial
- Schotterung
- Pflästerung
- Hartbelag
- Trittstufen

Kunstbauten
- Brücke
- Brückenrest/Widerlager
- Wasserdurchlass/Tombino
- Tunnel

Wegbegleiter
- Distanzstein
- Anderer Stein
- Einzelbaum
- Inschrift
- Wegkreuz
- Bildstock/Wegkapelle
- Kapelle
- Kirche
- Burg/Schloss/Ruine
- Profanes Gebäude
- Gewerbebetrieb
- Steinbruch/Grube
- Anlegestelle/Hafen
- Brunnen

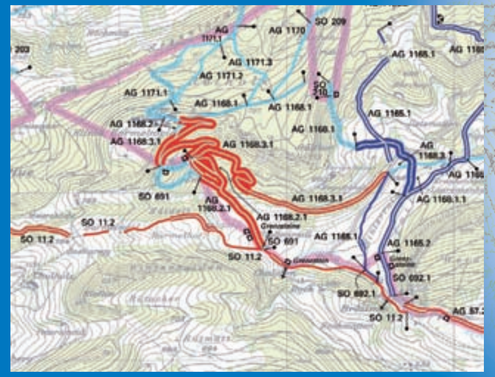
Signaturen Inventarkarte

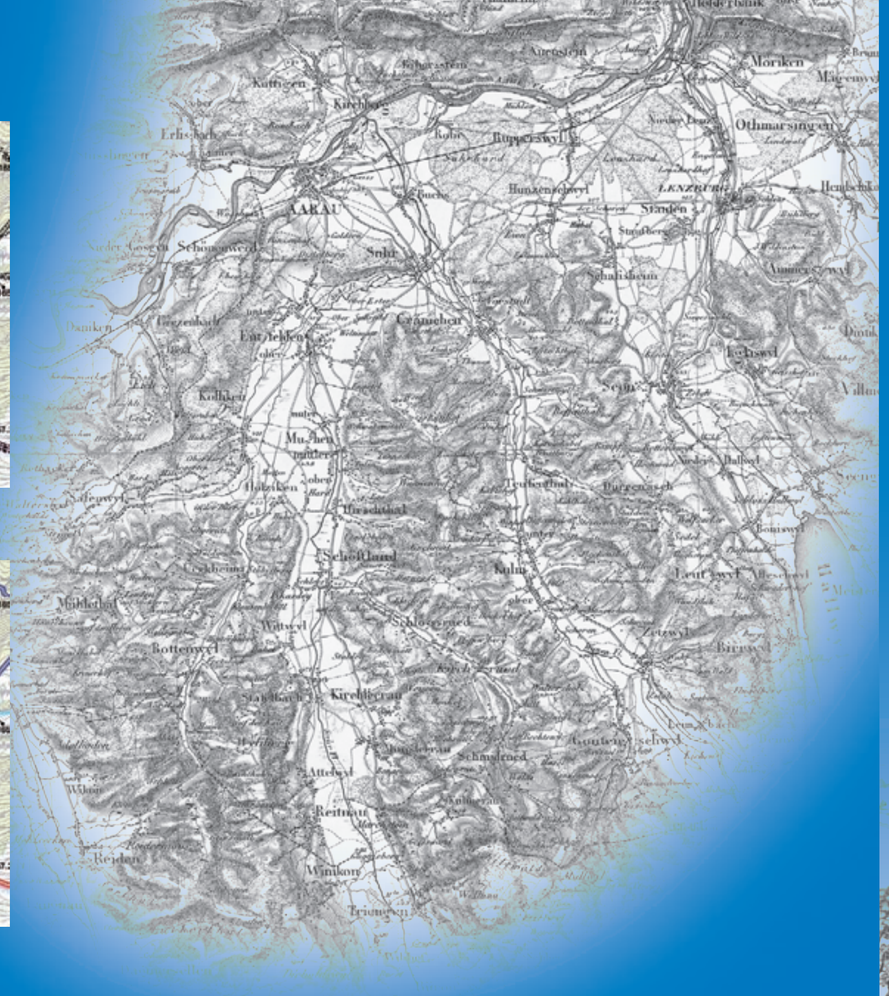
Klassifizierung
- Nationale Bedeutung
- Regionale Bedeutung
- Lokale Bedeutung

Substanz
- Historischer Verlauf
- Historischer Verlauf mit Substanz
- Historischer Verlauf mit viel Substanz

Geländekarte IVS

Inventarkarte IVS





Historische Verkehrswege
im Kanton Aargau

AG

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU
Ufficio federale delle strade USTRA
Uffizi federal da vias UVIAS

ivs
Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz
Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse
Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera
Inventari da las vias da communicaziun istoricas da la Svizra

Titelseite
Historische Verkehrswege im Kanton Aargau: Weg über den Chestenberggrat zwischen Wildegg und Birr (links, AG 703.1.1); «Chileweg» von Staffeln nach Hermetschwil mit einem Bildstock von 1880 (Mitte, AG 793.0.2); Surbbrücke von Unterendigen, erbaut 1834 (rechts, AG 249.0.1, vgl. S. 38). Unterlegt ist die Darstellung des Städtchens Zurzach aus Matthäus Merians «Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae» von 1642.

Rückseite
Ausschnitt aus der Erstausgabe der Topographischen Karte der Schweiz, der so genannten «Dufourkarte» im Massstab 1:100 000, Blatt VIII, erschienen 1861.

Bildnachweis
Alle hier nicht aufgeführten Abbildungen stammen von Ruedi Bösch, Philipp von Cranach oder Cornel Doswald.
Archiv ViaStoria: 10, 13, 15, 18, 25, 28, 35 rechts, 40/41
Staatsarchiv Aargau: 14, 21 oben
Stadtarchiv Bremgarten: 26
Hans Conrad Gyger: Königsfelden Mitt seiner Zugehörigen Landschafft, genannt das Eigen-Ampt, um 1660, in: La Collection Schauenburg de la Bibliothèque militaire fédérale et du Service historique, Hauterive 1989: 12 oben
Ernst Heinrich Michaelis: Trigonometrisch-Topographische Karte des Eidgenössischen Kantons Aargau, 1837–1843. Faksimile Murten 1991: 12 unten
Max Rudolf: Geschichte der Gemeinde Birmenstorf, Birmenstorf 1983: 22
Christophe Seiler, Andreas Steigmeier: Geschichte des Aargaus, Aarau 1991: 7

Impressum

Historische Verkehrswege im Kanton Aargau

Eine Publikation zum Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS, herausgegeben vom Bundesamt für Strassen (ASTRA)
www.ivs.admin.ch

© ASTRA, Bern 2007

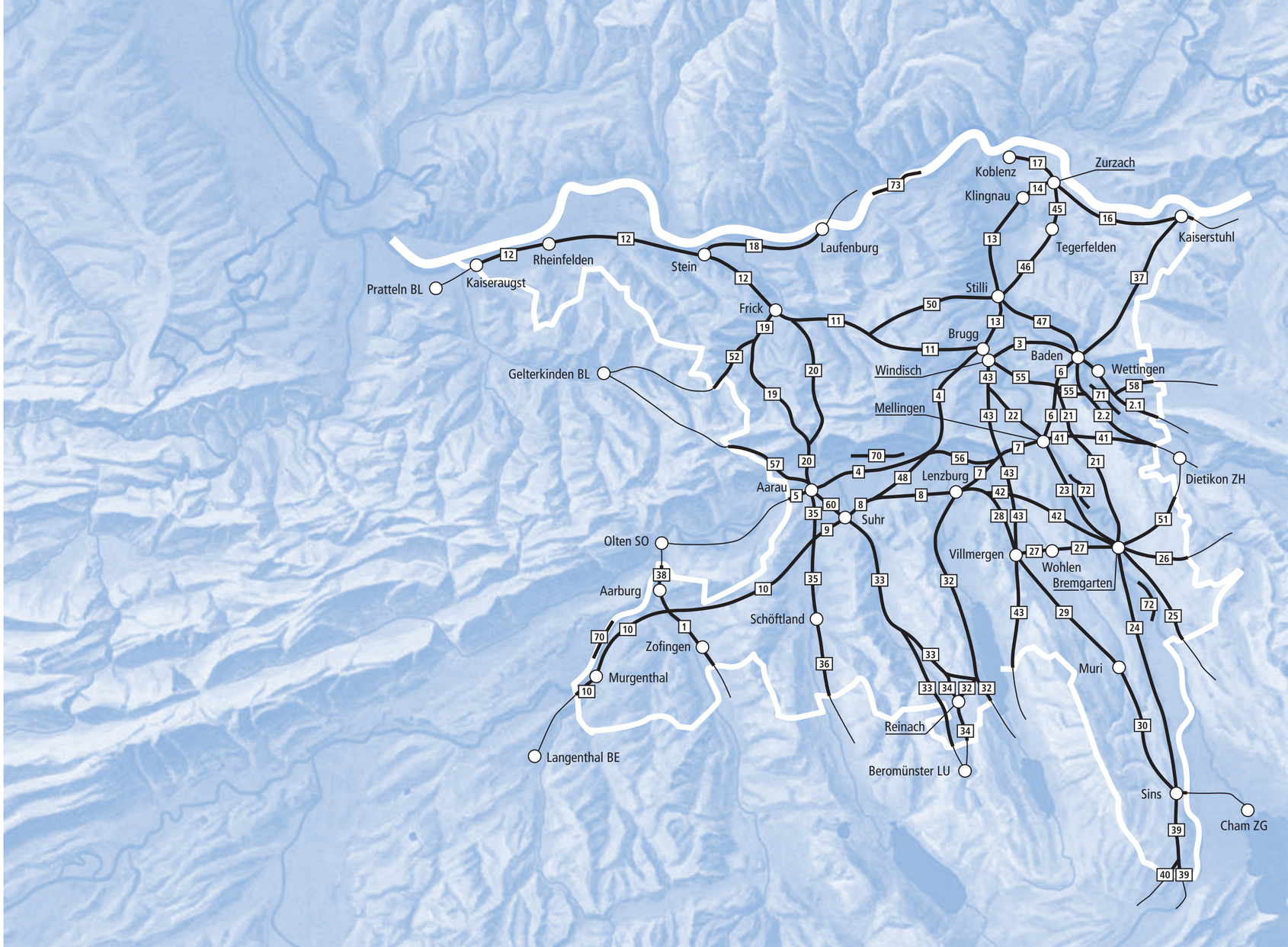
$$$ BBL-Nummer

2., überarbeitete Auflage
Der Inhalt dieser Publikation entspricht dem Stand der Erstausgabe von 1998. Die im Text in Klammern gesetzten Nummern (z. B. AG 2.1) verweisen auf die Strecken im IVS.

Texte
Philipp von Cranach und Ruedi Bösch, ehemalige Mitarbeiter am IVS; Cornel Doswald, ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, Universität Bern

Konzept, Redaktion
Hans Schüpbach, Mitarbeiter am IVS bis 1999

Layout, Kartographie, Produktion
Andres Betschart, ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, Universität Bern



Geleitwort aus dem Kanton Aargau

Der Aargau macht mit! Unser Kanton wird von einem seit Jahrhunderten gewachsenen Weg- und Strassennetz durchzogen. Zahlreiche Verbindungen sind noch in ihrer ursprünglichen historischen Substanz erhalten. Viele alte Wege sind durch einen modernen Ausbau angepasst worden. Sie erscheinen deshalb auf den ersten Blick ganz und gar nicht «historisch». Oft erinnert nur noch ein Strassenname oder eine Wegkapelle an ihre Vergangenheit. Selbst scheinbar unbedeutende Wegdetails dokumentieren immer ein Stück Verkehrsgeschichte. Hier besteht Handlungsbedarf!

Der Bund will das «Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)» aus der Erkenntnis schaffen, dass Vergangenheit und Verkehrswege eng miteinander verknüpft sind. Die Menschen haben mit dem Bau von Verkehrswegen die Landschaft stets geprägt. Es ist daher sinnvoll, die wesentlichen historischen Verkehrswege zu schützen. Das IVS ergänzt das «Inventar der schützenswerten Ortsbilder Schweiz (ISOS)» und das «Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN)». Diese drei Bestandesaufnahmen bilden die grundlegenden Voraussetzungen für einen umfassenden Kulturgüter- und Landschaftsschutz. Damit können wir die überlieferten Landschafts- und Ortsbilder der Schweiz in ihrer Vielfalt bewahren und ihre Entwicklungen «lesbar» erhalten.

Historische Verkehrswege geben nicht nur Aufschluss über frühere Strukturen und Beziehungen. Sie fördern auch das Verständnis für die Entwicklung unserer Kultur und wecken das Interesse für weitere kulturelle Entdeckungen. Historische Verkehrswege sind für breite Bevölkerungsschichten attraktiv. Diese Wege verbinden touristisch bedeutende Orte oder Stätten. Das IVS ist eine hochwertige Grundlage für die Orts- und Regionalplanung sowie für den Tourismus. Auch für die Landwirtschaft können historische Wege wertvoll sein. Sie eignen sich als ökologische Ausgleichsflächen und dienen der Vernetzung von Lebensräumen.

Das IVS unterstreicht die Bedeutung der historischen Verkehrswege als wichtige Kulturdenkmäler und lebendige Zeugen der kulturhistorischen Entwicklung. Wir wollen kein Landschaftsmuseum einrichten, sondern eine sinnvolle Wieder- oder Weiternutzung historischer Wege anregen. Ich danke allen, die an der Erhaltung unserer Kulturgüter mitarbeiten!

Dr. Thomas Pfisterer
Vorsteher des Baudepartements des Kantons Aargau 1991–2000

Inhalt

5 **DIE VERKEHRSWEGE**

6 **Der Aargau: eine vielfältige Verkehrslandschaft**
Historische Verkehrswege im Überblick

15 **Von Italien ins Rheinland – via Bözberg**
Seit zweitausend Jahren eine Transitachse

18 **Auf den Chausseen der Gnädigen Herren**
Strassenbau unter der Berner Herrschaft

20 **Durch die Alte Gasse in Schinznachs Reben**
Bewirtschaftungswege für den Rebbau

22 **Streit im Namen Gottes**
Kirchwege als Zeugen der Glaubensgeschichte

24 **Die Kultur des Langsamen**
Allgegenwärtige Fusswege

25 **Vom Holzweg zum Hohlweg**
Markante Spuren jahrhundertelanger Nutzung

26 **Feldwege – Spiegel des vormodernen Wirtschaftslebens**
Unentbehrliche landwirtschaftliche Erschliessungswege

28 **Wege zu Erz-, Stein- und Gipsgruben**
Zeugen der frühen Industriegeschichte

30 **Die Unvollendete**
Ein missglückter Strassenbau im unteren Freiamt

31 **Das Lättengässli**
Ein vergessener Viehtriebweg

32 **Vom Wegrand den Segen**
Kreuze als allgegenwärtige sakrale Wegbegleiter

35 **Stundensteine im Aargau**
Zeugen des Berner Strassenbaus

36 **Aargauer Brückenlandschaft**
Flussübergänge im «Wasserschloss der Schweiz»

40 **Salz aus Bayern, Wein aus dem Burgund**
Die Wasserwege als wichtige Transportrouten

42 **Die Mutschellenstrasse**
Einst ein Teil der West-Ost-Transitachse

43 **DAS INVENTAR**

45 **Das IVS im Kanton Aargau**
Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

46 **Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung im Kanton Aargau**
Streckenliste und Karte

Die Verkehrswege

Seit es Menschen gibt, die miteinander kommunizieren, gibt es Verkehrswege. Sie lassen sich nicht bis in die Anfänge, aber im Kanton Aargau immerhin rund 2000 Jahre zurückverfolgen.
Im Wechselspiel gebauter und gewordener, nicht mit baulichen Massnahmen errichteter Strassen und Wege ist im Laufe der Jahrhunderte eine reichhaltige Verkehrslandschaft entstanden, die ein zentrales Element unserer Kulturlandschaft bildet und die es neu zu entdecken gilt.
Das vorliegende Heft wirft Streiflichter auf die Thematik und hebt vom Wegrand einige Trouvaillen auf. Es beruht weit gehend auf den Arbeiten an der IVS Dokumentation für den Kanton Aargau, deren provisorische Fassung im Jahr 1998 abgeschlossen worden ist.

Historische Verkehrswege im Überblick

Der Aargau: eine vielfältige Verkehrslandschaft

Der Aargau ist für den Verkehr innerhalb der Schweiz und auch im kontinentalen Rahmen eine bedeutende Drehscheibe. Im Kreuzungsgebiet mehrerer West-Ost- und Nord-Süd-Verbindungen haben die Römer ihr Legionslager Vindonissa gegründet, hier setzten sich die Habsburger im Mittelalter fest und bauten die Industriebarone im 19. Jahrhundert ihre Fabriken. Aber nicht nur die nationalen Routen haben Spuren hinterlassen, sondern auch die zahlreichen regionalen und lokalen Verbindungen. Sie alle machen den Kanton Aargau zu einer vielfältigen Verkehrslandschaft.

Betrachtet man eine Karte des Kantons Aargau, fallen einem sofort die grossen Flüsse auf. Aare, Reuss und Limmat, die bei Brugg aufeinander treffen, sowie der Rhein, der die nördliche Grenze bildet, dominieren das Kartenbild. In die nördliche Hälfte des Kantonsgebietes stossen von Westen her die stellenweise über 800 Meter hohen Ausläufer des Juras vor, die nur durch die Aaretalfurche nördlich des Wassertores unterbrochen werden. Die südliche Hälfte besteht aus den kleineren glazialen Trogtälern, dem Wigger-, Suhren-, Wynen-, Bünz- und Seetal sowie den beiden grösseren Tälern der Reuss und der Limmat, die im grossen und ganzen von Norden nach Süden verlaufen. Die Kuppen der sich zwischen dem Reuss- und dem Limmattal dahinziehenden Heitersbergkette, dem markantesten der Höhenzüge, die diese Täler voneinander trennen, liegen auf über 600 Meter Meereshöhe; die anderen Ketten sind rund 100 Meter niedriger.

