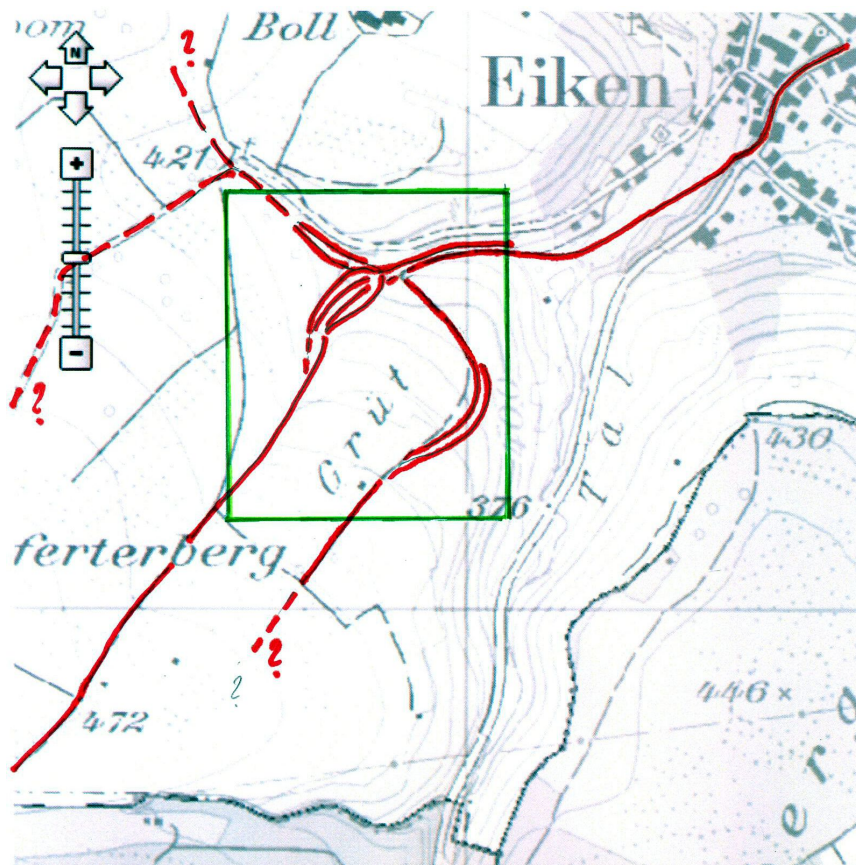




Die Hohlwege „im Grüt“ in Eiken

Autoren: Kurt Villinger, Meilen (KV) und Hans Grether, Bassersdorf (Gr)
26. März 2012



Der Karrenweg von Eiken nach Schupfart um ca. 1700 in der Übersicht:
Rechts oben der Beginn des Wegs bei der Kirche. Im Engnis Aufteilung in drei Äste: das mittlere Hohlwegbündel die kürzeste (und wohl älteste) Verbindung nach Schupfart; der linke und der rechte Ast vermutlich die nur landwirtschaftlich genutzten Zugänge zu den Feldern und Wäldern des Schupferterbergs bzw. nach Broom. Die Bergstrasse und die Talstrasse nach Schupfart gab es damals noch nicht.
Karte: agis Geoportal Aargau, Amtliche Vermessung, Stand Februar 2012.

Die Hohlwege „im Grüt“ in Eiken

Die nachfolgenden Ausführungen wurden zusammengestellt auf Grund folgender Grundlagen:

- Eine Begehung des Geländes mit Dr. Linus Hüsser, freischaffender Historiker aus Ueken, am 15.6.11.
- Eine Begehung mit Hans Grether am 25.10.11.
- Die mündlichen Kommentare von David Wälchli, Archäologe, Präsident der Fricktalisch-Badischen Vereinigung für Heimatkunde, anlässlich der erstmaligen öffentlichen Führung vom 12.11.11.
- Die Kommentare von Cornel Doswald, Leiter der Abteilung Beratung von ViaStoria, anlässlich einer Begehung vom 14.12.11 und seine schriftlichen Korrekturvorschläge und Kommentare vom 4.1.12., die in den vorliegenden Text eingearbeitet wurden.
- Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) von 1994/95, Strecken AG 581, 582 und 585.
- Der Aufsatz „Die Hohlwege von Bollodingen“, von Hanspeter Schneider, publiziert im Jahrbuch des Oberaargaus, Band 35 (1992), und andere Beiträge zu Hohlwegen in der Schweiz (Internet).

Aus den verschiedenen Begehungen und Diskussionen resultierten die Hohlwegdarstellungen auf den Seiten 1, 7, 8, 10 und 11.

Hohlwege und ihre Entstehung

Wikipedia: Hohlwege sind Wege, die sich durch jahrhundertelange Nutzung mit Fuhrwerken und Vieh sowie abfliessendes Regenwasser in das umgebende Gelände eingeschnitten haben.

C. Doswald: Hohlwege sind sich ständig vertiefende Erosionsrinnen, deren Sohle durch Ausschwemmung immer von neuem freigelegt und durch die Benutzung wieder aufgelockert wird. Hohlwege entstehen durch Gebrauch und sind im Unterschied zu modernen Strassen nicht gebaut, sondern gewachsen.

Die (erdige) Oberfläche der Wege wird durch die Benutzung dauernd „beschädigt“, z.B. durch Herauslösen von einzelnen Steinen durch Schläge mit den Hufen der Zugtiere und hohem Kantendruck der eisernen Radreifen, sowie durch Abschleifen der Oberfläche (Radschuhe, gebremste und blockierte Wagenräder, Schlittenkufen usw.). Dieses gelöste Material, z.T. in Pulverform, wird dann bei Niederschlägen abtransportiert und die freigelegte „neue“ Oberfläche wird anschliessend wieder auf die gleiche Art strapaziert.

Hans Grether mag sich daran erinnern, dass auf der „neuen“ Schupfarterstrasse, die in den 1940er-Jahren noch ohne Hartbelag war, zur damaligen Zeit bei trockenem Wetter zentimeterdicke Staubschichten lagen.

Geologische Situation

In der zweitletzten Eiszeit (vor mehreren hunderttausend Jahren) lag unsere Gegend im Randbereich der grossen Gletscher des Alpenvorlandes und war demzufolge höchstwahrscheinlich eisbedeckt. Die Gletschermassen formten dabei die beiden breiten und flachen Talmulden vom Broom und vom Schupferterberg auf der Hochfläche oberhalb und seitlich der Hohlwege. Entwässert wurden die beiden Talmulden damals durch das Engnis (mit den heutigen Hohlwegen) hindurch in Richtung der Sisseln, wobei der heutige tiefe Einschnitt im Gelände durch sehr grosse Schmelzwassermassen entstanden ist. Diese Geländesituation wurde später dann ausgenutzt für „unseren“ Verkehrsweg. Im vorliegenden Fall ist schwer zu unterscheiden, was im Engnis natürlicher Graben und was eingeschnittener Hohlweg ist. Auf jeden Fall hat sehr viel Nacherosion stattgefunden.

