

<b>Zeitschrift:</b>	Lenzburger Neujahrsblätter
<b>Herausgeber:</b>	Ortsbürger-Kulturkommission Lenzburg
<b>Band:</b>	72 (2001)
<b>Artikel:</b>	Tieferlegung der Rathausgasse in Lenzburg 1855 bis 1886 : nach dem Projekt von A. Negrelli
<b>Autor:</b>	Stücheli, Martin / Brenner, Christian U.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-917867">https://doi.org/10.5169/seals-917867</a>

#### **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:** 10.02.2026

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

# Tieferlegung der Rathausgasse in Lenzburg 1855 bis 1856

**nach dem Projekt von A. Negrelli**

Martin Stücheli und Christian U. Brenner

---

## **Einleitung**

Mit der geplanten Kernrumfahrung, die am 4. Juni 1989 von den Lenzburger Stimmbürgern angenommen und am 18. November 1998 durch den Regierungsrat<sup>1</sup> genehmigt wurde, tritt Lenzburg in eine neue Phase der Verkehrsführung. Die Altstadt mit einem Ortsbild von nationaler Bedeutung wird nun endlich ganz vom Durchgangsverkehr befreit.

Strassenbauten bringen neben Vorteilen für den Verkehr auch immer Nachteile mit sich. Daher sind sie der Kritik von Betroffenen unterworfen, sei es wegen des Baulärms, der Kosten oder der Linienführung. Am Beispiel der Rathausgasse in Lenzburg möchten wir aufzeigen, dass solche Situationen schon vor 150 Jahren bestanden und auch in Zukunft auf uns zukommen werden. Zudem möchten wir ein Schlaglicht auf das Leben von A. Negrelli und sein kurzes Wirken im Aargau werfen.

## **Der Zustand des Strassennetzes und Stand des Strassenbaus in der Schweiz im 18. und 19. Jahrhundert**

Wie muss man sich die Strassen zu dieser Zeit vorstellen? Zum grössten Teil folgten die Hauptstrassen dem von den römischen Legionären schon vor Jahrhunderten angelegten, gut ausgebauten und unterhaltenen Netz<sup>2</sup>. Im Mittelalter wurden diese Strassen immer noch benutzt, jedoch kaum mehr unterhalten und repariert. Es entstanden Spurrinnen und Löcher, die Seitengräben füllten sich mit Dreck. Niederschläge und Frost setzten dem Strassenkörper zu. Diese «Hauptstrassen» würden wir wohl heute als schlechte Feldwege bezeichnen. Nur in den Städten waren einige wenige, wichtige Strassen mit Pflastersteinen befestigt. Erst zu Beginn des 18. Jahrhunderts wurde dem Strassenbau wieder mehr Beachtung geschenkt.

Im Jahre 1747 wurde in Frankreich die «Ecole des Ponts et Chaussées» gegründet. Das Strassenbauwesen wurde vorerst nur in Frankreich einer einheitlichen Verwaltung unterstellt. Es war die damals einzige Ausbildungsstätte für Bauingenieure in Europa<sup>3</sup>. Auf dieser Basis baute Napoleon sein berühmtes Strassenennet auf. In diese Zeit fiel auch die Entwicklung der Ideen des Schotten John Loudon Mac Adam (1756-1836). Er verbesserte den Bau von Schotter-

<sup>1</sup> RRP, Art. 1998-002217 (RRP = Regierungsratsprotokoll)

<sup>2</sup> IVS, Band Aargau

<sup>3</sup> Anmerkung der Autoren: Die ETH wurde erst 1855 gegründet!

strassen, indem man der Reihe nach Schichten von grobem bis feinem Ge steinsmaterial auf den Unterbau walzte, einwässerte und die Oberfläche mit Sand abdeckte. In grossen Städten wie London oder Paris setzte man in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erstmals Asphalt auf Brücken und Trottoirs ein. Die Anwohner freuten sich über die Staubfreiheit, ärgerten sich aber über die dampfenden Asphaltkocher und darüber, dass die Schuhsohlen in der Mittagshitze kleben blieben. Erst um 1870 begann die Epoche des modernen Walzasphaltes<sup>4</sup>.

Zu Beginn des 18. Jahrhunderts stand Europa und damit auch die Schweiz an der Schwelle zur Industrialisierung. Basierend auf den grundlegenden For schungen der Aufklärungszeit folgten unzählige neue Entdeckungen, die spä ter in technische Anwendungen umgesetzt wurden: Dampflokomotive (1814), Nähmaschine (1830), Photographie (1839), Mähmaschine (1834), Telegraphie (1809/1837), usw.<sup>5</sup> Mit der Zunahme der Bevölkerung<sup>6</sup> wuchsen die Städte über ihre mittelalterliche Struktur hinaus. Die Befestigungsanlagen und die Tore verloren ihre Bedeutung und wurden geschleift<sup>7</sup>.

Der wirtschaftliche Aufschwung in der Schweiz und in Europa während der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts führte zu einer Intensivierung des Han dels und des Warentransports. Diesem wirtschaftlichen Aufschwung standen die schlechten Verkehrsverhältnisse gegenüber. Der Transport von Gütern er folgte vorwiegend mit Fuhrwerken, die von Pferden oder Ochsen gezogen wurden. War ein schiffbares Gewässer in der Nähe, so wurde der Wasserweg bevorzugt, da so grössere Lasten transportiert werden konnten. Im Gebirge gab es oftmals noch keine Strassen. Waren wurden mit Saumtieren über schmale Pfade vom einen Tal ins andere transportiert. Eisenbahnen gab es erst viel spä ter, zuerst in England, dann auf dem Kontinent<sup>8</sup>. Der Strassenbau war also, wie heute, überaus wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung.

## **Das Strassennetz in und um Lenzburg**

Die römische Siedlung Lenzburg war bereits sehr gut erschlossen. Die für diese Siedlung wohl wichtigste Strasse führte über Othmarsingen und übers Birrfeld zum Römerlager nach Vindonissa. Auf einer anderen Verbindung gelangte man über Suhr und Kölliken nach Zofingen. Die Nord-Süd-Verbin dung von der Aare nach Lenzburg und weiter nach Seon und Hitzkirch (LU) ins Landesinnere hatte zur Römerzeit nur eine untergeordnete Bedeutung. Erst nach dem Dreissigjährigen Krieg wurde dieser Verkehrsweg zunehmend wichtiger. Im Mittelalter wurde auch die Verbindung Lenzburg-Wohlen-

<sup>4</sup> Spycher, S. 45 ff.

<sup>5</sup> Schaffer, S. 38

<sup>6</sup> Von 1800 bis 1900 verdoppelte sich die Bevölkerung in der Schweiz von ca. 40 Einwohner pro km<sup>2</sup> auf 80 Einwohner pro km<sup>2</sup>.

<sup>7</sup> Beispiele: Der Stadtgraben in Aarau wurde 1820 durch Kettensträflinge aufgefüllt und die Befestigungsanlagen von Zürich wurden in den Jahren 1834 bis 1840 geschleift.

<sup>8</sup> Anmerkung der Autoren: Die Spanisch Brölibahn wurde erst 1847 eingeweiht!

Muri zur Reichsstrasse ausgebaut<sup>9</sup>. Der erste Ausbau der Strecke Lenzburg-Othmarsingen erfolgte durch die Berner in den Jahren 1769 bis 1772<sup>10</sup>.

Ein Ausbau der eigentlichen Durchfahrt durch die Stadt erfolgte jedoch offensichtlich nicht. Man muss sich diese Durchfahrt um 1830 so vorstellen: Vom Kronenplatz her durch die Löwengasse musste man zuerst eine Steigung überwinden und gleichzeitig eine scharfe Rechtskurve fahren, um in die Rathausgasse zu gelangen. Dann ging es hinunter und fast rechtwinklig und wieder recht steil in die Kirchgasse. Dort durchquerte man das untere, enge Tor. Dann gings durch die Aavorstadt Richtung Aabach. Um auf die Aabachbrücke zu kommen, musste man wiederum eine Steigung überwinden. Da die Seetalstrasse noch nicht erstellt war, mussten die Fuhrwerke anschliessend den langen Anstieg, den Bleicherain, in Angriff nehmen. Der Stadtrat erkannte diesen Zustand als unhaltbar und erteilte A. Negrelli den Auftrag zur Erstellung eines Projektes.

### **Alois Negrelli**

Alois Negrelli wurde am 25. Januar 1799 in Primör (Fiera di Primiero, Trentino) als Sohn eines wohlhabenden Bauern geboren. Während der Napoleonischen Kriege 1809 kämpften sowohl sein Vater Angelo Michele als auch seine Schwester Guiseppina auf der Seite der Tiroler. Negrellis Vater kam in französische Gefangenschaft, wodurch die Familie verarmte. Dem Vater Angelo Michele wurde später auf Grund seiner Verdienste in den Napoleonischen Kriegen eine staatliche Unterstützung von 300, später von 500 Gulden gewährt (1816), sodass dem jungen Alois Negrelli eine Ausbildung ermöglicht werden konnte.

Man erkannte frühzeitig das zeichnerische und mathematische Talent des jungen Negrelli, als er das Gymnasium in Feltre (Italien) besuchte. Bei einem Aufenthalt in Venedig wurde er dem Kaiser von Österreich vorgestellt. Dieser unterstützte ihn bei der Vollendung seiner Studien in Padua und Innsbruck.

