

**Zeitschrift:** INSA: Inventar der neueren Schweizer Architektur, 1850-1920: Städte = Inventaire suisse d'architecture, 1850-1920: villes = Inventario svizzero di architettura, 1850-1920: città

**Band:** 1 (1984)

**Artikel:** Aarau

**Autor:** Birkner, Othmar

**Kapitel:** 2: Siedlungsentwicklung

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1273>

### **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:** 15.01.2026

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

## 2 Siedlungsentwicklung

### 2.1 Aarau vor 1850

Die im 13. Jahrhundert vom Kyburger Graf Hartmann IV. gegründete Stadt liegt in einer weiten Längsfurche des Mittellandes. Der Stadtgründer nutzte die auf drei Seiten steil abfallende Kalkterrasse, die in die Flussniederung der Aare vorstösst. «Aarau bildet gleichsam eine Talsperre», schreibt der Führer durch Aarau 1898, «die recht sichtbar dem Fremden, der von Olten her kommt, auffällt. Auf der linken Seite der Aare senkt sich der breite Rücken des Hungerberges ziemlich steil gegen die Ufer hin; ihm gegenüber erhebt sich auf schroffem Felsen die Stadt, welche erst sachte, dann schärfer aufsteigend, gegen die Terrassen des Distelberges und Gönhard sich hinzieht<sup>6</sup>.» Auf dem vor Hochwasser geschützten Plateau (Abb. 15) erhebt sich die Altstadt, deren Grundriss ursprünglich von einem Strassenkreuz (*Rathausgasse*, *Kirchgasse* *Kronengasse*) und einer Ringstrasse innerhalb der Befestigung bestimmt wurde. Im 14. Jahrhundert folgten konzentrische Erweiterungen um den

alten Kern und schliesslich auch offen dem Stadtbach entlang (*Vordere Vorstadt*). Bis ins 18. Jahrhundert veränderte sich der mittelalterliche Stadtkörper kaum<sup>7</sup>.

Eine weitere Stadterweiterung fällt in das politisch entscheidende Jahr 1798. Aarau wurde im März jenes Jahres zur Hauptstadt der Helvetischen Republik erklärt, ein Beschluss, der städtebauliche Massnahmen auslöste. Bereits am 26. April 1798 legte Johann Daniel Osterrieth seinen grosszügigen Stadterweiterungsplan vor («Plan d'agrandissement de la Commune d'Aarau») (Abb. 16). Die projektierte Bebauung hätte das gesamte Gebiet zwischen der *Laurenzenvorstadt*, der *Kasinostrasse* und der *Bahnhofstrasse* in eine klassizistische Idealstadt verwandelt. Doch bereits nach sechs Monaten zogen die in Altbauten untergebrachten helvetischen Behörden nach der neugewählten Hauptstadt Luzern. Als dieser Traum der helvetischen Hauptstadt ein jähes Ende nahm, waren, nach Osterrieths Plan, bereits die ersten sogenannten *Neuen Häuser* (und bis 1825 alle Häuserzeilen in



Abb. 15 Aarau von Norden, Stahlstich von Anton Winterlin, um 1840. Die hier dargestellte, 1837 erbaute, ungedeckte hölzerne Jochbrücke wurde 1843 durch Hochwasser teilweise zerstört. In der Bildmitte links das Industriequartier im Hammer, darüber die klassizistische Stadterweiterung an der Laurenzenvorstadt. Im Vordergrund rechts die «Blumenhalde», der 1817–1818 erbaute Wohnsitz des Politikers und Schriftstellers Heinrich Zschokke (Küttigerstrasse Nr. 21).

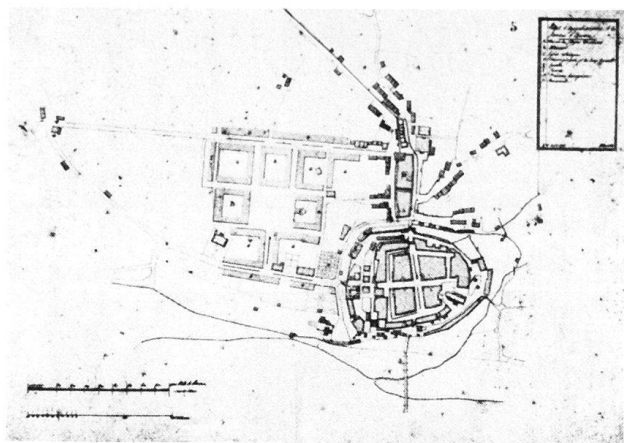


Abb. 16 Plan d'Aggrandissement de la Commune d'Aarau, 1798 von Johann Daniel Osterrieth in Bern. Um einen quadratischen Platz angeordnet die öffentlichen Gebäude, im Norden und Süden (heute Laurenzenvorstadt und Bahnhofstrasse) gesäumt von Beamtenwohnhäusern. Legende im Plan: A Maisons des Citoyens Directeurs. B Arsenal. C Eglise catholique. D Maison proposée pour les deux Conseils. E Comédie. F Caserne. G Maisons Bourgeoises. H Promenade.

der Laurenzenvorstadt) vollendet und an Private verkauft. 1812–1813 wurde das Laurenzentor zwischen Altstadt und Vorstadt abgebrochen. «Die Stadt hat sich», so schreibt Pfr. Markus Lutz in seiner 1827 edierten *vollständigen Beschreibung des Schweizerlandes*, «seit 1812 bedeutend vergrössert und verschönert<sup>8</sup>».

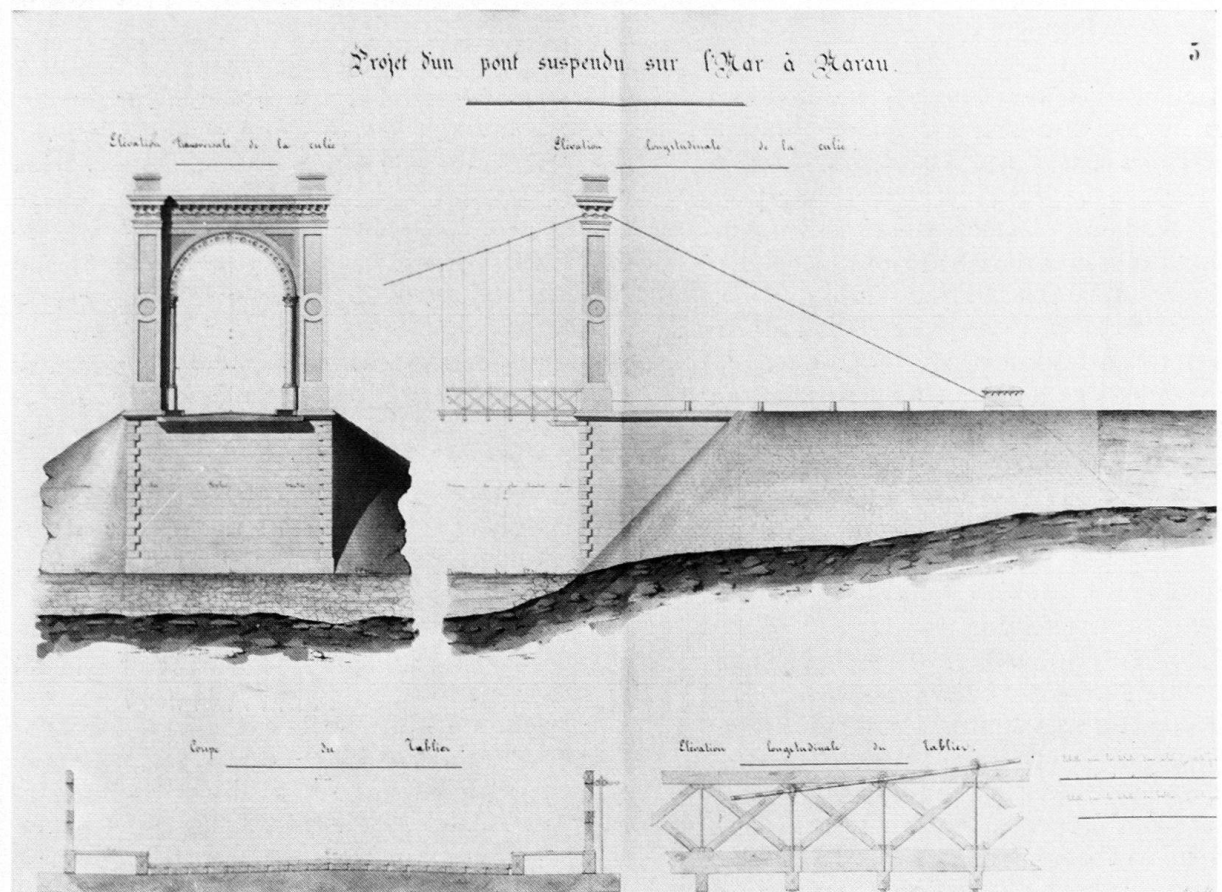
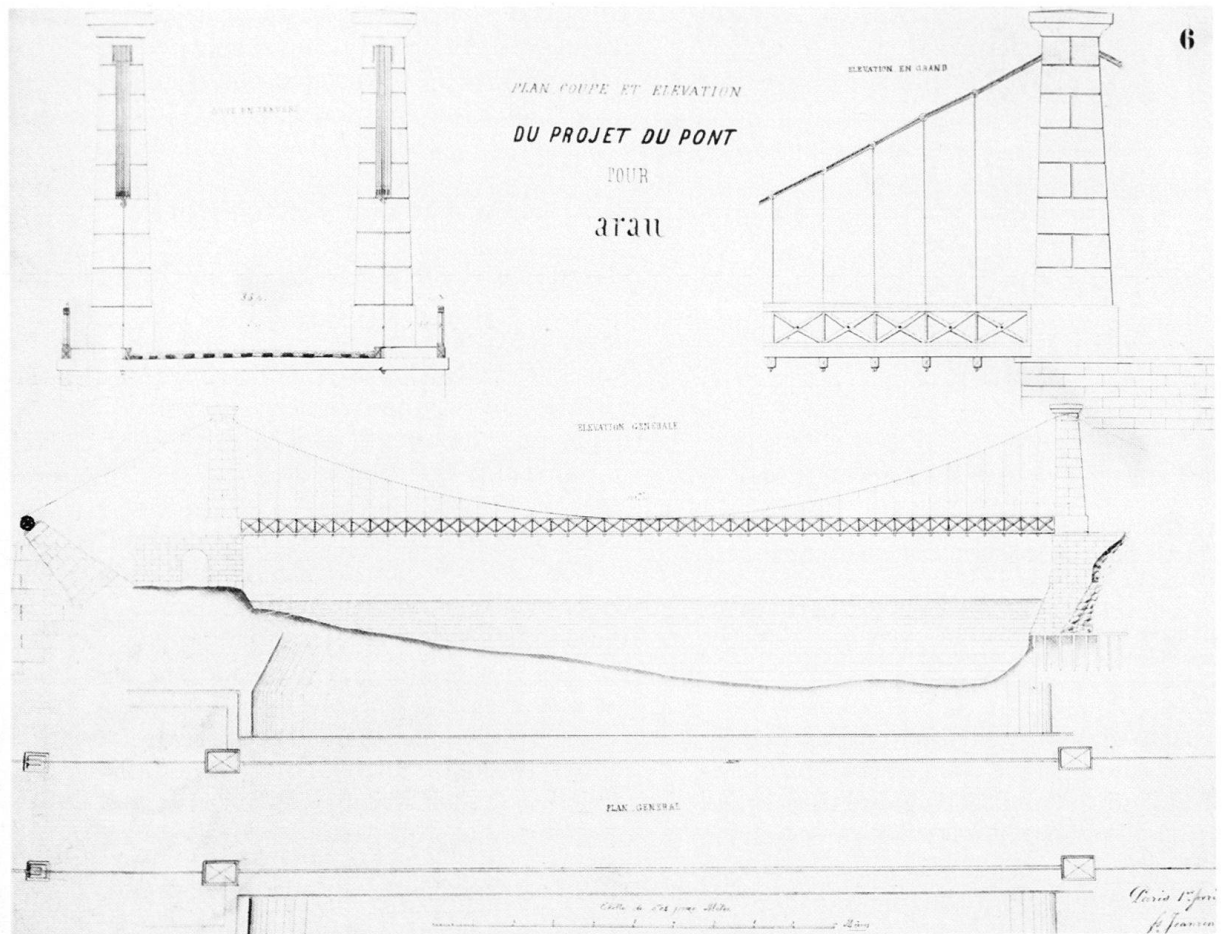
Durch die Mediationsakte wurde Aarau 1803 zur Kantonshauptstadt erhoben. Die Kantonsgründung verschmolz weite Gebietsteile und Flusslandschaften des Mittellandes. Zu den natürlichen Verkehrsadern Aare, Reuss und Limmat gesellten sich neue Strassen und Eisenbahnlinien. Die Stadt entwickelte sich zu einem wirtschaftlichen und militärischen Zentrum, was sich in den Grossbauten der Jahrhundertmitte widerspiegelt (Kaserne, Kettenbrücke, Umbau des Rathauses). Nicht zufällig ist Aarau auch die Gründungsstätte des Schweizerischen Schützenvereins (1824), des Schweizerischen Turnvereins (1832, siehe *Telli*) und des Eidgenössischen Sängervereins (1842). Trotz dieses Aufschwunges musste der Kanton noch nach der Mitte des 19. Jahrhunderts gegen die Verarmung der wachsenden Bevölkerung ankämpfen. Zur Aufnahme der Landflüchtigen fehlten noch die späteren Industrieanlagen in Aarau, Baden und Brugg. Deshalb waren verschiedene Gemeinden dazu übergegangen, arme Mitbürger mit etwas Geld zu versehen und nach Übersee abzuschieben<sup>9</sup>. Die Förderung des Verkehrs wurde als wichtigste Aufgabe des jungen Kantons angesehen, wo von 1838 an Ausbau, Korrektion und Unterhalt der Hauptstrassen zentral gesteuert wurden. Der

verstärkte Durchgangsverkehr brachte Aarau mehr Zoll, Weg- und Brückengelder, der wiederholt vom Hochwasser heimgesuchten *Aarebrücke* kam wachsende Bedeutung zu.

