

Zeitschrift: Argovia : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau

Herausgeber: Historische Gesellschaft des Kantons Aargau

Band: 41 (1926)

Artikel: Der Bau der heutigen Bözbergstrasse : ein Beitrag zur Geschichte der Landschaft am Bözberg und ihrer Verwaltung durch die Berner Patrizier im achtzehnten Jahrhundert, auch zur schweizerischen Verkehrsgeschichte

Autor: Heuberger, S.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-45357>

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>

Der Bau der heutigen Bözbergstraße

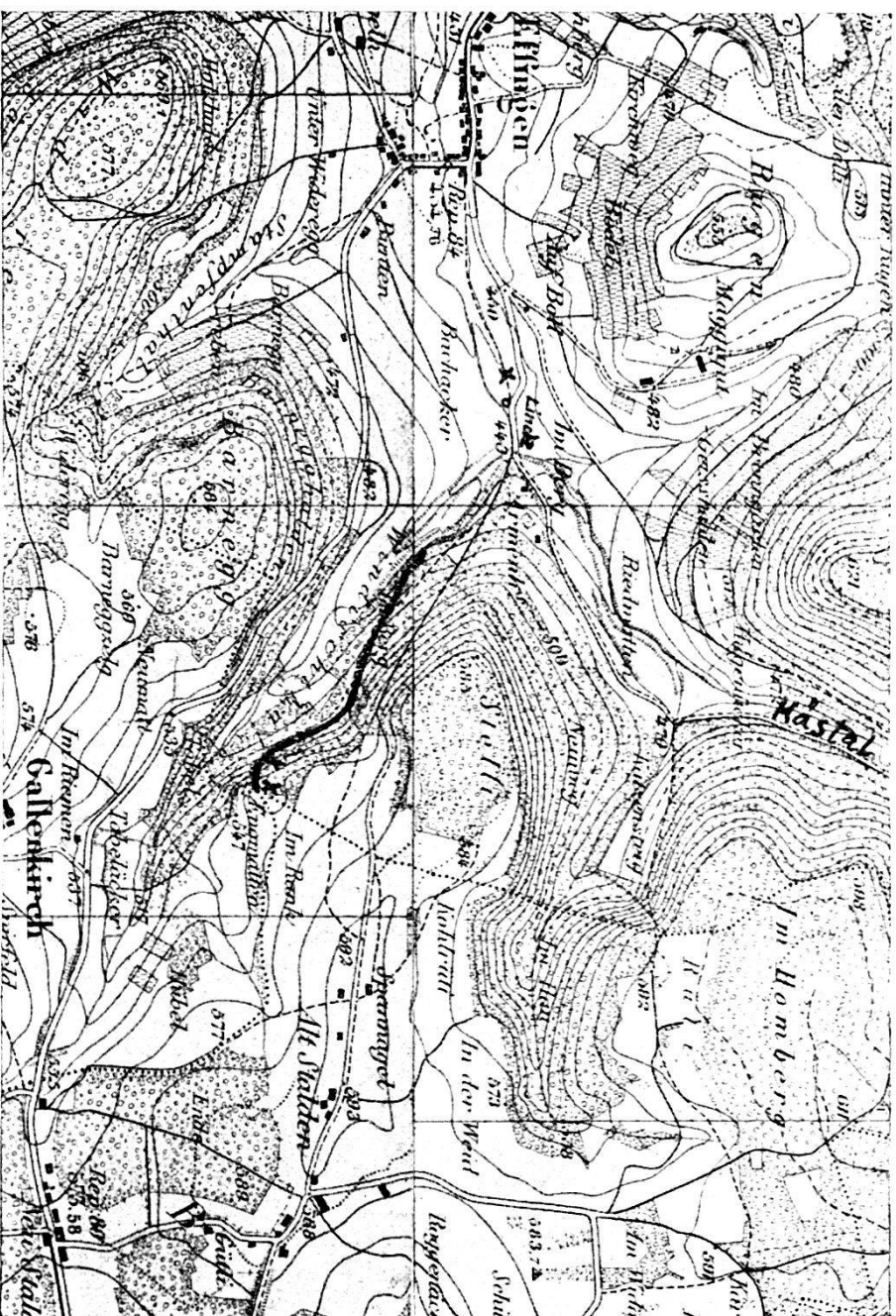
Ein Beitrag zur Geschichte der Landschaft am
Bözberg und ihrer Verwaltung durch die
Berner Patrizier im achtzehnten Jahr-
hundert; auch zur schweizerischen
Verkehrsgeschichte



Von Dr. S. Heuberger



Den sechsundzwanzig Gemeinden
der vormaligen Ämter Kasteln und
Schenkenberg und der vormaligen
Municipalstadt Brugg gewidmet.



Die Straßenzüge oberhalb Effingens.
 Die von Kaur untersuchte Strecke des helvetisch-römischen Karren-
 weges. Klischee des Schweizer Landesmuseums.

Inhaltsübersicht.

	Seite
I. Einleitung	5
II. Verhandlungen und Vorschläge über Verbesserungen und Neubau: Geschichtliche Darstellung	7
III. Antwort des Brugger Gleits Herrn auf Fragen der Zollkammer vom 27. Februar 1754	59
IV. Beratungen und Gutachten über den Bau der neuen Straße 1773—1776	62
V. Der Bau der neuen Straße, Ausführung 1777—1779	87
VI. Aus den ersten Jahren nach dem Bau der Straße:	
a) Erstellung einer Großlastwage in Brugg	96
b) Weggeldfrage	97
c) Beitrag der Gemeinden	101
d) Erledigung eines schweren Unfalles	104
e) Maßnahmen für den Unterhalt der neuen Straße	105
f) Beschwerde wegen Landentschädigung	108
VII. Bern will den Zollanteil Bruggs erwerben	109
VIII. Weitere Straßenbauten:	
a) Die Straße von Brugg nach Baden	110
b) Straße Baden-Siggenthal-Zürzach	111
IX. Geschichtliches Ergebnis	113
X. Urteile über die patrizische Berner Regierung	116
XI. Anhang:	
1. Verzeichnis der Männer und Zugtiere	119
2. Verzeichnis der Gemeindevorgesetzten	121
3. Originalbericht Miranis über den Zustand der Bözbergstraße und Kostenvoranschlag	121
4. Verträge über Steinfuhren und Steinbrechen	126
5. u. 6. Baurechnungen. Verzeichnisse von Arbeitern und Fuhrleuten . .	128
7. u. 8. Unterhalt der Straße	134
9. U. Mirani	137
XII. Register	139

I. Einleitung.

In den folgenden Blättern will ich hauptsächlich darstellen, wie die Berner Regierung dazu kam, in den Jahren 1777 bis 1779 die heutige Bözbergstraße¹ zu bauen, eine von Effingen bis Brugg völlig neue Linie; sodann Auszüge aus den Dokumenten über den Bau selber vorlegen.

Den Bau der genannten Straßenstrecke erwähnten kurz: F. X. Bronner in seinem Werk über den Kanton Aargau (1844); S. Bavier in der Abhandlung über die Straßen der Schweiz (Zürich 1878); und Jakob Keller in der Arbeit über die Erwerbsverhältnisse des jurassischen Berner Aargaus: in F. A. Stöckers Zeitschrift Vom Jura zum Schwarzwald, I. Jahrgang 1884, Aarau; auch in Sonderabdruck erschienen.

An das Material zur ältern Geschichte des Bözbergpasses, das ich im Verlaufe vieler Jahre gelegentlich sammelte, wurde ich wieder erinnert, als im Jahr 1920 R. Laurs-Belart ein Stück des helvetisch-römischen, schon lange eingegangenen Bözbergweges oberhalb des Dorfes Effingen durch eine Grabung untersuchte.²

Laurs Forschung veranlaßte mich, der Entstehung der heutigen Bözbergstraße nachzugehen. Ich wendete mich deshalb an Dr. K. Stehlin in Basel, der schon seit Jahren die Geschichte der schweizerischen Straßen erforscht, und er verwies mich auf Material im bernischen Staatsarchiv. Da liegen allerdings, wohlgeordnet und registriert, wissenschaftlich hochwertige Dokumente über die Entstehung und die Ausführung des Straßenbaues, deren Benützung

¹ Bözberg, nicht Bözberg, wie man bei Schulte und vielen andern, auch auf ältern amtlichen Karten liest. Die Anwohner sprechen Bözen und Bözberg mit langem ö. Über die ältesten Formen des Namens und über Vocetius = Bözberg siehe meine Geschichte der Stadt Brugg bis 1415 S. 4 mit Anm. 1 und meinen Aufsatz Vocetius — Bözberg im Taschenbuch der Histor. Gesellschaft des Kantons Aargau 1925.

² Anzeiger für Schweiz. Altertumskunde Bd. XXV (1923 S. 13 ff; mit 9 Abbildungen).

mir der Direktor des Staatsarchivs, Herr G. Kurz, auf wahrhaft noble Weise erleichterte. Er hat für mich sogar selber Auszüge aus den Ratsprotokollen und andern Akten verfaßt; ich bezeichne diese Auszüge unten mit: (G. K.).

Den wichtigsten Teil meiner Auszüge aus der Vorgeschichte der Straße mit einer kurzen Einleitung trug ich am 5. Juni 1921 der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau und der Vindonissa-Gesellschaft vor. Diese Arbeit erschien dann im Brugger Tagblatt vom Juli und August. Um sie einem weitem Leserkreise zugänglich zu machen, veröffentliche ich sie, in oben bezeichneter Weise erweitert und mit Angabe der Quellen, in dieser Zeitschrift. Den Herren Kurz und Stehlin sei für ihre freundliche Hülfe ganz verbindlicher Dank ausgesprochen.

Der heutige Amts- und Gerichtsbezirk Brugg, in dessen Gebiet der Bergpaß liegt, wurde im Jahre 1803 aus den Hauptteilen der altbernischen Amtsbezirke Schenkenberg und Kasteln am linken Ufer der Aare; und Königsfelden sowie der Municipalstadt Brugg am rechten Ufer gebildet.³

³ Siehe das historische Kärtchen in E. Zschokkes Geschichte des Aargaus, Aarau 1905.

II. Verhandlungen und Vorschläge über Verbesserungen und Neubau: Geschichtliche Darstellung.

Das Schenkenberger Amt, das in der Geschichte des Bözbergweges eine passive Hauptrolle spielt, umfaßte die Kirchgemeinden Bözen mit Effingen und Elfingen; Bözberg mit Linn und Galienkirch; Densbüren mit Asp im Bezirk Aarau an der Staffeleggstraße gelegen; Mandach mit Hottwil; Mönthal; Rein mit Rüfenach, Remigen, Villigen, Lauffohr und Stilli; Umiken mit Riniken, aber ohne Villnachern; Veltheim, ohne Oberflachs; und Thalheim. Der Obervogt oder Präsekt dieser bernischen Provinz saß seit 1720 auf dem Schlosse Wildenstein, vorher auf Schenkenberg. Die Zahl der Einwohner betrug im Jahre 1769: 5659. — Am Unterhalt und Neubau der Straße waren auch beteiligt die Gemeinden der Präsektur Kasteln: Auenstein (Gauenstein), Schinznach, Villnachern und Oberflachs. Nicht beteiligt dagegen die Gemeinden des Hofmeisteramtes Königsfelden (Birrfeld) von Windisch bis Brunegg, auch Eigenamt genannt.

Das Berner Straßenwesen stand unter der deutschen und der welschen Zollkammer, zwei Ausschüssen des regierenden Rates. Die Kammern hatten die Geschäfte vorzubereiten und zu begutachten. Der Entscheid lag beim Rate.

Die Kammern teilten sich in drei große Departemente, die das Straßenwesen außerhalb der Stadt beaufsichtigten; und in drei kleine Departemente innerhalb der Stadt. Von den äußern Departementen, von denen jedes bei einem der Stadttore begann, war das aargauische das wichtigste. Es faßte in sich die Straße vom „untern Tor hinweg den neuen Stalden hinauf bis zur Papiermühle und von da die Solothurn- und Bipp-Straße samt allen übrigen Straßen im obern und untern Aargau“.¹

¹ Manual der deutschen Zollkammer (1776 Apr. 26., S. 360 ff.); von jetzt an: M. Z. K. Die Ziffer hinter diesen Buchstaben bezeichnet die Seitenzahl des Aktenbandes, der den betreffenden Jahrgang enthält.

Die Straße über den Bözberg ist die schwierigste Strecke der Verkehrslinie, die zur Römerzeit Augusta im Lande der Rauriker mit Vindonissa im Gebiete der Helveter verband, in der nachrömischen Zeit Basel mit Zürich. Unter den drei Jurapässen, die das Mittelalter nach U. Schultes Ausdruck von den Römern ansetzen konnte, ist zwar der Bözberg der niedrigste: Jougne (Orbe-Pontarlier) Paßhöhe 800 m, Oberer Hauenstein 732, Bözberg Altstalden 588, Neustalden 574 m. Aber der Bözberg hat an der westlichen wie an der östlichen Zufahrt steile Rampen mit tiefen Bachtobeln.

Schon zur Römerzeit überschritt die Bözbergstraße den Aarefluß an der engsten Stelle, wo heute noch die Brücke liegt. Der in der Frankenzeit erbaute Schwarze Turm² am rechten Ufer zeigt, daß der Paßweg auch damals bedeutend war. Im frühen Mittelalter schlugen die Habsburger ihre starke Hand über den Bözberg, der mit dem Eigenamt zu ihrem ältesten Besitz gehörte, und über die Zollstätte am Aareübergang, an der auch die Güter verzollt werden mußten, die auf dem Wasser und auf der Landstraße von Bern und Solothurn-Aarau, andererseits von Zurzach-Stilli herkamen und entweder nach Zürich oder, vom Anfang des dreizehnten Jahrhunderts an, mehr noch nach Luzern und dem Gotthardpaß gingen. Für die habsburgische Zeit ist der Verkehr Bözberg-Gotthard urkundlich bezeugt: Im Jahre 1361 gab Herzog Rudolf IV. von Österreich den mailändischen und andern italienischen Kaufleuten einen Geleitsbrief für die Straße Othmarsheim-Basel-Rheinfelden-Brugg-Luzern.³

² Meine Baugeschichte Vindonissas in der Argovia XXXIII 349 ff. Als Grenzkastrum des ostfränkischen Reiches ums Jahr 850 gleichzeitig mit dem Turm in der Freudenau erbaut unter Ludwig dem Deutschen: Zeitschrift für Schweizer. Gesch. V. Jahrg. 1925 S. 325 ff.

³ Urkundenbuch Basel IV Nr. 258. Original im Arch. der camera di commercio in Mailand. Abgedruckt in Schulte, Gesch. des mittelalt. Handels II S. 24 (... ut advocatus noster in Rynveldia ... eos de confinio Basilee similiter pro parte nostra secure conducat versus opidum nostrum in Brugga et de Brugga in Luceriam). — Am 17. VIII. 1372 bestätigten die zwei Herzöge Albrecht und Leopold die allen italienischen und strasburgischen Kaufleuten erteilten Geleitsbriefe für Kaufmannsgüter, die zwischen Breisach und Luzern zu Land und zu Wasser über Rheinfelden und Brugg geführt wurden. Thommen R. Urk. zur Schweiz. Gesch. II 23.

Die Wichtigkeit der Brugger Zollstätte für den Haushalt der Habsburger ergibt sich aus ihrem Güterverzeichnis (Urbar) vom Jahre 1305, wonach damals Brugg von sämtlichen habsburgischen Zollstätten den zweithöchsten Ertrag lieferte; zuoberst steht Luzern mit 1100, dann folgt Brugg mit 160 Pfund. Wir wissen nicht, mit wie viel der Bözberg daran beteiligt war; aber jedenfalls gerade wegen des Gotthard- und Zürichverkehrs mit dem größern Teile, wie ja zweifellos der Luzerner Zollertrag hauptsächlich vom Warenverkehr über den Gotthard herriührte.⁴

Im Kampfe um den Gotthardpaß, den sie auch in ihre Hand bringen wollten, unterlagen die Habsburger den Eidgenossen schon frühzeitig. Im fünfzehnten Jahrhundert entriß ihnen Bern auch einen der nördlichen Zufahrtswege, den Bözberg, indem die mächtige Aarestadt in den Jahren: 1415 Brugg, 1460 das Amt Schenkenberg, das heißt den Bözberg samt seinen Dörfern und Gehöften, mit dem Schwerte und 1514 die Dörfer Effingen, Bözen und Elfingen am Westfuße des Berges durch Kauf an sich brachte, so daß sie nun den Bergpaß ganz in ihrer Gewalt hatte. — Durch den Ankauf der Herrschaft Argiz im Jahre 1502 mit den zwei Dörfern Densbüren und Asp brachten die Berner auch den Staffelegg-Paß (Aarau-Frick) in ihre Gewalt. Die Zollstatt Aarau hatten sie schon im Jahre 1415 gewonnen. Densbüren und Asp vereinigte Bern mit der Herrschaft Schenkenberg.⁵

Trotz seiner Wichtigkeit ließen die Berner den Weg über den Bözberg zerfallen, so daß er im sechzehnten Jahrhundert gelegentlich von den Fuhrleuten ganz gemieden und auf weiten Umwegen umfahren wurde. Der Brugger Chronist Sigmund Fry meldet: „In den dry jaren 1520—1522 was der Bözberg zuo semlichem abgang komen und so bös, daß den niemant kont, mocht noch wolt faren; sonders so fuorend die wagenlüt (Leute mit Lastwagen) für Walzhuot uf und über den Houwenstein.“ Das geschah in so starkem Maße, daß die Straße nach Brugg ganz in Abgang kam und darniederlag und daß der Zoll, sowie das Gewerbe und der Handel der Brugger Bürgerschaft einen schweren Abbruch und Schaden erlitten.

⁴ A. Schulte I 206.

⁵ E. L. Rothholz in Argovia XVI 134.

Was die Stadt Brugg, die in der habsburgischen Zeit einen Anteil am Zoll erworben hatte, damals und später für die Verbesserung des Weges tat, genügte nicht. Zu einer dauerhaften Anlage reichten ihre Mittel nicht aus, und die Zuschüsse Berns waren zu gering. Was die Bauern im Frondienst an der Straße zu leisten hatten, war wohl für den einzelnen Untertanen viel, half aber nur für den Augenblick. Ums Jahr 1522 vermeinten etliche vom regierenden Berner Räte, man solle die Straße mit Steinen besetzen; „etliche aber, man sollte gar nützig machen.“⁶ Letztere Meinung behielt in der Hauptsache noch während zweihundert und fünfzig Jahren, bis kurz vor Torschlößli, die Oberhand.

