

Zeitschrift: Hägendorfer Jahrringe : Bilder einer Gemeinde und ihrer Bewohner aus Vergangenheit und Gegenwart
Herausgeber: Hans A. Sigrist
Band: 9 (2026)

Artikel: Strassen und Wege in Hägendorf
Autor: Sigrist, Hans A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096036>

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: 19.03.2026

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

Strassen und Wege in Hägendorf

Die Gemeinde Hägendorf ist heute durch ein dichtes Strassennetz erschlossen. Wie und wann ist dieses entstanden?

Überall wo die Römer Gebiete eroberten oder besetzten, bauten sie Strassen um ihre in Legionslagern stationierten Truppen rasch zu allfälligen Unruheherden verschieben zu können. Eine zwischen Aventicum (Avanche VD) und Vindonissa (Windisch AG) angelegte römische Strasse führte durch das Berggäu. Ihr genauer Verlauf ist nicht belegt. Die zahlreichen Römerfunde im Berggäu weisen jedoch auf die ungefähre Linienführung hin.¹ Auf Gemeindegebiet von Hägendorf sind zwei Standorte römischer Gutshöfe dokumentiert: der eine im Santel, der andere im Thalacker² westlich der Turnhalle. Zudem lassen rund um die römisch-katholische Kirche gemachte Streufunde dort einen dritten Standort vermuten. Zweifellos lagen diese Gutshöfe nahe an der Heeresstrasse.

Der erste Strassenbau

Bekannt ist, dass die römischen Strassenbauer wenn immer möglich überschwemmungsgefährdete und feuchte Gebiete mieden. Davon gab es mehrere:

- die Dünnernebene (1),
- den (heute grösstenteils aufgefüllten) Teufengraben und das südlich daran angrenzende Gebiet Wiger³ (2),
- den Thalackergraben (3) sowie
- die Nelle (4).

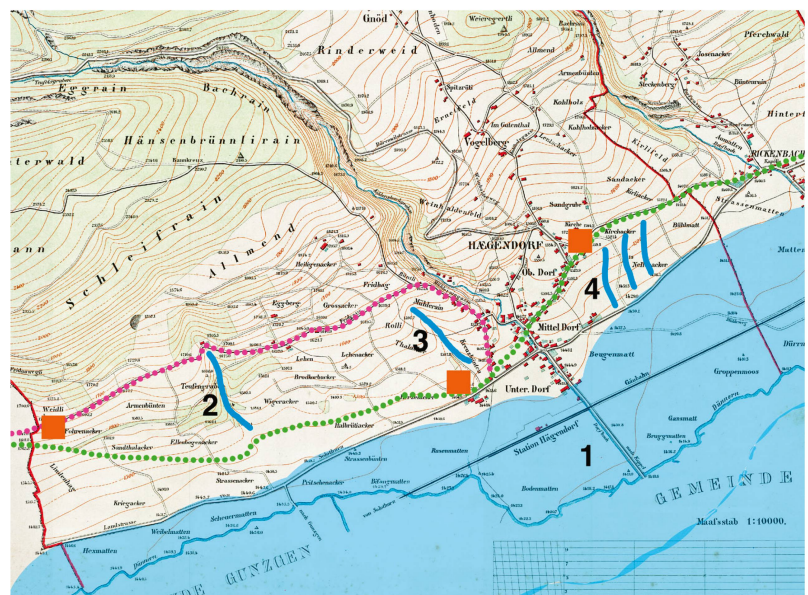


Abb. 1 – Die erforschten römischen Gutshöfe (orange, v.l.) im Santel und Thalacker sowie das vermutete römische Gebäude bei der Kirche lagen an der Heeresstrasse. Die römischen Strassenbauer wählten bestimmt eine Linienführung, die weder das grosse Überschwemmungsgebiet der Dünnern (1) noch die nassen Gräben (2 und 3) und das Feuchtgebiet Nelle (4) tangierten. Da Kenntnisse über den genauen Strassenverlauf fehlen, sind für die Verbindung Santel-Thalacker zwei mögliche Varianten dargestellt: grün eine direkte Linienführung und pink eine über die Fridgasse und den Mühlerain.

Aufgrund dieser Hindernisse ist in Abbildung 1 eine über die erste Geländestufe führende Linienführung (grün) dargestellt. Im westlichen Abschnitt ist auch eine Variante über die Fridgasse und den Mühle-

rain (pink) denkbar. Zukünftige Forschung oder Zufallsfunde werden hoffentlich ein genaueres Bild dieses ersten Strassenbaus auf unserem heutigen Gemeindegebiet liefern können.

Durchgangsland

Dass die römischen Siedler um ihre Guts-höfe herum grosse Flächen urbarisiert und zu deren Bewirtschaftung gitterförmige Wegnetze angelegt hatten, ist bekannt. In unserem Gebiet finden sich davon jedoch keine eindeutigen Spuren mehr. Auch gibt es keine Hinweise, dass hier neben den römischen Einzelhöfen eine keltische Siedlung existiert haben könnte. Das Gebiet zwischen Olten und Oensingen war Durchgangsland, und das nicht erst während der römischen Herrschaft (ab ca. 50 v.Chr. bis 6. Jhd. n.Chr.), nein, schon in der Steinzeit, als man bei Olten bergmännisch Silexknollen in grossen Mengen ausbeutete, zu Steinwerkzeugen verarbeitete und über verzweigte Handelspfade exportierte.⁴

Zwar wurden im Hägendörfer Gemeindebann an unterschiedlichsten Orten neolithische Streufunde gemacht und an drei Plätzen auch eine (vorübergehende) Ansiedlung vermutet,⁵ aber Genaueres ist nicht bekannt.

Zweifellos führten seit dieser Zeit unter anderem auch in der Einung Hägendorf Fusspfade über den Jura Richtung Rhein. Eine dieser Routen folgte dem westlichen Schluchtrand (Mühlerain) bergwärts bis auf die Egg (Pkt. 782), von wo westwärts die Passhöhe des Oberen Hauensteins zu erreichen war. Eine zweite führte östlich der Schlucht über den Vogelberg in die Spitzenrüti, weiter durch das Richenwil und Schlössli hinauf zum Spittelberg und schliesslich zum Übergang im Chall oder

auf den Unteren Hauenstein. Diese Route wurde auch noch tausende Jahre später, nachweislich im 16. Jahrhundert, rege benutzt.⁶

Dorf des Hago

Gegen Ende der Völkerwanderungszeit, im 7. Jahrhundert. n. Chr., als alemannische Einwanderer vom Rhein aareaufwärts vorstießen und in unserer Gegend nach geeigneten (noch nicht besetzten) Siedlungsplätzen suchten, kam es zur Dorfgründung. Es war die Sippe des Hago, so die Annahme,⁷ die sich hier niederliess, und zwar am Cholersbach. Dessen über Jahrmlionen in der Ebene abgelagertes Geschiebe bildet einen fächerartigen Schuttkegel, welcher vom heutigen Coop-Parkplatz bis zur Bodenmatt reicht. Weil vor allem der nördliche, zwischen der Eigasse und der Bäckerei Vögeli (Bachstrasse 36) gelegene Teil des Kegels Sicherheit vor dem Dünnernhochwasser versprach, bauten Hagos Leute dort beidseits des Baches ihre Wohnstätten. So entstand ein Bachzeilendorf. Im Gegensatz zu Hägendorf ist in Egerkingen die bachzeilentypische Gebäudeanordnung zwischen Kirche und Kreisel bis heute gut erhalten geblieben. Diese war einst für alle Berggäudörfer charakteristisch.