## 2.2 Die Aarauer Kettenbrücke

Gerade so wichtig wie die geschützte Lage auf dem Felskopf war für die Stadt die nördlich davor sich ausbreitende Flussniederung. Der Aarelauf teilte sich hier in mehrere Arme und bildete ein schotterreiches seichtes Bett, das leicht zu überqueren war. Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts führte die «lange Brugg» zu einer Insel (vgl. Kapitel 3.3: *Küttigerstrasse*), es folgte die «ussere Brugg». Diese äussere Brücke wurde um 1800 durch einen Damm ersetzt. Die lange Brücke, auf Jochen ruhend, wurde von den Fluten der Aare immer wieder beschädigt. Die Historiker sprechen von der «endlosen Brückennot» Aaraus<sup>10</sup>. Der Brückenzoll, normalerweise eine wichtige Einnahmequelle, deckte kaum die immer wieder notwendigen Reparaturkosten, weil der Transitverkehr die Jurapässe des Bözbergs bei Brugg und des Hauensteins bei Olten bevorzugte.

Nach den Hochwasserschäden von 1813 wurde die gedeckte Holzbrücke bis 1818 durch Rudolf Käser wieder hergestellt, 1831 aber von den Fluten erneut vollständig weggerissen. 1837 wurde die neue, ungedeckte Holzbrücke von Johann Jakob Kummer aus Aarwangen fertiggestellt, 1843 war sie bereits wieder teilweise vom Hochwasser zerstört. Die Baumeister Siebenmann-Landolt, J. J. Kummer sowie Blasius Baltenschwiler, Sohn (1789–1872), aus Laufenburg (welcher schon 1832 das Projekt «einer ganz gesprengten, mit Zink gedeckten» Holzbrücke vorgelegt hatte), verfertigten 1843 Projekte für Notbrücken<sup>11</sup>. Als definitive Lösung drängte sich eine Brücke ohne Zwischenstützen auf. Warum war nicht bereits früher eine Spreng-Hängewerk-Konstruktion aus Holz gewählt worden, mit der man schon im 18. Jahrhundert Spannweiten von über 30 Metern erreichte<sup>12</sup>? Die Zerstörung einer Jochbrücke betraf selten die ganze Konstruktion, weil dieser Brückentypus, statisch gesehen, aus einer Aneinanderreihung selbständiger Einzelteile besteht. Bei Kriegsgefahr konnte leicht ein Teil der Brücke abgetragen werden. Solche strategischen Überlegungen waren nach den Franzoseneinfällen und auch jetzt, in der unruhigen Zeit der Freischarenzüge und des Sonderbundes aktuell. Deshalb empfahl 1843 der Kantonsschulprofessor, ehe-



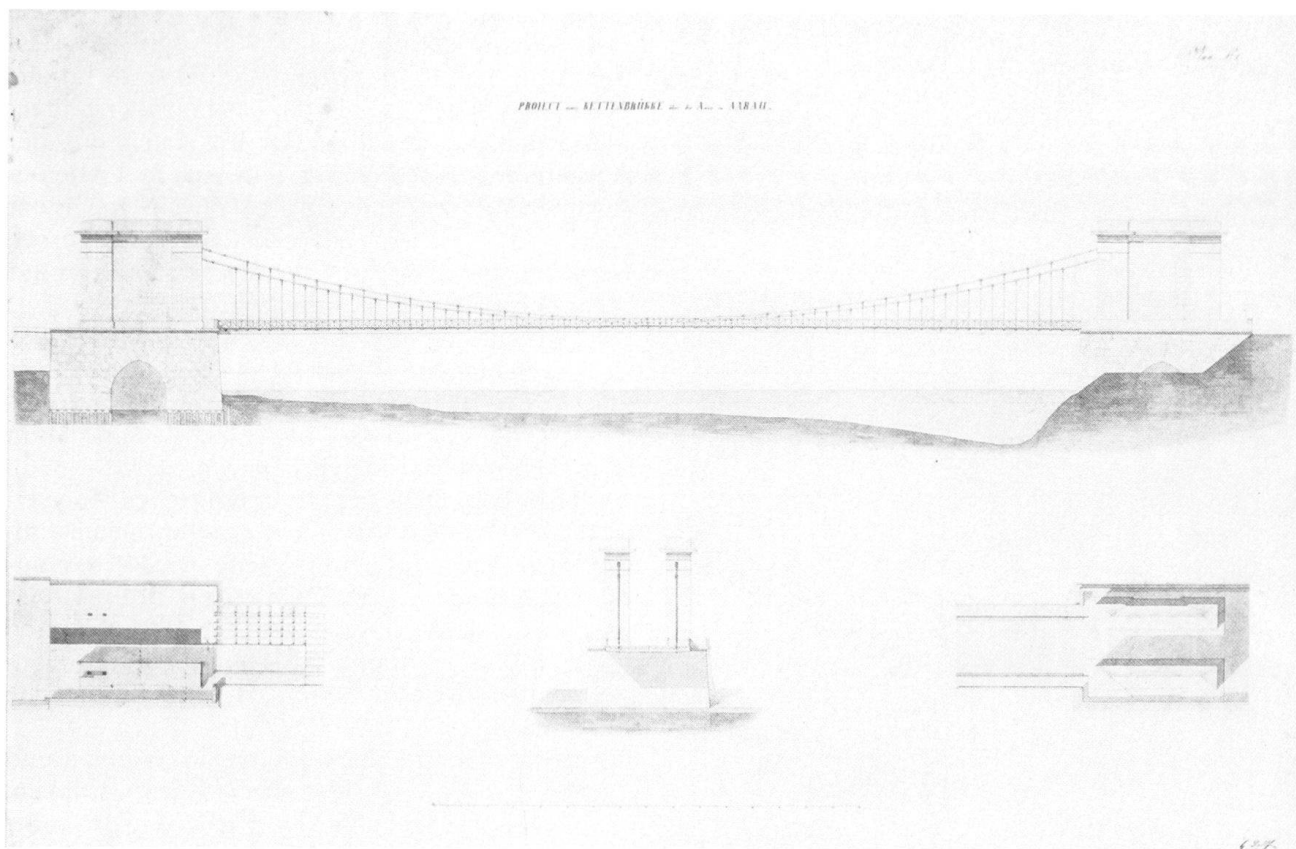


Abb. 17, 18, 19 Aarau, Projekte für die Aarebrücke. Draht-Hängebrücke, 1848 von Ingenieur Fs. Jeanrenaud aus Neuenburg, in Paris (links oben). Draht-Hängebrücke, 1847 von Ingenieur Kraft in Paris (links unten). Kettenbrücke, 1848 von Jean Gaspard Dollfus aus Mülhausen, in Stuttgart, ausgeführt 1848–1850 (oben). (Pläne von Jeanrenaud und Kraft im Stadtbauamt Aarau, Plan von Dollfus im Stadtmuseum Aarau).

malige Grossrat und Redaktor, Rudolf Rauchenstein, sogar die Anlage einer rasch demontierbaren Schiffsbrücke. Gleichen Jahres wurden nun folgende Ingenieure zu einer Expertise beigezogen: Joseph Chaley (Lyon), der Erbauer der Drahtkabelbrücken in Freiburg (1832–1834 und 1838–1840); Karl Emanuel Müller (Altdorf), welcher damals gerade die steinerne Nydeggbücke in Bern ausführte (1840–1844); Richard La Nicca (Chur), der an Rhein, Rhone, Reuss und mehreren Stellen der Aare Korrektionsarbeiten (vor allem seit 1840 diejenige der Juragewässer) leitete.

La Nicca reichte das Projekt einer Holzbrücke, datiert vom 24. Juni 1844, ein, nachdem schon das vom 1. Februar 1844 datierte Projekt einer stützenlosen Fachwerkkonstruktion mit eisernen Zugbändern von Zimmermeister Johann Heinrich Heider, Sohn (1814–1850), aus Winterthur vorlag. Eine weitere Möglichkeit zeigte das unsignierte und undatierte Projekt einer Gitter- oder Lattenbrücke auf. Dieses nordamerikanische Brückensystem aus engmaschigem Bretterfachwerk stand damals auch für die Schweizerische Nordbahn zur Diskussion<sup>13</sup>. Karl Ema-

nuel Müller legte 1843 das Projekt einer steinerne, dreibogigen Brücke vor, welche an Negrelis 1836–1838 errichtete Münsterbrücke in Zürich erinnert<sup>14</sup>.

Nach dem erstaunlich preisgünstigen Drahtbrückenprojekt von Chaley (1843), schlug 1845 auch der Berner Ingenieur Rudolf von Wurstenberger (1800–1879), Bauleiter der Nydeggbücken in Bern<sup>15</sup>, eine solche vor, es folgte 1847 Ingenieur Kraft in Paris mit einem Drahtbrückenprojekt mit gusseisernen Pylonen (Abb. 18)<sup>16</sup> und schliesslich 1848 Ingenieur Fs. Jeanrenaud (aus Neuenburg; ebenfalls in Paris), welcher 1836 schon die Drahtbrücken von Aarburg und bei Arconciel im Kanton Freiburg über die Saane erbaut hatte (Abb. 17).

Kettenbrückenprojekte lagen vor von Baumeister Johann Jakob Locher in Zürich (1845) und von Ingenieur Meyer (1845) sowie undatierte von Bischofberger und von Mechaniker Johann Rudolf Eberhard in Lenzburg.

