

Zeitschrift: Mitteilungen der Geographisch-Ethnographischen Gesellschaft Zürich
Band: 39 (1938-1939)

Vereinsnachrichten: Bericht über die Frühjahrs-Exkursion 1938 nach dem östlichen aargauischen Mittelland und Jura

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: 07.10.2024

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

Bericht über die Frühjahrs-Exkursion 1938 nach dem östlichen aargauischen Mittelland und Jura.

Von PIERRE BRUNNER¹⁾

Den Exkursionsteilnehmern, die am Morgen des 12. Juni im Autocar die Höhe des *Mutschellenpasses* am Hasenberg erklommen, zeigte sich vom Punkt 548 (Siegfriedkarte Bl. 157) ein neues, unter tiefen Regenwolken mattgrün gefärbtes Stück Mittelland. Ueber einen spornlosen, fein terrasierten Wiesenhang gleitet der Blick ins weitoffene Reußtal. Als einheitlicher steifer Trog von SE nach NW ziehend verbindet es die als dunkelblaue Wand sichtbaren Voralpen am Zuger See mit dem Jura. Ebenso einfach und steif wölbt sich am westlichen Horizont der Rücken des Lindenberg (869 m), der hinter Villmergen von einem Sattel unterbrochen ist. Berge und Täler sind aus der flachliegenden Molasse herausgeschnitten und erhielten ihre Einförmigkeit durch die abschleifende Wirkung des eiszeitlichen Reußgletschers.

Von hier aus lassen sich in der Talsohle *drei Abschnitte* unterscheiden: Weit im SE blitzt der Fluß in der Mitte einer feuchten, rietbraunen *Ebene* auf; dort liegt das von den Dörfern gemiedene Mündungsland der Lorze; an seinem Rand ist Merenschwand zu sehen. Uns zu Füßen durchbricht die Reuß mit zwei teilweise eingesenkten Doppelschleifen einen waldigen *Hügelzug*, die Randmoräne des Zürichstadiums mit anschließender hoher Schotterterrasse. Weiter im NW mäandriert der Fluß in einer früher *stark versumpften Ebene*.

Liegt das mittelländische Reußtal im oberen Abschnitt zwischen Linden- und Hasenbergkette eingebettet, so schiebt sich unterhalb von Merenschwand der nach NW langsam bis auf 593 m ansteigende Waldrücken Wagenrain-Maiengrün wie ein Keil mittenhinein. Im alpennäheren niedrigen Teil ganz

¹⁾ Mit dem nachfolgenden Bericht leiste ich der Anregung des Redaktors Folge, es sei eine bis 1908 geübte Gewohnheit wieder aufzunehmen. Bis damals nämlich wurden die Frühjahrs-Exkursionen der Geographisch-Ethnographischen Gesellschaft vom Leiter in den Jahresberichten kurz beschrieben. Dies soll erneut gepflogenheit werden, wodurch sich die Bausteine zum geographischen Exkursionsführer von Zürich und Umgebung, dessen Verwirklichung auch Prof. Dr. W. Wirth mit seinen Beiträgen in den neuesten Nummern des « Schweizer Geograph » (Hefte 3 und 4, 1939) erstrebt, mehren werden.

Vgl. auch das Referat von E. W. in Nr. 1174 (1938) der NZZ.

aus Moräne, im höheren aber aus Molasse bestehend, scheidet er das Reuß vom Paralleltal der Bünz. Wie unmerklich der Uebergang vom Haupt- ins nebengeschachtelte, jenem den Verkehr entziehende Bünztal erfolgt, erhellt der Umstand, daß die Südbahn Goldau-Aarau zwischen Sins und Muri — bei 10 ‰ Höchststeigung — nur 65 m Höhe überwinden muß.