1820 schloss Negrelli das Studium mit dem Staatsexamen in Ingenieurwissenschaften am Polytechnikum in Innsbruck ab. Schon ab 1819 war er in der Landesbaudirektion für das Tirol und den Vorarlberg im Baudienst tätig und wurde zu Vermessungsarbeiten im Strassenbau (Ampezzo, Arlberg) und Flussregulierungen in Tirol (Etsch-, Inn- und Pustertal) herangezogen, dies obwohl er eigentlich beabsichtigte, Architekt zu werden. Im Jahre 1825 wurde er nach Wien geschickt, um die Theorie der Kettenbrücken zu studieren. Ab 1826 bis 1832 arbeitete er als Kreisingenieur-Adjunkt in Vorarlberg. In diesen sechs Jahren sammelte er wertvolle Erfahrungen im Strassen-, Wasser- und Brückenbau<sup>11</sup>.

<sup>9</sup> IVS, Band Aargau, Nr. 22, 23, 25, 26, 27

<sup>10</sup> Vergleiche: Neuenschwander II, S. 297-301

<sup>11</sup> Kubalek, Internet: [www.byronny.at/bahnwelt/wissNegrelli.htm](http://www.byronny.at/bahnwelt/wissNegrelli.htm) (27.10.1999)

Ausserdem bearbeitete er das Projekt zur Rheinregulierung, wobei er mit den Behörden des Kantons St. Gallen in Kontakt kam. Bereits 1830 berief die Kantonsregierung Negrelli als Experten zur Beurteilung von neuen Strassenzügen<sup>12</sup>.

Die geringe Entlohnung als Kreisingenieur-Adjunkt bereitete ihm grosse Sorgen, denn er erhielt nur einen Monatslohn von 20 Gulden. Mit diesem Geld musste er nicht nur seinen Lebensunterhalt bestreiten, sondern auch noch seine Eltern und Geschwister unterstützen, die immer noch in Armut lebten. Bei jeder seiner Bewerbungen um einen besser bezahlten Posten erkannte er, dass ein Adelsbrief schwerer wog als Wissen und Leistung. Beim Vergleich mit schweizerischen Verhältnissen fiel ihm auf, dass hier für das Fortkommen Wissen, Leistung und Tüchtigkeit höher bewertet wurden. Im Jahre 1831 wurde Negrelli vom Kanton St. Gallen brieflich eingeladen, in die Dienste der Schweiz zu treten. Die Schweiz litt an einem Mangel an Ingenieuren, man schätzte Negrellis Fachwissen und Engagement und bot ihm ein verlockendes Angebot. Er sollte die neugeschaffene Stelle eines Strassen- und Wasserbauinspektors in St. Gallen übernehmen. Als Lohn sicherte man ihm das Dreifache seines bisherigen Gehaltes zu. Das freute ihn sehr, aber er hatte trotzdem Bedenken, weil er sein Studium dem Kaiser verdankte. Darum wies er das Angebot zurück. Ein Jahr später erneuerte die Schweiz ihr Angebot an Negrelli. Nach reiflicher Überlegung entschloss sich Negrelli, es anzunehmen. Der Baudirektor von Vorarlberg und der Kaiser zeigten Verständnis für seinen Wunsch und gaben Negrelli frei. Im November 1832 trat Negrelli seine neue Stelle als Strassen- und Wasserbauinspektor in St. Gallen an.

Auf zahlreichen Inspektionsreisen lernte Negrelli die schlechten Strassenverhältnisse in der Nordostschweiz kennen. Er erfuhr auch, dass die Bodenseeorte über keinen brauchbaren Hafen verfügten und dass Wildbäche Strassen und Wege zerstörten. Er nahm zuerst die Schweizer Interessen bei der Rheinregulierung war, baute den Hafen Rorschach aus und erstellte den Verbauungsplan der Stadt St. Gallen. Ausserdem entwarf er eine Reihe von städtischen Neubauten<sup>13</sup>. Im Jahre 1833/1834 wurden aufgrund eines Gutachten von Negrelli die Strassen der Stadt Wil korrigiert. Es wurden dazu vielfach Strassenniveaux angehoben, Stadtmauern entfernt und Tore abgebrochen<sup>14</sup>.

Auch über die Kantongrenzen hinaus genoss Negrelli wohl einen guten Ruf. Schon im Jahre 1834 ersuchte die Kaufmannschaft Zürich den Strasseninspektor Negrelli um die Erstellung eines Projekts für eine Limmatbrücke in Zürich. Negrelli nahm den Auftrag an, reiste nach Zürich und wählte den Standort für die Brücke aus. Anschliessend erstellte er die Detailpläne für den Bau der Brücke mit vier weitgespannten Steinbögen. Anscheinend war man mit seiner Arbeit sehr zufrieden, denn von der Zürcher Kaufmannschaft er-

<sup>12</sup> Bussjäger/ Concin/ Gerstgrasser, S. 15, 16

<sup>13</sup> Dultinger, S. 36 ff

<sup>14</sup> Geschichte der Stadt Wil, Internet: [www.stadtwil.ch/kultur/geschich\\_2.html](http://www.stadtwil.ch/kultur/geschich_2.html)



*Alois Negrelli, Ritter von Moldelbe  
Lithographie von August Prinzhof 1845  
Negrelli-Museum Fiera di Primiero*

hielt Negrelli 1835 das Angebot, die Oberbauleitung sämtlicher stadteigener Bauten zu übernehmen. Negrelli zog daraufhin nach Zürich und trat dort im Januar 1836 seine neue Stelle an. Schon am 22. Februar 1835 wurde der Grundstein zu der von ihm entworfenen Münsterbrücke gelegt. Nach dem erfolgreichen Bau erhielt er weitere Aufträge für grosse Brücken in verschiedenen Kantonen, die seinen Ruf weiter steigerten<sup>15</sup>.

Wenig später wurde Negrelli von der Zürcher Handelskammer beauftragt, ein Eisenbahnsystem für die Schweiz zu überdenken. Er entwarf daraufhin die Linienführung von Basel über Zürich in den Kanton Graubünden und von Zürich zum Bodensee. Später reiste er nach Frankreich, England, Belgien und Deutschland, um die dortigen Systeme näher kennenzulernen<sup>16</sup>. So entwickelte sich Negrelli zum anerkannten Fachmann für Eisenbahnfragen.

Im Jahre 1839 kehrte Negrelli nach erfolgreicher Tätigkeit in der Schweiz nach Österreich zurück. 1840 wurde er zum Generalinspektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn berufen und stellte die Strecken Olmütz-Lundenburg, Olmütz-Prag, Prag-Bodenbach fertig, welche unter Karl Ritter von Ghega begonnen worden waren. Darüber hinaus wurde Negrelli mit der technischen Leitung des Bahnbaus Wien-Prag beauftragt (Bau der Eisenbahnbrücke in Prag).

Im Revolutionsjahr 1848 wurde Negrelli Sektionschef im neugeschaffenen Ministerium für öffentliche Bauten. In dieser Zeit befasste er sich auch mit der Bahnverbindung über den Semmering. Schon 1842 erarbeitete Negrelli ein Projekt für die Semmeringbahn. Er wollte die Steilrampe von Gloggnitz bis zur Passhöhe in Spitzkehren überwinden, wobei zwei Lokomotiven, die eine an der Zugspitze, die andere am Zugende, den Zug abwechselnd schieben sollten. Doch dieses Projekt war nicht für Massentransporte geeignet, und so wurde das Projekt von Ghega verwirklicht (1848-54). Jahrzehnte später erbaute der Amerikaner Harry Meiggs die Peruanische Andenbahn nach Negrellis Prinzip. Dieses Bahnprojekt wurde ein voller Erfolg.

Da auch die Lombardei und Venetien von der Revolution erfasst wurden, bekam Feldmarschall Radetzky den Befehl, die Revolution in Oberitalien niederzuschlagen. Radetzky forderte Negrelli an, damit die zerstörte Infrastruktur (Brücken, Straßen und Schienenstrecken) unter seiner fachkundigen Führung wieder hergestellt werden konnte.

Von 1849 bis 1855 stand Negrelli der Baudirektion des lombardo-venetianischen Königreiches für Straßen-, Wasser- und Eisenbahnbau vor. In dieser Zeit wurden die Eisenbahnlinien Mestre - Verona - Mailand, Treviso - Triest und Verona - Brenner verwirklicht bzw. begonnen. Diese Bahnentwürfe, denen bereits ein europaverbindendes Konzept zugrunde lag, wurden nach kommerziellen und strategischen Gesichtspunkten erstellt. Negrelli bekleidete auch das Amt des Präsidenten der Po-Schiffahrtskommission. Auf Grund seiner bedeutenden Leistungen wurde er 1850 in den Adelsstand (Ritter von Moldelbe) erhoben.

<sup>15</sup> Dultinger, S. 39 ff

<sup>16</sup> Bussjäger/ Concin/ Gerstgrasser, S. 16 ff

Im September 1855 wurde Negrelli überraschend all seiner Ämter in Lombardo-Venetien enthoben. Gleichzeitig wurde eine geheime Untersuchung gegen ihn eingeleitet. Ihm wurden Korruption und kritische Äusserungen gegenüber dem Kaiserhaus in der Italienpolitik vorgeworfen. Zu diesen Anschuldigungen kam auch der Einwand, ob es denn überhaupt angebracht sei, Lombardo-Venetien ein derart leistungsfähiges Bahnnetz zur Verfügung zu stellen, welches mit Sicherheit das Einheitsgefühl der Italiener stärken könnte, was nach der Revolution 1848 von manchen Kreisen in Wien bestimmt nicht gewünscht wurde.