Nach der günstigen Offerte von Chaley hatte sich die Ortsbürgergemeinde 1844 mehrheitlich für eine Hängebrücke entschlossen, aber eine Drahtbrücke schien für den starken Strassenver-

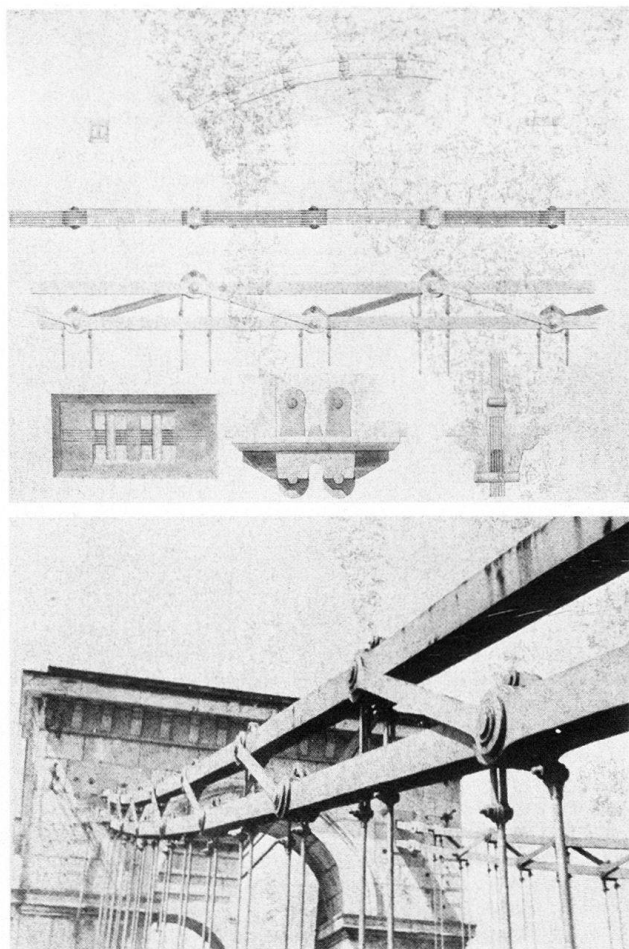


Abb. 20 und 21 Aarau. Detailplan zum Projekt einer Kettenbrücke über die Aare, 1848 von Ingenieur Richard La Nicca in Chur. Staatsarchiv Chur, Plansammlung. – Detailaufnahme der 1848–1850 von Jean Gaspard Dollfus erbauten Kettenbrücke, an der das gleiche System im Dreiecksverband verwendet wurde.

kehr an dieser Stelle zu unstabil. 1848 entschied man sich für eine Kettenbrücke und holte Offer ten bei den Ingenieuren Johann Jakob Sulzberger (1802–1855) in Frauenfeld und Richard La Nicca (1794–1883) in Chur ein und zog schliesslich auch Gaspard Dollfus (1812–1889) in Stuttgart zu<sup>17</sup>. Dollfus, der zu seiner Konstruktion einen besonders günstigen Kostenvoranschlag machte, erhielt den Bauauftrag (Abb. 19), die Ausführung erfolgte 1848–1850.

Dollfus, der aus Mülhausen stammte, war in Aarau kein Unbekannter. Als Schwager des Mechanikers Jakob Kern, der Reisszeuge und Vermessungsinstrumente herstellte, hatte Dollfus dort seine Mechanikerlehre gemacht, sich dann dem Maschinenbau gewidmet und die Gasfabriken von Stuttgart, Nürnberg und Wiesbaden erstellt. In zäher Arbeit verschaffte er sich autodidaktisch die Kenntnisse für den Brückenbau in Aarau<sup>18</sup>. Während der Ausführung lebte er im nahen Küttigen und zog als Mitarbeiter 1849 den

jungen Ingenieur Reinhard Lorenz (1826–1880) bei, welcher als politischer Flüchtling aus Hessen kam<sup>19</sup>. 1851 siedelten Dollfus und Lorenz nach Basel über, wo sie die Gasfabrik erstellten. Als Brückenbauer blieb Dollfus auch mit der Eisenbahnbrücke über die Sitter bei St. Gallen in Erinnerung, welche er 1854–1856 mit Ingenieur Carl von Etzel als erste schmiede- und gusseiserne Fachwerkbrücke mit eisernen Pfeilern auf dem europäischen Kontinent errichtete<sup>20</sup>.

Wegweisend für den Kettenbrückenbau war das 1824 erschienene Werk *Mémoire sur les ponts suspendus* des französischen Ingenieurs und Professors an der Ecole royale polytechnique in Paris, Louis-Marie-Henri Navier (1785–1836), welches 1825/1829 bereits in deutscher Übersetzung erschienen war. Die Kettenbrücken-Projekte für Aarau folgten weitgehend den Erkenntnissen Naviers<sup>21</sup>. Der Entwurf von Dollfus zeigt ein verbessertes System der versteiften Ketten (vgl. Kap. 3.3: *Aarebrücke*), und auch das Konkurrenzprojekt von La Nicca zeigt die gleiche Anordnung (vgl. Abb. 21)<sup>22</sup>.

Dollfus vereinigte die Kettenverankerungen und Aufhängungen in den turmartigen Brückenkopf-Doppelbogen. Bei La Nicca und in anderen Projekten sind die Ketten zwischen der Aufhängung in einem Turm oder Pfeiler und der Verankerung sichtbar. Als mögliches Vorbild liegen im Archiv des Stadtbauamtes Aarau die Pläne einer Kettenbrücke über den Inn bei Mühlau im Tirol vor. Auch diese Brücke vereinigt die Kettenverankerungen und Aufhängungen in vier mächtigen Steinpylonen.

Auch bei der neuen Aarauer Brücke (Abb. 23) erübrigten sich Unterhalts- und Reparaturarbeiten nicht. Schon 1866 musste Ingenieur Olivier Zschokke Pläne zur Verstärkung des eisernen Unterbaues zeichnen, weil eine geschwächte Stabilität, bedingt durch den schnell zunehmenden Lastenverkehr, beobachtet worden war. 1879 untersuchte Ingenieur Nikolaus Riggensbach alle Eisenbestandteile und kritisierte die Schwäche der Aufhängestangen. 1880 zeichnete Brückeningenieur Beat Gubser (Zürich) Pläne zum Umbau der Fahrbahn (Stahl- statt Holzkonstruktion), 1887 erhielt die Maschinenfabrik Arnold Bosshard (Näfels) den Auftrag, ein eisernes Geländer und Windverstreben an der Fahrbahn anzubringen (in Konkurrenz mit E. de Wyttenbach in Genf und Alfred Oehler in Aarau).

In den folgenden Jahren musste der Lastenverkehr immer mehr eingeschränkt werden. Schliesslich stellte 1922 Ingenieur Mirko Roš fest, die Brücke sei dem neuzeitlichen Verkehr nicht mehr gewachsen. Ein zweites Gutachten im

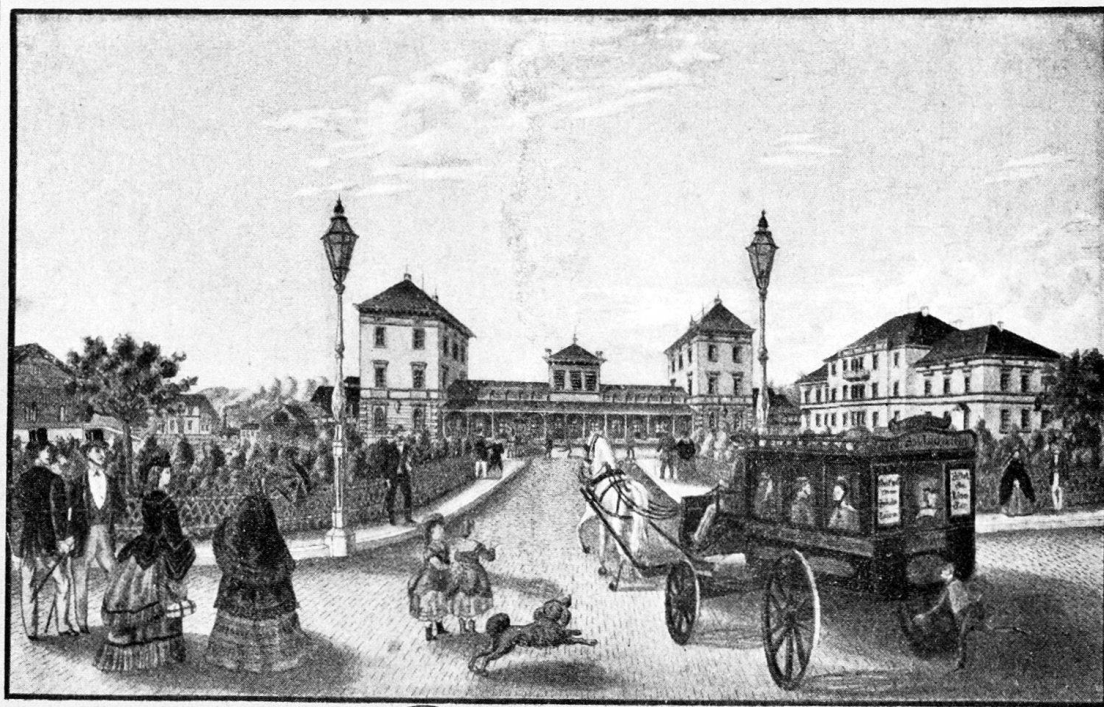
Jahre 1946 von Roš, der unterdessen Professor für Werkstoffkunde und Materialprüfung an der ETH Zürich und Direktionspräsident der Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt geworden war, führte 1948 zum Abbruch und zum Bau der 1949 in Betrieb genommenen Eisenbetonbrücke<sup>23</sup>.

Damit verschwand ein Wahrzeichen der Stadt. Der feine Schwung des transparent wirkenden Hängewerks hatte einen reizvollen Gegensatz zu den wuchtigen steinernen Brückenkopfportalen gebildet und den Vordergrund für zahlreiche Stadtveduten geliefert. Wie in Freiburg war auch in Aarau die pittoreske Wirkung der Altstadt gesteigert worden, weil die Ingenieurkunst die Naturhaftigkeit der scheinbar aus der Anhöhe und dem Fels gewachsenen mittelalterlichen Stadtanlage noch unterstrichen hatte. Mit ihren präzisen Eisen- und Steinelementen stellte die Brücke gleichsam ein Sinnbild des Klassizismus dar. Die Addition der Stangen und Bolzen war wesensverwandt mit dem additiven Charakter klassizistischen Entwurfsverfahrens.

## 2.3 Eisenbahnpolitik, Ingenieurwesen und Industrialisierung

Die städtebauliche Entwicklung Aaraus nach 1850 wurde wesentlich durch die Standortwahl des Bahnhofs und dessen Zentrumsfunktion bestimmt (siehe unten). Im 1837 gegründeten Komitee für die Erbauung einer Eisenbahn von Zürich nach Basel waren auch Aargauer vertreten. 1838 wurde das vom englischen Ingenieur Locke ausgearbeitete Projekt der Linienführung Zürich – Baden – Turgi – Koblenz – Rheinfelden – Basel von der Basler-Zürcher-Bahngesellschaft gutgeheissen. 1847 wurde das Teilstück Zürich – Baden eröffnet, die Linie aber noch nicht weitergeführt. Die von den Aargauern angestrebte Zweigbahn Turgi – Brugg – Aarau nach Plänen von Ingenieur Alois Negrelli (mit Variante über Lenzburg) musste warten<sup>24</sup>.

1852 konstituierte sich in Basel die Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft, mit dem Ziel, die von dem englischen Ingenieur Robert Stephenson vorgeschlagenen Eisenbahnlinien zu reali-



Bahnhof-Gebäude  
in  
AARAU.  
Verbindungspunkt  
mit  
der Nordostbahn der Centralbahn.

*Gezeichnet v. Fritz Würtli.*

Abb. 22 Aarau. Bahnhof und Postgebäude um 1870. Aquarellierte Zeichnung von Friedrich August Würtli.

sieren, darunter die Strecke Olten–Aarau–Baden<sup>25</sup>. Die folgenden Jahre waren von den Interessensgegensätzen zwischen der Centralbahn und der Nordostbahn geprägt. Durch die vom Kanton Solothurn an die Nordostbahngesellschaft abgegebenen Konzessionen für die Erstellung sämtlicher Eisenbahnen auf Kantonsgebiet trat Aarau verkehrspolitisch erneut in den Hintergrund (Hauensteinprojekt für die Verbindung Basel–Olten). Auch für die Verbindung nach Luzern wählte die Centralbahn-Gesellschaft die kürzere Strecke Olten–Zofingen–Luzern. Vergeblich versuchten die Aarauer, das grosse, später in Olten realisierte Eisenbahnkreuz-Projekt für sich zu gewinnen<sup>26</sup>.

1854 erhielt die Nordostbahn die Konzession für die Strecke von Aarau bis Wöschnau an der Solothurner Grenze. Die Aargauer Regierung verlangte 1855 eine Modifikation des Planes: die englische Parkanlage hinter dem Regierungsgebäude (*Rathausgarten*) dürfe durch die Bahn nicht durchschnitten werden. Mit dem Durchbruch des «Felsens» in Aarau (Tunnelbau im Bereich Schanz–Rathausgarten) fiel das letzte Hindernis<sup>27</sup>. 1856 konnte der Bahnbetrieb Emmenbrücke–Olten–Aarau mit dem provisorischen Stationsgebäude im Schachen eröffnet werden. 1857 folgte die Verbindung Aarburg–Murgenthal, und ein Jahr später wurde der durchgehende Bahnverkehr Zürich–Aarau–Olten über das definitive Bahnhofgelände in Aarau aufgenommen.