Über die ältere Zeit des Bözbergverkehrs enthalten wichtige Angaben die zwei Werke: Handel und Industrie der Stadt Basel (Basel 1886) von Traug. Geering; und Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien (Leipzig 1900) von A. Schulte. Daraus nur folgendes:

a) Vermutlich infolge der 1466 neu angeknüpften Verbindung Ulms mit Genua erfuhr die Hegaulinie Stöckach-Schaffhausen-Zürzach-Brugg eine große Melioration, die den Verkehr vom Zürichbiet ablenkte, worüber sich Zürich bei der Tagsatzung vom 23. Oktober 1483 erfolglos beschwerte.⁷

b) Nach Süden kommen drei Alpenrouten in Betracht: Großer St. Bernhard, St. Gotthard und Septimer = Bernhardin; für den Brenner folgte der Verkehr den östlichen Routen. In allen drei Fällen galt es für den Basler Verkehr, die große, west-östliche Römerstraße quer durch Helvetien zu gewinnen: vom Bodensee nach Zürich, Brugg, Solothurn, Avenches, Genf. Es waren dazu drei Jurapässe im Gebrauch: die beiden Hauensteine und der Bözberg. Über die Benützung des letztern im Mittelalter steht mir kein Material zu Gebote. Und doch war gerade diese Route für den Basler Kaufmann, da sie sich bis Stein mit dem Wege von Basel nach Zuzach deckte, für den Transit aber der Paß selbst von eminenter Bedeutung. Stumpf nennt ihn „die allergängigste Landsträß“ aus dem Elsaß nach Currätien. . . . Fried hatte zu Ende des 16. Jahrhunderts „der Straße zu Dienst gute Herbergen“. Hornussen

⁶ Stadtbuch V fol. 155 b und 156 a.

⁷ Geering S. 196.

war ein „Niederlag und gewöhnliche Herberg der Fuhrleute, die Wein und Most aus dem Elsaß in die Eidgenossenschaft führten“.⁸

c) Um 1510 war im Zuge der Wege zum Gotthard nur noch der Bözberg eine Erinnerung an die Tage, wo die Habsburger sich mit dem Gedanken beschäftigen konnten, den Gotthard-Paß selbst zu gewinnen.⁹



Der helvet.-römische Karrenweg am Bözberg, „Im Berg“ oberhalb Effingens.
Klischee der Brugger Neujaarsblätter 1922.

⁸ Stumpf S. 641; Geering S. 197.

⁹ Schulte S. 448.

Ums Jahr 1460 schon gingen sehr wahrscheinlich zwei Fahrwege über den Berg; außer dem Säumerweg, der auf der topographischen Karte 1 : 25 000 östlich von der Katzensteig eingezeichnet ist. Beide Fahrwege gehen, von der heutigen Bözbergstraße in der Langebue aus erkennbar, an der Sonnenhalde über dem Windischthal oberhalb Effingens, durch den Wald Im Berg, allmählich hinauf. Der älteste, bei den Anwohnern Römerweg genannt, ist an der von Laur im Sommer 1920 untersuchten Strecke in den Felsen eingehauen und nur 120 cm breit; die tiefen, in den Felsen geschlagenen und gefahrenen Geleise mitgerechnet. Er konnte nur für Karren dienen.¹⁰ Solche Karrenwege mit eingehauenen Geleisen sind auch bei Jougne und am obern Hauenstein nachgewiesen.

Weiter oben am Abhang Im Berg liegt der heute noch als Flurweg benützte, für Wagen fahrbare Weg, der bis zum Jahre 1780 als Straße für Lastwagen diente. Die heutige Straße, vollendet gegen Ende 1779, liegt an der Schattenhalde der Barnegg über dem Windischthal, genannt „I der lange bue“ (in der langen Bue).

Zur Geschichte der zwei frühern Fahrwege dienen folgende urkundlichen Zeugnisse:

Die Brugger Zollordnung vom Jahre 1460 sagt, daß ein Wagen mit Wein zwei Schilling, ein Karren mit Wein einen Schilling Zoll bezahle.¹¹ Das bezieht sich aber zweifellos auf die Weinfuhren, die damals schon seit Jahrhunderten aus dem Elsaß und dem Breisgau über den Bözberg und durch Brugg kamen.¹² Daraus ist zu schließen, daß außer dem alten Karrenweg, auf dem kein Wagen fahren konnte, der breitere, weiter oben gelegene vorhanden war, der bis 1780 als Landstraße diente. Genannt aber ist dieser Weg meines Wissens erstmals in einer Verordnung des Berner Rates

¹⁰ Brugger Neujaarsblätter 1922 S. 13. Anzeiger f. Schweiz. Altfd. Bd. XXV S. 19.

¹¹ Stadtbuch Brugg Bd. VI fol. 32 f. Die Rechtsquellen des Kt. Arg. I 2, S. 41 § 35 f.

¹² Laut der Acta Murenfia; Argovia XX 37. — Auch das Kloster Königsfelden bezog aus dem Elsaß Korn- und Weingefälle, die selbstverständlich über den Bözberg kamen: siehe meine Arbeit über die Bedeutung des Getreidebaues in der aarg. Geschichte im Taschenbuch der Histor. Gesellschaft, Aarau 1916, S. 94.

vom 26. Hornung 1577, worin es heißt: Die nächsten Anwohner auf dem Bözberg, die in ihrem Bauerngewerbe ein Gespann halten (so mit zügen buwend), sollen dem Wegmacher nach Befehl ihrer Gnaden (der Obrigkeit) und ihrer Amtleute mit Gespann im Frondienst jetzt und fürderhin beholfen sein, den alten und den neuen Weg beständig zu unterhalten. Zu diesem Zwecke ist jeder Anwohner, der einen Zug hält, im Bedarfsfalle pflichtig, jährlich einen Tag mit dem Gespann zu fronen.¹³

Im sechzehnten Jahrhundert waren demnach beide Wege noch im Gebrauch. Wann der alte (römische) ganz aufgegeben wurde, ist mir nicht bekannt. Ums Jahr 1770 war er jedenfalls nicht mehr befahren; denn der Ingenieur A. Mirani, der Erbauer der heutigen Bözbergstraße, nennt ihn auf seiner Karte von 1774 die ehemalige Straße. Ums Jahr 1750 war aber der Weg, der in der Verordnung vom 26. Februar 1577 der neue heißt, für die großen Fuhrwerke mit 3 Tonnen Ladegewicht, besonders bei nassem Wetter, fast nicht brauchbar. Die steile Strecke oberhalb Effingens gegen den Spanagel¹⁴ hin konnten die Fuhrleute überwinden, indem sie von Pferdevermietern für einen Wagen, der mit sechs Pferden bespannt war, zwanzig, sogar bis vierzig Pferde vorspannten. Aber droben beim Birch, wo der Weg durch Seimboden (Lättherd) ging, versanken Wagen und Zugtiere im Morast, so daß sie nur durch ein Mannschaftsaufgebot herausgerissen werden konnten.

Diese großen Fuhren kamen hauptsächlich von Basel, wo ein Speditionsgeschäft Iselin die Kaufmannswaren nach Zürich verfrachtete. Die Bedeutung dieser Firma für die Zollstatt Brugg ergibt sich aus einer Aufstellung, die der Brugger Gleitsherr (Zollverwalter) Frey nach den jährlichen Zolleingängen im Jahre 1755 der Berner deutschen Zollkammer übersandte.¹⁵ Er berechnete die

¹³ Stadtarch. Brugg Urk. d 48.

¹⁴ Spanagel (kurzes a, weiches n, nicht Spannagel, ist die richtige Schreibung und Aussprache).

¹⁵ Staatsarchiv Bern: Cahier, die Bözberg Straß wie auch die im Amt Baden angelegte neue Straß über Coblenz und Rietheim nach Zurzach ansehend; Archiv Nr. 109; von jetzt an: Cah. 109. Brief Freys an Mons. Zehender de Beau Regard Secetaire (s.) de la Chambre des Peages (s.) à Berne vom 21. Juni 1755.

Höhe der jährlichen Zolleingänge aus den Gütern, die über den Bözberg gingen, und fand diese Zahlen: 220 Gulden von der Basler Ordinari-(Iselin-)Fuhr; 40 Gulden von Kutschen, Wein und andern Waren; 130 Gulden von Lothringer Salz;¹⁶ zusammen 390 Gulden. Das ist nicht ganz der fünfte Teil des gesamten Jahresertrages der Brugger Zollstätte, der sich zu jener Zeit auf 2000 Gulden belief.¹⁷ Dieses Verhältnis ist aber nicht etwa maßgebend für die Beurteilung des Bözbergverkehrs ums Jahr 1300 anhand des Habsburger Urbars. Denn um 1750 schlugen manche Güter, für die der Bözberg die kürzeste Verbindung war, andere Wege ein; so von Basel auf dem Wasserwege den Rhein, die Aare und Limmat hinauf nach Zürich; oder auf dem alten Verkehrsweg dem Schwarzwald entlang bis Waldshut, von da über den Fluß nach Koblenz, Zurzach, Baden, Zürich. Das aber nur, weil um 1750 die Bözbergstraße für die weitgeleisigen großen Güterwagen, wie sie damals üblich waren, zu eng und von ihnen völlig ruiniert worden war. So, daß sie neben dem Fahrweg fuhren, da wo es der Boden erlaubte. Der Brugger Zollvorsteher — nicht zu verwechseln mit dem Zolleinnehmer, dem Zoller — wiederholte immer wieder: sobald die Bözbergstraße für die weitgeleisigen Wagen hergestellt und fahrbar gemacht werde, werde das Brugger Zollgefälle nicht bloß beibehalten, sondern noch vermehrt werden.

Das war der einzige Grund, der bei der Berner Regierung wirken konnte; nicht Rücksicht auf die Förderung des Handels und des Verkehrs. Denn ganz im Gegensatz zu Basel und Zürich lebten die Berner Patrizier nicht von Großhandel und Gewerbe, sondern von den reich besoldeten Ämtern, von den Gefällen aus der Hand des Landvolkes, von den Zöllen und aus andern öffentlichen Einkünften. Albrecht Rengger, der es wissen konnte, sagt darüber in seiner Denkschrift vom 5. Dezember 1814 an den Wiener Kongreß, daß die Bürgerschaft der Stadt Bern „während vier Jahrhunderten öffentliche Einkünfte genoß, die die einzige und ausschließliche Quelle des Reichtums der in Bern regierenden Familien bildeten.“¹⁸

¹⁶ Nach H. v. Tillier, *Gesch. des Freistaates Bern* V 340, bezog Bern das Salz aus Lothringen, Burgund, Italien, Tyrol, Bayern.

¹⁷ *Eph.* 109, 5. März 1756.

¹⁸ *Argovia* XXXV S. 70.

Wie aber ein guter Verkehrsweg den Handel und damit den Zollertrag förderte, erkannten die Berner ums Jahr 1753 an folgendem:

Auf Verlangen der Basler Kaufleute ersuchte¹⁹ die Basler Gesandtschaft an der Tagsatzung im Jahre 1749 und in den folgenden Jahren die Vertreter von Zürich, Bern und Glarus, welche drei Stände seit 1712 in der Grafschaft Baden allein regierten, um die Verbesserung der völlig zerfallenen Straße von Koblenz nach Zurzach, damit die Basler Kaufmannsgüter mit geringerer Mühe an die Zurzacher Messen geführt werden könnten.²⁰

Nach damaligem Rechtsbrauche bürdeten die Regierungen durch den Badener Landvogt den Straßenbau Koblenz-Rietheim-Zurzach den zwei erstgenannten dieser Gemeinden auf, als eine Fronarbeit, zu der die Untertanen der Landesherrschaft verpflichtet waren. Die zwei Gemeinden nahmen ein Anleihen auf und bauten an Stelle der alten, unbrauchbaren eine ganz neue Straße von Koblenz nach Zurzach. Damit es ihnen in ihrer Armut möglich werde, die Schuld zu verzinsen, baten sie die Tagsatzung der drei regierenden Orte um die Erlaubnis, ein Weggeld zu erheben (1753). Sie bewilligte es ihnen für zwanzig Jahre. Trotzdem vermehrte sich der Güterverkehr auf der neuen Straße, und es kamen auch Güter auf diesem Wege, die sonst über den Bözberg fuhren, obgleich sie auf der Strecke von Basel nach Zürich über Waldshut einen Umweg von sechs Stunden machen und mehr Zollstätten durchfahren mußten.²¹

Die Berner Zolkammer, auch die Zolldirektion genannt, schrieb deshalb am 13. Juni 1755 an Koch, den gewesenen Kommandanten von Aarburg, und an alt Landvogt May von Neüws (Nyon), beides mitregierende Patrizier:

Weil seit Errichtung der Straße über Koblenz und Rietheim nach Zurzach und von da nach Zürich die sonst üblich gewesene

¹⁹ Cah. 109: Schreiben des Landvogtes zu Baden, Fr. E. von Graffenried, Herrn von Worb, an den Berner Rat vom 3. Juli 1754. Siehe auch Eidgen. Abschiede Bd. VII 2. Abt. S. 849, d.

²⁰ Über die vormaligen, wichtigen Zurzacher Messen siehe die auf Dokumenten beruhenden Arbeiten von Dr. Hans Herzog: Die Zurzacher Messen; im Taschenbuch 1898 der histor. Gesellschaft des Kt. Aargau; und: Die Zurzacher Messen im Mittelalter, von Dr. Hector Ammann, im Taschenbuch 1923.

²¹ S. unten III Antwort vom 27. Februar 1754.

Straße über den Bözberg und über Brugg guten Teils verlassen und also die bernische Zollgerechtigkeit in Brugg merklich benachteiligt wird, ist es nötig, auf Mittel zu denken, wie der Verlust einzubringen sei. Mithin zu überlegen, wie die Straße über den Bözberg zu verbessern oder ob eine neue Straße über die Staffelegg (Maraufrick) anzulegen sei; um die Waren wieder durch das bernische Gebiet zu ziehen.²²

Am 21. Juni 1755 schrieb der Rat von Bern, also die entscheidende Behörde, der deutschen Zollkammer, er habe ihr Gutachten über die Straße Koblenz=Kietheim=Zurzach behandelt und den Gesandten an die Tagsatzung aufgetragen, dahin zu wirken, daß diese nunmehr stark benützte Straße nach und nach wieder in Abgang gebracht und die Spedition der Waren durch bernisches Gebiet befördert werden möchte. Als eines der besten Mittel, diese Fahrungen anzuziehen, hat der Rat die Wiederherstellung der Straße über den Bözberg erkannt und ersucht deshalb die Zollkammer um die Durchführung der Arbeit.²²

Dieser Auftrag wurde sogleich ausgeführt; denn am 17. Januar 1756 schrieb Gleitsherr Frey dem Berner Zollschreiber bei Übersendung der Abrechnung über die Einnahmen der Zollstätte Brugg im dritten und vierten Quartal 1755:

Weil die Bözberg-Straße auf das weite Geleise (Gläuf) verbessert ist, wurde sie dieses Jahr (1755) hindurch von den weispurigen Wagen (Weitgläufwägen) stark befahren, was sich daraus ergibt, daß 417 Wagen Lothringer Salz 222 Gulden und 200 Lastwagen Iselins 239 Gulden eintrugen; also nur von diesen zwei Artikeln dieses Jahr 461 Gulden. Aber es ist leicht zu verstehen, wenn man auch die Fuhren an Wein, Frucht und anderem außer Acht läßt, daß sich das neue Geleise in einer so tief liegenden Straße besonders bei so lang anhaltendem schlechtem Wetter in schlimmem Zustande befindet.

Wir sehen hieraus, daß wieder ganz ungenügende Arbeit gemacht worden war.

Frey bittet deshalb die hohe Zollkammer untertänigst um die Erlaubnis, etwas Steine brechen zu lassen und sie bei trockener Witterung für die Straße zu verwenden, damit der Fuhrmann sehe,

²² Cah. 109.

daß man ihm helfen wolle. Sonst müßte man besorgen, daß die Fuhrleute wieder die jenseitige Straße über Waldshut einschlagen, besonders weil auch die neu angelegte Straße im Fricktal bei der schlimmen Witterung noch schlimmer sei als der Bözberg.

Aber auch die erwähnte Verbesserung oder Erweiterung der Straße, so ungenügend sie war, kam nicht leicht zustande, wie wir aus den Verhandlungen der Zollkammer vernehmen. Am 21. August 1754 behandelte sie die Artikel IV und XVI des Badener Abschiedes der drei regierenden Stände.²² Artikel IV handelte von dem Gesuche der Gemeinden Koblenz und Riethelm um die Bewilligung eines Weggeldes an der neuen Straße nach Zurzach.²³ Die Zollkammer spricht sich mit aller Entschiedenheit dagegen aus, weil dadurch „die Vervollkommnung und immerwährende Unterhaltung der neu konstruierten Straße von Koblenz über Klingnau und Döttingen nach Baden und Zürich allzusehr facilitiert (erleichtert) wird“; einer Straße, die dem Interesse Berns zuwider läuft und die deshalb „vielmehr zu hintertreiben als zu begünstigen wäre; zumahlen darauf augenscheinlich und zuverlässigen Berichten nach weniger nicht als die gänzliche Verlassung der Route über den Bözberg und über Brugg zu befahren (riskieren) steht“. Dadurch würden die Zolleinnahmen Berns und Bruggs merklich benachteiligt und geschwächt. Dazu, was eben so vieler Betrachtung würdig ist, würde den bernischen Untertanen ein ansehnlicher Verdienst abgeschnitten, der den Wirtschaften, den Mietpferdehaltern und Handwerkern aus dem Güterwagenverkehr entsteht.

Deshalb empfiehlt die Zollkammer dem Rat, dem Stande Zürich zu schreiben, man könne dem Gesuche der Gemeinden nicht entsprechen, um nicht den Handel (das *Commercium*) mit einer solchen neuen Auflage zu beschweren.

Was den sechzehnten Artikel des Abschiedes betrifft, die Beschränkung der Fuhrlasten auf höchstens 40 Zentner (zwei Tonnen),²⁴ ist die Kammer auch der Ansicht, die den bernischen Interessen so nachteilige Straße in Abgang und die über den Bözberg und über Brugg in Aufnahme zu bringen. Diesen Zweck zu erreichen, fin-

²² Eidgen. Abschiede 7. Bd. II 849 d 311 (1753): Koblenz und Riethelm haben laut Bericht des Landvogtes eine ganz neue Straße von Koblenz nach Zurzach angelegt.

²⁴ Eidg. Absch. VII Bd. 2, S. 827 c Art. 133 (1754): 40—50 Ztr.

den die einen Mitglieder der Kammer, man solle die Fuhrlasten nicht beschränken, damit die neue Straße möglichst bald „destruiert“ (zerstört) und der Verkehr über den Bözberg vermehrt werde. Die andern Mitglieder aber glauben, man könne die Absicht auch dadurch erreichen, daß man das Höchstgewicht einer Wagenladung auf vierzig Zentner festsetze. Dann würden die Speditoren oder Fuhrleute veranlaßt, die neue Straße zu meiden und den Weg über den Bözberg zu benützen, den sie auf Wunsch der Stadt Brugg mit weit stärkerer Ladung befahren dürfen, so lange er nicht verbessert wird.²⁵

Der entscheidende Berner Rat ließ sich durch die erstaunlichen Erwägungen seiner Zollkammer gerne bestimmen, dem Rate von Zürich und dem Landvogte in Baden zu schreiben, Bern könne nicht zugeben, daß das Weggeld bei Riethem bezogen werde, weil er vorerst noch einige Berichte einholen müsse.²⁶

Die Antwort des Badener Landvogtes, Fr. L. von Graffenried, ließ nicht lange auf sich warten. Sie ist gegeben im Schlosse zu Baden am 7. September 1754. Ihr Hauptinhalt lautet:

Die neue Straße Koblenz-Zürzach, die nicht fertig erstellt und an der kein Weggeld erhoben werden soll, ist gemäß den frühern, wiederholten Befehlen der drei regierenden Stände vollendet; mit Ausnahme weniger Stellen, wo noch etwas Grien aufgeführt werden muß. Also, daß es eine geschehene Sache ist.