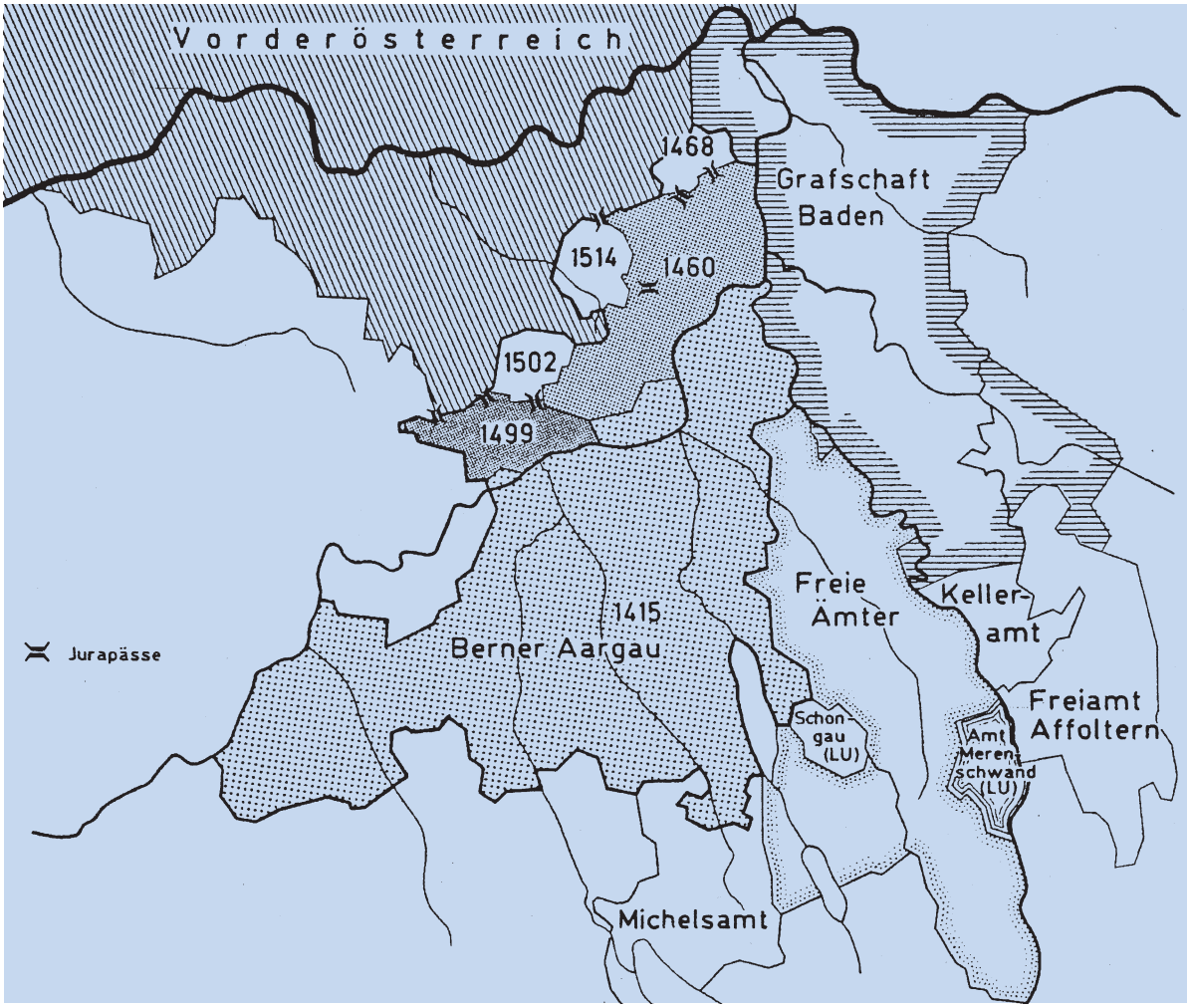
Die geographischen Voraussetzungen

Die Verkehrs- und Siedlungsverhältnisse waren weit gehend durch die geographischen Rahmenbedingungen bestimmt. Die meisten Hauptverkehrsstränge folgten den Flusstälern; einzig im untersten Aaretal entstand keine wichtige Landverkehrsverbindung, denn deren Fortsetzung nördlich des Rheins wird vom eher verkehrsfeindlichen Schwarzwaldmassiv abgeriegelt. Ausserdem setzt auch der mit Abstand bedeutendste und niedrigste Jurapass im Aargau, der Bözberg, unmittelbar nördlich des Wassertores an und führt von dort direkt zum Basler Rheinknie – es bestand also eine kürzere und von den topographischen Verhältnissen her gesehen günstige Verbindung in die Oberrheinische Tiefebene, weshalb sich ein Umweg durch das Aare- und durch das Rheintal erübrigte. Wo die Flüsse überquert werden konnten, entstanden die wichtigeren Siedlungen, welche die Flussübergänge überwachten.

Die übergeordneten Verkehrsströme

Im Gegensatz zu anderen Ländern wie etwa Frankreich war (und ist) das Schweizer Strassennetz infolge der föderalistischen Staatsstruktur nicht radial auf eine einzige Hauptstadt ausgerichtet. Es ist vielmehr stark von den Transitachsen bestimmt und erst sekundär auf mehrere Zentren hin orientiert, unter denen im Mittelland Bern und Zürich und in der Innerschweiz Luzern an erster Stelle zu nennen sind. Diese Beobachtungen gelten nicht nur für den Bundesstaat im allgemeinen, sondern auch für den Teilstaat Kanton Aargau, der erst im frühen 19. Jahrhundert als Zusammenschluss verschiedener, ursprünglich zu anderen Staatswesen gehörenden Gebieten entstand und kein eigentliches Zentrum aufwies.

Die Karte (S. 7) zeigt die neu gebildeten und nach 1425 gemeineidgenössisch verwalteten Gemeinen Herrschaften «Grafschaft Baden» und «Freie Ämter», dann diejenigen Gebiete, die Bern, Luzern und Zürich an sich brachten, sowie die späteren bernischen Erwerbungen im Jura. Merenschwand gehörte bereits seit 1394 zu Luzern, das Kelleramt seit 1415 zu Zürich. Diese beiden Ämter wurden erst 1803 aargauisch. Dafür zählten einige



Gebietseinteilung des Aargaus nach der Einigung der Eidgenossen um 1425.

Limmattalgemeinden, die heute zürcherisch sind, zur Grafschaft Baden und das 1803 zu Luzern geschlagene Amt Hitzkirch zu den Freien Ämtern.

Die beiden wichtigsten Transitachsen sind die Verbindung zwischen der Lombardei und der Oberrheinischen Tiefebene sowie die Route von der West- in die Ostschweiz, die, im europäischen Kontext betrachtet, einer kontinentalen Südwest-Nordost-Verbindung zugeordnet werden muss. Dieser Transitverkehr benutzte in den diversen historischen Epochen verschiedene Verkehrsstränge, die grösstenteils nicht nur die Schweiz, sondern auch das aargauische Kantonsgebiet durchquerten oder wenigstens am Rande tangierten. Die zentrale Lage des Aargaus im kontinentalen und später eidgenössischen Verkehrsnetz ist mit ein Grund, weshalb die Römer dort das Legionslager Vindonissa gründeten, die Habsburger sich im Gebiet des Wasserschlosses festsetzten, Baden zum Tagsatzungsort gewählt wurde und sich schliesslich in jüngerer Zeit zahlreiche weltweit tätige Firmen wie Brown-Boveri in Baden niederliessen.

Die römische Epoche (etwa seit dem 1. Jahrhundert n. Chr.)

Das römische Hauptstrassennetz kennen wir aus der Tabula Peutingeriana, der mittelalterlichen Kopie einer römischen Karte, und aus dem unter dem Namen «Itinerarium Antonini» bekannten Strassenverzeichnis; ausserdem sind einzelne Strassen auch durch Meilensteine bezeugt. Obwohl die im folgenden erörterten Strecken als gesichert gelten, sind die genauen Verläufe der einzelnen Verbindungen im Gelände nur ausnahmsweise und in Bruchstücken zu lokalisieren.

Das Legionslager Vindonissa (Windisch), das als südlichstes Castrum der Rheingrenze des Kaiserreiches im 1. Jahrhundert n. Chr. beim Zusammenfluss von Aare, Reuss und Limmat angelegt wurde, war der Hauptverkehrsknoten im Mittelland. Dort kreuzte sich die Route,

An der Linienführung AG 3.1 in Unterwil (Gemeinde Turgi) wurde 1994 die Kopie eines römischen Meilensteins aufgestellt, der aus dem Jahre 99 n. Chr. datiert. Der genaue Standort des Originals, das schon 1533 gefunden wurde und heute im Schweizerischen Landesmuseum in Zürich aufbewahrt wird, ist unbekannt.

die von Italien über die Bündnerpässe, das Limmattal, Aquae (Baden), das Bözbergplateau nach Augusta Raurica (Augst) und weiter in das Oberrheingebiet führte (AG 2, 3, 11, 12) mit einer zweiten Achse, die vom Genfersee über Aventicum, Salodurum durch das Aaretal nach Vindonissa und von dort über das Limmattal nach Aquae sowie durch das Furttal in die Ostschweiz verlief (AG 101, 2, 3, 4, 5). Diese Ost-West-Achse war von grosser strategischer Bedeutung, weil sie ein Teilstück der Verbindung zwischen dem Grossen St. Bernhard – dieser Pass war in römischer Zeit bei weitem der bedeutendste im Gebiet der heutigen Schweiz – und den verschiedenen Lagern der Rheingrenze darstellte. Da eine Abzweigung von dieser Achse über den Hauenstein direkt nach Augst führte, diente sie nicht nur der Versorgung von Vindonissa, sondern auch als Nachschublinie für die weiter nördlich gelegenen Lager wie beispielsweise Mainz oder Strassburg. Eine weitere wichtige Strasse führte schliesslich von Vindonissa nach Tenedo (Zurzach) und weiter über Julio Mago (Schleitheim) in den süddeutschen Donauraum (AG 13 und 14).

Neben diesen Hauptstrassen existierte – dies kann aus den zahlreichen, bezeugten Villen und einigen archäologisch nachgewiesenen Strassenstückchen geschlossen werden – ein relativ dichtes Netz von regionalen und lokalen Verbindungen, die aber im Gelände in der Regel nur noch bruchstückhaft festgelegt werden können.

Das Mittelalter

Die früh- und hochmittelalterlichen Strassenverhältnisse liegen weit gehend im Dunkeln. Die wenigen überlieferten Nachrichten reichen nicht aus, um das Strassennetz zu rekonstruieren oder gar Rückschlüsse auf die Bedeutung einzelner Strassen und Streckenzüge zu ziehen. Es ist zwar anzunehmen, dass die römischen Strassen weiter benutzt wurden; das Verkehrsaufkommen dürfte aber angesichts der geopolitischen Belanglosigkeit des Gebietes der heutigen Schweiz nur sehr bescheiden gewesen sein.

Erst im Spätmittelalter ist in den überlieferten Urkunden ein relativ dichtes Hauptstrassennetz, das nur zum Teil auf römischem Erbe beruhte, als Ergebnis eines langen Entwicklungsprozesses zu fassen. Wann dieser Prozess einsetzte, kann nicht eindeutig beurteilt werden. Da aber etwa um 1000 ein wirtschaftlicher Aufschwung einsetzt, erscheint die Annahme vernünftig, dass im 11. oder spätestens im 12. Jahrhundert auch das Verkehrsvolumen zu wachsen beginnt. Folge und Ursache für den wirtschaftlichen Aufschwung sowie den neuen Verkehr sind auch die zahlreichen Stadtgründungen bzw. Stadtrechtsverleihungen (Aarau, Zofingen, Brugg, Baden, Mellingen, Kaiserstuhl, Klingnau, Bremgarten, Lenzburg, Rheinfelden, Laufenburg), die in der Regel alle vor 1300 erfolgen. Die genannten Städte liegen fast ausnahmslos an Flussübergängen, die sie kontrollierten; sie profitierten direkt durch Zölle und Brückengelder sowie indirekt – durch Einkünfte etwa aus dem Gastgewerbe und aus Wagnereien – vom Durchgangsverkehr, den sie möglichst an sich zu ziehen suchten.

Die wichtigste geopolitische Voraussetzung für die Herausbildung dieses Verkehrsnetzes war die Eröffnung

des Gotthardpasses um 1200, die sich in erster Linie wohl auf die an den Hauenstein anschliessende Strasse von Olten über Aarburg und Zofingen nach Luzern (AG 38 und 1), daneben aber auch auf die Bözbergroute (AG 11 und 12) und deren Fortsetzung in die Innerschweiz (AG 43) auswirkte. Aber auch die Bündnerpässe, die durch die Strassen von Zürich über Baden nach Brugg (AG 2 und 3) mit der Route über das Bözbergplateau verbunden waren, wurden infolge des wirtschaftlichen Aufschwungs wieder vermehrt frequentiert. Von Baden konnte man auch nördlich der Limmat nach Stilli (AG 46) und von dort über den Chatzensteig nach Effingen (AG 50) weiterreisen; diese Route blieb aber immer relativ unbedeutend, obwohl man auf ihr nur den Preis für die Überfahrt bei Stilli bezahlte, während man auf der Hauptachse in Baden und in Brugg Brückenzoll sowie in Windisch das Fährgeld entrichten musste.

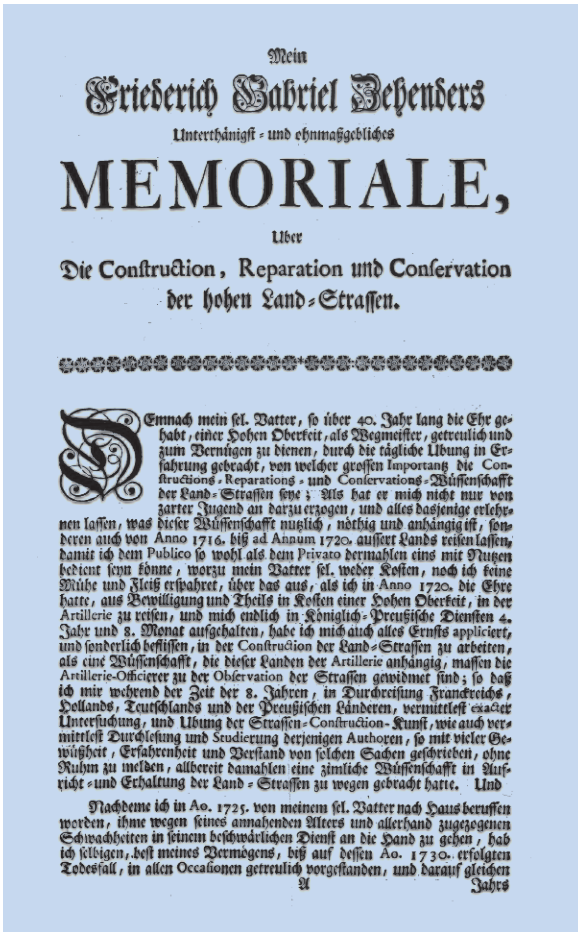
Die anderen Juraübergänge, die Schafmatt (AG 57), die Salhöhe (AG 1165), das Bänkerjoch (AG 19) und die Staffelegg (AG 20), wurden zwar nachweislich auch seit dem Spätmittelalter begangen – die in der Forschung oft geäusserten Hypothesen, dass auch diese Pässe schon in der römischen Epoche benutzt wurden, sind nicht ausreichend belegt –; sie standen aber immer im Schatten des Bözbergs und des westlich des Aargauer Kantonsgebietes verlaufenden Hauensteins. Aus diesem Grund blieben auch deren südliche Fortsetzungen in die Innerschweiz durch das Suhrental (AG 35 und 36), Wynental (AG 33 und 34) und das Seetal (AG 32) relativ unbedeutend.

Da Zürich und Bern im Lauf des Hoch- und des Spätmittelalters zu den mächtigsten Stadtstaaten im Schweizer Mittelland aufstiegen, gewannen jetzt auch die Ost-West-Verbindungen durch das Mittelland aus strategischen wie aus wirtschaftlichen Gründen wieder an Gewicht. Dabei verlagerte sich der Verkehr offenbar von der alten, seit der römischen Zeit bestehenden Strecke durch das Limmat- und Aaretal von Zürich über Baden, Brugg, Aarau und Solothurn in die Westschweiz (AG 2, 3, 4, 5) gegen Ende des Mittelalters auf die etwas weiter südlich verlaufenden Strecke von Baden über Mellingen, Lenzburg nach Aarau/Suhr (AG 6, 7, 8), die bis in die Moderne die wichtigste Ost-West-Verbindung darstellte. Die Route AG 2 von Zürich nach Baden, die ein Teilstück sowohl der Verbindung von den Bündnerpässen zum Oberrhein wie auch der Achse durch das Mittelland darstellte, war wohl die am häufigsten benutzte Strecke im Aargau. Hier bestanden zwei gleichwertige Linienführungen, von denen die eine auf dem rechten und die andere auf dem linken Limmatufer verlief.

Mehrere alternative Ost-West-Routen wurden ebenfalls regelmässig benutzt. So konnte man beispielsweise auch von Lenzburg nach Bremgarten (AG 42 oder 28 und 27) und von dort über den Mutschellen (AG 26) oder Birmenstorf (AG 51) nach Zürich reisen. Doch diese zum Teil erhebliche Geländeschwierigkeiten aufweisen-

Das 1227 gegründete Zisterzienserkloster Wettingen erkannte schon früh die Einkunftsmöglichkeiten aus dem Verkehr von Zürich nach Baden und richtete eine Limmatfähre ein, die erst 1764–66 durch eine Brücke ersetzt wurde. Die heute noch erhaltene gedeckte Holzbrücke datiert von 1819 (AG 2.2.1).

Das «Memoriale» von Friedrich Gabriel Zehender aus dem Jahre 1740 regelte den Bau und Unterhalt der Hauptstrassen (vgl. auch S. 18).



Mein
Friederich Gabriel Zehenders
Unterthänigst- und ohnmaßgebliches
MEMORIALE,
Uber
Die Construction, Reparation und Conservation der hohen Land-Strassen.

Demnach mein sel. Vatter, so über 40. Jahr lang die Ehre gehabt, einer Hohen Oberkeit, als Wegmeister, getreulich und zum Vernügen zu dienen, durch die tägliche Übung in Erfahrung gebracht, von welcher grossen Importantz die Constructions-, Reparations- und Conservations-Wüssenschafft der Land-Strassen seye; Als hat er mich nicht nur von zarter Jugend an darzu erzogen, und alles dasjenige erlehrnen lassen, was dieser Wüssenschafft nutzlich, nöthig und anhängig ist, sonderen auch von Anno 1716. biß ad Annum 1720. ausert Lands reisen lassen, damit ich dem Publico so wohl als dem Privato dermahlen eins mit Nutzen bedient seyn könne, worzu mein Vatter sel. weder Kosten, noch ich keine Mühe und Fleiß erspahret, über das aus, als ich in Anno 1720. die Ehre hatte, aus Bewilligung und Theils in Kosten einer Hohen Oberkeit, in der Artillerie zu reisen, und mich endlich in Königlich-Preußische Diensten 4. Jahr und 8. Monat aufgehalten, habe ich mich auch alles Ernsts appliciert, und sonderlich befliissen, in der Construction der Land-Strassen zu arbeiten, als eine Wüssenschafft, die dieser Landen der Artillerie anhängig, massen die Artillerie-Officierer zu der Observation der Strassen gewidmet sind; so daß ich mir wehrend der Zeit der 8. Jahren, in Durchreisung Franckreichs, Hollands, Teutschlands und der Preußischen Länderen, vermittelst exacter Untersuchung, und Übung der Strassen-Construction-Kunst, wie auch vermittelst Durchlesung und Studierung derjenigen Authoren, so mit vieler Gewüßheit, Erfahrenheit und Verstand von solchen Sachen geschrieben, ohne Ruhm zu melden, allbereit damahlen eine zimliche Wüssenschafft in Aufricht- und Erhaltung der Land-Strassen zu wegen gebracht hatte. Und

Nachdeme ich in Ao. 1725. von meinem sel. Vatter nach Haus beruffen worden, ihme wegen seines annahenden Alters und allerhand zugezogenen Schwachheiten in seinem beschwärlichen Dienst an die Hand zu gehen, hab ich selbigen, best meines Vermögens, biß auf dessen Ao. 1730. erfolgten Todesfall, in allen Occasionen getreulich vorgestanden, und darauf gleichen

A Jahrs

den Verbindungen erlangten, wie übrigens auch andere Ausweichs- und Umgehungsrouten (etwa die Strecke AG 55 von Gebenstorf via Dättwil nach Neuenhof), nie dieselbe Bedeutung für den Fernverkehr und den Handel wie die grossen Hauptachsen in den Flusstälern.