Der Bahnhof, neben dem 1869 auch die Hauptpost bezogen wurde (Abb. 22), gab der Stadtentwicklung einen neuen Schwerpunkt. An der *Bahnhofstrasse* konzentrierten sich Verwaltungs- und Geschäftsbauten. Aarau begann sich vor allem gegen Südosten auszudehnen. Der Stadterweiterungsplan von 1879 suchte grosse Gebiete südlich des Bahnhofs zu erschliessen (Abb. 25). Die Projektphasen für Aargauer Nebenlinien (vgl. Kap. 1.1: 1871, 1877, 1881, 1888, 1892) bestimmte seit den 1860er Jahren vor allem Olivier Zschokke. Der an der Technischen Hochschule in Berlin ausgebildete Ingenieur hatte 1853–1857 bei der Schweizerischen Centralbahn gearbeitet und vereinigte sich 1859 mit Architekt Johann Jakob Locher (Zürich) und Ingenieur Adolf Näff (St. Gallen) zur Begründung der grossen Baufirma Locher & Cie, mit Hauptsitz in Zürich und Filialen in St. Gallen und Aarau<sup>28</sup>. 1867 gründeten Naeff und Zschokke eine eigene Firma in Aarau (Abb. 9). Nach dem Ausscheiden Naeffs in den 1870er Jahren wurde die Firma «Naeff & Zschokke, Aarau und Zürich» von Olivier Zschokke und vom Zürcher Architekten

Arnold Bosshardt geführt. Von 1880 bis zu Zschokkes Tod 1898 hiess die Firma «Zschokke & Cie»; als Geschäftsführer und später als Teilhaber wirkte 1875–1889 Architekt Gustav Wülfe, Teilhaber seit 1880 war auch Ingenieur Jakob Bächli. Neben diesem auf «Eisenbahn- und Wasserbauten» spezialisierten Betrieb bestand 1890–1898 das «Baugeschäft O(livier). Zschokke», das neben Zschokke von den Architekten Hermann Jäggi und Emil Wehrli geführt wurde und das nach Zschokkes Tod von 1898 bis 1917 unter dem Namen seiner Gattin als Firma «M(arie). Zschokke» weiterbestand (nachher M. Zschokke AG, seit 1977 Hoch- und Tiefbau AG)<sup>29</sup>.

Zusammen mit Ingenieur Nikolaus Riggenbach (Olten), welcher das Zahnradsystem für Bergbahnen entwickelt hatte, bauten Naeff & Zschokke 1869–1871 die Vitznau–Rigi-Bahn<sup>30</sup>.

«Der ungewöhnliche Erfolg dieser Bahn verschaffte so viele Aufträge, dass 1873 die internationale Gesellschaft für Bergbahnen mit dem Sitz in Aarau gebildet wurde. Die Leitung der nach den neuesten Fortschritten erbauten Maschinenfabrik (*Rohrerstrasse* Nr. 12), in welcher die Arth–Rigi-, Rorschach–Heiden-, Rigi–Scheidegg- und Lausanne–Ouchy-Bahn entstand, übernahmen Riggenbach und Zschokke. Die an diese neuen Linien gehegten Erwartungen blieben aber vollständig aus. Die Vitznau–Rigibahn allein erwies sich damals als rentabel; zudem kam die bekannte Geschäftskrisis und die Entwicklung und Anpassung der Systeme erfolgte nicht so rasch, dass eine Fabrik für 300 Arbeiter dauernd Beschäftigung gehabt hätte. Die Bergbahn-Gesellschaft löste sich im Jahre 1880 auf und Riggenbach richtete sich in Olten als Civilingenieur ein<sup>31</sup>.»

Olivier Zschokkes Wirken im Ständerat (1877–1887) und im Nationalrat (1891–1897) war eng verknüpft mit der Geschichte der schweizerischen Eisenbahnpolitik. Seine Verdienste um die Förderung der Eisenbahnbestrebungen im Kanton Aargau bezeugt eine ganze Reihe diesbezüglicher Veröffentlichungen; «als Militär bekleidete er seit Ende der 70er Jahre den Rang eines Oberstlieutenants in der Eisenbahnabteilung des Generalstabes»<sup>32</sup>.

Der Name Zschokke verbindet sich im Bau- und Eisenbahnwesen nicht nur mit Olivier, dem jüngsten der 12 Söhne des berühmten Schriftstellers und Politikers Heinrich Zschokke (Abb. 8). Es ist auch an Architekt Alfred Zschokke (1825–1879), den zweitjüngsten Sohn, zu erinnern, welcher 1855–1874 Kantonsbaumeister in Solothurn war und nachher in Basel wirkte<sup>33</sup>. Sein Sohn Hans Zschokke (1857–1903) war Wasserbau- und Brückeningenieur und vor allem in der Firma seines Veters Conradin in Frankreich und Italien tätig<sup>34</sup>. Der Bruder von Hans, Bruno Zschokke (1860–1926), war Ingenieur-Chemiker und Genieoffizier, arbeitete in Stahlwerken, war

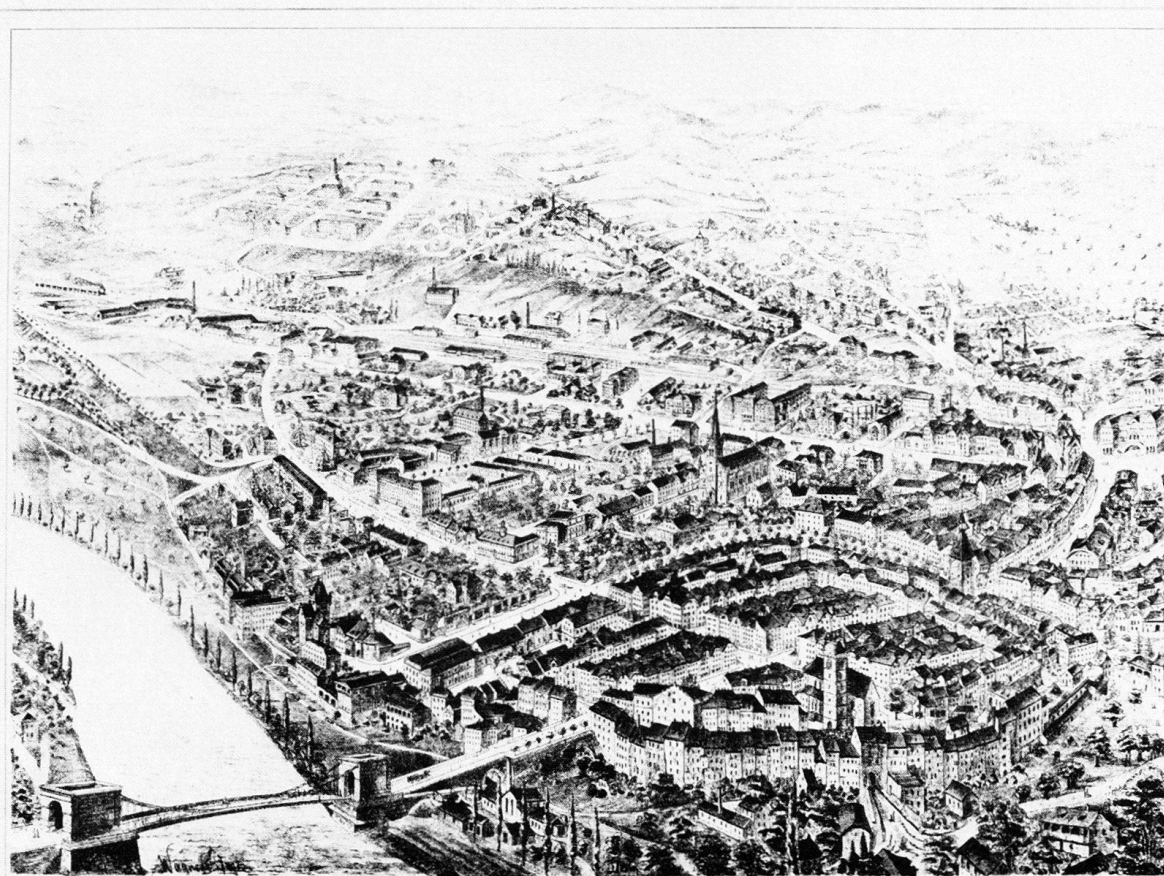
30 Jahre an der Eidg. Materialprüfungsanstalt tätig und las über Materialprüfungswesen an der ETH Zürich. 1911 erschien sein *Handbuch der militärischen Sprengtechnik*<sup>35</sup>. Auch Brunos Vetter, Richard Zschokke (1865–1946), war Wasserbauingenieur in der Firma von Conradin Zschokke und ab 1901 Bauleiter der Jungfrau-bahn. Nachher baute er Elektrizitätswerke und projektierte weitere Bergbahnen<sup>36</sup>.

Die beherrschende Gestalt der Familie war Conradin Zschokke (1842–1918), der Sohn von Heinrich Zschokkes drittem Sohn, Zeichenlehrer Alexander Zschokke. 1859–1861 studierte er an der Ingenieurschule des Polytechnikums in Zürich. «Von massgebender Bedeutung für seine spätere Laufbahn als Ingenieur war hier der Einfluss seines Lehrers, Professor Karl Culmanns, des Begründers der graphischen Statik, welche Wissenschaft den Namen unserer technischen Hochschule im Ausland bekannt machte. Schon nach drei Jahren erlangte Zschokke das Diplom

als Bauingenieur und begann seine praktische Tätigkeit im Baugeschäft seines Onkels Olivier Zschokke.»

«Zum erstenmal in der Schweiz wurde um diese Zeit die von dem französischen Ingenieur Triger (1841) erfundene pneumatische Absenkung von Fundamentkörpern zur Ausführung gebracht. Für Zschokke, der bei dieser Erstaufführung an der Aarebrücke bei Busswil tätig war, wurde die Einführung dieser Methode für sein ganzes späteres Berufsleben wegleitend. Die pneumatische Fundationsmethode, die gestattet, in grossen Tiefen unter Wasser den einwandfreien Baugrund aufzusuchen und auf demselben das Bauwerk zu gründen, ist als die eigentliche Vorbedingung für die Durchführung zahlreicher Wasserbauten zu betrachten. Zschokke hat das Gebiet dieser Fundierungsmethode und seine persönlichen aussergewöhnlich grossen Erfahrungen an eigenen Arbeiten für Brückenbauten, Wasserkraftanlagen und Meerbauten in seinem Werk *Druckluftgründungen* (Abteilung «Grundbau» des Handbuches der Ingenieurwissenschaften) dargelegt<sup>37</sup>.»

Seit 1865 in Paris tätig, verband er sich 1872 mit zwei französischen Kollegen unter der Firma Castor, Hersent & Zschokke, 1877 mit Montagnier, später mit Terrier. 1880–1883 führte er die Geschäfte unter seinem eigenen Namen und



A A R A U

Abb. 23 Aarau aus der Vogelschau, Lithographie von L. Wagner, um 1885. Lith. Anstalt Müller & Co, Aarau, Verlag von H. R. Sauerländer, Aarau.

ebenfalls wieder ab 1890, als er sich in Aarau niederliess und ein eigenes Tiefbauunternehmen gründete, das 1909 in die AG Conrad Zschokke umgewandelt wurde. Der Hauptsitz des mit Arbeiten im Ausland stark expandierenden Unternehmens wurde (nach Zschokkes Tod) 1919 nach Genf verlegt. 1898–1899 hatte Zschokke in Döttingen AG eine Schlosserei zur Herstellung von Stahlkonstruktionen, vor allem Caissons, errichtet. Dieser Zweigbetrieb entwickelte sich zur Stahlbau- und Kesselschmiede mit abgeschlossener Konstruktionsschule.

«In der Schweiz interessiert von seinen Arbeiten vor allem der Bau der ersten Gross-Wasserkraft-Anlagen Rheinfelden, Hagneck, Beznau. Etwas später, um 1910, erfolgte die pneumatische Fundierung der Stauwehre der Kraftwerke Augst-Wyhlen und Laufenburg. Aus seiner Tätigkeit im Auslande sollen die grossen Hafenbauten in St. Malo, La Rochelle, Cherbourg, Bordeaux, Marseille, Dieppe erwähnt werden, der Bau von Trockendocks in Livorno, Genua, Cadix, Venedig und zahlreiche Foundationen für Eisenbahn- und Strassenbrücken, von denen die im Zusammenhang mit der Tiberkorrektur erbaute Garibaldibrücke in Rom hervorgehoben sei. Dass dieser grosse Ingenieur und Bauunternehmer von schweizerischen und ausländischen Behörden auch als Experte häufig herangezogen wurde, ist wohl selbstverständlich und ebenso selbstverständlich erscheint seine im Jahre 1891 erfolgte Berufung als Professor für Wasserbau am Eidgenössischen Polytechnikum (bis 1900)<sup>38</sup>.»

