

Zeitschrift: Badener Neujahrsblätter
Herausgeber: Literarische Gesellschaft Baden; Vereinigung für Heimatkunde des Bezirks Baden
Band: 85 (2010)

Artikel: Die Kriegs- und Commercialstrasse am linken Limmatufer : die Geschichte einer ungeliebten Verbindung
Autor: Streif, Franz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-324995>

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: 13.04.2026

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

Die Kriegs- und Commercialstrasse am linken Limmatufer

Die Geschichte einer ungeliebten Verbindung

Von Franz Streif, Oberrohrdorf. Er wuchs in Baden auf und war später tätig als Verkaufsleiter.

Es scheint heute unverständlich, dass über Jahrhunderte hinweg keine direkte Strassenverbindung zwischen Neuenhof und Baden bestand. Sofern Waren und Personen nicht auf dem Wasserweg flussabwärts zur Aare und zum Rhein befördert wurden, benutzten Fussgänger, Pferdegespanne und Kutschen von Zürich her die Landstrasse über Höngg, Weiningen und Würenlos nach Baden. Ganz selbstverständlich galt diese Route auch als Hauptverbindung nach Lenzburg und Bern, denn nur in Ausnahmefällen benutzten die Reisenden die steilen Wege über den Heitersberg. Das alte Bern, das sich vom Genfersee bis an die Reuss erstreckte, war stets besorgt für gute Strassenverbindungen vom Welschland bis zu dem mit ihm besonders verbundenen Stand Zürich. Dass es nach der Reformation auch weiterhin den Weg durch das katholische Baden in Kauf nahm, mag damit zusammenhängen, dass seine Landvögte in regelmässigem Abstand von einer Stadt profitierten, die wegen des Durchgangsverkehrs prosperierte. Als nach 1750 die neue Landstrasse von Bern über Oftringen, Suhr, Lenzburg und Baden nach Zürich ausgebaut wurde und sich gleichzeitig die Reklamationen über den schlechten Zustand und den lausigen Unterhalt der Strasse in Würenlos häuften, entschied man sich für eine neue Strassenführung im Limmattal. Beim Kloster Wettingen wurde 1764 bis 1766 anstelle der Fähre über die Limmat eine Holzbrücke gebaut.

Keine Strasse am linken Limmatufer

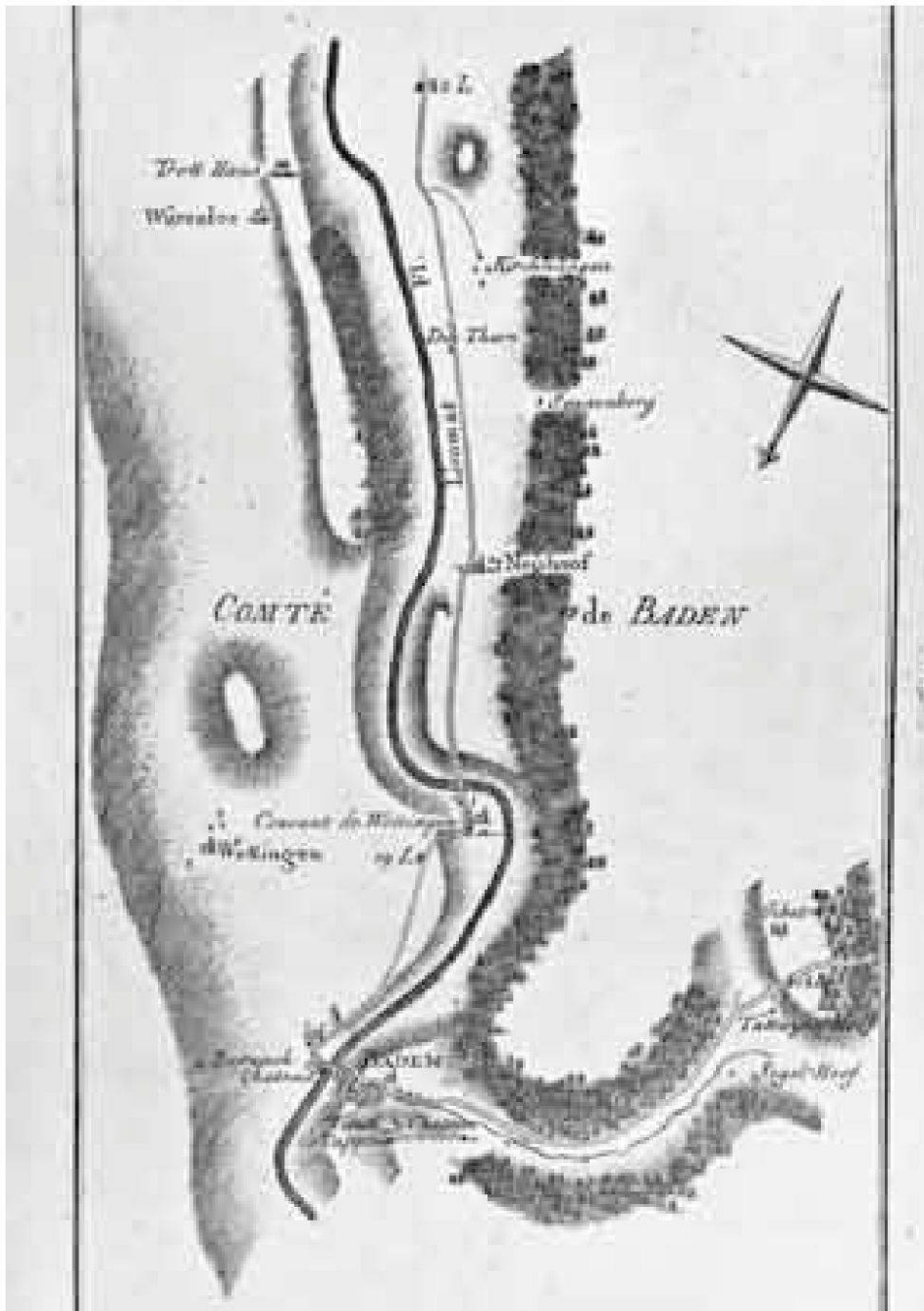
Ein alter Pilgerweg führte von Mellingen kommend über den Hühnersteg (Sommerhalde Dättwil), Täfern, Stangenloch (Herzoghütte) zum Kloster Wettingen. Beim Stangenloch zweigte ein Karrenweg ab, am Hof Spittelau vorbei hinunter nach Baden. In diesem Grenzgebiet zwischen der Gerichtsbarkeit des Klosters Wettingen und den ausgedehnten Besitzungen des Badener Agnesen-Spitals fehlten begehbare Querverbindungen, wie auch noch heute in unseren Waldgebieten Strassenverbindungen zwischen den Gemeinden eher selten sind. Das steil abfallende, von kleinen Bächen durchzogene Waldstück unterhalb des Teufelskellers war für einen