Was sodann den Bezug des schon vor einem Jahre anbefohlenen Weggeldes²⁷ betrifft, so mögen die Hochwohlgeborenen es nicht ungnädig aufnehmen, wenn Graffenried untertänig bemerkt, die Aufhebung des Weggeldes werde großes Aufsehen verursachen, viele Unannehmlichkeiten nach sich ziehen und den Transit der Waren von Basel durch Zürzach nach Zürich merklich erleichtern, wenn er wenigstens diesen Weg einschläge, was jedoch Graffenried nicht glaubt; wie er und Gleitsherr Frey von Brugg schon in frühern Berichten bemerkten.

Die Aufhebung des Weggeldes wäre sehr bedenklich und würde gerade das fördern, was man befürchtet, indem die Fracht der

²⁵ Cah. 109 21. Aug. 1754.

²⁶ Cah. 109, 3. Sept. 1754.

²⁷ Eidg. Absch. VII Bd. 2 S. 856 d, Art. 383 (1755).

Waren um so wohlfeiler zu stehen käme.²⁸ Daran, daß sie durch Aufhebung des Weggeldes den Haushalt zweier Gemeinden destruierten würden, dachte keiner der Landesväter; es sagte wenigstens keiner ein Sterbenswörtchen davon.

Graffenrieds Gutachten überschickte der Rat schon am 10. September der Zollkammer mit dem Auftrage, die Sache nochmals zu prüfen. Sie ordnete ohne Verzug aus ihrer Mitte den Zeugherrn Tschiffeli und alt Kommandant Koch von Aarburg zur Besichtigung der in Betracht fallenden Straßen ab.²⁹

Die zwei Abgeordneten begingen in den Tagen vom 19. bis 28. September 1754 die Straßen Brugg=Baden=Klingnau=Koblenz=Zurzach=Waldshut=Laufenburg=Stein=Frickthal=Brugg und auf der Rückreise auch die Straße Aarau=Küttigen=Staffelegg=Densbüren bis an die Grenze des Fricktales. Sie untersuchten den Zustand dieser Straßen, weil die neu erstellte Strecke Koblenz=Zurzach, wie sie im Eingang ihres Berichtes bemerken, dem Zolle Berns Abbruch tat, indem sich der Verkehr über den Bözberg verminderte. Der Hauptinhalt des Berichtes:

„Die zwei Stunden lange Straße von Brugg nach Baden ist sehr schlimm und gefährlich; sie geht zum Teil durch tiefe Löcher (Holen),³⁰ so daß das Mittelgläuf (Fuhrwerk von mittlerer Spurweite; Gläuf, richtiger Gläus, ist die alemannische Form für Geleise) nur notdürftig (schlechterdings), das weite Gläuf aber nicht durchkommen kann; zum Teil liegt die Straße am Rande hoher und steiler Borde (Pörter,³¹ das heißt Böschungen), wo der Weg ebenfalls sehr schmal ist, daß leichtlich Mann und Roß hinunter stürzen können. An einigen Stellen ist der Weg bodenlos, mit sehr tiefen Gläufen. Er ist mit einem Worte fast unbrauchbar (impraktikabel). Laut Bericht ist die Verbesserung der Straße beschlossen; ob sie aber ausgeführt wird, ist fraglich, weil deren Unterhalt zum großen Teile der Stadt Baden, nur zum kleinen den anstoßenden Gemeinden obliegt.³²

²⁸ Cah. 109, 7. Sept. 1754.

²⁹ Cah. 109.

³⁰ Das im Bericht gebrauchte mundartliche Wort hol (mit kurzem o) lebt in der Berner Sprache noch. Es bezeichnet Vertiefung, Koch: Idiot. II 1155.

³¹ Idiot. IV 1628 f.

³² Über die Straße Baden=Brugg siehe auch Eidg. Abschiede 7. Bd. II 850 f. (Jahre 1753—1777).

Von Baden schlugen die Abgeordneten den Weg nach Klingnau ein, das zwei starke Stunden davon entfernt ist. Die Straße geht auf einigen Strecken am Rande hoher und gefährlicher Halden (*praecipices*) auf die Höhe des Feldes. Von da ist sie hart und gut. Über das Feld führt auch „eine wohlerhöchte alte römische Chaussee“, die auch heute noch in gutem Zustande ist und gar leicht in einen recht guten Stand gesetzt werden könnte. Es wurde auch wirklich von Klingnau etwa eine halbe Stunde weit herwärts — das heißt gegen Baden hin — daran gearbeitet. Aber auf Befehl des Landvogtes zu Baden wurde die Arbeit eingestellt. Wenn diese Straße vollendet worden wäre, so wäre sie als die nähere der über Zurzach vorgezogen worden und demnach den Interessen „meiner gnädigen Herren noch gefährlicher gewesen.“

Von Klingnau nach Koblenz, eine Stunde weit, ist die Straße ebenfalls hart und gut; außer einer Anhöhe, wo sie leicht verbessert werden kann.

In Koblenz beginnt die neue Straße gegen Zurzach, das eine Stunde entfernt ist. Unter der Leitung des Obervogtes zu Baden sind zwei Drittel dieser Straße neu angelegt, eine gute, ordentliche Chaussee, mit Grien wohl überführt; auf der Fläche zwischen dem Berg und dem Rhein. Deren künftiger Unterhalt fällt nur allzu leicht, besonders weil auf dem größten Teile der Strecke das beste Grien der Straße entlang zu finden ist. Der noch nicht gebaute Teil geht über ein schönes, ebenes Feld. Der Befehl zur Ausführung nach dem Sät (der Aussaat) soll bereits erteilt sein. In Rietheim, einem Dorfe zwischen Koblenz und Zurzach, wird wegen des Straßenbaues ein Weggeld von zwei guten Batzen auf das Pferd erhoben.

Von Koblenz werden die Güterwagen und alle Fuhrwerke (Fahrzeuge) auf einem großen Schiff ohne irgend ein Hindernis über den Rhein geführt. Jenseits des Rheins, im Schwarzwäldischen Bezirk, gelangt (fallet) man sogleich in eine schöne breite und ganz neu angelegte Chaussee, die nach Waldshut, eine Stunde von Koblenz, führt.

Diese Straße geht von Waldshut über Laufenburg, wo man wieder den Rhein überschreitet, immer auf der Ebene bis nach Stein, einem Dörflein diesseits des Rheines gegenüber Säckingen

und vier Stunden von Waldshut entfernt. Von da führt die Straße über Rheinfelden nach Basel; die Strecke beträgt sechs Stunden.

Das ist die neue Route, die den Jöllen Berns ungemein nachtheilig (präjudicierlich) ist, weil gegenwärtig fast alle Fuhrwerke von Rheinfelden, Basel und aus dem Reich sich ihrer bedienen, als einer Straße von sehr bequemer Lage und im besten Zustande. Dazu kommt, daß sie durch ein Land führt, wo die Lebensmittel und besonders der Haber ziemlich billig und allerorten gute Herbergen anzutreffen sind. Alles das lockt die Fuhrleute an und zieht sie von der ehemals benutzten Straße über den Bözberg, Brugg und Baden, obgleich sie um einige Stunden näher, aber ungemein teurer und beschwerlicher, ja eine fast unbrauchbare Route ist, indem über den Berg öfter bis dreißig und vierzig Pferde vorgespannt werden müssen und vielerlei Unfälle zu besorgen sind. Weil der neue Weg völlig durch österreichisches Gebiet, das Fricktal und den Schwarzwald bis Koblenz und von da über Zurzach und Kaiserstuhl nach Zürich geht, wird nicht allein die Zollstätte Brugg, sondern sogar das Gebiet Berns völlig umfahren; zum großen Schaden an den Zolleinnahmen (Zolls Intraden); und der Untertanen, denen ein ziemlicher Verdienst entzogen wird; anderer Bedenkslichkeiten zu geschweigen(?).

Die Abgeordneten trafen verschiedene Güterwagen, Wein- und Salzfuhrten auf diesem Wege nach Zürich fahrend. Eingegangenen Berichte nach bedienen sich auch die Güterwagen von Frankfurt der neuen Route.

Dem Übel abzuhelpen, gibt es kein anderes Mittel, als den Bau einer Straße, die der andern vorgezogen würde. Das natürlichste Mittel aber ist die Wiederherstellnug der Straße über den Bözberg, weshalb die Abgeordneten sie genau besichtigten; über deren Beschaffenheit haben sie folgendes zu sagen.

Das Dörfchen Stein ist der Ort, da sich die Straße über Laufenburg und Waldshut und die über den Bözberg und Brugg scheiden. Letztere geht von Stein rechts durch das Dorf Hornussen (Hornausen) an die Landmarch der bernischen Botmäßigkeit, zwei und eine halbe Stunde von Stein. In diesem Gelände ist die Straße zwar hart, allein stellenweise mit Wasser gefüllt und geht durch viele Hülen. Man glaubt, dieser Bezirk würde auf Verlangen durch die österreichische Regierung wohl verbessert. Von der Landmarch bis

nach Bözen, dem ersten Dorfe in bernischer Botmäßigkeit, sind 270 Klafter, zu sechs Königschuh³³ gerechnet. In diesem Bezirke liegt die Straße an vielen Stellen in tiefen Senken (Holen) mit Wasser. Von Bözen durch das Dorf Effingen (Effigen) bis an den Fuß des Berges sind 1430 Klafter. Auch da sind an einigen Stellen Holen und Wasser. Hier wären eine Brücke und zwei gemauerte Dolen (Coulisses) nötig. Vom Fuße des Berges hinweg hält die starke Steigung (der gähe Stutz) 400 Klafter und wenigstens auf zehn Schuh ein Gefälle von 21 Zoll auf der ganzen Strecke. Dazu ist der Weg rauh und voll großer Steine. Vom starken Stutz bis auf die Ebene (Fläche vor dem Stalden): 275 Klafter; alles steinig (steinechtig). Die Ebene oder Fläche auf dem Berg hält 400 Klafter; sehr schlimmer Weg, lauter roter Lehm Boden (Lätttherd).

Von der Ebene den Berg hinunter bis zu der Stelle, da die neu anzulegende Straße dem Berg entlang, von der hernach geredet wird, wieder in die alte Straße fallen würde, sind 675 Klafter. Diese Strecke ist auch noch lehmig (lätticht), an etlichen Orten sehr tief und an andern sehr steinig. Von da bis an die March der Stadt Brugg, 2000 Klafter, ist der Weg eng, an etwelchen Orten sehr gäh mit tiefen Holen, so daß man an den meisten Orten die Straße verlegen müßte. Die ganze Strecke von der Landesgrenze bis Brugg mißt 5450 Klafter.

Nach dem Befunde der Abgeordneten würde die Herstellung der alten Bözbergstraße überschwängliche Kosten erfordern. Und doch könnte sie wegen der Natur des Bodens und der ungemeinen Steilheit des Berges schwerlich jemals in recht guten und brauchbaren Stand gesetzt werden. Die Abgeordneten prüften deshalb, ob man nicht die Straße an einem andern Orte anlegen (durchziehen) könnte, um den steilen Hang auf der Friedthaler Seite und das Schlimmste auf dem Berg zu vermeiden. Eine Möglichkeit dazu bietet sich.

³³ Der Berner Schuh ist 30 cm lang. Den Ausdruck Königschuh habe ich im Idiotikon nicht gefunden. Nach Herrn G. Felber-Königs (Brugg) ansprechender Vermutung ist der französische — königliche — Schuh gemeint. Dagegen: „Pied de roi ist doch wohl auf die fränkischen Könige zurückzuführen. Die neuesten genauen Messungen, s. z. B. Sachs-Villate, Enc. W. B., Einl. p. V setzen ihn mit 324,8 mm gleich. Am besten erhalten ist dieses Maß im alten Landesmaß von Rheinbayern: 333,3 mm.“ Ed. Nowotny im XV. Bericht der röm.-german. Kommission in Frankf. a. M. 1926, S. 145, Anm. 22.

Man würde am Fuße des Berges, in Effingen, rechts gehen und den Abhang seitwärts bestreichen bis unterhalb des sogenannten Stalden-Wirtshauses, wo man wieder in die alte Straße käme.

Dieser Vorschlag der Abgeordneten entspricht auf der Straße von Effingen bis zum Stalden der heutigen Straße durch die Langebue am Nordabhang der Barnegg. Die Abgeordneten bemerken, daß die Ausführung ihres Vorschlages große Kosten verursachen würde. Aber etwas müsse geschehen, wenn man nicht des Zolles aus dem Güterverkehr Basel-Zürich verlustig werden wolle.

Auf der Rückreise prüften die Abgeordneten auch die Straße von Aarau über Küttigen und von da über die Staffelegg nach Asp und Densbüren bis an die Grenze des Fricktales.

Nach einem Verzeichnisse des Untervogtes zu Densbüren hält die Straße 16395 Schritt oder zwei gute Stunden. Sie ist durchgehends hart, hat aber viele Holen und ist meistens steil, so daß man an vielen Stellen die alte Straße durch neue Strecken ersetzen müßte, um sie brauchbar zu machen. Von der Paßhöhe (von dem Berg) gegen das Dörfchen Asp hinunter geht es sehr stoßig; man müßte seitwärts eine andere Linie ausfindig machen. Von Asp bis Densbüren hat die Gemeinde unten am Berg einen neuen ziemlich guten Weg eingehauen. Er ist aber zu schmal und müßte erweitert werden. Im Dorfe Densbüren und unterhalb enthält die Straße ziemlich viel Wasser und nach dem Bericht des Untervogtes bei Regenwetter sehr viel. Die Straße müßte demnach anderswo angelegt und könnte wohl über die dortigen Matten geführt werden.

„Sonsten will von der Stadt Aarau behauptet werden, man könnte, im Fall diese Straße konstruiert würde, die Waren aus dem Reich, so über Lucern in Italien und vice versa gehen, dorten hindurch ziehen; auch die Weinführungen in das Luzerner Gebiet und die Frankfurter Fuhrleut, so dñmalen die untere Straß befahren.“³⁴

Der von Tschiffeli und Koch dargestellte elende Zustand der Straßen ums Jahr 1750 war wohl dadurch verursacht, daß damals die großen Lastwagen immer mehr aufkamen und die leichtern, zweirädrigen Karren verdrängten. Die alten Verkehrswege, die schon die Römer erbauten oder verbesserten, wurden dadurch völlig und buchstäblich in den Grund gefahren, so daß im flachen Ge-

³⁴ Cah. 109, 19.—28. Sept.

lände an den Straßenrändern mehrere Fuß hohe Böschungen entstanden. Das schließe ich aus der Beschreibung der alten Bözbergstraße, die der Erbauer der heutigen im Jahre 1774 entwarf; und zwar aus der Schilderung der Strecke Hornussen-Bözen-Effingen, die durch ein flaches, nur wenig nach Westen geneigtes Gelände geht. Zweifellos diente der Weg seit der Römerzeit; er wurde aber nur schlecht unterhalten. Das ergibt sich aus Miranis Bericht vom Jahre 1774. Dieser Bericht ist um so beachtenswerter, weil er in die Zeit nach der Erweiterung und den sogenannten Verbesserungen fällt:

Der gegenwärtige Weg vom Grenzstein oberhalb Hornussen³⁵ bis Bözen und von da bis Effingen ist in die Erde eingesenkt. Die Böschung auf der Südseite ist ungleich, 3 bis 5 Fuß hoch; die auf der Nordseite 5 bis 8. Die Breite des Weges beträgt 6 bis 8 Fuß. Sein Grund, das heißt die Fahrbahn, ist zerfallen, mit Schlammlöchern durchsetzt und uneben. Der Weg dient auch als Bachbett, in dem beständig Wasser fließt. Die Steigung ist mit geringen Ausnahmen unbedeutend.³⁶ Dies aus Miranis Bericht das Wesentliche über die Strecke bis Effingen, eine Strecke, die der Anlage einer guten Straße nicht die geringste Schwierigkeit darbot; jeder Werksführer könnte in solchem Gelände heute eine gute Straße bauen.

Die Böschungen an den Wegrändern sind jedenfalls dadurch entstanden, daß die Bahn ausgefahren und die ausgefahrenen Trümmer des Straßenkörpers, Erde, Schlamm und Grien, bei den Verbesserungen, die nur Notbehelfe waren, links und rechts vom Wege angeschüttet wurden. So kam der Weg in eine Senke zu liegen und wurde ein Bachbett; ein Hohlweg.³⁷ Die römischen Straßen

³⁵ Dieser Stein wurde mit 48 andern im Jahr 1577 vom Berner Rat an der Grenze gegen das österreichische Gebiet errichtet: Hdschrftl. Band im Berner Staatsarchiv. *Inclitae Bernatum urbis cum omni ditionis suae agro et provinciis delineatio chorographica . . . libris duobus complexis . . . authore (s.) Thoma Schoepfio Brisacensi medicinae doctore et apud clarissimam Bernam faciente medicinam. Anno millesimo . . . (1577).* Der Stein steht heute noch.

³⁶ S. XI. Anhang Zif. 5.

³⁷ So war, wie ein Kenner auf Grund einer Untersuchung sagt, die berühmte Hohle Gasse bei Kühnacht nicht so, wie sie auf der Bühne in Schillers *Tell* dargestellt wird, sondern ein elender, tief eingeschnittener Karrenweg (*Neue Zürcher Zeitung* 1925, Nr. 912 und 954). Ein solcher ist heute noch oberhalb des Dorfes Effingen zu sehen: ein durch Abnutzung und Wasser ver-

dagegen bestanden aus einem festen, erhöhten Steinbett, von dem das Wasser in die Gräben floß, die man an den Seiten der Straße anlegte. Deshalb bekamen diese römischen Straßen, die sich zum Teil bis über das Mittelalter erhielten, im alemannischen Gebiete den Namen Hochstraßen. Das sieht man auch aus der Stelle in Tschifelis und Kochs Bericht über die „wohl erhöhte“ römische Straße auf dem Felde bei Klingnau. Karl Stehlin sagt von der Hochstraße Grenzach-Wilen bei Basel, sie deute schon durch ihren Namen auf römischen Ursprung hin.³⁸

Der elende Zustand des Weges oberhalb des Dorfes Hornussen ergibt sich auch aus einem Berichte des Brugger Gleitsherrn an die Berner Zolkammer. Er sagt darin, der Fuhrmann müsse für seinen Wagen mit 50 Zentnern Ladung, bespannt mit 6 Pferden, in Hornussen für die Strecke bis Effingen acht Vorspannpferde nehmen.³⁹ Die erste Wegstrecke im Berner Gebiet war demnach schlimmer als die im anstoßenden Fricktal, das damals unter österreichischer Verwaltung stand, wie der Schwarzwald, an dessen Fuß dem Rhein entlang laut des Berichtes der zwei Berner Abgeordneten eine gute, neue Landstraße lag. Man erkennt hieraus den Einfluß der tüchtigen Regentin Maria Theresia.

