

Zeitschrift: Badener Neujahrsblätter
Herausgeber: Literarische Gesellschaft Baden; Vereinigung für Heimatkunde des Bezirks Baden
Band: 3 (1927)

Artikel: Badens Brücken und Verkehr in der Vergangenheit
Autor: Landolt, Karl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-320291>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

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

Nach Ausführung der Gewölbe wurde der Überbau derselben erstellt, und zwar über dem großen Gewölbe außen die Stirnmauer mit Granitverkleidung und dahinter die Säulen, Träger und Fahrbahnplatte, und über den kleinen Gewölben außen wieder die Stirnmauer mit Granitverkleidung und dahinter die seitlichen Stützwände für die Kiesauffüllung.

Nachdem dies alles fertig war, folgte die Asphaltisolierung der ganzen Oberfläche, um zu verhindern, daß Wasser in den Beton eindringt. Um hierüber eine Kontrolle zu haben, sind über den Pfeilern auf dem Trottoir Einsteigschächte vorhanden, durch die man in die Hohlräume der Brückenkonstruktion gelangen kann. Auf die Asphaltisolierung wurde noch eine Mörtelschicht aufgebracht, damit die Kiesauffüllung zur Herstellung der Fahrbahn die Asphaltischicht nicht beschädigen kann. Auf diese Kiesauffüllung, welche vorläufig eingewalzt wurde, wird später, wenn sich diese gesetzt haben wird, ein Mergelbelag, wie er an der Brugger- und Mellingerstraße ausgeführt wurde, aufgewalzt. Die Trottoirs wurden durch einen Gußasphaltbelag abgedeckt.

Die Einweihung der Brücke, welche zu den schönsten in der Schweiz zählt, erfolgte am 13. Oktober 1926. Die tatsächlichen Baukosten belaufen sich auf Fr. 1,540,000.—, es haben sich also, dank der Umsicht der von Herrn Kantonsingenieur Wydler ausgeübten Bauleitung, nur unwesentliche Mehrkosten ergeben.

Badens Brücken und Verkehr in der Vergangenheit. *)

Dr. Karl Landolt, Zuoz.

Immer und überall sind Brücken schöner und vollkommener Ausdruck des technischen Könnens einer Zeit, seien es die oft phantastisch hohen und zierlichen, zeitlosen Bastbrücken primitiver

*) Im letzten Kapitel seiner „Geschichte der Stadt und Bäder zu Baden“ gibt Barth. Grider zu diesem Thema scharfsichtig und anschaulich Einzelheiten, in aufopfernder archivalischer Arbeit zusammengetragen; sie sei hier dankbar benützt.

Völker, oder die mit gewaltigen Blöcken errichteten chinesischen Steinbrücken, die heute so gut wie vor 3000 Jahren dem Verkehr dienen, Symbole historischer Kontinuität bei den Chinesen. Brücken und Verkehr Badens in wesentlicher Entwicklung zu schildern ist hier unsere Aufgabe.

Unter den Römern (nach der verlorenen Schlacht bei Bibrake, 58 v. Chr.) begann für Helvetien das eigentlich geschichtliche Leben. Statt der vor dem Auszug zerstörten keltischen Siedlungen erstanden keltisch-römische, so Aquae, das wohl schon früh eine Brücke bekam. Betrachtet man eine römische Karte mit dem Straßennetz, so fällt sofort die glänzende Verkehrslage des „Zentralwaffenplatzes“ Vindonissa auf, von dem Aquae ein Abglanz ist. Die von Mailand westlich über die Walliser und östlich über die Bündner Alpen führenden Pässe und Straßen laufen wieder zusammen in Vindonissa, dem starken Flußknoten.

