Zeitschrift: Aarauer Neujahrsblätter

Herausgeber: Ortsbürgergemeinde Aarau

Band: 26 (1952)

Artikel: Benkerjoch und Staffelegg: aus der Geschichte zweier Jurapässe

Autor: Fricker, Traugott

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-571269

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 25.11.2025

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

unserer Stadt die charmanten Franken etwa höher gewertet worden wären als vormals die ländlich derben Stecklikrieger, ist sicher falsch. Nein, auch diese weitere Einquartierung wurde, weil mit zahllosen Unannehmlichkeiten verquickt, als überaus lästig empfunden. Anfangs Dezember 1802 traf gar ein ganzes französisches Bataillon aufs Mal in Aaran ein. In solcher Bedrängnis verfiel man auf den naheliegenden Gedanken, einen Teil davon auf dem Lande draußen unterzubringen. Da entstand noch Händel mit den Dörfern, die kurz und bündig erklärten: Die Städter sind gar nicht berechtigt, uns Einquartierung aufzuhalsen! Und Aaran hatte mit leerer Kasse seine drückenden Garnisonslasten weiter allein zu tragen.

So ging das reichbewegte Jahr des Stecklikrieges unter Hader und Streit zu Ende. Ein Glück nur, daß man die Hoffnung hegen durfte, die napoleonische Vermittlung zeige trotz allem noch einen gangbaren Weg aus dem Elend. Und noch eines gab den Unsern in jenen Tagen Kraft zum Ausharren: das sichere Gefühl dafür, daß der blutzunge, von mancherlei Leuten angesochtene Kanton Aargau bis auf weiteres doch gerettet sei und Aarau auch fernerhin seine Hauptstadt bleiben werde.

Benkerjoch und Staffelegg

Uns der Geschichte zweier Jurapässe

Wer vom Distelberg aus an einem sonnigen Tag den Blick nordwärts auf die in bläulicher Dämmerung träumenden Jurasberge wandern läßt, den mag die Sehnsucht packen, hinaufzusteigen auf die mächtigen Felsabsätze des Uchenberges, des Hombergs, des fernen Usper Strichens oder der stotzigen Wassersluh. Vielleicht lockt es ihn aber auch einmal, hinüberzuwandern auf den weißen

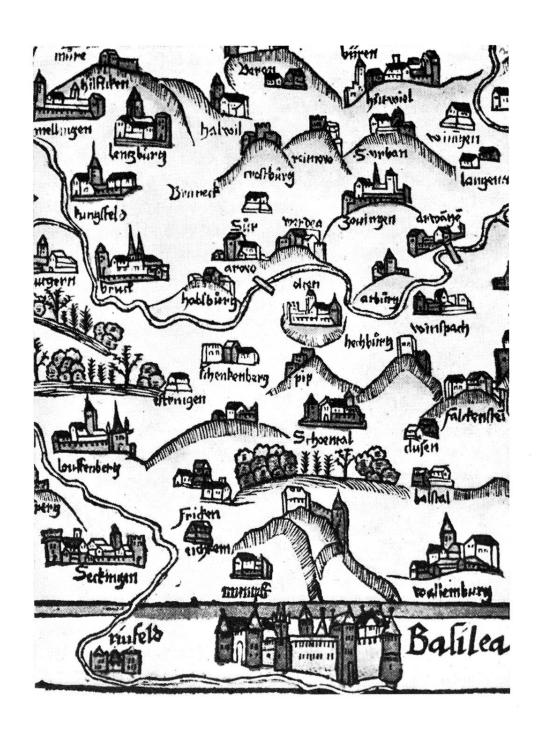
Straßen des Benken oder der Staffelegg, in die Täler und zu den Leuten jenseits der Berge.

In Rüttigen trennen sich die Wege, links nach dem Benkerjoch, rechts über die Staffelegg.

Ein schmales, fast menschenleeres Sträßlein führt durch die Alns zwischen Brunnenberg und Uchenberg, vorbei an der ehemaligen Papiermühle, in steilem Unstieg die Halde hinauf zur Benkenhöhe. Dann senkt sich der Weg zum Weiler Benken, nach Oberhof und weiter ins Pfarrdorf Wölflinswil und führt von da als gemütliche Talstraße über Gipf-Oberfrick nach Frick.

Breiter, und stolzer windet sich die Staffelegg als vielbenutte, moderne Autostraße in schwungvollen Rehren zwischen Achenberg und Homberg hinauf zur Paßhöhe, senkt sich rasch, an Asp vorbei, durch das schmale Tal von Densbüren nach Herznach—Ueken und vereinigt sich schließlich oberhalb Frick mit der Bözbergstraße.