Während der letzten Eiszeit (ab 100'000 bzw. 32'000 Jahren vor heute) war der Ort eisfrei.

In der heutigen Zeit entwässern sich die beiden Talmulden oberhalb der Hohlwege nicht mehr durch dieses Engnis. Das Regenwasser versickert unmittelbar im kalkigen Boden und sammelt sich unterirdisch. Einzig

bei Starkregen kann noch - wie Dorfbewohner bezeugen - Wasser oberirdisch über die Wegsohle und den Geländeeinschnitt abfließen. Der Geländeeinschnitt ist heute – entgegen dem Eindruck, der bei oberflächlicher Betrachtung entstehen könnte – also kein Bachlauf. Im Einzugsgebiet der beiden Talmulden befindet sich auch keine Quelle. Ob das versickerte Wasser des Gebietes oberhalb der Hohlwege unten in der nahen Briegliquelle wieder austritt, ist möglich, aber nicht gesichert.

Koordinaten und Dimensionen des Hohlwegsystems

- Koordinaten: 640 845 / 264 426
- Länge ca. 260 Meter
- Breite im oberen Teil 40 Meter
- Höhendifferenz ca. 45 Meter

Von Eiken her betrachtet (siehe die Croquis auf den Seiten 7 und 8):

- Zwei Eingänge und zwei Talstrecken (1 + 2)
- Eine Hauptachse, steil nach halblinks, oben mit zwei Ausgängen 4/5 und 6/7
- Ein Nebenausgang nach rechts (8/9) in Richtung Broom
- Ein Nebenausgang nach links (10 bis 12) in Richtung Chell

Bedeutung

Primär Lokalverkehr, diente vorwiegend der Landwirtschaft zur Bewirtschaftung der Felder und Wälder von Eiker Bauern oben auf Broom und Schupferterberg. Wann die Höhen gerodet wurden, ist nicht klar. Dann auch Ortsverbindung Eiken-Schupfart (fast Luftlinie nach Schupfart). In Eiken hatte die Vogtei seit dem 15. Jahrhundert bis 1803 ihren Sitz (Verwaltungszentrum),

Auch für lokale Wallfahrt (z.B. Gnadenort Buschberg; erstmals bezeugt 1553).

Nach Ansicht von C. Doswald kaum Teil eines Fernwegs. Denkbar wäre eine regionale Route Laufenburg-Kaisten-Eiken-Schupfart-Buschberg-Anwil-Schafmatt (-Olten/Aarau). Dafür aber keine Anhaltspunkte.

Ideale Bedingungen für das Wegstück in Eiken durch Existenz einer ausgiebigen Quelle (Briegliquelle) für Mensch und Tier unmittelbar am Weg (Ort der Quelle siehe Seite 8). Die Briegliquelle sei „seit Urzeiten“ als öffentliche Quelle benutzt worden (Gemeindearchiv Eiken, Abt. Alt, Landwirtschaft 1866-1881, Dossier Quellen: Prozess der Gemeinde gegen den Besitzer der Quelle Johann Villinger in den Jahren 1858-1861).

Alter des Wegsystems

Sehr alt und sehr lange Nutzung.

Nach David Wälchli sind die Dörfer im Fricktal während der Zeit 600/700/800 n.Chr. entstanden. Seit dieser Zeit gibt es wohl Verkehrsverbindungen zwischen den Dörfern. Zu Beginn wahrscheinlich primär als Fusswege. Die angrenzenden Jurahöhen wurden spätestens bis ins hohe Mittelalter (ca. 1000-1200 n.Chr.) gerodet und unter den Pflug genommen. Die Hohlwege sind deshalb nach Cornel Doswald bis spätestens ums Jahr 1200 entstanden. Historisch belegte Zeugen in der Umgebung aus dieser Zeit: Gräberfeld von Alamannen in Eiken (Bleien) um 700 n.Chr. und Herrschaftszentrum Schupfart mit der Turmhügelburg Herrain (10.-12. Jahrhundert).

Der Bergweg ist mindestens seit dem 16. Jahrhundert urkundlich belegt, was nicht heisst, dass er erst dann entstanden ist (StAAG, AA 7476 Berein des Stifts Rheinfelden 1561, „am Prieckhes Brunnen ... am Schupfarterweg...“).

Die Hohlwege sind also früheste Zeugnisse aus den Anfängen des Dorfes.

Die Entstehung der Hohlwege während noch früherer Zeiten ist denkbar, aber fraglich. Eine römische Villa ist in Schupfart nachgewiesen (Betberg), aber römische Strassen sind eher im Talboden anzutreffen; die Jurahöhen waren damals noch kaum genutzt oder besiedelt.

Nach dem Bau der Bergstrasse als Hangstrasse (18. Jahrhundert) wahrscheinlich nur noch gelegentliche Benutzung und als Fussweg.

Relatives Alter der einzelnen Hohlwegstrecken (Hypothesen C. Doswald)

- Talspuren: 1 älter als 2; 2 ist relativ jung.
- Hauptachse steil halblinks: Am ältesten wahrscheinlich 4, dann 5 und 6, am jüngsten und am intensivsten genutzt 7.
- Nebenausgang rechts: 9 älter als 8.
- Nebenausgang links: 10 bis 12 jüngere Hohlwege (geschätzt um 300 Jahre alt).
- Heute noch genutzt: 2 und 3 als Fuss-, 10 als Waldweg.

Eventuell sind mehrere Spuren gleichzeitig in Betrieb gewesen.

Charakteristiken der Hohlwege im Allgemeinen

- Im Allgemeinen senkrecht zum Hang angelegt (Unfallgefahr, Abrutschen); keine engen Kurven, da vielfach keine Deichsel am Fuhrwerk.
Wege am Hang wurden wenn immer möglich vermieden (Unterhalt).
- Es sind Erdwege, ohne befestigte Wegoberfläche. Primitive Sondierungen im Weg 7 führten zu keinen andern Ergebnissen (keine Platten, keine Felsunterlage als Fahrbahn).
- Der Bereich unserer Hohlwege war vermutlich schon immer bewaldet.
C. Doswald: Hohlwege entstehen vor allem in steileren Lagen, wo eine intensive Erosion überhaupt möglich ist. Diese steileren Lagen waren normalerweise bewaldet, da man sie nicht anders als mit Holzgewinnung und Waldweide bewirtschaften konnte (Ausnahme: südexponierte Reblagen). Die Linienführung von Wegen wurde ausserhalb der Alpen grundsätzlich nicht aufgrund der Exposition gewählt, sondern aufgrund der kürzesten Verbindung, die mit den vorhandenen Verkehrsmitteln bewältigen werden konnte. Um nicht kostbare Ackerflächen opfern zu müssen, wurden Wege deshalb auch in schwieriges Gelände gelegt, das nicht für den Ackerbau geeignet war. Die Devise lautete: Das Maximum an Getreide anpflanzen, weil die Ernährungsgrundlage immer nur dafür ausreichte, um die Bevölkerung in *normalen* Zeiten zu ernähren; Hungerjahre waren deshalb nicht selten.
- C. Doswald: Die Rippen zwischen den Hohlwegspuren sind in Hohlwegsystemen völlig normal. Sie entstanden durch die parallele Einkerbung der Erosionsrinnen und sind Reste des ursprünglichen Terrains.