Nach diesem orientierenden Ueberblick von hoher Warte bei Berikon aus, gehen wir an die Detailbetrachtung. Wie hat sich das reizende *Städtchen Bremgarten* der Naturlandschaft angepaßt? Der Moränenriegel gestattete der über Mutschellen, Wagenrain und Villmergersattel ziehenden Ost-West-Straße, die Sumpfbzonen der Reußebene zu meiden. Von den Habsburgern wurde der wahrscheinlich schon römische Flußübergang zum Brückenstädtchen ausgebaut. Heute noch sind die zwei schönen Brücken das Wahrzeichen der Siedlung: die hölzerne bei der Insel und die steinerne der Bremgarten-Wohlen-Bahn, die wegen des Uebergangs vom Hoch- aufs Flachufer im Gefälle gebaut werden mußte (Bild 1).

Zur naturgegebenen Brücken- gesellte sich die strategische Schutzlage. Von den zahlreichen Reußschlingen im Krummamts kamen die niedrigen, überschwemmungsgefährdeten nicht in Frage. Unter den drei hohen war die geschlossenste am leichtesten zu befestigen. An ihrem engen Hals kommen sich die entgegengesetzt strömenden Wasser bis auf die doppelte Flußbreite nahe! Dazu ragt das fluvioglaziale Plateau von SE her als 20 m hoher Sporn eben bis in diesen engen Mäanderhals hinein, für sich allein schon eine Schutzlage bietend. Die ältere Oberstadt war denn auch doppelt vor Angriffen geschützt. Nur auf der « Landseite », wo beim Bahnhof heute noch der Spitalturm steht, und bis 1802 auch der Platzturm und die Stadtmauer zu sehen waren, erwies sich ein künstlicher Schutz als nötig.²⁾ Erst die später auf der Au hinzugebaute Niederstadt mit der Kirche, machte auch auf dieser Seite eine Stadtmauer nötig, deren zwei runde Ecktürme, der Hermannsturm im N und der Hexenturm in S, heute noch stehen.

Das moderne Bremgarten mit (1930) 3057 Gemeindebewohnern hat Karton- und Textilfabriken. (Bild 1 zeigt sie an den beiden Reußflanken). Infolge seines fast 2 km messenden Schlingenlaufes kann das Wasser zweimal gestaut werden; für die Krafterzeugung liegt Bremgarten also gleichsam an zwei Flüssen!

Mitten im Wagenrainwald entstieg die Teilnehmer zum dritten Mal ihrem Fahrzeug und pilgerten auf abgeschiedenen Waldwegen, von Oberforstmeister *Weber* auf die prächtigen Weymouthskiefern aufmerksam gemacht,

²⁾ Der auf den meisten neuen Ansichten abgebildete Turm am Amtshof hoch über der Holzbrücke ist nicht historisch.