Trotsdem er heute der bescheidenere ist, scheint der Benken doch der ältere Übergang über den Jura zu sein. Zahlreiche Funde längs der Straße laffen vermuten, daß dieser Paß schon zur Römerzeit begangen worden ist. Als man vor Jahren den Benkenweg korrigierte, stieß man oberhalb der alten Gipsmühle hinter der Klus auf zahl= reiche Ziegel sowie auf Bau- und Brandschutt. In früheren Zeiten sollen dort aus dem Boden ragende Ruinen fremdem Volk als Unterschlupf gedient haben. Fr. X. Bronner erzählt da von einem Resselfalchen, die "Stadt" oder das "Städtlein" geheißen: "Hier hätte sich wohl eine gute Schar Helvetier vor Cacinas Kriegsknech= ten eine geraume Zeit lang zu halten vermocht" (69 n. Chr.). Offenbar handelt es sich hier um die Reste eines römischen Landhauses. Hier in dieser windgeschützten, sonnigen Berggegend, in der Nähe der wasserreichen Vischbachquelle, die jahrans, jahrein immer eine gleiche Wärme von 12-16 Grad Celfins zeigt, haben sich wohl dem Stadtleben entfliehende Römer gerne niedergelassen. Daß es sich aber nicht um eine militärische Unlage handeln kann, beweisen die vielen zer-



Ausschnitt aus der ältesten gedruckten Karte der Schweis (Straßburger Utlas von 1513) von Waldseemüller. Die Auffassung vom Jura als eines durchlaufenden Gebirgszuges fehlt; entsprechend sind auch keine Ubergänge angegeben

streut liegenden Ziegelreste, welche man im Laufe der Zeit gefunden hat, unten am Bach, der hinter dem "Küngsten" herabrauscht, oben auf dem Bollhügel, in der Breitenmatt, Bollmatt, östlich an der ansteigenden Strecke des Benkenpasses, im Hossand und im Pfassen-boden — zumeist in der Nähe der sieben Wässerlein, welche in dem waldumsäumten Bergkesselsel sich zum eigentlichen Fischbach sammeln. Die Vermutung liegt nahe, es habe hier die warme Fischbachquelle den Ban einer römischen Villa veranlaßt. Über auch drüben bei den Benkerhösen wurden seinerzeit eine römische Villa festgestellt und Skelettsunde gemacht. So läßt sich mit Sicherheit annehmen, daß damals auch eine Wegverbindung über die Paßhöhe existiert haben mag. Unch die Flurbezeichnung "Im Welschland" zwischen der Höhe und den Hösen kann in dieser Nichtung weisen. Wie der Zugang zur Benkerjochhöhe von Norden her erfolgte, ist nicht mehr sicher zu ermitteln.

Der Flurname "Um Königsweg" südlich von Frick deutet darauf hin, daß man von dort aus nicht das Tal benutzte, sondern, nach dem Aufstieg durch das steile Tälchen der Kornleten ("Un der bösen Korental") hinter Frick, die Hochfläche des Kornberges erreichte. Von dort aus konnte dann der Verkehr bis gegen Oberhof hin die Höhe beibehalten. Möglicherweise hängt der Flurname "Unf Burgsstetten", östlich von Wölflinswil, mit diesem Straßenlauf zusammen und bezeichnet die Stelle einer hente spurlos verschwundenen Wehrsund Verkehrssiedelung.

Im Mittelalter scheint der Übergang über den Benken rege benüt worden zu sein. Als nach Erbanung der "stiebenden Brücke"
ums Jahr 1230 ein stark anwachsender Handelsverkehr aus den Rheinlanden über den Gotthard nach Italien einsetze, entging es König
Rudolf von Habsburg nicht, daß neben den beiden Hanensteinpässen
und der Schafmatt auch der Weg über den Benken, wo die Kauflente noch ziemlich unbehelligt durchschlüpften, ihm etwas eintragen
konnte, ging dieser doch von der Stadt Llaran aus (der er 1283



Ausschnitt aus Blatt XII "Die Rauracer/Baslergelegenheit" der von Johannes Stumpf erstellten "Landtafeln". Gedruckt 1552 bei Christoffel Froschauer. Zwischen Schafmatt und Bözberg wird kein weiterer Juranbergang verzeichnet

das Marktrecht schriftlich bestätigt hatte) durch sein von den Lenzburgern ererbtes Eigengut südlich am Jura. Die Staffelegg spielte damals, wie wir später sehen werden, als Handelsweg noch keine Rolle.