Durch Miranis Bericht, den er im Jahre 1774 seinem Plane für Erbauung der neuen Bözbergstraße vorausschickte, wird auch das bestätigt und stärker hervorgehoben, was die zwei Berner im Jahre 1754 über die Strecke oberhalb des Dorfes Effingen bis über den Stalden und bis Brugg meldeten. Miranis Bericht ist auch deshalb wertvoll, weil er nach der Erweiterung der Straße vom Jahre 1755 und nach verschiedenen Verbesserungen abgefaßt ist. Aber nicht alle Einzelheiten sind mir verständlich, weil der Bericht in einer mundartlich gefärbten, französischen Sprache abgefaßt und fehlerhaft

derbtes Stück der römischen Bözbergstraße; er hieß darum auch die Hölle Straße: im Totenrodel der Kirchgemeinde Bözen steht: am 30. Jan. 1704 wurde in der Hölle Straße bei Effingen ein Mann tot aufgefunden. Eine Hollgasse bei Dettwill: s. unten XI 1. Ziffer 2 S. 119; 85, 91.

³⁸ Basler Nachrichten 1921, Nr. 38, 26. Jan. — Auch in Dätwil hieß die Römerstraße von Birmenstorf nach Baden noch im 19. Jahrh. die Hochstraße: Argovia XXVIII 30.

³⁹ Bericht Freys von Brugg, Absch. III 27. Febr. 1754.

kopiert ist. Hier einige Einzelheiten, die unschwer verständlich sind:

Vom Dorfe Effingen bis zum Fuße des Aufstieges, wo sich ein kleiner Wildbach, genannt Riedmattbach, in den Weg ergießt, ist der Weg ungefähr sechs Fuß breit und liegt auf morschem Felsgrund; eingesenkt in diesen Fels um 10 bis 25 Fuß, mit beinahe senkrechten Abhängen. Darauf beginnt der Aufstieg zum Spanagel (in den Akten: Spannagel). Der kleinere Teil liegt auf weichem Grund, der größere auf Felsen. Die Steigungen sind verschieden: 18—30 Zoll auf das bernische Klafter von 10 Fuß. Die Strecken auf Grund sind ausgefahren und vertieft, die auf Felsen uneben und an den Seiten abschüssig. — Die Länge der Steigung beträgt 441 Klafter und 7 Fuß. — Nach genannter Steigung gelangt man auf eine Ebene, vorbei an der Schenke Stalden, in einer Länge von 150 Klaftern; Wegbreite 6—7 Fuß. Die Bahn ist holperig, uneben, mit Schlammlöchern durchsetzt.

Der Abstieg nach Brugg ist im allgemeinen zu schmal; der Fahrweg ist nur 6—8 Fuß breit und eingesenkt. Die Fahrbahn, die gepflästert war, ist aufgerissen (*renversé*) und zerstört. Es sind nur einige Reste (der Pflasterung?) übrig. Der Grund auch voll von Schlammlöchern. Die Bahn hat weite Geleise, und es liegen darauf lockere, rollende Kieselsteine. Bei Regenwetter und Schneeschmelze dient der Weg als Bach; im Winter bildet sich darauf Eis. An einer Stelle ist der Weg zwischen Felsen eingesenkt, nur 6—8 Fuß breit und hat ein Gefälle von 18—20 Zoll auf jedes Klafter; bei einer Länge von etwa 20 Klaftern. Zwei kurze Strecken liegen auch auf Felsen, aber nur 2—3 Fuß eingesenkt. Hier ist eine Strecke von 28 Zoll Steigung; Breite: 6—8 Fuß. Kurz, das Ganze ist beinahe nicht fahrbar. So weit Mirani.⁴⁰ Ob die ausgefahrene Pflasterung ein Rest der römischen Anlage war, kann nicht bestimmt werden.

An der steilen und engen Strecke zwischen Effingen und dem Spanagel, Im Berg genannt, geschahen oft Unglücksfälle, indem Mann und Roß die gähe Halde hinunter stürzten. Nach hundert Jahren noch hörte Jakob Keller in Effingen von den Unglücksfällen erzählen. Sogar heute noch ist die Erinnerung an den bösen

⁴⁰ Siehe XI Anhang: Rapport, 1774 Aug. 3.

Weg nicht ganz erloschen. So erzählte mir um Neujahr 1921 meine Schwägerin, eine siebenzigjährige Frau in Bözen, was sie von ihrem Vater gehört: daß einst ein Lastwagen mit vollen Fässern bei Esfingen den Abhang hinunter stürzte und der Bach nachher von rotem Weine geflossen sei. Wie viel Blut von Menschen und Tieren auf dem bösen Wege geflossen, weiß freilich niemand.

Es liegen auch literarische Zeugnisse über die damalige Straße vor. So sagt der Basler Isaaß Iselin, der im Jahre 1755 eine Fahrt nach „Oberbaden“ (Baden im A.) machte: Der Weg von Basel bis Hornussen sei in sehr gutem Zustande, der eigentliche Übergang dagegen abscheulich, besonders für „Gutschen“.⁴¹

Nach dem Zeugnis des Brugger Zollverwalters fürchteten die Fuhrleute weniger die steilen Strecken, als die durch Lehm Boden führenden, wo Rosse und Wagen einsanken, wie schon oben erzählt ist. Diese Stellen schreckten den Fuhrmann am meisten ab und veranlaßten ihn zu dem Umweg über Waldshut; und zwar schon ums Jahr 1520, wie wir gehört haben.

Der schlechte Weg hatte nicht bloß eine starke Tierquälerei zur Folge, sondern auch gewaltige Verteuerung der Kaufmannsgüter. Auf Ersuchen der Berner Zollkammer berechnete der Brugger Glettscherr die Kosten einer Fahrt von zwei Lastwagen mit je fünfzig Zentnern (2½ Tonnen) Ladung, je sechs Pferden und je einem Knecht, für die Fahrt Basel-Zürich: Verpflegung der zwei Fuhrleute und der Pferde in Möhlin (Mely), Rheinfelden, Hornussen, Brugg, Baden und Dietikon; Zölle und Mietpferde 47 Gulden. Dem gegenüber betrugen die Kosten für die gleiche Fuhre von Basel über Waldshut nach Zürich, trotz größerer Zahl von Zollstätten, 41 Gulden. Über den Zoll und den Fährlohn hatte Iselin, der Speditör, an mehreren Orten auf dieser Strecke Verträge abgeschlossen, so daß er jährlich eine bestimmte Summe bezahlte. Mietpferde brauchte er auf dem ganzen Wege nur zwei, mit Ausnahme des neuen Weges bei Riethelm, wo für zwei Wegstunden zwei mehr nötig waren.⁴² Man darf bei dieser Berechnung nicht übersehen, daß die

⁴¹ Keller am oben S. 2 angeführten Ort S. 268; in der Sonderausgabe S. 49. Siehe auch unten S. 39 f. Zif. 1, das Gutachten E. Escharners vom 26. Febr. 1757, Tab. 109.

⁴² Abschn. III.

47 Gulden, deren heutigen Sachwert wir wohl auf 300 Franken anschlagen können, nicht etwa den Frachtpreis bedeuteten; den mußte der Speditor selbstverständlich höher ansetzen, weil ihn Fuhrmann, Pferde und Wagen auch eine Summe Geldes kosteten und er Geschäftsgewinn haben mußte. Ebenso selbstverständlich ist, daß nicht der Kaufmann, sondern der Bezüger die hohen Frachten für Waren bezahlte; daß demnach das Volk in Stadt und Land dadurch belastet wurde.

Eine noch stärkere Belastung, aber nur für das ohnehin schwer beladene Landvolk, brachte der unglaublich schlechte Zustand der Straße dadurch, daß es verpflichtet war, sie im Frondienst zu unterhalten; oder auf Befehl der Regierung neu zu bauen. Das gilt nicht bloß von den Leuten, die an der Bözbergstraße wohnten, sondern von allem Untertanenvolk im ganzen Schweizerlande. Und die Bözbergstraße war nicht die einzige verderbte; sondern gute Straßen waren ums Jahr 1750 in der Schweiz eine Seltenheit. Das sieht man aus den Verhandlungen der eidgenössischen Tagsatzung über die Verwaltung der gemeinen Herrschaften. Es geschah wohl vom genannten Zeitpunkt an manches für Verbesserung und Neubau von Straßen, wobei Bern voranging; vermutlich, weil dessen Regierung das für den Bau pflichtige Landvolk am stärksten in der Hand hatte. Trotzdem urteilte ums Jahr 1799 der Walliser Straßeninspektor in einer Schrift, worin er dem Schweizervolke die Vorteile einer Straßenverbesserung begreiflich zu machen suchte: „Ich habe mit Bedauern gesehen, daß eure Straßen stärker vernachlässigt sind, als in jedem andern Land; ich habe auch eure Flüsse und Bäche gesehen, die schlecht unterhalten und geleitet sind und wertvolles Ackerland fortreißen.“⁴³ Das stärkste Beispiel für den Mangel an Vorsorge ist die Gegend am Walensee, wo die alte Eidgenossenschaft jahrzehntelang zusah, wie Land und Leute zu Grunde gingen. — Auch im Kanton Zürich, dessen Hauptstadt doch regen Handel trieb, sah es mit den Straßen nicht besser aus. Der schon erwähnte Badener Landvogt Graffenried sagt in seinem Bericht vom 3. Juli 1754 über die Straßen bei Zurzach, worin er auch empfiehlt, die Wiederherstellung der Straße Klingnau-Baden zu verhindern und die Wiederherstellung der Straße über den Bözberg möglichst bald

⁴³ S. Bavier a. a. O.

auszuführen: Die Straße über Koblenz nach Zurzach=Kaiserstuhl=Zürich werde dormalen nicht gebraucht, weil der Umweg zu bedeutend sei. Auch könne die Verbesserung der Straße von Zurzach bis Kaiserstuhl nicht durchgeführt werden wegen der großen Armut der angrenzenden Dörfer und weil die Obrigkeit sowie die reichen Stifte und Klöster keinen Heller beisteuern; und weil ferner im Zürichgebiet ebenso die Straßenarbeit aus besondern Ursachen große Schwierigkeiten finde, so daß deshalb der Stand Zürich bisanhin wenig habe verrichten können.⁴⁴ Der Schriftsteller Meiners (um 1788) nennt denn auch die Zürcher Straßen schlecht, während er Bern hoch rühmt. Man sieht, daß die schweizerischen Stadtrepubliken, die so fleißig für Mehrung ihrer Staatschätze sorgten, für die Volkswirtschaft herzlich wenig übrig hatten. Und die Landkantone waren zu arm, die zerfallenen Straßen und Pässe zu erneuern.

Auch die Stadt Baden verstand es, der Arbeit an der elenden Straße nach Brugg auszuweichen. Weil die Strecke Brugg=Baden des Handelsweges Basel=Zürich sehr böse und an einigen Orten sehr gefährlich sei, so daß etliche Fuhrwerke über das Bord hinunter stürzten, sowie aus Rücksicht auf die Bequemlichkeit des Klosters Königsfelden, das an dieser Straße zinspflichtige Güter besaß, schlug Graffenried schon zu Anfang des Jahres 1753 der Berner Regierung vor, die genannte Strecke verbessern zu lassen. Hierauf gab sie ihm Vollmacht, die Stadt Baden, der der Hauptteil der Arbeit oblag, zur ungesäumten Durchführung zu verhalten. Aber Baden beschwerte sich darüber durch Abgesandte in Bern und erlangte Aufschub, ohne daß die Regierung von Graffenried Bericht einholte. Und obgleich die Abgcordneten der regierenden Stände — das Syndikat — bald hernach der Stadt durch den Landvogt den Befehl erteilten, wenigstens den Weg abstecken zu lassen und an der schlimmsten Strecke einen Anfang zu machen, tat sie doch nichts. „Die Stadt bemüht sich“, heißt es im Bericht, „die Arbeit hinaus zu schieben, bis die Amtszeit (die Präfektur) Graffenrieds abgelaufen ist, worauf dann alles beim alten bleibt; wie genau (precis) das gleiche mit der gleichen Straße unter der Präfektur des Rats Herrn Sentulus widerfuhr. Solches geschieht um so leichter, weil die

⁴⁴ Cah. 109.

meisten Landvögte in den gemeinen Herrschaften nur auf das Enträglichke „ihres“ Augenmerk haben und das übrige gänzlich außer acht lassen.“⁴⁵

Die Mittel, sich der aufliegenden Straßenarbeit zu entziehen, standen dem untertänigen Landvolk nicht zu Gebote. Nach der griechischen Sage mußte Sisyphus in der Unterwelt einen schweren Stein einen Bergabhang hinaufwälzen; war er damit oben angelangt, entrollte der Block immer wieder seinen Händen, und die mühevollen Arbeit begann von neuem. So mußte das Landvolk Jahrhunderte hindurch Steine auf die schlechte Straße schleppen, und doch fruchtete die Fron nicht.⁴⁶

Jahre lang widmete die Berner Regierung der Bözbergstraße keine besondere Aufmerksamkeit. Schon im April 1749 entschuldigte sich der Landvogt Albrecht Steiger auf Wildenstein bei der Zollkammer, er habe den gewünschten Augenschein an der Wegsamer und an den Straßen über den Bözberg und die Staffelegg noch nicht vornehmen können. Einstweilen habe er die Gemeinden der Pfarrei Bözen verhalten, die bösesten Stellen des Weges zu verbessern, und dabei habe ihnen Iselin geholfen. Seither aber hätten sich die Gemeinden beschwert und gewünscht, es möchte ihnen nichts weiteres aufgebürdet werden. Die Verbesserung des Weges werde nicht so beträchtliche Kosten verursachen, wenn er nicht neu angelegt werde. Das aber sei nicht verlangt; sondern nur, daß die eine und andere Passage, so allerdings schlimm, in brauchbaren Stand gesetzt werden möchten;⁴⁷ aber „mit möglichsten Unkosten“, befahl der souveräne Rat später, am 22. Dezember 1753, der Zollkammer.⁴⁸ Das

⁴⁵ Cah. 109, 3. Juli 1754.

⁴⁶ Den Gedanken von der Vergeudung der Arbeit des Volkes, den ich in meinem Vortrage vom 5. Juni 1921 mit obigem Gleichnis ausdrückte, spricht der Wirtschaftsphilosoph (Prof. Dr. Hans Müller) schärfer mit folgenden Worten aus: „Je rationeller, geistdurchdrungener und damit auch menschenwürdiger in einer Wirtschaftsform die Arbeit der in ihr tätigen Menschen gestaltet und angewendet wird, desto unzweifelhafter ist auch ihr schließlicher Sieg über solche Wirtschaftsformen, in denen die Arbeit gering geschätzt, verschwendet und in Widerspruch mit der Kulturbestimmung des Menschen verausgabt wird.“ (Neue Zürcher Zeitung 1925, Nr. 267, 19. Februar, Interessenkampf und Genossenschaftsbewegung).

⁴⁷ Cah. 109, 19. Apr. 1749.

⁴⁸ Cah. 109 S. 11.

hatte selbstverständlich die Fortsetzung der seit Jahrhunderten geübten Gemeindefronen zur Folge. Denn die kosteten den Staat nichts. Aber was diese Straßenpolitik den Gemeinden brachte, kann man aus einer Zusammenstellung vom Dezember 1775 erkennen. In einer Tabelle sind die Gemeinden des Schenkenberger Amtes aufgeführt und in drei Kolonnen die Zahlen der „Männer, Stiere und Pferde so zur Arbeit dienlich“, angegeben. Gemeint war die Fronarbeit für den damals endlich beschlossenen Neubau der Bözbergstraße. Die Gemeinden verlangten untertänigst, man solle bei der Verteilung der neuen Arbeit die in den letzten Jahren geleisteten Frondienste an den Verbesserungen der Straßen berücksichtigen. Die Gemeinden Bözen, Effingen und Elfingen, die zusammen 160 Männer, 115 Stiere (Ochsen) und 24 Pferde zu stellen vermochten, haben in kurzer Zeit zur Verbesserung der Straße etliche tausend Fuder Steine geführt.“⁴⁹ Auch die andern Gemeinden hatten Leistungen im Straßenbau aufzuweisen, und zwar nicht nur an der Bözbergstraße.

Die Verpflichtung des Landansthöfers, die Straße zu unterhalten, geht bis in die Römerzeit zurück. Denn im Jahre 124 vor Christus erließ Cajus Gracchus die gesetzliche Bestimmung, daß die Angrenzer die Landstraße zu unterhalten hätten. Aber es waren vermögliche Stadtgemeinden, die sich der Aufgabe zu unterziehen hatten. Aus dem Zustande mancher Straße konnte man in der Folge erkennen, ob in den betreffenden Gemeinden (Municipien oder Civitates) ein fortschrittlicher Geist herrschte und ob ihr Finanzwesen in gutem Stande war.⁵⁰ Die Bözberg- und die Staffeleggstraße verkündeten allerdings deutlich, daß in der Civitas Bern ein rücksichtiger Geist herrschte. Mit deren Finanzen aber stand es glänzend; besser, als in jedem andern europäischen Staate.

Trotz der Unterhaltungspflicht der Gemeinden waren die Straßen ein Gegenstand der Staatshoheit, wie die Zölle; beides aber

⁴⁹ S. unten XI 1.

⁵⁰ Konrad Miller: *Itineraria Romana* p. XI. — Th. Burdhardt = Biedermann: *Die Kolonie Augusta Raurica* (Basel 1910) S. 57: „Die römischen Güterbesitzer waren mancherlei Fronen unterworfen; dazu gehörten Leistungen bei der Errichtung öffentlicher Bauten, Bau und Unterhalt der Straßen und für die Anwänder der städtischen Wasserleitung: Instandhaltung und Reinigung derselben.“

doch nicht unbeschränkt, wie sich aus den Verhandlungen der gemeineidgenössischen Tagsatzung vom Juli 1771 ergibt. Damals erklärten die Vertreter beider Stände von Appenzell bei Anlaß eines Zollstreites mit der Abtei St. Gallen: „Daß nach dem allgemeinen Natur-, Völker- und eidgenössischen Rechte die Landstraßen in Friedenszeiten jedermann offen und der Gebrauch von Wagen, Karren und Schlitten frei stehen solle; zumal die Straßen der Hoheit, nicht aber Partikularen zugehören. Was den Transitzoll der Abtei betreffe, so seien solche Neuerungen den eidgenössischen Rechten und Bünden zuwider, nach denen keine neuen Zollforderungen in der Eidgenossenschaft statt haben können.“⁵¹ Daß aber das Weggeld nicht durch eidgenössische Verpflichtungen gebunden war, zeigt der oben angeführte Fall auf der Straße Koblenz-Rietheim-Jurzach. Bern machte aber auch von seinem Hoheitsrechte an den Straßen ohne Rücksicht auf eidgenössische Verpflichtungen Gebrauch, als es im Jahre 1751 den Solothurnern das Befahren der Staffelegg und des Bözberges verbot, weil angeblich in solothurnischem Gebiete neue Weggelder erhoben wurden.⁵²

Nach unsern Begriffen vom Wesen des Staates steht ihm nicht nur das Hoheitsrecht über die Straßen zu, sondern er hat auch die Pflicht, sie zu bauen und zu unterhalten, wobei er allerdings die Anstößer zu Beiträgen verhalten kann. Von dieser Pflicht des Staates ist in den Akten über den Bau der Bözbergstraße kein Wort gesagt. Wohl aber betonten urteilsfähige und einsichtige Beamte immer wieder, das finanzielle Interesse des Staates erfordere die gründliche Verbesserung der bestehenden oder den Bau einer neuen Straße über den Bözberg. Das erkannte die Vorderösterreichische Regierung zu Freiburg im Breisgau, die freilich unter der weisen Leitung der Maria Theresia stand; denn sie beschloß im Frühling 1754, den frickthalischen Teil der Basel-Zürichstraße zu verbessern.