Aus einer ebenfalls weitverzweigten und vielfach öffentlich wirkenden Familie stammte der Ingenieur Ferdinand Rothpletz (1872–1949), ausgebildet am Polytechnikum Zürich und an der Technischen Hochschule Dresden.

«Rothpletz hat sich vor allem im Tunnelbau ausgezeichnet. Er war der einzige Ingenieur, der beim Bau beider Simplontunnels von Anfang bis zum Ende mitwirkte, beim ersten als Adjunkt des Obergeringieurs der Unternehmung für die Nordseite, beim zweiten als Direktor des Regiebaues der SBB. Zwischen diesen beiden Arbeiten leitete er den Bau des Weissensteintunnels der Solothurn–Moutier-Bahn, dann, als Oberingenieur der Generalunternehmung, die Nordseite des Lötschbergtunnels und schliesslich als Partner der Unternehmung den Bau des Grenchenbergtunnels. Es folgte, nach Gründung der Firma Rothpletz & Lienhard (1920), die Mitwirkung als Berater, Bauleiter oder Unternehmer bei einer Reihe weiterer Tunnelbauten und -umbauten im In- und Ausland. Er trug wesentlich dazu bei, dass sich der schweizerische Tunnelbau von den im Ausland dogmatisch erstarrten Bauweisen löste, eigene Wege ging und eigene Methoden entwickelte, die sich nach und nach anderwärts durchsetzten, so dass am Ende jener grossen Bauperiode der Eisenbahnen die Schweiz im Tunnelbau führend war. Die wichtigsten Erkenntnisse und Grundsätze, die damals in Praxis und Literatur eingingen, stammten von ihm. Anlässlich der Schlusssteinlegung im zweiten Simplontunnel am Barbaratag 1921 anerkannte die ETH diese Verdienste durch Verleihung der Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften ehrenhalber<sup>39</sup>.»

1949, in Rothpletzs Todesjahr, wurde – hundert Jahre nach dem Bau der Kettenbrücke – die von seiner Firma projektierte neue Eisenbetonbrücke an der Stelle des ausgedienten Monuments aus der Frühzeit der Technik eingeweiht.

Land- und Forstwirtschaft spielten selbst im Bezirk der Kantonshauptstadt eine wichtige Rolle. Rund 45% der Gesamtfläche des Bezirks Aarau besteht aus Wald. Industriebetriebe mit den vorhandenen Wasserkraften als Energie spendern entwickelten sich allmählich nach 1810. Seit Jahrhunderten konzentrierten sich Müllerei und kleinere Gewerbebetriebe am *Stadtbach*, wo sich im Verlauf des 19. Jahrhunderts bedeutende Industrien entwickelten. 1810 erstellte Johannes Herzog die erste mechanische Baumwollspinnerei des Kantons. Kurz darauf folgte Johannes Meyer, Sohn, mit der Mechanisierung seiner Seidenmanufaktur. Neben den alten aargauischen Hauptindustrien (Seiden-, Baumwoll- und Strohindustrie) setzten die Herstellung von Präzisionsinstrumenten und die Fabrikation von Zement in der zweiten Jahrhunderthälfte neue Gewichte. Eine 1870 veröffentlichte Tabelle gibt Auskunft über Fabrikbestand und Arbeiterzahlen<sup>40</sup>:

- 4 Seidenband- und Seidenstoff-Fabriken mit 582 Arbeitern,
- 2 Seidenzwirnereien mit 149 Arbeitern,
- 2 Fabriken für elastische Gewebe mit 140 Arbeitern,
- 3 Fabriken für Reisszeuge und Messinstrumente mit 141 Arbeitern,
- 2 Baumwollspinnereien mit 106 Arbeitern,
- 1 Buntweberei mit 84 Arbeitern,
- 2 Waffenfabriken mit 59 Arbeitern,
- 3 Tonröhrenfabriken mit 40 Arbeitern,
- 1 Zementfabrik mit 32 Arbeitern,
- 1 Glocken- und Geschützgiesserei mit 15 Arbeitern.

Aarauer Reisszeuge (Abb. 6) und geodätische Instrumente hatten schon im 19. Jahrhundert Weltruf. Begründer der Aarauer Reisszeugfabrikation war der in Mülhausen geborene Louis Esser (seit 1803 in Aarau, 1826 gestorben). In seinem Geschäft, das von F. A. Hommel weitergeführt wurde, arbeiteten auch die späteren Firmengründer Jakob Kern und Friedrich Gysi. Die Beteiligung an Weltausstellungen seit 1867 (Paris) bewirkte Handelsbeziehungen. Mit Kerns Präzisions-Nivellierinstrumenten wurden Nivel-

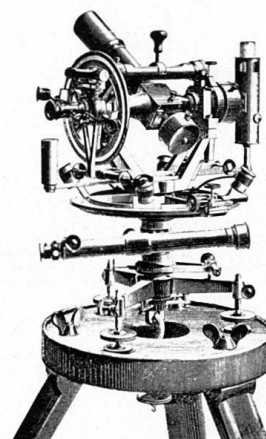


Abb. 24 Aarau. Universaltheodolit der Firma Kern & Co. Inserat aus dem *Adress-Buch der Stadt Aarau* 1896.

lierungen sowohl in Russland als auch in den USA durchgeführt.

Das *Aarauer Adressbuch 1896* erwähnt beispielsweise, «dass die Gotthard-Tunnelachse, welche durch ihre Genauigkeit sich weitverbreiteten Ruf erworben hat, sowie die Kehrtunnels dieser Bahn, ferner die topographischen Karten der Schweiz, Badens, Belgiens, von Algier, Cochinchina etc. etc. mit Kern'schen Instrumenten (Abb. 24) durchgeführt worden sind»<sup>41</sup>.

Vorhandenes Rohmaterial, Wasserkraft und ideale Transportverbindungen begünstigten die Aarauer Zementfabrikation. 1832 gründete Karl Herosé am unteren Stadtbach einen Betrieb zur Bereitung von Wasserzement. Seine 1837 erbaute Zementfabrik wurde später von Feer & Cie. und 1856 von Albert Fleiner übernommen. Fleiner soll damals der einzige gewesen sein, der an die Entwicklungsfähigkeit der Zementindustrie in der Schweiz glaubte<sup>42</sup>. Infolge der Nachfragesteigerung entstanden in der zweiten Jahrhunderthälfte im Kanton Aargau ein Dutzend weiterer Zement- und Kalkfabriken. 1882 errichtete Rudolf Zurlinden im *Rüchlig* die nachmals grösste schweizerische Zementunternehmung (Jura-Cement-Fabriken, seit 1890 mit Zweigwerk in Wildegg<sup>43</sup>).

Neben der «industriellen Spezialität für Aarau» (*Adressbuch Aarau 1898*), der Glockengiesserei Rüetschi & Cie. (Abb. 11, 12), sind die verschiedenen Baufirmen der Familie Zschokke zu erwähnen (siehe oben).

Im Maschinen- und Industriebahnenbau wurden die Firmen A. Oehler & Co. sowie F. Aeschbacher AG (Artofex) bekannte Namen. 1908 führte Alfred Oehler den Elektrostahlguss in der Schweiz ein<sup>44</sup>. Ton-, Steingut- und Zementröhren produzierte Carl Richner, dessen Unternehmen auch Terrazzano- und Mosaikarbeiten ausführte.

## 2.4 Baugesetzgebung, Stadthygiene und Erweiterungsplanung

Schon bei der Gründung des Kantons Aargau dachte man an die Einrichtung eines Bauamtes. Der «Bauamts-Substitut» Zähringer hatte den ehrgeizigen Plan, eine gesamtschweizerische Bauordnung auszuarbeiten. 1814 erschien in Aarau sein «Noth- und Hülfsbüchlein oder Bauunterricht für Stadt und Landbewohner der Schweiz», eine technische und baurechtliche Abhandlung. In der Vorrede bemerkt Zähringer: «Die vielen Streitigkeiten, langwierigen und kostbaren Rechtshändel sowohl, als mancherlei

Verdross, ja oft dadurch ewig erzeugte Feindschaft, Nachteil und Schaden entstehen beim Bauen nur deswegen, weil sehr wenige Menschen von denen Rechten gesetzliche Begriffe haben, die dem Bürger durch das gesellschaftliche Leben sind auferlegt worden.» Seit 1819 arbeitete im Kanton Aargau eine «Bau Commission», welche sich besonders mit dem Strassenbau beschäftigte. Ihre Reglemente dienten anderen Kantonen (z. B. 1837 Baselland) zum Vorbild bei der Ausarbeitung von Gesetzen zur «Beaufsichtigung der öffentlichen Hoch- und Wegbauten». 1853 trat ein erstes allgemeines Baugesetz in Kraft. Der Aarauer Bau- und Polizeiverwaltung stand ein Ingenieur vor, welcher jährlich gewählt oder im Amt bestätigt wurde. 1876 wählte die Aarauer Gemeinde neben dem damals tätigen Bauverwalter Gottlieb Siebenmann den Ingenieur A. Gonzenbach aus St. Gallen als Techniker des Bauwesens. Die Bauverwaltung erarbeitete damals die (unten erwähnten) Stadterweiterungspläne. 1898 teilten sich die Arbeit im städtischen Bauamt Bauverwalter Gottlieb Siebenmann, Stadtingenieur Hugo Jäger aus Innsbruck und Stadtbaumeister Alfred Hassler. Jäger blieb nur ein Jahr und wurde von Adolf Salis aus Castasegna abgelöst.

1899 legte Ingenieur Ludwig Rychner einen neuen Überbauungsplan von Aarau vor, welcher Gebiete der Bahnhofstrasse, des Tor-, Gönhard- und Suhrfeldes umfasste. Dieser Plan war Grundlage für neue städtische Baugesetze<sup>45</sup>.

1906 wurde Robert Vogt zum Bauverwalter ernannt. In seine Amtsperiode fällt die von Stadtschreiber Walter Gautschi ausgearbeitete und 1917 in Kraft getretene umfangreiche Bauordnung von Aarau (gültig bis 1959), durch welche auch die Eigenart der Altstadt weitgehend erhalten werden sollte (siehe Kapitel 2.5).

Auch in Aarau setzte man sich nach 1850 mit Fragen der Wasserversorgung, der Kanalisation, der öffentlichen Beleuchtung usw. auseinander. In einer Kleinstadt schienen diese Aufgaben nicht so dringlich. Als 1854 in Aarau eine Choleraepidemie ausbrach und 18 Todesopfer forderte, war man in höchstem Masse erstaunt. Theodor Zschokke, Naturforscher und Bezirksarzt, äusserte in seinem Bericht wohl seltsame Vermutungen über die Entstehung<sup>46</sup>, eine Verbesserung der Trinkwasserversorgung (als welche seit dem Mittelalter der Stadtbach diente) oder der Wohnverhältnisse in der Altstadt oder sonstiger hygienischer Verhältnisse schlug er jedoch nicht vor. 1857 beschloss die Gemeinde endlich die Ausführung einer neuen Wasserleitung mit Eisen- und Zementröhren durch den