„Betrieb“ auf den Hohlwegen

(zusammengetragen aus verschiedenen nicht-Eiken-spezifischen Quellen)

- Benutzer: In erster Linie Bevölkerung und Landeigentümer, eher weniger Händler, Pilger, Soldaten.
- Transportierte Ware: Vor allem Getreide, Gras/Heu, andere Landwirtschaftsprodukte, Handelsware.
- Zu Fuss und mit Karren. Die Karren ein-, aber auch zweiachsig. Es wurde ein Art Leiterwagen verwendet (oben breit, unten schmal, Spurbreite ca. 1 Meter).
- Karren hatten früher nicht immer eine Deichsel und keine richtigen Bremsen im heutigen Sinn. Bremsen durch Blockieren des Rads mittels Radschuhen, ev. mittels nachgeschleppten und beschwerten Schlitten.
- Talfahrt wahrscheinlich schwieriger als Bergfahrt.
- Der Fuhrmann ging normalerweise neben dem Wagen (auf der Rippe).

- Höchste Anforderungen an Zugtiere, Wagen und Fuhrleute, speziell bei ungünstigen Bedingungen (Morast, Tauwetter usw.). Es war eher günstig, wenn der Boden gefroren war: Kein Steckenbleiben, keine Erosion.
- Häufig zusätzliche Zugtiere für Vorspanndienste und Pannenhilfe benötigt (Rad- und Deichselbruch); dafür waren die Eiker Mühle, etwas weiter die Schmiede und die Wagnerei nahe!
- Gegenverkehr im oberen Teil nicht möglich. Geislechlöpfe zeigte Einfahrt an. Eventuell waren jeweils zwei Wege in Betrieb, einer für die Bergfahrt und einer für die Talfahrt.
- Geeignetes Gelände für militärische Sperren. Für Überfälle ist der Ort zu wenig abgelegen und zu nahe am Dorf, man hört Hilferufe!
- Für Geistergeschichten: Im Sagenbuch des Fricktals („Tannhupper und Leelifotzel“, 2008) finden sich keine Hinweise. Auch in den historischen Büchern „Schweizersagen aus dem Aargau“ von 1856 nicht.

Details zu einzelnen Spuren

- Vor Einfahrt unten: Ausgedehntes Schwemmland (herrührend von den Erosionen im Hohlweggebiet); geschätzte Mächtigkeit bis fünf Meter.
- 1 und 2: Steigung komfortabel. Hohlwege haben nacherodiert (haben sich noch tiefer eingefressen).
- 2: Ungefähr in der Mitte von Spur 2 Wasserableitung in der Form eines augenfälligen Durchlasses in der Rippe; sehr eindrücklich.
- 4 und 6: Mit hängender Ausmündung. Beim unteren Ende von Spur 4 lässt sich nicht eindeutig feststellen, ob die Spur 4 mit dem Hauptgraben 1 oder mit dem Hohlweg 2 verbunden gewesen ist. Beides ist denkbar.
- Die Spuren 4 bis 7 sind in der Tiefe relativ schmal; ev. Fahrniveau ehemals höher und seit Aufgabe der Benutzung Nacherosion.
- 7: Die hinterste Spur am jüngsten und am intensivsten genutzt. Die Böschung dahinter (4-5 Meter) ist fast ausschliesslich durch Benutzung entstanden. Dahinter wahrscheinlich Fels. Fehlende Bewachung wohl wegen fehlendem Tageslicht.
- 8 und 9: Ausfahrten nach rechts entstanden schon früh, möglicherweise dadurch, dass das dortige Gebiet neu gerodet bzw. landwirtschaftlich entwickelt wurde. Das Gehöft Boll entstand erst nach 1776 (auf der Karte des Geometers Leimgruber von 1776 noch kein Gehöft dort).
- 9: Ausmündung hängend. Böschungskante ob Spur 9 ist „sauber und schön rund“. Weist auf alte Wegspur hin. Scheint aufgegeben worden zu sein mit dem Bau der Bergstrasse.
- 10 bis 12: Zum Erreichen lokaler Wald- und Landparzellen. Keine Spuren gefunden, die in die Hauptachse zurückführen würden.

Verschüttungen von Wegspuren seit Aufgabe der Benutzung

- 1: Beim Eingang unten (durch Schutthalde von einem Steinbruch gleich oberhalb der Bergstrasse).
- 1/7: Im Bereich der „Nase“ massive Verschüttung. Wahrscheinlich ist diese Nase die Schutthalde eines weiteren ehemaligen Steinbruchs gleich oberhalb der Bergstrasse und hat die Y-Verzweigung der Spuren 1, 7 und 8 unter sich begraben.
- 9: Auch die Spur 9 ist durch die gleiche „Nase“ verschüttet und unterbrochen worden. Sogar in heutiger Zeit wird diese Vertiefung neben der Bergstrasse immer noch als wilde Deponie benutzt (Baumstrünke, Gartenabfälle usw.).
- Ausmündung 6/7: Gestörte Zone durch aktuelle wilde Deponie von landwirtschaftlichem Unrat.
- Die flache Grube zwischen den Spuren 4 und 5: Eventuell entstanden durch Materialentnahme oder durch Vorbereitungen für einen neuen Steinbruch.

Marchsteine

- Marchstein Nr. 259, stammend aus der Zeit von Geometer Leimgruber (1776), befindet sich direkt auf der Rippe zwischen den Spuren 1 und 2, was bedeutet, dass die Rippe schon damals existierte.
- Die Marchsteine (aus dem 20. Jahrhundert, aber auch solche von Leimgruber von 1776) sowie die Grundstücksgrenzen befinden sich mitten in der Wegspur 7.

Die Ursachen dieser Unterschiede sind nicht klar (Waldgrenzen?).