Für den Geist, der damals bei den Regenten in Bern herrschte, ist bezeichnend, daß die Nachricht von diesem auch für sie wichtigen Beschlüsse nicht auf diplomatischem Wege an sie gelangte, sondern durch einen Brief des Untervogtes Kaspar Brack in Bözgen.

⁵¹ Eidg. Abschiede 7. Bd. II 366 lit. I.

⁵² Tab. 109, 9. März 1751.

Der mit kindlicher Unbeholfenheit abgefaßte Bericht ist nicht von Brack selber geschrieben; er hatte Mühe genug, nur seinen Namen darunter zu setzen. Auch die Schriftzüge (des Dorfschulmeisters?) sind die einer ungelübten Hand. Der Immediatbericht ist gerichtet: ahn die Hochgeachte-Hochedelgebohrne Fürsichtig und Hochgebiedende Herren Herren Schuldheissen und Râth Hochlöblicher Statt und Canton — bernß; und bezeichnet als: undertänigster berichts bestattung.

Brack meldet in Underthänig schuldigster Nachricht und dieffer Demuth, er sei im Monat April vom Baron von Stozing, Kaiserlichem Kriegsobersten, in die benachbarten friedthalischen Grenzorte abbegehrt und gefragt worden, wo die Landstraße von Bözen gegen Hornussen am besten angelegt werden könnte, weil die Vorderösterreichische Regierung eine neue Landstraße aus dem Friedthal gegen den Bözberg ausstecken wolle. Am 20. Mai kamen hierauf die Herren Syndici von Freiburg im Breisgau und besichtigten die Straße bis ins Dorf Bözen, wobei sie wieder Brack um Auskunft über die neue Straßenanlage ersuchten. Ferner luden sie ihn ein, die freundnachbarliche Mühe zu übernehmen und folgenden Tages (21. Mai) nach Stein zu kommen, wo sich die gesamten Vorderösterreichischen Landstände versammelten. Brack folgte der Einladung in vorsichtiger Abwartung (wie er sich ausdrückt) und wurde vor Ihro Hochfreyherrliche Excellenz, den Vorderösterreichischen Standespräsidenten von Sizing, geladen. Auch dieser verlangte Auskunft, die aber Brack nicht geben konnte. Er erhielt die Mitteilung, daß gemäß Kaiserlich-Königlicher Verfügung die Landstände beschloffen hätten, die Straße von Stein bis an die Grenzen des Hochmögenden Kantons Bern gegen Bözberg nach Brugg in guten Stand zu setzen; die Staffeleggstraße gegen Narau aber abzuschätzen (nicht in Betracht zu ziehen)⁵³ — Zweifellos ging Brack nicht ohne Wissen seiner vorgesetzten Behörde, des Schenkenberger Landvogtes, zu den Herren im Friedthal; und die Herren von Bern überließen ihm das Staatsgeschäft, um sich durch eine Abordnung aus ihrer Mitte nicht die Hand zu binden. An Bracks Bericht ist auch das bemerkenswert, daß ein Kriegsoberst im Straßenbau mithandelte. In den Berner Verhandlungen dagegen

⁵³ Cah. 109; Kasp. Bracks Bericht, nicht datiert, folgt unmittelbar auf den Tschiffelis und Kochs vom 19.—28. Sept. 1754.

ist mit keinem Worte darauf hingewiesen, daß die Bözbergstraße auch für die Landesverteidigung Wert habe. Man fühlte sich des immer währenden Friedens sicher.

In seinem schon weiter oben erwähnten Bericht vom 21. Juni 1755 schreibt der Brugger Zollverwalter, man habe den Verlust des Zolles aus dem Warenverkehr über den Bözberg nicht zu befürchten, weil von Seite Östreichs die Straße nicht nur bis Fried, wo sie sich gegen die Staffelegg und den Bözberg teilt, sondern bis an die nahe bei Bözen stehende Landmarch gemacht werde; und weil die Fuhrleute die beste Hoffnung haben können, daß Bern die Bözbergstraße bauen werde. In diesem Falle aber werde das Brugger Zollgefälle nicht nur beibehalten, sondern noch vermehrt.⁵⁴ Dieser Ansicht war auch die Gemeinde Brugg; denn sie beschloß schon im September 1754, an den Neubau einen Beitrag zu leisten, dessen Höhe die Regierung festsetzen könne.⁵⁵ Und doch waren die Brugger nicht Leute, die das Geld wegwarfen. Als im Jahre 1755 — zufällig zur Zeit des großen Erdbebens, dem Lissabon zum Opfer fiel (1. Nov.) — die Berner Regierung die seit Jahren eingedrungenen schlechten Scheidemünzen verbot,⁵⁶ wodurch die Leute geschädigt wurden, ließ Zollverwalter Frey in einem seiner Briefe an die Zollkammer (17. Januar 1756) die Bemerkung fallen: Das obrigkeitliche Verbot der geringen Münzen scheint die hiesige Gegend mehr erschreckt zu haben, als der Erdbidem; es wird einmal (wenigstens) mehr davon gesprochen.“

In dem soeben genannten Briefe empfahl der Brugger Gleits herr nochmals die Verbesserung der Straße, weil bei der schlimmen Witterung die Fuhrleute wieder den Weg über Waldshut einschlugen. Wenn dagegen, bemerkt er, die Straße über den Bözberg nur ein wenig verbessert würde, hätte er die beste Hoffnung, daß auch

⁵⁴ Cah. 109.

⁵⁵ Cah. 109, 28. Sept. 1754: Beschluß des Rates von Brugg: Brugg will nicht nur das leisten, wozu es laut Art. 6 des Zoll- und Gleitsübereinkommens vom 13. April 1747 und vom 5. März 1751 verpflichtet ist (Beisteuer der Brugger Bürger für ihr Grundeigentum im Schenkenberger Amt); sondern noch einen außerordentlichen Beitrag, den Bern festsetzen soll — nach Maßgabe der vorhandenen Kräfte — leisten. Es wird sich eine Ehre daraus machen, wie in allem andern, so auch hierin „Unserer Hochwohlgeborenen gnädigen Herren Hohem Willen und Befehlen ein schuldiges Genügen zu leisten.“

⁵⁶ A. v. Tillier, Gesch. des freist. B. V 347 ff.

die Wassergüter — die auf dem Wasserweg von Basel nach Zürich geschleppten — mit Vorteil für die Handelsleute über den Bözberg nach Zürich gebracht würden. Deswegen war auch Iselin in Brugg, um mit dem Speditor Frölich über den genannten Warentransport ein Übereinkommen zu treffen. Er verdeutete dabei, daß die Basler Kaufleute den Speditoren in Waldshut das Wassergut entziehen und Iselin überlassen wollten. Hier vernehmen wir, warum auf so reizenden Flüssen, wie Aare, Reuß und Limmat, Waren hinauf geschleppt wurden: der böse Zustand der Landstraßen war der Grund.⁵⁷

Im erwähnten Berichte meldet Frey: Vor einiger Zeit anerbieten sich zwei Tiroler und ein Unterwaldner, die im bernischen Salzwerk, an der Gemmi (Gemmin) und am obern Hauenstein gearbeitet und dafür Zeugnisse vorwiesen, sie wollen am Bözberg im Verding oder im Taglohn arbeiten. Wenn allenfalls Ihro Gnaden den Bau einer völlig neuen Straße als zu weit gehend verwerfen und nur die alte Straße in guten Stand setzen wollen, so könnte man durch die genannten, anscheinend ehrlichen Männer an einem der schlimmsten Orte eine kleine Probe ausführen lassen.⁵⁸

Freys Vorschlag fand in Bern kein Gehör, und der Basler Fuhrmann, der vergeblich eine Verbesserung der durch schlechte Witterung verderbten Straße verlangt hatte, fuhr wieder über Waldshut = Koblenz = Klingnau = Baden nach Zürich, obgleich auch diese Straße damals schlecht war. „Weil sie aber eben ist“, sagt Frey, „kann man sie leicht in guten Zustand setzen. Der verstorbene Sandvogt von Graffenried hat den Anfang dazu gemacht und wer weiß, was ein Sandvogt von Zürich tut, wenn man nicht rechtzeitig die Hindernisse am Bözberg beseitigt.“ Damit das abträgliche Fuhrwerk Iselins nicht ausbleibe, verhiess ihm Frey alle mögliche Hülfe und bestellte drei Mann auf die Straße, damit sie die tiefen Gruben und Geleise mit Steinen ausfüllten. Der Fuhrmann kam deshalb

⁵⁷ Auch die Berner Zollkammer sprach das aus, als sie am 11. März 1783 ein Schiffsverkehrsreglement begutachtete, das Solothurn in Verbindung mit Bern für den Warenverkehr aufgestellt hatte. In ihren Bemerkungen zu dem Entwurfe sagt die Zollkammer, daß die „Abnahme (Verminderung) der Schiffsahrt auf dieser Wasseroute (der Aare) alltäglich größer werde. Das sei eine glückliche Folge der schönen Landroutes, welche der Fuhr auf der Aa (Achse) als sicher und beförderlich den Vorzug verschaffe.“ (M. Z. K. 235).

⁵⁸ Cah. 109, 17. Jan. 1756.

wieder, weil er hoffte, das übrige werde auch zu Stande kommen. Die Höhe des Berges scheue er nicht; er verlange nur, daß die Straße fest sei.⁵⁹

Am 5. März 1756 prüfte hierauf die Zollkammer die Frage, ob die Verbesserung der grundschlechten Straße ratsam sei, um der Verminderung des Zolles in Brugg vorzubeugen. Ihr einmütiger Befund ging dahin: Für die Beibehaltung der Brugger Zolleinkünfte ist die Verbesserung der Bözbergstraße das einzige Mittel, weil sonst die von Basel nach Zürich und umgekehrt gehenden Güterwagen über kurz oder lang diese so beschwerliche, auch wohl zuweilen unbrauchbare Straße unfehlbar verlassen und dafür die sehr gemächliche über Koblenz und Riethelm nehmen. Wegen der allzu großen Kosten soll aber nicht eine neue Straße gebaut, sondern die alte verbessert werden. Denn die Auslagen für einen Neubau könnten den zu suchenden Vorteil übersteigen. Zur Deckung der Kosten sollen höchstens zwei Jahreserträge der Brugger Zollstätte dienen; „da anbey die Gemeinden des Amtes Schenkenberg zu den nötigen Handarbeiten und Fuhrungen gebraucht werden könnten. Alles aber wird Eüwer Gnaden zu hochwyser Reflektion und gutfindenden Verordnungen gänzlich überlassen.“⁶⁰

Ohne Verzug, am 22. März, behandelte der Rat der Zweihundert dieses Gutachten der Zollkammer, kam aber zu keinem Beschlusse, weil ihn „einige Bedencklichkeiten movierten“.⁶¹ Er stellte deshalb das ganze Aktenbündel — dessen Hauptinhalt wir hier dargestellt haben — den Zolldirektoren zurück; mit dem Ersuchen, sie sollen sich genau erkundigen, was für Waren auf der Bözbergstraße befördert werden und künftig durchgehen könnten; und dann wohlbedachtlich examinieren, ob nicht zu besorgen, daß durch Errichtung und Verbesserung dieser Straße „Meiner Gnädigen Herren Zolls Einkünfte Weltschen Landes viel eher vernachteiliget, als aber vermehret würden; in Summa, was für Nutzen und was für Schaden dieselbe dem hohen Stand an den Zöllen bringen werde.“

Dieser Beschluß wurde auch dem Gleits Herrn⁶² Joh. Frey in

⁵⁹ Cah. 109, 5. Februar 1756.

⁶⁰ Cah. 109, 5. März 1756.

⁶¹ Cah. 109, 22. März 1756.

⁶² Der amtliche Titel war Zollkommiss. Nur der Vorsteher des gesamten bernischen Zollwesens hatte den amtlichen Titel Gleits Herr.

Brugg mitgeteilt. Am 17. April gab er darauf bei der Übersendung der Rechnung über den Zoll der drei ersten Monate 1756 an die Zollkammer die folgende Antwort, die in die üblichen Untertänigkeitsformen gekleidet unmißverständlich ausspricht, was er von dem Beschlusse des Berner Rates halte:

„Den Anstand (das Bedenken) ansehend, daß namlich Schaffhauser, Zürcher und Sntgaller Fuhrleuth, wann der Bözberg kumlich repariert wurde, anstatt durch Ihr Gnaden teütsch und welsche Land zu fahren, die Route über Basel durchs Burgundische nach Lion einschlagen dörften; so nemme die Freyheit, meine einfaltige Begriffe darüber byzufügen. Es ist bekandt, daß die Herren Basler für ihr Interesse sehr vigilant seind. Solte nun die Einführung der Route über Basel durchs Burgundische nach Lion ihnen einichen Vorthail verschaffen können, so sehe wenig Anstand, daß solche Route nicht könnte befahren werden, wann schon der Bözberg nit kumlich repariert wurde. Die Schaffhauser Fuhrleüt, welche zu Surzach den Rhein passieren, seind würklich auf dem besten Weg nach Basel, wie solches Kommandant Koch vollkommen bekant ist, so daß sy nit nöthig haben, ein solch kostbahren und beschwerlichen Umweg über den Surzachberg, Fahr by der Stilli⁶³ und Bözberg nach Basel zu nemmen. Die Sant Galler Fuhrleüth aber hätten gleich den Zürcher Fuhrleüthen zwei biß drei Stund nächer über den Bözberg nach Basel, als auf jenseithiger Route über Surzach, Waldshut. Allein dieses wurde auf einer solchen langen Reiß bis Lion wenig zu be-
deiüthen haben, wann nit andere Hindernußen und weit mehrere Umweg auf jener Route durchs Burgundische vorkommen wurden. Ansehend dann die Bözbergerstraß, so ist selbige wegen dem nassen Winter in sehr schlechtem Stand und wirdt, seinthdem das weithe Gläuß gemacht ist, mehr als vorhin befahren.“

Hier wiederholt Frey den Bericht über das Abkommen zwischen Iselin, der sonst Güter auf dem Rhein über Waldshut nach Zürich führen ließ, und dem Brugger Speditor Frölich, der die genannten Güter von Brugg zu Wasser nach Zürich bringen sollte. Infolge des Abkommens konnte Frey 465 Centner verrechnen.

⁶³ In Stilli lebt noch die Erinnerung, daß die Post von Schaffhausen nach Basel noch ums Jahr 1850 um Mitternacht in der dortigen Fähre über die Aare setzte.

„Damit nun das Angefangene nächst dem Ordinari Basel Fuhrwerk auf dieser Route verbleibe, so ist höchst nöthig, daß die Straß über den Bözberg repariert werd, und bitte deßwegen meiner Hochgeachten Hochgeehrtesten Herren Loblicher Zolldirektion hohen Befehl mir demüthigst auß. Der Fuhrmann verlangt keine kostbare kumliche Reparation, sondern nur eine feste Straß. Wann nur jeder Bauwr (Bauer mit Gespann) im Schenkenberger Amt ein(en) Tag fuhr (führe) und der gemeine Mann (der kein Gespann hat) einen Tag arbeitthen würde, so würden die übrigen Kosten für Steinbrecher ect. nit hoch laufen und müeßte hiesige Stadt auch das Ihrige contribuieren und könnte der Fuhrmann befriediget werden.“⁶⁴

In einem ausführlichen Gutachten verwendete sich dagegen der Hofmeister von Königsfelden Emanuel Tscharner,⁶⁵ dafür, daß eine neue Straße angelegt werde, und zwar am Abhang der Barnegg und durch das Gallenkircher Tobel, wie Tschiffeli und Koch im September 1754 vorgeschlagen hatten. Das Gutachten⁶⁶ ist ein französisch geschriebener Brief, den Tscharner am 26. Februar 1757 an einen der regierenden Herren richtete, dessen Adresse nicht genannt ist. Aber aus der Anrede erkennt man, daß der Empfänger des Briefes, den Tscharner bei der Rücksendung der Bözberg-Akten schrieb und der als letztes Stück dem Aktenbände beigeheftet wurde, an erster entscheidender Stelle wirkte. Die Anrede lautet: Monsieur et Très Cher et Très Honoré Parent et Grand Patron. Weil Tscharners großer Schutzherr die Akten durch den Sekretär der Zollkammer zurückverlangte, war zweifellos der Empfänger derjenige der beiden Sedelmeister, der der deutschen Zollkammer vorstand. Wie wir aus der Geschichte des Unglücksjahres 1798 wissen, hatten die Berner Sedelmeister wenigstens im Bremsen größere Macht, als die Schultheissen.

E. Tscharner hatte eine lange Besprechung über den Gegenstand mit dem Zollverwalter Frey in Brugg, den er einen verständigen Mann nennt. Trotzdem Frey glaubt, man könnte ohne große Kosten den alten Weg brauchbar machen, findet Tscharner

⁶⁴ Cah. 109, 17. April 1756.

⁶⁵ Er amtete hier in den Jahren 1752—1758; Brugger Neujahrsblätter 1902 S. 40.

⁶⁶ Cah. 109, Champ Royal ce 26. fevrier (s.) 1757.

Diese Sparsamkeit übel angebracht, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Erfahrung zeigt deutlich genug, daß steile Wege beständige Unterhaltungskosten erfordern und trotzdem immer beschwerlich bleiben; namentlich im Winter, wo das Eis sie gefährlich macht, was die häufigen Unglücksfälle zeigen, die auf der Route vorgekommen sind. Tauwetter und Regengüsse bewirken, daß der Weg wegen des Schlammes, wegen der Löcher und Gießbäche unbrauchbar wird, während ein ebener Weg so viele Vorteile darbietet, daß er den Handel anlockt, indem er unvergleichlich weniger Unterhaltungskosten verursacht und den Fuhrleuten große Ersparnisse bringt, weil er keine Mietpferde erfordert und die Fahrt beschleunigt.

