

Das Weg- und Strassennetz

Die Römerstrasse

Unser Gebiet muss schon sehr früh an das Fernstrassennetz angebunden gewesen sein. Spätestens seit dem Jahre 15 v. Chr. war der Bözberg ein vielbegangener Pass auf dem Weg von Gallien nach Rätien. Die Römerstrasse von Augusta Raurica nach Vindonissa führte durch Eiken oder daran vorbei.

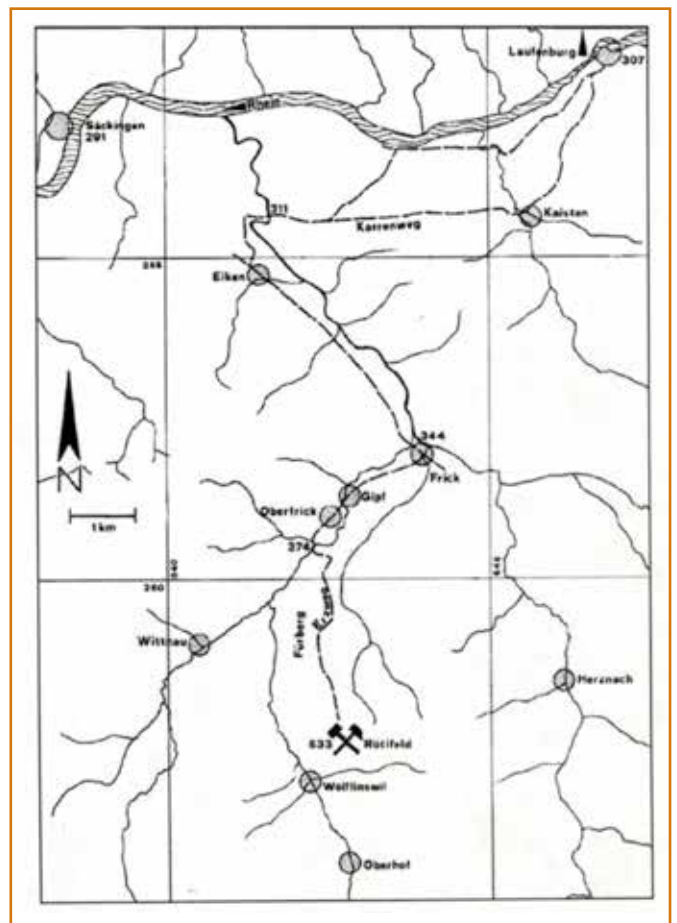
Schon die alten Eiker vermuteten, dass die Römerstrasse von der Foliweid bis auf die Höhe Vor de Halde zuerst hinter den Häusern durch, zwischen der jetzigen Raiffeisenbank und der ehemaligen Metzgerei, dann zwischen dem Volg-Laden und der Kirche, entlang dem Pfarrgarten über den heutigen Gottesacker und den Hofacker und schliesslich hinter den Kaltenbrunnenhäusern durch in Richtung Stein führte. Dieser Verlauf vermied den Schnyderstich. Beim Bau des Hauses von Othmar Jegge-Rohrer, Vor den Haldenstrasse 3, kam auf der linken Strassenseite in Richtung Münchwilen in 30 Zentimeter Tiefe ein Steinbett zum Vorschein, das in einem Abstand von etwa 8 Meter parallel zur jetzigen Landstrasse verlief. Das Steinbett bestand aus einer Kiesschicht, die auf einem Bett aus grösseren Steinen ruhte. Es war 5 bis 6 Meter breit und setzte sich in Richtung Münchwilen wie auch in Richtung Eiken fort. Die Vermutung war nahelegend, dass es sich hier um Reste der Römerstrasse handelte. Nicht unwahrscheinlich ist es, dass bei Eiken schon zur Römerzeit Höfe standen, da die grosse Verbindungsstrasse Augusta Raurica nach Vindonissa hier vorbeiführte.

Wenn Balther, der Überlieferer der Fridolinslegende, schreibt: *In der Nacht senkte der Heilige mit Hilfe eines Freundes Tannen in den Strom. Und siehe, als der Morgen graute, da floss das Wasser nach der linken Seite hin, wo die Feinde wohn-*

ten; an die rechte aber konnte man von der Insel aus beinahe trockenen Fusses gelangen – so kann unter den erwähnten Feinden auch eine bereits vorhandene Bevölkerung in der Gegend von Eiken vermutet werden. Fridolin lebte in den Jahren um 600 auf der Rheininsel, auf der später die Stadt Säckingen entstand.

Erzwege im Fricktal

Ab dem 12. Jahrhundert wurde Eisenerz aus dem südlichen Fricktal in die Schmelzhütten nach Laufenburg, Säckingen, Murg und Wehr transportiert. Im 15. Jahrhundert bildete sich die



Der Erzweg im Fricktal. (Zeichnung: Cornel Doswald, ViaStoria).

«Erznergemeinde», eine Genossenschaft einheimischer Bauern, die hauptsächlich in den Dörfern Wölflinswil, Oberhof, Wittnau, Gipf-Oberfrick, Frick und Herznach ansässig waren. 1520 vereinigte die Erznergemeinde 86 Berg- und Fuhrleute, die den Erzabbau sowie den Erztransport betrieben. Die Verhüttung des Eisenerzes und die Weiterverarbeitung des Roheisens erfolgten in sogenannten Grossschmieden, von denen die meisten bei Laufenburg (Baden) standen. Die Fuhrleute transportierten Erz vom Rötifeld bei Wölflinswil über Gipf-Oberfrick, Frick und Eiken nach Laufenburg, wobei eine Route über Kaisten ging. An diesem Weg lag im Wald am Fusse der Chinzhalde eine Erzrösterei, deren Reste noch sichtbar sind.