Wegbau stets ungeeignet. Um den Abtransport von Schlagholz zu vereinfachen, planten die Badener 1518 den Ausbau eines Holzweges über die Klosterrüti. Die Klosterleute ihrerseits, den Ausfall von Fährgeldern befürchtend, klagten beim Landvogt. Dieser schützte ihr Anliegen, und die entstandene Fahrstrasse musste wieder zurückgebaut werden. Als 1568 ein gewaltiger Gewitterregen die Holzbrücke in Baden wegriss, ersuchte der Stadtrat den Rat von Zürich um Hilfe für einen raschen Wiederaufbau. Von einer Strasse am linken Limmatufer war nicht die Rede. Erst als 1648 ein Joch der Holzbrücke in Baden vom Wasser unterspült war, sollte wieder eine befahrbare Verbindung am linken Limmatufer geschaffen werden. Es blieb beim Projekt.

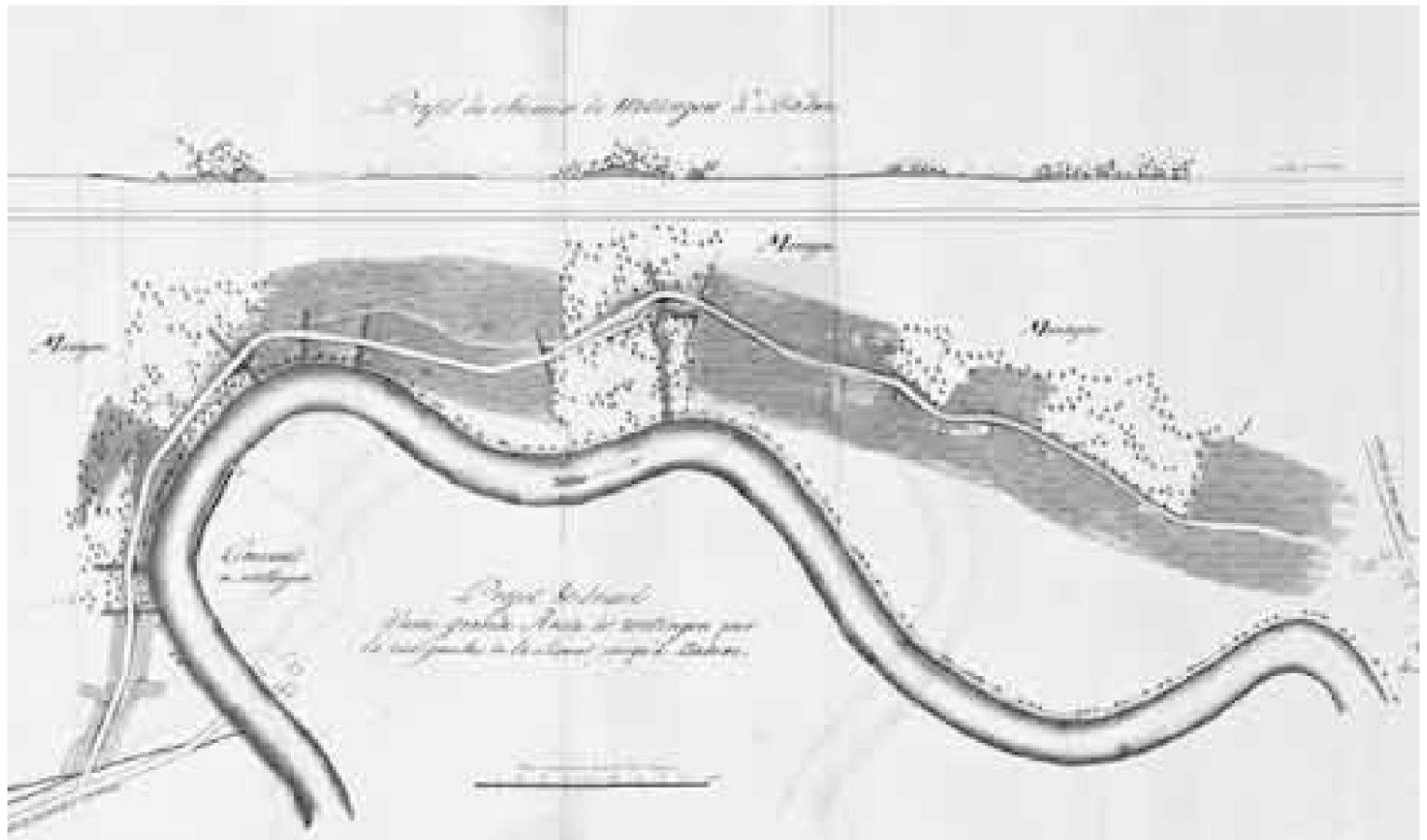
Am 7. Juni 1799 brannte die französische Armee unter General Masséna, als Verteidigungsmassnahme gegen die vor Zürich siegreichen Österreicher, die Holzbrücken von Baden und Wettingen nieder. Nachdem sich das Kriegsglück zugunsten der Franzosen gewendet hatte, sollten die Limmatpassagen wieder hergestellt werden. Schon Ende Oktober war eine Notbrücke in Baden befahrbar. Jetzt übernahm die neue helvetische Regierung den Wiederaufbau von Strassen und Brücken. In einem Bericht verlangte die Verwaltungskammer des Kantons Baden von Kriegsminister Lanther, der Flussübergang beim Kloster sei nach Norden zu verschieben. Daraufhin wurde der Generalinspektor des Brückenbaus, Bürger Jean Samuel Guisan, nach Wettingen beordert, um an Ort und Stelle ein Projekt für die notwendigen Arbeiten zu erstellen. In seinem Rapport vom 9. Dezember 1799 rät Guisan von der Wiederherstellung eines kostspieligen Flussübergangs ab. Er zeichnet dafür einen detaillierten Plan einer linksufrigen Limmattalstrasse von Dietikon nach Baden.