Darstellung auf alten Karten

- Leimgruber 1776: Bergweg als Karrenweg (Fahrweg), nur ein einziges Trassee im Waldinnern. Welche Spur gemeint war geht daraus nicht hervor. Ganzes Gebiet dargestellt als Busch oder Wald. Bergstrasse besteht bereits (auch als Fahrweg). StAAG P 01/01/76. Siehe Seite 16.
- Michaeliskarte 1846: Bergweg nur noch als Fussweg eingetragen, so wie es aussieht nicht identisch mit der Spur 7. Die Böschung von 7 ist eindeutig ohne Busch/Wald dargestellt (d.h. dass der Weg 7 am Waldrand entstanden ist resp. dem Waldrand entlang führte).
- Siegfriedkarte 1880: Dito; total im Wald.
- Katasterplan von 1910: Dito, Fussweg im Wald.

Wegen langdauernder Nichtbenutzung sind die Wege im Dorf sukzessive vergessen gegangen. In keiner Dorfchronik werden sie erwähnt. Sie wurden dann 1994 anlässlich der Inventarisierung der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) erfasst (siehe Seiten 17 und 18). Die untenstehenden Autoren haben die Thematik also nicht entdeckt, sondern jetzt etwas ausgiebiger dargestellt und Behörden und Öffentlichkeit sensibilisiert.

Die beigegefügt Panoramafotos auf den Seiten 12 bis 15 folgen gedanklich den im Februar/März 2012 durchgeführten öffentlichen Begehungen.

Schutz und weitere Hohlwege

Die Hohlwege im Grüt sind noch sehr ursprünglich und wenig gestört. Sie sind wichtige verkehrspolitische und kulturhistorische Zeugen und verdienen Schutz. Gefährdet sind sie heute z.B. durch wilde Ablagerungen und allenfalls durch mögliche Waldstrassen in kommenden Zeiten.

Hohlwegsysteme wie dasjenige in Eiken sind nicht so selten. Ähnliche Hohlwege existieren z.B. in Bollodingen (bei Herzogenbuchsee), Hedingen (Knonauer Amt), Burgdorf (Leuenhohle), Leibstadt (zwischen Leibstadt und Sibewege).

Anhänge

- Drei Übersichtszeichnungen, Seiten 1 unten, 7 und 8 (KV).
- Drei Geländerelevs, Seiten 9 bis 11 (Gr).
- Panoramafotos, Seiten 12 bis 15 (Gr).
- Ausschnitt aus der Karte des Geometers Leimgruber von 1776, Seite 16 (KV).
- Kartenausschnitt und Text aus dem Inventar Historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), Stand 1994 / 1995, Seiten 17 und 18.

26. März 2012

Autoren: Kurt Villinger, Meilen (KV) und Hans Grether, Bassersdorf (Gr)

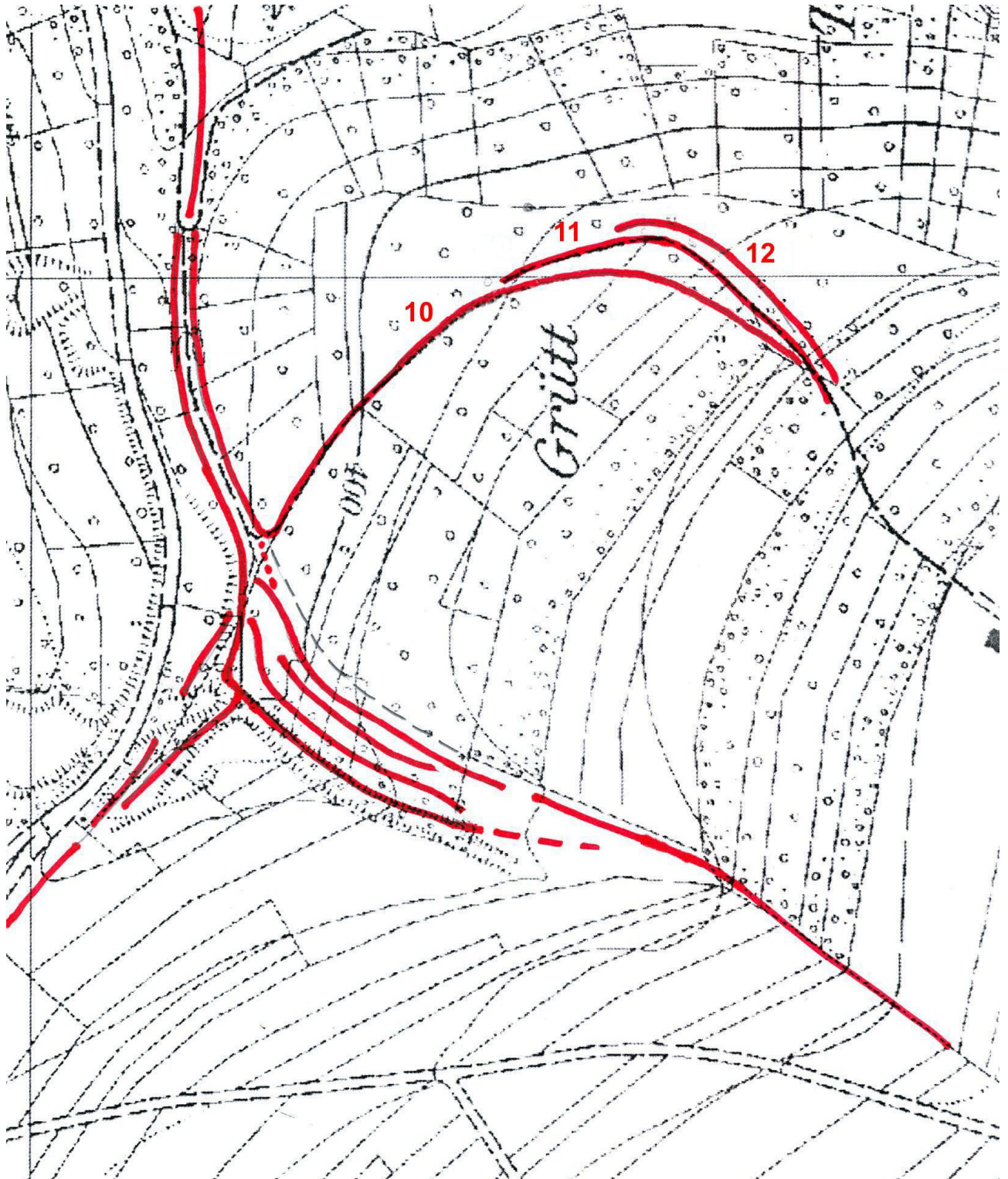
Zusätzliche Unterlagen

Im Verlauf der Recherchen ist viel zusätzliches Material (Text, Fotos und Grafiken) zusammengetragen und erarbeitet worden, das in der vorliegenden Dokumentation keinen Platz mehr gefunden hat. Dieses ist auf einer Daten-DVD zusammengefasst und für Interessierte bei der Gemeinde Eiken hinterlegt worden.