Im Februar 1856, auf die Fürsprache Radetzkys, setzte Kaiser Franz Josef Negrelli als Generalinspektor der Staatseisenbahnen ein. In allen Verkehrsfragen galt Negrelli als kompetenter Sachverständiger und wurde von vielen Ländern zu Rate gezogen und um Gutachten gebeten.

Die bedeutendste Arbeit seines Lebens war die Projektierung des 170 km langen Suezkanals, der ohne Schleusen das Mittelmeer mit dem Roten Meer verbindet. Mit diesem Schiffahrtsweg nach Indien und der damit einhergehenden Aufwertung des Hafens von Triest (mit dem Südbahnanschluss) sollte die Österreichische-Ungarische Monarchie als wirtschaftliche Weltmacht gestärkt werden. Die von ihm vorgeschlagene Bautechnik und Logistik wurde auch beim Donau-Durchstich 1870 in Wien angewendet, wobei auch Baumaschinen vom Suezkanal zum Einsatz kamen.

1857 vom ägyptischen Vizekönig zum Generalinspektor für den Kanalbau ernannt, leitete Negrelli die Bauarbeiten bis zu seinem Tod. Er starb am 1. Oktober 1858 in Wien an den Folgen eines Nierenleidens.

Bei der prunkvollen Eröffnung des Suezkanals im Jahre 1869 wurde der Franzose Ferdinand de Lesseps als Erbauer gefeiert. Erst Negrellis Tochter Marie gelang es in einem langwierigen Prozess in Paris, die geistige Urheberschaft ihres Vaters am Suezkanalprojekt anerkennen zu lassen.

### **Das Strassenprojekt von Negrelli in Lenzburg**

Im Auftrage der Zürcher Handelskammer erkundete Alois (Luigi) Negrelli mit dem Topographen Johann Jakob Sulzberger (1802-1855)<sup>17</sup> die Linienführung der Eisenbahn von Zürich nach Westen. Der Regierungsrat des Kanton Aargau erteilte den beiden Ingenieuren hierzu die Bewilligung und informierte die Bezirksamter der Bezirke Baden, Brugg, Lenzburg und Aarau, welche ihrerseits die Gemeinderäte der Städte zu benachrichtigen hatten<sup>18</sup>. Der Stadtrat von Lenzburg ergriff, wie auch die Stadt Brugg, die Gelegenheit, Negrelli für ein Projekt zur Sanierung der Hauptstrassen in Lenzburg anzufragen. Für die Aufnahme des bestehenden Terrains wurde aber vermutlich vorgängig der Geometer C. Auer beauftragt. Für Nivellemente (Höhenaufnah-

<sup>17</sup> Anmerkung der Autoren: Sulzberger führte in den Jahren 1835 bis 1838 im Thurgau topographische Aufnahmen durch.

<sup>18</sup> STA RRP 1838, Nr 39, 3.5.1838 (STA = Staatsarchiv)

men) und Profilzeichnungen zahlte der Stadtrat dem Feldmesser C. Auer im Januar 1839 Fr. 68.70<sup>19</sup>. Im Mai musste Auer dann wahrscheinlich nochmals einige zusätzliche Messungen vornehmen (*Bild oben links* S. 72). Hierfür lieh er sich das Messinstrument der Stadt aus<sup>20</sup>. Anschliessend entwarf Negrelli das Projekt. Als im August die Pläne noch nicht eingetroffen waren, ermahnte der Stadtrat Negrelli, er solle das Projekt beförderlich behandeln<sup>21</sup>. Mit Brief vom 3. September 1839 reichte er dann die Pläne dem Stadtrat ein und entschuldigte sich für die Verspätung infolge Krankheit<sup>22</sup>. Negrellis Forderung für seine Arbeiten betrug 1% des Kostenvoranschlages, etwa Fr. 450.–<sup>23</sup>. Er erklärte sich überdies bereit, falls diese Forderung als zu hoch befunden werde, sich eine Ermässigung gefallen zu lassen. Der Stadtrat beauftragte dann sogleich die Baukommission, die Pläne zu prüfen und schriftlich Bericht zu erstatten<sup>24</sup>. Auf Antrag der Baukommission beschloss der Stadtrat im Oktober, die Stadt Brugg anzufragen, wie hoch dort das Honorar von Negrelli gewesen sei<sup>25</sup>. Vermutlich fand die Baukommission die Forderung von Negrelli recht hoch. Man erkennt hier, dass zu dieser Zeit im Aargau qualifizierte Ingenieure schwer zu finden und folglich auch teuer waren. Doch auch Brugg hatte die Chance genutzt, Negrelli zu beauftragen. Anfangs November erreichte die Antwort von Brugg Lenzburg und wurde vom Stadtrat direkt an die Baukommission weitergeleitet<sup>26</sup>. Mitte November 1839 genehmigte der Stadtrat den Bericht der Baukommission zuhanden der Bürgerversammlung und beschloss, Negrellis Forderung zu bezahlen<sup>27</sup>. Am 20. Dezember 1839 erhielt Negrelli in Zürich sein Honorar<sup>28</sup>.

Das Projekt von A. Negrelli umfasst drei Längenprofile. Sie sind auf Papier gezeichnet, welches auf hellbraunes Leinengewebe aufgezogen ist. Die Unterschrift von Negrelli ist jeweils im Zentrum der Pläne zu finden. Unten rechts ist mit feiner Schrift des Feldmessers vermerkt: «Aufgenommen v. C. Auer, Geometer».

Die Längenprofile sind 10-fach überhöht und im Massstab 1:500/50 gezeichnet. Es wurden rote und schwarze Tusche sowie Wasserfarben verwendet. Die Terrainabtragung ist schraffiert dargestellt und mit gelber Farbe hinterlegt. Aufschüttungen sind mit feinen Punkten gemustert und ebenfalls gelb angelegt. Das bestehende Terrain ist mit hellgrauer Farbe angelegt. Neue Mauern und Stufen sind mit roten Linien eingezzeichnet. Die Masseinheit ist der «Schuh». Ein Schuh hatte zu dieser Zeit eine Länge von ca. 0.3 m. Die Höhen wurden in Abständen von 50 Schuh (15 m) aufgenommen. Es findet sich auch ein

<sup>19</sup> StL III A 32, S. 406, 18.1.1839 (StL = Stadtarchiv Lenzburg)

<sup>20</sup> StL III A 32, S. 565, 10.5.1839 und S. 610, 21.6.1839

<sup>21</sup> StL III A 32, S. 734, 23.8.1839

<sup>22</sup> StL, *Zuschriften* 1839

<sup>23</sup> Zum Vergleich: Ein Handwerker erhielt in dieser Zeit einen Jahreslohn von ca. Fr. 380.–!

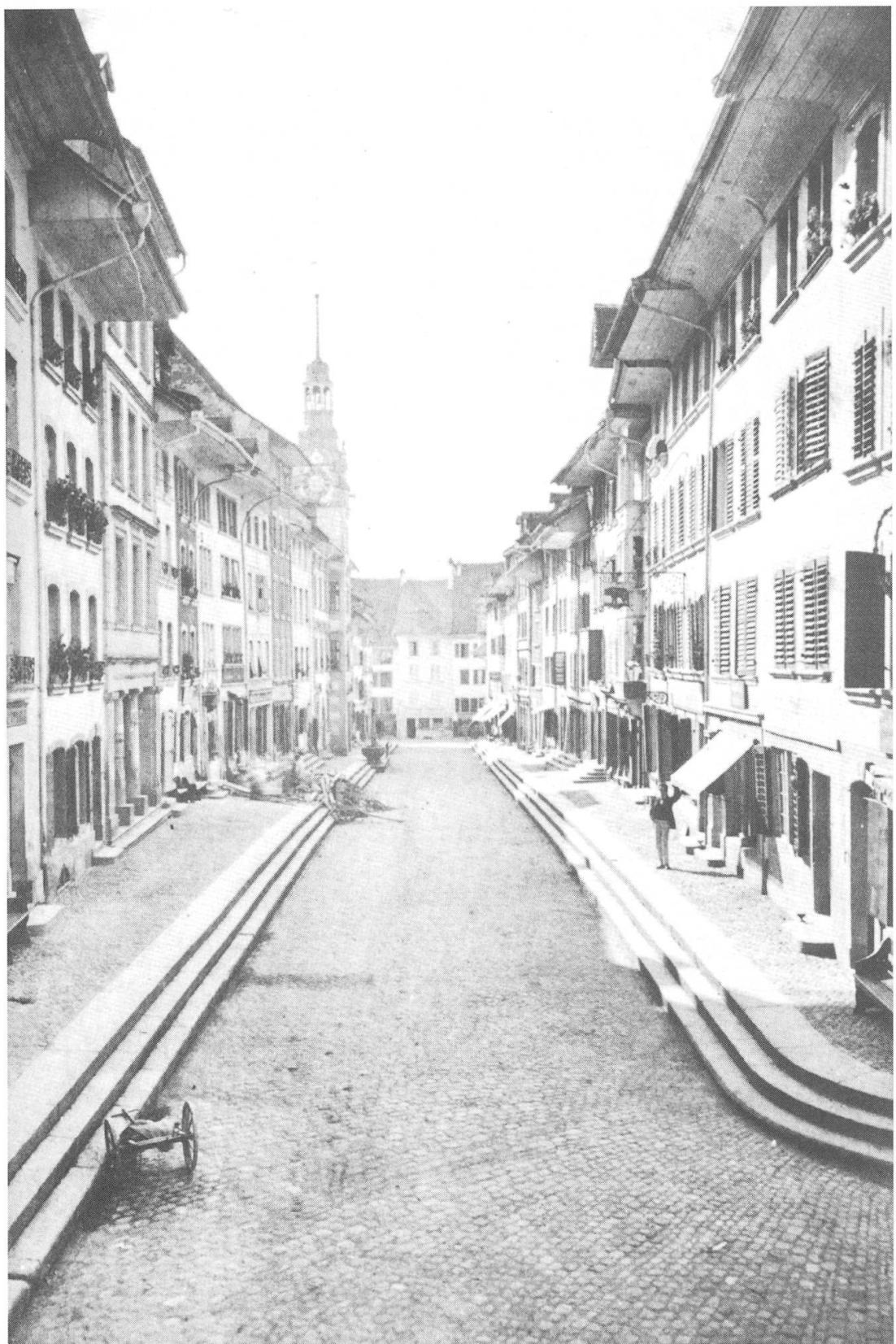
<sup>24</sup> StL III A 32, S. 767, 20.9.1839