So beauftragte Rönig Rudolf seinen Dienstmann und vertrauten Freund Jakob von Rienberg, den er zum Vogt der habsburgischen Sondergüter in Rüttigen und Erlinsbach usw. ernannt hatte, mit dem Ban einer Feste über der Klus. Der Ritter nannte die neue Burg zu Ehren seines Herrn "Küngstein". Ihre sagenumwobenen, kümmerlichen Ruinen sind heute noch ob der Fluhwand des Brunnenberges zu sinden. Unten in der Klus wurde, nach der Sage, eine Bollstätte errichtet, deren Mauerreste noch F. X. Bronner gesehen haben will.

In Urkunden sinden wir den Tamen Benken erstmals um 1308 ım Habsburger Urbar, dann 1426 im Stadtarchiv Llaran, bei einer Festlegung des Zolles auf der Llarebrücke. Es heißt dort: "Item ze Bönkon git jegliches Hus ein Viertal korns. Item ze Wile (Wölflinswil-Oberhof) git jegliches Hus ein Viertal korns". Die Llarebrücke wurde also damals von diesen Orten aus benüßt, weshalb auch ein Weg über den Berg vorhanden sein mußte. Eine weitere Erwähnung sinden wir dann 1511 in einem Marchenbrief. Bernische und österreichische Schiedsleute legten die Gebietsgrenze der im Jahre 1505 von Bern gekausten Herschaft Urgiß sest: "... von der Schinenfluh bis gegen Benken in das Krenz ..." Dieses Krenz wird 1712 nochmals erwähnt, und sein Nachsolger steht noch heute dort an der Grenze zwischen Llare- und Fricktal. Bewohner der Benkenhöse treten uns von 1395 an noch hie und da in Urkunden als Zeugen entgegen.

Nachdem das "Dberamt Biberstein" seit 1415 Schutzgebiet und seit 1535 Eigentum der Berner war, bildete der Benkenberg fortan die Nordgrenze der eidgenössischen Lande gegen das österreichische Friektal und hatte in den vielen Kriegen mancherlei zu erleben. Im

alten Zürichkrieg soll Thomas von Falkenstein, der Mordbrenner von Brugg, am 6. Mai 1449 hinter dem Benkenberg gegen Wölflinswil ein Feuer angezündet haben. Zwanzig Bürger von Aarau liefen daraufhin zu Hilfe; als sie auf den Benken kamen, überfielen die Wegelagerer diese Feuerläufer und erschlugen die armen Leute, nur einer, der sich verspätet hatte, konnte entfliehen. Im Ochwabenfrieg (1499) überfielen in der Nacht vom 2. zum 3. März die Oberhöfler den Bauern auf dem Hard zu Obererlinsbach und stahlen ihm vier der besten Rosse. Hierauf unternahmen die Leute des Bibersteiner Umtes einen Rachezug über den Benken nach Frick, erbeuteten aber nur Brotkörbe, Krätten, alte Laternen, Stubenfenster, Gläser, Kinderwindeln und Pflugsräder. Auf falschen Lärm eines Lostorfers, die Schwaben kämen, eilten die Leute um Llaran und Olten und bis hinauf nach Zofingen, Gursee und Gempach herüber an den Jura, die Staffelegg, den Benken und die Schafmatt zu verteidigen, fanden jedoch keine Feinde. Der dumme Spaßmacher wurde dafür dann zu Golothurn hingerichtet.

Noch größere Anfregungen und Unruhen brachte aber der Dreißigsjährige Krieg über die Gegenden am Jura, besonders als im Jahre 1633 der Rheingraf Otto Ludwig vor Rheinfelden lag und seine Truppen das Fricktal in furchtbarer Weise brandschatten. Im Juli dieses Jahres wurde im Bibersteineramt der Landsturm aufgeboten, und es wurden auf den Höhen der beiden Bergübergänge in aller Eile Schanzen aufgeworfen. Die Spuren dieser "Schwedenschanzen" sind heute noch zu erkennen. Noch schlimmer war es im Jahre 1638, als die Schweden und Kaiserlichen sich vor Rheinfelden schluzgen, die Dörfer verbrannten und bis in die abgelegensten Juratäler Schrecken und Grauen brachten. Damals flohen die Bewohner des Fricktals in die Wälder und über die Jurapässe ins Gebiet der Eidzenosssenschaft, wo ihnen ein sicheres Alpl gewährt wurde. Ans dieser Zeit stammen die Sagen vom "grünen Schwedenroß" und wie die Schweden die Einsiedelei des Sankt Laurentius zu Erlinsbach zerz

stört hätten. Die lettere Erzählung entspricht aber wohl kaum den Tatsachen, denn wieder waren die Grenzen besetzt, und zwar diesmal von regulären bernischen Truppen, und die Schweden respektierten die Grenzen des eidgenössischen Gebietes im allgemeinen gut.