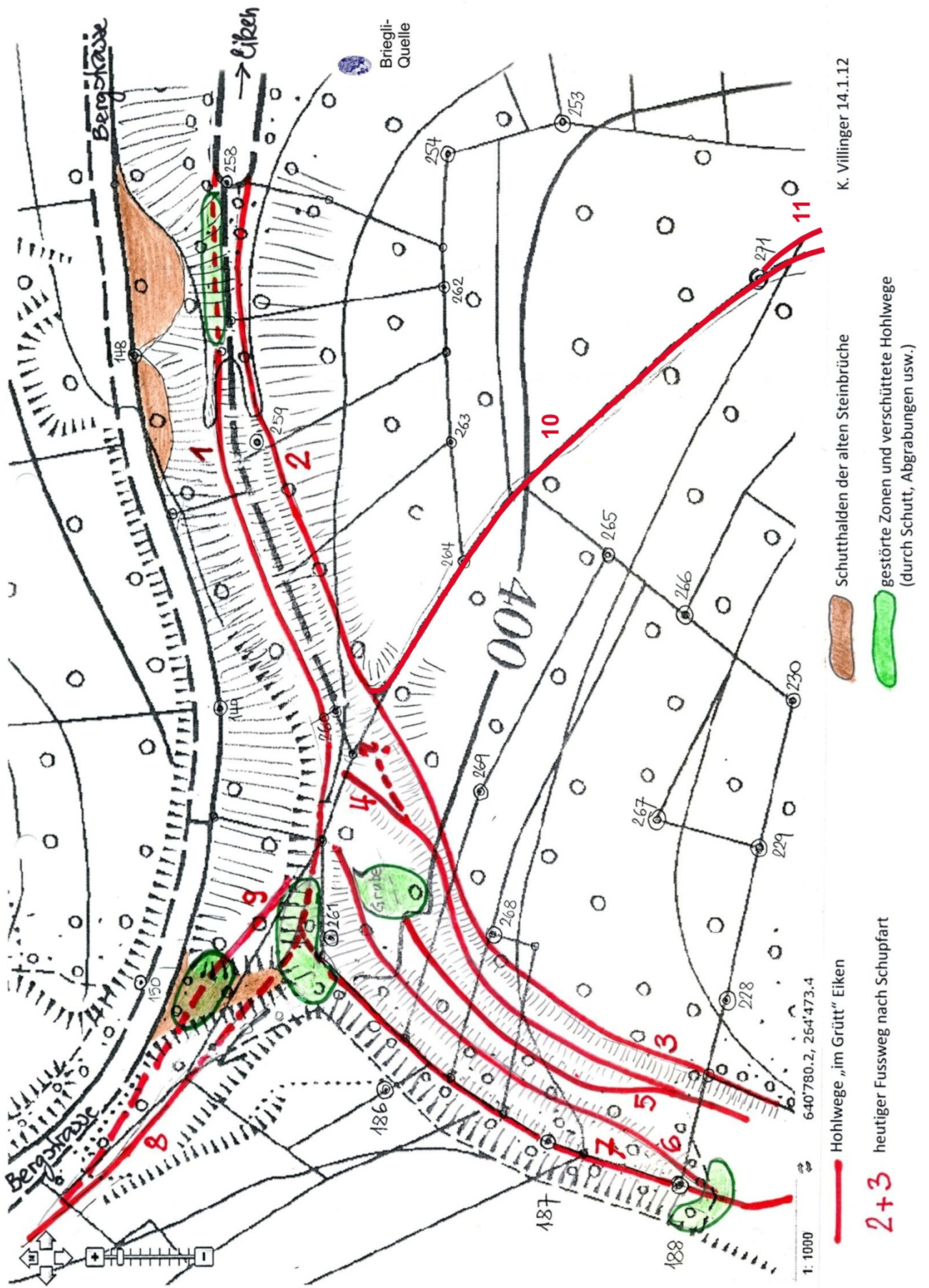
Das Hohlwegsystem „im Grüt“ südwestlich des Dorfkerns von Eiken:

- Von Eiken her kommend der einspurige Bergweg,
- sich aufteilend in zwei Wegspuren im eigentlichen Engnis,
- dann die Nebenachse nach links in Richtung Chell (Wegspuren 10-12),
- die Hauptachse/Steilstrecke mit einem Bündel von vier nebeneinanderliegenden Wegspuren nach Schupfart (wahrscheinlich die ältesten Spuren),
- und die Nebenachse nach rechts in Richtung Broom (Boll).