<sup>25</sup> StL III A 32, S. 810, 18.10.1839

<sup>26</sup> StL III A 32, S. 823, 1.11.1839

<sup>27</sup> StL III A 32, S. 845, 15.11.1839

<sup>28</sup> StL III A 32, S. 901, 27.12.1839



*Die Rathausgasse nach der Tieferlegung und vor dem Bau des «Durchbruches»  
(er wurde aus Anlass des kantonalen Schützenfestes 1911 erstellt).*

Hinweis auf die Absteckungsmethode: «Die mit römischen Ziffern bezeichneten Höhenpunkte sind mit schwarzer Oelfarbe an fixe Gegenstände gemachte Striche. Die Höhen beziehen sich auf den untern Rand der Striche».

Das Längenprofil I beginnt beim Kronenplatz (a) und führt zum Löwen (b) von dort durch die Rathausgasse weiter zur Kirchgasse (c), dann zum Sternenplatz (d) und endet auf der Aabachbrücke (e).

Das Längenprofil II beginnt ebenfalls beim Kronenplatz (a) führt dann aber über den Sandweg zur Kirchgasse bzw. Niederlenzerstrasse (m) und endet dann beim Kreuzungspunkt Rathausgasse/Kirchgasse (c).

Das Längenprofil III beginnt wiederum beim Punkt (a) auf dem Kronenplatz, führt über das Brättligäu zum Gemeindesaal (i) und von dort durch den Graben bis zur Kreuzung Poststrasse/Kirchgasse (*siehe Übersichtsplan S. 63*).

Die Längenprofile I und II sind recht gut ausgearbeitet. Das Längenprofil III hingegen ist nur skizzenhaft dargestellt. Dieses Längenprofil zeigt eine mögliche Alternative zur Tieferlegung der Rathausgasse auf. Es hätte hierzu aber der südliche Graben aufgefüllt werden müssen. Die maximale Steigung den Graben hinauf beträgt im Projekt 3% (3 m Höhenunterschied auf 100 m Länge).

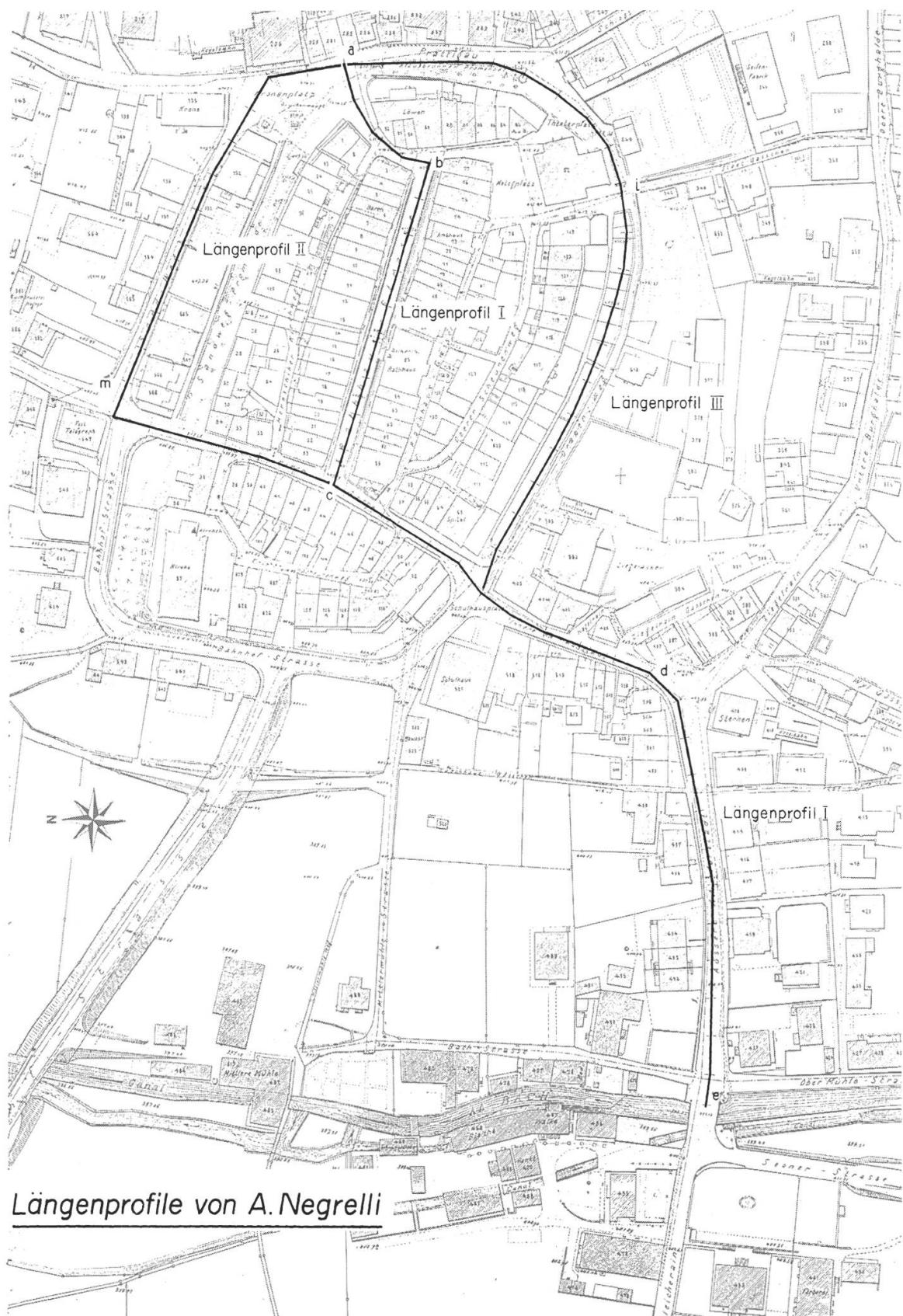
Das Längenprofil I stellt die Hauptroute von Westen nach Osten dar. Unmittelbar nach der Aabachbrücke musste das Terrain auf eine Länge von ca. 120 m um bis zu 3 Schuh (0.9 m) angehoben, hingegen in der Rathausgasse auf die ganze Länge um maximal 3 Schuh (0.9 m) abgesenkt werden. Dieses Längenprofil fand auch beim Kanton Gefallen und wurde daher von der Aarg. Baudirektion (heute Aargauisches Baudepartement) genehmigt und abgestempelt (Prägestempel auf dem Plan oben links) (*siehe Plan Nr. 1 der Beilage*).

Das Längenprofil II beschreibt, wie der Sandweg und die Kirchgasse angepasst werden müssen. Negrelli sah demnach vor, dass der Verkehr von Norden Richtung Westen nicht durch die Rathausgasse geleitet wird, sondern direkt durch den Sandweg zum Kronenplatz. Den Verkehr von Norden nach Süden führte er durch die Kirchgasse. Das Längenprofil im Sandweg musste nur geringfügig angepasst werden. Hingegen musste im Bereich des ehemaligen, nördlichen Grabens (Promenade) das Strassenniveau angehoben werden.

Auf jedem Plan sind noch typische Querprofile gezeichnet. Negrelli sah in der Rathausgasse eine Mindestbreite von 28 Schuh (ca. 8.4 m) vor. Er machte den Vorschlag zur Anordnung von Mauern und Stufen vor den Häusern. Das Quergefälle ist auf die Mitte der Strasse ausgerichtet.

Das Projekt in der Rathausgasse hatte viele Nachteile für die Bewohner und die Gewerbetreibenden in der Rathausgasse. Die eigentliche Strassenbreite wurde schmäler. Mussten Güter umgeschlagen werden, so war das Kreuzen schwierig, und der Verkehr wurde behindert. Auch die Belieferung der Geschäfte wurde durch die Stufen und Mauern massiv erschwert. Auch mit dem Wochenmarkt waren Probleme zu erwarten.

Als Alternative ist vermutlich der Plan III zu verstehen. Er zeigt auf, dass es durchaus möglich ist, die aufwendigen Anpassungen in der Rathausgasse zu vermeiden, indem man den Verkehr den Graben hinauf zum Kronenplatz



Übersichtsplan mit dem Verlauf der Längenprofile von A. Negrelli. (Grundlage aus dem Jahr 1881)

führt. Diese Idee wurde vom Stadtrat vermutlich nicht weiterverfolgt. Man darf aber behaupten, dass Negrelli als erster die Idee einer «Kernumfahrung» aufzeichnete.