Das antike Baden hatte jetzt Anteil an dem großen friedlichen Wirtschaftsbereich der Römer. Wenn der Historiker Appian berichtet, daß seit dem Tode Cäsars die Einkünfte des Reiches ungemein gestiegen und alle im festbegründeten Frieden zu sicherem Wohlstand gelangt seien, finden wir in der bekannten Stelle, da Tacitus von Baden spricht, die lokalhistorische Parallele: „Ein Ort, der in langem Frieden zur Größe einer Stadt herangewachsen war, viel besucht wegen seiner Heilquellen in lieblicher Gegend.“

Diese Siedlung, die uns durch leider stark zerstreute Funde und wenig systematisch vorgenommene Ausgrabungen bezeugt ist, zog sich von den Bädern hinauf zu Villen, öffentlichen Gebäuden, Theater und Lazarett an der Römerstraße bis zu den Gräberanlagen an der Biegung des Martinsberges, dem traurigen Ausklang der gewiß lebensfreudigen Siedlung. Tacitus erwähnt Aquae anläßlich ihrer Ausplünderung im Vierkaiserjahr (69 n. Chr.). Da büßte Baden mit für den Aufstand der Helvetier, die in mehr als hundertjährigem Frieden ihre Waffentüchtigkeit verloren hatten und in der Feldschlacht auf dem Birrfeld gegen die XXI. Legion besiegt wurden. Aus diesen Vorgängen möchten wir vermuten, daß das keltische Element in Baden stark war; außerdem wissen wir, daß noch zur Zeit der

Völkerwanderung in der Nordschweiz keltisch gesprochen wurde.

Baden erholte sich wieder; Funde aus dem zweiten nachchristlichen Jahrhundert sind zahlreich. Die Sicherheit nahm noch zu; Vespasian (74 n. Chr.) ließ eine Militärstraße von Straßburg durch den Schwarzwald an die Donau erstellen, wodurch die Straße Straßburg-Augusta Raurica-Bindonissa-Aquae-Vitodurum-Bodensee und weiter an die Donau nach Regina Castra (Regensburg) an militärischer Bedeutung verlor. Von dieser Straße wissen wir, daß sie nur etwa 3 m breit war, da man meistens zu Pferd reiste. Auf dem Boden von Aquae hat man Ueberreste von ihr in Schuhtiefe gefunden. Am Abhang gegenüber dem „Quellenhof“ grub man einen römischen Meilenstein aus; er weist den Weg nach der Landeshauptstadt Aventicum mit 86 gallischen Leugen (84 röm. Meilen = 126 Kilometer). Die römische Holzbrücke setzte beim Limmathof über den Fluß. Bei niedrigem Wasserstand waren früher deren Pfähle sichtbar, ebenso fanden sich tief in den Boden dringende, mit Eisen beschlagene Pallisaden, die mit den Brückenpfählen korrespondierten. Wenn diese Brücke in der Völkerwanderung zerstört wurde, ist ihre Vernichtung auch ein Sinnbild für den Untergang des römischen Reichs nördlich der Alpen.

Der römische Verkehr war durch Binnenzölle nur wenig belastet gewesen und durch die Einheit im Recht, Münze, Maß und Gewicht sehr gefördert worden. Dem Mittelalter mit seinen kleinern Staaten dagegen ging die Wirtschaftseinheit durch die politische Zersplitterung immer mehr verloren. Im kleinsten Wirtschaftsgebiet (geschlossene Hauswirtschaft) wurde wieder produziert und konsumiert; das Geld war verschwunden; die Naturalwirtschaft nördlich der Alpen Selbstverständlichkeit geworden.

Einigen Verkehr, dem die alten Römerstraßen weiter zu dienen hatten, kannten nur die großen geistlichen und weltlichen Grundherrschaften, deren Gebiete oft weit auseinander lagen. So ließ das Kloster Säkingen Einkünfte an landwirtschaftlichen Produkten aus seinem Land Glarus vier Mal jährlich durch unser Gebiet abtransportieren. Die Verkehrsnachrichten sind schon wegen ihrer geringen Bedeutung sehr dürftig. Sogar für das spätere Mittelalter wurde berechnet, daß die von Kaufleuten mit

großen Mühen und Befahren jährlich beförderten Waren heute bequem in ganz wenigen Bahngüterzügen zu transportieren wären.