Das Strassenprojekt nimmt Gestalt an

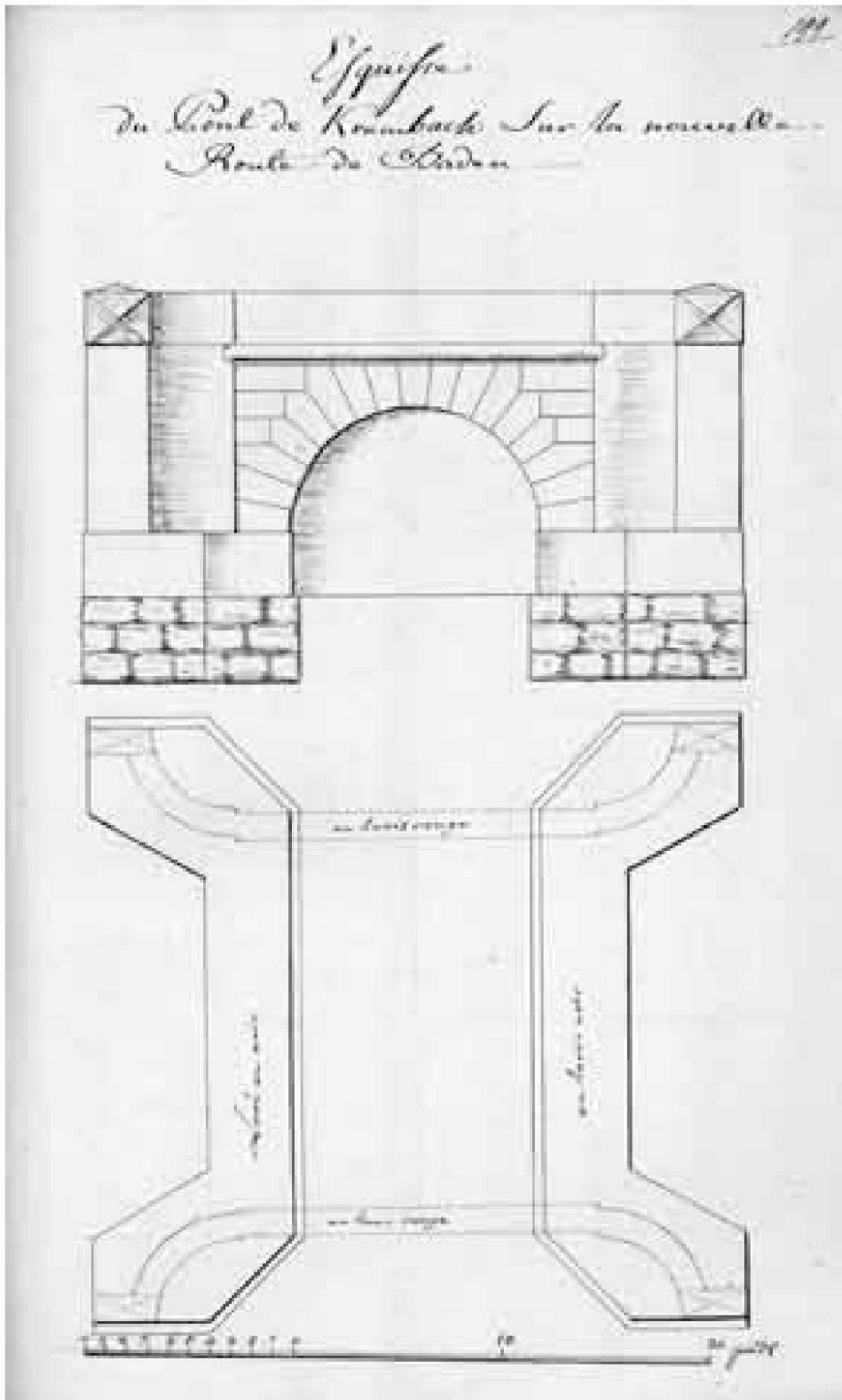
In seinem Resümee wägt Generalinspektor Guisan folgendes Für und Wider ab: Die neue Strasse verläuft ohne Höhenunterschiede; man vermeidet zwei Flussübergänge; für Reisende von Zürich nach Bern verkürzt sich der Weg um eine Viertelmeile; die Steigungen und Abfahrten zu den Holzbrücken in Baden und Wettingen lassen sich zwar verbessern, aber auf keinen Fall eliminieren; der alte Weg von Zürich nach Bern bleibt eine Viertelmeile länger; die Wiederherstellung der Brücke beim Kloster lässt sich nicht in derselben Zeit ausführen wie der Bau einer neuen Strasse; die neue Strasse liegt in einem schwierigen Gelände; der Bau der Strasse erfordert dadurch höhere Kosten; den Anwohnern von Baden und Wettingen missfällt die neue Strasse; mit geschätzten Kosten von 31933.16 Franken könnte die Brücke in Wettingen und damit die alte Verbindung wiederhergestellt werden; sollte Baden aber darauf dringen, den alten Weg wiederherstellen zu wollen, dann müsste die Stadt an die Kosten beitragen.