Eiken als Strassenkreuzungspunkt

Eiken war ein wichtiger Kreuzungspunkt der Landstrasse Rheinfelden–Frick und der Querverbindung Laufenburg–Eiken–Schupfart–Anwil und weiter über die Schafmatt hinüber ins Mittelland. Noch zeugen Hohlwege, so zwischen Eiken und Schupfart, von diesem alten Verkehrsweg. Die Strasse nach Sisseln und Laufenburg entsprach dem heutigen Verlauf: Beim Friedhof nach rechts bis zur Trotte – wobei früher der Dorfbach als «Strasse» diente –, von der Trotte hinunter zur Sägerei Ledermann und über eine steile Abfahrt zum Wuhrhüsli am Sisslebach. Vor der Mitte des 19. Jahrhunderts war die Sissle für Fuhrwerke nicht überbrückt. Der Fuhrverkehr wickelte sich direkt durchs Bachbett ab.

Aus «Geschichtliches über Eiken» von August Rohrer zum Übergang bei der Wuhrhüslibrücke:

Wenn der Sisslebach Hochwasser führte, war ein Durchqueren lebensgefährlich: *So wurde im ersten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts das Pferd eines Fidel Brutschi von Eiken vom Wasser fortgeschwemmt und kam in den Fluten elendiglich um. Weiter ist bekannt, dass ein mit 4 Stück Vieh bespannter Garbenwagen in eine Vertiefung geschwemmt wurde, wobei der Fuhrmann mitsamt seinen Tieren ums Leben kam.*

Ein nicht sehr breiter und wenig über der Bachsohle liegender Holzsteg ermöglichte dem Fussgänger, trockenen Fusses über den Bach zu kommen.

In einem Bericht vom 16. Dezember 1822 wird eine hölzerne Brücke über die Sissle erwähnt.

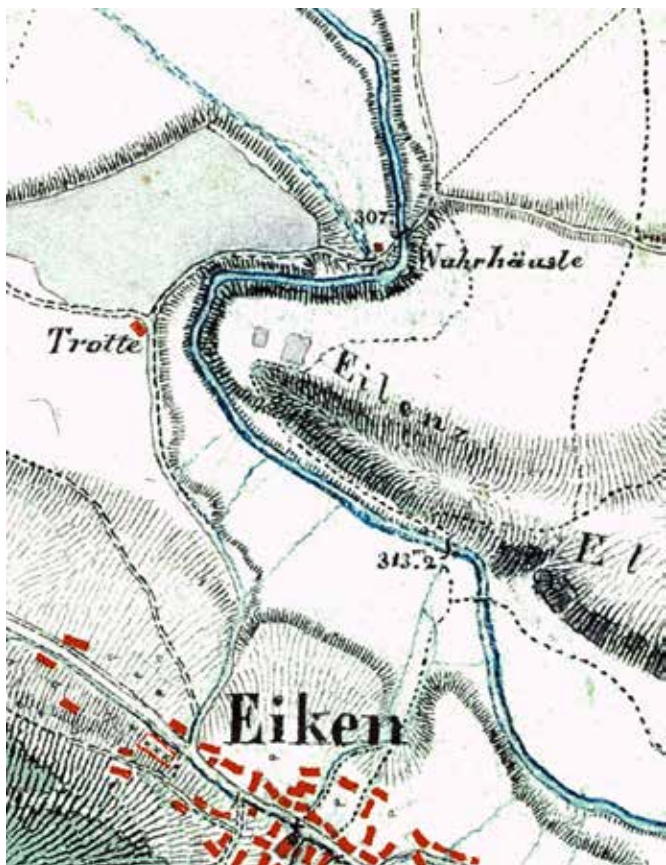
Da die Strasse Eiken–Laufenburg als Verbindungsweg zwischen den beiden Talschaften des Bezirks und als Verbindung mit dem Bezirkshauptort eine gewisse Bedeutung besass, verlangte 1823 die Regierung von der Gemeinde Eiken die Erstellung eines soliden Bachüberganges. Weil das Begehren unbeachtet blieb, wurde es 1825 und 1826 wiederholt.

Der Brückenbau erfolgte allerdings erst in der Mitte des 19. Jahrhunderts.

Nach der Durchquerung der Sissle gabelte sich die Strasse. In Richtung Norden gelangte man nach Sisseln, nach Osten führte der Weg, bekannt als Kaisterstrasse, in Richtung Kaisten. Beim Waldeingang zweigte eine Strasse nach links in Richtung Laufenburg ab. Sie verlief durch den Hardwald und mündete in die Rheintalstrasse, die von Stein über Sisseln nach Laufenburg und weiter dem Rhein entlang nach Zurzach verlief, das früher ein bedeutender Marktort war.

Die Strasse, die heute durch die Ebene nach Lau-

fenburg führt, wurde erst um 1950 gebaut. Sie war anfänglich eine Naturstrasse, also nicht geteert. Später wurde auch die heutige Bachbrücke erstellt. Ihre Vorgängerin war tiefer gelegen, was eine Abfahrt und einen Aufstieg erfordert hatte.



Der Ausschnitt aus der um 1840 erstellten Michaeliskarte zeigt u.a. die Strasse von Eiken nach Sisseln und Laufenburg, die beim «Wuhrhäusle» die Sissle überquert. (Quelle: AGIS)

Die Bözbergstrasse als Teil der Verbindung Basel–Zürich

Vom Weg von Basel über den Bözberg nach Zürich zweigte in Stein die Strasse nach Laufenburg–Koblentz–Zurzach ab. 1779 wurde die neue Strasse über den Bözberg eröffnet. Sie diente auch der Postverbindung zwischen Basel und Zürich. 1766 kam eine Landkutsche zum Einsatz, die 1778 durch eine Chaise ersetzt wurde. Ab 1817 fuhr zweimal wöchentlich ein Kurs zwischen Basel und Zürich.