Ein weiterer Faktor für die Entwicklung des spätmittelalterlichen Verkehrsnetzes waren die Zurzacher Messen, die sich gegen Ende jener Epoche zu einem bedeutenden Warenumschlagplatz entwickelten und von Händlern aus der ganzen Eidgenossenschaft, aus Oberitalien, Südfrankreich, dem Elsass und Süddeutschland besucht wurden. Die Verbindung aus der Westschweiz zweigte in Brugg von der nördlichen Mittellandachse ab und führte über Stilli – dorthin war die Aarefähre von Lauffohr, welche die 1252 erwähnte und später zerstörte Brücke bei der Ruine Freudenau ersetzt hatte, verlegt worden – nach Klingnau (AG 13). Von Klingnau gelangte man auf verschiedenen Linienführungen über den Acheberg nach Zurzach (AG 14). In umgekehrter Richtung reiste man auf dieser Route von Zurzach zu den Genfer und später zu den Lyoner Messen.

Auch die Strecke von Baden nach Kaiserstuhl (AG 37) war Bestandteil einer wichtigen spätmittelalterlichen Handelsroute, welche die West- und die Zentralschweiz mit Schaffhausen und dem süddeutschen Raum verband. Schaffhausen, in dem bereits um die Jahrtausendwende ein Stapelplatz und ein Markt entstanden waren, spielte im Salzhandel eine dominierende Rolle. Das grösstenteils im Salzkammergut gewonnene Salz wurde durch Bayern, Schwaben und/oder das Allgäu nach Schaffhausen gebracht und von dort aus in zahlreiche mittelländische Städte ausgeliefert. Zürich versuchte seit 1424, den Verkehr aus fiskalischen Gründen von dieser Route abzuziehen und auf die Verbindung Stein am Rhein–Kloten–Seebach–Würenlos–Baden (AG 58) umzuleiten; es ist allerdings fraglich, inwieweit seine Bemühungen von Erfolg gekrönt waren.

Neben den Hauptachsen spielten auch einige regionale Verbindungen im wirtschaftlichen Alltag eine wichtige Rolle. Das Einzugsgebiet des Badener Wochenmarktes war zum Beispiel überaus gross; es umfasste die meisten Dörfer im Viereck Tegerfelden–Kaiserstuhl–Regensberg–Bremgarten. Exakt in diesem Raum sind nun vier «Baderwege» bezeugt, die aus dem Surbtal (AG 251, 258), dem Wehntal (AG 279) und dem Rohrdorfer Amt (AG 687) in die Stadt führten. Diese Marktwege, die spätestens im 15. oder 16. Jahrhundert entstanden sein dürften, zeichnen sich durch einen sehr direkten Verlauf über die Höhenzüge aus, der sie deutlich von den Hauptstrassen in den Flusstälern unterscheidet. Auch die Route AG 733, die aus der Region Kulm annähernd der Luftlinie folgend nach Lenzburg führt, war wahrscheinlich ein solcher Marktweg. Die Stadt Aarau hatte, um die Versorgung ihres Wochenmarktes zu sichern, die Bewohner vieler Dörfer aus dem oberen Baselbiet von der Last des Brückenzolls befreit. Die Pässe über die Schafmatt (AG 57), die Salhöhe (AG 1165) und das Bänkerjoch (AG 19) waren daher an Markttagen von einem regen Regionalverkehr belebt.

Die frühe Neuzeit

Im Zeitalter der Glaubensspaltung fungierten die Grafschaft Baden und die Freien Ämter seit der Niederlage der protestantischen Städte im Zweiten Kappelerkrieg sowohl als Korridor zwischen der altgläubigen Innerschweiz und dem ebenfalls katholischen Süddeutschland

Unmittelbar östlich der Aare (Gemeindegrenze Würenlingen/Untersiggenthal) ist ein Teilstück der um 1770 erstellten Chaussee von Brugg nach Zurzach weit gehend unverändert erhalten geblieben (AG 13.0.2; vgl. S. 19). Längs des Aufstiegs, der von der Anlagestelle der Stillemer Fähre zur Südspitze des Würenlinger Unterfeldes führte, erstreckt sich eine rund 170 Meter lange und bis zu 2.2 Meter hohe Stützmauer. Die Ausbuchtungen, die diese Mauer aufweist, dienten möglicherweise als Ausweichstellen; sie bezeugen damit indirekt den auch im 18. Jahrhundert noch regen Verkehr zu den Zurzacher Messen (vgl. auch S. 19).

wie auch als Sperr-Riegel zwischen Bern und Zürich; sie spielten daher in den strategischen Überlegungen der beiden Parteien eine grosse Rolle. Baden, Mellingen und – wenn auch nicht in demselben Masse – Bremgarten bekamen daher auch die Nachteile der günstigen Verkehrslage zu spüren: Baden wurde im Zweiten Villmergerkrieg 1712 belagert und schwer beschossen, Mellingen von fast allen Spannungen und Waffengängen tangiert. In dieser Zeit bildeteten die Reuss und die Aare die Grenze zwischen dem Berner Territorium und den Gemeinen Herrschaften; an den Flussübergängen kam es während der heissen Phasen der Auseinandersetzungen anscheinend wiederholt zu Wortgefechten und kleineren Handgreiflichkeiten. Die Heftigkeit, mit der um das rechte Bekenntnis gestritten wurde, lässt sich bis zu einem gewissen Grad auch an den Wegkreuzen ablesen, die zumindest teilweise nicht bloss als liebevoller Schmuck der Heimat, sondern auch als religiöse Propaganda gedeutet werden müssen (vgl. S. 32 in diesem Heft sowie AG 191): Sie sind in der Grafschaft Baden und im Freiamt häufig anzutreffen, während sie im protestantischen Berner Aargau gänzlich fehlen.

Im 16. und 17. Jahrhundert reissen die Klagen über die dauernd schlechten Wegverhältnisse auf den wichtigsten Verbindungen nicht ab; die für die betroffenen Strassenabschnitte jeweils zuständigen Obrigkeiten reagierten aber auf diese Beschwerden nur mit der Anordnung von punktuellen Verbesserungen.

Erst das 18. Jahrhundert stellt eine Zäsur in der Strassengeschichte des Kantons Aargaus dar. Um die Jahrhundertmitte hatte Bern mit der Umsetzung eines grosszügigen und sorgfältig konzipierten Strassenbauprogrammes begonnen, in dessen Rahmen auch die beiden Hauptverbindungen Richtung Osten – die Strasse von Bern nach Zürich (AG 2–10) und die von jener abzweigende Route nach Zurzach (AG 4, 13, 46) – zu breiten Chausseen ausgebaut wurden (in der Grafschaft Baden wurde dieser Ausbau auf Berner Initiative von den drei gemeinsam regierenden Ständen Zürich, Bern und Glarus durchgesetzt). Die grosse Verliererin in der Auseinandersetzung um die Strassenführungen war die Stadt Aarau, die nicht nur abseits der über Kölliken und Suhr verlaufenden Neuen Aargau-Strasse lag, sondern auch des Verkehrs zu den immer noch florierenden Zurzacher Messen beraubt wurde. Da die Berner Regierung befürchtete, der Verkehr würde von Aarau über Olten und Solothurn westwärts ziehen und Bern so nördlich umgehen, beschloss sie, nur die nordöstliche Hälfte der Route AG 4 von Brugg nach Wildegg auszubauen und eine neue Anschlussstrasse von Wildegg nach Hunzenschwil zu erstellen, welche die Route AG 4 mit der neuen Aargau-Strasse verband. Das südwestliche Teilstück der Route AG 4 von Wildegg nach Aarau liess sie mehr oder weniger bewusst verfallen. Nachzutragen ist hier noch, dass auch über den Bözberg zwischen 1775 und 1779 unter der Leitung des piemontesischen Ingenieurs Antonio Maria Mirani eine neue Linienführung erstellt wurde (AG 11.4).

Dank der besseren Quellenlage lassen sich in der frühen Neuzeit auch viele regionale und lokale Verbindungen

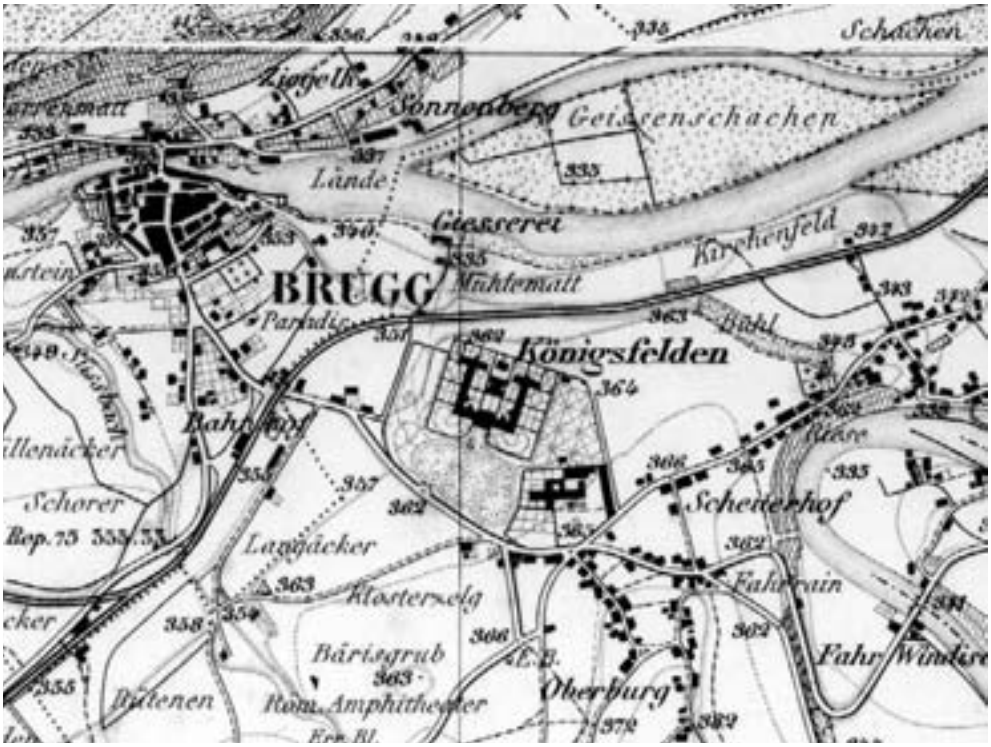
Oben: Ausschnitt mit Brugg und dem Kloster Königsfelden aus Hans Conrad Gygers Karte vom Eigenamt, um 1660 (die Karten ist nach Süden ausgerichtet und steht daher hier auf dem Kopf).

Unten: Der gleiche Geländeausschnitt in der Karte von Ernst Heinrich Michaelis, 1837–43.

nachweisen. Trotz der Zunahme der urkundlichen und der kartographischen Quellen sind diese Verbindungen allerdings in der Regel nicht genau zu datieren, weil sie zum Zeitpunkt ihrer ersten urkundlichen Erwähnung bzw. ihrer ersten Aufnahme in einem kartographischen Dokument oft schon lange bestanden.

Das 19. Jahrhundert

Die ersten Jahre nach der Kantonsgründung 1803 waren noch von der Beseitigung der Schäden aus dem zweiten Koalitionskrieg geprägt. Von den Kampfhandlungen zwischen Frankreich auf der einen und Österreich und Russland auf der anderen Seite war vor allem die Graf-



Die Gegend um Brugg und Königsfelden im Topographischen Atlas der Schweiz, der so genannten Siegfriedkarte, Erstausgabe, Bl. 36 «Stilli» und Bl. 38 «Brugg», 1878.

schaft Baden, in der nahezu sämtliche Limmat- und Reussbrücken zerstört worden waren, schwer betroffen. Der Wiederaufbau dieser Brücken und der Ersatz der inzwischen eingerichteten Provisorien dauerte an manchen Orten mehrere Jahrzehnte.

Der Neubau der Strasse über die Staffelegg in den Jahren von 1807 bis 1811 und die Instandstellung des südwestlichen, zwischen Wildegg und Aarau gelegenen Teilstücks der Strecke AG 4 waren die ersten grösseren Strassenbauunternehmungen, die der neu gegründete Kanton in Angriff nahm. Die Staffeleggstrasse verband die Kantonshauptstadt mit dem vormals österreichischen Fricktal; ihr Ausbau stellt eine erstrangige integrationspolitische Massnahme dar. Durch den um 1820 erfolgten Ausbau der Strasse von Wildegg nach Aarau sollte wenigstens ein Teil des Verkehrs nach bzw. von Zurzach von dort nach Aarau umgeleitet werden. Ein weiteres grösseres Projekt, der 1830 begonnene Ausbau des Fahrweges AG 42 von Lenzburg nach Bremgarten zu einer zeitgemässen Chaussee, scheiterte am Widerstand der Landgemeinden und hinterliess die grösste Strassenbauruine des Aargaus (vgl. S. 30).

Auch die regionalen und lokalen Verkehrsnetze wurden im frühen 19. Jahrhundert erheblich verändert. Während der ersten Welle der Industrialisierung wurden an den Flüssen etwa in Baden, Turgi, Windisch und Wettingen mehrere Textilbetriebe gegründet, die auf die Nutzung der Wasserkraft angewiesen waren. Da in den Fabrikorten offenbar nicht genügend Arbeitskräfte zur Verfügung standen, kam jetzt vielen alten Routen wie der Linienführung AG 258.3, die der Strecke von Endingen nach Baden zuzurechnen ist, eine neue Funktion zu: sie wurden von Arbeitern auf dem Weg in die Fabrik benützt. Ausserdem richteten die Arbeitgeber bei ihren Fabriken Flussübergänge wie die «Gwaggelibrugg» zwischen Neuenhof und dem Kloster Wettingen (S. 45; AG 158.0.1) oder die Aubrücke zwischen Turgi und Untersiggenthal (AG 256.1.1) ein, um den Arbeitsweg ihrer Angestellten kurz zu halten. Viele dieser nur ungenügend zu erfassenden Wege dürften aber schon im dritten Viertel des 19. Jahrhunderts wieder aufgegeben worden sein, denn damals wurden bereits von den Fabrikbesitzern die ersten Arbeitersiedlungen und Kosthäuser in unmittelbarer Nähe der Betriebe gebaut. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts wurden mancherorts Zubringer zu den Eisenbahnstationen erstellt. Diese Strassen wurden allerdings im Inventar nicht systematisch bearbeitet.

Bemerkungen zur Methode

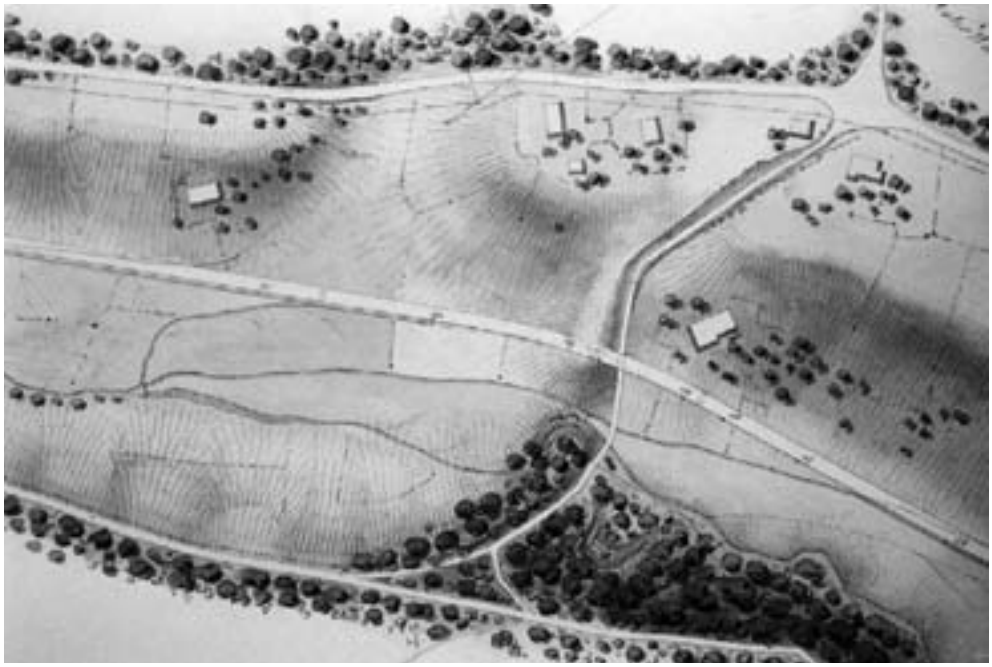
Die historische Bearbeitung basiert gemäss den IVS-internen Richtlinien vor allem auf der Auswertung der überlieferten Karten. Der Ostteil des Aargauer Kantonsgebietes ist bereits weit gehend in den verschiedenen

Werken des Zürcher Kartographen Hans Conrad Gyger (zweite Hälfte 17. Jahrhundert) erfasst, die grösstenteils ausserordentlich zuverlässig sind. Landtafeln der Grafschaft Baden und dem Berner Aargau wurden von Johann Adam Riediger beziehungsweise von Samuel Bodmer im frühen 18. Jahrhundert erstellt; diese Dokumente erreichen allerdings nicht die Qualität der Karten ihres Zürcher Vorgängers. Einige Karten über Territorien im Fricktal wurden ebenfalls bereits im 17. Jahrhundert gezeichnet; das Gros der Pläne datiert allerdings aus dem 18. Jahrhundert. Aus dem 19. Jahrhundert stammen zwei weitere hervorragende Aufnahmen des gesamten Aargaus: Die Trigonometrisch-topographische Karte des eidgenössischen Kantons Aargau von Ernst Heinrich Michaelis (1837–43) und der Topographische Atlas der Schweiz («Siegfriedkarte»), dessen Erstausgaben der hier relevanten Blätter um 1880 erschienen.