Später, während der französischen Raubkriege unter Ludwig XIV. und XV., wurden die Juragrenzen wiederholt gefährdet, und die Hochwachten und Pässe mußten immer wieder besetzt werden, so 1683, 1704, 1708, 1736 und 1737. Unch nachher noch, während der Friedenszeiten, traute man offenbar der Sache nicht recht, und das neue Wachthaus in Rüttigen war "in Ehren zu halten, zu schließen, und der Schlüssel an ein verwahrtes Ort zu legen, wo er gleich bei der Hand ist" (1743).

Zu Beginn des 18. Jahrhunderts hätte das Benkerjoch beinahe als Verbindung zwischen Basel und Aaran Bedeutung erlangt, wurden doch ernsthafte Projekte einer Straße über Anwil—Wittsnan—Wölflinswil—Benkerhof—Küttigen erwogen, um den großen Boll der Solothurner bei Trimbach und Olten sowie den gefährlichen Schafmattweg umgehen zu können. Zur Ausführung dieses Projektes überlegte Basel sogar den Ankauf des Fricktals, obwohl von österreichischer Seite für die Städte Basel und Bern Zollfreiheit auf ihrem Gebiet garantiert war. Da Österreich sedoch auf einen Verkauf dieses Landesteiles nicht eintreten wollte, verliesen die Vershandlungen 1748 wieder im Sand.

Weil der Übergang, wohl infolge der vielen Kriege, vernachlässigt worden war, ersuchte der Obervogt von Biberstein, Niklans Jenner, in Bern um Verbesserung der Straße über den Benken, wurde aber mit dem Bescheid abgewiesen, der Verkehr mit dem Fricktal sei nun über den Bözberg eröffnet (1774).

In den Schicksalsjahren 1798 und 1799 suchten viele stellungs= pflichtige junge Leute durch Flucht über die Jurapässe und besonders über den Benken dem Kriegsdienst unter den Fahnen der "Großen Nation" auszuweichen. Um Freiwillige für die auf österreichischer Seite kämpfende Legion Roverera zu gewinnen, unterhielt Schults beiß Steiger in Wölflinswil ein Werbebürd.

1804 lehnte die vom Großen Rate ernannte Kommission die Versbesserung des Benkenweges ab, da dieser zu steil sei.

Damit schied die Benkenstraße endgültig aus der Reihe der großen Verkehrswege aus, und auch das Wirtshaus auf dem Benken, wo sich noch zu F. X. Bronners Zeiten der durstige Wanderer erquicken konnte, ist längst verschwunden.

Trothem heute an Bedentung den Benkenübergang weit überflügelnd, ist die Staffelegg doch dem Verkehr viel später erschlossen worden. Zwar bestand schon in alter Zeit durch das Herznachertal ein Verkehrsweg, doch führte dieser an der Burg Urgitz vorbei gegen Schenkenberg und Wildegg und war der nächste Weg aus dieser Gegend nach Luzern—Gotthard. Über die Staffelegg führte wohl damals ein Karrweg, der die Ortschaften Densbüren und Usp mit Küttigen verband. Die wachsende Bedentung des Laraner Marktes rief aber auch hier dem Ausban einer sessen Straße. Der Name erscheint um 1400 in einer Grenzbeschreibung der Herrschaften Rheinsfelden, Homberg und Fricktal: "... von dem Brunnen bis uf Staffelegg uf den Warnenstrichen ..."

Erst im 18. Jahrhundert wurde das Staffeleggproblem aufgerollt. Es entstand der große Kampf zwischen Staffelegg und Bözberg. 1745 sah das sparsame Bern von einer Landstraße über die Staffelegg ab, da Küttigen kürzlich (1736) von einer Feuersbrunst heimgesucht worden. Die Unstößer sollen den Weg "in Ehren halten". (Die Gemeinden hatten bei einem Straßennenban große Lasten zu tragen.)