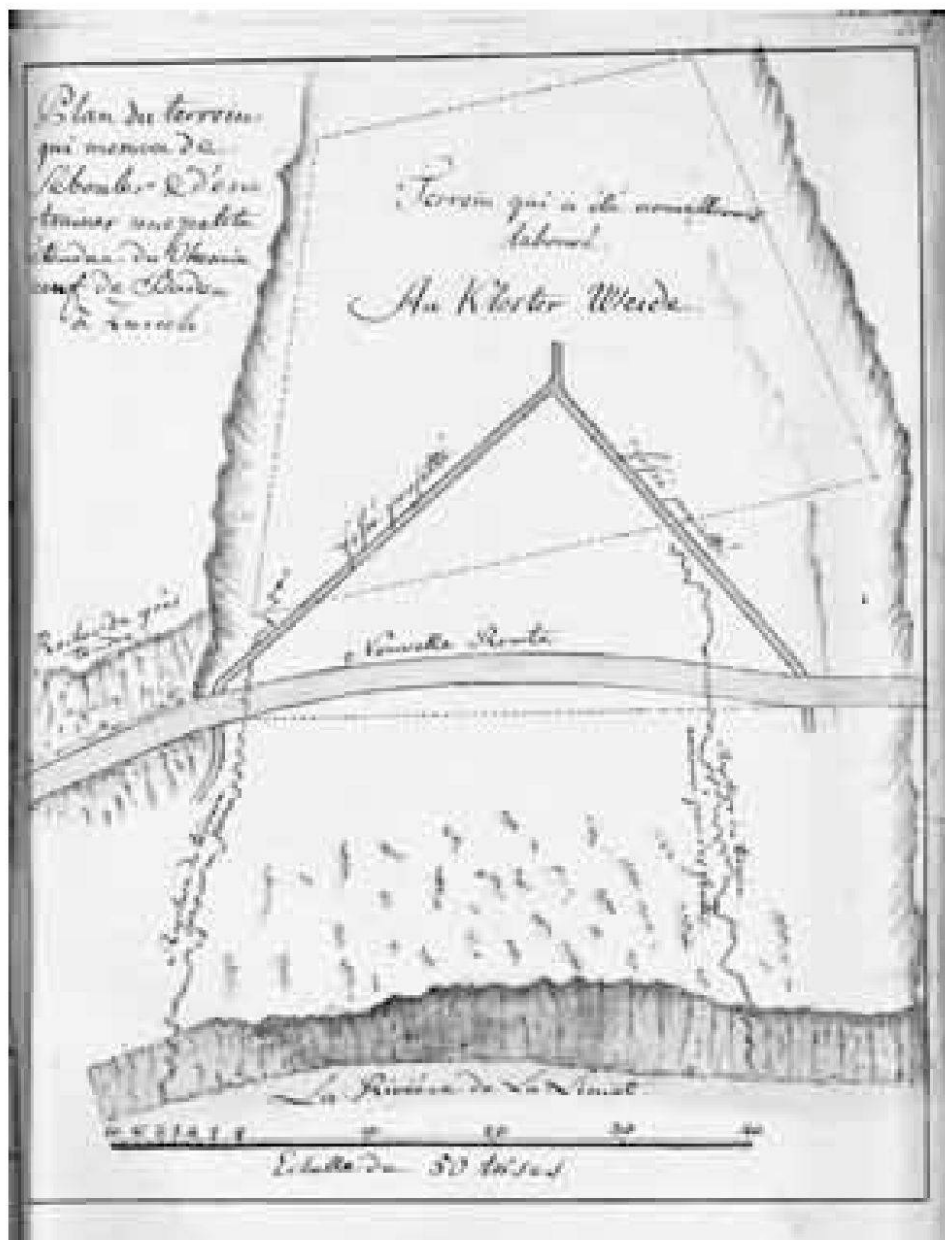
Carte topographique de la
Grande Route Berne-Zurich,
1787, P. Bel, Ingenieur
(Faksimile Baden Verlag 1972).