Seit 1836 verkehrte zweimal täglich ein Eilkurs über den Bözberg.

1775 und 1829 wurde der Abschnitt der Landstrasse von Stein bis zum Bözer Bann erheblich verbessert. Für die Bauarbeiten wurden die an der Strasse liegenden Gemeinden in Anspruch genommen. Eiken hatte ein Strassenstück mit einer Länge von 5375 Schuh (1 Schuh = 30 cm) herzurichten. Nach dem Bau verschiedener Eisenbahnlinien (u.a. der 1875 eingeweihten Bözberglinie) ging der Verkehr über den Bözberg spürbar zurück. Ende der 1920er-Jahre wurde die Strasse für den Automobilverkehr ausgebaut. In den 1950er- und 1960er-Jahren erfolgte ein weiterer Ausbau. Die Inbetriebnahme der Bözberg-Autobahn in den 1970er-Jahren führte zu einer momentanen Entlastung der Dorfstrasse.

Die Bedeutung der Bözbergstrasse für Eiken vermerkte 1844 Kantonsarchivar Franz Xaver Bronner in einer Beschreibung des Dorfes: *Eiken, Pfarrdorf im Kreise Frick, Bezirkes Laufenburg, mit 376 männlichen, 396 weiblichen, zusammen 772 Einwohnern in 53 mit Ziegeln, 41 mit Stroh gedeckten Wohnhäusern, sammt 15 mit Ziegeln, 2 mit Stroh gedeckten Nebengebäuden. Münchwyl und Sisseln sind zwar hier eingepfarrt, machen aber eigene Civilgemeinden. Eiken liegt an der grossen, vielgebrauchten Strasse von Basel nach Zürich, auf sehr fruchtbarem, zum Ackerbau vorzüglich geeigneten Lande und zieht aus seinen Weingärten beträchtlichen Nutzen. [Anm.: Die Ortsangaben «im Wygarten» und «in den Reben» sowie die altehrwürdige Trotte zeugen heute vom einstigen Weinbau in Eiken.] Das Stift Rheinfelden übt das Patronatsrecht aus. Bis zur Revolution hatte das Damenstift Seckingen hier viele herrschaftliche Rechte. Nahe am Dorfe fliesst der Sisselbach vorüber, der im Wieslande nicht selten Zerstörungen anrichtet.*

Der Weg nach Säckingen

Eine Verbindung zwischen Eiken und Säckingen dürfte sehr weit in die Vergangenheit zurückreichen, besass doch das 1806 aufgehobene Kloster Säckingen im Gebiet von Eiken während Jahrhunderten Grundbesitz. Auf diesen einstigen Besitz geht wohl das Grundstück zurück, welches das Erzbischöfliche Domkapitel zu Freiburg im Breisgau dem Eiker Schreiner Edwin Oskar Schwarb, des Alberts, geboren 1881, verkaufte. Dabei trat der Säckinger Stadtpfarrer Ludwig Herr als Bevollmächtigter des Domkapitels auf. Gemäss Kaufvertrag vom 11. Dezember 1917 erwarb Schwarb das Grundstück Nr. 651 *im Halte von 14,53 Aren Matten, oberes Sisslerfeld, zum Kaufpreis von 462 Franken.*

Für Eiken besass Säckingen neben Laufenburg auch immer eine Bedeutung als Markttort.

Eine frühe Erwähnung eines Weges nach Säckingen stammt aus der Zeit um 1500: *Uff Leim, uf der Höchi, gant über Seckinger Weg.*

Der Weg nach Säckingen begann im Grendel und setzte sich fort Richtung Unterem Ofen–Buechzelgli–Gäuere–Unteres Sisslerfeld. Die Strecke zwischen Grendel und Unterem Ofen ist heute teilweise vom Bahndamm zugedeckt. Der Weg wurde einst die *Wüste Gass* geheissen, ein Hinweis auf seinen miserablen Zustand.

Missliche Strassenverhältnisse

Am 17. März 1803 schrieb die Verwaltungskammer des Fricktals an das Bezirksgericht Frick:

Die Landstrassen des Fricktales sind so UNFAHRBAR, dass es eine schleunige Ausbesserung durch Eindecken der GELEISE, Anlegung von Wasserableitungsgräben und der vollständigen Ueberfuhr mit Kies bedarf. Das Bezirksgericht wird daher eingeladen, die Gemeinden mit allem Ernst aufzufordern, jetzt sogleich Hand anzulegen auf die Einziehung der Geleise. Das Wasser ist durch Grä-

ben abzuleiten, und die Hauptstrasse Basel–Zürich mit Abzweigung nach Schupfart–Wegenstetten mit Kies überführen zu lassen.

Die Strassenverhältnisse waren auch in Eiken recht misslich und die Bemerkung in einem bezirksamtlichen Bericht, es fänden sich in unserem Bezirk viele Wege vor, *in die weder Sonne noch Mond scheint*, dürfte auch für unsere Gemeinde gegolten haben.

Die Landstrasse lag nur wenig höher als das Bett des Dorfbachs, sodass bei angeschwollenem Bach das Wasser auf die Strasse trat. Beim Friedhof, wo der Bach die Strasse überquerte, fuhr man bis 1811 durch das Bachbett. In jenem Jahr wurde eine Bachbrücke erstellt, die bei der Eindeckung des Dorfbachs 1947 wieder verschwand. Es war eine grosse Erdaufschüttung nötig, bei der auch die Gemeinde Münchwilen mitzuhelfen hatte. Die Strasse gegen Sisseln diente zugleich als Bachbett.