Zehn Jahre später schrieb die Berner Zollkammer an Roch, den gewesenen Rommandanten von Llarburg, und an alt Landvogt May von Nenws (Nyon), es sei zu überlegen, wie die Straße über den Bözberg zu verbessern oder ob eine neue Straße über die Staffelegg anzulegen sei, um die Waren wieder durch bernisches Gebiet zu ziehen.

In der Folge begingen dann Koch und Zengherr Tschifferli die in Betracht kommenden Straßen. Uns ihrem Bericht entnehmen wir folgendes: Nach einem Verzeichnis des Untervogtes zu Densbüren hält die Staffeleggstraße 16 395 Schrift oder zwei gute Stunden. Sie ist durchgehend hart, hat aber viele Holen und ist meistens steil, so daß man an vielen Stellen die alte Straße durch neue Strecken ersetzen müßte, um sie brauchbar zu machen. Von dem Berg gegen das Dörfchen Usp hinunter geht es sehr stotzig, man müßte seitwärts eine andere Linie ausfindig machen. Von Usp bis Densbüren hat die Gemeinde unten am Berg einen neuen, ziemlich guten Weg eingehauen. Er ist aber zu schmal und müßte erweitert werden. Im Dorf Densbüren und unterhalb enthält die Straße ziemlich viel Wasser und, nach dem Bericht des Untervogtes, bei Regen sehr viel: Die Straße müßte demnach anderswo angelegt und könnte wohl durch die dortigen Matten geführt werden.

"Sonsten will von der Stadt Larauw behauptet werden, man könnte, im Fall diese Straße konstruiert würde, die Waren aus dem Reich, so über Lucern nach Italien und vice versa gehen, dorten hinsdurch ziehen; auch die Weinfuhrungen in das Luzerner Gebiet und die Frankfurter Fuhrleut, so dißmalen die untere Straß (Bözberg) befahren."

Die Verhandlungen zogen sich lange hin. Einmal drohten die Berner den Baslern, welche den Hauenstein vernachlässigt hatten, mit dem Bau einer Straße durch das Fricktal nach Aaran. Als aber letztere eiligst ihren Übergang wieder in fahrbaren Zustand setzten, unterblieb das Projekt, das offenbar auch nicht ernst gemeint war.

Selbst die weitsichtige vorderösterreichische Regierung der damaligen Zeit erkannte, daß gute Straßen über Bözberg und Staffelegg ihren Verkehr erleichtern und fördern würden, trotzem sie anderseits auf ihren Zollstätten am Rhein Einbußen erleiden mußten. (Der Jura wurde damals infolge der schlechten Straßenverhältnisse auf bernischem Gebiet über Laufenburg—Waldshut umfahren.) Im

Jahre 1750/51 ersuchten die Regierungen des Schwäbischen Kreisses und Vorderösterreichs um Verbesserung der Straße über die Staffelegg und den Bözberg. Der Berner Rat antwortete darauf, er wünsche wegen der großen Kosten nicht auf die Unregung einzutresten, die Staffelegg zu verbessern.

Zwei Jahre später drängte die Regierung in Freiburg im Breissgan abermals und auch der Markgraf von Baden wünschte: "Bern möge die über das Gebirge gegen Laran führenden Straßen verbessern." Der Rat ordnete hierauf erneute Untersuchung der Straßen an, tat aber weiter nichts.

1773 gab der Berner Große Rat endlich Auftrag, Plan und Devis zur Verbesserung der Bözbergstraße anfertigen zu lassen. Von der Errichtung einer neuen Straße Fricktal—Staffelegg—Uarau sah man ab, ebenso trat man nicht ein auf ein Gesuch um einen Beistrag an die Rosten einer Ortsverbindungsstraße Usp—Densbüren.

Die Gemeinden Usp und Densbüren, die nur durch die Staffeleggstraße mit dem Umt Biberstein und mit Laran verbunden waren, stellten im Jahre 1783 durch eine demütige Bittschrift dem Berner Rat vor: "Die Straße ist im Bezirk Knttigen in einem so gefähr= lichen und mangelhaften Zustand, daß sie seit einigen Jahren nur mit großer Gefahr befahren werden kann und daß schon verschiedene Fuhrlente dabei Schaden litten." Die zwei Gemeinden baten des= halb unter dem dringlichen Kürworte der Stadt Llaran, der Rat möge Küttigen verhalten, die gefährliche Strecke in fahrbaren Zu= stand zu setzen, damit sie die überschüssigen Lebensmittel, ihre Manufakturwaren in Geide, Baumwolle und Wolle, ihre Bodenzinse und Zehnten nach Aaran und Biberstein bringen und in Aaran ihre Bedürfnisse einkaufen könnten. Weil die Straße bei Rüttigen durch Regengüsse und durch den Ausbruch des Dorfbaches so verderbt worden, daß sie ohne Schaden für Menschen und Vieh nicht gebrancht werden konnte, empfahl die bernische Zollkammer dem Rat, die Gtraße fahrbar zu machen. Der Umban der Gtaffelegastraße sei schon in verschiedenen Zeitpunkten von der vorderösterreichischen Regiezung gewünscht worden, ebenso von der Stadt Laran, die an der Eröffnung eines neuen und bequemen Passes mächtig interessiert sei, und nicht minder die Stadt Luzern.