Aus Hagos Dorf wurde Hagendorf⁸, später Hägendorf.

Das Dorf wächst ...

Die Wohnlage am Bach hatte den Vorteil, dass für Mensch, Tier und Pflanzungen jederzeit genügend Wasser zur Verfügung stand. Zudem bot sich das umliegende Schwemmland als ideale Weide und als Ackerfläche an. Allerdings musste der Bach kanalisiert werden, schwoll er doch nach Gewittern oder bei Tauwetter be-

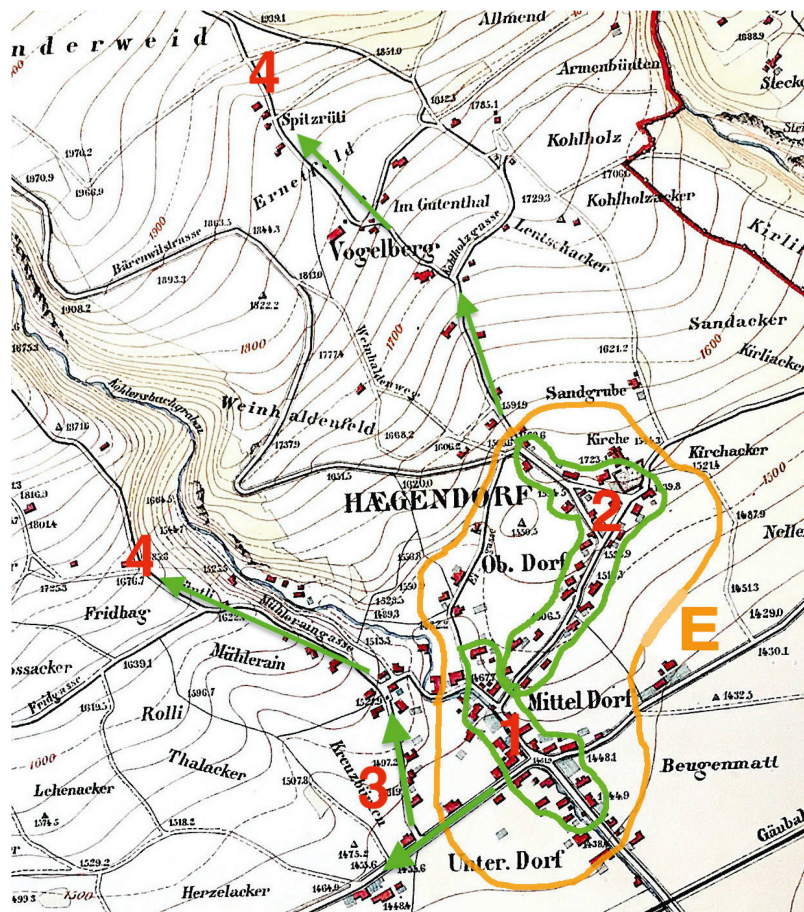
drohlich an – und das tut er bis heute... Bestimmt erstellten die Siedler schon früh längs des Baches eine Wegverbindung von Hof zu Hof. Diese wurde zum ersten durchgehenden Strassenstück in Hagos Dorf: die Bachstrasse samt dem flachen Teil der Eigasse. Über Stege waren die rechts des Baches errichteten Häuser mit der linksseitig verlaufenden Strasse verbunden.

Mit steigender Einwohnerzahl gingen umfangreiche Rodungen und das Urbarmachen neuer Flächen sowie der Bau weiterer Häuser einher.

... und wächst.

Entlang der Strassen und des Bachs reiheten sich die Hofgüter mit einigem Abstand aneinander. Auf dem Übersichtsplan von 1875 ist die ursprüngliche Gebäudeanordnung noch gut ersichtlich. (Vgl. Abb. 2) (1) Sie wirkt locker; vor allem auf den der Strasse oder dem Bach abgewandten Seiten sind noch viele freien Flächen auszumachen. Diese wurden jedoch intensiv genutzt, denn für die Versorgung benötigte jede Wohnstätte zwingend einen grossen Krautgarten, eine ausgedehnte Hofstatt sowie einige Hausmatten.

Naheliegender ist, dass in einer zweiten Phase entlang dem vermuteten römischen Trasse des Kirchtrains und Kirchweges gebaut wurde. Denkbar ist, dass im gleichen Zuge auch das Gebiet Allerheiligenstrasse zwischen Schulhaus Oberdorf und Abzweigung Vogelberg zur Siedlungszone wurde. (2) Nur liess sich in diesen vom Bach entfernten Gebieten die Wasserversorgung nicht so leicht bewerkstelligen. Der Bau von Sodbrunnen war die Lösung. Erst Jahrhunderte später konnte das Oberdorf mit fliessendem Wasser aus der Öliquelle versorgt werden.⁹



Wir vermuten, dass die mittelalterliche, vom Etter¹⁰ umfasste Siedlung aus Unter-, Mittel- und Oberdorf bestand. (E)

In einer dritten Phase scheint eine Ausdehnung im unteren Mühleraingebiet (3) als wahrscheinlich. Diese muss jedoch einiges später erfolgt sein, lag doch das Gebiet trotz seiner relativen Nähe zum Siedlungskern ausserhalb des Etters. Wer dort siedelte, gehörte (anfänglich) nicht zur Dorfgemeinschaft und hatte keinen Anteil an den Gemeindegütern.

Vermutlich erst im 18. und 19. Jahrhundert entstanden entlang vorhandener alter Wege die Streubauten an den Hängen des Kirch- und des Eggbergs. (4) Sie sind zweifellos dem Bevölkerungswachstum zuzuschreiben.

Abb. 2

Die Bachzeilen im Mittel- und Unterdorf (1) und das Oberdorf (2) bildeten den vom Etterzaun (E) umfassten Siedlungskern. Dann kam ausserhalb des Etters der untere Mühlerain dazu. (3) Die Hanglagen (4) wurden erst viel später besiedelt.

Ackerzelgen und Allmenden

Die Bevölkerung des schweizerischen Mittellandes ernährte sich hauptsächlich von Getreide (Mus und Brot), welches sie auf ausserhalb ihrer Dörfer gelegenen Äckern anbaute. In der Karolingerzeit, ab etwa 800, entwickelte sich daraus die Dreizelgenwirtschaft.

Die Ackerflur des Dorfes war in grosse Bezirke, sogenannte Zelgen eingeteilt. Jede Zelge, bestehend aus vielen kleinen Parzellen privater Eigentümer, wurde jährlich rotierend einheitlich bepflanzt: erst Winterfrucht (Dinkel, Weizen), dann Sommerfrucht (Hafer, Roggen), darauf folgte die Brache. Weil die einzelnen Parzellen nicht durch Wege erschlossen waren, mussten die Dorfbewohner in der Bewirtschaftung kooperieren.¹¹

Die genaue Lage und Ausdehnung der einstigen Zelgen ist nicht bekannt.