Die Kartenwerke stellen gewissermassen «Momentaufnahmen» der Verkehrslandschaft dar, anhand derer wir die Entwicklung des Strassennetzes seit dem späten 17. Jahrhundert in etwa verfolgen können.

Die für die Inventarisierung zur Verfügung stehende Zeit erlaubte es hingegen nicht, die Bestände der verschiedenen Archive oder auch nur alle bereits edierten Quellen systematisch auf Hinweise nach Verkehrswegen zu untersuchen. Dieses Manko konnte auch durch den Beizug der ortsgeschichtlichen Literatur nicht völlig ausgeglichen werden. Es wurde zwar die in den Ortskatalogen der Kantonsbibliothek Aargau und der Landesbibliothek erschlossene lokalhistorische Forschung nahezu vollständig erfasst. Da aber erstens noch lange nicht alle Aargauer Gemeinden Gegenstand historischer Untersuchungen geworden sind und zudem auch die Qualität der ortsgeschichtlichen Literatur stark variiert, kommt hier ein Zufallsfaktor ins Spiel, der nicht unterschätzt werden darf. Für die Zeit seit dem 17. Jahrhundert wiegt dieser Mangel nicht zu schwer, weil die Lücken durch die kartographischen Quellen zumindest teilweise geschlossen werden konnten. Gravierender wirken sich diese Unterlassungen aber bezüglich der Strassengeschichte des Mittelalters aus.

Konkret: Die Leser/innen müssen sich immer vergegenwärtigen, dass eine ganze Reihe der hier bearbeiteten Strassen, die sich vielleicht anhand von Urbarien, Bereinen (Güterverzeichnissen), Marchbeschrieben oder Ratsmanualen bis ins 15. oder gar 14. Jahrhundert zurückverfolgen liessen, in der IVS Dokumentation als «erst in der Michaeliskarte fassbare Verbindung» erscheinen. Dabei dürfte es sich in erster Linie um Verkehrswege von lokaler oder regionaler Bedeutung handeln, denn die Wahrscheinlichkeit, dass ein Weg in der ortsgeschichtlichen Literatur erwähnt wird, hängt wesentlich von seiner Kommunikationsbedeutung ab. Trotzdem ist festzuhalten, dass die IVS Dokumentation nicht in erster Linie eine auf Primärquellen fundierte Verkehrsgeschichte des Kantons Aargau darstellt. Für dieses reizvolle Unterfangen, das noch auf eine Bearbeitung wartet, stellt das Inventar jedoch eine wertvolle Basis dar.



Alte Karten und Pläne können wertvolle Hinweise zum ehemaligen Wegnetz geben. Der Ausschnitt aus dem Projektplan zur Strasse von Zofingen nach St. Urban aus dem Jahre 1836 zeigt bei Vordemwald einen heute längst verschwundenen Hohlweg zu den Chrutzerenhöfen.

Seit zweitausend Jahren eine Transitachse

Von Italien ins Rheinland – via Bözberg

«Schon die alten Römer hatten eine grosse Heerstrasse über diesen Berg, der bei ihnen Mons Vocetius hiess, zwischen Augusta Rauracorum und Vindonissa angelegt», schreibt Franz Xaver Bronner in seiner vor rund 150 Jahren erschienenen Beschreibung des Kantons Aargau über den Bözberg. Auf der Tabula Peutingeriana, der mittelalterlichen Kopie einer römischen Strassenkarte, findet man Bronners Aussage bestätigt.

Auf der Tabula Peutingeriana wird die Distanz zwischen Augst und Windisch über den Bözberg mit 22 Leugen (48.4 km) angegeben. Heute, mit 120 Pferden unter der Motorhaube, macht sich dieser Berg höchstens noch als Hügel bemerkbar und in weniger als einer Stunde fährt man bequem von der Aare an den Rhein. Einem römischen Legionär, der sich auf wundgescheuerten Füssen in morschen Ledersandalen oder mit einem Ochsengespann über den Mons Vocetius quälte, wären solche Reisezeiten wohl ziemlich absurd vorgekommen. Seine beschwerliche Reise dauerte an die zwei Tage.

Anstelle von Gasthäusern wie «Bären», «Adler» und «Rössli», die heute zahlreich entlang der Strasse winken, mag damals höchstens alle paar Wegstunden eine schummrige Taverne mit viel zu saurem Wein gestanden haben. Als Wegweiser und gleichzeitig als fest installierte Kilometerzähler dienten dem Legionär robuste Steinsäulen, auf denen die Distanz von der letzten Zählstation abzulesen war. Solche Meilensteine kennt man an der Bözbergstrasse aus Augst und Mumpf.

Seit zweitausend Jahren ist der Weg über den flachen, kaum 600 Meter hohen Bözberg Teil einer internationalen Transitachse. Der Pass befand sich in idealer

Ausschnitt aus der Tabula Peutingeriana, der mittelalterlichen Kopie einer spätantiken Strassenkarte. Oberhalb der Bildmitte sind die Ortsnamen «Augusta Ruracum» (Augst), «Vindonissa» (Windisch), «Ad Fines» (Pfyn), «Tenedone» (Zurzach), «Arbor felix» (Arbon) und «Julio Mago» (Schleitheim) zu erkennen.

Das «Römertor» bei Effingen ist ein markanter Einschnitt in der Juranagelfluh (AG 11.1.2).

Lage an den Handelsströmen, die von Italien über die Bündnerpässe Septimer und San Bernardino ins Rheinland führten. Damit stellt sich natürlich die Frage nach dem genauen Weg, den der Legionär auf seiner Reise nordwärts einschlug. Wo trieb er den Ochsenkarren den Berg hinauf und wo durften die geschundenen Tiere eine kurze Verschnaufpause einlegen?

Leider basiert das Wissen um den genauen Verlauf der römischen Bözbergstrasse weit gehend auf Vermutungen. Einzig in Effingen, Frick, Stein und Kaiseraugst kennt man aufgrund archäologischer Befunde den genauen Wegverlauf. 1922 wurde im Windischtal zwischen Alt Stalden und Effingen (AG 11.1.2) eine Karrgeleisestrasse ausgegraben und als Römerstrasse deklariert. Bewiesen ist dies allerdings bis heute nicht. Es ist zwar denkbar, dass die Strasse damals tatsächlich auf dieser Linie den Steilhang hinunterführte. Die sichtbaren, in den Kalkfels eingehauenen Geleise sind aber mit grosser Wahrscheinlichkeit jünger und haben kaum je einen römischen Ochsenkarren oder eisenbeschlagene Ledersandalen gesehen.

Doch überlassen wir die Römer und ihre Strasse der dunklen Vergangenheit, obwohl auch das folgende Jahrtausend kaum mehr Licht in die weitere Entwicklung des Übergangs bringt. Vermutlich wurde das älteste Wegtrassee im Verlauf des Mittelalters zunehmend schlechter befahrbar und machte, vor allem im Abstieg vom Alt Stalden nach Effingen, neue Linienführungen nötig.

In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts wurden die Bewohner von Brugg und jene des Amtes Schenkenberg von der bernischen Obrigkeit dazu genötigt, an der Bözbergstrasse zu arbeiten. Fronarbeit, versteht sich! Einzig die Verpflegung – Wein und Brot – stellte die Obrigkeit während der Dauer der Arbeiten zur Verfügung. Viel mehr als notdürftiges Flickwerk waren die Reparaturen indessen nicht; dazu wurden sie erst noch dilettantisch ausgeführt. Denn schon in den 1520er-Jahren schreibt der Brugger Chronist Sigmund Fry, dass der Weg über den Bözberg «zuo semlichem Abgang komen und so bös, dass den niemant kont, mocht, noch wolt fahren». Möglicherweise als Folge dieses unhaltbaren Zustandes wurde zur selben Zeit «die hölzin Brugg uff dem Bötzberg» gebaut, ein mit dicken Eichenbalken verstärkter Wegabschnitt, der 1921 westlich von Alt Stalden auf einer Länge von dreissig Metern freigelegt wurde.

Um 1577 liessen die Berner eine neue Strasse, mit einer zwischen Umiken und dem Weiler Birch in Unterbözberg vollständig anderen Linienführung als bisher, anlegen (AG 11.3). Einige kümmerliche Reste dieser ehemals stolzen Landstrasse sind im Tannbüel südöstlich von Birch noch als überwachsene Gräben und Rinnen zu erkennen (AG 11.3.2). Es sind alles Zeugen alter Fahrspuren.

Zwischen Umiken und Birch gab es somit seit dem 16. Jahrhundert zwei Linienführungen. In zwei Verordnungen wurde nämlich ausdrücklich festgelegt, dass in

Zukunft sowohl der alte wie auch der neue Weg unterhalten und verbessert werden müssten. Als weitere Annehmlichkeit – und sicher sehr zur Freude der immer zahlreicheren Passanten – wurde auf dem Alt Stalden das Gasthaus «Bären» erbaut. Der Standort der Schenke, auf dem Kulminationspunkt des Bözberges und am Ende des beschwerlichen Aufstiegs von Effingen her durch das Windischtal, hätte kaum idealer sein können.

Auch nach dem Neubau von 1577 war der Unterhalt der Bözbergstrasse von frappierendem Dilettantismus. Den umliegenden Gemeinden lag verständlicherweise wenig daran, ihre Männer, Pferde und Ochsen für einen Frondienst zur Verfügung zu stellen, der ihnen letzlich wenig einbrachte. Und der bernisch-obrigkeitliche Verwaltungsapparat setzte sich nur lustlos für die Durchführung der Arbeiten ein. Zu weit weg lag der Bözberg vom Machtzentrum, als dass man sich gross um ihn kümmerte – obwohl die Zolleinnahmen für die Staatskasse einer veritablen Milchkuh gleichkamen. Um 1750 war die Bözbergstrasse einmal mehr vollständig ruiniert. Immer zahlreicher wurden nun die Fuhrwerke welche das Fricktal grossräumig umgingen. Erst nach massiven fiskalische Einbussen dämmerte es der Berner Regierung allmählich, dass für die Passage zwischen Brugg und Hornussen etwas unternommen werden musste. Ausserdem wurde jetzt auch Druck von österreichischer Seite gemacht, die 1754 die Strasse durch das Fricktal bis an die damalige Staatsgrenze bei Hornussen instand stellen liess.

Im Abstieg nach Effingen findet sich einer der spektakulärsten Abschnitte der Karrgeleisestrasse am Bözberg (AG 11.1.2). Die sichtbaren Geleise stammen kaum aus römischer Zeit, sondern sind wohl wesentlich jünger.

Nach einem ersten, wenig tauglichen Ausbau bewilligte der bernische Rat 1773 schliesslich die Planung und Kostenberechnung für eine völlig neue Bözbergstrasse zwischen Brugg und Effingen. Der Auftrag ging an den piemontesischen Ingenieur Antonio Maria Mirani, der sich schon zwanzig Jahre zuvor mit dem Bau des Aargauer Staldens in Bern einen respektvollen Namen geschaffen hatte. In ganz und gar unbernischem Tempo trieb er das Projekt voran, und 1777 wurden die Arbeiten an der neuen, weit gehend noch heute benutzten Bözbergstrasse aufgenommen. Mirani selber erlebte den Abschluss seines Werkes nicht mehr. Er starb im Herbst 1778, bevor am 10. Dezember 1779 die neue Strasse durchgehend befahrbar war (AG 11.4).

Der Bözberg ist im Kanton Aargau sicher das beste Beispiel, um Geschichte und Entwicklung einer wichtigen Transitachse über einen Zeitraum von zweitausend Jahren zu studieren und zu dokumentieren. Zwischen Brugg und Effingen lassen sich die Weggenerationen von der ältesten bis zur jüngsten Linienführung draussen im Gelände nachvollziehen. Zahlreiche Reste der alten Weganlagen sind noch erhalten. Die verschiedenen Verläufe sind gleichsam ein Spiegel der zahlreichen Hindernisse, die es bei der Passage über den Bözberg zu überwinden galt.

Ganz im Gegensatz dazu zeigt sich die weitere Fortsetzung von Effingen bis nach Stein. Durch den Talboden einerseits und durch die Ortschaften andererseits sind die Möglichkeiten der Linienführung hier auf einen engen Bereich begrenzt. Ältere Weggenerationen wurden von Verbesserungen, Verbreiterungen und Neubauten zugedeckt und überfahren. Einzig im Langenfeld, südwestlich von Oeschgen, sind bedeutende Reste eines älteren, jedoch noch bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts benutzten Wegtrassees zu sehen.

Strassenbau unter der Berner Herrschaft

Auf den Chausseen der Gnädigen Herren

Seit der Eroberung des Aargaus durch die Eidgenossenschaft im Jahre 1415 stand der südwestliche Teil des heutigen Kantonsgebietes unter der Fuchtel des Staates Bern. Der gut organisierte Verwaltungsapparat zeigte sich nicht zuletzt im Bau der nach französischem Vorbild angelegten Strassen, die das weitläufige Territorium im Sinne des Zentralismus erschlossen.

Bereits im 16. Jahrhundert ist das Netz von Hauptverbindungen im damaligen Bernbiet bemerkenswert systematisch angelegt. Das Gerippe bildeten die von der Hauptstadt ausgehenden «regiae viae», die alten Königsstrassen. Sie waren sowohl strategisches Mittel für die Sicherung des Territoriums als auch Repräsentationsobjekt und somit Ausdruck des staatlichen Stolzes. In erster Linie waren sie jedoch wichtig, weil die an ihnen liegenden Wegzölle die Staatskasse füllten. Zu Beginn des 18. Jahrhunderts präsentierten sich Berns Strassen in einem miserablen Zustand. Ohne Steinbett verwandelten sie sich je nach Wetter in Staub- oder Schlammpisten und waren kaum zu befahren. Zwar standen bei den Gemeinden Wegmacher im Solde um die schlimmsten Schlaglöcher auszubessern oder bei sumpfigen Passagen die Fahrbahn behelfsmässig mit quergelegten Holzknüppeln zu verstärken. Gleichwohl war man von einem komfortablen Reisen noch weit entfernt.

Dies sollte sich 1740 dank der Initiative des bernischen Wegmeisters und Ratsherrn Friedrich Gabriel Zehender ändern. In seinem «Untertänigst und ohnmassgeblichen Memoriale über die Construction, Reparation und Conservation der hohen Landstrassen» zeigte er die Nachteile von schlechten Strassen derart drastisch auf, dass die Regierung umgehend handelte. Fortan wurden jährlich 6000 Taler aus dem Zollfonds in den Aufbau eines systematischen, staatlichen Strassenbauprogramms investiert und in den folgenden drei Jahrzehnten wurden

Karte von Pierre Bel, 1787, mit dem Verlauf der Chaussee zwischen Brugg und Würenlingen.

die Überlandstrassen zu den besten und modernsten der Eidgenossenschaft ausgebaut. Paradestück der sternförmig von Bern ausgehenden Chausseen war die Verbindung zwischen Genf und Zürich. In Murgenthal erreichte sie das heute aargauische Kantonsgebiet und zog über Oftringen, Suhr, Lenzburg, Mellingen und Baden ins Limmattal (AG 10, 9, 8, 7, 2).

Von diesem Hauptstrang zweigte in Hunzenschwil eine Strasse Richtung Brugg ab (AG 48.4). Damit dem Warenverkehr auch in der nördlichen Fortsetzung passable Strassen zur Verfügung standen, wurde die Verbindung von Brugg an die Wagenfähre von Stilli und weiter über Tegerfelden bis Zurzach ebenfalls von Grund auf erneuert (AG 13, 46, 45). Die Arbeiten wurden energisch in Angriff genommen; an der Strasse zwischen Hunzenschwil und Brugg arbeitete man an fünf Stellen gleichzeitig. Arbeiter mit Pickel und Schaufel kamen jeden Tag aus den Ämtern Kastelen und Schenkenberg mit einer eigens dafür eingerichteten Fähre über die Aare auf die Baustelle. Ab 1775 bestand zwischen Hunzenschwil und Zurzach eine durchgehende Chaussee.

Die damaligen Strassenbauer leisteten ganze Arbeit. Ihre sorgfältig angelegten Wegbette bilden über weite Strecken noch immer das Fundament heutiger Hauptstrassen. Auf der soliden Grundlage wurden die Chausseen laufend verbreitert und ausgebaut, so dass – Ironie des Schicksals – von den ursprünglichen Anlagen bis heute kaum mehr etwas erhalten geblieben ist. Ausnahmen bilden meist kurze Abschnitte, wo während der Ausbauphasen des 19. und 20. Jahrhunderts eine andere Linienführung gewählt wurde. Einen recht guten Eindruck der Verhältnisse im 18. Jahrhundert vermittelt die Situation bei Stilli (AG 13.0.2). Am rechten Aareufer, in der Gemeinde Untersiggenthal, sind noch die Überreste des um 1830 errichteten kleinen Fahrhäuschens zu sehen, in dem die diensthabenden Fährleute und die Passanten auf die nächste Überfahrt warteten. Von hier nordwärts ist die um 1770 erstellte Kunststrasse auf einer Länge von 400 Metern weit gehend unverändert erhalten. Sie führt leicht ansteigend nach Norden und wendet sich dann in einem tiefen, künstlich angelegten Hohlweg mit einer Rechtskurve Richtung Osten. Längs des Aufstieges verläuft eine fast 200 Meter lange und stellenweise über zwei Meter hohe, kunstvoll gebaute Stützmauer, mit zwei integrierten Ausstellnischen (Foto S. 11). Von den dem Aareufer entlang aufgereihten Wegbegrenzungssteinen befinden sich noch sieben Exemplare an ihrem Standort. Das heute durchschnittlich 7.5 Meter breite Trassee war ursprünglich vermutlich etwas schmaler, denn die Anlage wurde im 18. Jahrhundert als Landstrasse 2. Klasse konzipiert, die eine Breite von 20–24 Schuh (6–7.2 m) vorsah.

Zwei weitere Stellen zeigen die alte Kunststrasse in einem ziemlich unverfälschten, das heisst kaum ausgebauten Zustand: Im Abstieg vom Ruckfeld nach Tegerfelden tieft sich das heute als Flurweg benutzte Trassee als Hohlweg ein, führt durch einen künstlichen Felsdurchbruch und zieht als Hangweg nach Tegerfelden hinunter. Am Fuss des «Steigs» – so der charakteristische und noch gebräuchliche Flurname – stehen drei ältere Wegbegrenzungssteine (AG 46.0.3). Das zweite gut erhaltene Teilstück liegt zwischen Tegerfelden und Zurzach. Im Abstieg von der Passhöhe gegen den Rhein ist die alte Zurzacherstrasse als 4 Meter breite Chaussee sichtbar (AG 45.3.1). Der Zustand der Strasse dürfte dem Ausbaustandard nach der Neuanlage von 1749/50 entsprechen. Zweifellos wurde die Strasse aber immer unterhalten, war sie doch bis 1952 die Hauptverbindung von Tegerfelden nach Zurzach.