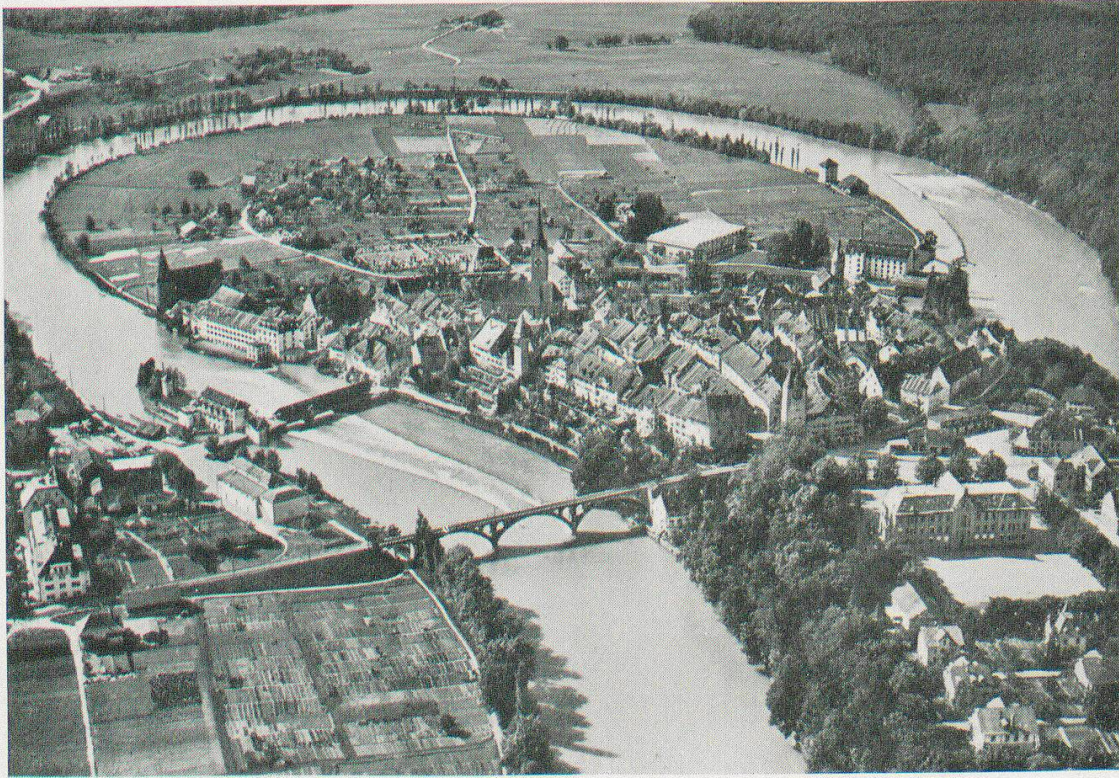


Bild 1. Reproduktion mit Bewilligung der
Photoglob-Wehrli & Vouga AG., Zürich

Bremgarten von SE.

Schutzlage am Hals einer stark geschlossenen Reußschlinge; die Oberstadt liegt zudem auf einem Terrassensporn. Steinerne Eisenbahnbrücke im Niveau der obern, hölzerne Straßenbrücke im Niveau der untern (Kirchen-) Stadt. Die Flußwehre liegen 1,5 km auseinander und ermöglichen bei dem Gefälle von 1,5 Promille auch bei der untern Fabrik eine Stauhöhe von mehr als 2 m.



Bild 2.

Photo P. Brunner

Der Aargauer Kettenjura.

Blick von Möriken am Südfuß des Kestenbergs nach WNW. Rechts über der Zementfabrik Wildegg der dunkle Gislifluhgrat, im Hintergrund die Ueberschiebungszone zwischen Staffelegg und Hauenstein.

zum *Erdmannlistein*, der eine Moränenkuppe krönenden Blockgruppe aus erraticem Reußgranit. Eine rasche Fahrt führte sie hernach auf der Terrassenstraße durchs Krummamt, das unbekannte Stück Reußtal zwischen Bremgarten und Mellingen. Die Frage nach der Ursache seiner Verkehrsarmut drängt sich auf, die Frage, weshalb denn dieses bequeme Tal zwischen Alpen und Jura nicht seine Eisenbahn bekommen hat. Dies wäre eine Gotthardzufahrt vom Aaredurchbruch her; weil aber ihre Fortsetzung auf den Schwarzwald stieße, würde sie der Umwege über Basel oder Schaffhausen wegen wenig Vorteil bieten. Im gleichen Sinn wirkte sich die aargauische Verkehrspolitik aus, der zufolge die Südbahn durch den Kantonshauptort, und damit nicht auf dem Umweg durchs Reußtal, nach Rotkreuz geleitet wurde. Tatsache ist ferner, daß sich Bremgarten und Mellingen, gestützt auf die naturgeographischen und historischen Voraussetzungen, mehr für Querbahnprojekte einsetzten, so daß die Gemeinden Muri, Boswil und Bünzen die Längslinie durchs Bünztal verwirklichen konnten.³⁾ Diese elektrifizierte und teilweise doppelspurige Ebenenlinie ist heute ein wichtiges Wirtschaftsinstrument für den dicht bevölkerten, industriereichen Raum Aarau-Lenzburg-Wohlen; sie entlastet aber auch die Gotthardzufahrt über Luzern, speziell im Güterverkehr.