### **Der Plan von Rudolf Hünerwadel**

Marx (Markus) Rudolf Hünerwadel wurde am 5. April 1797 geboren (gestorben am 8. Februar 1867). Er studierte Mathematik und Chemie in Bern und begab sich zur Fortbildung nach Paris und London. Nach seiner Rückkehr trat er als Chemiker in die Fabrik seines Vaters ein. Später wurde er Artillerie-Hauptmann. Im Jahre 1831 diente er als eidg. Major im Tessin, 1833 als Kommandant der 2. eidgenössischen Artilleriebrigade in Basel. 1836 übernahm er mit drei seiner Brüder die Indiennefabrik des Vaters. Später trat er wieder aus und gründete 1844 im geerbten Haus<sup>29</sup> seines Grossvaters eine Brauerei. Doch schon 1849 verkaufte er Haus und Brauerei. Am 25.11.1853 fertigte ihm die Stadt Lenzburg einen Heimatschein aus, den er für eine Anstellung in Zofingen benötigte<sup>30</sup>.

Rudolf Hünerwadel wurde am 9.2.1838 als Mitglied der Baukommission in Pflicht genommen<sup>31</sup>. Wohl aus diesem Grund fertigte er den nachstehend beschriebenen Plan.

Rudolf Hünerwadel übertrug die Terrainaufnahmen und das Projekt der Längenprofile I und II von A. Negrelli auf einen neuen Plan. Er ergänzte auf diesem neuen Plan die Längenprofile mit den Höhenkoten der einzelnen Hauseingänge. Die Hauseingänge sind mit Nummern versehen und eine Tabelle gibt Auskunft über den jeweiligen Eigentümer (*siehe Plan Nr. 2 der Beilage*).

### **Zwischen Projekt und Ausführung**

Das Stadtbild von Lenzburg veränderte sich schon bald aufgrund der Strassenausbauten im 19. Jahrhundert. Im Jahre 1812 wurden das Pulvertürmchen und die zinnenbewehrte Ringmauer um die Kirche geschleift. 1823 wurden das obere Tor abgebrochen und der östliche Graben (Brättligäu) aufgefüllt. Im Jahre 1830 ebnete man den nördlichen Graben (Promenade) ein. Die gute Verkehrslage förderte aber auch die Entwicklung der Stadt, so wurden in den Jahren 1837 bis 1840 die bedeutenden Villen an der Schützenmattstrasse erstellt<sup>32</sup>.

Nachdem Luigi Negrelli das Projekt dem Stadtrat abgegeben hatte, konnte nicht sogleich mit der Ausführung begonnen werden. Zuerst musste der Stadtbach, der durch die Rathausgasse floss, umgeleitet werden. 1841 beschloss die Gemeindeversammlung die Verlegung des Stadtbaches<sup>33</sup>. Im Jahre 1841 wurde jedoch zuerst das untere Tor abgebrochen. Anschliessend schleifte man 1843 die Ringmauern beim oberen Törlein, um für den Theatersaal (alter

<sup>29</sup> Das heutige Dr. Müller - Haus am Bleicherain

<sup>30</sup> StL III A 46, S. 287

<sup>31</sup> StL III A 31, S. 40

<sup>32</sup> *Urbanistics*, S. 37

<sup>33</sup> StL III A 34, S. 294, 26.11.1841

Gemeindesaal) Platz zu schaffen, der dann 1844 erstellt wurde. Der aufgefüllte, östliche Graben wurde 1848 in eine Promenade mit Bäumen umgewandelt<sup>34</sup>. Erst am 7. Februar 1849 kaufte die Stadt von R. Hünerwadel das Längenprofil für die Verlegung des Stadtbaches von der Burghalde bis zum Kronenplatz.

Der aber weiterhin schlechte Zustand der Strassen in Lenzburg gab auch in der Lenzburger Wochenpost Nr. 19 von 1850 zu reden:

### ***Noch etwas Oertliches***

*Wer in den letzten acht Tagen durch die Strassen unseres Städtchens ging, musste sich gewiss über den abscheulichen Zustand derselben entsetzen und sich bekennen, dass es wohl in keinem Städtchen des Aargaus in dieser Beziehung so schlecht aussehe wie hier. Der Behörde, welcher die Aufsicht über unsere Strassen zusteht, kann nicht wohl ein Vorwurf gemacht werden, denn durch die jetzt nothwendiger Weise zu befolgende Art der Unterhaltung, wird schwerlich ein besserer Erfolg zu erreichen sein.*

*Das eigentliche Strassenpflaster ist bekanntlich so schlecht, bietet so manigfache Abwechslung von Berg und Thal dar, dass eine Ausehnung durchaus nöthig ist, wenn die Strasse nicht für Fussgänger und Fuhrwerke gefährlich bleiben soll. Das zum Auffüllen aufgeführte Kies wird bald zu Staub zermalmt, der dann natürlich bei nassem Wetter und besonders im Spätjahr diese Unmasse von Koth (oder wenn man lieber will D..k) bildet, wie wir sie in den letzten Tagen gesehen haben. Diesen Koth darf man nicht liegen lassen; die immer emsigen Trabanten des Bauamtes scharren ihn mit bekannter Behendigkeit weg, bisweilen auch nur auf das eine Ende des Weges, zum besonderen Ergötzen allfälliger Kurzsichtiger, denen so unerwartet ein Schlamm-Fussbad bereitet wird (Bild unten links S. 72).*

*Dass dann im Frühjahr – nachdem mehrere Male gescharrt wurde – die alten Thäler und Berge wieder erscheinen und wieder ausgeebnet werden müssen, ist klar.*

*So wird – in unseren Strassen Staub und Koth fabrizirt, die uns theuer zu stehen kommen und vielleicht eine höhere Summe, als der Zins des für ein neues Strassenpflaster nöthigen Kapitals und die dannzumaligen Unterhaltskosten ausmachen würden!*

*Und nun! Sind wir denn wirklich auf dem Punkt, dass wir dem Uebel nicht steuern, dass wir uns nicht aus dem Koth heraus winden können? Das wäre ein böses Zeichen! Wer Haus und Hof zerfallen lässt, oder köstlich flickt, statt gründlich zu helfen, ist nicht auf gutem Weg. Dass es aber so schlimm mit uns stehe glaubt keiner von uns! Aber am ernsten Willen zu helfen fehlt es und bei Vielen an der besseren Einsicht! Wird es immer so bleiben? Wir wollen hoffen: nein!*

Doch bevor die Rathausgasse tiefer und der Stadtbach umgelegt wurde, befasste man sich mit der neuen Linienführung der Seetalstrasse. Die bisherige Seetalstrasse führte über die Staufener Matten und mündete oben am Bleicherain in die Landstrasse A (Kantonsstrasse). Lenzburg wünschte, dass die Strasse neu auf Lenzburger Boden entlang des Aabaches geführt werde. So

<sup>34</sup> *Urbanistics*, S. 37

konnte der für Fuhrwerke steile Bleicherain umgangen werden. 1851 waren sich Kanton und Stadt endlich über die Kostenverteilung einig. Lenzburg musste alle Mehrkosten bezahlen<sup>35</sup>. Seither treffen sich die beiden Kantonsstrassen an diesem neuralgischen Punkt vor der Aabachbrücke.

Die zum Strassenbau notwendigen Finanzen waren auch schon zu dieser Zeit knapp. Ein interessanter Vorschlag aus der Bevölkerung zur Finanzierung der Strassenbauten wurde am 23. Juli 1851 in der Wochenpost veröffentlicht:

*(Eingsandt)*

*Über die Notwendigkeit einer Verbesserung der Strassen durch die Gemeinde Lenzburg sind gewiss alle, die solche benutzen, einig; finanzielle Bedenken sind wohl der hauptsächlichste Grund, dass noch nie mit Ernst eine solche Correktion an die Hand genommen wurde. - Diesem Geldpunkt möchten wir mit einem Vorschlag unter die Arme greifen, den wir hier der Oeffentlichkeit und näheren Besprechung übergeben.*

*Die Gemeinde Lenzburg besitzt 1600 Jucharten Waldboden und zwar nach dem über einstimmenden Urtheile Sachverständiger einen sehr guten Boden, der aber theilweise mit so schlechten Holzarten und lückenhaft bestockt ist, dass er an einigen Orten nur die Hälfte des möglichen Holzertrages liefert. Während ein in gutem Stand sich befindender Niederwald jährlich auf die Jucharte ein Klafter Holz Zuwachs haben soll, versprechen unsere künftigen Schläge z.B. im Lind und Boll, nach einem Wachsthum von 35 Jahren 24 bis 28 Klafter schlechten Holzes auf die Jucharte; also in einem Jahr nur  $\frac{3}{4}$  Klafter Zuwachs. Hier nun finden wir das Kapital, dessen Zinsertrag bedeutend gesteigert werden kann, hier finden wir das Hülfsmittel, das schon lange im Beschneiden unserer Gemeinebündgets vergeblich gesucht wurde.*

*Nehmen wir von diesen 1600 Jucharten einhundert des schlecht bewachsenen ebenen Waldes, stocken wir sie aus und verpachten wir dieselben an einen oder mehrere Landwirthe auf eine Reihe von 10–12 Jahren. Schlagen wir nun, gewiss nicht überschätzt, den zu gewärtigenden jährlichen Pachtzins einer Jucharte so geschaffenes Feld auf 30 Fr., also die Jucharte auf 750 Fr. Kapitalwerth, an, so ergibt sich eine jährliche Zinsenannahme von 3000 Fr.*

