

Strecke ZH 9310
Landeskarte

Sternenberg - Bauma; älterer Fahrweg
1093

GESCHICHTE

Stand Februar 2002 / do

Dieser Verbindungsweg zwischen Sternenberg und Bauma, dem nachmittelalterlichen Hauptort des oberen Tösstals (Marktort mit Wochenmarkt seit 1661) folgte in grossen Zügen demselben Höhenrücken wie die heutige Strasse, weicht aber vielerorts von deren Verlauf ab.

Die «Landstrass ins Gebirg» erscheint 1676 in Hörnen und 1685 in Bauma. Als «Gass zu Hörnen» und «Landstrass [von Hörnen] gegen [die] Töss» ist sie 1685 ebenfalls nachgewiesen. 1627 bereits wird sie auf dem H6chstock auch als «Landstrass ins Gfell» erw6hnt (BAUMA 1994/1: 58, 83 – daneben galten von Bauma aus auch die Varianten von ZH 9312 als Landstrassen ins Gfell). GYGER (1667) zeigt diese Strecke noch nicht, sondern lediglich eine (zuf6llig anmutende) Route von Ottschwand 6ber den Musterplatz nach Sternenberg, die im oberen Teil mit ZH 9310 6bereinstimmt. Erst die Kantonskarte von KELLER HEINRICH (1828) enth6lt die ganze Strecke als «Fussweg».

Die Strasse von Bauma nach Sternenberg wurde 1839 auf Gemeindegkosten bis zum Musterplatz ausgebaut (BAUMA 1994/1: 84); vermutlich wurden entsprechende, bescheidene einzusch6tzende Arbeiten auch von der Gemeinde Sternenberg ausgef6hrt. Bei WILD (1843–51 XX Bauma) erscheint die ganze Strecke jedenfalls als Karrweg 4. Klasse, war also sicher mit einsp6nnigen Karren befahrbar.

Der TA (214 Sternenberg 1883, 216 Fischenthal 1882) stellt die erhaltenen Teile des Streckenverlaufs noch als «Feld- oder Saumwege» resp. in steilerem Gel6nde als «Fusswege» dar, nachdem in der Zwischenzeit die bestehende Strasse als neu trassierte «Kunststrasse 3–5 m Breite» gebaut worden war.

Die T6ssbr6cke

Ein Steg 6ber die T6ss ist 1626 bezeugt (BAUMA 1994/1: 82).

Der Bau der inzwischen abgebrochenen T6ssbr6cke von Bauma erfolgte 1893 im Zusammenhang mit der T6sskorrektion bei Bauma, erst nach dem Bau der neuen Fahrstrasse nach Sternenberg (vgl. TA 216 Fischenthal 1882). Nach SCHLOTTERBECK (1987: Nr. 22) wurde sie von der Firma A. Bosshard in N6fels erstellt. 1904 entstand die heute noch bestehende Stahlfachwerkbr6cke Typ C (SCHLOTTERBECK 1987: Nr. 21); die Erbauerfirma ist nicht mehr bekannt, es kann sich sowohl um Bosshard in N6fels als auch um Schr6der in Brugg gehandelt haben. Die Br6cke 6berspannte 26.50 m. Sie besass urspr6nglich eine asphaltierte Fahrbahn und wurde bereits f6r eine Traglast von 12 t ausgelegt; nach einem Umbau 1950 und Verst6rkung 1985 besass sie zuletzt eine Betonfahrbahn.

Die Stahlfachwerkbr6cken Typ C (nach SCHLOTTERBECK 1987: 7–9) entstanden in den Jahren 1890–1904, haupts6chlich nach Entw6rfen der Br6ckenbaufirma A. Bosshard & Cie. in N6fels. Dieser (noch vollst6ndig genietet) Br6ckentyp wurde neben dem

selteneren parallelgurtigen Fachwerkträger Typ B im oberen Talabschnitt, ab Wila, eingesetzt. Es handelt sich durchwegs um kräftige Halbparabelträger mit parabolischem Obergurt und tiefliegender Fahrbahn, die auf den niedrigen Querverbänden aufliegt. Sie überspannen die gesamte Breite des Flussbettes zwischen den Hochwasserschutzdämmen. Ihre Widerlager sind betoniert und mit Rollenlagern ausgestattet, welche die Beweglichkeit der Tragwerke in der Brückenachse garantieren. «Bei den Brücken handelt es sich nunmehr um statisch bestimmte Systeme.» (SCHLOTTERBECK 1987: 20)

Der Wechsel der Konstruktionen, von der in vieler Hinsicht noch unvollkommen wirkenden, statisch unbestimmten Konstruktion des Typs A zu den routinemässig eingesetzten, standardisierten Konstruktionen der Typen B und C, scheint zeitlich mit dem Fortschreiten der Arbeiten an der Tösskorrektur gleichzulaufen und dokumentiert zugleich die schnelle Entwicklung des Ingenieurbaus in Stahl in der zweiten Jahrhunderthälfte.