Auch die wenigen Feldwege waren in einem schlechten Zustand und mühsam zu begehen. Der Weg hinauf zum Seckenberg war, wie wir aus den noch vorhandenen Resten der «alten Gass» feststellen können, ein recht steiler.



Dorfzentrum mit Schmiede (1954 abgebrochen) und der nach links abzweigenden Strasse nach Schupfart.

Strassen- und Dorfbeleuchtung

Am 8. November 1888 beschlossen die Eiker die Erstellung einer Dorfbeleuchtung mit sechs Lampen. Sie war in den kommenden Jahren immer wieder ein Thema. 1892 beschloss man, die Dorfbeleuchtung zu *verakkordieren*. Am 28. Januar 1893 wurde die Besorgung der Dorfbeleuchtung Stephan Giess übertragen. 75 Franken zahlte ihm die Gemeinde pro Jahr, das Öl für die Lampen hatte Giess allerdings selbst zu liefern. Es muss eine sehr anstrengende Aufgabe gewesen sein, denn sie wurde fast jährlich *nue verakkordiert*. Am 6. Januar 1896 wurde Johann Rohrer damit beauftragt. 80 Franken erhielt er jährlich, aber auch er musste sich das Petroleum selber beschaffen. Am 31. Dezember 1898 wurde die Verantwortung für die Dorfbeleuchtung erneut Stephan Giess übertragen, für 96 Franken pro Jahr.

Verschiedene Bewohner verlangten die Erweiterung der Dorfbeleuchtung und die Anschaffung zusätzlicher Lampen, was aber aus finanziellen Gründen immer wieder abgelehnt wurde. Ab 1905 oblag das Anzünden und Ablöschen der Dorfbeleuchtung den Ortswächtern. Wann die Beleuchtung elektrisiert wurde, habe ich nicht feststellen können, sehr wahrscheinlich 1925/26, als die Dorfstrasse gewalzt und geteert wurde.

Der Weg nach Schupfart

Nach alten Plänen führte der kürzeste Weg durch den Mühligarten und dann als Hohlweg hinauf zum Schupfarterberg. Erst in den Jahren um 1840 wurde die Bergstrasse angelegt, die auf der Sonnenseite auf den Schupfarterberg führt.



Ausschnitt aus dem Flurplan von 1776. Gut sichtbar die durch Eiken führende Landstrasse und die vom Dorf abgehenden Wege. Der direkte Weg nach Schupfart verläuft am Mühliweiher vorbei hinauf zum Schupfarterberg. Durch das Tal führt noch keine Verbindung nach Schupfart. (Quelle: AGIS)



Der ganz alte Weg vom Mühlegarten durch den Wald nach Schupfart. (Foto: Hermann Schweizer)

Der Unterhalt der Ortsverbindungsstrassen

Für den Unterhalt der Ortsverbindungsstrassen waren die einzelnen Gemeinden zuständig. Für die zumeist armen Gemeinden stellte dies oft ein grosses Problem dar. Davon zeugen diverse Schreiben kantonaler Instanzen an die Gemeinde Eiken.

Am 30. Juni 1803 berichtete der Strasseninspektor an das Bezirksgericht Rheinfelden:

Mehrere Gemeinden im Frickthal bedeuten im Frühling mit der AUSRED, wegen Mangel an Fütterung können die Strassen erst nach dem HEUET repariert werden. Man gab nach und wartete zu, nun aber ist der HEUET bereits zu End, und die ERNDT rückt heran, welche dann wieder Gelegenheit geben würde, dass sich die säumigen Gemeinden ausreden könnten.

Am 25. Juli 1838 schrieb der Gemeinderat Eiken an das Bezirksamt Laufenburg:

Nach einem Schreiben ihrerseits vom 12. Juni dieses Jahres werden wir aufgefordert, die Strasse von Eiken bis Bann Sisseln nach der gegebenen Vorschrift in einer Zeit von drei Monaten fertig zu stellen, [doch] haben wir uns über einige Artikel zu beschweren:

Der Bach wurde bis auf ein kleines Stück neben die Strasse geleitet, bei dieser Strecke müsste ein Bord von 12 Schuh abgenommen werden und auf der anderen Seite eine Tiefe von 18 Schuh aufgefüllt werden.

Die Aufforderung, diese Strasse auf 18 Schuh auszumachen: diese Breite kann ohne Landankauf nicht verwirklicht werden, und die Strasse vom «Wuhrhüsli» bis zum Bann von Sisseln ist schon auf 12 Schuh ausgemacht, ebenso das Land dafür, das wir nach OESTREICHISCHER ART den Eigentümer weggenommen, ohne dafür etwas zu bezahlen. Denn früher war nach Sisseln keine Strasse, sondern NUR ein KIRCHWEG nach FRICK.

Die Hauptstrasse war durch die Hard-Staatswaldung unter dem Obervogt Johann Dinkel herge-

stellt worden und die Gemeinden des Frickthales wurden beigezogen.

Die Strasse von Eiken bis Sisslerbann wurde ohne Landankauf zu ihrem Gebrauch fertig gestellt; wenn wir von 12 Schuh auf 18 Schuh erweitern müssten, würde es viel Unkosten und viel Land brauchen.