Die tradierten, auf -acker endenden Flurnamen deuten jedoch darauf hin, dass es sich um Teile einer einstigen Zelge handelt. So finden sich westlich der Tüfelsschlucht

im Landstreifen zwischen Fridgasse und Solothurnerstrasse zahlreiche Äcker, etwa der Halbrütiacker oder der Lehenacker. Einzig der Grossacker, der Heiligacker und der Pritschenacker liegen ausserhalb dieser Zone. (Vgl. Abb 3)

Die Topografie der östlichen Dorfseite unterscheidet sich von jener im Westen deutlich. Dort finden sich die meisten Äcker über dem Kirchweg. Ausnahmen: der Nellenacker und der Kirchacker. (Vgl. Abb. 4) Nördlich grenzte das gemeinschaftlich genutzte Weideland, die Allmenden, an die Ackerzelgen. (Vgl. in diesem Heft S. 41 Abbildung 3)

Verräterisches Feldwegnetz

Obwohl die Dreizelgenwirtschaft im frühen 19. Jahrhundert endgültig aufgegeben wurde, verrät uns neben den Flurnamen auch das im Übersichtsplan von 1875 abgebildete Wegnetz viel über die einstige Nutzung des Kulturlandes. Besonders deutlich zeigt sich dies auf der Eggbergseite. (Vgl. Abb 3) Von der Landstrasse erschliessen vier Fahrwege den darüber liegenden Ackerbaustreifen: der heutige Rolliweg (1), der Halbrütiacker (2) und zwei weitere nicht benannte Wege (3 und 4).

Die Bewirtschaftung der Zelgen unterlag dem Flurzwang. Die Zeiten für die Feldbestellung und Ernte waren im Dorfrecht (Offnung) festgelegt. Während diesen Arbeiten galt ein allgemeines Überfahrtsrecht über die Parzellen in den Zelgen.¹² Deshalb erübrigte sich eine Feinerschliessung der einzelnen Äcker.

Ein anderes Wegbild zeigt sich zwischen der Fridgasse und der nördlich davon gelegenen Allmend. Dieses Kulturland war ursprünglich Teil der Eggberger Allmend,

*Abb. 3
Auf der Eggbergseite: Vier
Wege erschliessen die
zwischen der Landstrasse
und der Fridgasse gelegenen
Ackerzelgen.*



wurde jedoch 1834 dem Schulfonds überschrieben. (Vgl. in diesem Heft S. 40) Dieser parzellierte die Fläche und verkaufte allmählich Stück für Stück – gerade für die wenigen Einwohner im Eggberg und Heiligacker, allesamt Kleinbauern, eine gute Gelegenheit, an Acker- und Wiesland zu kommen. Weil dieses nicht dem Flurzwang unterlag und damit kein Überfahrtsrecht gewährt werden musste, entstand hier ein dichteres gitterartiges Wegnetz.

Vom Feldweg zur Landstrasse

Zur Bewirtschaftung der Ackerzelgen waren Zufahrtswege unverzichtbar und für den täglichen Weidgang des Viehs vom Dorf auf die Allmenden und Wälder brauchte es sogenannte Weidgassen. Deshalb entstand ausserhalb des Siedlungskerns nach und nach ein verzweigtes Netz von unbefestigten Feldwegen. Einzelne intensiver genutzte Abschnitte entwickelten sich später zu wichtigen Wegverbindungen. So wurde aus dem Feldweg, über den die westlich des Dorfes gelegenen Ackerzelgen von Süden erreichbar waren, eine als Landstrasse bezeichnete Verbindungsstrasse nach Egerkingen. Dasselbe geschah Richtung Rickenbach. Bereits 1424 ist diese «*lantsträss*» dokumentiert.¹³ Zu Beginn des 18. Jahrhunderts wurden sie Teil der «*Hochstrasse*», der offiziellen Verbindung zwischen Olten und Oensingen.¹⁴ Diese heisst im 1875 publizierten Übersichtsplan Hägendorf & Rickenbach «*Landstrasse*». Die Differenzierung in Olten- und Solothurnerstrasse erfolgte erst Jahrzehnte später. Im Volksmund hielt sich die Bezeichnung Landstrasse bis über die Mitte des 20. Jahrhunderts hinaus.

Kirchweg und Kirchrain

Die Fridgasse und der Kirchweg, vermut-

lich einst Teile der römischen Heeresstrasse, hatten ihre Bedeutung eingebüsst. Während die Fridgasse hauptsächlich als Zugangsweg zu den Allmenden genutzt wurde, erlangten der Kirchrain und der Kirchweg eine neue Funktion. Sie dienten nun als Zubringer zur Kirche, denn die vermutlich im ausgehenden 10. Jahrhundert hier errichtete Pfarrkirche war die erste und lange Zeit die einzige im Untergäu. Zur Grosspfarrei Hägendorf¹⁵ gehörten alle umliegenden Dörfer. Wangner und Rickenbacher erreichten das Gotteshaus über den «*Kilchweg*»¹⁶, den heutigen Kirchweg. Für Kappeler, Boninger, Gunzger und Fulenbacher führte der Kirchgang über die «*kilchgassen*».¹⁷ Später hiess sie Dorfgasse¹⁸ und wurde Ende des 19. Jahrhunderts in Kirchrain umbenannt.

Weg zur Ölmühle

Der erstmals 1423 erwähnte «*mûly rein*»¹⁹ belegt einerseits, dass wohl bereits im 14. Jahrhundert am Ende des Schluchtgrabens eine (Öl-)Mühle existierte und andererseits diese einzig über den heutigen Mühlerain und Öliweg zu erreichen war. Der Schluchtweg durch die Thalimatt zur Öli wurde erst mit der Kanalisierung des Cholerbachs in den 1930er Jahren durch Private realisiert.

Die Wegbezeichnung Mühlerain dürfte ursprünglich nur für die tatsächliche Zufahrtsstrecke von der Landstrasse bis zur Abzweigung Geech/Öliweg gegolten haben. Längst aber bezeichnet der Strassenname auch die Fortsetzung bis zur Abzweigung Fridgasse. In der Übersichtskarte von 1875 ist dieser Weg als Mühleraingasse aufgeführte, ein Indiz, dass hier Weidevieh auf die Allmenden und den Wald im Eggberg getrieben wurde. (Vgl. in diesem Heft S. 164 Abbildung 2)

Lange Anfahrtswege

Auf der Kirchbergseite lagen die Ackerfluren verstreut über den ganzen Hangbereich und hatten deshalb teils recht lange Anfahrtswege. (Vgl. Abb 4) Jene in tiefer Lage waren von der Landstrasse und dem Kirchweg aus leicht zugänglich. Für die höher gelegenen Äcker hingegen musste entweder die steile Wegstrecken Vogelberg – Spitzenrütli – Gnöd (6), oder die östlich dazu parallel verlaufenden Verbindung Sandgrube – Kohlholzweg (7) oder aber der Weinhaldenweg im Westen benutzt werden.