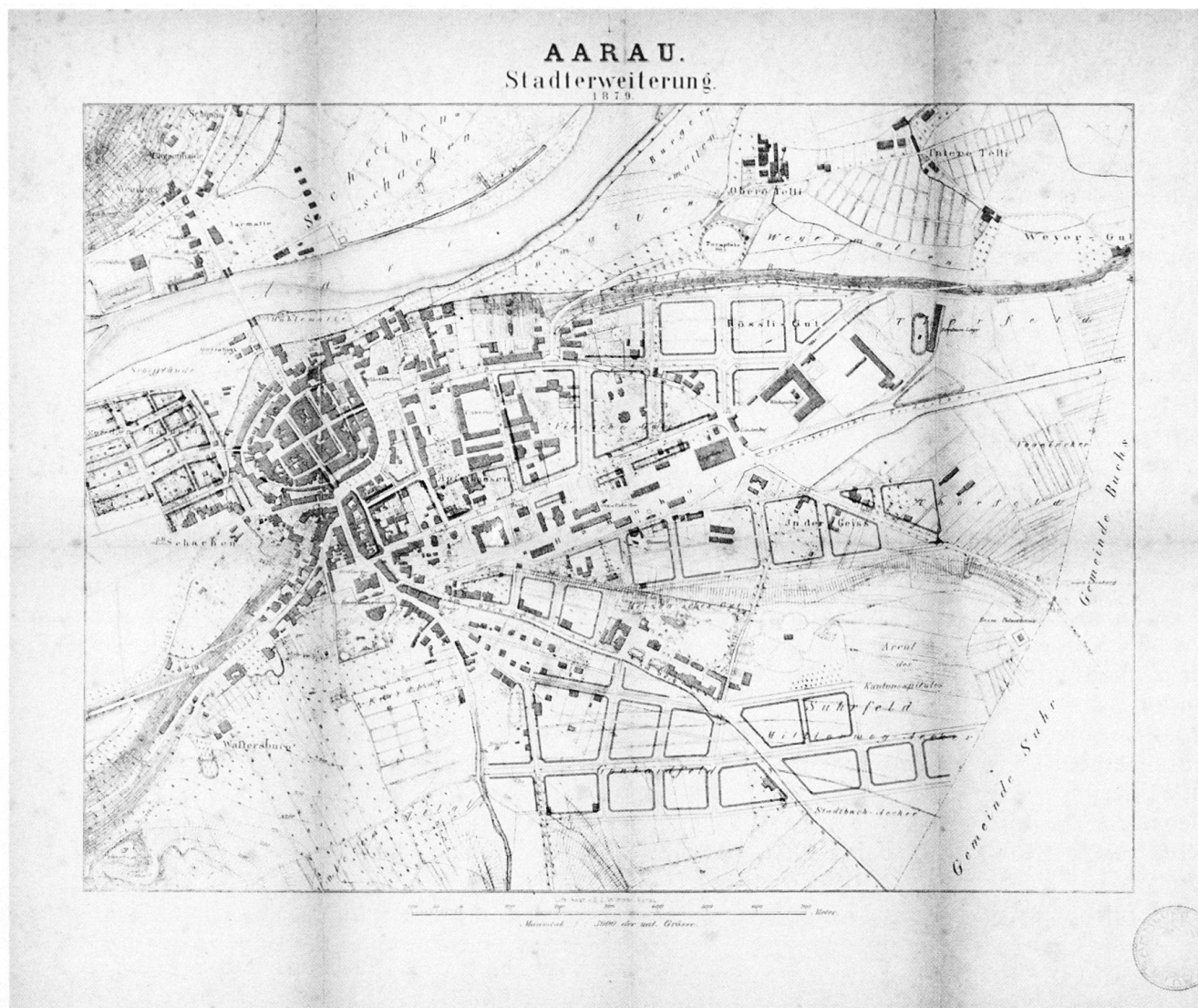


Abb. 25 Aarau. Stadterweiterung. Plan von Ingenieur und Stadtrat Georg August von Gonzenbach, 1879, entstanden im Zusammenhang mit dem Entwurf einer Bauordnung, welche 1880 von der Gemeindeversammlung zurückgewiesen wurde.

Gönhard. Die Einweihung erfolgte im Rahmen des Jugendfestes 1860<sup>47</sup>. Im Jahre 1884 wurde mit dem Ausbau der Kanalisation begonnen. Bis um 1900 waren die Abwässer der Altstadt und des Bereichs Bahnhofstrasse, Kasernenstrasse, Entfelderstrasse und des 1887 vollendeten Kantonsspitals erfasst. 1905 kamen zwei grosse Sammelkanäle mit ihren Zweiglinien im Gebiete des Haldenbachweges und der Rössligutstrasse hinzu.

1899–1900 erstellte die Gemeinde das erste Reservoir im Oberholz bei der Echoline. Das Frischwasser vom 1860 erbauten Gönhard-Stollen wurde seitdem durch zwei Kolbenpumpen in der Oberen Mühle an der *Bahnhofstrasse* in das Reservoir gepumpt<sup>48</sup>.

Die Strassen der Altstadt waren seit dem Mittelalter teilweise gepflastert. Nach 1900 erstellte man neue staubfreie und widerstandsfähige

Strassenbeläge. Ein «Diplolithplattenbelag» aus Zement und einer Asphaltschicht befriedigte 1902 an der Bahnhofstrasse nicht. Statt dessen bot die Zürcher Firma Sponagel & Co. «Stampfasphalt erster Qualität» an. Ab 1906 wurden verschiedene Strassen ausserhalb der Altstadt mit «Makadam»-Belägen versehen, welche aus einem in Schichten gewalzten Steinsplitterbett mit Teertränkungen bestanden. In der Innenstadt wurde 1913 an der Hinteren Bahnhofstrasse ein erstes Teilstück mit Teermakadam bedeckt<sup>49</sup>.

Rund 75 Jahre nach dem Erweiterungsplan von Johann Daniel Osterrieth (Abb. 16) war auch in Aarau die Zeit für die Verwirklichung solcher Massnahmen reif<sup>50</sup>. 1873 richtete ein Konsortium an den Aarauer Gemeinderat ein Gesuch um Landabtretung am linken Aareufer zwecks Erstellung eines Industriequartiers am Fusse des Hungerberges. Die Unterzeichner, Zementfabri-

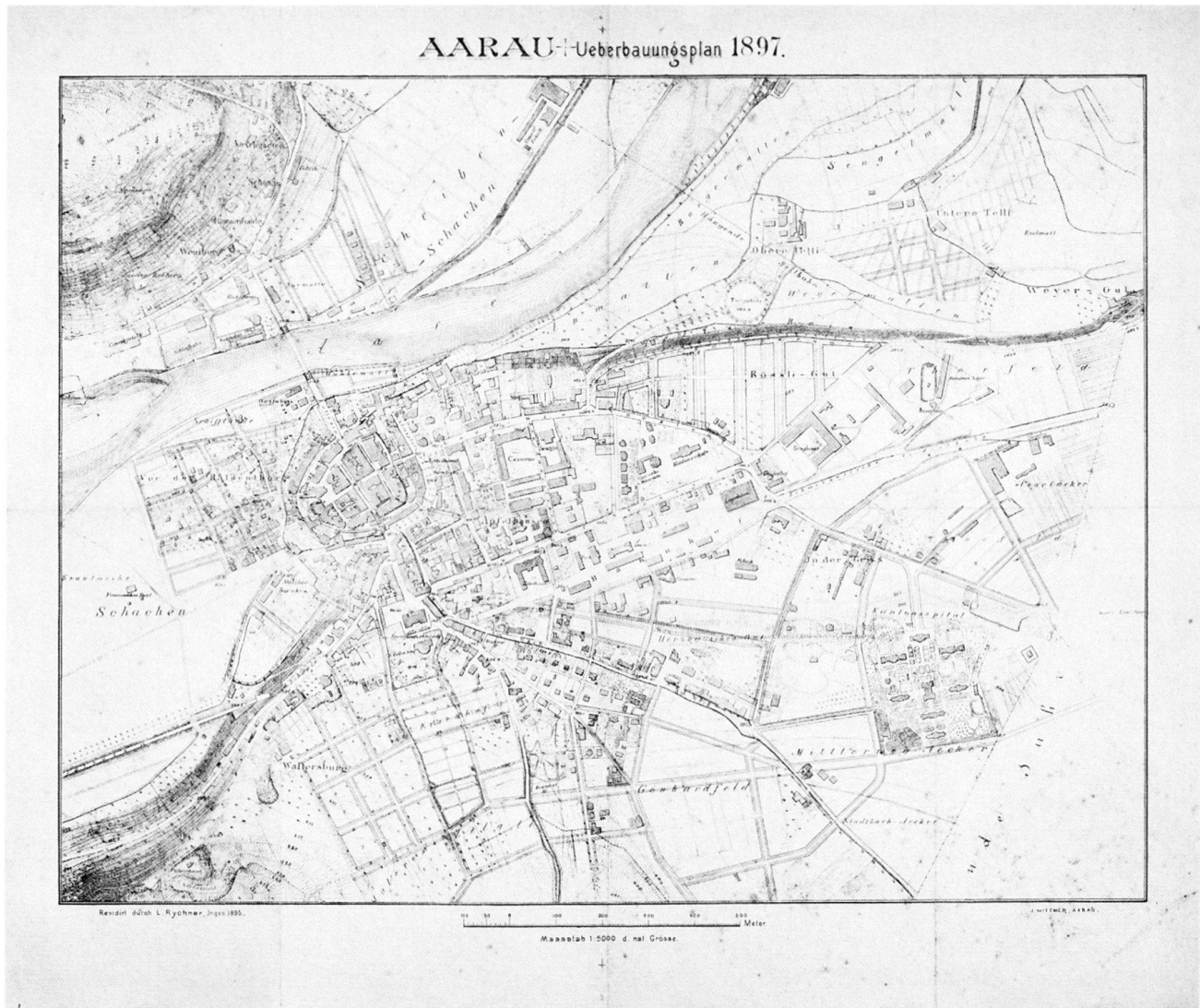


Abb. 26 Aarau. Überbauungsplan 1897. Gezeichnet von Ingenieur Ludwig Rychner, Lithographie von J. Wittmer, entstanden im Zusammenhang mit der Bauordnung 1897.

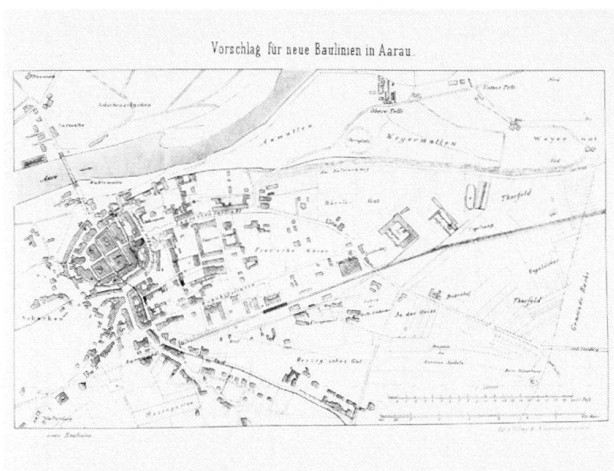


Abb. 27 Vorschlag für neue Baulinien in Aarau, Planbeilage zu: Vorschlag für Anlage neuer Baulinien in Aarau. Dem Einwohnerverein in Aarau gewidmet, Liestal 1874, verfasst von den Ingenieuren Olivier Zschokke und Karl August Rothpletz und Architekt Arnold Bosshardt.

kant Albert Fleiner und Schuhfabrikant C.F. Bally, bemerkten u.a.: «Unser Zweck ist aber nicht allein, ein grösseres Etablissement in Aarau zu errichten und die projektierte neue Zementmühle auf das linke Ufer zu versetzen; wir gehen noch weiter und bezwecken einen Kanal zu erstellen, der noch fernere Industrien nach Aarau ziehen soll, unter Umständen, ähnlich wie in Schaffhausen, auch Motoren für kleinere Gewerbe schaffen sollte.» Der Verkauf wurde noch im selben Jahr abgeschlossen, und 1874 begannen die Kanalbauten<sup>51</sup>.