Die ersten Verkehrsnachrichten aus unserm Gebiet berichten von dem seit den Römern benützten Wasserweg über den Wallen- und Zürchersee und auf der Limmat. (Überführung von Reliquien 835 aus Rom nach dem berühmten Kloster Fulda). Ein sehr großer Teil des Warenverkehrs diente der Kirche, die auch die größte Konsumentin der Luxusprodukte war: Meßwein, Weihrauch, Seide, Teppiche, Edelsteine, Arbeiten in Bronze und Elfenbein u. a. m. Die Verfügung über die Wasserwege gehörte ursprünglich dem König. Im 10. Jahrhundert, da wir von Baden noch nicht einmal den Namen haben (erstmal 1127), hören wir von dem aufblühenden Zürich, das durch unser Gebiet seine Schiffe bis zur Moselmündung laufen ließ. Zürich erweiterte seinen Transithandel Italien-Deutschland und exportierte seit 1250 selbst produzierte Seide.

Nicht auf dem Boden der freigelegenen schönen Siedlung Aquae erwuchs in unruhiger Zeit die mittelalterliche Anlage Baden, sondern etwa tausend Schritte aufwärts in jener imposanten, für mittelalterliche Gründerstädte bedeutsamen Schutz- und Trutzlage. Da ist alles in die Paßlage hineingedrängt, beherrscht vom „Stein“, dem Ausgangspunkt der Siedlung. Unter ihm, gegen die Brücke, erstanden die ersten bescheidenen Behausungen; jenseits erhob sich früh als Brückenschutz „die niedere Beste“. Das Ganze eine kleine und doch großartige Anlage zwischen Wasser und Bergwald.

In der Mitte des 13. Jahrhunderts, da Baden noch ein Dorf ist, wird die Brücke genannt. Die letzten Kyburger, damals noch die Herren zu Baden, befreiten das benachbarte Kloster Wettingen von Geleit und Zoll auf der Brücke. (Das Geleit ist eine herrschaftliche Transitabgabe, der Zoll das Entgelt für den Unterhalt von Straßen und Brücken. Der Brückenzoll wird wohl seit Bestehen der Brücke erhoben worden sein.)

Baden wird 1298 als „neue Stadt“ bezeichnet; sie muß also kurz vorher von Herzog Albrecht (dem späteren König) durch Gründungsakt zur habsburgischen Stadt geworden sein.

Seit der Mitte des 14. Jahrh. hat Baden eine erfolgreiche, bewegte Geschichte. Das eidgenössisch gewordene Zürich hatte vergeblich versucht zur Beherrschung der Limmatstraße Baden zu gewinnen (Einäscherung der Bäder 1351). In den folgenden Jahrzehnten entwickelt sich Baden wirtschaftlich und architektonisch. Der Herzog übergibt Baden den Brückenzoll und die Brückenabgaben (1359), dafür soll Baden die Brücke instand halten. Die Brückenanlage wird so, wie eine Bilderchronik sie zeigt (Edlibach Copie 1500): eine ziemlich luftig gebaute, gedeckte Brücke von zwei Türmen beschützt; der innere zeigt ein großes Stadtwappen, der äußere wird 1488 durch das heutige Landvogteischloß ersetzt mit schönem Stufengiebel und spätgotischen Räumen. (Der schlanke Turm mit Wendeltreppe wurde erst 1579 vorgebaut.)

Der unfreiwillige Übergang Badens an die Eidgenossenschaft 1415 hat die politische Situation der Stadt sehr erschwert unter den neuen Herren, deren Macht sich in diesem Jahrhundert gewaltig steigerte, und inmitten einer Gemeinen Herrschaft, deren Untertanenstellung immer mehr betont wurde. Die wirtschaftlichen Möglichkeiten waren auch nicht groß. Wie klein waren diese städtischen Wirtschaftsgebiete, die im Aargau wegen der zahlreichen Flüsse besonders eng nebeneinander liegen und sich in der Entwicklung hindern. Um 1400 wird Baden nicht viel mehr als 1000 Einwohner besessen haben. Als eigenes Wirtschaftsobjekt besaß es allerdings die Bäder, eine besondere geschlossene Anlage, die sich im 15. Jahrhundert frischfröhlich entwickelte, aber Haupterwerb war immer noch die Landwirtschaft. „Baden war eines der aargauischen Kleinstädtchen ohne ein besonders entwickeltes Gewerbe und ohne nennenswerten Außenhandel. Dagegen brachten die Lage an der West-Ost-Straße und an der schiffbaren Limmat, besonders aber die Bäder Leben in die Stadt“. (Hektor Ammann) Die gleichen Kaufleute, die die Zürcher Messen besuchten, kamen auch auf die Badener Märkte, welche Anhängsel der Zürcher waren. Behandelt wurden wie in Zürzach vorzugsweise Luche, Leder und Felle. Im 15. Jahrh. wuchs die Bedeutung der Badener Märkte mit dem zunehmenden Verkehr.