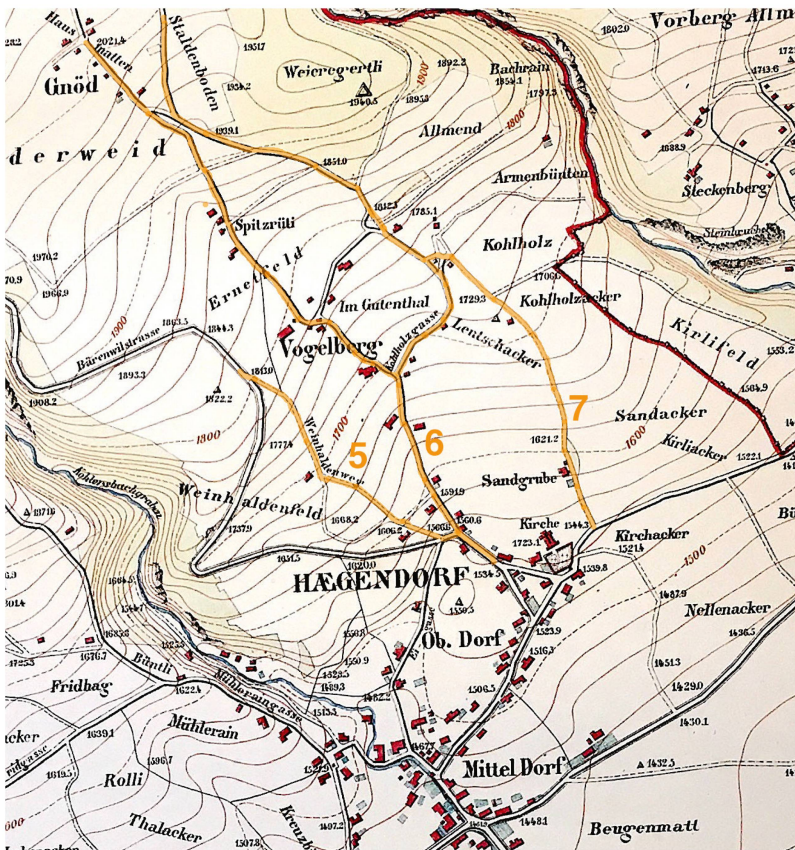


Abb. 4

Die Ackerzelgen auf der Kirchbergseite wurden hauptsächlich über Vogelberg – Spitzenrütli – Gnöd (6) erschlossen. Dem gleichen Zweck diente der parallel verlaufende Weinhaldenweg (5) sowie die Sandgrube (7).

Fragen über Fragen

Wir wissen mit einiger Sicherheit, wo in der Gemeinde die Dreizelgenwirtschaft betrieben wurde: sowohl östlich als auch westlich von Schlucht und Dorfbach in den Hangzonen. Wo aber verliefen die Grenzen zwischen den drei etwa gleich grossen Zelgen? Lagen zwei Zelgen im Eggberg und eine im Kirchberg? Oder umgekehrt? Oder wurden womöglich auf beiden Dorfseiten drei Zelgen bewirtschaftet? Lagen also die Äcker der Bauern aus dem Unter- und Mitteldorf im Eggberg und jene der Bauern vom Oberdorf im Kirchberg? Antworten dazu und weitere Fakten zur einstigen Landwirtschaft finden sich bestimmt im ersten um 1824 aufgenommenen Grundbuch²⁰. Eine detaillierte Auswertung sprengt jedoch den hier gesetzten Rahmen.

Erste Hausnummerierung

Als die Franzosen 1798 in die Schweiz einfielen und das aristokratische Regime kapitulierte, hatten die Gemeinden für Unterkunft und Verpflegung der französischen Besatzungstruppen zu sorgen. Deren Einquartierung – mehrheitliche in Privathaushalten – machte aus organisatorischen Gründen vor allem in grösseren Ortschaften die Nummerierung der Häuser notwendig. Ob Högendorf zu diesen zählte ist nicht bekannt. Sicher aber erfolgte die erste Hausnummerierung im Dorf während der Franzosenzeit (1798 bis 1815). Schriftlich fassbar sind Högendorfs Hausnummern erstmals in dem oben erwähnten ersten Grundbuch. Die fortlaufend nummerierten Gebäude verraten uns die Existenz und Lage der zu Beginn des 19. Jahrhunderts bestehenden aber meist noch nicht spezifisch bezeichneten Strassen und Wege. Pläne zu diesem Grund-

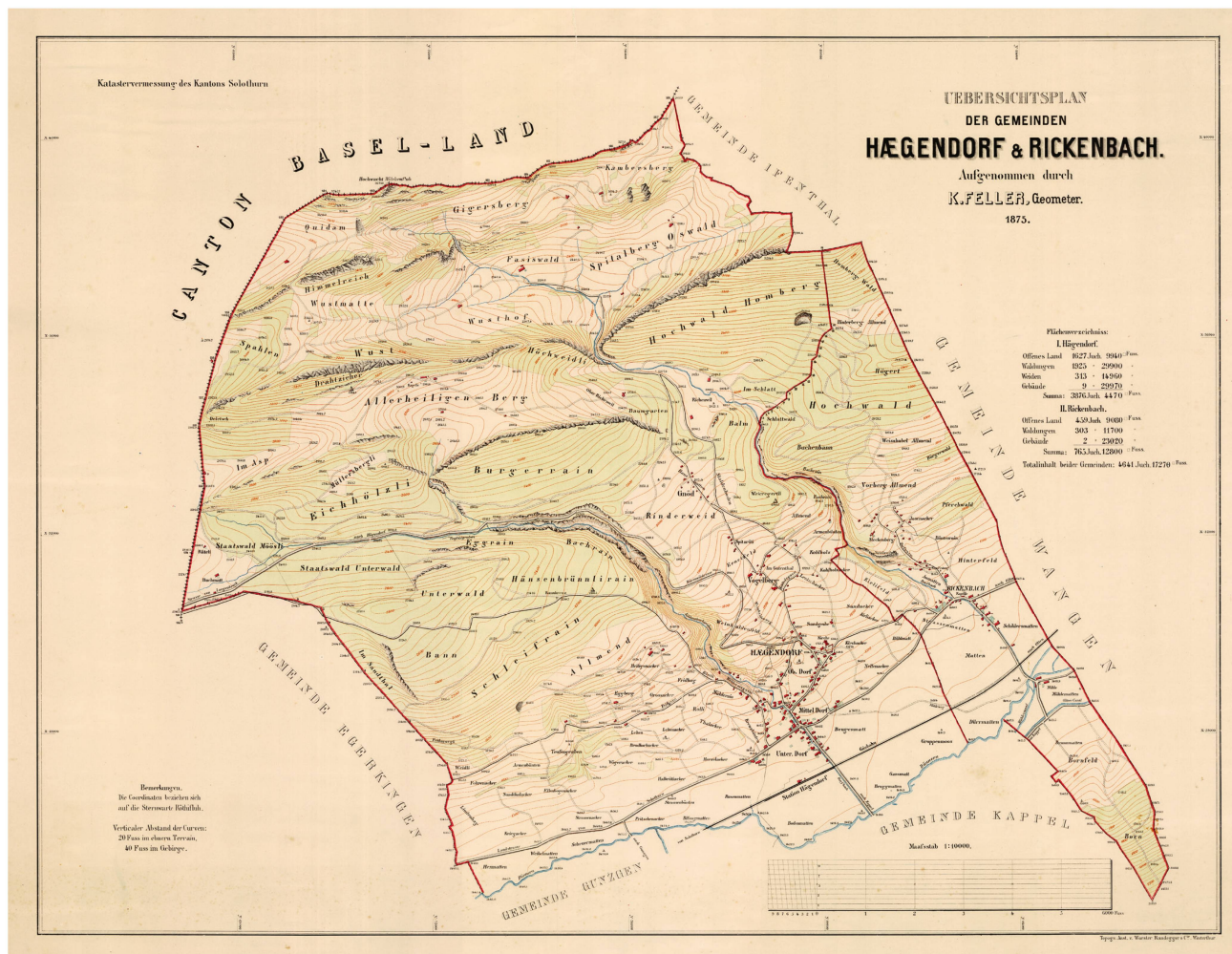
buch sind nicht auffindbar. Vermutlich gab es sie gar nicht.