Projet der neuen Strasse am linken
Limatufer, 1799, Jean Samuel
Guisan, Generalinspektor für
Brücken- und Strassenbau der
Helvetischen Republik 1798–1801
(Bundesarchiv, BO 1000/1483).



Skizze der Brücke über den
Krummbach, 1801, H. Exchaquet,
Inspecteur des ponts et chaussées
(Bundesarchiv, BO 1000/1483).



Abrutschungen unterhalb der Klosterweide, Vorschlag zur Sanierung, 1802, H. Exchquet, Inspecteur des ponts et chaussées (Bundesarchiv, BO 1000/1483).

Am 19. Dezember 1799 beschliesst das Vollziehungsdirektorium in Bern den Bau einer Strasse. Es zieht in Erwägung, dass die neue Landstrasse den Neubau einer Brücke in Wettingen und deren ständigen Unterhalt erspart; dass man dadurch entledigt wird, die Limmat zu passieren, über die man sonst zweimal gehen müsste; dass auf diese Art das beschwerliche Bergauf- und Bergabfahren vermieden werden kann; dass eine Landstrasse auf dem linken Limmatufer die grosse Landstrasse von Zürich über Baden nach Mellingen fortsetzen wird. Die neue Strasse soll ohne beidseitige Gräben 26 Bernschuh breit sein und in ihrer ganzen Länge diejenigen Richtungen und Verebnungen haben, welche der Generalinspektor des Damm- und Brückenbaus vorschreiben wird.

Gleichzeitig erklärt das Direktorium diesen Strassenbau als Notstandsarbeit, um 50 unglückliche Badener Bürger, die durch den Krieg gelitten haben und zu ihrem Lebensunterhalt Arbeit begehren, während des Winters mit den notwendigen Vorarbeiten beschäftigen zu können. Der Beginn der eigentlichen Bauarbeiten wird auf das Frühjahr 1800 festgesetzt und auf diesen Zeitpunkt ein Strassenaufseher und Werkstättechef nach Baden beordert.

Die Arbeiten verzögerten sich aber um ein volles Jahr. Schuld daran war der latente Widerstand der Stadt Baden und der Mönche des Klosters Wettingen. Beide fürchteten, dass durch den Wegfall der Limmatübergänge bedeutende Einnahmen aus Strassen- und Brückenzoll dahinfielen. Auch der notorische Geldmangel der Staatskasse verzögerte das Projekt. Im Februar 1801 schlug Kriegsminister Lanther seinem Kollegen Justizminister Meyer vor, den Strassenbau mit «Züchtlingen» auszuführen, um Kosten zu sparen. Die strategischen Interessen des Kriegsministers stimmten diesbezüglich mit den kriminalpolitischen Bestrebungen des Justizdepartementes überein, und dies beförderte den Entschluss des helvetischen Vollziehungsrats, «zur Aufnahme der Baueingefangenen für die zu erstellende Militär- und Commercialstrasse» ein Zentralgefängnis zu erstellen.

Ein Zuchthaus für den Strassenbau

Als erstes wurde dafür das Kloster Wettingen ins Auge gefasst. Eine Petition des Abtes gegen die Errichtung eines Zuchthauses im Konvent und ein von Meister Stadler aus Zürich errechneter Kostenvoranschlag von 5767.50 Franken liessen Kriegsminister Lanther von diesem Plan absehen. Regierungstatthalter Scheuchzer hatte inzwischen in Baden ein geeignetes Gebäude ausfindig gemacht: das «Untere Spitalhaus» an der Kronengasse (heute Nr.12). Da es Eigentum der Stadt sei, zurzeit leer stehe, die Fenster auf der Limmatseite vergittert seien und darin vorübergehend 1000 (eintausend) Österreicher gefangen gehalten würden, eigne es sich vorzüglich.



Kettensträflinge bei der Straßenreinigung
(Nach einer Lithographie des 19. Jahrhunderts).

Kettensträflinge bei Strassenarbeit
nach einer Lithographie aus dem
19. Jahrhundert (Halder,
Zentralzuchtanstalt, 1940).