So ist es denn in *Mellingen*, dessen Boden wir, aus dem Freiamt kommend, beim 1667er Grenzstein in Grüt betreten, still geblieben. Die Hoffnungen, welche es in den Siebziger Jahren auf die Nationalbahn gesetzt hatte, erfüllten sich nicht. Verträumt liegt es im Zungenbecken des 3 km weiten, großartigen Moränenamphitheaters, das der Reußgletscher von seinem äußersten Stand hinterlassen hat. In ihrem Bett große Findlinge aufweisend, zwängt sich die Reuß zwischen 70 m hohen Wällen durch eine Waldschlucht, überspannt vom 47 m hohen, 1932 zu großer Tragfähigkeit verstärkten Eisenbahnviadukt. Die Moräne erspart der Linie den Abstieg in die Talsohle, bedingt dadurch aber auch die für das Städtchen unbequeme Lage der Station. Zum Unterschied von Bremgarten hat dieses keine natürliche Schutzlage und war bloß ein wenig befestigtes lenzburgisch-kyburgisches Führen-, seit 1242 Brückenstädtchen. Daß im Gegensatz zu Brugg kein Brückenkopf angelegt wurde dürfte den Grund auch darin haben, daß die Reuß eine Gau-, später Grafschaftsgrenze war. Der mit dem Fluß langgezogene gleichschenkelig-dreieckige Stadtgrundriß weist darauf hin, daß auch der Gütertransport zu Wasser Verdienst brachte.

Durch Mellingen, das gegenüber Bremgarten kleiner (1930: 1538 Ein-

³⁾ Vgl. hierzu: *Suter Hans*: Die Eisenbahnpolitik des Kantons Aargau. 166 S., 80. Aarau 1924, Sauerländer.

wohner) und industriearm ist, geht heute die Autostraße Zürich-Bern, deren Verkehr aber leider die schöne Holzbrücke geopfert werden mußte.

Auf korrigierter Straße umfuhr unser Wagen die im Bauernkrieg abgebrannten Dörfer Wohlenschwil und Bublikon. Der Wanderer aber liest auf dem Gedenkstein aus rotem Granit die Worte:

« Dem Andenken an die am 3. Juni 1653 im Kampf für ihre Rechte hier gefallenen Bauern. Der dankbare Aargau 1903. »

Weiter ging's durch einen Obstbaumwald, über verschiedene Moränenwälle. Die steilen Anhöhen linkerseits bestehen aus dem harten marinen Muschelsandstein. Auf Schritt und Tritt findet man oberhalb *Mägenwil* die heute meist verlassenen Steinbrüche, deren intensiver Abbau nach der Mitte des vergangenen Jahrhunderts einsetzte, als die vielen Eisenbahnen gebaut wurden.

Mit dem *Kestenberg*, von dessen Ostende die finstere Gratburg Brunegg das Birrfeld beherrschte, haben wir den *Kettenjura* erreicht. Wegen seiner geringen relativen Höhe von nur 200 m und des dichten, den Felsgrat verhüllenden Waldkleides, trägt dieser ins Mittelland abirrende Isoklinalkamm weniger jurassisches Gepräge als die Lägern. Erst der Kalksteinbruch Brunegg mit einer seinerzeit sichtbaren, heute wieder weggesprengten Gewölbeüberschiebung von S her, verschaffen uns Gewißheit. Auch die Gratwanderung nach *Wildeg* ist ein Juraerlebnis. Von der Terrasse des wunderbaren Schloßparkes zeigen sich dann die orographischen Zusammenhänge:

In gerader Fortsetzung des Kestenbergs verläuft westwärts der Grat der *Gislifluh*, mit den nach N gerichteten Felswänden, und setzt sich seinerseits in den aufgerissenen, überkippten und sogar überschobenen Iso- und Synklinalgipfeln der Staffelegg-Region fort. Würde jener Schüler eines Alpendorfes im Zackengebirge von Bild 2 den Jura wiedererkennen, von dem er in der Geographiestunde erklärt hatte: « Der Jura hat nicht Hörner wie wir haben! »? Eindrücklich zeigt sich von hier auch das scharfe Knie der Aare, die aus der Längsrichtung am Jurafuß bei *Wildeg* nach N in ihren Klusenlauf umbiegt.