Karte: agis Geoportal Aargau, Amtliche Vermessung, Stand Dezember 2011

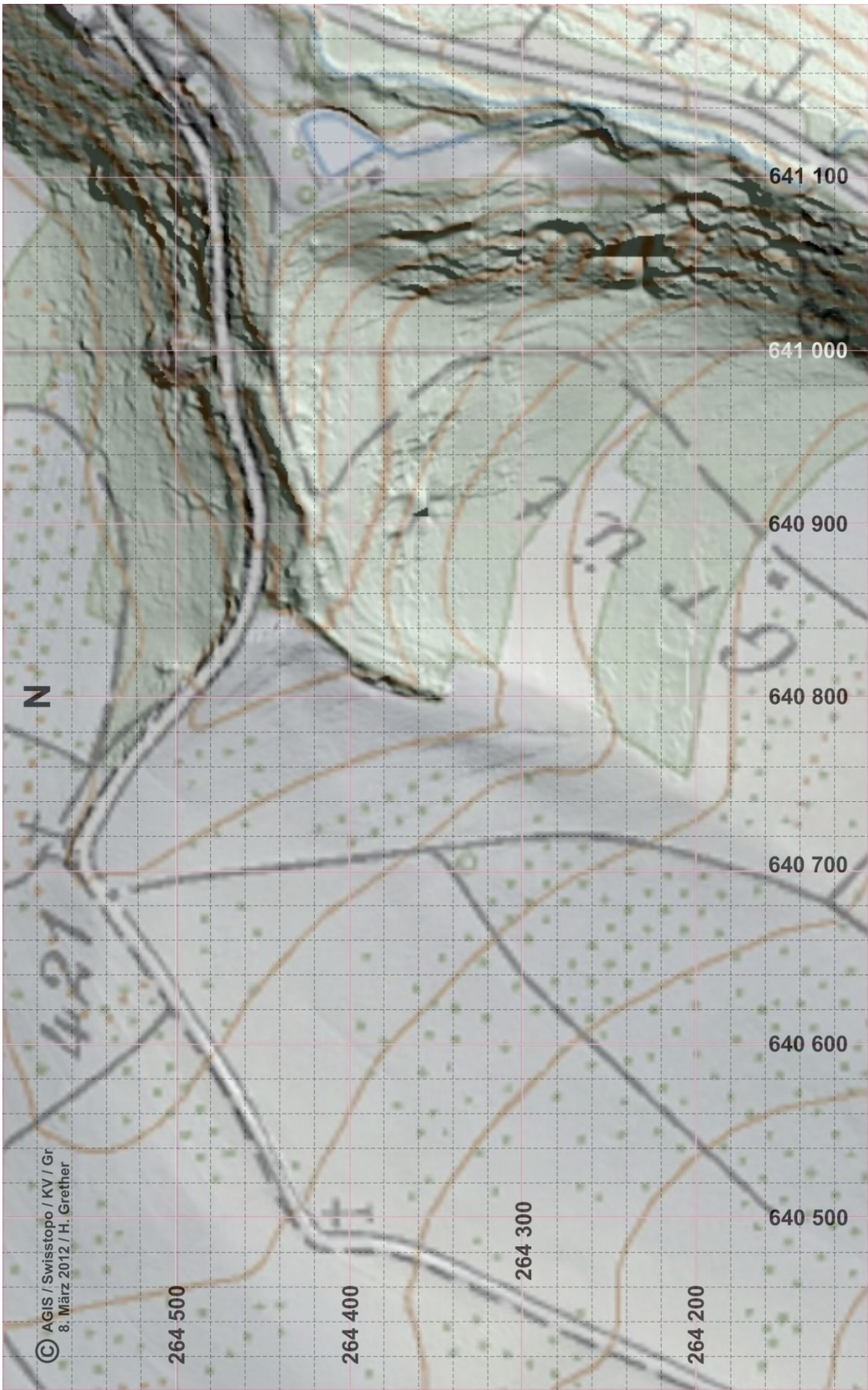


Wegverläufe im Kernbereich des Hohlwegsystems

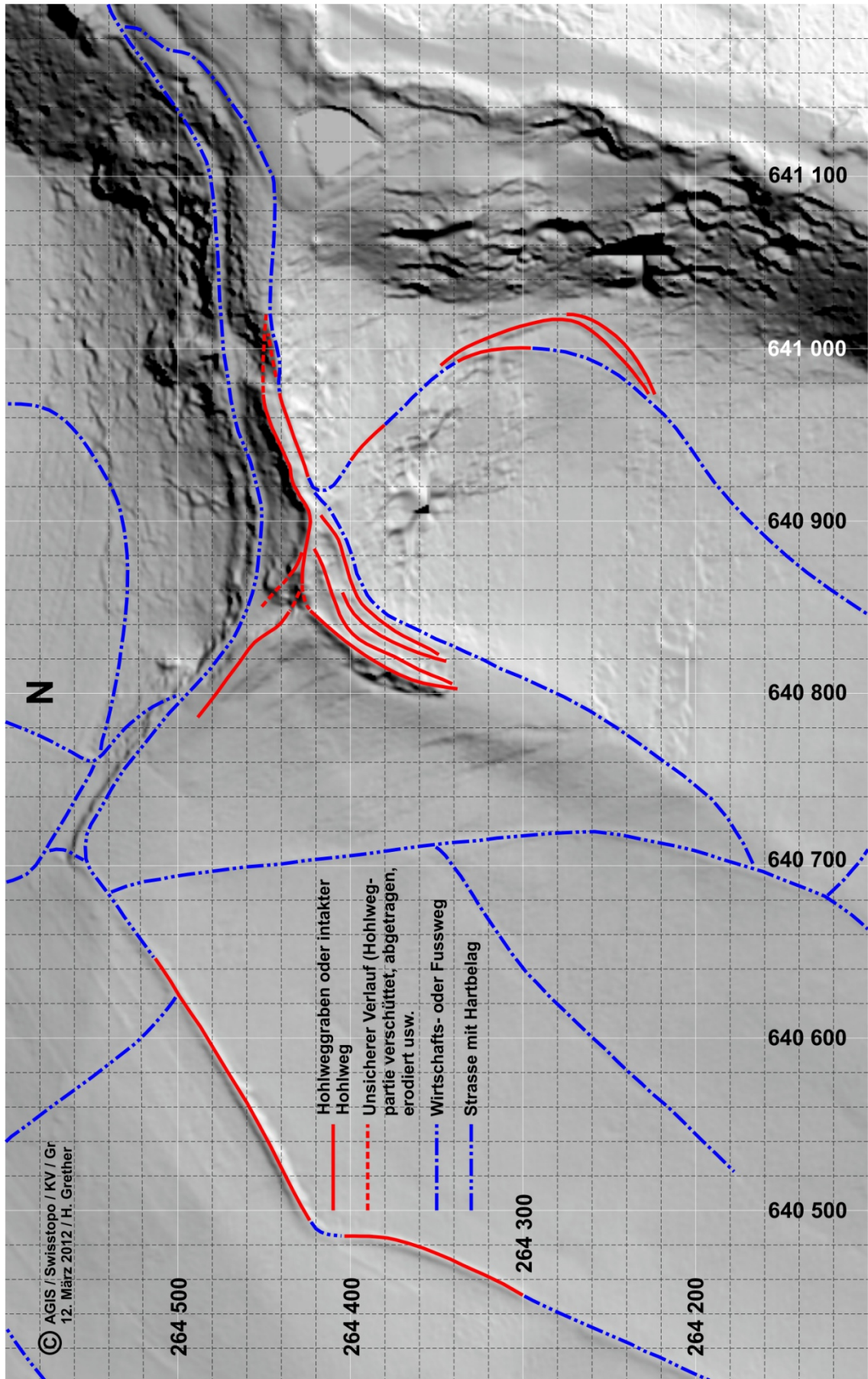


K. Villinger 14.1.12

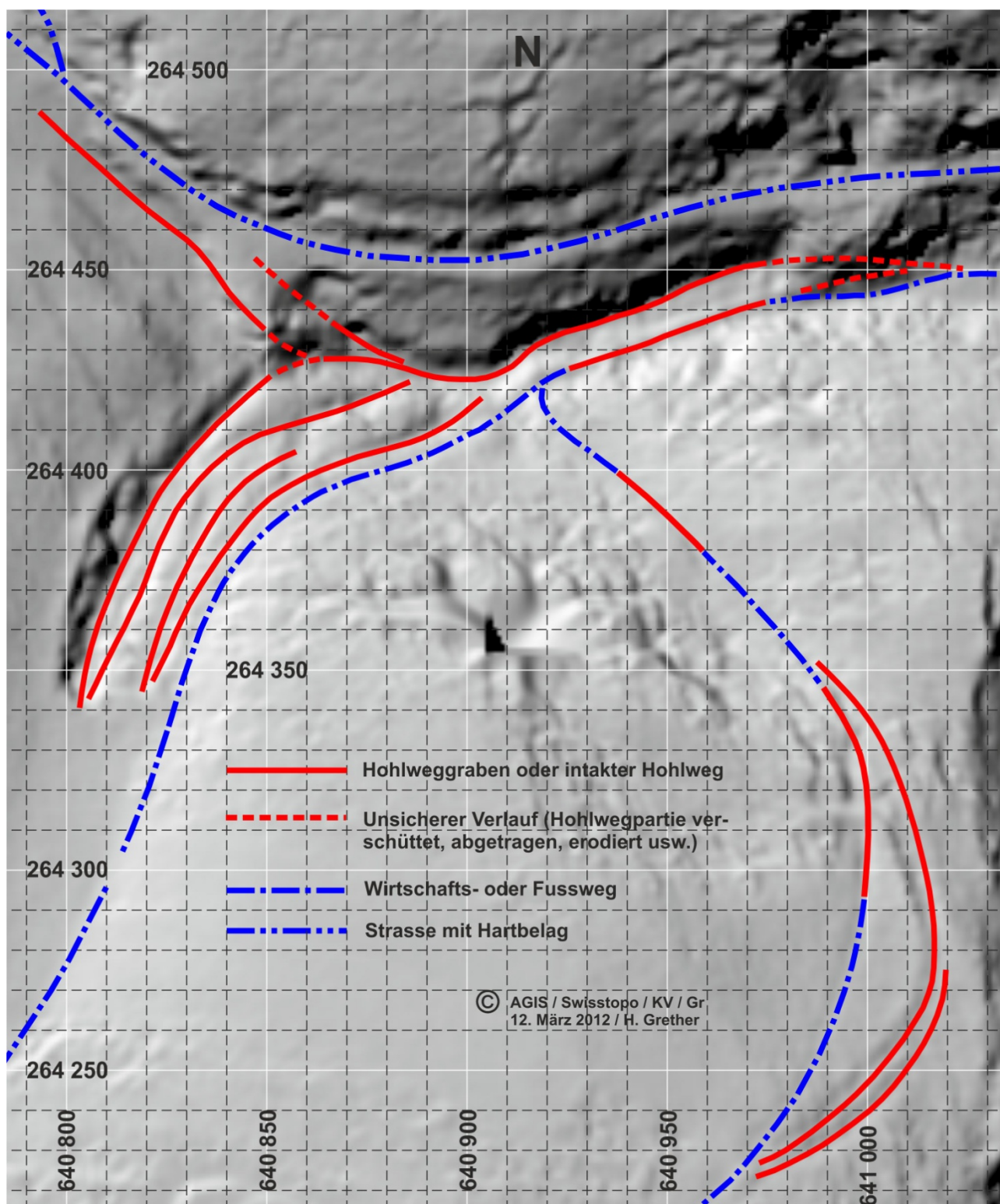
Wegverläufe und weitere Details im Kernbereich des Hohlwegsystems



Reliefbild mit Karte 1:25'000 vom erweiterten Bereich des Hohlwegsystems



Reliefbild mit Wegverläufen im erweiterten Bereich des Hohlwegsystems



Reliefbild mit Wegverläufen im Kernbereich des Hohlwegsystems

© Die **Geländerelief-Daten sind Eigentum des Kantons Aargau (AGIS)**. Die kommerzielle Verwendung oder Weitergabe zur kommerziellen Verwendung ist nicht zulässig. (Auszug aus den „Nutzungsbedingungen für öffentlich zugängliche Geodaten“ des Kantons Aargau).
→ Dieser Hinweis gilt für alle Reliefbilder in dieser Dokumentation.



Foto 1: Vor dem Anfang der Hohlwege seitens Eiken. Rechts die grosse Schutthalde



Foto 2: Die beiden Talspuren 1+2, unmittelbar nach der Schutthalde



Foto 3: Die beiden Talspuren 1+2, Blick zurück talauswärts