Dann sollen wir den Stich beim «Wuhrhüsli» um 180 Schuh rückwärts abnehmen; wie ist das nur möglich, denn wer diesen Stich geht, die Strasse nach Sisseln, und jene durch das Hard, und eine auf die Felder «Hinder dem Ehlenberg», dann ist die Strasse nach Sisseln die erste, welche von diesem Stich ausgeht, folglich so jene so durch das Hard und auf das Feld geht, ist der Stich nicht weniger, und höher, und das ist begreiflich, dass, wenn jene nach Sisseln abgenommen werden müsste, die nach Laufenburg durch den Hard und jene auf die Felder unfahrbar gemacht würden, und einmal geschehen kann, wenn vom Bach aus kein Stich mehr sein muss, so ist kein anderes Mittel, als dass die hohe Regierung eine BRÜCKE herstellen würde, dann sind DIE STICH GÄNZLICH VEREBNET.

Dann die Häge abzuhauen, die Gräben zu öffnen und zu verkiesen: Die Gemeinde hat KEINE KIESGRUBEN um mit gutem BACHGRINN zu kieser.

Gez. Johann Dinkel, Ammann

Anton Schwarz, Gemeindeschreiber

Gemäss diesem Schreiben führte im Jahre 1838 beim Wuhrhüsli noch keine Brücke über die Sissle.

1839 schrieb der Strassenaufseher J. Brass an den Regierungsrat:

Beschreibung der Ortsverbindungsstrassen im Bezirk Laufenburg. [...]

Die Gemeinde Eicken hat von Eicken bis an den Gemeindebann von Schupfart 5776 Fuss und von Eicken bis an den von Sisselen 6578 Fuss, also

zusammen 12'354 Fuss Ortsverbindungsstrasse, die aber UNTER ALLER KRITIK und in einem äusserst schlechten und vernachlässigten Zustand sich befinden. Obschon die von da bis nach Sisseln ziemlich stark gebraucht, und nach ungeachtet vielfältigen Aufforderungen von Seiten des Unterzeichneten (J. Brass) wollte sich die Gemeinde nicht dazu verstehen, einige Verbesserungen vorzunehmen. Am notwendigsten und am dringendsten wäre die Verbesserung bis an den Gemeindebann Sisselen wie folgt:

Soll der Bach nicht mehr in der Mitte der Strasse, sondern längs oder neben derselben geleitet werden. Sollten die Häge längs denselben abgehauen werden.

Soll die Strasse in der Mitte aufgefüllt werden, damit das Wasser Abzug bekommt.

Muss denselben die ehemalige Breite von 18 Fuss durchgängig gegeben werden.

Soll der Stich beim «Wuhrhäuschen» gegen die Ortschaft Sisselen auf 180 Fuss Rückwärts abgenommen werden, damit derselben einerseits die allzusteilste Steigung genommen wird und um gutes Kies für die Strasse zu erhalten, und damit andererseits mit dem übrigen Schutt und Steinen die SUMPFIGE Stelle durch das GSCHORNENBODENLOCH aufgehoben und dauerhaft gemacht werden kann.

Soll dieselbe, nachdem sie zuvor von Morast gereinigt sein wird, überall mit einem guten Material bekiest werden.

Und die Strassengräben sollen überall und gehörig tief geöffnet werden. Dies ist dasjenige, was von diesen Strassen äusserst notwendig zu verbessern ist.

Der Strassenaufseher vom Bezirk Laufenburg.

Gez. J. Brass

Der Gemeinderat von Eiken wandte sich am 26. März 1841 an das Bezirksamt Laufenburg:

Wir werden aufgefordert, innert 8 Tagen mit der

Arbeit an den Nebenstrassen zu beginnen, und 12 Tage lang unausgesetzt daran zu arbeiten. Das ist UNMÖGLICH:

Die Gemeinde hat an der NEBENSTRASSE gegen Schupfart hin einen hohen Stich [Anm.: Bergstrasse] auszuweisen von beinahe 900 Fuss, die Strasse ganz neu angelegt und bereits fertiggestellt. Jeder Bürger in der Zahl von 198 hat daran 10 Tage lang gearbeitet, und für jeden Quadratfuss Land 1 1/2 Batzen zu zahlen sich verbindlich gemacht.

Die Strasse nach Sisseln ist deshalb noch nicht fertig, weil sie am strengsten gebraucht wird.

Gez. Der Gemeindeammann Dinkel

Am 9. Januar 1844 schrieb der Bezirksammann von Laufenburg der kantonalen Baukommission: Die Strasse von Sisseln über Eiken, Schupfart, Wegstetten ist im schlechten Zustand, nicht überkiest, nicht einmal frei, sondern durch Steinbrocken und Schutt überlagert. Die Strasse vom Wuhrhäuschen nach Laufenburg ist soweit der Bann Eiken geht, nämlich bis zu den Bannwegen der Gemeinde Kaisten im Hardwald, schlecht und nicht überkiest. Ich bin daher gezwungen beantragen zu müssen, dass der Gemeinde Eiken wegen nachlässiger Besorgung ihrer Nebenstrassen gar keinen Baubeitrag für das Jahr 1843 verabfolgt werde.

Die neue Ortsverbindungsstrasse durch das Tal nach Schupfart

1907 schrieb der Baudirektor des Kantons Aargau an das Bezirksamt Rheinfelden:

Im Jahre 1865 wurde von Herrn Ingenieur Bruggisser in Laufenburg ein Projekt für eine neue Strassenanlage Schupfart–Eiken ausgearbeitet. Diese Angelegenheit blieb dann ruhen, (mangels Geld), bis unterm 6. Juni 1902 der Gemeinderat Schupfart anher das Gesuch einreichte, es möchten die vor ca. 40 Jahren aufgenommenen Pläne der projektierten Strassenanlage gründlich umge-

arbeitet und der Ingenieur des 4. Kreises mit dieser Arbeit betraut werden.