Der «Steig» bei Tegerfelden – ein Überbleibsel der bernischen Chaussee von Brugg nach Zurzach (AG 46.0.3).

Bewirtschaftungswege für den Rebbau

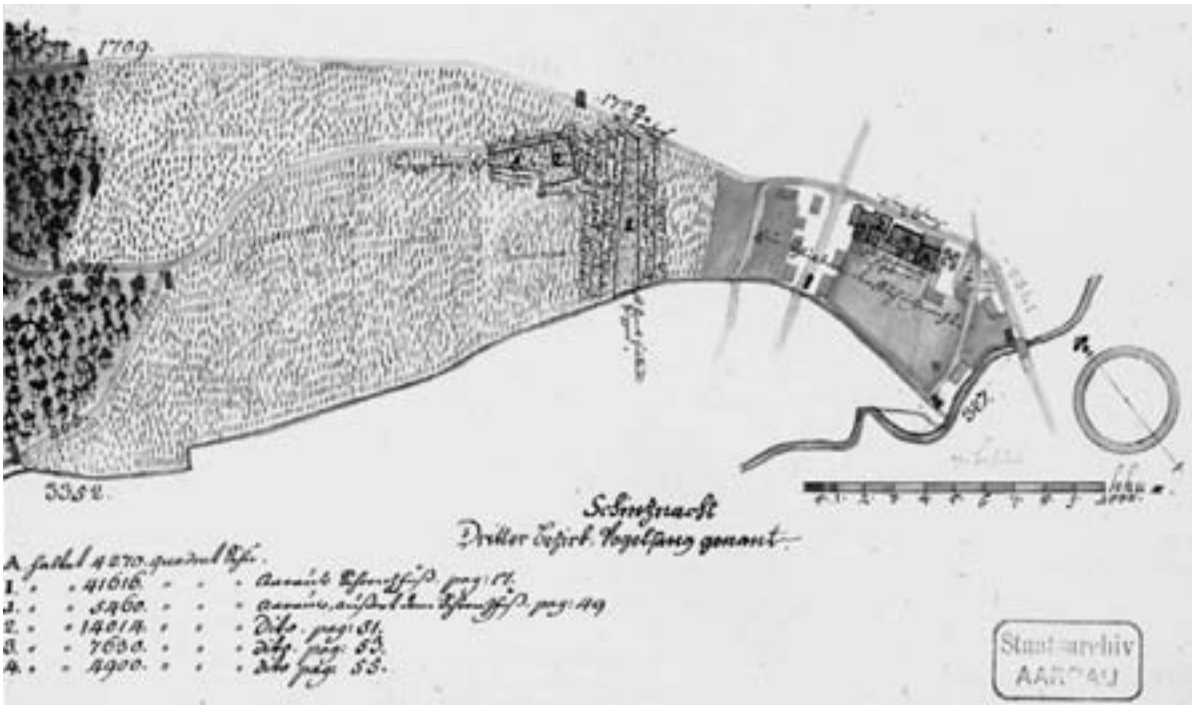
Durch die Alte Gasse in Schinznachs Reben

Wer sich vom Schinznacher Dorfzentrum Richtung Vogelsang in die sanft ansteigenden Rebberge aufmacht, fühlt sich unvermittelt in frühere Zeiten zurückversetzt. Das holprige, mit Bollensteinpflaster besetzte Strässchen macht einen leicht antiquierten Eindruck, und es braucht wenig, um sich einen alten Büttenträger vorzustellen, der bedächtig Richtung Trotte marschiert.

Die Alte Gasse (AG 1577.1.1) bildet seit je den Hauptzugang ins Schinznacher Rebgebiet. Die ersten Zeugnisse des Weinanbaus sind bis ins Mittelalter zurückzuverfolgen. Während dessen grösster Ausdehnung bewirtschaftete man in Schinznach-Dorf gegen 100 Hektaren. Noch am Ende des 19. Jahrhunderts reichten die Reben bis unmittelbar ans Dorf heran. Übrig geblieben sind 32 Hektaren – das bedeutet hinter Tegerfelden die zweitgrösste Weinbaufläche des Kantons.

Die Siedlung am Eingang zum Schenkenbergtal ist mit dem Rebbau gross geworden und entwickelte sich zum bedeutendsten Dorf des Bezirks Brugg. 1730 war es so wohlhabend, dass die meisten Häuser bereits gemauert und mit Ziegeln gedeckt waren. Auch die Pflästerung der Alten Gasse ist ein Hinweis auf den relativen Reichtum der Schinznacher. Was man damals sonst

Noch heute ist Schinznach Dorf durch die umgebende Rebberglandschaft geprägt.



höchstens von den vornehmen Strassen der Städte her kannte, konnte sich die Landgemeinde auch für ihren Bewirtschaftungsweg leisten. Das für einen Nebenweg auffällig breite Trassee ist auf einer Länge von 350 Metern mit gespaltenen Bollensteinen besetzt. Als Wegbegrenzung sind zum Teil noch die alten, für Rebberge typischen Trockensteinmauern erhalten. Sie heben sich nicht nur für das Auge wohltuend von den öden Betonmauern ab, sondern sie sind mit ihren Ritzen und Spalten auch wertvolle Refugien für seltene Pflanzen und Tiere. Man darf annehmen, dass der Weg vom Dorf bis hinauf in den Grundwald seit mehreren hundert Jahren denselben Verlauf nahm. Auf Karten lässt er sich allerdings erst im 18. Jahrhundert fixieren. Dank der Weitsicht der Gemeinde Schinznach Dorf konnte dieses für den Kanton Aargau einzigartige Wegstück erhalten werden. 1988 wurde die bestehende Pflästerung von Grund auf saniert und für eine bessere Stabilität und Dauerhaftigkeit ausgefugt. Heute trägt die Alte Gasse wesentlich zum intakten Eindruck der Schinznacher Reblandschaft bei, und dies, obwohl die zahlreichen Neubauten das Bild empfindlich stören.

Oben: Der Ausschnitt aus dem Schinznacher Zehnt- und Bodenzinsplan von 1784/85 zeigt, wie die Alte Gasse ins Rebgebiet von Schinznach Dorf führt (Staatsarchiv Aargau P 02/0052/06).

Unten: Die Alte Gasse (AG 1577.1.1) mit der zu Beginn der 1990er-Jahre restaurierten Pflästerung und der wegbegrenzenden Mauer.

Kirchwege als Zeugen der Glaubensgeschichte

Streit im Namen Gottes

Der sonntägliche Kirchgang ist aus der Mode gekommen. Der westlich-rationale Mensch der Neuzeit hat das religiöse Leben und Brauchtum an den Rand gedrängt, häufig sogar ganz aus dem Bewusstsein verbannt. Im Mittelalter war das anders.

Die Kirche durchdrang im Mittelalter den Alltag mit religiösen Vorstellungen. Dabei diente das sakral ausgerichtete Denken und Handeln selten nur der geistigen Erbauung. Es war vielmehr eine Inanspruchnahme göttlicher Hilfe gegen Krankheiten, Seuchen oder Naturkatastrophen, denen man in hilfloser Weise ausgeliefert war. Die religiösen Handlungen waren stark ritualisiert. Gebete begleiteten die Leute durch den Tag hindurch und bestimmten dessen Rhythmus. Der Gang zur Kirche war Ausdruck der Demut gegenüber der Allmacht Gottes und der Autorität der kirchlichen Institutionen.

Allgegenwärtig zeigte sich die geistliche Macht in den zahlreichen, an markanten Stellen errichteten Kirchen, Kapellen, Kreuzen und Bildstöcken. Die Pfarrkirchen standen im Zentrum der mittelalterlichen Grosspfarreien, welche meistens mehrere Gemeinden umfassten. Für die Bewohner von randlich gelegenen Weilern und Dörfer war der Besuch des Gottesdienstes deshalb mit längeren Fussmärschen verbunden. Natürlich dienten die dazu benutzten Wege nicht ausschliesslich dem Kirchgang. Die in den schriftlichen Quellen häufige Erwähnung von «Kirchwegen» zeigt aber zumindest deren hauptsächliche Funktion im Bewusstsein der damaligen Bevölkerung. Beispiele dafür sind der «Kirchweg» von Safenwil nach Zofingen (AG 429; erwähnt 1581), der «Kilchweg» von Dottikon nach Hägglingen (AG 766; 1648) oder der «Alte Kirchweg» von Unterehrendingen

Die alte Gebenstorfer Kirche, die beiden Konfessionen diente – fotografiert am Tage vor dem Abbruch, am 18. Juni 1889.

Rechte Seite, links: Das Wegkreuz im Lätten am Gebenstorfer Kirchweg (AG 191) steht seit der Güterregulierung von 1975 ohne Weg da.

Rechte Seite, rechts: Der Safenwiler Kirchweg nach Zofingen (AG 429.0.1) ist am Scherenberg zum Hohlweg ausgebildet. Durch das ständige Begehen wurden aus den Sandsteinschichtungen natürliche Treppenstufen herausgearbeitet.

nach Niederweningen (AG 282; 1664). Vom Kirchweg zwischen Oftringen und Zofingen (AG 410.2) heisst es schon 1484, er sei in einem derart schlechten Zustand, dass er alten Leuten und schwangeren Frauen nicht mehr zugemutet werden könne.

Eine besondere Geschichte hat der Kirchweg zwischen Birmenstorf und Gebenstorf (AG 191). Er erhielt seine Funktion erst in nachreformatorischer Zeit und wird in den Urkunden seit 1600 als «Gebistorffer Kilchwäg» bezeichnet. In beiden Dörfern bekämpften sich Alt- und Neugläubige heftig, nachdem sich die Mehrheit der Gebenstorfer Bevölkerung zum neuen Glauben bekannte, während die Reformierten von Birmenstorf in der Minderheit blieben. Um 1530 hatten sich die beiden Glaubensgruppen so weit verständigt, dass der katholische Priester aus Birmenstorf auch die Katholiken von Gebenstorf betreute, während der in Gebenstorf ansässige Prädikant sich um die Reformierten von Birmenstorf kümmerte. Die Kirchen wurden jeweils von den Anhängern beider Bekenntnisse benutzt. So hielt man an einem Sonntag in Gebenstorf reformierten und in Birmenstorf katholischen Gottesdienst, am folgenden Sonntag umgekehrt.

Die gemeinsame Benutzung der Kirchen verursachte indes wiederholt Ärger. Bei einer Renovation der Gebenstorfer Margaretenkirche um 1700 unter dem damaligen reformierten Pfarrer wurden zum Beispiel verschiedene Heiligenbilder und eine Darstellung des jüngsten Gerichts kurzerhand überweisselt. Der Streit um die richtige Lehre war zeitweise derart heftig, dass der Landvogt befahl, einer der beiden Gottesdiener müsse auf dem Weg zur Kirche ins Nachbardorf die Strasse im Tal, der andere den Weg über die Höhe benutzen, damit sie sich nicht begegneten.

Sichtbare Zeugen der Glaubenskämpfe sind heute noch zwei steinerne, durch die katholischen Birmenstorfer Pfarrherren aufgerichtete Kreuze, welche die frühere Bedeutung des Weges unterstreichen.

Aus dem Jahre 1667 datiert das Kreuz in der Friedhofmauer vor der Birmenstorfer Kirche. Es sollte wohl den Alleinanspruch der Katholiken auf das Gotteshaus unterstreichen. Augenfällig ist der Standort des zwölf Jahre jüngeren Kreuzes in der Lätten. Als sakraler Begleiter des Kirchweges dürfte es als Provokation gegenüber den Protestanten aufgestellt worden sein. Ein drittes Wegkreuz steht in Birmenstorf an der Gabelung Lättenstrasse/Strählgass; es datiert aus dem Jahr 1770. Im übrigen ist die Linienführung des Kirchweges zwar noch weit gehend erhalten geblieben, die meisten Streckenstücke sind jedoch modern überprägt.

Allgegenwärtige Fusswege

Die Kultur des Langsamen

Der Ausbaugrad von Wegen und Strassen richtet sich nach den Anforderungen ihrer Benutzer. Wer früher zu Fuss, allenfalls mit dem Ochsen oder einem Handkarren unterwegs war, brauchte keine breite Schnellstrasse – ein Trampelpfad genügte.

Die eigenen Füsse waren bis ins 19. Jahrhundert das alltäglichste Fortbewegungsmittel. Ob unterwegs zur Arbeit, zum Markt, zur Kirche – die Leute waren vom Mittelalter bis weit in die moderne Zeit «auf Schusters Rappen» unterwegs – oft auch auf Reisen von mehreren Tagen. Kutschen oder gar Reitpferde waren ein Luxus, den sich nur reichere Leute leisten konnten. Dementsprechend schlecht waren die fahrbaren Strassen ausgebaut und entsprechend dicht war das Netz an Fussverbindungen und Karrwegen. Ältere Karten dokumentieren dies zum Teil sehr anschaulich.

Alte Fusswege unterscheiden sich von Fahrwegen meist dadurch, dass sie sehr direkt angelegt wurden, da Steigung und Gefälle in der Regel für Fussgänger keine unüberwindbaren Hindernisse darstellten. Wichtiger war das Vermeiden von zeitraubenden Umwegen. Im Gegensatz zum Alpenraum gibt es im Mittelland keine durch Pässe und enge Täler vorgezeichnete Verkehrskorridore. Während die Fahrstrassen auf bequemeren, dafür häufig längeren, mit Kurven versehenen Trassen angelegt wurden, bildeten die Fusswege eine direkte Abkürzung. Sie sind meist wesentlich älter als die Fahrstrassen und wurden über mehrere Jahrhunderte hinweg benutzt.

Mit der Entwicklung der Verkehrsmittel veränderten sich auch die Strassen und Wege. Die beschwerlichen, zum Teil extrem steil angelegten Fusswege kamen zunehmend ausser Gebrauch. Obwohl sie bis ins 19. Jahrhundert einen wesentlichen Bestandteil des ganzen Wegnetzes ausmachten, sind kaum mehr ursprüngliche Strecken durchgehend erhalten.

Ein Beispiel dafür ist die alte Verbindung von Remetschwil über Kindhausen nach Dietikon (AG 252). Als kürzester Weg zwischen dem Reussübergang von Mellingen und dem Limmattal bei Dietikon war er nur für Fussgänger durchgehend begehbar, da das unstabile Gelände im Bereich der Sackung von Bergdietikon keine Fahrstrasse zuliess. Dennoch zählte der Pfad seit dem Mittelalter zu einer regionalen Fernverbindung und hatte als Markt- und Kirchweg eine wesentlich grössere Bedeutung als dies die Spuren im Gelände vermuten lassen.

Der Weg ist heute über weite Strecken überprägt und Teil von Quartiersträsschen und Flurerschliessungen. Ein unverändert schöner Abschnitt liegt in der Traverse zwischen Egelsee und Ober Rörimoos (AG 852.0.3). Auf einer Länge von 150 Metern wurde hier durch die dauernde Benutzung aus dem weichen Untergrund des Hanges ein 1 Meter breiter Fussweg herausmodelliert. Das unbefestigte Trassee gehört zu den raren Beispielen von historischen Wegen, die ihr jahrhundertealtes Erscheinungsbild bis heute bewahrt haben.

Rechts: Der Fussweg am Egelsee führt im Abschnitt AG 852.0.3 (Bergdietikon) durch einen der seltenen Eibenbestände.

Rechte Seite: Ausschnitt aus dem Kroki der Hohlweglandschaft von Villmergen (AG 662, 665, 774; Zeichnung Guy Schneider).

Markante Spuren jahrhundertelanger Nutzung

Vom Holzweg zum Hohlweg

Die Nutzung des Waldes war früher Bestandteil des Alltagslebens. Sie reichte vom Holzschlag über die landwirtschaftliche Bewirtschaftung und die Waldweide bis zur Köhlerei. Diese Arbeiten haben auch Wegspuren hinterlassen.

Allein im Gemeindewald von Schafisheim kennt man 63 Kohlplätze. Ebenso zahlreich waren die für den Ackerbau gerodeten oder gereuteten Waldflächen, die man in Flurnamen wie «Rütenen», «Grüt», «Althau» oder «Schwändi» wiedererkennt. Aber auch «Tannacher», «Widacher» oder «Neumatt» – Flurnamen, die heute in geschlossenen Waldgebieten zu lokalisieren sind – weisen auf die frühere Nutzung hin.

Primär diente der Wald zur Deckung des Holzbedarfs. Bis weit ins 19. Jahrhundert war Holz das wichtigste und fast einzige Brennmaterial. Als Bauholz wurden grosse Mengen für Häuser und Brücken benötigt. Kaum ein Wagen, ein Zaun oder ein Möbelstück, die nicht aus Holz gefertigt waren. Der Rohstoff bildete eine der Lebensgrundlagen jeder dörflichen und städtischen Gemeinschaft. Trotz der enormen Bedeutung war die Waldnutzung lange Zeit eine ziemlich unorganisierte Sache. Die spärlichen, mehr schlecht als recht fahrbaren Waldwege führten zu bäuerlich genutztem Land, in Steinbrüche, Kiesgruben und in die Nachbardörfer. Für den Holzschlag gab es kaum systematische Erschliessungen. Der Abtransport der gefällten Bäume erfolgte auf einfachen, nur zeitweilig benutzten Erdwegen. Ochsen und Pferde schleiften die Stämme aus dem Wald, wobei der erdige Untergrund ständig bearbeitet und bei Regenwetter ausgeschwemmt wurde. Resultat dieses Prozesses sind stark eingetiefte, im Laufe von Jahrzehnten und Jahrhunderten entstandene Hohlwege. Waren die Wege bei Schlechtwetterperioden derart morastig und bodenlos, dass selbst die Tiere nicht mehr durchkamen, so legte man daneben eine neue Spur an, welche sich wiederum eintiefte. Auf diese Weise entstanden vor allem in steilen Waldpartien eigentliche Hohlwegbündel mit ganzen Geflechten von dicht nebeneinanderliegenden Spuren.

Im Kanton Aargau gibt es kaum ein grösseres Waldgebiet ohne markante Hohlwegspuren. Geradezu labyrinthisch präsentiert sich die Hohlweglandschaft westlich von Villmergen (AG 662.1.4 – 662.1.8, 665.1.4, 665.1.5, 774.1 – 774.3). Hier finden sich neben den ehemaligen Ortsverbindungen nach Egliswil und Seengen auch alte Holzabfuhrwege, Erschliessungswege zu Ackerzelgen sowie Zufahrten zu Kohlplätzen und Kiesgruben.