Tausend Jahre und mehr

Ein erster topografisch genauer Plan unserer Gemeinde wurde erst im Nachgang zu der 1871 in Angriff genommenen Katastervermessung geschaffen: der oben mehrfach erwähnte, 1875 erschienene «UEBERSICHTSPLAN DER GEMEINDEN HÆGENDORF & RICKENBACH». Im Gegensatz zu den früher üblichen nur schematisch dargestellten Siedlungsbildern wurden hier in der genau erfassten Topografie alle Flurgrenzen, Wege und Gebäude ein-

gemessen und massstäblich abgebildet. Die vorangegangenen Feststellungen und Überlegungen lassen den Schluss zu, dass die auf diesem Plan gezeigten Strassen- und Wegstrukturen sowohl im Siedlungsbereich als auch in der offenen Flur grösstenteils vor tausend und mehr Jahren angelegt worden waren. Trotz tiefgreifender landwirtschaftlicher Reformen im 19. Jahrhundert und fortschreitender Industrialisierung genügte das alte Wegnetz weiterhin. Im Plan sticht die «Bärenwilstrasse», die heutige Allerheiligenstrasse, sowohl durch ihre ungewohnte Linienführung im Weinhaldengebiet als auch

Abb. 5
Übersichtsplan 1875.
90 × 66 cm.



durch die kühne Felspassage entlang der Tüfelsschlucht hervor. Es handelt sich um die einzige «moderne» Strassenanlage im Siedlungsgebiet, mit einer durchgehend moderaten Steigung. Sie konnte 1864 eröffnet werden²¹ und war die erste für Kutschen befahrbare Verbindung zwischen Hägendorf und Langenbruck. Auch der Verlauf des Flurweges im Gebiet Rinderweid südwestlich des Gnöd passt nicht ins Bild. Er wurde erst nach 1836 angelegt, als man dort die Weidenutzung aufgab, die Fläche parzellierte und als Heumatten verpachtete. (Vgl. in diesem Heft S. 45)

*Abb. 6
Hägendorfs Siedlungsaus-
dehnung und Strassen-
netz im Jahre 2025.*



Neue Zeit – neue Wege

Schon mit der Abkehr vom traditionellen Körneranbau im ausgehenden 18. Jahrhundert mussten die einstigen Zelgen besser erschlossen werden. Mit Beginn des 20. Jahrhunderts entstand ein verzweigtes Flurwegnetz, das durch später durchgeführte Güterzusammenlegungen wieder korrigiert und vor allem erweitert wurde. Dasselbe geschah auch südlich der Bahnlinie. Nach der Dünnernkorrektur in den 1930er-Jahren konnten die einstigen Matten vielfältiger und dank besserer Erschliessung effizienter genutzt werden.

Planlos

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts fehlte es in der Gemeinde an Wohnraum. Nördlich des Bahnhofs entstand ein neues Quartier, zu dessen Erschliessung neue Wege erstellt werden mussten. (Vgl. in diesem Heft S. 12 f und 20) Auch an den Hängen wurde nun da und dort im Grünen gebaut, planlos, wenn möglich auf eigenem Land oder eben dort, wo eine Parzelle günstig zu kaufen war. Für die Erschliessung solcher Gebäude abseits bestehender Wege hatten die Bauherren selbst zu sorgen. Dieser Wildwuchs dauerte Jahre, bis mit Hilfe griffiger Reglemente wieder Ordnung geschaffen werden konnte. Höchste Zeit, denn ab den 1950er-Jahren stieg die Einwohnerzahl und mit ihr die Bautätigkeit stark an.²²

So entstanden innerhalb weniger Jahrzehnte an den Hängen, in der Eben, aber auch südlich der Bahnlinie neue Quartiere, welche durch ein weites und inzwischen auch gut ausgebautes Netz von Privat-, Quartier-, Erschliessungs- und Sammelstrassen erschlossen sind.

Interessant ist dabei, dass die meisten «alten» Strassen, von denen oben die Rede

ist, heute als Sammelstrassen dienen, so zum Beispiel der Vogelberg, der Mühlerain, der Rolliweg und der Nellenweg.

Fusswege

Innerhalb des Siedlungsraums existiert ein wenig beachtetes öffentliches Fusswegnetz. Wie die «alten» Strassen liegt dessen Ursprung ebenfalls in der Anfangszeit der Dreizelgenwirtschaft. Zum Pflügen, zum Säen und zum Einbringen der Ernte waren befahrbare Wege zu den Zelgen erforderlich, nicht aber zur Pflege der Äcker und Zäune. Für die Feldarbeiten ging man zu Fuss und nahm den kürzesten Weg. So entstand ein vom Mittel- und Oberdorf auf die umgebenden Fluren führendes Netz von Fusswegen. (Vgl. Abb. 7)

Dass grosse Teile dieser Anlagen den Bauboom des 20. Jahrhunderts überlebt haben, ist wahrscheinlich einzig der Weitsicht unserer Vorfahren zu verdanken,

Abb. 7

Ursprüngliches Fusswegnetz:

- 1 Lehenweg – Fridgasse
- 2 Geech – Mühlerain – Thalacker – Fridgasse
- 3 Mühlerain – Thalimatt – Weinhalde
- 4 Eigasse – Weinhalde – Spitzenrüti
- 5 Kirchrain – Eigasse
- 6 Kirchrain – Gässli – Beuge
- 7 Eigasse – Thalacker
- 8 Solothurnerstrasse – Wässermatten – Gunzgen