Der Limmatweg blieb die Hauptverkehrsader. Die Limmat galt, wie andere Flüsse in früheren Zeiten, als Reichsstraße, aber Zürich als erste Interessentin schuf sich eine privilegierte Stellung. In Zürich gab es eine Ober- und eine Niederwasserfahrergesellschaft; beide waren zunftmäßige Organisationen, die erste für die Zürichsee-, die zweite für die Limmatschiffahrt. Zürich hatte das Recht, den Limmatweg zu überwachen, der überall in einer Breite von 36 Fuß bis auf den Grund offen sein sollte. Baden war besonders wichtig für den Personenverkehr (Badenfahrten!). Da längs der Limmat kein Leinpfad bestand, wurden die Schiffe gewöhnlich verkauft, meistens in Basel auf Grund besonderer Verträge. Für den billigen Transport von Massengütern, z. B. Eisen, war die Schiffahrt sehr wichtig. Am Eisenhandel war Baden beteiligt. Es durften hier nur so viele Waren eingeladen werden, als ausgeladen worden waren.

Im 16. Jahrhundert seit der Glaubenspaltung macht sich die zunehmende geistige und wirtschaftliche Stagnation bemerkbar. An Stelle einer reinen Verkehrspolitik tritt die konfessionell gefärbte. Ein bekannter Schilderer Badens, Heinrich Pantaleon, (1578) preist uns überschwenglich die gute Verkehrslage der Stadt, durch die zwei Straßen fast kreuzweis gehen, die eine aus Spanien, Frankreich nach Hochdeutschland, die andere aus Italien durch Rätien an den Rhein. Ganz anders, aber zeitgemäßer wertet der Nuntius Bonhomini (1580) Baden, nämlich konfessionspolitisch. Er schlägt die Errichtung eines Jesuitenkollegs in Baden vor, da es im Grenzgebiet der Reformierten liege und da außerdem wegen der Tagelohnung und wegen der Bäder Häretiker häufig hierher kommen. In dieser Richtung bewegt sich jetzt die Politik der Badener: nicht reine Verkehrsinteressen, sondern katholische Politik. So betonten die 5 katholischen Orte (1613), das Landvogteischloß (d. h. den gemeindegenösslichen Brückenschutz) zu versehen, sei nur schädlich; man müsse sich an die Stadt halten, die gut gerüstet sein solle. Der 30 jährige Krieg vertiefte den Glaubensgegensatz in der Eidgenossenschaft und wirkte auch auf die Umgestaltung Badens als Festung ein.