Im Gelände zeigt sich eine verwirrende Vielfalt von Spuren verschiedenster Ausprägung, die an den eindrücklichsten Stellen zwischen 8 Meter hohen Böschungen hindurchführen. Obwohl die meisten Wege nicht mehr benutzt werden, geben sie doch ein Bild von den Zuständen, die zeitweilig im Wald geherrscht haben müssen. Der Hohlwegfächer westlich von Villmergen gehört zu den grössten und markantesten im aargauischen Mittelland. Da die tiefen Gräben eine intensive Holznutzung der betroffenen Flächen erschweren, haben sie zur Ausbildung eines schützenswerten Waldstandortes beigetragen. Im Wald-Naturschutzinventar des Kantons Aargau ist er als grosser Altholzbestand ausgeschieden. Was ursprünglich durch die intensive Nutzung des Waldes entstanden ist, dient heute dessen Schutz!

Unentbehrliche landwirtschaftliche Erschliessungswege

Feldwege – Spiegel des vormodernen Wirtschaftslebens

Es mag übertrieben scheinen, die frühneuzeitliche Wirtschaft mit der Landwirtschaft gleichzusetzen – dennoch ist diese Vorstellung nicht ganz abwegig. Im Frühmittelalter waren grosse Teile der heutigen Schweiz mit unberührten Waldflächen bedeckt. Erst durch allmähliche Rodungen wurden einzelne Gebiete urbarisiert, das heisst als Siedlungs- und Ackergebiet brauchbar gemacht und erschlossen.

Der Höhepunkt des Landesausbaus folgte nach einer starken Bevölkerungszunahme im 12. und 13. Jahrhundert. Im Mittelpunkt der menschlichen Aktivitäten stand die Sicherstellung der Nahrung – kurz: das Überleben.

Die Agrarproduktion im Flachland war stark auf den Ackerbau ausgerichtet, wobei die damaligen Fluren nicht mit den heutigen Realitäten zu vergleichen sind. Die Äcker waren durchsetzt mit Büschen und Baumgruppen, unebenes Gelände wechselte mit versumpften Partien, neben verstreuten Lesesteinhaufen schlängelte sich ein natürlicher Bachlauf. Auf den Feldern wurde fast ausschliesslich Getreide angebaut. Andere Feldfrüchte reiften in den siedlungsnahen Gärten. Eine derart einseitig ausgerichtete Bewirtschaftung, eine eigentliche Monokultur, zehrte am Nährstoffgehalt des Bodens und gefährdete auf die Dauer dessen Fruchtbarkeit. Um dies zu verhindern, säte man nicht jedes Jahr Getreide, sondern liess die Äcker eine gewisse Zeit brach liegen, damit sie sich durch die natürliche Unkrautvegetation wieder erholen konnten. Eine regelmässige Düngung, etwa mit gesammeltem Stallmist, kannte man nicht. Im 13. Jahrhundert begann sich allmählich eine Fruchtfolge im Dreijahresrhythmus durchzusetzen. Während eine Flur, Zelge genannt, mit Winterfrucht (Dinkel) angepflanzt wurde, war die zweite Flur für die Sommerfrucht (Hafer, Hirse, Roggen) bestimmt. Die dritte Zelge lag brach. Ausserhalb des Ackerlandes säumten die Wiesen und die Allmend mit Weide- und Waldflächen das Gemeindegebiet.

Die restriktive Aufteilung hatte den Vorteil einer optimalen Nutzung des zur Verfügung stehenden Landes und trotz der Güterzersplitterung mussten in einer solchen Dreifelderwirtschaft keine unnötigen und Land fressenden Weganlagen gebaut werden. Als Erschliessung genügte eine in die Zelgen führende Hauptachse. Die Feinerschliessung besorgten entweder nicht permanente Pfade, oder sie war schlicht überflüssig, denn innerhalb einer Zelge wurde auf allen Parzellen zur selben Zeit gepflügt, gesät und geerntet. Nach der Ernte war das Feld frei zugänglich für den Weidgang des Viehs.

Aargauer Bauern retten die Kornernte vor den einfallenden Eidgenossen. Auf dieser Darstellung der Schweizerchronik von Wernher Schodoler (um 1510–1535) ist ein einachsiger Wagen zu erkennen, wie er für landwirtschaftliche Transporte bis ins 20. Jahrhundert üblich war.

Häufig standen auch Wege offen, die ausschliesslich in der Zeit nach der Ernte und der folgenden Brache benutzt werden konnten, danach kamen sie wieder unter den Pflug. Umso intensiver war die Beanspruchung der ständig benutzten Wege in die Zelgen. Häufig waren sie gleichzeitig Teil einer Ortsverbindung, dazu Viehtrieb in die Allmend und womöglich dienten sie auch noch dem Abtransport der im Hochwald geschlagenen Baumstämme. Unter solchen Umständen konnte ein Weg bald einmal bleibende Spuren in der Landschaft hinterlassen, indem er sich bei entsprechenden Voraussetzungen, wie etwa weichem Untergrund, rasch als Hohlweg ins Gelände eintiefte.

Auf alten Karten und Plänen, die bisweilen die Struktur der traditionellen Dreizelgenwirtschaft noch erkennen lassen, sind Hohlwege in der offenen Kulturlandschaft zahlreich enthalten. Und heute? Schöne Beispiele sind selten geworden und gut erhaltene Wegabschnitte wie etwa jene nordöstlich von Möhlin sind in der Kategorie «Raritäten und Trouvaillen» einzuordnen. Von Ober- und Untermöhlin ausgehende, noch deutlich als Hohlwege eingetiefte Flursträsschen bilden den Zugang in die Zelgen. Die Flurnamen «Chleizelgli», «Forstzelgli» und «Bünten» verraten hier die frühere Dreifelderwirtschaft. Beim Lerchenhof vereinigen sich die Feldwege zu einem Trassee, das, auf kurzen Teilstücken immer wieder leicht ins Gelände eingetieft, bis in den Möhliner Unterforst zieht. Hier lag der 1041 erstmals erwähnte und 1630 im Schwedenkrieg zerstörte Weiler Rappertshüseren. Der Weg in die Zelgen bildete demnach gleichzeitig eine Verbindung zu dieser mittelalterlichen Siedlung.

Landschaftliche Höhepunkte sind die beiden Abschnitte «Churzi Höli» und «Langi Höli» (AG 1639.2.1). Es ist gut möglich, dass sie auch zu jenen Hohlwegen gehören, die bereits in den Bereinen (Güterverzeichnisse) aus dem 15. und 16. Jahrhundert als Grundstücksgrenzen erwähnt werden. Sowohl in der Siedlung wie auch im Landwirtschaftsgebiet setzen sie ganz markante Akzente. Als Tribut an die Mechanisierung und Motorisierung ist der Weg zwar bis ins Forstzelgli geteert, seine Funktion als Erschliessung von Wald und Flur ist hingegen seit dem Mittelalter unverändert. Die «Langi Höli» erstreckt sich über 400 Meter und ist stellenweise bis zu 5 Meter in die weichen Löss-Sedimente eingetieft. Beide Wegböschungen sind dicht mit Hecken und Bäumen bestanden, die in der sommerlichen Hitze ein angenehm schattenspendendes Blätterdach bilden.

In einer der Natur entfremdeten, intensiv beanspruchten Agrarlandschaft sind solche Vegetationsinseln ökologisch von unersetzbarem Wert. Sie bilden letzte Rückzugsgebiete für wildwachsende Pflanzen und absolut notwendige Biotope für Kleinlebewesen wie Käfer oder Vögel, die hier ihre einzige Überlebenschance haben.

Feldwege sind heute meist modern überprägt, aber oft noch im originalen Verlauf: die «Churzi Höli» bei Möhlin (oben; AG 1639.2.1), ein Hohlweg Richtung Zelglihof (unten; AG 1639.2.2).

Zeugen der frühen Industriegeschichte

Wege zu Erz-, Stein- und Gipsgruben

«Die Schweiz hat keine Rohstoffe» – ein Satz, den Generationen von Schülerinnen Schülern im Geographieunterricht auswendig lernen mussten, und der – wenigstens aus historischer Sicht – nicht stimmt. Für den vollständig auf natürliche Rohstoffe angewiesenen Menschen des Mittelalters konnte der bescheidene Bedarf an Ressourcen durchaus gedeckt werden.

Nicht nur tierische und pflanzliche Produkte (das Holz war der mit Abstand wichtigste Werkstoff), auch Steine für den Hausbau und Lehm für Backsteine, Dachziegel oder Bodenplatten kamen aus einheimischen Gruben. Sogar Metalle wie Gold, Silber und Eisenerze wurden abgebaut. Im aargauischen Fricktal geht die Eisenerzgewinnung bis ins 12. Jahrhundert zurück. Die Gruben lagen auf dem Fürberg zwischen Herznach und Wölflinswil, die Hammerschmieden konzentrierten sich um das Gebiet am Hochrhein. Sebastian Münster weist in seiner «Cosmographia» von 1550 bei der Beschreibung der Stadt Laufenburg auf die Bedeutung der Eisenindustrie hin: «Die Eynwohner ernehren sich zu gutem theil von dem Eysen das man schmelzt, aber das Ertz gräbt man im Frickthal auss einem Berg, trägt ein jahr und alle jahr 20 000 Gulden. Es gibt gemeldter Berg so viel Ertz, dass man dreyzehen Hämmer darzu braucht.» Das Fricktaler Doggererz, als «Stuferz» bezeichnet, wurde mit einspännigen, zweirädrigen Fuhrwerken über eine Distanz von mehr als 15 Kilo-

Eisenherstellung in der frühen Neuzeit: Am Stapelplatz wird frisch angeliefertes Erz mit dem Kübel abgemessen. Holzschnitt aus Sebastian Münsters «Kosmographie», 1550.

Eine 40 Meter lange und bis 2.5 Meter hohe Trockenmauer mit einer integrierten Seitentreppe stützt den Hang bergseits der Zufahrt zum ehemaligen Steinbruch von Eckwil bei Mägenwil ab (AG 680.3).

metern in die Verhüttungswerke am Rhein gekarrt. Den Transport besorgten einheimische Bauern. Sie waren selber im Besitz des Bergwerkes und besorgten die Arbeiten im wechselnden jahreszeitlichen Rhythmus mit der Landwirtschaft, weshalb die Eisenförderung jeweils im Winter den grössten Umfang erreichte.

Vom ursprünglichen Erzweg ist nicht mehr viel erhalten. Der Abstieg vom Fürberg nach Oberfrick zeigt im unteren Teil Hohlwege, die im Zusammenhang mit dem Bergbau entstanden sind (AG 585.1.1). Zwischen Oberfrick und dem Chremet bei Eiken folgte die Transportstrecke den Hauptverkehrswegen, danach führte ein von der Landstrasse getrennt verlaufender «Karrenweg» über Kaisten nach Laufenburg (AG 585.1.3). Bei den wenigen, nicht modern überprägten Teilstücken der Verbindung weisen einzelne Böschungsrelikte auf die alte Weganlage hin. Ein hübsches Detail ist der restaurierte Eisenröststadel unmittelbar am Wegrand beim Seehübel in Kaisten.

Zu den wichtigen Rohstofflieferanten, die mit ihren Abfuhrwegen zum Teil nachhaltige Spuren in der Landschaft hinterlassen haben, gehören die Steinbrüche. Mehrere grosse Abbaustellen findet man am Meiengrüen in den Gemeinden Othmarsingen, Mägenwil und Wohlenschwil (AG 680.1–4). Sie wurden wahrscheinlich schon in römischer Zeit betrieben und erlebten während der Städtegründungen im Hochmittelalter eine Blüte. Der wetterbeständige und leicht zu bearbeitende Muschelsandstein war ein geschätzter und vielseitig verwendbarer Baustein. Im Zusammenhang mit dem historischen Verkehrsnetz ist zudem erwähnenswert, dass die meisten bis ins 16. Jahrhundert zurückgehenden steinernen Wegkreuze im Reuss- und Bünztal aus diesen Brüchen stammen.

Den Höhepunkt ihrer Ausbeutung erlebten die Steinbrüche am Meiengrüen im 19. und 20. Jahrhundert. Zum Ausbaustand dieser Zeit dürften auch die kurzen, aber umso markanteren Zufahrtswege gehören, die den Gespannen mit schweren, zweiachsigen Halbwagen und 15–20 Zentimeter breiten Radfelgen standhalten mussten. So erinnern diese Werkstrassen mit Stützmauern, Dämmen und Felsdurchbrüchen, trotz der groben Ausführung, an den Standard von Kunststrassenbauten. Weitere Beispiele ausgedehnter alter Steinbrüche, wenn auch mit weit weniger spektakulärer Erschliessung, liegen im Steinbruchwald von Zofingen (AG 450) und westlich von Staffelbach (AG 666.0.1, AG 467.0.1).

Abschliessend zu erwähnen sind die Gipsgruben am Nordabhang der Lägeren, die seit dem frühen 19. Jahrhundert während rund hundert Jahren systematisch ausgebeutet wurden. Als Folge davon entstanden in Ober- und Unterehrendingen sechs Gipsmühlen, die das Gestein zu Bau- und Dünggips verarbeiteten. Die mit dem Öffnen der Gruben entstandenen Zufahrten sind weit gehend erhalten geblieben und gipfeln in einem komplizierten Wegsystem im Bereich des Abbaugebietes (AG 277.1.1). Es besteht aus einem heute noch benutzten Hauptast und mehreren Nebenästen. Die Trassees sind stellenweise bis zu 6 Meter als Hohlwege eingetieft, die zu den einzelnen Gruben führen. Der Wegkomplex und die Gipsbrüche bilden zusammen ein lebendiges Stück Oberehrendinger Industriegeschichte.

Ein missglückter Strassenbau im unteren Freiamt

Die Unvollendete

Was passiert mit einer Strasse, die weit gehend gebaut ist, wegen einzelner noch unausgeführter Teilstücke aber nicht eröffnet werden kann? Früher oder später erobert sie die Natur zurück. So geschah es in den 1830er-Jahren im unteren Freiamt.

Anfang 19. Jahrhundert setzte sich der Ort Bremgarten nach Kräften für eine neue Strasse zwischen Dottikon und der Kantonsgrenze bei Holenstrass ein. Sie sollte Teil einer überregionalen Verbindung werden, welche die mittelländische West-Ost-Achse über Baden ablösen und den Weg nach Zürich verkürzen würde. Es brauchte mehrere Anläufe, bis der Regierungsrat einlenkte. 1829 wurde die Strasse dekretiert und noch im selben Jahr fuhren Arbeiterkolonnen mit Schaufeln und Spitzhacken auf. Das Projekt war indes nicht unbestritten und stiess bei verschiedenen Gemeinden des unteren Freiamts auf erbitterten Widerstand. Sie hatten es satt, finanzielle Lasten zu tragen und Arbeitsleistungen für Strassen zu erbringen, die ihnen nur geringen oder keinen unmittelbaren Nutzen brachten. Hinzu kam, dass die Gemeinden Wohlen und Villmergen im Zentrum der Freiämter Strohgeflechtindustrie mit der neuen Strasse vom Durchgangsverkehr abgeschnitten worden wären. Bremgarten kümmerte sich wenig um diese Proteste. Die Stadt baute weiter und vollendete das Trassee innerhalb des Gemeindegebietes. Die andern Gemeinden liessen sich ihrerseits nicht beeindrucken und stellten den nur halbherzig angegangenen Bau 1830 kurzerhand ein. Da der Kanton ebenfalls wenig Begeisterung zeigte, wurde das Projekt ohne einen formellen Beschluss stillschweigend begraben.

Übrig blieb eine Bauruine, die man aus heutiger Sicht als Glücksfall bezeichnen muss. Es ist die einzige historische Strassenbaustelle im Kanton Aargau! Nur bei Dottikon und im Gemeindebann von Bremgarten wurde das Trassee so gut ausgebaut, dass es wenigstens als Erschliessungsstrasse taugte und diesen Zweck immer noch erfüllt. Das coupierte Gelände bedingte einen guten Gefällsausgleich und die projektierte Linienführung machte grössere Erdbewegungen nötig. Zeugen davon haben sich in den Wäldern zwischen Dottikon und Bremgarten gut erhalten. In den offenen Fluren hat das Bauvorhaben hingegen keine sichtbaren Spuren hinterlassen.

Das längste Teilstück der sogenannten «Drissgerstross» beginnt am Nordrand des Chintis und zieht schnurgerade durch den Bremgarter Gheimetshof bis an die Hauptstrasse Wohlen–Bremgarten (AG 42.2). Auf der 6-8 Meter breiten Kunststrasse verläuft heute ein wesentlich schmalerer, geschotterter Forstweg. Das Trassee besteht aus künstlichen Dämmen und Einschnitten, die seitlich oft über die Trasseebreite hinaus zu Kiesgruben erweitert wurden. In idealer Weise und ohne grosse Transportwege konnte so das entnommene Material gleich für die Schüttung der Dämme gebraucht werden. In den mit grossem Arbeitsaufwand angelegten Hohlwegen zeigen sich noch Reste der beim Bau vorgeschriebenen Wassergräben. Zwischen Chintis und Gheimetshof sowie weiter westlich am Staffelberg in Dottikon sind zudem die Relikte zweier alter Steinbogenbrücken zu sehen, die wegen Nichtgebrauchs einstürzten.

Ein vergessener Viehtriebweg

Das Lättengässli

Das Lättengässli am östlichen Siedlungsrand von Wettingen ist ein schönes Beispiel dafür, wie auch unbedeutende, nur im engsten lokalen Bereich benutzte Wege ihre Spuren in der Landschaft hinterlassen können.

Der Aufstieg von Wettingen durch das frühere Rebgebiet Lätten ins Tigelmoos lässt sich bereits auf einem um 1650 entstandenen Plan ausmachen. Damals hiess das sumpfig-feuchte Stück Land am Südfuss der Lägeren einfach Moos oder Möösli. Als Acker und als Rebland war es völlig ungeeignet, es gab gerade noch genügend Futter für das Vieh her. Bis 1831 war das Moos denn auch eine allgemein zugängliche Viehweide. Da der Weg dorthin durch Rebgebiet und Ackerland führte, mussten die Tiere am Ausbrechen gehindert werden, sollten sie keinen Schaden am umliegenden Kulturland anrichten. Der Viehtrieb, eine 2 Meter breite und knapp 1 Meter tiefe Hohlwegspur wurde daher regelrecht eingemauert.

Ein kurzer Wegabschnitt hat sich im Mittelteil des Lättengässlis bis in die heutige Zeit erhalten. Die mehrlagigen Stützmauern waren hoch genug, dass die damals eher kleinwüchsigen Rinder den Weg nicht verlassen konnten. Derartige, mit Steinwällen oder Mauern begrenzte Viehtriebe kennt man sonst vor allem aus dem Alpenraum. Im Mittelland hatten solche Wegelemente durch die Intensivierung der Landwirtschaft kaum Überlebenschancen; mit der aufkommenden Mechanisierung bildeten sie bloss lästige Hindernisse.