Der Munizipalität (Gemeinderat) von Baden gefiel dieser Vorschlag gar nicht. Um das Projekt Zuchthaus und damit den Strassenbau weiter zu verzögern, suchte sie einen Ausweg. Am 30. März 1801 beschloss der Rat, einen Teil des äusseren Spitals bei St. Anna als Zuchthaus zur Verfügung zu stellen. Scheuchzer «beaugenscheinigte» das Objekt, empfahl aber der Regierung, das Angebot abzulehnen. Die Badener beschlossen darauf am 7. April, das ganze äussere Spital der Republik zu überlassen. Nun verlor die Regierung die Geduld. Der Regierungsstatthalter zitierte tags darauf die Badener Behörde in die Verwaltungskammer und liess sich von ihr bestätigen, dass Baden das hiesige alte Spitalhaus der Republik zur Bewahrung der Baugesangenen überlasse. In einem Begleitschreiben nach Bern vermerkte Scheuchzer, dass er ein paar unangemessene und unhöfliche Ausdrücke der Badener mit der seinem Amt zustehenden Würde geahndet habe. Er hoffe auch, dass die Arbeiten an der Strasse sobald als möglich begännen, damit das müssige Geschwätz darüber bei Trinkgelagen und Müssiggängern endlich ein Ende habe. Schon am 10. April traf der von der Regierung bevollmächtigte David Emanuel Schmid in Baden ein, um die notwendigen Arbeiten in die Wege zu leiten. Ende Juni stand das neue Zuchthaus für 150 Gefangene bereit. Am 15. und 17. Juli nahmen 39 Zuchthäusler aus Luzern und Basel erstmals Einsitz an der Kronengasse. Der Strassenbau konnte beginnen.

Jetzt auch noch eine Kaserne

Weitere Widerstände brachte dann aber die Bestimmung einer Unterkunft für die notwendige Bewachungsmannschaft. Hier stand zuerst wieder das äussere Spital bei St. Anna zur Wahl. Dagegen wehrten sich 24 «Güterbesitzer in selbiger Gegend» mit einer harschen Petition, worin sie anführten: «Es ist eine bey allen gesitteten Völkern unerhörte Sache, eine Kaserne aussert der Mauern einer Stadt in Mitte von Weinbergen, Feldern, Wiesen und Baumgärten zu sehen.» Sie befürchteten, «dass auch bei strengster Disziplin der Soldaten, durch Insubordination Ausschweifungen und Beschädigung der Güter unausweichlich seien».

Als nächstes Objekt trat das zum Verkauf stehende Haus «zum wilden Mann» an der Oberen Gasse in den Vordergrund. Die für diesen Kauf einberufene Gemeindeversammlung verlief aber so tumultuös, dass man zu keiner Entscheidung kommen konnte, sondern eine Kommission einberief, welche die vorhandenen Gemeindegebäude auf Eignung untersuchen sollte.

Bevor Baumeister Lang Pläne und Rapport für die Einrichtung einer Kaserne in den Räumen des Kaufhauses «ob der Metzg» an der Weiten Gasse vorlegen konnte, protestierten 19 Adherenten (Mitglieder, Mitbenützer) des Kaufhauses gegen diese Benachteiligung. Im alten Schlachthaus (heute «Lüscher Wohnen»),

zwischen Vorderer und Hinterer Metzggasse gelegen, waren in den oberen Stockwerken nebst den Metzgern verschiedene Kaufleute eingemietet, die ein vielfältiges Warenangebot feilhielten. Wie die Grundbesitzer bei St. Anna befürchteten sie von der Soldateska das Schlimmste, so zum Beispiel: «Unrath den die Soldaten zu den Fenstern hinauswürfen, zum Beispiel Urin, Haar etc. welches notwendigerweise auf das Fleisch herabfallen würde». Im Weiteren seien die vorhandenen Aborte zwischen der Metzg und den Häusern am Cordulaplatz bei weitem nicht genügend für die grosse Zahl der Militärs, und weil dort kein fliessendes Wasser durch den Kanal fliesse, werde dadurch die Luft «angepestet» und es entstünden schädliche Folgen daraus, wie schon ehemals geschehen.

Die Munizipalen unterstützten diese Petition nicht, sondern schlugen am 18. August der Regierung vor, sie solle für die Kaserne das grosse Schlossgebäude (Landvogteischloss) «in dem ein nicht sehr beliebter Jud zu kärglichem Zins wohnen», freimachen.

Der Vollziehungsrat befasste sich darauf mit den Petitionen, ohne aber den Badenern Antwort zu geben. So musste die Munizipalität resigniert «Hand ans Werk legen». Anstelle des Kaufhauses wurde das neben dem Zuchthaus an der Kronengasse gelegene Spitalhaus (Kornhaus) für eine Kaserne nicht übel befunden. Die Unterkunft wurde entsprechend eingerichtet, und am 20. November 1801 bezogen helvetische Milizen das neue Quartier.