Durch hierseitige Verfügung vom 25. Juni abhin habe ich dieses Gesuch des Gemeinderates Schupfart abgewiesen und zwar gestützt auf den Umstand, dass die Erstellung neuer Ortsverbindungsstrassen Sache der Gemeinden sei und es nicht wohl angehe, den sowieso mit Arbeit überhäufteten staatlichen Kreisingenieur mit dieser der Gemeinde anfallenden Arbeit zu beauftragen.

Nun erneuert der Gemeinderat Schupfart unterm 27. Januar abhin sein diesbezügliches Gesuch. Der Ingenieur des 4. Kreises, dem ich dasselbe zur Berichterstattung überwiesen habe, erklärt sich bereit, das Projekt umzuarbeiten, wenn ihm hierfür eine angemessene Frist und eine Entschädigung für Mehrarbeit in Aussicht gestellt werde.

Mit Schreiben vom 14. Mai 1907 an die Aarg. Baudirektion stellt Herr Grossrat Oberst Waldmeier in Mumpf auf die nächste Grossratssitzung eine Interpellation in Aussicht betr. das längst hängige Strassenprojekt Eiken–Schupfart mit dem Begehren, es möchte dieses Projekt in nützlichster Frist in Beratung gezogen und dem h. Grossen Rat ein diesbezügliches Dekret vorgelegt werden.

Im Jahre 1908 nahm man die Planung einer neuen Ortsverbindungsstrasse Eiken–Schupfart–Wegensetten in die Hand. Am 8. Oktober 1909 schrieb der Adjunkt des Kreisingenieurs an die Baudirektion des Kantons Aargau: Die Gemeindebehörden von Eicken und Schupfart haben mitgeteilt, dass die Landerwerbungen für den Strassenbau Eicken–Schupfart nahezu bereinigt seien. Auch hierseits wurden unterdessen die nötigen Unterlagen für die Ausschreibung der Arbeiten ausgearbeitet, so dass einer Publikation derselben nichts mehr im Wege steht.

Viele Kunstbauten (Stützmauern, Brücken, Durchlässe usw.) und Felssprengungen waren durchzuführen. Man rechnete mit anderthalb bis zwei

Jahren für die Profilierung der Strecke im schwer zugänglichen Terrain, die Anfertigung der vielen Detailpläne und für die spezielle Aufsicht und Korrespondenz. Die Bauleitung oblag Ingenieur J. J. Schmid in Aarau. Die Bauarbeiten wurden durch die Firma Gentsch, Strasser & Cie., Baugeschäft in Brugg, ausgeführt. Ende April 1912 nahm der Staat Aargau die fertige Strasse ab.

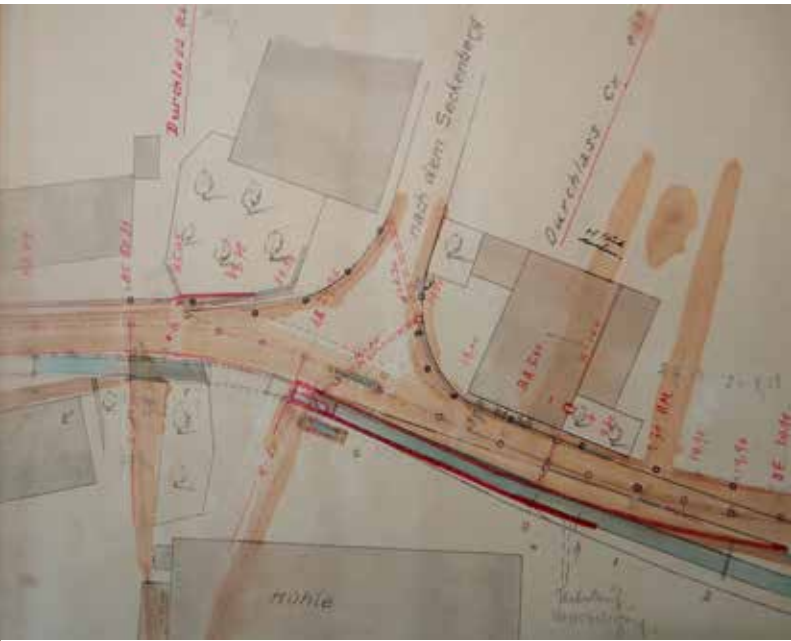
Im Rahmen des Strassenbaus musste das Haus des Gustav Dinkel für 6500 Franken angekauft und abgerissen werden. Der Abriss machte am Haus des Josef Nepomuk Schwarb einen Neubau des Giebels



Plan der Einmündung der neuen Schupfarterstrasse in die Hauptstrasse. (Quelle: Gemeindearchiv, 1908)

notwendig. Es gab auch eine Entschädigungsforderung von Franz Wilhelm Schwarb über 500 Franken wegen Minderwert seines Hauses. (Der Bau der ersten Strasse durch das Tal nach Schupfart gäbe Stoff für ein separates Buch!)

Über die neue Strasse stand in der Zeitung zu lesen: *Unbenutzbare neue Staatsstrassen*
Wir werden von Aarau aus um Aufnahme folgender «Richtigstellung» ersucht: Gegenüber der Nachricht



Plan der Einmündung der Oberdorf-Seckenbergstrasse in die neue Schupfarterstrasse. (Quelle: Gemeindearchiv, 1908)

über die unbrauchbaren neuen Staatsstrassen sei uns gestattet, folgendes festzustellen:

1. Die neue Strasse Schupfart-Eiken ist sehr gut gang- und fahrbar und überhaupt in gutem Zustand. Eine Nachfrage hat denn auch ergeben, dass die Gemeinde Schupfart, die doch die Strasse am meisten benutzt, damit durchaus zufrieden ist und daran nichts auszusetzen hat.

(Was sagt unser Herr Korrespondent hiezu? Red.)

Es folgen Beschreibungen von weiteren Kantonsstrassen.