Das Lättengässli wurde glücklicherweise vergessen – es trägt deshalb heute noch wesentlich zu einer abwechslungsreichen und vielfältigeren Landschaft bei.

Linke Seite: Das schnurgerade Strassenstück der unvollendeten «Drissgerstross», das die Bremgarter durch den Gheimetshof bauten, dient heute als Forststrasse (AG 42.2).

Unten: Das Lättengässli, ein Viehtriebweg am Rande Wettingens (AG 120.0.1).

Kreuze als allgegenwärtige sakrale Wegbegleiter

Vom Wegrand den Segen

Ein 1512 in Basel erschienener Pilgerführer trägt auf dem Titelblatt den Reim «O Christ din stim hör ich gar wohl, / Jherusalem ich suchen sol, / zur port des heils den weg mir melt / der bildstock clein in weitem feld». Diese Symbolik des Bildstockes als Wegweiser entspricht durchaus der Realität. Der Bildstock ist Bestandteil einer Sakrallandschaft, die in den katholischen Gebieten des Kantons Aargau noch reich erhalten ist und sich hier vor allem in Wegkreuzen, Wegkapellen und Kirchen zeigt.

Die einst weit sichtbaren Land- und Wegmarken wurden vielfach von den sich ausdehnenen Siedlungen aufgesogen, so dass sie heute kaum mehr prägnant zu erkennen sind.

Die Gründe für die Setzung eines Wegkreuzes oder Bildstockes sind sehr vielfältig, können aber selten genau eruiert werden. Das will nicht heissen, dass die Sakrallandschaft lediglich als Ausdruck der allgemeinen Volksfrömmigkeit aufzufassen ist. So weiss man beispielsweise aus dem Luzernbiet, dass in nachreformatorischer Zeit, im Zuge der katholischen Erneuerung, eine grosse Anzahl von Kreuzen und Kapellen als Zeichen einer sichtbaren Machtdemonstration der Kirche in die Landschaft gesetzt wurde. Nicht selten bildeten Wegkreuze Zielpunkte oder Stationen von Feldprozessionen. Anlässe für die Errichtung waren aber auch Stiftungen im Zusammenhang mit Fürbitten auf ein bevorstehendes Ereignis, Dank für überstandene Gefahren oder als Erinnerung an

Kreuze am Weg: Bremgarten, 1553 (AG 24.1; linke Seite links), Fischbach-Göslikon, 1615 (AG 23; linke Seite rechts), Beinwil/Freiamt, Grod, 1763 (AG 976; oben links), Wittnau, 1746 (AG 633; oben rechts).

einen Unfall. Die häufige, formelhafte Erklärung, es handle sich um ein Pestkreuz, ist in vielen Fällen mehr Dichtung als Wahrheit.

Das älteste erhaltene Wegkreuz des Kantons Aargau datiert aus dem Jahr 1553 und steht bei Bremgarten (AG 24.1). Es musste 1993 von seinem früheren Standort direkt bei der Verzweigung Fischbacher-/Wohlerstrasse leicht versetzt werden. Das kräftige, aus Muschelsandstein gehauene Balkenkreuz trägt die Symbole Sonne, Mond und Stern und ersetzte «ein Gross Krüz in Stein gehowen», welches bereits 1512 erwähnt wird. Es lässt sich immer wieder belegen, dass die heutigen sakralen Wegbegleiter einen wesentlich älteren Standort markieren und häufig als Ersatz von Vorgängern aufgestellt wurden.

Sechs Meter hoch und reich verziert, steht bei der Hofgruppe Grod in Beinwil/Freiamt ein bemerkenswertes Granitkreuz von 1763 (AG 967). Die Inschrift oberhalb des Sockels verrät den Setzungsgrund: «Dises Creüz erhalten Beinwil, Winterschwil, Brunwil, Grüth und Grod, das Iesus sie bewahre vor aller Noth». Darüber befindet sich eine Bildnische mit Holzfigur, die den Heiligen Antonius von Padua darstellt. Das obere Ende des Kreuzes ist reich verziert und trägt eine auffällige Emblematik. Ein ebenfalls einzigartiges Wegkreuz steht im alten Zentrum von Fischbach (AG 23). Das Kunstwerk aus Muschelsandstein stammt aus dem Jahre 1615 und stellt auf dem Kreuzschaft einen Pilger dar, wahrscheinlich den heiligen Jakobus.

Wesentlich schlichter und einheitlicher in der Ausführung präsentieren sich die Kreuze im Fricktal. Sie sind aus Kalkstein gearbeitet oder als Kunststein gegossen. Die Enden von Schaft und Querbalken schliessen häufig mit einer dreiteiligen Rosette ab. Am Kreuz angeheftet ist in der Regel ein vergoldeter Christuskorpus aus Metall. Die Mehrheit der aktuellen Steinkreuze im Fricktal geht nicht weiter als ins 19. Jahrhundert zurück. Dass die religiöse Tradition nach wie vor lebt, beweisen unzählige Holzkreuze. Wenn man von deren Lebensdauer von 40 bis 70 Jahren ausgeht, wurden sie ausnahmslos im 20. Jahrhundert aufgestellt.

Bedeutend weniger häufig als Wegkreuze finden sich Kapellen, die mit dem historischen Verkehr in Verbindung stehen. Namentlich erwähnt seien hier die Schutzengelkapelle in Würenlingen an der Strasse Stilli–Tegerfelden (AG 46.0.1), die Loretokapelle auf dem Achenberg zwischen Klingnau und Zurzach (AG 14.6), die St. Wendolinskapellen in Kaisten (AG 588.1.3) und Möhlin (AG 12.1), die Wegkapelle Leidikon (AG 1548.0.1) in der Gemeinde Sulz.

Eine hübsche Geschichte erzählt das Mirakelbuch des Klosters Mariastein über die Entstehung des Wallfahrtskreuzes auf dem Buschberg (AG 582.0.3) zwischen Wegenstetten und Wittnau. Danach kaufte Benedikt Martin, der Müller von Kienberg, im Jahre 1668 im badischen Degerfelden einen 23 Zentner schweren Mühlstein. Diesen wollte man mit einem 14-spännigen Pferdetransport über die Rheinbrücke nach Rheinfelden und weiter über Wegenstetten nach Kienberg bringen. Nach dem Aufstieg auf den Buschberg fiel der Müller unglücklicherweise vom Wagen. Der Fuhrmann Jakob Rim, der den Sturz beobachtete, sah, wie das Rad auf das Bein des Müllers zu fuhr. Er erinnerte sich, dass die Muttergottes von Mariastein schon vor fünf Jahren seinem Kind in einer ähnlichen Situation geholfen hatte und rief: «Jesus und Maria, kommet ihm zu Hilfe!». Darauf fuhr das Fuhrwerk dem Müller über beide Beine, doch dieser erhob sich auf wundersame Weise unverletzt. Ein Stein war vor dem Rad gelegen und hatte die Beine geschützt. Als Dank für die Rettung liess Benedikt Martin an dieser Stelle ein Kreuz errichten. Die Geschichte von der Stiftung des Kreuzes wird somit zu einer Quelle für die Wegforschung, indem man ganz nebenbei erfährt, dass von Wegenstetten über den Buschberg nach Kienberg eine direkte Verbindung existierte. Tatsächlich sind im Gelände noch mehrere Reste älterer Wegspuren zu erkennen.

Weniger Glück hatte der Fuhrmann Hans Conrad Straumann. Er kam 1673 auf dem Weg zwischen Koblenz und Klingnau unter einen Wagen und zog sich tödliche Verletzungen zu. Zu seinem Andenken wurde am Unglücksort ein schlichtes Kreuz aus Muschelsandstein errichtet (AG 15.1.2). Es wurde 1740 und 1809 renoviert und ist noch heute, abseits des grossen Verkehrsstroms, ein stummer Zeuge für den ehemaligen Wegverlauf.

Die Schutzengelkapelle in Würenlingen liegt direkt an der Strasse Stilli–Tegerfelden (AG 46.0.1).

Zeugen des Berner Strassenbaus

Stundensteine im Aargau

Zur Ausstattung der Berner Chausseen des 18. Jahrhunderts gehörten auch die so genannten Stundensteine, die nach dem Vorbild der römischen Meilensteine die Distanz zur Hauptstadt angaben. Im Kanton Aargau sind zwei von ihnen erhalten.

Der Staat Bern versah im 18. Jahrhundert nach zentralistischem Vorbild seine Hauptstrassen mit Stundensteinen, die – vom bernischen Zytgloggeturm ausgehend – die Entfernung zur Hauptstadt angaben. Diese Steine säumten alle wichtigen Verkehrsachsen im bernischen Territorium inklusive der eroberten Gebiete im Waadtland und im Aargau. Die «Stunde» war dabei ein genau definiertes Längenmass: Eine Berner Wegstunde mass zunächst umgerechnet 5.278 Kilometer. 1838 wurde dann die Schweizer Wegstunde in Anpassung an das Pariser Mass auf 4.8 Kilometer festgesetzt, das entsprach 16 000 Schweizer Fuss. 1875 schliesslich führte die Schweiz das metrische System ein. Damit verloren die Stundensteine ihre Funktion.

Im Aargau sind zwei Stundensteine erhalten. Einer von ihnen steht unterhalb des Armee-Motorfahrzeugparks zwischen Lenzburg und Othmarsingen (AG 7.0.4). Der einfach gearbeitete Block aus Muschelsandstein gibt in einem gravierten Rahmen die Entfernung mit «16 Stund von Bern» an (rund 84.5 km). Der Stein ist bereits in den Karten von Pierre Bel (1787) und Ernst Heinrich Michaelis (1837–43, Blatt XI Lenzburg) eingetragen und steht lagerichtig an der Zufahrt zu den Armeeanlagen, die ein Stück des alten Verlaufs der Bernstrasse aufnimmt.

Der zweite erhaltene Stein markiert 15 Stunden Distanz zum Zytgloggeturm (AG 8.2.3). Er steht heute im Weiler Talhard in der Gemeinde Schafisheim an der «Alten Bernstrasse», nahe der Rudolf-Steiner-Schule. Sein ursprünglicher Standort war aber rund 250 Meter nördlich an der heutigen Hauptstrasse Hunzenschwil–Lenzburg: Der schnurgerade Verlauf dieser Strasse geht auf die bernische Chaussee des 18. Jahrhunderts zurück.

«XVI Stund von Bern»: Der Stundenstein beim Armee-Motorfahrzeugpark zwischen Lenzburg und Othmarsingen (links; AG 7.0.4) und auf der Karte von Pierre Bel, 1787 (rechts; bezeichnet mit «16 L», 16 lieues).

Flussübergänge im «Wasserschloss der Schweiz»

Aargauer Brückenlandschaft

Um die Flüsse herum kommt man nicht – Flüsse müssen überquert werden. Im Aargau, dem «Wasserschloss der Schweiz», noch viel mehr als anderswo. Hier vereinigen sich Aare, Limmat und Reuss vor der Einmündung in den Rhein. Zusammen mit den zahlreichen Nebenflüssen waren sie, seit Menschen unterwegs sind, unangenehme Hindernisse für eine Reise auf dem Landweg.

Bäche und kleinere Flüsse wurden noch bis weit ins 19. Jahrhundert üblicherweise bei Furten gequert. Diese seichten Stellen waren auch für Pferde oder Wagen passierbar. Der Vorteil bestand darin, dass bei einem Hochwasserereignis keine Brücken weggespült werden konnten und die Furt danach bei normalem Pegelstand wieder befahrbar war. Hingegen kam es bei hohem Wasserstand oft zu Unfällen.

Berühmt-berüchtigt war etwa die Unberechenbarkeit der Sissle. An der Strasse von Eiken nach Laufenburg (AG 585.1.3) fanden bis 1851, als die «Wuhrhüslibrücke» gebaut wurde, mehrere Fuhrleute mitsamt Zugtieren den Tod im Wasser des heimtückischen Baches. Erstaunlicherweise gab es sogar über den Rhein zwei bekannte und häufig benutzte Furten. Während Jahrhunderten konnte man bei Wallbach und oberhalb von Rheinfelden bei niedrigem Wasserstand den Fluss zu Fuss durchqueren. Vermutlich benutzte schon der römische Kaiser Constantinus II. die Wallbacher Furt, als er im Jahre 354 am Hochrhein mit seiner Truppe gegen ein alemannisches Heer kämpfte. Beide Rheinfurten sind seit dem Stau durch die Kraftwerke bei Rheinfelden und Schwörstadt überflutet. Doch auch kleinere Furten an Feld- und Waldwegen, die sogar bis ins 20. Jahrhundert hinein eine Selbstverständlichkeit waren, sind heute unter Brücken und in Betonröhren verschwunden. Eine Viehfurt zusammen mit einem schmalen Fussgängersteg ist noch in Gipf–Oberfrick zu sehen (AG 585.1.2).

Bei grossen Flüssen bilden Furten wie die beiden oben erwähnten Rheinpassagen die Ausnahme. Normalerweise verbanden Fähren oder Brücken die beiden Ufer miteinander. Sie waren Bindeglied in den durch die Gewässer unterbrochenen Strassen und Wegen. Im Gegensatz zu Brücken, den fixen Einrichtungen, musste der Standort von Fähren häufig geringfügig verändert werden. Hochwasser konnten in den unkorrigierten Fluss-

Die zweijochige Stabbogen-Stahlbrücke über die Reuss bei Rottenschwil von 1907 ist ein typisches Beispiel eines Flussübergangs des Industriezeitalters, der einen einstigen Fährbetrieb ersetzte (AG 54.3).

Vielfalt der Aargauer Brücken (von oben nach unten):

Die Laufenburger Rheinbrücke ist ein Werk des Berner Ingenieurs Robert Maillart von 1910/11 (AG 18.2).

Die Limmatbrücke zwischen Wettingen und Neuenhof (AG 2.2.1) wurde 1819 vom Laufenburger Zimmermeister Blasius Baltenschwiler erbaut.

Die gedeckte Reussbrücke von Bremgarten (AG 27.1.1; hinten) ist ein Bau des 20. Jahrhunderts, ruht aber auf Pfeilern und Widerlagern aus dem 16. Jahrhundert. Mit zwei weiten Bogen überspannt die Brücke der Bremgarten–Dietikon-Bahn von 1912 die Reuss (vorn).

Die Rheinbrücke zwischen Stein und Säckingen (D) ist mit 205 m Länge die längste gedeckte Holzbrücke Europas (AG 607). In ihrer heutigen Form wurde sie 1843 ebenfalls vom Laufenburger Blasius Baltenschwiler erbaut.

Rechts: Die Surbbrücke von Unterendingen ist 1734 erbaut worden. Sie ist wohl die älteste datierte Steinbogenbrücke im Aargau und weist mit ihrem flachen Bogen für eine lokale Brücke ausserordentliche Bauformen auf (AG 249.0.1).

Unten: Die gut erhaltene Furt bei Gipf-Oberfrick (AG 585.1.2) dient heute noch Tieren zur Querung des Flusses. Für Fussgänger ist gleich daneben ein Steg gebaut worden.

läufen Kiesbänke verschieben und Fahrrinnen oder Anlegestellen unbenutzbar machen. Je nach der Bedeutung des Übergangs transportierten Fähren nicht nur Personen und Kleintiere, sondern auch Fuhrwerke. Die zahlreichen, vor allem auf den Personentransport ausgerichteten Nebenfähren wurden mit Weidlingen, kleinen wendigen Kähnen, betrieben. Dagegen setzte man bei den für Wagen und Vieh eingerichteten Hauptfähren breite, flossähnliche Schiffe ein. Die heute übliche Art von Fähren, nämlich an Seilen befestigte Boote, ist erst seit der Neuzeit bekannt. Im 16. Jahrhundert baten die Koblenzer Fährleute in einem Gesuch an die eidgenössische Tagsatzung, für ihr Fahr ein Seil über den Rhein spannen zu dürfen, «wie zu Wettingen und Windisch». Als weitere wichtige und bereits für das Mittelalter bezeugte Fähren sind zu erwähnen: Zurzach, Waldshut, Freudenau/Lauffohr, Birrenlauf/Auenstein, Murgenthal, Mellingen, Maschwanden/Mühlau, Sins, Unterlunkhofen, Koblenz.

Neue Brücken haben die Fähren im 20. Jahrhundert bachab geschickt. Entweder sind sie ersatzlos eingegangen, oder sie wurden durch feste Übergänge ersetzt. Drei Ausflugsfähren existieren noch am Rhein (Zurzach–Kadelburg, Mumpf–Bad Säckingen, Kaiseraugst–Herten), eine an der Reuss (Sulz–Göslikon-Fischbach). Das Jüppen-Fahr (AG 2005.1.1) ist die letzte überlebende Ganztagesfähre des Aargaus und verbindet in fahrplanmässigem Betrieb die schweizerische Gemeinde Full-Reuenthal über den Rhein mit dem badischen Waldshut.

Die unzähligen Furten und Fähren dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass bei den aus wirtschaftlicher und strategischer Sicht wirklich wichtigen Flussübergängen seit römischer Zeit Brücken geschlagen wurden. Mittelalterliche Städtegründungen hielten sich gerne an wichtige Brückenstandorte. So entstanden nicht weniger als zehn Städte auf dem heutigen Kantonsgebiet primär zur Sicherung einer Brücke. Dies bedeutete Kontrolle über den Durchgangsverkehr und Einnahmen aus dem auf der Brücke erhobenen Zoll.

Das Schutzhäuschen an der Fähre Jüppen–Waldhut (in Full-Reuenthal), der einzigen Kursfähre im Aargau, steht auf dem Rheinuferdamm (AG 2005.1.1; links). Die Zufahrtsstrassen zur Fähre waren früher als Zollstrassen signalisiert (rechts).

Der sicher eindrücklichste erhaltene Übergang führt von Stein zum Kloster und zur Stadt Säckingen (AG 607). Während der wechselvollen Geschichte zerstörten Hochwasser und Eisgang die Brücke mehrmals. Nach den Schäden von 1570 setzten die Stadtväter dann aber einen Schlussstrich unter die endlosen und kostspieligen Flickereien und liessen die hölzernen Pfeiler durch steinerne ersetzen. Es dauerte 60 Jahre, bis die Bauarbeiten abgeschlossen wurden und die Brücke in den Grundzügen ihre heutige Form erhielt! Das hölzerne Tragsystem wurde bei der letzten grossen Erneuerung im Jahre 1843 durch eine Konstruktion des Laufenburger Zimmermeisters Blasius Baltenschwiler ersetzt. Mit einer Länge von 205 Metern ist sie die längste gedeckte Holzbrücke Europas. Baltenschwilers Handschrift tragen auch die beiden alten Limmatbrücken bei Baden (AG 2.1.1) und Wettingen (AG 2.2.1) sowie der Aareübergang in Olten.