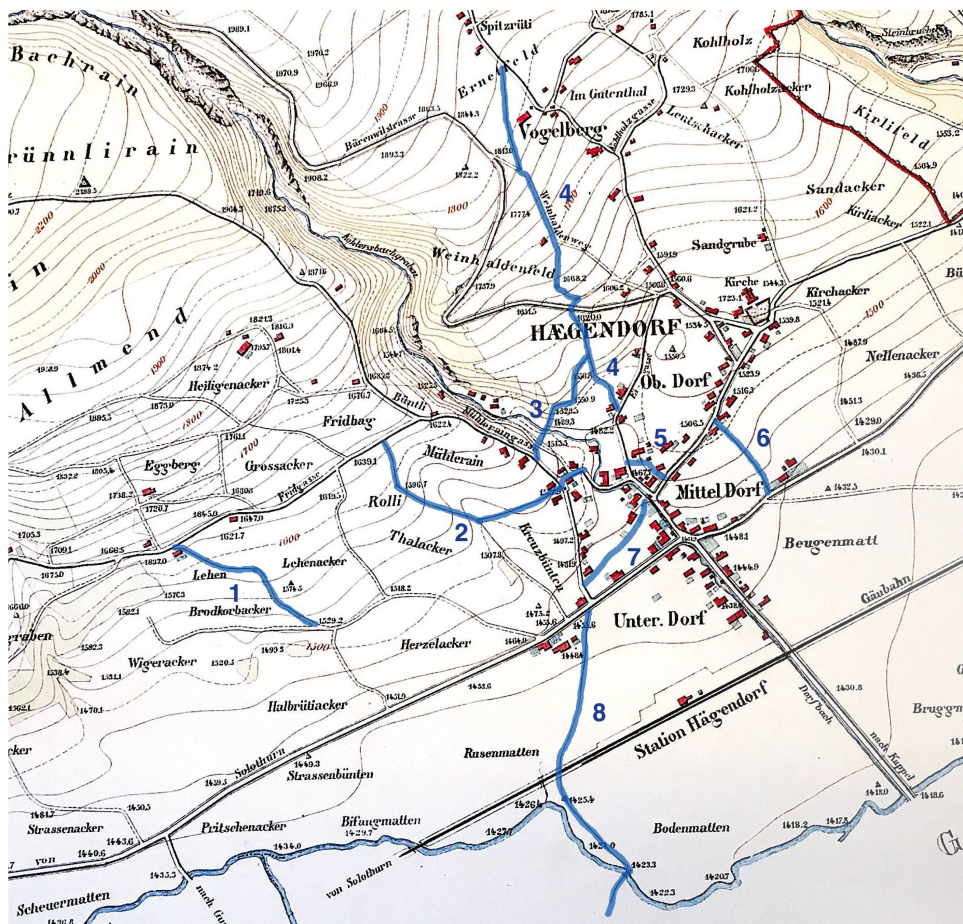




Abb. 8 – Das Gässli (6) führt vom Kirchrain auf direktem Weg in die Beugen. Es nimmt seinen Anfang zwischen der Gartenmauer (links) des Ignaz «Nazi» Kellerhals und dem Haus von dessen Schwiegersohn August Sigrist. Foto um 1908.



*Abb. 10
Der Fussweg Geech – Mühlerrain –
Thalacker – Fridgasse (2) wurde auf
weiten Strecken verlegt. Der Ausstieg
aus dem Thalacker führt neu über eine
Treppe und mündet im Rolliring.*



*Abb. 9
Fussweg Eigasse –
Weinhalde (4)*

welche die Wegrechte im Grundbuch eintragen liessen. Zwar führen heute einzelne Wegabschnitte über neu angelegte Quartierstrassen und andernorts hat man die Linienführung etwas verschoben, aber diese Fusswege werden nach wie vor rege benutzt, vor allem von Schulkindern.

Strassenausbau

Im Gegensatz zu den Römerstrassen verfügten die mittelalterlichen Verkehrswege

in der Regel über keinen Unterbau. Das galt auch für die Hochstrasse, die spätere Landstrasse. Ihr Zustand war meist schlecht, teils katastrophal. Für den Strassenunterhalt hatten die Untertanen frondweise zu sorgen. Das taten sie, wenn es nicht gerade um den Abschnitt vor ihrer Haustüre ging, nur widerwillig. Später erhielten Strassen einen aus Kalkbruchsteinen bestehenden Unterbau und einen Deckbelag aus Schotter und Grien. Bis gegen die Mitte des 20. Jahrhunderts hatten die meisten Gemeindestrassen noch diesen sogenannten Naturbelag. Zu jeder Fahrstrasse im Dorf gehörte der Strassengraben, durch welchen das anfal-

lende Regenwasser und durch dieses ausgeschwemmtes Grien abgeleitet wurde. Bereits 1892 wurde der «Dorfgraben» am Kirchrain in Röhren verlegt²³ und 1912 konnte in der Eigasse eine Kanalisation in Betrieb genommen werden. Für die Anstösser muss diese Neuerung von enormer Bedeutung gewesen sein, zahlten sie doch gesamthaft neben den von der Gemeinde geforderten 30 Franken für die Dolenanschlüsse noch freiwillig gemeinsam 121 Franken an die eingelegten Röhren!²⁴ Der Strassenausbau ging weiter. Man eliminierte die Gräben, sammelte das Oberflächenwasser in Schächten und leitete es in Rohren ab.

Strassenunterhalt

Neben schwer beladenen Fuhrwerken setzte den Strassen vor allem der Regen zu. Unterhaltsarbeiten waren gestern wie heute notwendig. Auf die Existenz eines Wegknechts oder Dorfwegmachers stossen wir erstmals in der Gemeinderechnung von 1836 und im darauffolgenden Jahr wird er namentlich erwähnt: Urs Sigrist, Schniderhansen.²⁵ Er hatte keine Festanstellung und wurde nur für seine geleisteten Einsätze bezahlt. Im Jahre 1856 waren das 149 Tage à 50 Rappen.²⁶ Bis weit ins 20. Jahrhundert kannte man in der Gemeinde keine hauptamtlichen Mandate.

1863 erhielt Landjäger Jäggi einen Wegmacherlohn für ausgeführte Arbeiten an den «*Kommunikationsstrassen*»²⁷ (später: Kantonsstrassen). In den 1870er-Jahren wurden die Gemeinden von der Fronverpflichtung zum Unterhalt der Kantonsstrassen befreit.²⁸ Die Arbeiten wurden den Staatswegmachern im Nebenamt übertragen. In Hägendorf war der Landwirt Adolf Hufschmid (1903–1976) für die



Abb. 11
August Kellerhals,
Staatswegmacher.

Kantonsstrasse vom «Weiher» bergwärts bis zur Kantonsgrenze bei Bärenwil zuständig. Sein Kollege, der gelernte Gärtner und Baumpfleger August Kellerhals, (1904–1970) hatte die darunter liegenden Kantonsstrassenabschnitte bis an die Gemeindegrenzen Rickenbach, Kappel und Egerkingen zu unterhalten. Beide Männer waren im Stundenlohn angestellt. Kellerhals war tagein, tagaus mit Leiterwagen oder Karrette, Reisbesen, Rechen, Schaufel und Pickel unterwegs. Er wischte Strassen und Plätze, reinigte Einlaufschächte, säuberte Strassenböschungen und im Winter, wenn es eisig wurde, war er mit Splitt zur Stelle. Um sein schmales Einkommen aufzubessern, nahm er nebenher gerne Aufträge der Einwohnergemeinde an und betätigte sich auch als Friedhofgärtner. Nie war er ohne sauber geputzte schwere Schuhe und auf Hochglanz polierte Leder-gamaschen an der Arbeit.