Die Teerung der Dorfstrasse

Ein Gemeinderatsprotokoll von 1925 hält fest: *Das Walzen und Teeren unserer Innerortsstrecke käme auf Fr. 47'000.-- zu stehen, dazu müsste die Gemeinde laut Dekret einen Beitrag von 30 % bezahlen. Dazu müssten die Schalen neu angehoben werden. Gerügt wird von der Gemeinde die Länge der Innerortsstrecke von 1020 Meter, das heisst vom ersten bis zum letzten Haus. Während in Frick die Innerortsstrecke nur bis zur Apotheke berechnet werde, obschon Frick sich bis zum Restaurant*

Blumenau erstreckt. Wenn die Dorfstrasse gewalzt und geteert wird, müssen die Leitungen usw. gemacht werden (Wasser- und Abwasserleitungen, elektrische Leitungen, Strassenbeleuchtung). Die Schalen müssen von den Anstössern angebracht werden, 14 sind einverstanden, 4 nicht.

Ortsverbindungsstrasse Nr. 129: Ausbau und Teerung der Innerortsstrecke

In seiner Sitzung vom 1. Februar 1946 genehmigte der Regierungsrat das Projekt für den Ausbau der Ortsverbindungsstrasse Nr. 129 Schupfart-Eiken inklusive der Strecke im Eiker Dorf. Über die Verteilung der Kosten zwischen Gemeinde und Staat in der Höhe von 62'000 Franken fasste der Regierungsrat erstmals am 26. Januar 1951 einen Beschluss. Unterdessen hatte die Gemeinde den Abbruch des bei der Kirche zwischen Strasse und Bach liegenden Armenhauses und der Schmiede beschlossen. Die Bauarbeiten wurden in den Jahren 1953 und 1954 ausgeführt. Staubfrei gemacht wurde die Innerortsstrecke nur auf einer Länge von 338 Metern. Ab dem Eiker Ortsende blieb die Strasse nach Schupfart weiterhin eine Naturstrasse. Der Gemeindebeitrag betrug 17'374 Franken plus den Ankauf von Armenhaus und Schmiede, die 1954 abgebrochen wurden (heute undenkbar). Im Volksmund war es die teuerste Strasse im Aargau, weil sie von unten bis oben «Dauerwellen» hatte! 1970 wurde sie ausgebaut und durchgehend mit einem Teerbelag versehen. Bis dahin war sie eine, zum Teil schmale, Naturstrasse; Kreuzen war nicht überall möglich. Im Laufe des Jahres 2017 musste die Strasse saniert werden. Brücken wurden ersetzt, der Durchlass für den Dorfbach vergrössert und ein Fahrradstreifen angelegt.



Bauarbeiten an der Strasse nach Schupfart im August 2017. (Foto: Hermann Schweizer)

Der Weg auf den Seckenberg

Die früheste Erwähnung des Seckenbergs stammt aus dem Jahre 1594: *uff den secgbergen*. Der 1776 vom Geometer Leimgruber erstellte Eiker Flurplan verzeichnet zwar keinen Weg vom Dorf auf den Seckenberg, doch dürfte ein Zugang von Eiken her schon lange vorher bestanden haben. Bereits 1664 besass nämlich das Dorf auf dem ganzen Hochplateau das Weiderecht, und 1769 ist die Rede von der *Brandhalden neben dem alten Weg, so auf Seckenberg geth*. Der *alte Weg* muss als eine seit jeher bestandene Verbindung gedeutet werden. Der heutige Weg wurde wahrscheinlich erst in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts angelegt – ob auf einer alten Linienführung, muss offen gelassen werden. Auf der Michaeliskarte (1837–1843) ist der Weg ausgangs Dorf als «Hauptverbindungsweg von Ort zu Ort» dargestellt, obwohl er auf dem Seckenberg endet. Dies könnte dahingehend gedeutet werden, dass der Weg zu jener Zeit noch relativ neu und in einem besonders guten Zustand war. Möglicherweise steht er auch im Zusammenhang mit der Entstehung der Seckenberghöfe im Jahre 1825. Michaelis verzeichnet allerdings von



Der ursprüngliche Weg auf den «secgberg». (Foto: Hermann Schweizer, 2019)

Punkt 415 bis zu den Seckenberghöfen keine Verbindung. Bei Punkt 415 steht ein steinernes Wegkreuz mit vergoldetem Heiland. Der Sockel (älter als das Kreuz!) trägt die Jahreszahl 1842.

Der Münchwiler Kirchweg

Münchwilen unterstand zuerst dem Kloster Säckingen, später kam es zum vorderösterreichischen Amt Homberg und bildete zusammen mit Eiken, Stein, Schupfart und Obermumpf die Vogtei Eiken. Kirchlich gehörte Münchwilen immer zur Pfarrei Eiken, hatte aber seit dem Mittelalter eine Kapelle mit angebauter Eremitenwohnung. Die Kirche von Eiken erscheint erstmals in einer Urkunde aus dem Jahre 1228. Darin ist festgehalten, dass das Patronatsrecht dem Stift Rheinfelden gehört.

Man darf davon ausgehen, dass seit dem Mittelalter die kürzeste Verbindung von Münchwilen nach Eiken als Kirchweg benutzt wurde. Bis zur Anlage eines eigenen Friedhofs 1887 bestatteten die Münchwiler ihre Toten in Eiken. 1561 wird in Eiken erstmals ein Kirchweg erwähnt, 1591 erscheint er explizit als *Külchweg, der uff Münchwylen goth*. Kartographisch erfasst wurde er erstmals auf den von Leimgruber verfassten Flurplänen von Stein/Münchwilen (1772) und Eiken (1776). Augenfällig ist, wie direkt der Weg zur Kirche in Eiken hinführte.