1874 widmeten Olivier Zschokke, Ingenieur A. Rothpletz und Architekt A. Bosshardt dem Einwohnerverein in Aarau einen «Vorschlag für Anlage neuer Baulinien in Aarau» (Abb. 27). Auf die Frage: «In welcher Richtung kann und soll sich Aarau baulich ausdehnen?», wird – so die Verfasser – die Antwort lauten: «Entweder süd-

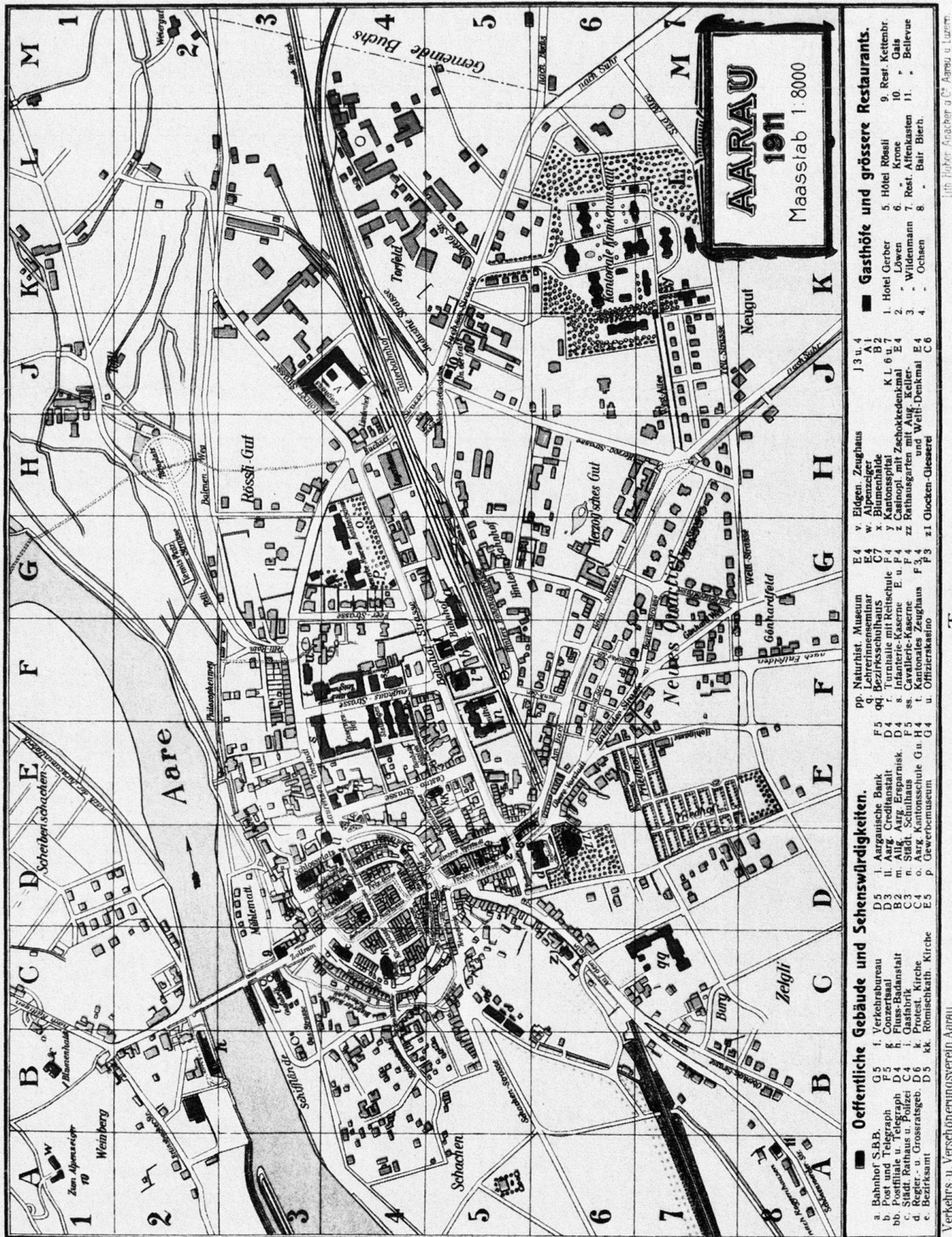




Abb. 29 Aarau 1921, Massstab 1:7000, Planbeilage zum *Führer durch Aarau und Umgebung*, hg. vom Verkehrs- und Verschönerungsverein Aarau, Aarau 1923.

◁ Abb. 28 Aarau 1911, Massstab 1:8000, hg. vom Verkehrs- und Verschönerungsverein Aarau, Lithographie von Huber, Anacker & Co, Aarau und Luzern. Planbeilage zum *Adress-Buch von Aarau* 1913.

lich, auf dem obern Plateau gegen Entfelden, oder aber östlich, auf dem untern gegen Buchs und Rohr. Wir glauben unbedingt das letztere Terrain vorschlagen und empfehlen zu sollen<sup>52</sup>.» 1875 befasste sich der Gemeinderat mit der Erweiterung des Strassennetzes. Im gleichen Jahr erliess der Kanton Aargau das «Gesetz über Aufstellung von Bauvorschriften für Erweiterung von Ortschaften». 1879 unterbreitete Ingenieur und Stadtrat August Gonzenbach einen Bauordnungsentwurf, der von den Grundbesitzern und vom Einwohnerverein abgelehnt wurde (Abb. 25). Der grosszügige Erweiterungsvorschlag, der die Ost- und Südseite der Stadt, aber auch das Schachenquartier betraf, wurde in der Presse als «Vergewaltigung» und «chikanöse und unleidliche Reglementiererei über das Privateigentum» bezeichnet. Die Angelegenheit wurde mehrmals verschoben. Eine gekürzte Bauordnung samt Bebauungsplan (Abb. 26) wurde 1897 genehmigt. Bei Annahme des Gonzenbachschen Erweiterungsplanes wären geschlossene Blocküberbauungen realisiert und die Hauptstrassen mit Baumalleen bepflanzt worden. Verschiedene Gebäude, u. a. auch das klassizistische Säulnhaus von 1838 (Laurenzenvor-

stadt Nr. 107), sowie sämtliche Stadttore wären dem Plan zum Opfer gefallen: «An Stelle der heutigen Gartenstadt hätten wir ein «Neu-Aarau» erhalten, das uns in seiner Anlage an unzählige Quartiere von Grossstädten im In- und Ausland erinnern würde<sup>53</sup>.»

## 2.5 Das alte und das neue Aarau

Der Bezirkslehrer Arthur Frey schrieb in seinem 1923 erschienenen *Führer durch Aarau und Umgebung*:

«Es ist ein malerisches charaktvolles Stadtbild. Von der Aare her schwingt sich die Silhouette keck empor zum First des städtischen Rathauses, eilt hinüber zur alten Stadtkirche und hinauf zu den putzigen Barockgiebeln des Kirchturms... dann springt sie hinab auf die lustig aneinander sich schiebenden, violetten Dächer der Bürgerhäuser und steigt an deren Ende wieder jäh hinauf über den Obertorturm.»

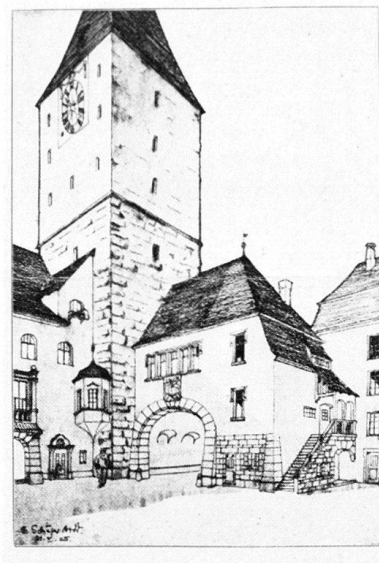
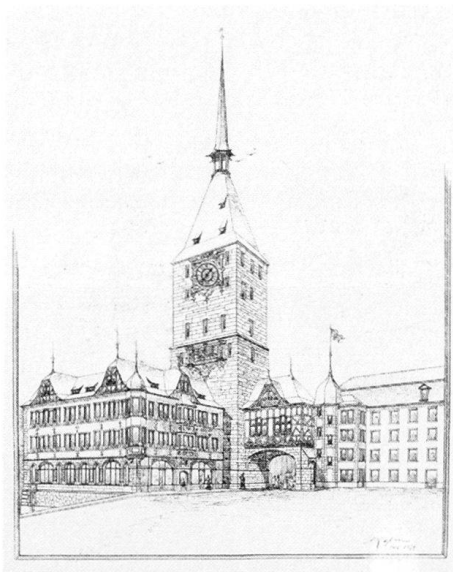
Der Ankommende ist enttäuscht, dass er nicht sofort die Altstadt sehen kann: «Da ist ja ein Bahnhofplatz wie überall und eine Stadt, die in allen Gebäuden den Stempel der gescheiten, geschulten neuen Zeit trägt! Gemach! Bahnhofstrassen sind immer so!<sup>54</sup>»

Entdeckung und Wertschätzung der historischen



Abb. 30 Aarau gegen Nordosten. Im Vordergrund Bahnlinie von Olten, Schönenwerderstrasse–Rain und Zelglischulhaus, am Rand des Schachenareals links die im Bau befindliche Neuanlage der feinmechanischen Werkstätte Kern & Cie. Flugaufnahme von Walter Mittelholzer (Zürich), 1920.

Abb. 31 und 32 Aarau. Oberer Turm und Torhaus. Projekt eines erweiterten Torhauses und einer öffentlichen Badanstalt, 1899 von Stadtbaumeister Albert Hassler, aus *SBZ* 37 (1901), S. 215. – Erweiterungsprojekt für das Torhaus, mit Abortanlage im Erdgeschoss und Stadtbibliothek in den Obergeschossen, 1905 von Emil Schäfer, aus *SBZ* 46 (1905), S. 178.



Stadt Aarau haben ihre Wurzeln im aufkommen- den Geschichts- und Denkmalbewusstsein in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. 1895 erschien in Aarau erstmals ein *Historischer Kalender für den Kanton Aargau*. Im Vorwort zu den 52 Abreissblättern mit historischen Ansichten (Stumpf, Merian, Herrliberger u.a.) weist Karl Bühler, Konservator am Gewerbemuseum Aarau, auf den Sinn der Publikation: Ungeahnte Schätze der Bibliotheken «mit der Zeit einem weiteren Kreise von Kunst- und Altertumsfreunden zugänglich zu machen, ist die Aufgabe, welche sich der Historische Kalender in erster Linie stellt». Die Neubewertung von Alt-Aarau dokumentiert sich aber auch in verschiedenen Bauprojekten innerhalb der Altstadt. Seit den 1890er Jahren befasste man sich mit historisierenden Umbauplänen für eine Erweiterung des *Obertors*

(Abb. 31, 32). In der *Schweizerischen Bauzeitung* stand 1901:

«Wenn es an den Umbau oder die Beseitigung alter, aus früheren Jahrhunderten stammender Bauwerke geht, so tritt immer die Frage in den Vordergrund: Begehen wir nicht einen Vandalismus, wenn wir solche ehrwürdige Überbleibsel aus dem Mittelalter den Verkehrsbedürfnissen der Gegenwart zum Opfer bringen? Diese Frage hat man sich in Aarau auch gestellt und wir dürfen sagen, dass die Behörden der Stadt mit aller Schonung und in pietätvoller Weise vorgegangen sind<sup>55</sup>.»

«Altes Vorbild neue Form» lautete 1916 das Motto einer Wettbewerbseingabe von Karl Schneider für ein neues Wohn- und Bürogebäude mit Postfiliale (*Metzgergasse* Nr. 2). Beim Projekt «Lux» der Architekten Adolf und Emil Schäfer, das schliesslich 1921 zur Ausführung kam, lobte das Preisgericht die «ausserordentlich reizvolle künstlerische Durchbildung». Der markante Giebelbau versucht, die städtebauliche Stellung

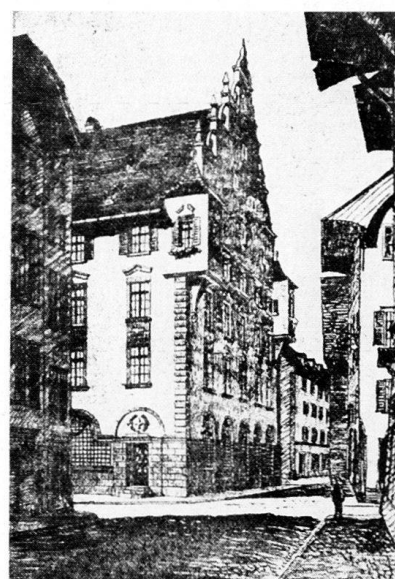


Abb. 33 und 34 Aarau. Altes Kaufhaus an der Metzgergasse und Wettbewerbsprojekt für einen Neubau, 1916 von Adolf Schäfer, senior, Aarau, und Emil Schäfer BSA, junior, Zürich, aus: *SBZ* 67 (1916), S. 260.

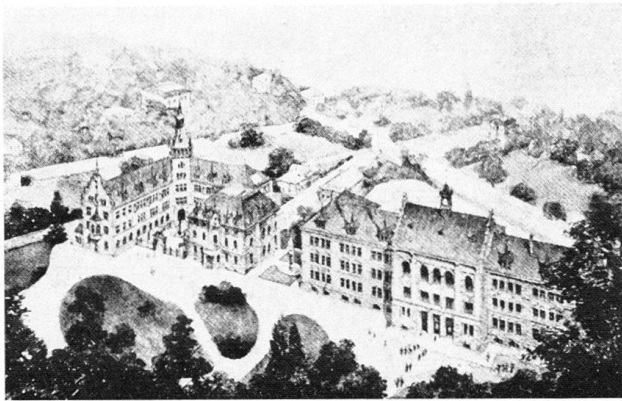


Abb. 35 Aarau, Bahnhofstrasse Nrn. 79–83, 91. Gewerbemuseum und Kantonsschule. Erstprämiertes Wettbewerbsprojekt, 1892 von Karl Moser (Karlsruhe), Vogelperspektive des Architekten, aus: *SBZ* 22 (1893), S. 38.

des Vorgängerbaus, des alten Aarauer Kaufhauses, wieder zu erreichen (Abb. 33, 34).