Doch lassen wir uns von den majestätischen hölzernen Schönheiten nicht allzusehr blenden. Für das dichte Netz der kleineren Aargauer Flüsse kamen solch aufwändige Konstruktionen nämlich nicht in Frage. Trotzdem waren Wigger, Wyna, Surb, Bünz und wie sie alle heissen, meistens zu breite Bäche, als dass sie bloss mit einer einfachen Balkenlage überquert werden konnten. An solchen auch für den lokalen und regionalen Verkehr wichtigen Übergängen begann man im ausgehenden Spätmittelalter vermehrt Steinbogenbrücken zu schlagen. Mit gutem Steinmaterial, soliden Widerlagern und präziser Konstruktion kann man von einem echten Gewölbe praktisch unbegrenzte Lebensdauer erwarten. Zudem ist bei einem nicht zu flachen Tonnengewölbe die Beschädigungsgefahr bei Hochwasser gegenüber einer auf Jochen abgestützten, einfachen Holzbrücke weit geringer. Die wahrscheinlich älteste datierte Steinbogenbrücke des Aargaus steht in Unterendingen (AG 249.0.1) und führt über die Surb. Sie stammt aus dem Jahre 1734. Zu den Vorzeigeobjekten gehören im weiteren die Schellenbrücke in Küttigen (Horenbach; AG 20.2.2), die Doppelbogenbrücke in Endingen (Surb; AG 250), die mit Steinpfosten begrenzte Brücke in Ueken (Startlebach; AG 1507), die dreijochige Bogenbrücke in Muhen (Suhre; AG 35.1) oder der mit einer breiten Steinbrüstung versehene Übergang in Murgenthal/Roggwil (Rot; AG 375.0.1).

Furten, Fähren, Brücken – sie alle haben auch einen starken symbolischen Charakter. Brücken schlagen, Hindernisse überbrücken, Gräben überwinden – es sind Hilfsmittel, um von einem Ufer an das andere zu gelangen. Denn um die Flüsse herum kommt man nicht – sie müssen überquert werden. Für den Verkehr bedeuten die zahlreichen Übergänge Fokussierungspunkte. Hier werden die Zufahrtswege in einem Trichter aufgefangen, um nach dem schmalen Flaschenhals wieder in alle Himmelsrichtungen verteilt zu werden. Flussübergänge werden so gleichzeitig zu End- und Anfangspunkten.

Die Wasserwege als wichtige Transportrouten

Salz aus Bayern, Wein aus dem Burgund

Der kleinräumige, lokale Verkehr benutzte zwar seit frühester Zeit den Landweg; für den Fernverkehr – und insbesondere für die schweren Massengüter – dürften jedoch die Flüsse eine ungleich grössere Rolle gespielt haben. Erst der Bau der Kunststrassen und der Eisenbahn besiegelten im 19. Jahrhundert das Ende des Flussverkehrs.

Im Mittelalter galten Flüsse als «freie Reichsstrassen» und standen seit 1158 unter der Oberhoheit des deutschen Königs. Dadurch konnten lokale Gewalten die Schiffahrt nicht behindern, auch wenn einzelnen unter ihnen die sogenannte «Flussvogtei» eingeräumt wurde: So hatte beispielsweise die Stadt Zürich das Recht, die Limmat und die Aare auf ihre Schiffbarkeit hin zu inspizieren und auf einer Breite von 36 Schuh, also rund elf Metern, offenzuhalten.

Mittelalterliche Zollordnungen geben einen guten Eindruck davon, was die Nauen und Weidlinge auf den vier grossen Aargauer Flüssen Aare (AG 70), Limmat (AG 71), Reuss (AG 72) und Rhein (AG 73) transportierten. An erster Stelle – und in den Zolltarifen von Aarburg bis Rheinfelden immer wieder erwähnt – stehen die Salzfuhren. Das aus Lothringen, Salzburg und Bayern importierte Salz gelangte über den Rhein bis nach Koblenz und von hier aareaufwärts Richtung Bern und auf der Limmat Richtung Zürich. Für die Bergfahrt wurden die Schiffe an Seilen festgemacht und auf den, dem Ufer entlang führenden Treidel-, Lein- oder Reckpfaden hochgezogen. Solche Fahrten dauerten oft mehrere Tage und

Diese Postkarte zeigt noch die gefährliche Passage bei den Stromschnellen von Laufenburg. Seit 1914 ist diese Stelle des Flusses weit gehend überstaut.

gehörten zu den anstrengendsten Arbeiten der Schiffer. Ganz offensichtlich hat man aber die damit verbundene Plackerei den Strapazen auf den miserablen mittelalterlichen Strassen vorgezogen. Gesamthaft gesehen bildeten die Transporte gegen den Strom jedoch die Ausnahme und weitaus häufiger gingen die Fahrten flussabwärts. Auf der Aare brachten die Schiffe Fässer voll Wein aus dem Burgund, der Waadt und dem Seeland. 1769 waren es nach einer Landhausrechnung 115 Kähne, die mit fast 460 000 Litern den Zoll in Aarburg passierten. Etwa ein Drittel der Fracht wurde hier umgeladen und auf dem Landweg in die Innerschweiz gekarrt.

Jeweils im Frühling und im Herbst erreichte die Aargauer Binnenschiffahrt einen Höhepunkt. Dann strömten die Händler und Kaufleute aus der ganzen Eidgenossenschaft, aus Süddeutschland und dem Elsass, ja sogar aus Venedig und Savoyen auf die Zurzacher Messe um ihre Waren anzubieten. Gehandelt wurden Tuch, Leder, Eisen, Kupfer, Zinn, Papier und natürlich ein breites Angebot an Nahrungsmitteln. Mitunter fanden sogar Südfrüchte den Weg auf den Messeplatz. Die Ware wurde zum Teil auf dem Rhein angeliefert oder sie fand ihren Weg über Limmat und Aare nach Klingnau, wo sie umgeladen und auf dem Landweg über den Acheberg nach Zurzach transportiert wurde.

Eine besondere Form der Längsschiffahrt bildete die Flösserei. Ihr Anfang geht ebenfalls ins Mittelalter zurück. Das Emmental für die Aare und die Innerschweizer Wälder für die Reuss bildeten die Grundlage für das Flössereigewerbe, das seinen Höhepunkt im 19. Jahrhundert hatte. Damals exportierten Holzgesellschaften die Stämme bis nach Frankreich und in die Niederlande. Der Chronist Sebastian Münster berichtet im Jahre 1550 sogar von Bäumen, die im Boowald bei Murgenthal geschlagen und dann auf Aare und Rhein an die Nordsee geflösst wurden. Von dort führte ihr Weg um den Kontinent herum und durch das Mittelmeer bis nach Genua, wo man die begehrten Hölzer zu Mastbäumen für Hochseeschiffe verarbeitete.

Verschiedenste Umstände begannen der Aargauer Binnenschiffahrt allmählich zuzusetzen. Gegen Ende des 17. Jahrhunderts flaute der Geschäftsgang an den Zurzacher Messen stark ab. Zudem zogen die verbesserten Landstrassen die Waren von den Flüssen ab, denen nurmehr die schweren Massengüter wie Salz, Holz und Eisenerz blieben. Den Todesstoss versetzte der Flussschifffahrt die Eisenbahn, die auch Massengüter schnell und finanziell konkurrenzfähig transportierte. 1902 trieb das letzte Floss auf der Aare von der Rankwaage in Olten nach Stilli hinunter.

Einst ein Teil der West-Ost-Transitachse

Die Mutschellenstrasse

Vor der Eröffnung der Nationalstrasse A 1 war die Mutschellenstrasse Teil der wichtigsten Hauptstrasse zwischen Bern und Zürich. Trotz Strassenerweiterungen und trotz dem Bau der elektrischen Strassenbahn Bremgarten–Dietikon sind am Mutschellenpass ältere Wegbegleiter erhalten.

Der Mutschellenpass war einer der beiden gebräuchlichen Übergänge von Bremgarten nach Zürich. Verglichen mit dem Übergang bei Lieli (AG 51) bedingte er zwar einen Umweg, wies aber eine rund 200 Meter geringere Höhendifferenz auf. Als überregionale Verbindung stand die Mutschellenstrasse stets in Konkurrenz mit den Strassen, die von Lenzburg über Mellingen ins Limmattal führten (AG 6, 41, 42).

Als ältestes Wegstück der mittelalterlich-frühneuzeitlichen Linienführung ist bereits 1189 die «Holenstrass» durch den gleichnamigen Hof im Reppischtal belegt. Kartographisch ist diese Linienführung bereits in der Zürcher Kantonskarte von Hans Conrad Gyger und Johannes Haller (1620) und in späteren Werken belegt. Zu dieser Verbindung ist auch das Wegkreuz von 1601 zu zählen, das an der Bahnlinie unmittelbar jenseits der Reppisch steht. Diese bildet seit 1803 die Grenze zum Kanton Zürich (AG 26.1.3 und 26.2).

Die Kunststrasse mit völlig anderem Verlauf, deren Bau 1842 abgeschlossen wurde, war nach der Aargauer Kantonskarte von Ernst Heinrich Michaelis (1837–43) eine Poststrasse 2. Klasse. Sie wurde jedoch durch die nachfolgenden Bauten beinahe völlig überprägt. Zum einen erfolgte dies 1901 durch den Bau der Bremgarten–Dietikon-Bahn, die als elektrische Strassenbahn angelegt wurde, zum andern durch den laufenden Ausbau der Strasse, die im 20. Jahrhundert bis zur Eröffnung der Nationalstrasse die wichtigste Hauptstrasse zwischen Bern und Zürich war. Erhalten geblieben sind nur kleine Kunstbauten, die heute durch das Bahntrassee geschützt sind.

So blieben denn auch das Wegkreuz der alten Verbindung sowie die beiden Kolonnensteine als zusammenhangslos wirkende Relikte unmittelbar neben den Gleisen bestehen, was aus heutiger Sicht natürlich ein wenig erstaunt. Nur wenn man die Geschichte der Verkehrswege am Mutschellen kennt, erschliessen sich einem der Sinn und die einstige Funktion dieses Ensembles.

Das Wegkreuz von 1601 und zwei Kolonnensteine steht heute auf zürcherischem Gebiet (Dietikon) scheinbar unmotiviert neben dem Bahntrassee aus dem Jahre 1902 (AG 26.1).

Das Inventar

Seit den Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts ist unsere Kulturlandschaft rasanten Veränderungen unterworfen. Private und gewerbliche Bautätigkeit sowie die Infrastruktur für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft haben Eingriffe bewirkt, von denen besonders die Kleinformen der Landschaft betroffen sind. In diesem Zusammenhang sind auch zahlreiche historische Wege zerstört worden.

Vor diesem Hintergrund gab der Bund 1984 den Auftrag zur Erarbeitung des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz IVS. Die Aufgaben und Ziele des IVS gehen allerdings weit über den Bereich der Raumplanung im engeren Sinne hinaus.

Vielfalt der historischen Verkehrswege im Kanton Aargau:

Ganz oben: Der Verbindungsweg zwischen der Trostburg und dem Schloss Liebegg bei Teufenthal (AG 1027) fügt sich als Erdweg mit Grasmittelstreifen harmonisch in die Kulturlandschaft ein.

Oben: Die «Gwaggelibrugg» über die Limmat bei der Spinnerei unterhalb des Klosters Wettingen (AG 158.0.1) wurde 1863 vom Spinnereibesitzer als direkte Verbindung zwischen der Fabrik und dem Kosthaus erbaut. Sie ist vermutlich die älteste Drahtseilbrücke der Schweiz.

Rechts oben: Am Bözberg bei Effingen ist eine der eindrücklichsten Geleisestrassen der Schweiz erhalten (AG 11.1.2; vgl. S. 16).

Rechts unten: Ein Wasserdurchlass an der alten Kantonsstrasse im Langgraben südlich von Döttingen ist kunstvoll ausgestaltet. Drei Kolonnensteine schützen den Strassendamm (AG 13.0.3).

Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

Das IVS im Kanton Aargau

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS ist eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen in der Schweiz. Als Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) steht es in einer Reihe mit dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Das IVS ist in dieser Form weltweit einmalig.

Die Grundlagen zum IVS sind im Auftrag des Bundes zwischen 1983 und 2003 erarbeitet worden. Die Aufgaben und Ziele des Inventars sind vielfältig:

- Es stellt für die Bundesbehörden ein verbindliches Instrument dar für den Schutz, die Pflege und Erhaltung der historischen Verkehrswege.
- Es bietet den Kantonen und Gemeinden eine Entscheidungshilfe bei ihrer Schutz- und Nutzungsplanung.
- Durch eine angepasste Nutzung und die Integration ins heutige Langsamverkehrsnetz leisten die historischen Verkehrswege einen wertvollen Beitrag zur Förderung eines nachhaltigen Tourismus.

Die Methode und das Produkt

Das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz NHG gibt bei Inventaren nach Art. 5 NHG die Einteilung in die Bedeutungskategorien *national, regional* und *lokal* vor. Diese Einteilung richtet sich einerseits nach der historischen Kommunikationsbedeutung einer Strecke, andererseits nach der morphologischen Substanz, also nach den im Gelände noch zu erkennenden Spuren der historischen Verkehrswege. Nur die Verkehrswege von nationaler Bedeutung finden gemäss NHG in das Bundesinventar Eingang. In der Regel bildet der «Topographische Atlas der Schweiz», die so genannte Siegfriedkarte vom Ende des 19. Jahrhunderts, zur Gegenwart hin die zeitliche Abgrenzung der Bearbeitung. Das in diesem und in früheren Kartenwerken verzeichnete Wegnetz wird nach einer selektiven Analyse – unabhängig von einer späteren NHG-Einstufung – im Gelände begangen, und die vorhandene Substanz wird festgehalten.

Diese Aufnahme bildet die Grundlage für die *Geländekarte,* die einen Teil der IVS Dokumentation darstellt. Mit Hilfe der historischen Literatur, alter Karten und von Bilddokumenten wird vorgängig oder parallel dazu die historische Kommunikationsbedeutung der Wegstrecken beurteilt und zusammen mit dem Geländebefund im *beschreibenden Teil* der IVS Dokumentation zusammengefasst. Sie bilden gemeinsam die Grundlage für die Einstufung der einzelnen Verkehrswege nach NHG, die in der *Inventarkarte* kartographisch festgehalten ist. Ausschnitte der Inventar- und Geländekarte sind auf der Umschlagklappe hinten in dieser Publikation wiedergegeben.

Das IVS im Kanton Aargau

Die IVS Dokumentation für den Kanton Aargau wurde im Jahr 1998 abgeschlossen. Für die historischen Recherchen zeichnen Dr. Philipp von Cranach, Cornel Doswald und Ruedi Bösch verantwortlich; an den Aufnahmen im Gelände haben neben ihnen auch Matthias Giger und Guy Schneider mitgewirkt. Im Auftrag des Kantons Aargau haben die Autoren neben den Verkehrswegen von nationaler Bedeutung auch die Strecken von regionaler und lokaler Bedeutung inventarisiert.

Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung im Kanton Aargau

Legende zur Karte in der hinteren Umschlagklappe.
Nummerierung gemäss dem IVS

1 (Olten–) Aarburg–Zofingen (–Luzern)
2 Baden–Zürich
3 Baden–Brugg
4 Brugg–Aarau
5 Aarau–Olten
6 Baden–Mellingen (–Bern /–Luzern)
7 (Baden–) Mellingen–Lenzburg (–Bern)
8 (Baden–) Lenzburg–Suhr (–Bern)
9 (Baden–) Suhr–Oberentfelden (–Bern); Neue Aargau-Strasse
10 (Baden–) Oberentfelden–Murgenthal (–Bern)
11 Brugg–Frick (–Basel); Bözberg
12 (Brugg–) Frick–Kaiseraugst (–Basel)
13 Brugg–Klingnau (–Zurzach /–Koblenz)
14 Döttingen–/ Klingnau–Zurzach
16 Kaiserstuhl–Zurzach
17 Koblenz–Zurzach
18 (Schaffhausen–) Laufenburg–Stein (–Kaiseraugst)
19 (Aarau–) Küttigen–Frick; Bänkerjoch
20 Aarau–Frick; Staffelegg
21 (Baden–) Dättwil–Bremgarten
22 (Brugg–) Hausen–Mellingen (–Luzern)
23 (Brugg–) Mellingen–Bremgarten (–Luzern)
24 (Brugg–) Bremgarten–Sins (–Luzern /–Zug)
25 Bremgarten–Jonen (–Zug)
26 Bremgarten–Dietikon (–Zürich); Mutschellen
27 Bremgarten–Villmergen
28 Aaretal–Villmergen (–Freiamt)
29 Villmergen–Muri
30 Muri–Sins
32 Lenzburg–Beinwil am See /–Reinach (–Luzern)
33 (Aarau–) Suhr–Pfeffikon /–Beinwil am See (–Luzern)
34 (Aarau–) Reinach–Beromünster (–Luzern)
35 Aarau–Schöftland (–Luzern)
36 (Aarau–) Schöftland–Sursee (–Luzern)
37 Baden–Kaiserstuhl (–Schaffhausen)
38 Olten–Aarburg
39 (Brugg–) Sins–Dietwil–Gisikon (–Luzern)
40 (Brugg–/ Baden–) Dietwil–Waldibrücke (–Luzern)
41 (Bern–) Mellingen–Spreitenbach (–Zürich); Heitersberg
42 (Lenzburg–) Hendschiken–Dottikon–Bremgarten
43 Brugg–Villmergen–Fahrwangen (–Luzern)
45 (Stilli–/ Baden–) Tegerfelden–Zurzach
46 Stilli–Tegerfelden
47 Baden–Stilli
48 Hunzenschwil–Wildegg; Aaretalstrasse
50 (Frick–) Effingen–Stilli; Chatzensteig
51 Bremgarten–Birmensdorf (–Zürich)
52 (Aarau–) Wittnau–Gelterkinden (–Liestal)
55 Windisch–Dättwil–Neuenhof (–Zürich)
56 (Aarau–) Rupperswil–Othmarsingen (–Mellingen)
57 Aarau–Gelterkinden (–Basel /–Rheinfelden); Schafmatt
58 (Baden–) Wettingen–/ Würenlos–Kantonsgrenze (–Kloten)
60 Aarau–Suhr
70 Aare
71 Limmat
72 Reuss
73 Rhein

Die Liste und die Karte geben nur die aufgrund der historischen Verkehrsbedeutung national eingestuften Verkehrswege wieder. Gut 50 weitere Strecken im Kanton Aargau sind aufgrund ihrer erhaltenen historischen Bausubstanz national eingestuft.