Underseits und im Gegensatz dazu begehrte die Stadt Brugg den Neuban der Bözbergstraße. Ihr schlossen sich die Städte Solothurn und Basel an, die bei der Eröffnung einer Staffeleggstraße einen merklichen Abbruch am damaligen Transit befürchteten.

Unter solchen Umständen sahen nach sorgfältiger Prüfung und nach Augenscheinen die Gnädigen Herren von einer Errichtung der Staffeleggstraße ab und beschlossen den Ban der Bözbergstraße (1773). So wurde die Staffelegg gänzlich eine Nebenstraße, "deren Besorgung den Amtleuten von Schenkenberg und Biberstein obsliegt".

Die Verbesserung der Staffeleggstraße unterblieb, bis der Largan ein eigener Staat wurde und für seine öffentlichen Werke selbst sorgen konnte. Sein erstes Werk war der Ban einer guten Fahrstraße über die Staffelegg (eröffnet 1810).

Es ist dies die bedeutendste Leistung des neuen Kantons während der Mediation. Die Staffeleggstraße kostete den Staat damals so viel, wie er während der ganzen Periode für das Straßenwesen übershaupt ausgab. Eine im Jahre 1804 von der Regierung ernannte Kommission befürwortete, vor allem zur Förderung des Transithansdels und zur Erleichterung des Verkehrs zwischen den einzelnen Landesteilen, ohne weiteres den Ban. Sie wies darauf hin, daß die Straße nicht neu, aber seit dem Dreißigjährigen Kriege verwüstet, von Bern seinerzeit zur Herstellung in Unssicht genommen worden sei. Eine Verbesserung des Benkenweges lehnte sie, wie oben erwähnt, ab, weil dieser zu steil sei, während nach dem Staffeleggprojekt auf der Küttigerseite streckenweise höchstens zwei Pferde Vorspann nötig wären, auf der andern Seite keine. Der Große Rat nahm das Projekt, gestützt auf den niedrig gehaltenen Kostenvoranschlag von bloß

Fr. 78 444.12.9, an. Damit hatte Aaran einen Erfolg davongetrasgen, den ihm Bern seinerzeit zugunsten der Bözbergstraße vorentshalten hatte. Aber auch die Verkehrswege aus dem Fricktal hatten einen Ausban erfahren, wie er für den neuen Kanton lebensnotwensdig war.

Nicht so reibungslos verlief der Bau selbst. Unf Vorschlag des Finanzrates beschloß die Regierung den Ankauf des im Privatbesitz befindlichen Landes, die Bankosten für Brücken und Kulissen sowie einen Zeil der Straße zu übernehmen, während die übrigen Strecken den Gemeinden (Aaran, Rüttigen, Thalheim, Usp, Densbüren, Dberdorf-Herznach, Ober= und Niederzeihen, Ober= und Unter= neken, Frick) nach sogenannten Werksätzen zugeteilt wurden. Laut Beschluß vom 6. Angust 1805 fanden Zuchthäusler von Baden bei dem Ban Verwendung. (Daher die Namen Schellenbrücke und Schellenhaus, wo sie einlogiert waren. Letteres wurde 1811 verkauft und die darin verwahrten Sträflinge in die von der Stadt Aaran angewiesenen Lokale verbracht.) Nicht groß war das Verständnis für das neue Werk bei gewissen Landgemeinden, und gegen die ihnen zugemuteten Lasten wurden viele Beschwerden geführt. Besonders die Rüttiger scheinen dem neuen Werke Schwierigkeiten bereitet zu haben. Die Regierung drohte am 10. Oktober 1804 mit zehn Franken Buße und Schadenersat, wenn jemand auf den neu ausgestreckten Weg Getreide sae, im Dorf Streue werfe oder sich erfreche "Schwirren und Pfähle" auszureißen. Die Gemeinde sperrte sich auch gegen den ihr auferlegten Beitrag, den sie unmöglich leisten könne. Ihr Vorschlag, 3000 Franken zum voraus an die Straße beitragen zu wollen nebst den verhältnismäßigen Zahlungen wie andere Gemeinden des Kantons, wurde vom Kleinen Rat abgelehnt und verlangt, "Küttigen soll sagen, wie es den Straßenbau ins Fricktal vornehmen wolle". In einer neuen, gemeinsam mit Asp und Densbüren eingereichten Schrift erklärten die Gemeinden, die neue Straße sei keine Lokalsache, die Gemeinden begehrten sie nicht für