Eine besondere Beachtung fand der Altstadtsschutz in der Bauordnung von 1917 (§ 16):

«Der Gemeinderat ist berechtigt, Bauprojekten, die das Stadtbild oder einzelne Strassen, Plätze oder Bauwerke von geschichtlicher oder ästhetischer Bedeutung, sowie besonders schöne Aussichtspunkte in ihren Wirkungen beeinträchtigen würden, die Genehmigung zu versagen.»

Weitere zehn Paragraphen der *Regierungs-Verordnung betreffend den Natur- und Heimatschutz* vom Jahre 1914 wurden dieser Bauordnung einverleibt. Sie richteten sich u. a. gegen verunstaltende Reklametafeln, Aufschriften und Schaukästen.

Entgegen den 1798 und in den 1870er und 1880er Jahren projektierten Stadterweiterungen mit geschlossenen Blocküberbauungen entwickelte sich Aarau ausserhalb der historischen Stadt und mit Ausnahme wichtiger Durchgangsstrassen zu einer offenen, durchgrüneten Stadtlandschaft (Abb. 30). In den von Einfamilienhäusern geprägten Vorstadtquartieren fallen die vielen halbrund holzverschalteten Giebelfronten auf: die «Ründe» bernischer Tradition wurde zum Merkzeichen des regionalen Heimatstiles um 1910.

Entlang den wichtigsten Strassen wurden Repräsentationsbauten aufgereiht. Die 1845–1849 vom Badener Architekten Caspar Joseph Jeuch erbaute Infanteriekaserne war ein mächtiger Auftakt für diese Entwicklung, deren Tendenz später an der *Bahnhofstrasse* bis in die 1920er Jahre weitergeführt wurde. Die Abfolge monumentaler, langgestreckter Bauten steht in auffälligem Kontrast zum kleinräumigen, stark differenzierten Altstadtbild. Das Kantonsspital an der *Bucherstrasse* beanspruchte als gestreute, von Parkflächen durchsetzte Anlage schon um 1888 eine Grundfläche, die mit jener der Altstadt zu ver-

gleichen ist (Abb. 29). Grosszügige Einbettung in Grünräume charakterisiert auch die Stellung von Kantonsschule und Gewerbemuseum: die Neubauten kamen in die ehemaligen Gärten von Vorstadtvillen zu stehen. Damit war schon im Eröffnungsjahr 1896 eine malerische Wirkung erreicht: «Hohe Baumgruppen umrahmen das weiter zurückstehende Gebäude, die Flügel desselben dabei allerdings zum Teil verdeckend. Erst beim Nähertreten werden auch die Enden der Fassade frei<sup>56</sup>.»

Mit Kantonsschule und Gewerbemuseum (Abb. 35) erhielt Aarau ein Bauensemble, das den damaligen Stand der Architektur auf internationaler Ebene reflektierte. Der seit 1887 in Karlsruhe wirkende Karl Moser aus Baden schuf damit den ersten seiner grossen öffentlichen profanen Baukomplexe. Bereits hier (wie später mit gebändigten formalen Mitteln an Kunsthaus und Universität Zürich und am Badischen Bahnhof Basel) gab sich die Gruppe als Verdichtung städtischen Wesens und verschiedenartiger historischer Vorbilder – so im anglisierenden Sprengwerk der Auladecke. Der eklektische Historist Moser vermochte souverän die vorhandene, erst 35 Jahre alte neugotische Villa einzubeziehen und umzubilden. In Mosers Wirken lebte aargauische historische Tradition, die sich nicht nur auf seines Vaters und Grossvaters Werk beziehen konnte<sup>57</sup>, sondern auch auf das Werk des ebenfalls aus Baden stammenden Caspar Joseph Jeuch, in Aarau speziell auf dessen Kasernenbau. Die Ablösung der Generationen und die gegenseitige Schätzung kamen in der Ehrung des 81jährigen Jeuch durch Karl Moser an der Generalversammlung des SIA 1892 in Aarau zum Ausdruck (vgl. Kap. 1.1.: 1892).

Der zugriffige Historismus der Generation Jeuchs hatte sich in Aarau schon 1856–1857 in der Verwertung von bestehenden Bauten geäussert, nämlich am Um- und Erweiterungsbau des Rathauses durch Kantonsbaumeister Ferdinand Karl Rothpletz. Damals entstand eine viergeschossige klassizistische Hauptfassade von elf Fensterachsen, die den bisherigen Bau in der spätbarocken Fassung mit volutengeschmücktem Treppengiebel «als Risalit in die Mitte nahm»<sup>58</sup>. In den Wohnhäusern, die der seit 1898 in Aarau niedergelassene schaffhausische Architekt August Stamm (1858–1917) schuf (*Feerstrasse* Nr. 2, *Gönhardweg* Nr. 39, *Hallwylstrasse* Nr. 2, *Rauchensteinstrasse* Nr. 8, *Weltstrasse* Nrn. 24, 26, 31), spiegelte sich nur noch wie von ferne dessen weitgespannte Tätigkeit im In- und Ausland, welche das Schweizerische Künstler-Lexikon 1913 ausführlich festhielt<sup>59</sup>.

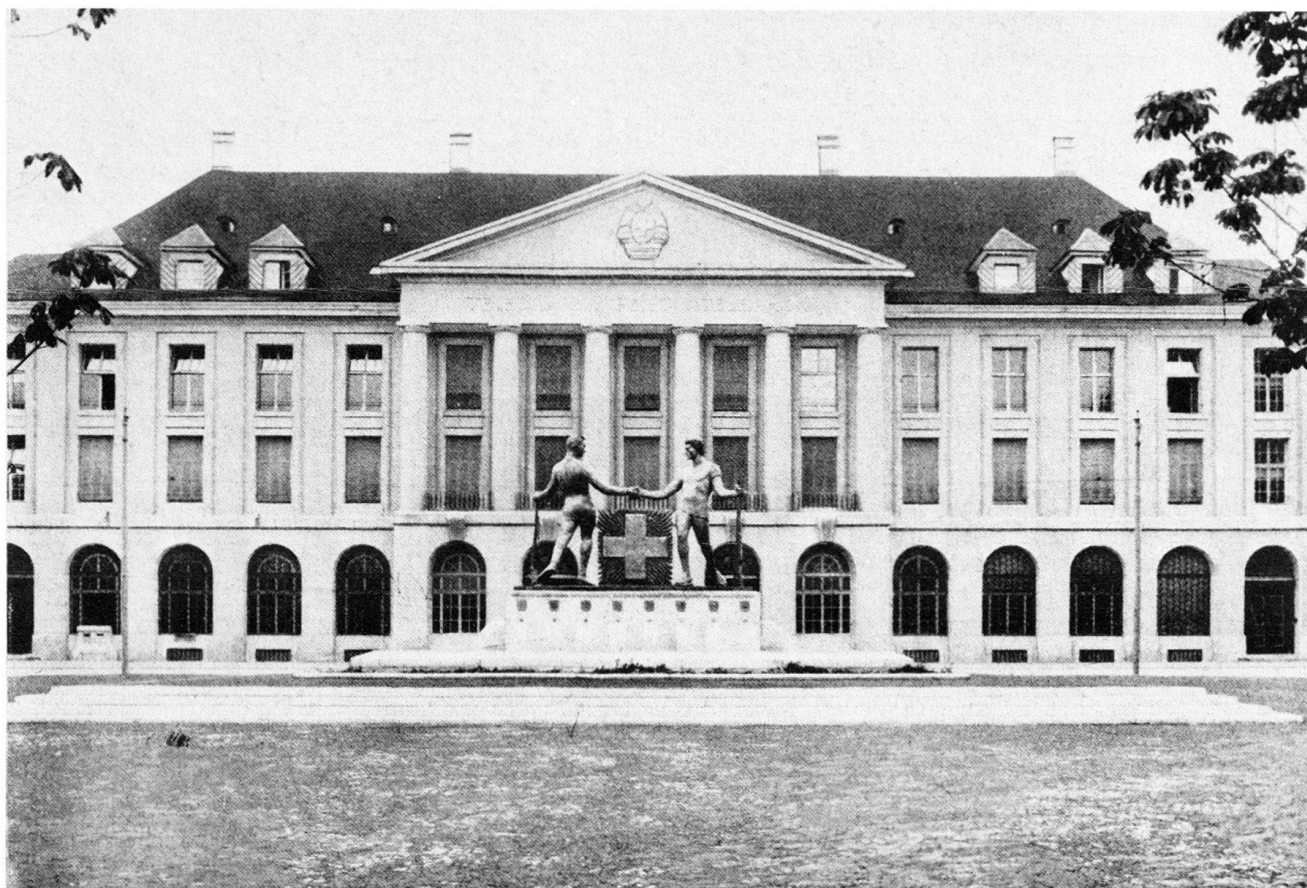


Abb. 36 Aarau. Postgebäude am Bahnhofplatz, erbaut 1914–1915 von Bracher, Widmer & Daxelhoffer (Bern) und Schützenedenkmal, geschaffen 1922–1924 von Julius Schwyzer und Ernst Kissling. Spiegelung der klassizistischen Aarauer Tradition «um 1800» und Verherrlichung der «nationalen Bedeutung» des 1824 in Aarau gegründeten Schweizerischen Schützenvereins. Aus der *Festzeitung zum eidgenössischen Schützenfest 1924 in Aarau 1924*. Aarau 1924.

Die Wohnhäuser hingegen, die Karl Moser allein oder in Zusammenarbeit mit Karl Kress oder Gustav Eckardt schuf, erscheinen als gemässigtere Fassungen seiner Badener Grossvillen<sup>60</sup> (Villa Oboussier, *Buchserstrasse*: Kantonsspitalareal; ferner *Augustin Keller-Strasse* Nr. 3, *Jurastrasse* Nr. 31, *Feerstrasse* Nr. 8). Karl Kress selbst schuf in eng verwandter Art gleichzeitig verschiedene Villen (*Bachstrasse* Nr. 109, *Gönhardweg* Nrn. 32–34, *Kunsthausweg* Nr. 8, *Oberholzstrasse* Nr. 21, *Weltistrasse* Nrn. 11, 17; Villa Wassmer, *Buchserstrasse*: Kantonsspitalareal). Am Gebäude der Aargauischen Ersparniskassa (1912–1913) und am General Herzog-Denkmal (1914) zelebrierte Karl Moser dann einen Neubarock, der gerade in Aarau seine besondere Bedeutung hatte. Hier wurde der barocke bernische Aargau des Ancien régime in Erinnerung gerufen: in freier Weise allgemein am Bankgebäude, auf spezielle Art subtil mit dem Denkmalrelief des Reitergenerals, das sich wie selbstverständlich in die Portalkomposition des 1775 erstellten bernischen Kornhauses, nunmehr Zeughaus, einfügte<sup>61</sup>.

Mit der Monumentalfront mit Säulenrisalit des Postgebäudes am Bahnhofplatz (Abb. 36), erbaut 1914–1915 von der Berner Firma Bracher, Widmer & Daxelhoffer, wurde wiederum das klassizistische Aarau zitiert: das Feer-Haus von 1794–1797, das Herzoggut von 1816, das Grossratsgebäude von 1828 und das Säulenhaus von 1836<sup>62</sup>. Die gleiche Besinnung auf diese lokale Tradition äusserte sich im Ankauf des Herzoggutes 1917 durch die Stadt und dessen Benützung als Altersheim. Im Aargauer Band des Inventarwerks *Das Bürgerhaus in der Schweiz*, welcher 1924 erschien, wurden die Bauten des Aarauer Klassizismus ausführlich gewürdigt<sup>63</sup>. Vor dem Postgebäude, auf dem Bahnhofplatz, wurde im gleichen Jahr 1924 das Schützenedenkmal errichtet, in welchem nicht nur der «vaterländische Grundgedanke» des vor 100 Jahren in Aarau begründeten Schützenwesens, sondern auch des gleichfalls von hier ausgehenden eidgenössischen Turn- und Sängerverwesens anklingt (siehe Kap. I.1.: 1832, 1842), kurz: die nationale Tradition der helvetischen Hauptstadt von 1798 und der neuen Kantonshauptstadt seit 1803.