Der drei bis vier Meter breite Weg führt in Münchwilen an der Kapelle und am Friedhof vorbei Richtung Osten. Er verläuft durch ein kurzes Stück Wald, dann auf der Böschung nah am Waldrand entlang nach Eiken, wo er in die Rüttistrasse übergeht.



Der Kirchweg von Münchwilen nach Eiken. Im Hintergrund der Dorfrand von Münchwilen. (Foto: Hermann Schweizer)

Der Sissler Kirchweg

Dieser Weg findet erstmals 1594 als *Sisslerweg* Erwähnung. Sisseln war früher nach Frick kirchgenössig. Der Weg führte über die Sisslerstrasse bis

an das Wegkreuz bei der Abzweigung Laufenburgerstrasse/Sisslerstrasse (Wuhrhüsli) und von da mehr oder weniger querfeldein über die Schmitte hinunter an die Sissle und dieser entlang über Oeschgen nach Frick. Eine Abzweigung verlief über das Stegmattbrüggli nach Eiken.

Die Wartstrasse

Die noch heute so genannte Strasse führt von der Abzweigung beim Gasthaus Rössli ostwärts über die Bahngeleise und bei der Bläie über den Sisslebach. Es handelt sich um einen lokalen Erschliessungs- und Bewirtschaftungsweg für die Gebiete Chinz, Wigarte und die im Kaister Bann liegenden Warthöfe. Eine frühe Erwähnung von 1594 nennt *Matten in der Bleyen, einseits an der Stross, wo man über den Sisslerbach fährt, anderseits den Wassergraben, stosst ufhin gegen die Stetten*. Anhand der Flurnamen muss es sich bei der erwähnten *Stross* um den Weg Richtung Chinz und Wigarte gehandelt haben. Im Plan von Leimgruber (1776) ist dieser direkte Aufstieg über Wigarte bis an den Waldrand verzeichnet, ebenfalls die gegen Eleberg ausholende Wegschlaufe. Erst 1877 erscheinen sowohl die längere Wegschlaufe wie auch der direkte Aufstieg über Wigarte als durchgehend.



Wartstrasse im Bereich Mitteldorf. (Foto: Hermann Schweizer)



*Der Weg auf die Wart (Warthöfe, Wartstrasse) im Bereich Wigarte.
(Foto: Hermann Schweizer)*



*Ein- und Ausfahrt Eiken der Autobahn A3. (Foto: Hermann
Schweizer)*

Der Bau der Autobahn A3 Rheinfelden–Frick

Eiken liegt an der Autobahn A3 Basel–Zürich. Sie wurde abschnittsweise gebaut. Das Teilstück bei Eiken wurde ab 1960 in Planung genommen. Die Planaufgabe über die Streckenführung erfolgte 1967. Diverse Einsprachen machten eine Neubeurteilung nötig. So wurde der ursprünglich vorgesehene Autobahnanschluss bei Stein-Säckingen nach Eiken verlegt, wo mehr Platz vorhanden war. Damit erhielt Eiken einen Autobahnanschluss, den man, je nach Ansicht, als Fluch oder Segen betrachten kann.

Am 12. März 1968 wurden die Landbesitzer zur Begehung eingeladen, dann erfolgte eine Teilregulierung. Am 4. September 1970 erteilte der Bundesrat die Baugenehmigung, am 4. Oktober 1972 gab «Aarau» grünes Licht für die Erstellung des Teilstücks Rheinfelden–Frick. Die feierliche Eröffnung fand mit einem grossen Aufgebot geladener Gäste statt, die mit Bussen in Frick abgeholt und nach Rheinfelden zum Festessen im Bahnhofsaal gebracht wurden. Die Fahrt führte selbstverständlich über die neue Autobahn. (In diesem Zusammenhang sei noch eine Episode erwähnt: Ein Münchwiler Bürger wohnte der Eröffnungsfeier

in Frick bei. Als die geladenen Gäste in die Busse stiegen, stieg er mit ein und fuhr nach Rheinfelden zum anschliessenden Festessen.)

Die Eröffnung des Teilstücks Frick–Birrfield fand erst 1996 statt. Vor dem Bau wurde heftig darüber diskutiert, ob die Autobahn über den Bözberg geführt werden sollte, oder ob eine Tunnelvariante das Richtige wäre. Schliesslich entschloss man sich für die Tunnelvariante.

Hermann Schweizer



Im Herbst 1986 konnte der Bahnübergang im Ausserdorf durch eine Unterführung ersetzt werden. Nicht selten mussten die Schranken für zwei bis drei Zugsdurchfahrten geschlossen werden, so dass sich lange Autoschlangen bis in die Dorfmitte bildeten. Die für den Durchgangsverkehr gesperrte Stettenenstrasse wurde zur begehrten Ausweichroute insbesondere Richtung Autobahn. (Foto: Urs Berger, Oktober 1986)



Die einstige Hauptstrasse Zürich–Basel ist heute eine wenig befahrene Quartierstrasse. (Foto: Urs Berger, 17.03.2019)



Luftaufnahme vom 22. August 1955. Deutlich sind die wichtigen Verkehrswege Strasse und Schiene zu sehen, welche die Städte Basel und Zürich auf dem kürzesten Weg verbinden. (Ansichtskarte: zVg Hubert Schwarb)



Die Strecke Eiken-Schupfart-Obermumpf gehört bis heute zu den nationalen Routen für Schwer- und Ausnahmetransporte. Im Winter 1952/53 war eine schwere BBC-Maschine aus Baden auf dem Weg nach Deutschland. Wenige Monate später wurde die «Schmitte» abgebrochen und die Strasse verbreitert. (Bild: zVg Urs Berger)