2. Das Land im Gallenkircher Tobel ist geeignet, um da einen Weg anzulegen, für den man keine Hügel abtragen und keine Tiefen mit großen Kosten auffüllen müßte. Die Bruchsteine sind in der Nähe, was die Kosten bedeutend vermindert, und Brücken müssen nicht erstellt werden.

3. Das Amt Schenkenberg wird durch Arbeit und die Stadt Brugg durch einen Geldbetrag zum Werke beisteuern, und letztere hat bereits in ihrem Gebiete die Straße verbessert.

4. Die Kaufmannsgüter, die auf dem Rheine herauf kommen und nach Zürich, Glarus und dem Freiamt sowie nach den kleinen Kantonen bestimmt sind, und die man in Laufenburg (wegen des Laufens) zu Lande führen muß, würden wahrscheinlich den Bözberg wählen, wenn die Schwierigkeit des Aufstieges und des Abstieges behoben wäre, und das fällt stark in die Wagschale. Auch zöge dieser Weg die Wagen an, die jetzt den Zurzacher Weg vorziehen, den der Obervogt von Baden Graffenried erstellte. Und ich weiß, daß seit Errichtung der breiten Fahrbahn und seit Bewilligung der großen Fuhrlasten viele Wagen mit Wein, Salz und Handelswaren den Bözberg befahren, was in noch größerem Maße geschähe, wenn der Weg besser wäre.

5. Das Kloster Königsfelden bezieht in den Dörfern unter dem Berg (sous la montagne) Elfingen, Effingen und Bözen beträchtliche Korn- und Weingefälle (Zehnten und Bodenzinse). Die Fracht für diese Lebensmittel würde viel billiger, und auf dem Wein allein würden Ihre Gnaden jährlich mindestens 100 Pfund

einsparen, und dazu würden eine ganze Anzahl Fässer mehr eingehen, indem sich jetzt die Pflichtigen damit entschuldigen, daß sie im Winter wegen des schlechten Weges nicht fahren können.

6. Ihre Gnaden müßten keine Sandentschädigung bezahlen, weil der Boden ihnen gehört.

7. Das Wirtshaus auf dem Stalden könnte an die neue Straße nach Ursprung verlegt werden, wo es mehr eintrüge.

8. Man führt an, die Bauern würden den Verdienst aus dem Vermieten von Vorspannpferden verlieren. Aber das ist ein Irrtum. Denn ein sachkundiger Mann, der unter dem Berg die stärkste Fuhrhalterei besitzt, hat mich versichert, daß dieser vermeintliche Gewinn für die Sandleute ruinös ist infolge der häufigen Unglücksfälle und der großen Mühe, die sie haben, um mit ihren Schindmähren (*haridelles*) über den Berg zu kommen, der ihre Pferde und ihr Geschirr zerstört. Zudem vernachlässigen sie durch die Fuhrhaltereien den Sandbau und verlieren den Dünger.

Die angeführten Gründe überzeugen mich, daß die Straße erbaut werden sollte und daß sie sowohl dem Souverän als der Öffentlichkeit Nutzen brächte, und ich stelle diese Gründe dem Urteil meines großen Patrons anheim; ohne daß ich in den Zwiespalt zwischen den Städten Aarau und Brugg eintrete und auf die Gründe, die für die Staffelegg sprechen mögen, weil sie mir nicht bekannt sind.

Was Tscharner hier für den Bau einer guten Straße vorbringt, ist so gewichtig, daß man sich fragt, warum der Berner Rat nicht sofort den Bau beschloß. Um so mehr ist es verwunderlich, weil die angeführten Gründe doch schließlich zu dem Bau führten; aber erst nach zwanzig Jahren. Für den Bau einer richtigen Staffeleggstraße bewarben sich außer Aarau, „das daran mächtig interessiert war“: Luzern und Vorderösterreich. Auf der Seite Bruggs standen für den Bözberg ein: Basel und Solothurn.⁶⁷

In der Zwischenzeit prüfte der Rat die Frage des Baues einer Staffeleggstraße, nicht etwa in der Meinung, beide Verkehrslinien den Anforderungen der Zeit entsprechend auszubauen, sondern um zu untersuchen, ob es nicht den bernischen Zöllen einträglicher wäre, einen bessern Verkehrsweg nach Aarau zu gewinnen, in die Nähe

⁶⁷ Siehe im Register das Stichwort Aarau.

der wichtigsten Berner Verkehrslinie im deutschen Gebiete, die der souveräne Rat in jenen Jahren zu einer 25 Fuß breiten Kunststraße für den Warenverkehr ausbauen ließ. Es ist die Straße Bern-Zürich, die durch den bernischen Oberaargau und den Unteraargau (den heutigen Aargau) führte und in den Älten die große Aargaustraße heißt. Sie erreicht bei Murgenthal die Grenze des jetzigen Aargaus und geht über Köllikon, Hunzenschwil,⁶⁸ Lenzburg, Othmarsingen, Mellingen nach Baden. Sie ist heute noch ein wertvolles Besitztum.

Es gab nun unter den Berner Regenten Leute, die befürchteten, daß Güter aus der Ostschweiz die Route über den Bözberg nach Basel, statt der Aargaustraße, benutzen könnten, wenn der Paß gut fahrbar gemacht werde. Der Brugger Zollverwalter wies, wie wir bereits gesagt, die Unrichtigkeit dieser Ansicht nach;⁶⁹ aber sie bildete doch noch lange einen Deckmantel für den wirklichen Grund, den ängstlichen Geiz, der da glaubte, das für den Bözberg ausgelegte Geld verzinse sich nicht in der Form von Zolleinkünften.

Aus einem Gutachten der Berner Zolkammer vom Jahre 1778 ist mit aller Deutlichkeit erkennbar, wie die Berner Verkehrspolitik ganz auf die Erhaltung der Zolleinnahmen eingestellt war und den Warenzug auf ihre Hauptstraße leitete oder leiten wollte; und zwar nur wegen des Zolles. Laut des Gutachtens bestand ein Vertrag der Kantone Bern, Solothurn, Basel und Freiburg mit Frankreich, daß die Waren aus der Ostschweiz, die nach Frankreich gingen, nur über Collonges, wo ein Bureau d'Entrée bestand, zollfrei in Frankreich eingehen durften. Es handelte sich, wie die Zolkammer sagt, um nichts mehr und nichts weniger als um die Aufrechterhaltung des Transites durch die deutschen und die welschen Lande Berns, der für das Land so wohlthätig sei. Die Waren, die damals den deutschen und den welschen Teil Berns in seiner Länge durchstrichen und nach Frankreich gingen, waren gewobene, weiße leinene Tücher, bedruckte baumwollene Tücher, bekannt unter dem Namen Indienne; einige Sorten zubereitete Seide, diese unter billigen Zöllen; erstere aber gegen Ausweise⁷⁰ unter geringer Abgabe in Lyon. Dagegen kamen

⁶⁸ Die Straße berührte also Aarau nicht. Über deren Bau s. Vom Jura 3. Sch. I 268 ff.

⁶⁹ Oben S. 37.

⁷⁰ Certificats, jedenfalls Ursprungszeugnisse.

in die Schweiz und dienten den Fuhrleuten zur Rückfracht alle Waren aus der Levante, worunter Baumwolle und Kaffee die vornehmsten Artikel waren. Diese wurden damals „aus dem Innersten des Königreichs und sogar von den Meerporten durch Fuhrleute auf Wagen bis nach Neüws⁷¹ unter sehr geringen Abgaben gegen Acquits à Caution gebracht, von wannen sie durch Zürcherische, Schaffhausische, St. Gallische und einige Baslerische Fuhrleute an ihre Behörde verführt und ohne Umladung zu größter Bequemlichkeit der Handelsleute transportiert wurden.“

Der genannte Warenzug erlitt aber Abbruch durch die Linie Basel=St. Louis=Belfort; ebenso durch den Handelsweg über Jougne (Joigne) nach Pontarlier. Wohlfeilere Fracht und unbeschränkte Ladefreiheit bewirkten, daß diese Wege denjenigen durch das Berner Gebiet vorgezogen wurden.

Die Beschränkung der Fuhrlasten, in der Regel auf ein Höchstgewicht von zwei Tonnen, war nötig, damit die Straßen, die keine harte Unterlage hatten, nicht noch mehr zu Grunde gerichtet wurden.

Im Jahre 1761 eröffnete Frankreich für gewisse Waren auch Einfuhrstellen (bureaux d'entrée) in Jougne und Pontarlier, Burgfelden und Belfort, worauf sofort alle erlaubten Waren durch diese neue Türe eindringen, wie der Bericht der Zollkammer sagt. „Sogar die schweren Waren, die ehemals die billige Fracht der raschen Beförderung vorzogen und deswegen den Rhein, die Aare, die Rhod und die Seen, also den Wasserweg befolgten, verließen diese Route und schlugen die über Belfort nach Lyon ein; ebenso die Nürnberger und Tyroler Waren ...“

„Alles das zeigt, daß man bei freier Wahl die Route über die Freigrafschaft Burgund hauptsächlich sucht.“

Der Weg von Basel führte über Belfort (Béfort, Befort, Bedford), Besançon, Quingey, Salins, Arbois, Poligni, Lons le Saunier, St. Amour, Bourg en Bresse nach Lyon; also durch den westlichen Teil der Freigrafschaft, der Westseite des Juras entlang. Die billigere Fracht, die unbeschränkte Ladefreiheit, die geringere Zahl von Zollstätten gegenüber denen in der Schweiz verschafften der Straße durch die Freigrafschaft den Vorzug; und zwar um so mehr, weil auf diesen stark befahrenen Straßen stets Rückfrachten anzu-

⁷¹ Nyon, der schon zur Römerzeit wichtige Verkehrsplatz Noviodunum.

treffen waren. — Hier ist anzumerken, daß Frankreich zur Beförderung des Handels schon lange gute Straßen und Schiffahrtskanäle hatte.

Bern sollte nun nach dem Vorschlage der Zollkammer dahin wirken, für Schweizer Tücher und gewisse Seidenarten die einzige Einfuhrstelle Collonges beizubehalten und zwar durch Verhandlungen beim Hofe in Versailles, beim Generaldirektor der Marktschiffe in Lyon und bei den beteiligten Ständen. „Die am gegenwärtigen Verträge beteiligten Stände dürfen nicht übersehen, daß ihre Fuhrleute, von denen viele ihre Mitbürger sind, mit geringen Ausnahmen die gesamten Transitwaren durch das deutsche Berngebiet führen und dadurch den Gewinn auf einer Reise von 50 bis 60 Stunden ganz genießen; während zu befürchten ist, daß auf dem Weg über Bedford ihnen wenig von der Fuhr zukäme, weil die französischen Fuhrleute ihrer Gemächlichkeit nicht so pflegen, wie die schweizerischen, billigeres Fuhrwerk brauchen, weniger Zeit in den Gasthäusern veräumen und deshalb um billigen Preis fahren können.“ — Die Zollkammer vergaß auch nicht, zu bemerken, daß gute Straßen errichtet werden sollten.

Am Schluß faßt sie ihren Antrag dahin zusammen:

„Daß die Verbindung (Verpflichtung) zu dem Bureau von Collonges, welches sub 15. Octobris 1704 dem weißen und gefärbten Seinwand, Tischzeug, Pferd und anderem Vieh und Häuten aus der Schweiz verzeigt worden, das Fundament unseres noch konservierten französischen Transits seye; folglich mit allen möglichen Kräften und angezeigten Mitteln der beliebigen freien Auswahl jedem Stand anständiger (passender) Bureau für die schweizerischen Waren sich zu widersetzen seye.“⁷²

Ob und mit welchem Erfolge sich der Berner Rat für die Beibehaltung der Einfuhrstelle Collonges wehrte, ist mir nicht bekannt. Es genügt, hier zu erfahren, warum im Räte die Befürchtung laut wurde, ein guter Bözbergweg könnte der großen Aargaustraße Waren entziehen.

Dagegen sei eine Bemerkung eingeschaltet, die für die Geschichte der schweizerischen Heerstraßen namhaften Wert hat. Collonges, die

⁷² Rapport und Memoriale der Zollkammer an die Geheimen Räte über den Vorschlag ... vom 13. Februar 1778, M. J. K. S. 269—274.

von den Bernern genannte und gewollte Einfuhrstelle, liegt unmittelbar vor dem Engpaß de l'Ecluse im südlichen Ausläufer des Juras, im Gebiete des altgallischen Stammes der Sequaner. Durch diesen Paß zogen ums Jahr 107 v. Chr. die zwei helvetischen Gauen-
genossenschaften der Tiguriner und der Toygener als Verbündete der Kimbern und im Jahre 58 v. Chr. das ganze Volk der Helveter beim bekannten Auszuge unter der Leitung Divikos. Es ist also der älteste, geschichtlich nachweisbare Weg, der aus dem helvetischen Lande nach Lyon, dem Lugudunum der Römer, führte, und wir dürfen mit Bestimmtheit annehmen, daß von den verzierten südgallischen Tongeschirren, die unserem römisch-helvetischen Boden entnommen wurden und in den Museen als Schaustücke liegen, ein großer Teil auf Karren durch den Paß von Ecluse in unser Gebiet kam. Daß die Kimbern bei ihrem Einfall in Südgallien diesen Weg einschlugen, nachdem sie ums Jahr 110/09 bei Zurzach den Rhein überschritten hatten, sprach der deutsche Forscher Eduard Norden aus.⁷³

Ein Blick auf die Karte zeigt, daß die Linie Zurzach-Collonges durch das schweizerische Mittelland dem Jura entlang die natürliche, gerade Verbindung aus Deutschland durch Südwesthelvetien nach Südgallien herstellt. Im Altertum führte aber diese Straße durch Solothurn; die Ablenkung nach Bern erfolgte erst im Mittelalter.

Die Linie Zurzach (Tenedo)-Vindonissa war schon zur Römerzeit eine Hauptverkehrsstraße nach Germanien; das beweisen die Reste römischer Brückenbauten im Rheine bei Zurzach; sie waren in den ersten Monaten 1921 bei dem niedrigen Wasserstande deutlich sichtbar. An dieser Linie lag in der Römerzeit für den Verkehr mit den Germanen der Marktplatz Vindonissa, den Fr. Drexel in Frankfurt und E. Schneeberger in Bern nachgewiesen haben;⁷⁴ und im Mittelalter der Mesort Zurzach, dessen günstige Lage H. Herzog in seiner Arbeit über die Zurzacher Messen hervorgehoben hat. Geering sagt in seinem früher genannten Werke, der schwäbische Verkehr sei nicht über Basel nach Genf gegangen, sondern habe sich

⁷³ Die germanische Urgeschichte (1920) S. 239 ff.

⁷⁴ F. D. ausführlich im Anzeiger für schweiz. Altertumskunde 23. Bd.; E. Sch. brieflich an mich, 12. Jahresber. der schweiz. Ges. für Urgesch. S. 100.

südöstlich vom Jura vollzogen. „Beim Bodensee, bei Schaffhausen oder Zurzach hat er die Rheinlinie gekreuzt, um in Brugg auf die große, helvetische Straße einzumünden.“⁷⁵

Noch ein anderer Hinweis auf den Zusammenhang unserer schweizerischen mit der europäischen Geschichte. Der Collonges-Vertrag der westlichen Kantone trägt das Datum vom 15. Oktober 1704. Am 13. August 1704, also zwei Monate vorher, erlitt das französische Heer bei Höchstädt an der Donau durch Marlborough und den Prinzen Eugen die gewaltigste Niederlage im spanischen Erbfolgekrieg, mit vernichtenden Verlusten an Toten und Gefangenen. Zweifellos waren unter den Verlorenen auch viele Schweizer Söldner im Dienste Frankreichs, und der Wunsch um Ersatz hat wohl den König bewogen, den Schweizern die große Gunst zollfreier Einfuhr ihrer Erzeugnisse zu gewähren.

In Befolgung ihrer Politik, den Verkehr auf der Aargaustraße zu erhalten und zu fördern, ließen die Berner durch das Syndikat der drei regierenden Stände die Gemeinden der Grafschaft Baden verhalten, die Straße von Zurzach nach der Stilli neu zu bauen; und sie verhielten die Gemeinden des untern Schenkenberger Amtes, eine gute Straße, „eine der schönsten im ganzen Lande“, von der Stilli bis Brugg zu bauen (1768—71).⁷⁶ Es ging demnach immer noch ein Warenzug von Zurzach gegen Brugg und von da auf die Bernstraße.

Die damaligen Straßenbauten brachten der Berner Regierung nicht geringen Ruhm und selbstverständlich namhaften Gewinn. Aber „alle Straßenarbeiten im deutschen Lande sind durch die Fuhren und Handfronen der Untertanen ausgeführt worden; diese Leistungen betragen laut der Berechnungen zwei Drittel der Gesamtkosten“. Dies sagt die Zollkammer in ihren Verhandlungen vom 7. September 1779.⁷⁷

In diesen Zusammenhang gehört, was K. Stehlin im Januar 1921 in einem Vortrage über alte Landstraßen bei Basel mitteilte: „Im achtzehnten Jahrhundert sorgte der Basler Rat so miserabel

⁷⁵ S. 195 a. a. O. Siehe auch meine Abhandlung: Zur Geschichte der Straße Zurzach-Brugg im Altertum und im Mittelalter in der Zeitschrift für Schweizer Geschichte 1925.

⁷⁶ M. Z. K. 1774, 10. Juni, S. 18 f.

⁷⁷ M. Z. K. S. 176; unten S. 94.

für den Unterhalt seiner Straße am rechten Rheinufer, daß in den Jahren 1764—66 die angrenzenden Staaten Österreich und Baden eine Straße über Lörrach erbauten, wodurch die Stadt von dem wichtigen rechtsrheinischen Verkehr nach dem Bözberg ganz abgeschnitten wurde. Erst als sogar die Berner mit dem Bau einer Verkehrsstraße durch das Frickthal nach Aarau drohten, entschloß sich die Behörde, den Hauenstein-Übergang wieder richtig fahrbar auszubauen und damit wenigstens einen Teil des Verkehrs durch die Mittel- und Westschweiz nach Frankreich für Basel zu erhalten.⁷⁸

Man sollte denken, die Vorderösterreichische Regierung hätte kein Interesse an einer guten Verbindung über den Bözberg gehabt, weil ja die Lastwagen die rechtsrheinische Straße benutzen konnten und benutzten, somit auch da an den österreichischen Zollstätten vorbei fahren, weil ja der Schwarzwald österreichisch war. Aber die rechtsrheinischen Staaten erkannten, daß gute Straßen über die Staffelegg und den Bözberg ihren Verkehr erleichtern und fördern mußten. Es war ihnen ersichtlich nicht nur um den Zoll zu tun, sondern um Einfuhr und Ausfuhr von Waren. Die folgenden Auszüge aus den Berner Akten geben darüber wertvollen Aufschluß:

In den Jahren 1750 und 1751 ersuchten die Regierungen des Schwäbischen Kreises und Vorderösterreichs um Verbesserung der Straßen über die Staffelegg und den Bözberg. Der Berner Rat antwortete darauf, er wünsche wegen der großen Kosten nicht auf die Anregung einzutreten, die Staffelegg zu verbessern; und an der Bözbergstraße sei im Sommer 1750 vieles verbessert worden.⁷⁹ — Wir wissen, was das für Verbesserungen waren.