sich, sie trieben keinen Handel, ihnen flösse kein ausschließlicher Vorteil, wohl aber großer Nachteil wegen dem Verlust des Landes zu. Der Finanzrat riet, Rüttigen abzuweisen, Usp und Densbüren aber, weil geringer bevölkert und geringer bemittelt, eine Erleichterung zukommen zu lassen. Die Regierung ließ sich aber zu keiner bestimm= ten Zusage herbei und bedrohte das renitente Rüttigen mit militärischer Exekution. Hierauf wandte sich die Gemeinde nochmals an den Kleinen und auch an den Großen Rat. Gie erklärte fich bereit, "einen Alnfang an der Straße, die ihr auferlegt worden sei, zu machen, soviel sie durch die Landarbeit nicht gehindert werde". Der Große Rat kam nun auf das von Daniel Bertschinger verfaßte Kommissivnalgutachten hin der Bittstellerin entgegen. Hierauf wurden die Werksätze wesentlich herabgesett. Trottem hörten die Beschwerden nicht auf — Deschgen, Eiken und Ueken wandten sich sogar an den Landammann —, und die Regierung mußte sich noch mehrmals scharfer Drohung bedienen, bis die Urbeiten endlich geleistet wurden. Am 1. Mai 1810 konnte die Etraße eröffnet werden und am 14. März legte der Finanzrat dem Kleinen Rat den Schlußbericht vor. Darnach hatte der Ban von 1804 bis 1810 gedauert. Der Staat hatte von der Gesamtlänge von 49 331 Schuh deren 24 948 ausgeführt (Breite 7,1 m). Die Rosten beliefen sich auf insgesamt 252 200 Franken, für den Staat allein auf nahezu 180 000 Franken. Der Voranschlag wurde also bedeutend überschritten. Das Stück durch den Rombach wurde erst in den Jahren 1821/22 fertig erstellt.

Mit der Staffeleggstraße war Alaran in den Verkehrsmittels punkt des Kantons gerückt. Die neue Straße hat aber anch den an ihr liegenden Gemeinden, vor allem Küttigen, viel Verdienst gesbracht. Der Frachtverkehr von Basel her über den Berg kam in Aufschwung. Die Küttiger Rosse mußten den sechs bis achtspännigen, hochbeladenen Wagen Vorspann leisten und der Gasthof "Zum Krenz" bekam seine heutige imposante Gestalt. Das ging bis in die

fünfziger Jahre, als die Eisenbahn den Verkehr an sich riß. Nun wurde es wieder still auf den Landstraßen, bis sie ungefähr siebzig Jahre später der moderne Untoverkehr neu belebte. In den Jahren 1919/20 erbaute man die Kurve über den Damm an der Staffelegg und 1921/22 die neue Straßenverbindung im Rombach. Schließelich wurde, in verschiedenen Etappen, die ganze Strecke Frick—Llaran mit einem Teerschotterbelag versehen und so den Bedürfnissen der modernen Zeit angepaßt.

Zolle und Weggeld. Aller Verkehr über Benken und Staffelegg war auf beiden Seiten des Berges zollpflichtig. Auf der Südseite war die Zollstätte in Küttigen und auf der Nordseite zuerst in Frick, später in Herznach und Wölflinswil.

Das Zollrecht zu Küttigen, von König Rudolf an die Königsteiner übertragen, kam von diesen 1417 an die Stadt Aaran, welche 1420 einen Zolltarif aufstellte. Seit 1454 erhoben die Johanniter zu Biberstein und 1535 die Berner die Zölle, an denen das Stift Beromünster ein Anrecht zu zwei Dritteln besaß. Den Bezug des Küttiger Zolles übertrug die Regierung dem Obervogt zu Biberstein; 1748 wurde er, samt dem Wasserzoll auf der Aare, ganz der staatlichen Zollsommission überwiesen, und der Vogt erhielt aus den "Zollgelstern" jährlich einen festen Betrag von 500 Pfund.