*Damit nun aber der holzberechtigte Bürger keinen Abbruch an seiner Holzgabe erleide, da bei diesem Vorschlag jährlich ungefähr ein halbes Klafter Holz auf die ganze Gabe weniger geschlagen werden könnte als bisher, so soll vom jährlichen Zins jeder verpachteten Jucharte des ungeänderten Waldes der Verkaufswert eines Laubholzklafers, als Gegenwert des möglichen Holzertrages, vorweggenommen und in baarem Gelde jeweilen am Platze eines Klafters Holz, nach einer bestimmten Ordnung unter die Holzberechtigten vertheilt werden. Wir würden also von den 3000 Fr. erlösten Pachtzinses 800 Fr., (den Verkaufswert des Klafters Laubholz nach Abzug des Löserlohns auf 8 Fr. anschlagend,) abziehen und es bliebe uns sonach ohne die geringste Einbusse in Beziehung unserer Bürgernutzung, alljährlich eine verwendbare Summe von 2200 Fr.*

*Angenommen nun, es verursache die längstvorgeschlagene Strassenverbesserung eine Ausgabe von 15000 Fr. so wäre auf obige Weise dieses Kapital, wenn dasselbe entlehnt und zu*

<sup>35</sup> Neuenschwander III, S. 55

*3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> vom hundert verzinst würde, in einem Zeitraum von acht Jahren verzinst und getilgt. Finden wir dann, nach Ablauf dieser 12 Jahre zweckmässig, unser Feld wieder in Wald umzuwandeln, oder wollten wir dennzumal dieses Feld zur Nutzung unter die Bürgerfamilien vertheilen und so vielleicht manchen bedürftigen Hausvater in der Erhaltung seiner Familie erleichtern, so stehen uns beide Wege offen; der Boden, das Kapital ist erhalten.*

## **Schwierige Einigung mit der Baudirektion**

Die Strassenkorrektion in der Stadt rückte langsam näher. An der Gemeindeversammlung vom 27. März 1852 stellte der Stadtrat den Antrag, die Verlegung des Stadtbaches aus der laufenden Rechnung zu bezahlen, die Strassenkorrektion hingegen über ein Anleihen zu finanzieren<sup>36</sup>. Im Juni schliesslich beschloss die Ortsbürgergemeindeversammlung die Verlegung des Stadtbaches und die Abgrabung der Strasse von Apotheker Bertschinger bis zum Kronenplatz<sup>37</sup>.

Im Auftrag der Gemeinde lieferte Baumeister Hünerwadel im August daraufhin den Baubeschrieb<sup>38</sup> und die Kostenberechnung für die Verlegung des Stadtbaches und der Strassenabgrabung ab. Beides wurde vom Gemeinderat genehmigt. Der Gemeinderat beschloss dann anschliessend, die Arbeiten auszuschreiben und im Akkord zu vergeben<sup>39</sup>.

Bis zum September traf jedoch nur ein Angebot von Baumeister Hünerwadel ein. Der Gemeinderat beschloss darum eine Mindersteigerung am 17. September durchzuführen, aber nur für die Arbeiten der Stadtbachverlegung<sup>40</sup>. Die Mindersteigerung wurde dann aber auf den Abend des 1. Oktober 1852 verschoben, damit auch die Abgrabung gesteigert werden konnte. Steigerungslokal war das Wirtshaus Löwen. Das Ganze wurde im Wochenblatt und im Amtsblatt publiziert<sup>41</sup>. Da an dieser Steigerung dennoch keine weiteren, besseren Angebote eintrafen, bekräftigte der Stadtrat an der darauf folgenden Stadtratssitzung die Absicht, die Strassenkorrektion nicht weiter voranzutreiben<sup>42</sup>, sondern zuerst die Stadtbachverlegung durchzuführen.

Inzwischen hatte die Kantonsregierung von der Stadt die zur Abgrabung nötigen Situationspläne, Längenprofile und Querprofile eingefordert<sup>43</sup>. Der Stadtrat sandte die Pläne von Negrelli und beantragte am 17. September 1852 bei der Regierung die Genehmigung der Stadtbachverlegung<sup>44</sup>.

Der Kantonsbaumeister Käser lud daraufhin den Stadtrat zu einer Besprechung am 9. Oktober 1852 um 14.00 Uhr in die Rathausgasse ein<sup>45</sup>. Er ver-

<sup>36</sup> StL IIIA 45, S. 80, 26.3.1852

<sup>37</sup> StL IIIA 45, S. 140, 4.6.1852

<sup>38</sup> StL IIIA 45, S. 193, 13.8.1852

<sup>39</sup> StL IIIA 45, S. 208, 27.8.1852

<sup>40</sup> StL IIIA 45, S. 223, 10.9.1852

<sup>41</sup> StL IIIA 45, S. 227, 17.9.1852

<sup>42</sup> StL IIIA 45, S. 241, 8.10.1852

<sup>43</sup> StL IIIA 45, S. 223, 10.9.1852

<sup>44</sup> StL IIIA 45, S. 227, 17.9.1852

<sup>45</sup> StL IIIA 45, S. 241, 8.10.1852

langte dabei neue Pläne, da die alten von Negrelli ihm nicht genügen würden und er bestand auch auf dem Abbruch des Hauses von Bäcker Frei (heute Restaurant Hirschen), damit die enge Kurve verbreitert werden konnte<sup>46</sup>.

Der Gemeinderat leistete diesem Ansinnen keine Folge und stellte im November unverdrossen eine neue Anfrage an die Kantonsbaukommission für die Genehmigung der Stadtbachverlegung<sup>47</sup>. Doch die Regierung lehnte das Gesuch im Dezember ab, mit der Begründung, dass Stadtbachverlegung und Strassenkorrektion zusammen ausgeführt werden müssen<sup>48</sup>. Die Forderungen der Regierung gingen für den Stadtrat eindeutig zu weit, zumal nach seiner Ansicht die Eisenbahn eine Verkehrsabnahme bringen würde. Der Antrag an die Gemeindeversammlung im Januar 1853 wurde darum entsprechend vorbereitet<sup>49</sup>. Wie erwartet lehnte die Gemeindeversammlung die Strassenkorrektion ab, doch wurde der Stadtrat beauftragt, mit der Regierung weiter zu verhandeln<sup>50</sup>.

Der Gemeinderat informierte die Regierung am 28. Januar 1853 via Bezirksamt und wollte die Verhandlungen einleiten<sup>51</sup>. Doch die Kantonsregierung liess sich Zeit. Im Mai 1853 beschloss der Gemeinderat, es nochmals zu versuchen und erneuerte das Gesuch um Verhandlungen<sup>52</sup>. Am 6. Juni fand dann endlich ein Augenschein mit der Kantonsbaudirektion statt. Man einigte sich darauf, die vorhandenen Pläne zu ergänzen<sup>53</sup>. Baumeister Hünerwadel erhielt den entsprechenden Auftrag, doch konnte er die Pläne nicht fertigstellen, da er erkrankte und sich in einer Kur erholen musste. Er lieferte darum erst im September die ergänzten Pläne ab. Der Stadtrat reichte sie unverzüglich bei der Baudirektion ein und erwartete die Bewilligung für die Stadtbachverlegung<sup>54</sup>.



*Rathausgasse nach der Tieferlegung,  
Blick Richtung Restaurant Löwen*

<sup>46</sup> StL III A 45, S. 255, 15. 10. 1852

<sup>47</sup> StL III A 45, S. 280, 12. 11. 1852

<sup>48</sup> StL III A 45, S. 310, 10. 12. 1852

<sup>49</sup> StL III A 46, S. 5, 7. 1. 1853

<sup>50</sup> StL III A 46, S. 19, 24. 1. 1853

<sup>51</sup> StL III A 46, S. 25, 28. 1. 1853

<sup>52</sup> StL III A 46, S. 127, 27. 5. 1853

<sup>53</sup> StL III A 46, S. 136 10. 6. 1853

<sup>54</sup> StL III A 46, S. 136, S. 175, S. 212

Die Baudirektion schien zufrieden zu sein, denn sie genehmigte schon am 26. September 1853 die Verlegung des Stadtbaches, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass die Strassenkorrektion mit «Rankerweiterung» innert drei Jahren ausgeführt werde. Der Stadtrat wollte sich jedoch nicht unter Druck setzen lassen. Er fragte darum die Regierung um Verlängerung der Frist auf 6 Jahre<sup>55</sup>.

Die Regierung beharrte auf der Frist und verlangte, dass die Stadt die Korrektion bis Ende Oktober endlich genehmige<sup>56</sup>. Der Stadtrat liess sich durch solche Drohungen nicht aus der Ruhe bringen. Er gelangte an die Ortsbürgergemeinde mit dem Antrag, dem Ansinnen der Regierung stattzugeben und einen Kredit von Fr. 20'000.– zu sprechen<sup>57</sup>. Wie der Stadtrat wahrscheinlich erwartet hatte, lehnte die Ortsbürgerversammlung die Strassenkorrektion ab. Der Stadtrat informierte hierauf die Regierung und stellte stur erneut das Gesuch um Verlegung des Stadtbaches<sup>58</sup>. Erst ein halbes Jahr später, am 31. Juli 1854, genehmigte der Regierungsrat dann endlich das Projekt für die Verlegung des Stadtbaches unter den Kronenplatz, mit gleichzeitiger Höherlegung desselben<sup>59</sup>.