Im Jahre 1770 lehnte Bern die Anregung der Vorderösterreichischen Regierung, die Bözbergstraße neu zu bauen, ab.⁸⁰

Zwei Jahre später drängte die Regierung in Freiburg abermals, Bern möge doch die Straßen über den Bözberg und die Staffelegg in Stand stellen. Der Rat von Bern ordnete hierauf eine Untersuchung der Straßen an, tat aber nichts, obgleich auch der

⁷⁸ Basler Nachrichten 1921 Nr. 38, 26. Jan.

⁷⁹ Berner Staatsarchiv, Deutschlandbuch J. J. 515—558; freundliche Mitteilung des Herrn Archivdirektors G. Kurz; ebenso alle noch folgenden, mit (G. K.) bezeichneten Nachweise.

⁸⁰ Deutschlandbuch J. J. p. 615 (G. K.).

Markgraf von Baden im gleichen Monat wünschte, „Bern möge die über das Gebirge gegen Aarau führenden Straßen verbessern“.⁸¹

Endlich raffte sich zu Ende des Jahres 1773 der Berner Große Rat zu einem halben Entschlusse auf und gab der Zollkammer den Auftrag, Plan und Devis zu Verbesserung der „in äußerste Verderbnis geratenen“ Bözbergstraße anfertigen zu lassen und beides samt ihrem Gutachten dem Räte vorzulegen. Von der Errichtung einer neuen Straße Friedthal-Staffelegg-Aarau jedoch sah der Rat ab; ebenso trat er nicht ein auf ein Gesuch um einen Beitrag an die Kosten einer Dorfverbindungsstraße Asp-Densbüren und einer Straße zwischen den Ortschaften des Amtes Biberstein.⁸² Im Februar 1774 teilte der Berner Rat der österreichischen Regierung im Breisgau und dem Markgrafen von Baden-Durlach mit, daß er nach genauester Untersuchung der Frage, ob die Anlegung einer Heerstraße über die Staffelegg den Handel zwischen den beiderseitigen Staaten oder zwischen Deutschland und Italien fördern würde, gefunden habe, wegen der Beschaffenheit des Gebirges von dem Bau einer Staffeleggstraße abzusehen, dagegen ungesäumt eine Verbesserung und Veränderung der Bözbergstraße vorzunehmen, um daselbst eine leichtere und sicherere Überfahrt zu ermöglichen, als es vorher der Fall gewesen sei.⁸³

Auch als die Bözbergstraße fertig war, wünschten die Leute des Bibersteineramtes und zweifellos auch die von Aarau eine kürzere Verbindung mit dem Friedthal. Denn der Obervogt von Biberstein ersuchte im Jahre 1780 um Verbesserung der Straße über den Benkenberg; wurde aber mit dem Bescheid abgewiesen, der Verkehr mit dem Friedthal sei nunmehr über den Bözberg eröffnet.⁸⁴

Densbüren und Asp, die nur durch die Staffeleggstraße mit dem Amte Biberstein und mit Aarau verbunden waren, stellten im Jahre 1783 durch eine demütige Bittschrift dem Berner Rat vor: „Die Straße ist im Bezirk Küttigen in einem so gefährlichen und mangelhaften Zustande, daß sie seit einigen Jahren nur mit großer Gefahr

⁸¹ U. a. O. J. J. p. 617—630 und 1289—1304 (G. K.).

⁸² Mitteilung an die deutsche Zollkammer 24. Dezember 1773, Ratsmanual 321, 155 (G. K.).

⁸³ Febr. 12., Deutsch-Missivenbuch 86, 458 (G. K.).

⁸⁴ M. J. K. S. 469.

befahren werden kann und daß schon verschiedene Fuhrleute dabei Schaden litten.“ Die zwei Gemeinden baten deshalb unter dem dringlichen Fürworte der Stadt Aarau, der Rat möge Küttigen verhalten, die gefährliche Strecke in fahrbaren Zustand zu setzen, damit sie ihre überschüssigen Lebensmittel, ihre Manufakturwaren in Seide, Baumwolle und Wolle, ihre Bodenzinse und Zehnten nach Aarau und nach Biberstein bringen und in Aarau ihre Bedürfnisse einkaufen können. Weil die Straße bei Küttigen durch Regengüsse und durch den Ausbruch des Dorfbaches so verderbt worden, daß sie ohne Schaden für Menschen und Vieh nicht gebraucht werden kann, empfiehlt die Zollkammer dem Räte, die Straße fahrbar zu machen. Der Umbau der Staffeleggstraße sei schon in verschiedenen Zeitpunkten von der Vorderösterreichischen Regierung in Freiburg (Br.) gewünscht worden.⁸⁵ Ebenso von der Stadt Aarau, die bei Eröffnung eines neuen und bequemen Passes mächtig interessiert sei, und nicht minder vom Stande Luzern.

Andererseits und im Gegensatze dazu beehrte die Stadt Brugg den Neubau der Bözbergstraße; ihr schlossen sich die Stände Solothurn und Basel an, die bei Eröffnung einer Staffeleggstraße einen merklichen Abbruch am dermaligen Transit befürchteten.

Unter solchen Umständen sahen nach sorgfältiger Prüfung und nach Augenscheinen die Gnädigen Herren aus politischen und andern Ursachen von Errichtung der Staffeleggstraße (unter dem 24. Dezember 1773) ab und beschlossen den Bau der Bözbergstraße.

So wurde die Staffeleggstraße gänzlich eine Nebenstraße, „deren Besorgung den Amtleuten von Schenkenberg und Biberstein obliegt.“

Trotz Empfehlung der Zollkammer wies der Rat am 30. Dezember 1783 auch das Gesuch der Gemeinden Densbüren und Asp, die Ortsverbindungsstraße „hinter Küttigen“ fahrbar zu machen, zurück.

Wohl aber hatte der Rat im Jahre 1777 sofort Geld für eine Verbesserung der alten Bözbergstraße, als der Bau der neuen schon begonnen hatte —, sobald er vernahm, Kaiser Josef II. wolle die Habsburg besuchen und dann über den Bözberg ins Frickthal reisen.

Die Verbesserung der Staffeleggstraße aber unterblieb, bis der Untere Aargau ein eigener Staat wurde und für seine öffentlichen

⁸⁵ M. Z. K. S. 376; 422 ff.; 440; siehe auch unten, IV, das Gutachten der Zolldirektoren vom 17. Februar 1775.

Werke selber sorgen konnte. Das erste, das er ausführte, war der Bau einer guten Fahrstraße über die Staffelegg (1805—1809).⁸⁶

Trotz mehrfacher feierlicher Versprechungen an die Vorderösterreichische Regierung brauchte es nach dem Beschlusse von 1773 noch mehrjährige, zähe Anstrengungen, bis die Berner Regenten sich endlich entschließen konnten, den Weg über den Bözberg so anzulegen, daß er den Namen Straße verdiente: Anstrengungen solcher Patrizier, die etwas weiter blickten, als nur in die unersättliche Staatskasse hinein: das höchste Ziel der Familienherrschaft, die ihrem Ende zuneigte. Die Oligarchen suchten den Straßenbau schließlich noch dadurch zu hintertreiben, daß sie dem zur Begutachtung berufenen Ingenieur einen von ihren Leuten beigaben, der ihn bestimmen sollte, vom Neubau abzuraten. Die Zollkammer schrieb deshalb am 17. Juni 1774 an den Präfecten von Schenkenberg: Weil Ryhiner wirklich den Auftrag erhalten hat, mit Hülfe des bei ihm sich befindenden Herrn Ingenieur Mirani die gemächlichere Leg- und Leitung der Bözbergstraße abzuraten und von einer solchen Determination und Entschluß die Erlangung des diesörtigen Zwecks, so da ist, den Transit zu vermehren, abhänget: als wollen die Zolldirectoren Euer Wohledelebohren freundlich ersuchen, diesem Augenschein (der demnächst erfolgt) beizuwohnen und nach dem bey Euch so nuzlich sich äußernden Eifer für das allgemeine Beste Euch ebemäßig zu bemühen, das gehörige Siecht in dieser Wahl helfen aufzustechen.“⁸⁷

Ein Freund des Straßenbaues war auch Niklaus Emanuel Tscharner, der bekannte Menschenfreund Arner in Pestalozzis Sienhard und Gertrud, Sandvogt von Schenkenberg.⁸⁸ Er nahm während seiner Amtszeit (1767—73) zweimal jährlich an der Bözbergstraße Verbesserungen vor, erkannte aber auch, daß nur durch einen Neubau richtig geholfen werden konnte; darum trat er beim Berner Räte und bei den Baslern, die wegen ihres Handels beteiligt waren, für einen solchen ein. Aber nach seiner Ansicht durfte man nicht

⁸⁶ W. Wölsli, Geschichte der Schweiz im 19. Jahrh. I 720; Argovia XXXV 2. Nach S. Bavier (S. 102) wurde die Straße in den Jahren 1803 bis 1811 angelegt.

⁸⁷ M. J. K. 1774 S. 26.

⁸⁸ Über ihn (1727—1794) siehe: Berner Taschenbuch 1852 (R. Fetscherin); Allgem. dtsh. Biographie 38. Bd. S. 702 ff. (Hunziker); Brugger Neujaarsblätter 1897 (J. Keller); mit Bild des Schlosses Wildenstein.

dem ganz verarmten Bauernvolke die Fronarbeit aufladen; es sei zu schwach dafür. Hingegen käme durch einen Straßenbau, den die Regierung bezahle, etwas Geld ins Land. „Wozu diene solches dem Staate?“ schrieb er am 22. Dezember 1772 an seinen Basler Freund Isaaß Iselin: „Wollen wir es einem Feind aufbehalten oder Fremden auf verlorene Kapitalien zu nützen hinleihen?“⁸⁹ Ein prophetisches Wort, sofern es auf die Zukunft blickte; und ein wahres, soweit es die Vergangenheit betraf. Denn Bern hatte ums Jahr 1720 im Saw'schen Bankkrach und nachmals anderswo große Summen der Staatsgelder verloren, die es dem Auslande geliehen. Und der reiche Inhalt der Schatzkammer wanderte im Jahre 1798 nach Paris und von da nach Ägypten.

Über solchen Erwägungen waren die Hüter der Berner Schatzkammer nicht zugänglich. Sie dachten nicht daran oder glaubten nicht, daß Geld für Verbesserungen des Verkehrs, für Hebung von Handel, Landwirtschaft und Viehzucht angelegt, bessere Zinsen trüge und ihre Herrschaft kräftiger stützte, als wenn sie es ausländischen Regierungen liehen, die es dann für solche Dinge verwendeten oder vielleicht auch vergeudeten. Kein Wort in den amtlichen Akten redet davon, daß der Straßenbau als Notstandsarbeit dem Volke eine Wohltat würde. Die einsichtigen und wohlwollenden Leute unter den regierenden Herren hatten Mühe genug, so viel zu erreichen, daß der Straßenbau nicht im Frondienst, sondern im Taglohn ausgeführt wurde. Die Zollkammer beantragte, daß der Staat oder, wie sie sagte, das Ärarium (die Staatskasse) von der veranschlagten Bau- summe, rund 58 000 Franken, 50 000 auf sich nehme, während die Gemeinde Brugg 7933 liefern würde.⁹⁰ Letztere war von Anfang an zur Mithilfe bereit und blieb unentwegt bei ihrem Angebot.

Da beschloß am 3. Juli 1775 der Große Rat, gestützt auf das Gutachten der Zollkammer und auf die von Ingenieur A. Mirani angefertigten Pläne und den Kostenvoranschlag, den Bau einer neuen Bözbergstraße, der auf mehrere Jahre zu verteilen sei.

Ein großer farbiger Plan, ein Meisterwerk der Zeichenkunst, enthält die verschiedenen Projekte Miranis und die zwei alten Wege. Er bildet eine Zierde des aargauischen Staatsarchives; eine

⁸⁹ J. Keller, Die Erwerbsverhältnisse. S. 270.

⁹⁰ M. J. K. 1775 S. 175—187, actum 17. Februarii 1775; im Cah. 102 der Bözberg Straße mit dem Datum 1775 Jan...

photographische Kopie liegt auf der Brugger Stadtbibliothek. Die ausführlichen Voranschläge und Berichte Miranis sind wohlgehalten und wohlgeordnet im Berner Staatsarchiv aufbewahrt.

Der Rat bewilligte an den Bau 35 000 Franken (Livres) als ordentlichen und 15 000 Franken als außerordentlichen Beitrag zur Erleichterung der Fuhrungen und Handfröhen der Angehörigen der Ämter Schenkenberg und Kastelen. Außer dem Beitrag Bruggs gewärtigte der Rat noch die Fuhrungen und Handfröhen der zwei Ämter, sah aber zum voraus, daß sie ihre Schuldigkeit wegen Armut und weiter Entfernung nicht werden erfüllen können. Nach Miranis Bauplan hätten die Gemeinden der Ämter Leistungen an Fuhrdienst und Handarbeit im Werte von 40 000 Franken auf sich nehmen sollen.⁹¹ Dies selbstverständlich nach den Weisungen des Rates, der auch in diesem Falle den Gemeinden zwei Drittel der Kosten auferlegen wollte. Aber die Zollkammer wies darauf hin, daß eine solche Leistung die Kräfte der Leute von Schenkenberg und Kasteln weit übersteigen würde, „zumalen der mehrere Teil davon wegen ihrer Armut ausgezeichnet sind; andere aber bereits zu der großen Straße von Brugg nach der Stilli das ihrige beigetragen haben . . . Ihre bekannte Armut erstreckt sich nicht nur auf ihre eigenen Personen, sondern auch auf ihr Vieh, welches wegen dem schlechten und teuren Futter kümmerlich unterhalten, mithin zu der schweren Straßenarbeit mit vieler Nachsicht und Schonung zu gebrauchen sein wird. Dazu kommt noch die Entfernung verschiedener Gemeinden des obern und untern Amtes Schenkenberg, so da sind: Densbüren, Asp, Rein (Kirchspiel) und andere. Diese sind von den Werksätzen zwei bis drei Stunden entlegen und müssen sich öfter länger aufhalten, ehe sie an Ort und Stelle kommen, zumalen die dortigen Dorf- und Nebenwege sehr rauh und beschwerlich sind. Hiedurch wird ihr Vieh ermüdet, ehe selbiges zu den Werksätzen kommt, die Arbeit erschwert und in die Länge gezogen und zwar desto mehr, da diesem armen Volk die nötige Zeit zum Acker- und Weinbau vergönnt werden muß, weilen dieses die einzigen Nahrungsmittel (Nährquellen) desselben ausmacht.“ Die Zollkammer versichert feierlich, dies sei die wahre „Ab Schilderung“ des Zustandes der armen Bewohner von Schenkenberg und Kaste-

⁹¹ Gutachten vom 17. Februar 1775, unten IV.

len. Und diese selber wiesen darauf hin, ihre Ochsen könnten im Winter nicht viel leisten, weil die Tiere wegen Heumangels nur mit Stroh gefüttert würden. Dieser Mangel war dadurch verursacht, daß die Wiesen nur einen kleinen Bruchteil des Pflanzlandes bildeten; denn der Bauer war gezwungen, den Hauptteil des abträglichen Landes für den Getreidebau zu verwenden.

Der erwähnte Beschluß des Großen Rates vom 3. Juli 1775 enthält einen Widerspruch. Denn nach Miranis Voranschlag sollte der Bau auf rund 58 000 Franken zu stehen kommen. Dabei hatte er die Leistungen der Gemeinden in Form von Frondienst auf 40 000 Franken angesetzt. Indem aber Bern 50 000 und Brugg rund 8000 Franken übernahmen, hätte die Bausumme gedeckt sein sollen. Trotzdem spricht der Beschluß vom 3. Juli 1775 von Leistungen der Gemeinden. Man wußte demnach, daß der Ansatz Miranis zu niedrig sei. Vermutlich hatten die Freunde des Straßenbaus den Ingenieur veranlaßt, die Kosten möglichst niedrig einzuschätzen. Die Zollkammer schrieb dann auch dem Schenkenberger Obervogt am 24. Januar 1777: „Mit dem Bau der Straße soll im kommenden Frühling begonnen und vorerst die Strecke Effingen-Wydacher (Stalden) mit allem Eifer ausgeführt werden; in drei Werksätzen, je mit täglich 25 bis 30 Mann und 3 bis 6 Bännen.⁹² Der Bau ist auf drei bis vier Jahre zu verteilen. Die Gemeinden haben statt der üblichen Bennen und Handfröner den vierten Teil der Baukosten zu übernehmen; die übrigen drei Teile übernimmt die Regierung. Daraus wird eine gemeinsame Kasse errichtet, aus der alle Fuhrungen und Handarbeiten zu bezahlen sind. Die Unlage wird für die Gemeinden der zwei Ämter jährlich auf 5000 Franken zu stehen kommen. Die Gemeinden sollen

⁹² Das Wort Bänne, hochdeutsch Benne, kommt aus der keltisch-gallischen Sprache, die damit einen Zweiräderkarren mit geflochtenem Korbe bezeichnete. Es ist in die lateinische Sprache übergegangen und laut der Wörterbücher von da in die deutsche; nach dem heutigen Stande der schweizerischen Mundartforschung wahrscheinlich aus der gallischen unmittelbar in die alemannische Volkssprache. S. Zeitschrift für deutsche Mundarten 19. Jahrgang 1924 H. 1/2 S. 169 ff. In der heutigen Mundart der Landschaft Brugg ist die Bänne ein Vierräderwagen mit kistenförmigem Aufsatz aus Brettern zum Fortschaffen von Obst, Kartoffeln, Erde und dergleichen. Vergl. Schweiz. Idiotik. IV 1289 f. — Die Stoßbenne (Brugger Mundart) ist ein Karren mit einem Rad, der von einem Manne gestoßen wird.

ihre Beiträge von den Grundstücken und deren Wert erheben; nicht zu besteuern sind die Staatsgüter und die Häuser. Bei der Vergabung der Arbeiten und der Fuhrdienste erhalten die Untertanen der zwei Ämter den Vorzug, und es soll ausgekündet werden, daß sie sich anmelden und einschreiben lassen.