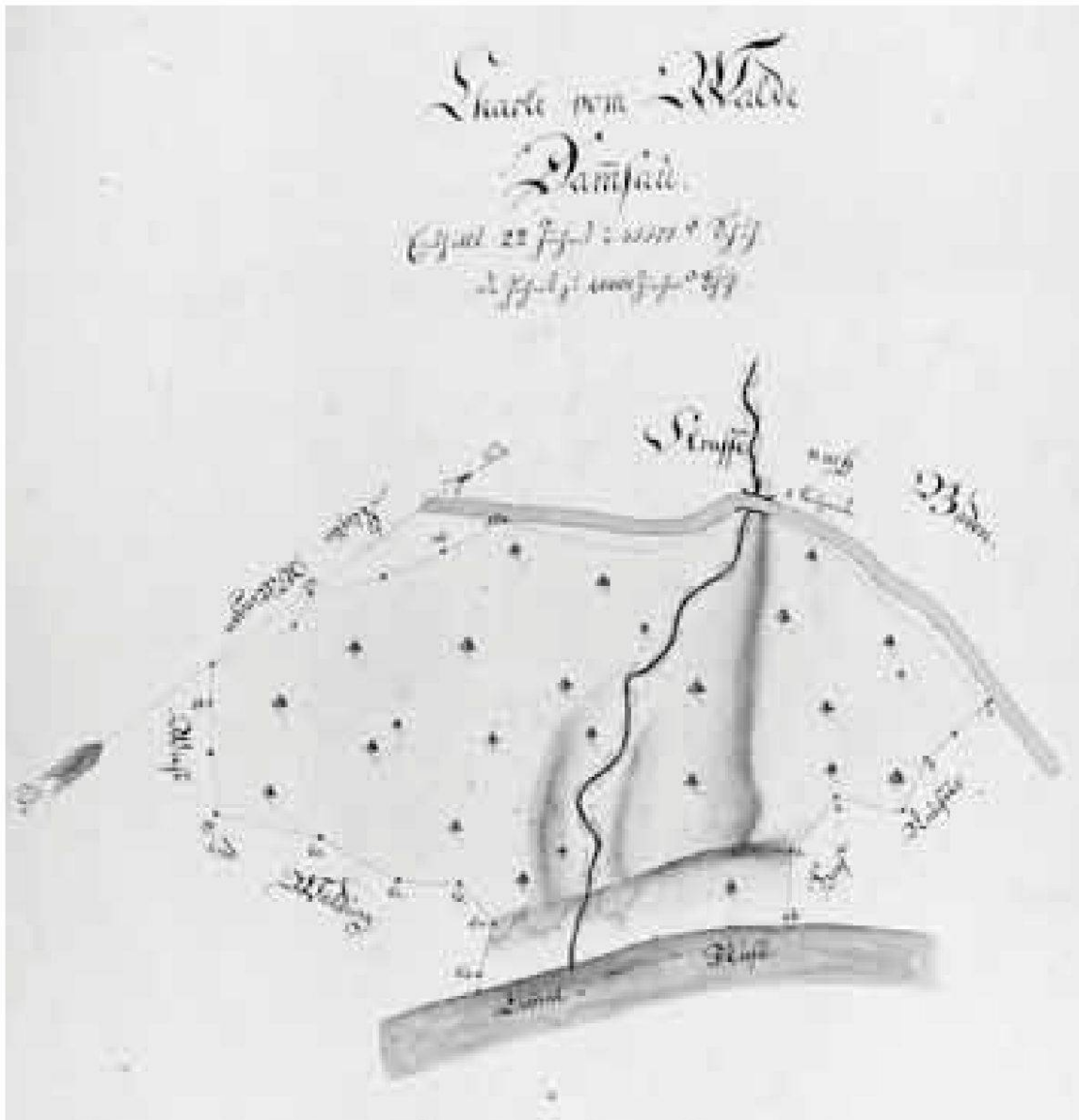
Rutschungen bei der Klosterweide

Inzwischen waren die Vorbereitungen zum Bau der neuen Strasse vorangeschritten. Am 19. Juni 1801 starb Generalingenieur Guisan. Sein Nachfolger, H. Exchaquet, besichtigte schon am 3. August zusammen mit Regierungsstatthalter Scheuchzer die Baustelle. Mit einer detaillierten Zeichnung schlug er auch den Bau einer Brücke über den Krummbach vor. Bürger Gutmann aus dem Turbental wurde später beauftragt, dafür 100 Fuhren Steine vom Schloss Stein heranzuführen. Im Frühling 1802 drohte im Gebiet der Klosterweide, über dem Krummbach, das Gelände auf einer Strecke von 40 Toises (etwa 80 Meter) abzurutschen. Ingenieur Exchaquet schlug in seinem Rapport vom 27. März dem helvetischen Vollziehungsrat vor:

1. Der Administration des Klosters zu befehlen, dieses Landstück inskünftig nicht mehr zu beackern, sondern sofort mit Gras zu besäen.

2. An dieser Stelle, über der Strasse, tiefe Entwässerungsgräben in der Form eines umgedrehten Y zu erstellen.

3. Die Strasse, dort wo sie abzurutschen drohe, in einem Aufwärtsbogen zu führen, um damit die steile Böschung gegen die Limmat hinunter flacher halten zu können.



Karte vom Walde Damsau ca. 1850
(Stadtarchiv Baden, P.02.1.625).



Krummbach oberhalb der
alten Zürcherstrasse 2009
(Foto: Franz Streif).