Unter der Bedingung, sich in die staatliche Pensionskasse einzukaufen, erhielten die Staatswegmacher 1957 die Möglichkeit,

im Vollamt angestellt zu werden. Kellerhals, Vater von sechs unmündigen Kindern, konnte die erforderliche Einkaufssumme nicht aufbringen.

«Gmeinwärbch»

Früher gab es im Dorf neben dem Wegknecht den Fronmeister, welcher die Fronarbeiten koordinierte und leitete, etwa das Säubern des Bachs, den Brunnleitungsbau oder grössere Strassenreparaturen. Dazu formierte er jeweils zehn Männer samt einem zweispännigen Fuhrwerk zu einem sogenannten Zug.²⁹ So arbeiteten gelegentlich mehrere Züge im «Gmeinwärbch». 1844 genehmigte die Gemeindeversammlung³⁰ ein verbessertes Fronungsreglement. Artikel 1 lautete sinngemäss: Unter Gemeindewerk werden alle Arbeiten und Transporte zum Bau und Unterhalt der Strassen und von gemeindeeigenen Gebäuden verstanden.

Der Gemeinderat hatte dafür zu sorgen, dass nur arbeitsfähige Männer, mindestens 16 Jahre alt, zur Arbeit erschienen. Aus Haushalten, in welchen solche fehlten, waren «Weibspersonen» zum Gmeinwerken zugelassen. Der Taglohn eines Mannes betrug einen Franken, jener einer Frau die Hälfte.

Der Besitz eines Haushaltes – seine Grundstücke, Gebäude und Kapitalien – bestimmte die jährliche zu erbringende Fronleistung in Franken, die Fronsteuer. Wer diese nicht bezahlen konnte oder wollte, musste sie zu obgenanntem Tarif abarbeiten.³¹ In dem detaillierten, 18 Artikel umfassenden Reglement wurde der Gemeinderat unter anderem verpflichtet, für die Organisation und Aufsicht des Gmeinwerks einen Fronungsmeister und einen Gemeindewegmacher zu ernennen. Der Erstgenannte «[...]soll aber die nöti-

gen Kenntnisse im Schreiben, Lesen und Rechnen besitzen, um auch die Stelle des Schaffners [Rechnungsführer] vertreten zu können.»

Mit fortschreitender Industrialisierung arbeiteten immer mehr Hägendörfer ausserhalb des Dorfes. Sie konnte nicht mehr zur Fronarbeit hinzugezogen werden. Schliesslich schrumpfte das «Gmeinwärbch» auf eine kleine Gruppe von Männern, welche bis Mitte des 20. Jahrhunderts auf Abruf Unterhalts- und Bauarbeiten in Dorf und Flur für die Gemeinde erledigten.

Heute gibt es den Werkhof. Dessen gut ausgebildetes Personal pflegt und repariert Hägendorfs Strassen, Grünanlagen und vieles mehr mit grossem Einsatz.

Der «Weiher» am Vogelberg

Der Schreibende erinnert sich an den «Weiher» bei der Verzweigung Allerheiligenstrasse/Vogelberg. Dieser war 1891 zwar als Feuerweiher (Löschwasserreserve) und Griensammler angelegt worden,³² diente jedoch bald nur als Schlammsammler für das Wasser aus dem Strassengraben des Vogelbergs und der Weinhalde. In dem von behauenen Natursteinen eingefassten und mit aufgesetztem Eisengeländer bewehrten Geviert von zirka 6 x 6 Meter lagerte angeschwemmtes Grien umgeben von algengrünem, übelriechendem Wasser, Flaschen, rostigen Dosen und sonstigem Abfall: unappetitliches Schwemmgut aus Kohlholz und Vogelberg. Heute würde man von Littering sprechen.

Strassenstaub

Der von den eisenbereiften Rädern der vielen Fuhrwerke zu feinem Staub zerriebene Strassenbelag wurde in Trockenperioden zur Plage. Der im 20. Jahrhundert aufkommende motorisierte Verkehr machte die

Staubimmissionen noch schlimmer. Abhilfe schaffte man durch das Besprengen der Strassenflächen mit Wasser, später mit einer ligninhaltigen Lauge, einem Abfallprodukt aus der Zellulosefabrik Attisholz. Ab Mitte des 20. Jahrhunderts wurden primär die stark frequentierten Gemeindestrassen ausgebaut. Sie wurden verbreitert, der Deckbelag durch Walzen verdichtet, dann geteert und mit Splitt bestreut. Damit gehörte die Staubplage der Vergangenheit an. Später wurde der Asphaltbelag auf (fast) allen Strassen zum Standard.

Schneeräumung einst

Die schneereichen Winter von einst machten den Dorfbewohnern zu schaffen. Die Landstrasse musste für Warenfahren und Postkutschen befahrbar bleiben. Das in der kalten Jahreszeit geschlagene Brenn- und Bauholz wurde auf Schlitten ins Dorf transportiert. Dazu galt es, die Abfuhrwege zu räumen. Auch die Strassenverbindung zum Lungensanatorium auf dem Allerheiligenberg musste offen gehalten werden. Dafür kam der von Pferden oder Ochsen gezogene «Bahnschlitten», der

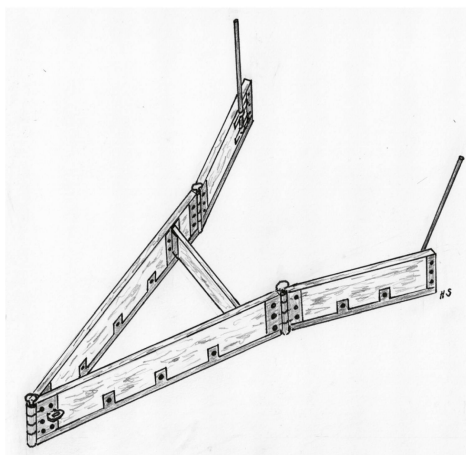


Abb. 12
Ungefähr so sah die «Schneeschnüzi» des Hägendörfer «Gmeinwärc» aus.



Schneepflug, zum Einsatz. Dieses aus mehreren dicken eisenbeschlagenen Eichenbrettern bestehende Gerät wurde offenbar stark beansprucht, sind doch 1847, 1853 und 1863 Reparaturkosten belegt.³³ Der Schreiber erinnert sich, dass die von Pferden gezogene schwere «Schnüzi» der Einwohnergemeinde bis in die 1950er-Jahre gebraucht wurde. Dabei ging es jeweils mit fortschreitendem Einsatz immer lauter zu. Mit Peitschenknallen und Zurufen dirigierte der Fuhrmann seine Tiere durch den Schnee. Seine Gehilfen, die auf der Schnüzi sitzend mit ihrem Körpergewicht das Gerät beschwerten, kämpften mit der Schnapsflasche tapfer gegen die winterliche Kälte an und jene, welche hinten die beiden beweglichen Laden gegen

Abb. 13
Nach einem Grosseinsatz auf dem Allerheiligenberg: Auf der von einem Sechsergespann gezogenen Schnüzi des Gutshofes sitzen acht Personen. Dabei dürfte es sich um Patienten des Lungensanatoriums handeln, die in den Genuss einer Gratisfahrt gekommen waren.