Nach dem Mittagessen im währschaften « Bären » und kurzer Besichtigung der Burg *Wildeg*, bestiegen wir den Wagen um am späten Nachmittag im nahen *Veltheim* haltzumachen. Herr *Jakob Weber* öffnete bereitwillig seine ehrwürdige Oelmühle am Bach, ja er setzte das enorme, ober-schlächlige Wasserrad in Betrieb, und auf einen Hebelzug begannen die alten Holzräder und Steine dröhnend und knarrend umzugehen. Im geschützten Talkessel von Schinznach gedeihen die Walnußbäume gut, und aus weitem Umkreis suchte im Herbst die Bauernsamen *Veltheims* Oele auf, um aus

Baumnüssen, Lewat (Raps) und « Magsamen » (Mohn), Speiseöl zu pressen. Besonders während der Kriegsjahre mit ihrer vermehrten Eigenversorgung herrschte hier Hochbetrieb.

Prächtig präsentiert sich das stattliche Bauerndorf *Schinznach* vom Feltschen (Top. Atl. Bl. 35) aus! An der trichterförmigen Ausmündung des Schenkenberger Tals gelegen, zerfällt es in das obere Straßendorf mit gewaltigen, engstehenden, an den Giebelfronten oft zusammengebauten Dachhäusern, und in den untern Teil mit Haufendorfcharakter, bei der Kirche, wie Veltheim auf der überschwemmungssicheren Terrasse gebaut. Einzelhöfe fehlen in weitem Umkreis. Den Stolz Schinznachs machen aber seine Weinberge aus! Am windgeschützten Jura hang war bis 1850 von Thalheim über Kastelen, Oberflachs, Schinznach bis nach Villnachern jede Südhalde mit Reben bepflanzt. Damals hatte Schinznach gegen 1600 Einwohner, 1930 nur noch 912. Rebkrankheiten vernichteten die meisten Bestände, worauf die Not ins Dorf einzog. Wer sich nicht auf Ackerbau und Viehzucht umzustellen wußte oder in der entstehenden Schuhfabrik und Strohflechtereier etwas Verdienst fand, war gezwungen, nach Amerika auszuwandern. Auch die Bözbergbahn brachte keine Besserung, da die Station weitab und in welligem Terrain liegt. Ein Brunnlein neuen Wohlstandes fließt seit 1930 aus den neu erstandenen Beständen von veredelten Amerikanerreben.

Auf den vorgesehenen Abstecher nach der Bözberghöhe verzichtend, steuerte man von hier aus heimwärts, und wählte *Brugg* zu einem letzten Halt. Von Villnachern an bis zur Limmatmündung fließt die Aare wieder im Streichen des Juras. Da, wo sie in einer großen Krümmung nach N ausholt, erreichte sie im Gefolge der Tiefenerosion die Malmfelsen, und hat sich in ihnen eine ungefähr kilometerlange Schlucht gegraben. Hier überwölbte man den auf den Zehntel seiner Breite eingeeengten Fluß mit einem einzigen kühnen Bogen.⁴⁾ Um die Brücke entstand auf dem geräumigen rechten Ufer die eigentliche Stadt, zu ihrem Schutz auf einer Terrassenleiste des steilen linken Ufers der Brückenkopf. 600 Jahre lang, bis 1850, lebte Brugg in den engen Ringmauern als Marktort an der Grenze zweier natürlicher Landschaften, Jura und Mittelland. Dann brachte der günstig gelegene Bahnhof an der Gabel von zwei Hauptlinien die große Umwälzung: von 929 im Jahr 1844 stieg die Einwohnerzahl auf 4500 (1930), mit dem zusammengebauten Windischgar auf 8100. Mit Staunen überblickt man von der Bözbergstraße das ausgedehnte Siedlungsbild, aus dem sich die traute Stadtansicht Merians nur noch mit Mühe herauschälen läßt.

⁴⁾ Die Brücke ist das Wahr- und Wappenzeichen Bruggs geworden.