Mitten in den militärischen Bauten zur „Defendierung des

Bemeinwesens" gab es doch auch eine verkehrstechnische. Die aus dem 16. Jahrhundert (1568) stammende Holzbrücke, die der schönste Stich der Stadt (Merian ca. 1640) mit ihren drei Jochen deutlich zeigt, war stark beschädigt worden. Lange beriet man wegen einer neuen Brücke; die einen wollten eine Brücke mit Steinpfeiler, andere wollten sie mit hölzernen Jochen. Schließlich nahm man sich die „gehängte“ Brücke von Laufenburg mit Recht zum Vorbild. Auf lange Beratungen folgte eine überraschend schnelle Ausführung. In 18 Wochen wurde die Holzbrücke unter tüchtiger Mitarbeit der Bürgerschaft erstellt (1650). Die Brücke wurde als Kunstwerk bewundert. Zum schweren Aerger Zürichs und auch Berns hinderte Baden durch seine fortgesetzten Befestigungen deren „Konjunktion“ immer mehr. Vergeblich suchte Zürich den Ausbau solcher „näster“ mit allen Mitteln (Drohungen, Wirtschaftssperre, Badenfahrt-Verbot) zu hintertreiben. Die Badener bauten mit der politischen Unterstützung der 5 Orte den „Stein“ seit 1658 wieder auf. Eng verband sich Baden mit den katholischen Orten; was diese ihm gebieten, soll es auch im Fall der Not halten, eher die Eidgenossenschaft zu Grunde gehen.

Begreiflich, daß in einer solchen Zeit, da die militärischen Angelegenheiten das Hauptgeschäft sind, für den Verkehr fast nichts übrig bleibt. Wegen der schlechten Straßen wurden noch Ende des 17. Jahrh. fast alle Waren auf der Limmat befördert; die Wege seien so böse, daß niemand gehen könne (1668). Umsonst betrieb Zürich die Verbesserung der Straße nach Baden. Vergeblich suchten die Juden der Grafschaft Baden den persönlichen, sie entwürdigenden Brückenzoll durch eine jährliche Summe zu ersetzen, der Rat wollte bei den „alten Gewohnheiten“ bleiben. Ein Plan der 1712 von Zürich und Bern eingenommenen Stadt gibt eine ganz auf ihre militärische Lage schroff sich versteifende kleine Festung. Zwischen Schloßberg und Lägern ist jeder Winkel strategisch ausgenützt.

Der Zusammenbruch im Zwölfekrieg (1712) wirkte trotz allem befreiend. Die kath. Stadt bekam reformierte Herren und mußte ihre kath. Festungspolitik büßen. Die Stadt wurde gezwungen, sich auf ihre Verkehrsaufgaben zu besinnen. Charak-

teristisch ist die Forderung Zürichs und Berns, daß vor den Toren feste steinerne Brücken erstellt werden sollen, der Rat Badens dagegen möchte sie gering machen, d. h. der Stadt den Festungscharakter wahren. Baden wurde friedlicher, toleranter, gemüthlicher, was dem lieblichen Baden so viel besser anstand, als der schroffe, den innern Frieden bedrohende Festungscharakter. Auch in Baden erweist sich das 18. Jahrh. weniger als absterbende, denn als aufbauende Zeit. So werden Straßenbauten und Verbesserungen seit der Mitte des 18. Jahrh. immer häufiger. Aber die Stadt ließ sich dafür noch in mittelalterlicher Weise auf 20 Jahre einen besonderen Straßenzoll bewilligen (1765).

Der Sturz der alten Eidgenossenschaft fand wieder sein Symbol in der Zerstörung der schönen alten Holzbrücke durch die Franzosen (1799); die bedrängte Lage des kurzlebigen Kantons Baden fand in der Notbrücke ebenfalls ihr Sinnbild. In dieser unsicheren, projektreichen Zeit legte ein fixer Appenzeller Werkmeister gleich 4 Brückenprojekte vor (1. Holzbrücke, 2. Holzbrücke mit Kupferdach, 3. Steinbrücke, 4. eine Holzbrücke, aber so, daß man sie seinerzeit auch aus Stein machen könne!) Ein aufschlußreicherer Zeitbild für die leichtfertige, traditionslose Bauweise schon zu Anfang des 19. Jahrh. läßt sich kaum finden. Wir bedauern nicht, daß man das Geld zum Brückenbau nicht bereit hatte. Erst 1810 wurde die heute noch bestehende Brücke vollendet. Das mittelalterliche Baden hatte wieder die seinem Wesen entsprechende, mittelalterliche, gedeckte Brücke.