Foto 4: Hauptachse / Steilstrecke mit den Wegspuren 7+6 im Vorder- und den Wegspuren 5+4 im Hintergrund. Oberer Teil des Hohlwegsystems, vom Waldrand auf der Westseite her betrachtet.



Foto 5: Hauptachse / Steilstrecke mit Wegspur 4 im Vordergrund, von unten her betrachtet



Foto 6: Hauptachse / Steilstrecke, ungefähr auf halber Distanz, mit den Wegspuren 7+6 im Vorder- und den Wegspuren 5+4 im Hintergrund. Vom Waldrand auf der Westseite her betrachtet.



Foto 7: Hauptachse / Steilstrecke mit den Wegspuren 7 (links) und 6 (Bildmitte). Von oben her betrachtet, unmittelbar vor dem Übergang in die Wiese.



Foto 8: Oberes Ende der Hauptachse / Steilstrecke im Wald und spurlose Ausmündung in die Wiese



Foto 9: Nebenwege nach rechts hinauf Richtung Broom, von unten her betrachtet. Rechts die Spur 9, am Ende zugeschüttet durch die Schutthalde („Nase“) des oberen Steinbruches. Die Spur 8, ebenfalls teilweise verschüttet, führt links an der „Nase“ vorbei nach hinten.



Foto 10: Ausmündung der beiden Nebenwege rechts (8+9) in die Wiese Richtung Broom. Im Zentrum hinten der Schuttkegel („Nase“) des ehemaligen oberen Steinbruchs an der Bergstrasse.



Foto 11: Abzweigung der Nebenachse nach links in Richtung Chell (Spuren 10-12, rechte Bildhälfte)