Im Besitze der Berner wurde Küttigen Grenzzollstätte gegen Herreich. Das Uaraner Zollhans, an der Stelle, wo Benken- und Staffeleggweg sich vereinigen, genügte nicht mehr. Die "fürsichtigen Herren" ließen bald ein größeres banen — hente ein Doppelwohnshans mit der Jahrzahl 1569 — und darauf das Berner Wappen und eine Zolltafel anbringen. Im Jahre 1668 vervollständigten sie sodann den alten Uaraner Tarif von 1420.

Wer freventlich am Zollhaus vorbeifuhr, wurde mit drei Pfund gebüßt; wer den Zoll versagte (schmuggeln wollte), dessen Gut war verfallen. Unstände mußte der Zollner dem Vogt zu Biberstein melden und seinen Bescheid wohl beachten.

Die österreichische Regierung zu Freiburg im Breisgan beklagte sich über den Küttiger Zoll, aber die Berner antworteten, dieser Grenzzoll sei altes Recht der Herrschaft Königstein, und dagegen war nicht aufzukommen.

Auf der Nordseite gehörte der sogenannte Große Zoll in Frick, der auch die Bözbergstraße einbezog, ursprünglich je zur Hälfte den Grasen von Homburg und Tierstein und kam schließlich nach mannigsaltigen Schicksalen an den Landesherrn, an Hsterreich. Zollstätten waren in späterer Zeit zu Wölflinswil und Herznach. Als Tarif galt die 1655 und 1741 revidierte kaiserliche Zollordnung für die österreichischen Vorlande.

In den ersten Jahren wurde auf der neu erbauten Staffeleggsstraße in Rüttigen, Herznach und Frick ein Weggeld erhoben. Der Rleine Rat erstellte die nötigen Tarife und ordnete die Errichtung von Schlagbäumen an.

Diese Verfügungen lösten schon am 4. März 1811 eine Beschwerde des Standes Zug aus, weil dem dortigen Eisenhändler Josef Müller zu Frick ein neuer Zoll gefordert worden sei. Dieser hatte eine Ladung Eisen aus Wehr über die Staffelegg geführt. Die Unfrage wurde vom Rate beantwortet, und Zug scheint sich zufries den gegeben zu haben.

Im Jahre 1826 hob der Große Rat die fricktalischen Grenzzölle zu Wölflinswil und Herznach auf. Durch fernere Regierungsbeschlüsse wurden die Binnenzollstätten zu Küttigen und Ueken, Frick usw. aufgehoben.

Post wesen. Die neue Straße rief auch bald der Einrichtung einer regelmäßigen Postverbindung. Schon vor der Eröffnung, im März 1810, verhandelte der Kleine Rat mit Zürich über die Einzrichtung eines gemeinschaftlichen Diligence: und Messagerie-Kurses von Zürich nach Zasel über die Staffelegg. Nach der Übereinkunft vom 7. Juni desselben Jahres traf in der Folge alle Sonntage und Freitage morgens ein Expreß von Zasel mit den französischen Brief-

schaften in Aaran ein, und ein Extrabott brachte die Briefschaften für Bern und Basel von Zürich nach Lenzburg, welche daselbst mit der Brugger Diligence nach Aaran gebracht und für Basel und Frankreich durch einen Expressen abgeholt wurden. Nach F. X. Bronner verkehrte um 1840 bereits ein Postwagen täglich von Aaran über die Staffelegg nach Bafel und zurück. Nach Eröffnung der Bözbergbahn 1875 fuhr dieser Kurs nur noch bis Frick, bis anfangs der zwanziger Jahre das moderne Postanto die alte Pferdepost ablöste. Heute bildet das Postauto die einzige direkte Verbindung zwischen dem Fricktal und der Kantonshauptstadt, nachdem der Largan, der vor hundertfünfzig Jahren so großzügig an den Ausban dieses staatsnotwendigen Juraüberganges gegangen war, den Weg zum Unsbau der Staffeleggbahn wohl für immer verpaßt hat und Projekte, die einst die Gemüter diesseits und jenseits des Jura bewegten, vergessen in Schubladen träumen. Trangott Frider

Gedämpftes Regenlied

Mit leisem Klang ein Regen fällt, In weichem Dunste wogt die Welt, Es spielt und fließt auf Flur und Un Gedämpftes Grün, gedämpftes Grau.

Berührt, erfüllt von deiner Ruh Schau' ich und höre ich dir zu, Glückatmend stilles Regenspiel: Wir jagen alle viel zu viel.

Georg Gifi