GELÄNDE *Aufnahme 11. Mai 2001 / do*

Östlich von Sternenberg steigt dieser Weg, von ZH 9304.1.3 abzweigend, in der Hanglehne als 2 m breites Flursträsschen zur Einsattelung bei Pkt. 885 ab, welche von der modernen Fahrstrasse durchschnitten wird; es ist asphaltiert und wird hangseitig von einer Böschung begrenzt, die bis 3 m hoch ist.

Südlich der Wegkreuzung beginnt der Wegabschnitt ZH 9310.0.1, der aufgrund seiner günstigen, sonnenexponierten Trassierung und landschaftlichen Lage, aber auch aufgrund der teilweise nur geringen Überprägung der Wegsubstanz als Objekt von regionaler Bedeutung eingestuft wird.

Beim Musterplatz, in enger Kretenlage, entspricht die heutige, 4 m breite, asphaltierte Fahrstrasse dem alten Verlauf.

Nach kurzem zweigt aber ein 1.75 m breiter, geschotterter Feldweg mit Grasmittelstreifen von der Strasse ab, welcher die flache Kuppe Pkt. 892.8 westlich umgeht. Beim Musterplatz nimmt er einen steilen Anstieg und wird hier hangseitig von einer Böschung begrenzt, die bis 3 m hoch ist. Anschliessend traversiert er einen mässig steilen Nordhang als schwach ausgeprägter Hangweg. (Das Ausweichen auf die ungünstiger exponierte Seite der Kuppe, im Unterschied zum Abschnitt ZH 9310.0.1, lässt sich damit erklären, dass deren Südostseite der Erosion viel stärker ausgesetzt ist als die Nordwestseite. Anscheinend beeinträchtigt dies die Möglichkeiten des heutigen Strassenbaus weniger.)

*Der Weiler Riset von Nordosten. Im
Gegenhang zeichnet sich der alte
Wegverlauf von ZH 9310 und ZH 9311
ab.
Abb. 1 (do, 30. 10. 2000)*



Das letzte Wegstück nördlich des Weilers Schindlet entspricht der 2.5 m breiten, asphaltierten Güterstrasse nach Riset. Eingangs Schindlet steht in der Weggabelung eine Linde. Der alte Wegverlauf, der westlich des Weilers durchführte, ist grossenteils verschwunden.

Von Schindlet gegen Hörnen entspricht der Verlauf der Autostrasse ein Stück weit wieder der alten Route.

Dagegen ist der (in der LK 1093 Hörnli 1999, nachgeführt 1996, noch eingetragene!) Fussweg beim Stoffel verschwunden. An seiner Stelle besteht ein weit nach Westen ausholender, grob geschotterter Feldweg mit Grasmittelstreifen, der um 1.75 m breit ist. (Er scheint relativ jung zu sein, ist er doch erst im TA 216 Fischenthal 1882 belegt.)

Unterhalb des Hofes Stoffel besteht der Fussweg noch als unbefestigter Pfad, der dem Rand oder der Sohle eines Hohlwegs folgt, der bei Hörnen offensichtlich auch als Ausfahrt ins Wiesland benutzt worden ist. Der teilweise flachsohlige Graben nimmt auch einen Bachlauf auf.

*Der Hohlweg bei Hörnen hat auch einen
Bachgraben aufgenommen, der aber
heute teilweise eingedohlt ist; rechts
oberhalb erblickt man die Leitplanke der
heutigen Strasse. Blickrichtung Nord.
Abb. 2 (do, 11. 5. 2001)*



In Hörnen ist der Wegverlauf asphaltiert.

Unterhalb des Weilers folgt ein Erdweg mit Grasdecke; er ist als Hangweg angelegt und 2 m breit. Benutzt wird er immer noch als Feldweg und Fusspfad, wobei sein letztes Teilstück vor der Einmündung in die Autostrasse talseitig durch Kiesabbau stark verschmälert worden ist. Der Weg ist hier geschottert.

*Der gut ausgeprägte Hangweg im
Wiesland unterhalb von Hörnen.
Blickrichtung Ost.
Abb. 3 (do, 11. 5. 2001)*



Die dem Abbruch geweihte, einspurig befahrbare Tössbrücke in Bauma ist ein Halbparabelträger mit unten liegender Fahrbahn vom Typ C; alle Walzprofilstähle des Tragwerks sind noch vernietet. Sekundär wurde eine Fahrbahnplatte aus Beton eingebaut.

*Die dem Abbruch geweihte Tössbrücke
an der Sternenbergrasse, zwischen
Bauma und Hörnen, ist als Standard-
Halbparabelträger erbaut worden.
Blickrichtung West.
Abb. 4 (do, 3. 8. 1999)*



ZIELE UND MASSNAHMEN

Die Tössbrücke von Bauma wurde gemäss Beschluss des Regierungsrates im Jahr 2000 abgebrochen und durch eine neue Stahlbogenkonstruktion mit breiterer Fahrbahn und Gehweg ersetzt.

— Ende des Beschriebs —