Diese Vorarbeit war Voraussetzung für die Tieferlegung der Rathausgasse. Im März 1855 war der Stadtrat dann auch bereit, die Strassenkorrektion durchzuführen, jedoch ohne Erweiterung der Kurve beim Wirtshaus zum Löwen. Der Baudirektor konnte sich damit noch immer nicht einverstanden erklären und wollte Lenzburg mit Zwangsdekret zur «Rankerweiterung» zwingen. Der Regierungsrat wies ihn jedoch an, sich mit Lenzburg gütlich zu einigen<sup>60</sup>. Im Mai 1855 einigte sich der Baudirektor schliesslich mit der Stadt. Lenzburg erhielt die Genehmigung, das Projekt von Negrelli mit den gewünschten Modifikationen<sup>61</sup> auszuführen. Der «Rank» beim Löwen wurde auf unbestimmte Zeit verschoben. Die Korrektion sollte bis Ende 1855 fertiggestellt werden<sup>62</sup>. Im Juni erhielt der Stadtrat die Genehmigung des Regierungsrates zugestellt. Die Baukommission wurde beauftragt, den Vertrag mit dem Löwenwirt Stöckli vorzubereiten. Auch musste die Abfindung für Kaufhausbesitzer Fischer geregelt werden. Dieser verlangte wöchentlich 12 Franken, weil die Frachtwagen während des Baus nicht zu seinem Geschäft fahren konnten, und er deshalb im zusätzlichen Verkaufslokal einen weiteren Angestellten benötigte und sein Pferd «angestrengt» benutzen musste<sup>63</sup>.

Ausserdem mussten die Terrainaufnahmen überprüft werden, damit die Veränderungen der letzten Jahre festgehalten werden konnten. Der Ingenieur

<sup>55</sup> StL IIIA 46, S. 212, 26.9.1853

<sup>56</sup> StL IIIA 46, S. 251, 18.10.1853

<sup>57</sup> StL IIIA 46, S. 252, 21.10.1853

<sup>58</sup> StL IIIA 46, S. 267, 14.11.1853

<sup>59</sup> STA RRP, Nr. 2198, 31.7.1854

<sup>60</sup> STA RRP, Nr. 1435, 15. Mai 1855

<sup>61</sup> Die Modifikationen sind: Wölbung der Strasse, durchgehende Stufen, angpasstes Längenprofil.

<sup>62</sup> STA RRP, Nr. 1655, 8. Juni 1855

<sup>63</sup> StL IIIA 48, S. 179, 15. Juni 1855

C. Schnüringer, der auch für die Baudirektion arbeitete, nivellierte im August 1855 nochmals das Terrain und stellte dies auf einem separaten Plan dar. Auch dieses Längenprofil wurde von der Aarg. Baudirektion (heute Aargauisches Baudepartement) genehmigt und abgestempelt (Prägestempel auf dem Plan oben links). Ingenieur C. Schnüringer erstellte zudem eine Terrainaufnahme des Bleicherains, welche auf einem weiteren Plan festgehalten wurde.

### **Die Detailpläne von A. H. Hünerwadel**

A. H. Hünerwadel, der Bruder von Rudolf Hünerwadel, wurde am 19. November 1803 geboren (gestorben 20. Mai 1885). Er studierte zuerst Theologie. Doch brach er das Studium in Zürich ab, um sich in München dem Baufache zu widmen. Nach Reisen in Deutschland und Italien kehrte er nach Lenzburg zurück, wo er sich einige Jahre in seinem Beruf betätigte. 1834 bis 1835 war er in Mülhausen und Paris, um das Musterzeichnen zu erlernen. 1836 übernahm er mit Rudolf und zwei anderen Brüdern die Indiennefabrik seines Vaters. 1844 widmete er sich wieder dem Baufach. Am 7. Januar 1853 erwarb er vom Sternenwirt G. Bertschinger eine Jucharte Goffersbergland, zu welchem ein Steinbruch gehörte.

August Hieronymus Hünerwadel erhielt am 24. August 1855 vom Stadtrat den Auftrag für die Erstellung der Treppenstufen in der Rathausgasse<sup>64</sup>.

Für die aufwendigen Anpassungen in der Rathausgasse erstellte er im Jahre 1856 mehrere Detailpläne. Diese Pläne umfassen zwei Situationspläne im Massstab 1:200 und 1:100, Längenprofile und Querschnittspläne zu jedem Eingang im Massstab 1:25 (*siehe Pläne Nr. 3 und Nr. 4 der Beilage*).

### **Die Durchführung der Strassenkorrektion**

Nachdem der Stadtrat die ersten Aufträge vergeben und die Kompetenz der Baukommission auf 200 Franken erhöht hatte<sup>65</sup>, regte sich Widerstand bei einigen Hauseigentümern, welche auch rechtliche Schritte einleiteten. Der Stadtrat ersuchte hierauf den Regierungsrat um hoheitlichen Schutz. Der Regierungsrat beschloss daher, ein Enteignungsdekret auszuarbeiten und dem Grossen Rat vorzulegen<sup>66</sup>.

Unterdessen hatte die Baukommission den alten Sod aufdecken und untersuchen lassen. Sie unterbreitete dem Stadtrat den Vorschlag, den Sod mit dem Aushubmaterial zuzuschütten. Der Stadtrat entschied jedoch, dass der Bauamtsverwalter Hirschhorn den Sod reinigen und anschliessend wieder zu decken solle<sup>67</sup>. Einen Monat später wurde der Bauamtsverwalter Hirschhorn gemahnt, den Sod endlich zu reinigen und wieder zuzudecken, da die Pflasterung vorrücke<sup>68</sup> (*siehe Bild unten rechts S. 72*).

<sup>64</sup> StL IIIA 48, S. 252, 24. August 1855

<sup>65</sup> StL IIIA 48, S. 252, 24. August 1855

<sup>66</sup> STA RRP, Nr. 2375, 29. August 1855

<sup>67</sup> StL IIIA 48, S. 254, 31. August 1855

<sup>68</sup> StL IIIA 48, S. 281, 28. September 1855

Im November machten Dr. Müller und der Löwenwirt Stöckli Schwierigkeiten wegen des Landerwerbs. Darum beschloss der Stadtrat, der Stadtammann solle sich beim Grossen Rat hierfür bemühen<sup>69</sup>. Am 14. November 1855 verabschiedete dann der Grosse Rat das sogenannte «Expropriationsdekret»<sup>70</sup>.

Wegen der Probleme mit dem Landerwerb konnten die Arbeiten nicht fertiggestellt werden. Auch sonst scheint es, dass die Bauzeit bis Ende 1855 als zu kurz eingeschätzt wurde. Im Februar 1856 beschwerten sich die Bewohner der oberen Stadt, es laufe Wasser in ihre Keller<sup>71</sup>. Die Baukommission schaute sich die Sache an und war der Meinung, man könne nichts dagegen unternehmen. Die Bewohner der oberen Stadt müssten warten, bis die Pflästerung fertiggestellt sei<sup>72</sup>.

Im Mai wurde Baumeister Wolf aus Zürich als Berater zugezogen. Die Baukommission wollte wahrscheinlich die Führung der Strasse im Bereich des Löwen optimieren, um mit den «schwierigen Anwohnern» weniger Probleme zu haben<sup>73</sup>.

Baumeister Wolf reiste nach Lenzburg und prüfte am 31. Mai 1856 die Pläne von C. Schnüriger und A. H. Hünerwadel.<sup>74</sup> und versprach, in zwei Wochen einen Bericht abzuliefern. Eine Optimierung scheint schwierig gewesen zu sein, denn Baumeister Wolf wurde vom Stadtrat am 20. Juni 1856 gemahnt, er solle den Bericht fertigstellen<sup>75</sup>. Im Juli lieferte er dann den Plan ab. Die Anpassung sah vor, das Längenprofil im Bereich des Löwen um ca. einen Stufentritt (7 Zoll = 21 cm) gegenüber dem Projekt zu erhöhen. Im August genehmigte der Regierungsrat die Projektänderung<sup>76</sup>. Die Baukommission konnte nun die Ausschreibung der weiteren Arbeiten durchführen (*siehe Plan Nr. 5 der Beilage*).

Als im September 1856 die Arbeiten vor dem Haus von Dr. Rudolf Müller aufgenommen wurden, protestierte dieser<sup>77</sup>. Einen Monat später zeigte sich der Löwenwirt Stöckli nicht zufrieden. Er wollte nur eine Stiege vor seinem Haus. Der Stadtrat erteilte den Auftrag an die Baukommission, dies zu regeln<sup>78</sup>. Wahrscheinlich konnte sich die Baukommission nicht mit Stöckli einigen, denn Ende Oktober erhob er mit «rechtlicher Kundmachung» Entschädigungsansprüche. Polizeiinspektor Müller machte ebenfalls solche geltend. Die Steinplatten, welche sich vor der Tieferlegung vor seinem Hause befunden hatten, wurden abgebrochen bzw. abtransportiert. Er drohte damit, dass er das Schreibmaterial, welches er in den letzten zehn Jahren für den Polizei-