Die Stadt Baden beklagt sich

Der politische Umsturz im Oktober 1801 gab der Munizipalität erneut Gelegenheit, gegen die ungeliebte Strasse vorzugehen. Eine Petition an den Senat, mit der Baden um die «Aufhebung» der so schädlichen Strasse bat, fasst nochmals alle Gründe zusammen, welche die Stadt gegen die neue Commerzstrasse vorzutragen hatte: die üblen und schlimmen Folgen des Krieges, welche die Stadt tragen müsse; die Schwierigkeiten des Geländes (Berg- und Waldwasser, lettartige Böden, Mangel an Stein und Grien); die Kostspieligkeit des Projektes; die Unsicherheit der Reisenden, welche in dieser Gegend Plünderungen und anderen Gefahren ausgesetzt wären.

Am 8. Januar 1802 wurden dem Kleinen Rat der Helvetischen Republik diese Beweggründe vorgetragen. Das Kriegsdepartement widerlegte die Petition mit der Beweisführung:

1. Durch den Vorteil, welcher vermittels dieser Strasse sowohl dem Staat als auch dem Publikum und der Gesellschaft zuwächst, ohne dass dabei die Gemeinde Baden merklichen Schaden leidet.

2. Dass die Erbauungskosten genau berechnet, nicht so sehr beträchtlich sein werden, um die Regierung zu bewegen, ein schon angefangenes und ziemlich weit vorgerücktes Werk einzustellen.

3. Dass diese Strasse ebenso dauerhaft errichtet und sicher gemacht werden könne, als jede andere.

Der Kleine Rat beschloss darauf, das Begehren der Gemeinde Baden abzuweisen. Dem Kriegsdepartement trug er auf, den Strassenbau mit aller Tätigkeit fortsetzen zu lassen, so es die gegenwärtige Jahreszeit erlaube.

Ein darauf folgendes Schreiben der Stadt Baden an den neugewählten Landammann Reding blieb ebenso erfolglos. Die Badener Behörde musste nun, wohl oder übel, die drei bitteren Pillen «Strasse», «Kaserne» und «Zuchthaus» schlucken.

Die Gründung des neuen Kantons Aargau im Frühjahr 1803 führte beim Strassenbau wiederum zu einem Unterbruch. Am 3. August beschloss die aargauische Regierung aber, die Arbeiten fortzusetzen. Baumeister Schneider erhielt den Auftrag, über die Schallenwerker (Häftlinge) zu verfügen und sich zweimal wöchentlich vom Fortschritt des Baus zu überzeugen. Die neue Strasse scheint von den Fuhrleuten gut aufgenommen worden zu sein, denn im September 1803 trug die Regierung ihrem Bezirksamtman in Baden auf, dafür zu sorgen, dass die Strasse nicht vor Beendigung befahren werde und dass die Wachen von Baden und Wettingen bei Verstoss jedermann bedienen sollten.

Letzter Widerstand

Der Zusammenbruch der Helvetik gab der Stadtbehörde von Baden nochmals Anlass zu einer Petition, die den Abbruch der Strassenbauarbeiten forderte. Adressat war diesmal der Kleine Rat (Regierungsrat) des neugeschaffenen Kantons Aargau.

Die abschlägige Antwort weist darauf hin, dass der Rat der Nachlässigkeit beschuldigt worden wäre, wenn er den mehr als zur Hälfte beendigten Strassenbau und die neu erstellte Brücke, ungeachtet der damit geübten wesentlichen Kosten, dem Zerfall preisgegeben hätte. Ratsherr Ludwig May schliesst mit Trost und Ermahnung: «Der Hauptpass von Brugg durch Baden bleibt unverändert und ich bin überzeugt, dass wenn die Wirte denjenigen ihrer Mitbürger, welche Wirtschaften führen, sich befeissen werden, selbige gut zu unterhalten und zu besorgen, so wird sich gewiss kein Reisender und kein Fuhrmann, so von Lenzburg her nach Zürich reiset, den kleinen Umweg gereuen lassen, um gute Herberge zu finden».

Am 1. März 1805 wurde die neue Strasse vom Kreuzstein in Neuenhof bis zur Vorstadt (Lindenplatz) in Baden geöffnet und für die Befahrung ein Weggeld aufgelegt: von jedem angespannten Zugvieh 20 Rappen, von jedem leer durchgehenden Grossvieh 5 Rappen, von jedem leer durchgehenden Kleinvieh 2½ Rappen. Das Protokoll des Kleinen Rats vermerkt gleichzeitig: «Obschon auf der alten unbequemen Strasse das ähnliche Weggeld an verschiedenen Stellen bezahlt wurde, so hat sich doch sonderlich Zürich dagegen beschwert und die Sache selbst vor die Tagsatzung gebracht.»

Quellen

- Schweizerisches Bundesarchiv, Helvetische Republik, Akte Guisan 1798–1802.
- Staatsarchiv Aargau, Protokolle des Kleinen Rats 1803–1805, Strassenbau.
- Stadtarchiv Baden, Akten der Munizipalität 1798–1803.
- Halder, Nold: Die helvetische Zentralzuchtanstalt Baden 1801–1803. Aarau 1940.