Zu schildern, wie das 19. Jahrh. zuerst im gemüthlichen Biedermeier- dann im heftigen Industrietempo umgestaltet wurde, wäre eine reizvolle Aufgabe. Aber was das 19. Jahrh. schuf, ist nicht mehr Vergangenheit, sondern lebendige Grundlage unserer Gegenwart, denken wir nur an die Ersetzung der Postkutsche durch die Eisenbahn vor 80 Jahren. An Stelle der kleinpolitischen Tendenzen, um die das mittelalterliche Baden sich vergeblich ein halbes Jahrtausend mühte, sind die großen wirtschaftlichen Bestrebungen getreten; deren schönster Ausdruck ist die neue Hochbrücke. Baden besitzt jetzt nah beisammen drei Brücken: unten in der Pöschl-lage die gedeckte Holzbrücke, die immer mehr zum stillen Zeugen des vergangenen Baden werden wird, bei den Bädern, nahe

der früheren Römerbrücke, die Eisenbrücke jener teilweise (wenigstens geistig) schon überwundenen Zeit der Nur-Technik und die moderne, die mittelalterliche Paßlage überwindende Hochbrücke, die neue freie Siedelungen verbinden wird, schönsten und nicht überheblicher Beitrag unserer Generation an das bisher künstlerische rein mittelalterlich geprägte Stadtbild.

Habent sua fata pontes.



Jahreschronik.

1. Dez. 1925—30. Nov. 1926.

Dezember 1. Unterzeichnung der Verträge von Locarno in London.

4. Die letzten Hüllen des renovierten Bruggerturmes fallen.

6. Nach Verwerfung der Initiative Rotenberger am 24. Mai 25 wird in eidgenössischer Abstimmung ein neuer Verfassungsartikel „betreffend die Alters- und Hinterlassenenversicherung und Befugnis später auch die Invalidenversicherung einzuführen“, mit 408,000 Ja gegen 214,000 Nein gutgeheißen. Aargau 32,000 Ja, 18,000 Nein; Stadt Baden: 1621 Ja, 192 Nein. — Wichtigste Bestimmungen: 1. Leistungen von Bund und Kantonen dürfen zusammen nicht mehr als die Hälfte des Gesamtbedarfs der Versicherung betragen. 2. Vom 1. Januar 26 an leistet der Bund einen Beitrag in der Höhe der gesamten Einnahmen aus der fiskalischen Belastung des Tabaks an die Alters- und Hinterlassenenversicherung. 3. Die künftige fiskalische Belastung gebrannter Wasser wird zu eben diesem Zwecke verwendet.

Kantonale Abstimmung betreffend Steuererleichterung und Steuerzuschläge, nachdem die letzten zwei Steuergesetzentwürfe im Februar und Oktober 1922 verworfen worden sind; Hauptpunkte: 1. Steuerfreies Existenzminimum: 1000 Fr. (bisher 400). 2. Bei einfacher Steuer unter 100 Fr. werden dem Steuerzahler pro Steuer und Kind 2 Fr. erlassen. 3. Erhöhung der Progression auf 70 % (bisher 33 %). Gegner des Gesetzes: Bauernpartei. 27,000 Ja, 22,000 Nein; Stadt Baden 1311 Ja, 398 Nein.

13. † Adolf Bolliger, Bäckermeister, 53 Jahre alt.

Bis Mitte Dez. außergewöhnliche Kälte mit Schneefall bis Palermo.

Temperaturminimum in Baden —15°. Dann Wetterumschlag mit großer Wärme bis in den Jan. 26 hinein.

Mitte Monats: Der schweiz. Grütliverein löst sich auf.

17.—23. Große Militärdebatte im Nationalrat: das Militärbudget wird auf 85 Mill. Fr. reduziert, die Landwehrwiederholungskurse für 1926 werden entgegen dem Gesetz wiederum fallen gelassen.

23. Linie Lausanne-Genf elektrisch.

26. Der infolge des Föhnwetters angeschwollene Wettingerbach (Gottesgraben) reißt beim Absturz in die Limmat ein tüchtig Stück Wald in die Tiefe und schüttet ca. 800 m³ Geröll als mächtiges Delta fast bis in die Mitte des Flusses auf.

Jahresende: Große Wärme, 10—15°, vielerorts Überschwemmungen.