<sup>69</sup> StL III A 48, S. 331, 9. November 1855

<sup>70</sup> STA RRP, Nr. 3055, 14. November 1855

<sup>71</sup> StL III A 49, S. 37, 8. Februar 1856

<sup>72</sup> StL III A 49, S. 40, 15. Februar 1856

<sup>73</sup> StL III A 49, S. 149, 16. Mai 1856

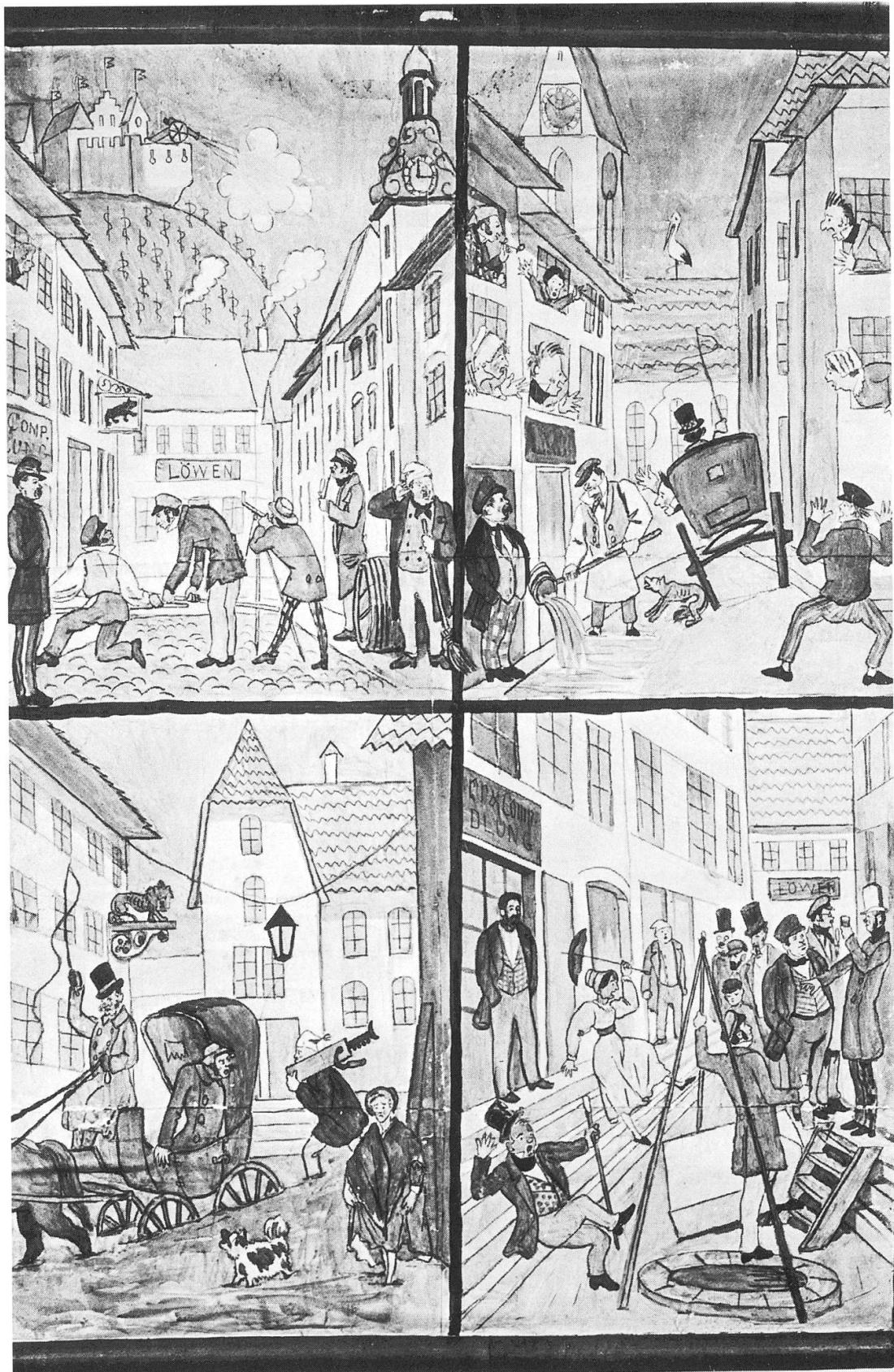
<sup>74</sup> StL III A 49, S. 175, 6. Juni 1856

<sup>75</sup> StL III A 49, S. 185, 20. Juni 1856

<sup>76</sup> StL III A 49, S. 249, 29. August 1856

<sup>77</sup> StL III A 49, S. 269, 19. September 1856

<sup>78</sup> StL III A 49, S. 286, 3. Oktober 1856



Illustrationen (Helgen) zu einer Schnitzelbank, um 1856 (Museum Burghalde).

dienst aus eigener Tasche bezahlt habe, nun der Gemeinde verrechne, falls ihm die neuen Platten in Rechnung gestellt würden<sup>79</sup>.

Da die Arbeiten zum grossen Teil erledigt waren, wurde Baumeister Hünerwadel ausbezahlt<sup>80</sup>. Zwei Wochen später, am 21. November 1856, waren die Arbeiten tatsächlich fertiggestellt, und auch Ingenieur Schnüringer erhielt nun seine Aufwendungen vergütet<sup>81</sup>.

### **Reaktionen aus der Bevölkerung nach der Tieferlegung**

Nach der Tieferlegung wurde der Wochenmarkt wieder in die Rathausgasse zurückverlegt. Da die Stufen einige Probleme bereiteten, entspann sich in den Zeitungen ein längerer Disput. Stellvertretend dafür sei hier ein Leserbrief aus der Lenzburger Wochenpost Nr. 41, vom 10. Oktober 1857 abgedruckt:

*Lenzburg. Im Wochenblatt vom 26. Sept. hofft und wiünscht einer im Namen Vieler, dass der Wochenmarkt wieder auf den günstigen Platz vor der Metzg verlegt werde. Wie unzweckmässig der gegenwärtige Platz gewählt ist, haben Käufer und Verkäufer am letzten Dienstag erfahren können, indem der Regen von Tritt zu Tritt strömte und die Körbe der Feilbietenden sammt ihrem Inhalte durchnässte, – wie unangenehm erst im Winter die mit Schnee und Eis bedeckten Stiegen für die Verkäufer sein müssen, wird dann Jedermann einsehen. Aber auch bei trockenem Wetter wissen die Leute kaum, wo sie stehen sollen; die Strasse ist zu schmal und die Stegentritte bieten wirklich zu viele Unbequemlichkeiten.; – desshalb beklagen sich auch die Landleute und zwar mit Recht.*

*Der geräumige Platz vor der Metzg ist nun wieder hergestellt und wird gewiss dem Zwecke noch besser entsprechen, als damals, wo der Wochenmarkt von der alten, breiten Strasse dorthin verlegt worden ist. Besser ist es auf jeden Fall und wenn es nur wäre um den Staublappen auszuweichen, die dann und wann aus den Fenstern der Stadt der frischen Butter drohen. Da übrigens die Versetzung des Wochenmarktes im Wunsche so vieler Stadt-Einwohner und Landleute liegt, darf man wohl kaum an der Erfüllung dieses bescheidenen Wunsches zweifeln.*

### **Die Stadt Lenzburg verändert sich weiter**

Mit der Tieferlegung der Rathausgasse waren und sind die Änderungen am Verkehrsnetz der Stadt Lenzburg nicht abgeschlossen. In Stichworten seien nachstehend die wichtigsten Veränderungen aufgeführt:

- 1874 Durchbruch Promenade Hendschiker Kirchweg (Eisengasse)
- 1875 Bau des Bahnhofes und der Bahnhofstrasse
- 1902 Bau des «Durchbruches» in der Verlängerung der Rathausgasse
- 1964 Bau des Freiämterplatzes
- 1968 Fertigstellung der Autobahn

<sup>79</sup> StL III A 49, S. 310, 31. Oktober 1856

<sup>80</sup> StL III A 49, S. 323, 14. November 1856

<sup>81</sup> StL III A 49, S. 337, 21. November 1856

- 1988 Die Rathausgasse wird wieder aufgefüllt und verkehrs frei.  
 2000 Neubau der Bahnhofstrassenbrücke und Spatenstich zur Kernumfahrung  
 2001 Baubeginn der Kernumfahrung

Wir hoffen, dass wir mit diesen Ausführungen etwas Licht in die Vorgänge rund um die Tieferlegung der Rathausgasse in Lenzburg zu bringen vermochten. Bei der Arbeit an diesem Bericht erkannten wir aber auch, dass es Stadtrat, Baukommission, Ingenieure und Baumeister damals nicht einfacher hatten als heute, und dass schon in jenen Tagen jeweils sehr viel Zeit zwischen Projekt und Ausführung verstrich ...

### **Alte Masse**

Nach 1838 waren folgende Masse gebräuchlich:

1 Klafter	= 3 Schweizerellen	= 1.8 m
1 Schweizerelle	= 2 Fuss	= 60 cm
1 Fuss (Schweizerfuss)	= 10 Zoll	= 30 cm
1 Zoll	= 10 Linien	= 3 cm
1 Linie	= 3 mm	
1 Juchart	= 36 a	

### **Literaturverzeichnis**

- Schaffer*, Abriss der modernen Geschichte, Verlag Huber, Frauenfeld 1974  
 Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), Kanton Aargau, Bern 1983  
*Spycher*, Die Asphaltgrube im Val-de-Travers, Basel 1994  
*Dultinger*, Alois Negrelli, Innsbruck 1993  
*Kubalek*, Alois Negrelli, 1999  
*Bussjäger/Concin/Gerstgrasser*, Alois Negrelli und seine Spuren in Vorarlberg, Bludenz 1997
- Urbanistics*, Stadtbilduntersuchung Altstadt Lenzburg, Lenzburger Neujahrsblätter 1976  
*Neuenschwander*, Geschichte der Stadt Lenzburg Band 2, Aarau 1984  
*Neuenschwander*, Geschichte der Stadt Lenzburg Band 3, Aarau 1994