Abb. 14

Im Hintergrund die Zyklopenmauer am Kirchrain, auf dem «Hübeli» darüber das Haus des Schuhmachers Alois Flury, links die Bäckerei Kamber. Vorne werden eintreffende Musikanten mit einem Glas Weisswein begrüsst, dies wahrscheinlich anlässlich der Fahnenweihe der Musikgesellschaft Hägendorf-Rickenbach von 1947.



Abb. 15

1963 wurde die Steigung am Kirchrain minimiert, die Strasse verbreitert und ein Trottoir gebaut. Das hatte zur Folge, dass die Gartenmauern und Ausfahrten der anstossenden Liegenschaften angepasst werden mussten.

den Strassenrand stemmten, schwitzten und fluchten lautstark. Diese von Schellenklang begleitete Einsatztruppe bot ein sonderbares Bild in ihrem schwarzen Outfit: Breitrandiger Hut, Lodenpellerine, Fäustlinge und hohe Ledergamaschen oder Wadenbinden bis zu den Kniekehlen. Nach dem letzten Schnee wurde die Schnüzi zerlegt und bis zum nächsten Einsatz hinter dem Milchhüttli verwahrt. (Vgl. in diesem Heft S. 12 f und 20 Abb. 4)

Die Bauern ersetzten ihre Zugpferde allmählich durch Traktoren, welche winters mit Schneepflügen ausgerüstet werden konnten. Auch Lastwagen örtlicher Firmen kamen bei der Schneeräumung zum Einsatz. Die Schnüzi hatte ausgedient.

Probleme am Kirchrain

Das unterste steile Stück des Kirchrains war für Fuhrwerke wohl seit jeher schwierig zu befahren, abwärts weil es ohne funktionstüchtige Bremsen gefährlich wurde, aufwärts weil die Zugtiere an ihre Leistungsgrenze kamen. Zudem erodierte der Naturbelag bei Gewitterregen infolge des grossen Gefälles stark. 1872 beschloss der Gemeinderat, den Kirchrain «abgraben» zu lassen³⁴, das hiess, die schiefe Ebene zu verlängern um so eine kleinere Steigung zu erreichen. Das war nur bergwärts möglich, da am tiefsten Punkten der offene Bach eine Terrainerhöhung verunmöglichte. Im Zuge dieser Korrektur muss neben etlichen Anpassungen an das neue Strassenniveau, eine nordseitig an das ansteigende Strassenstück grenzende 25 Meter lange und mehrere Meter hohe Mauer aus grossen, grob behauenen Steinquadern errichtet worden sein. (Vgl. Abb. 14) Trotz der 1924 im Gemeinderat geäusserten Befürchtung, die Mauer sei einsturzgefährdet,³⁵ blieb sie weitere vierzig Jahre stehen, dies wohl

dank periodischen Reparaturen. Um 1963 kam es am Kirchrain erneut zu einer Strassenkorrektur. Die Zyklopenmauer wurde durch eine kleinere Betonmauer ersetzt und die Zugänge und Einfahrten der Liegenschaften im Baubereich mussten erneut angepasst werden.

Der Kirchrain, den sowohl die Kirchgänger und die Schulkinder als auch die Arbeiter und Bauern täglich benutzten, war und ist ein wichtiger und gleichzeitig anspruchsvoller Strassenabschnitt. Es erstaunt deshalb nicht, dass bereits 1892 der dortige «Dorfgraben» in Röhren verlegt worden war.³⁶ Am Kirchrain dürfte auch eines der ersten Trottoirs der Gemeinde gebaut worden sein.

Strassenbeleuchtung

1908 beauftragte der Gemeinderat die im Jahr zuvor gegründete Elektra Untergäu mit der Beleuchtung der Dorfstrassen³⁷ – ein enormer Fortschritt! Die Anfänge waren allerdings bescheiden, denn es wurden nur in den wichtigsten Strassen des Kerngebiets mit Glühlampen bestückte Laternen aufgestellt und diese erst noch in Abständen von 100 Metern und mehr. Wer nachts unterwegs war, bewegte sich von einer Lichtinsel durch die Dunkelheit zur nächsten. Vom beleuchteten Platz vor dem Restaurant Teufelsschlucht waren die Lichtkegel der nächsten Laternen auszumachen, jene auf der Dorfbrugg, bei der Chäsi und oben auf dem Kirchrain, sofern nicht dichter Nebel alles einhüllte...

Es dauerte seine Zeit, bis auch die Aussenquartiere eine Beleuchtung erhielten. Inzwischen ist die Strassenbeleuchtung flächendeckend, es werden sogar die oben erwähnten Fusswege über weite Strecken beleuchtet.



Abb. 16 – 1963: Das Haus des Alois Flury auf dem Hübeli ist abgebrochen und die Zyklopenmauer durch eine Betonmauer ersetzt.



Abb. 17 – Foto um 1925: Strassenlaternen wurden wenn immer möglich an hölzernen Stromleitungsstangen angebracht wie hier an der Solothurnerstrasse 6 beim «Schriner-Wysse-Huus».

Selbstverständlich hielt die Elektra Untergäu Genossenschaft (eug) stets mit den technischen Neuerungen Schritt. Nach den Glühlampenlaternen kamen um 1960 (?) Peitschenkandelaber mit den wesent-



Abb. 18 – Strassenlaterne über der «Dorfbrugg» (Kreuzplatz) in den 1940er-Jahren. Ansichtskarte.



Abb. 19 – Foto um 1990: Der Kreuzplatz wird mittels sogenannten Peitschenkandelabern beleuchtet. Ampeln regeln den Strassenverkehr.

lich heller strahlenden Quecksilberdampflampen zum Einsatz. Dieses Leuchtmittel wurde in den 1990er-Jahren durch Natriumdampfleuchten ersetzt und seit 2023 rüstet die eug die Strassenbeleuchtung in Etappen auf die langlebigen und energieeffizienten Leuchtdioden LED um. Dieser Umbau wird Ende 2026 abgeschlossen sein.³⁸

Alles gut?

Heute verfügt die Gemeinde über ein komfortables Strassennetz. Es ist asphaltiert, optimal entwässert, beleuchtet, beschildert und wo nötig mit Trottoirs versehen. Sichere Zirkulation, ob motorisiert oder zu Fuss, scheint gewährleistet. Schmutzige Schuhe, das war gestern. Alles gut. Nur gelegentlich, wenn die Natur verrückt spielt, werden Strassen, Garagen und Keller überflutet. Der Klimawandel lässt grüssen.