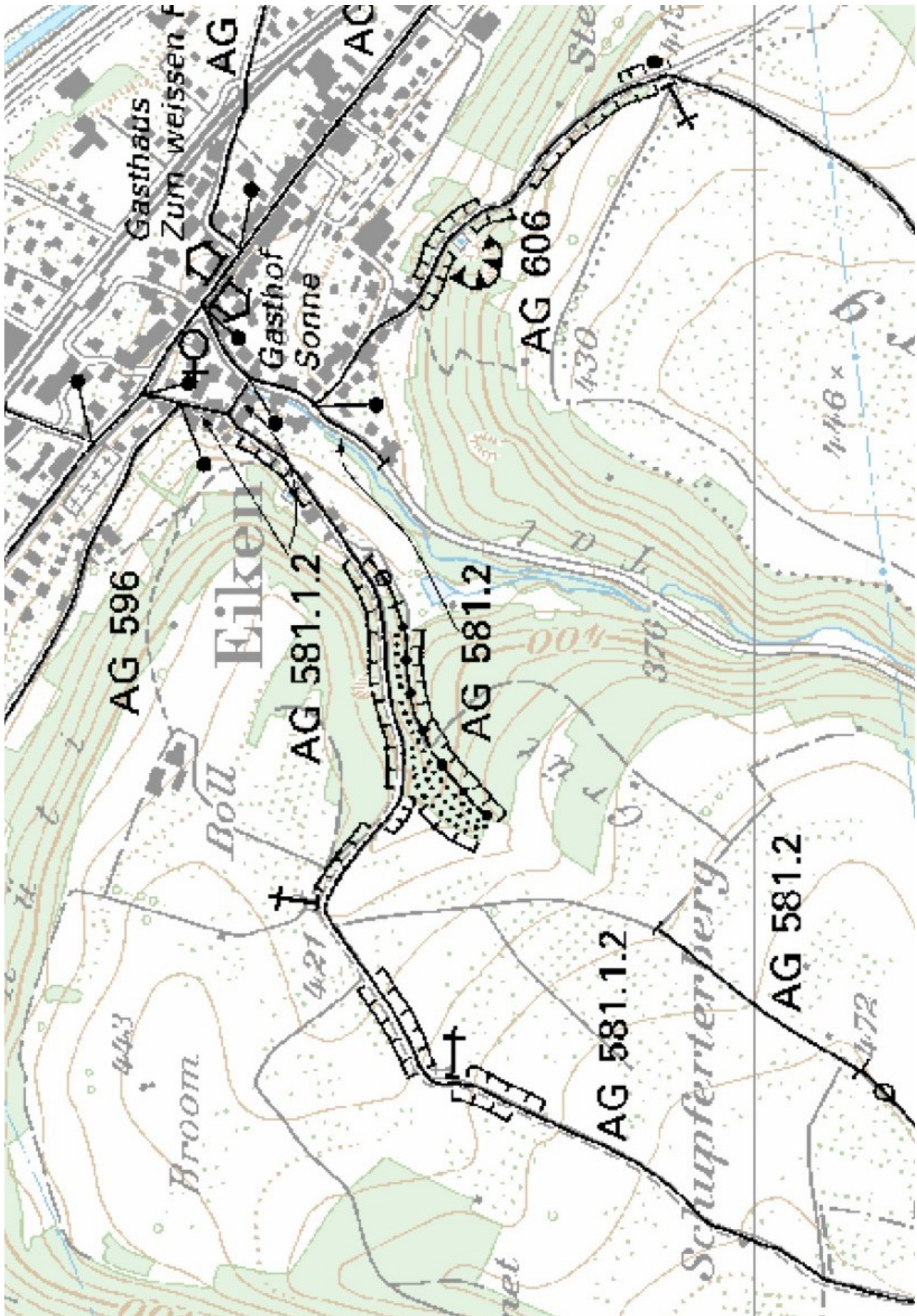


Foto 12: Nebenweg 10 (rechts) und Wegspur 11 (links), unterwegs hinauf Richtung Chell



Ausschnitt aus der Karte von Geometer Leimgruber aus dem Jahr 1776
(Staatsarchiv des Kantons Aargau, P 01/01/76)

Am rechten oberen Bildrand die ersten Häuser von Eiken, unter anderem die Mühle. Der obere Karrenweg ist die heutige Bergstrasse als Hangstrasse, damals noch nicht lange bestehend; der untere Karrenweg der sehr alte Bergweg von Eiken nach Schupfart. Es sieht danach aus, als sei bereits um 1776 der Bergweg identisch gewesen mit unseren Wegspuren 2 und 3, auf jeden Fall nicht mit Wegspur 7. Auffallend ist, dass auch das Gebiet westlich der Wegspur 7 bewaldet war, inklusiv die Ausfahrten aus den Wegspuren 8 und 9.



© Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)

IVS-Geländekarte, Ausschnitt Eiken-West

IVS

INVENTAR HISTORISCHER
VERKEHRSWEGE
DER SCHWEIZ

IVS Dokumentation
Kanton Aargau

AG 581.2

Bedeutung Regional

Seite 1

Strecke AG 581 *Wegenstetten - Eiken*
Linienführung 2 *Schupfart - Eiken; Fussweg*
Landeskarte *1069*

GESCHICHTE *Stand Dezember 1994 / rb*

Der Weg wird erstmals um 1500 erwähnt: "Am Aspach, stösst an Schupfarterweg" [im TA 32 Frick 1877: "Aspacher"]. 1594 heisst es "....obsich an Schupfarterweg, so man gen Käll fahrt" [im TA: "Kehl"]. Weitere Erwähnungen folgen 1605, 1631 und 1663 (DINKEL-OBRIST 1987: 148ff.). Im Plan über den Eiker Bann (LEIMGRUBER 1776) ist die Linienführung auf dem Gemeindegebiet von Eiken ebenfalls enthalten. MICHAELIS (VI Frick 1837-1843) zeigt den Abschnitt, abgesehen von einem kurzen Stück Fahrweg auf der Höhe des Eichbüels, durchgehend als "Fussweg".

GELÄNDE *Aufnahme 23. Juni 1994 / rb*

Die ursprüngliche Abzweigung des Weges vom Abschnitt AG 581.1.2 auf der Höhe des Herrain ist im Gelände heute nicht mehr zu erkennen. Die Linienführung wird dem Waldrand entlang von einem 3m breiten, geschotterten Feldweg aufgenommen. Nach 300m biegt der Feldweg gegen Osten, während der alte Wegverlauf als kaum mehr zu erkennende 2m breite Grasspur weiter nach Norden zieht. Östlich von Punkt 488 wird er wiederum von einem, von AG 581.1.2 abzweigenden Schotterweg aufgenommen. Diese Abzweigung erscheint erstmals im TA 32 Frick 1877. Vor Punkt 472 geht die Schotterung in eine geteerte Oberfläche über (3m breit). Nach 300m ist der ehemalige Wegverlauf vorübergehend nicht mehr sichtbar.

Erst beim Waldeingang öffnet sich ein aus mehreren Spuren bestehendes Hohlwegbündel. Es wird im Norden begrenzt durch die heutige Nebenverbindung Schupfart-Eiken, im Süden durch einen offenbar nur noch selten benutzten Fussweg. Dieser 1-1,5m breite, erdige Weg ist im unteren Teil leicht eingetieft. Die dazwischen liegenden Spuren sind alle unbenutzt, bis zu 4m tief und teilweise stark fluvialiv überprägt. Sie scheinen schon lange aufgegeben worden zu sein. Im oberen Teil des Bündels steht in einer Spur eine alte Esche, in einer andern Spur eine Stieleiche (Esche 190cm Umfang auf 1m Höhe; Eiche 180cm Umfang auf 1m Höhe). Die Spuren vereinigen sich mit zwei vom Abschnitt AG 581.1.2 kommenden Spuren. Weiter östlich gehen sie in eine einzige Spur über, deren ursprüngliche Fortsetzung nach dem Waldausgang nicht mehr zu erkennen ist. Eingangs Eiken wird das alte Trasse von der heutigen Hauptverbindung Schupfart-Eiken aufgenommen.

— Ende des Beschriebs —

© Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)