Auf eine Anfrage der Gemeinden hatte die Zollkammer schon am 24. November 1775 entschieden, daß die zinstragenden Kapitalien für den Straßenbau nicht besteuert werden durften. Die Gemeinden hatten demnach ihre Beiträge an die Kosten des Straßenbaues ganz auf das abträgliche Land zu verteilen und allein dieses nach Umfang und Wert zu besteuern. Man weiß aber, daß dieses Land mit Zehnten und Grundzins und auch mit Grundpfandschulden schwer belastet war. Diese Belastung hatte im Laufe der Jahrhunderte zur Verarmung des Landvolkes geführt, wie in meiner Arbeit über die Bedeutung des Getreidebaues in der aargauischen Geschichte dargetan ist. Als ich diese Arbeit schrieb, glaubte ich, der Frondienst sei zur Zeit der Berner Herrschaft keine namhafte Belastung des Bauernvolkes mehr gewesen. Aus den Dokumenten über den Bau der Bözbergstraße ergibt sich das Gegenteil; der Frondienst bedeutete für Gemeinden an wichtigen Straßen noch immer eine starke Belastung. Dieser Dienst war demnach auch eine Ursache der Verarmung. Aus einem einzigen Jahresbeitrag von 5000 Franken, den die Regierung den Gemeinden auferlegte, konnte sie 8333 Tagelöhne von Handarbeitern bezahlen; denn ein solcher erhielt für zehnstündige Tagesarbeit einen Lohn von 6 Batzen, laut Weisung der Zollkammer vom 11. April 1777. Der Beitrag an den Straßenbau trug dem Landvolk keine Zinse. Denn ihm brachte die Straße keinen erheblichen Gewinn. Das kam auch im Schoße der Zollkammer zum Ausdruck; mit den Worten: Die Bözbergstraße ist für das Volk von keinem besondern Vorteil, wohl aber mit großer Beschwerde in der kostbaren Erhaltung verbunden (20. Dezember 1776). — Dabei wollen wir nicht übersehen, daß die Entlohnung der Straßenarbeiter die wirtschaftliche Lage des Schenkenberger Volkes kaum merklich besserte, weil die Summe der Tagelöhne den Betrag der Straßensteuer wohl nicht stark überstieg, obgleich die Notlage des Volkes die Regierung zwang, ihre Forderung von 15 000 Franken auf die Hälfte herabzusetzen. Die Gemeinden bezahlten den Beitrag von 5000 Franken im ersten Baujahr, 1777. Die zwei fol-

genden Beiträge, 1778 und 1779, erhob der Präsekt nicht, weil er einfah, daß die Leute am Rande ihrer Leistungsfähigkeit standen; besonders auch, weil der Weinertrag mehrerer Gemeinden im Jahre 1779 durch Hagelschlag fast ganz vernichtet wurde. Das fiel aber schwer ins Gewicht; denn der Weinbau, der im Schenkenberger Amte und in Schinznach-Kasteln großen Umfang hatte, war das einzige, das dem Bauer etwas Geld eintrug.⁹³ Als die Schlußrechnung über den Straßenbau (1780) ergab, daß die Bausumme von 58 000 auf 64 296 Fr. angestiegen war, empfahl die Mehrheit der Zolkammer dem Räte, von den Gemeinden eine zweite Steuer von 5000 Franken zu erheben. Die Minderheit lehnte sich dagegen auf, mit folgender Begründung:

Die Einwohner dieser Ämter (Schenkenberg und Kasteln) sind in der Tat die ärmsten Untertanen ihrer Gnaden. Sie besitzen nur ein schlechtes Erdreich und können sich durch dessen Anbau ihren kümmerlichen Unterhalt nur mit der größten Mühe und Arbeit verschaffen. Ihr geringes Vermögen wird von der Schuldenlast weit überstiegen. Man kann von ihnen behaupten, daß ein Hausvater gegen den andern gerechnet vielleicht nicht mehr als 50 Gulden als Eigentum⁹⁴ besitzt.“

„Es wäre deshalb für die Untertanen von Schenkenberg und Kasteln sehr schwer und drückend, noch die Summe von 5000 Franken beizuschießen, wenn man bedenkt, daß auch die kleinste Abgabe dem, der wenig oder gar kein Vermögen hat, äußerst schwer fällt.“

„Ferner mögen ihre Gnaden erwägen, daß die zwei Ämter mit Ausnahme von drei Dörfern und einigen Höfen von der Bözbergstraße entfernt sind und deshalb keinen Vorteil davon haben. Sie ist auch nicht aus Rücksicht auf ihren Nutzen, sondern aus völlig politischen Absichten und insbesondere aus Gefälligkeit gegen das Haus Österreich von ihren Gnaden beschlossen worden. Und der ganze

⁹³ Vom Jura zum Schwarzw. I 270 ff.

⁹⁴ Dieser Angabe halte man entgegen, daß damals ein Brugger Ratsherr ein jährliches Amtseinkommen von 500 Gulden hatte und ein Brugger Handwerker ebenso viel „fröhlich mit dem Hammer in der Hand verdienen konnte.“ Joh. Gg. Zimmermanns Briefe an Freunde in der Schweiz, herausgeg. von A. Rengger S. 254 Brf. v. 30. Nov. 1778). Es muß ein trauriges Leben gewesen sein, das dem Bauernvolk am Bözberg beschieden war; ein Leben reich an Mühe und Sorgen, arm an Freude und geistiger Erholung.

Verkehr an Reisenden und Waren geht ohne Aufenthalt hindurch und läßt kein Geld zurück. So ist leicht zu begreifen, daß die Einwohner der Gegend nichts von der Straße haben, wohl aber mit der großen Beschwerde ihres Unterhaltes beladen sein werden."

"Endlich ist zu Gunsten der Untertanen nach anzuführen, daß sie sich jederzeit den Befehlen ihrer hohen Obrigkeit bereitwillig unterworfen haben. Ein merkwürdiges Beispiel davon ist die Beihilfe, die einige Gemeinden dem Amte Königsfelden beim Bau der Aargaustraße nachbarlich und ohne Entgelt auf das Ersuchen der Zollkammer in Zeiten geleistet haben, da die große Teuerung (in den Jahren 1772 und 1773) und die sie besonders drückende Not sie von einer solchen Zumutung hinlänglich entschuldigt hätten." Mit dieser Begründung erreichten die Antragsteller, daß der entscheidende Rat die Forderung auf 2500 Franken herabsetzte.⁹⁵ Sie ganz zurückzunehmen, konnte er sich nicht entschließen, obgleich er nicht lange vorher die Verarmung des Amtes Schenkenberg selber anerkannt hatte: durch die Versetzung aus der ersten in die dritte, zweitletzte Klasse.⁹⁶

Höchst wahrscheinlich entstammen die Angaben über die wirtschaftlichen Zustände des Schenkenberger Amtes dem gründlichen Kenner Niklaus Emanuel Tscharner, der im Jahre 1771 eine ausgezeichnete Schrift herausgab: Physisch-ökonomische Beschreibung des Amtes Schenkenberg.⁹⁷

Die Begründung des Antrages, den Gemeinden eine weitere Steuer zu erlassen, enthält die schärfste, geradezu vernichtende Anklage gegen die Regierung der Oligarchen im Aargau; eine Anklage, wie sie kein politischer Gegner schärfer formen könnte.

Bei der hier von patrizischer Seite gezeichneten Notlage des Volkes ist begreiflich, daß „eine allgemeine Bestürzung die meisten Bewohner der Gegend befiel“, als sie durch den Landvogt am 9. Dezember 1775 erfuhren, die Regierung wolle eine neue Straße über den Bözberg bauen. In ihrer hilflosen Lage richteten sie durch den Landvogt Emanuel von Graffenried an die Regierung die Bitte, sie möchte, statt über den streitbaren (bestrittenen oder ansechtbaren)

⁹⁵ M. J. K. 466 ff.

⁹⁶ Berner Taschenbuch 1852 S. 181 Nr. 11. Die Einteilung richtete sich nach den Erträgen aus den Abgaben des Landvolkes.

⁹⁷ Schriften der Berner ökonomischen Gesellschaft Jahrg. 1771.

Bözberg, die Straße über Riniken, Remigen und die Bürer Steig an die friethalische Grenze führen. Das würde ihnen die Arbeit um die Hälfte erleichtern. Obgleich das einen Umweg von mehreren Stunden bedeutete, erwog trotzdem die Regierung den Vorschlag; gab er ihr doch einen Vorwand, die Ausführung ihres Beschlusses zu verschieben. Die Gemeinden unter dem Berg waren mit jener Eingabe nicht einverstanden. Sie gelangten vielmehr mit der Bitte „vor den Thron ihrer Gnaden“, sie möchten bei ihrem Beschlusse bleiben und die „uralte Straße“ beibehalten. Die Regierung beschloß dann auch, wie wir bereits vernommen, im Frühling 1777 mit dem Bau der Straße nach dem Plane und unter der Leitung Miranis zu beginnen. Die Gemeinden unter dem Berg blieben demnach an der Hauptstraße Zürich-Basel, der von der Natur gegebenen Linie. Erst etwa neunzig Jahre später widerfuhr es ihnen, durch den Machtpruch eines modernen Verkehrsdynasten⁹⁸ von der jetzigen Hauptverkehrslinie Zürich-Basel, der Bözbergbahn, in weitem Bogen umfahren und für alle Zeit abgeschnitten zu werden; nicht bloß zu ihrem, sondern auch zum Schaden der Bahn selber, deren Urheber gescheiter zu sein glaubten, als die alten Römer, die der natürlichen Linie folgten, auf der zweifellos schon die vorrömischen Landesbewohner gewandert sind.

Einer der Tüchtigen unter den Berner Regenten in der hier besprochenen Zeit erkannte die Meisterschaft der Römer in der Anlage der Fahrstraßen. Es ist jener Sandvogt Franz Ludwig von Grassenried, Herr von Worb, der in den Jahren 1749—56 die Sandvogtei Baden verwaltete und vor Ablauf seiner Amtszeit im Jahre 1756 starb. Es ist schon oben erzählt, daß er durch den Bau der Straße Koblenz-Jurzach den Anstoß zum Bau der Bözbergstraße gab. Am 3. Juli 1754 schrieb er über die Verbesserung der Straße von Koblenz über Klingnau nach Baden, die er ausführen ließ, weil Baron Zwyer, Obervogt von Klingnau und diesmaliger österreichischer Regierungsrat, es wünschte.⁹⁹ „Aber niemals“, sagt hier Grassenried, „bestand die Absicht, eine rechte, dauerhafte Straße zu erstellen.“ Und sobald er gewahrte, daß die bernischen Zölle Abbruch

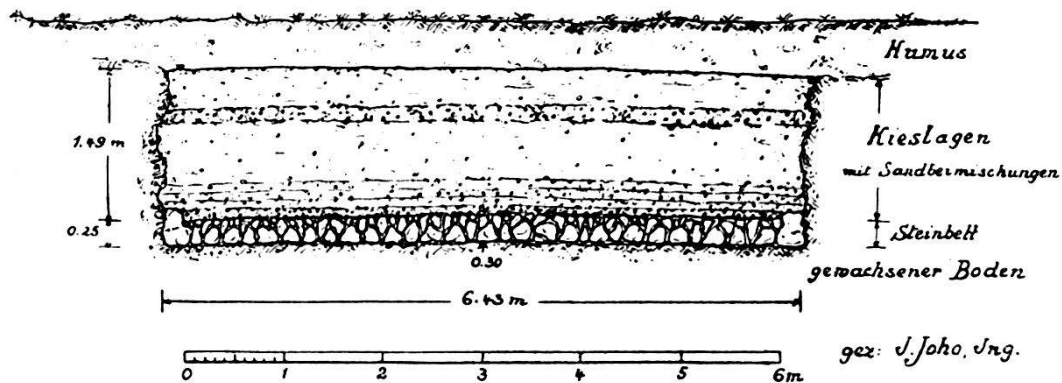
⁹⁸ Wenn dieses Wort eine Übertreibung ist, dann ist auch das Denkmal von fürstlichem Ausmaß, das man Alfred Escher in Zürich errichtet hat, eine Übertreibung.

⁹⁹ Tab. 109.

erlitten, stellte er die Arbeit ein. „Es ist aber nicht ohn“, fährt er in seinem Berichte fort, „als daß dieselere Straß in einen währschaffen Stand gar leicht könnte gebracht werden; zumahlen noch ein ziemlich langer Strich (eine Strecke) von einer alten Römischen Chaussee daselbst sich befindet, so in gutem Stand und mit Überführung wenigen Griens besser wurde, als die heutigen, neuen, fleißigst angelegten Straßen; obwohlen selbige vor nachbey (nahezu) 2000 Jahren construiert worden; vermutlich wegen bequemer Zufuhr zu den Legionen, so längst (längs) dem Rhein nach verlegt waren, umb den Einfahl der Allemaniern, Teutschen und andern Nordischen Völkeren in das Römische Reich zu verhindern. Wie dann teils Orten (an einigen Orten) man noch würklich Rudera von Bruggen (Überreste von Brücken), Castellen, Inscriptionen und andere Kennzeichen wahrnimbt. Bey dieserem Anlas kann ich mich nicht entbehren (enthalten), Euwer Wohlgebohrnen zu vermelden, wie dieselere Chaussee construiert ist — da ich durch selbige aus Curiositet einen Durchschnitt (Querschnitt) habe machen lassen, umb daraus den Nutzen zu ziehen, so ihnen (den Wohlgebohrnen) beliebig sein könnte. Das Fundement, so ziemlich tief in der Erden und nicht gar breit, ware auf beyden Seiten mit großen Steinen, so eingegrabt, belegt; darzwischen mit mittelmäßigen ablangen (länglichen, oblongus) und darauf allezeith mit kleineren aufrecht gestellten Steinen wohl eingebißt (eingefeilt), so wie ein harte Maur befindtlich; hernach obenher und auf den Seiten mit vielem Grien überschüttet, so daß selbiges allerseits etliche Schuh betragen.¹⁰⁰ Nach gewalteten Betrachtungen habe (ich) die Ursach der langen Daur einesteils den ablangen wohl eingebißten Steinen, anderseits der mit vielem Grien sorgfältigen Bedeckung beigemessen; das erstere so wie ein Gewölb von gedrückten Lasten (vom Druck der Lasten) allezeit mehreres geschlossen wird, das andere dann vor der Gefröhrung (dem Gefrieren) bewahret, daß die Steinen nicht verrückt und zugleich conserviert bleiben; hierneben (habe ich) gewahret, daß die Steinen von keiner besondern guten Qualität und Härte gewesen.“

¹⁰⁰ Siehe die Zeichnung des Querschnittes von Ingenieur J. Joho. Entworfen nach der Beschreibung f. L. von Graffenrieds und mit Benutzung des Querschnittes der röm. Straße im Sennenloch-Döttingen, aufgenommen von J. Villiger im J. 1917; siehe den 10. Jahresbericht der schweiz. Gesellschaft für Urgeschichte S. 77).

Von solcher Stärke waren nicht alle römischen Straßen. Aber jede hatte als harte und dauerhafte Unterlage ein Steinbett. Ein solches sah Mirani ¹⁰¹ auch für die Bözbergstraße vor, obgleich mehr als einer der Landesväter den Kopf bedenklich schüttelte. „In Ermangelung eines andern Bauverständigen“ berief ihn die Zollkammer aus dem Welschland: ein Zeichen, daß im welschen Gebiet die altrömische Straßenbaukunst früher wieder auflebte, als im ale-



Querschnitt der römischen Straße Koblenz-Klingnau-Baden.

mannischen. Auch die Werkführer, die der Ingenieur verwendete, tragen welsche (französische) Namen. Die überwiegende Zahl der Maurer und Steinbrecher waren ebenfalls auswärtige Leute, während das Schenkenberger Amt die Erdarbeiter und Handlanger in genügender Zahl lieferte; im ersten Baujahr bis 170, im zweiten bis 130 Mann. Dieser starke Überschuß an bauerlicher Arbeitskraft bildet eine Bestätigung der bereits angeführten Zeugnisse über die Verarmung des Landvolkes am Bözberg. Die Leute waren froh und betrachteten es als eine Gunst, daß sie Gelegenheit zu lohnender Arbeit bekamen. Es kann keine Rede davon sein, daß die Reisläuferei dem Landvolk die nötigen Arbeitskräfte entzogen habe, wie man schon mehrfach behauptet hat.

So zähe und langwierig die Verhandlungen und Vorbereitungen gewesen, um so kraftvoller war die Durchführung des Werkes, das in drei Sommerkampagnen zu Stande kam: 1777 bis 1779; bis Herbst 1778 unter der Leitung Miranis, den zu Ende Oktober der Tod abrief. Die Straße zeugt dafür, daß er ein Meister seines Faches war.

¹⁰¹ Über ihn siehe XI 9, S. 137.

III. Antwort des Brugger Gleitsherrn auf Fragen der Zollkammer vom 27. Februar 1754.

40 Zentner-Ladung. Der Baselfuhrmann blieb ohne Anzeige aus. Der Wegmacher und (die) Miether¹ sagten aus, der Grund liege darin, daß der Fuhrmann auf dem Bözberg nahe beim Birch öfter stecken blieb, so daß er ohne Hülfe nicht weiter kam. Er führt das weite Geleise und kommt deshalb auf der zu engen Landstraße nicht vorwärts; auf der Nebenstraße aber bleibt er stecken. Herr Iselin schützte zwar die Ladung als Grund des Ausbleibens vor. Aber als vor drei Wochen der Fuhrmann mit Wagen und Pferden stecken blieb, so daß man die Pferde „mit Gewalt heraus lüpfen“ mußte, und als ihm am 3. d. M. das Gleiche widerfuhr, sagte er „dem Wegmacher und den Miethern“, er werde diese Route meiden, wenn man ihm den Weg nicht verbessere. Um Zeit zu gewinnen, hat deshalb der Gleitsherr Steine an die erwähnte Stelle führen lassen. Er fragt nun an, ob er wegen dieser Fuhr, die sich nicht zum engen Geleise (Gläuf) verstehen will, den Weg neben der Landstraße wiederherstellen und unterhalten solle. Iselin richtet sich nach seinem Vorteil. Wie er vom 11. Juni bis 11. November 1752 über Olten nach Zürich gefahren, nur damit er den Schweykardt von Rheinfelden, deme der Vorderösterreichische Zoll veradmodiert (verpachtet) worden, zu einem Nachlaß zwingen könne: so kann er um so eher die Route über Waldshut bei jedem Anlaß einschlagen; da man ihm auf selber Route, ausgenommen Rheinfelden, bald die Hälfte an Fährlohn, Zoll und Weggeld nachgelassen; „und so er noch einmal ansetzt, er mit Leuthen zu thun (hat), die ehender „etwas (Bestechungsgeld) als gar nichts nehmen dürften.“

Wird aber die Straße über den Bözberg gleich der bei Rietheim gemacht, so wird sie allezeit den Vorzug haben.

¹ Schweiz. Idiot. Bd. IV 567 mieten 2 b = Vorspann leisten; der Mieter demnach = der Vermieter von Vorspannpferden.

Der neue Weg bei Riethem ist sehr wohl angelegt und wird stark befahren, obgleich er um Riethem und bei Zurzach noch nicht vollendet ist. Doch soll er nächstens fertiggestellt werden, was nicht schwer sein wird, weil Grien in der Straße und nahe dabei zu haben ist.

Der neue Weg von Koblenz nach Klingnau und Döttingen ist ziemlich weit vorgerückt. Frey fand ihn auch oberhalb des Döttinger und Würenlinger Waldes ausgestellt. Aber die Landleute sagten, die Obrigkeit habe die Arbeit eingestellt. Wenn aber der Weg von Koblenz bis Baden in Stand gesetzt wird, entsteht dem Brugger Zoll mehr Abbruch, als von dem über Kaiserstuhl.

Entfernungen: von Basel über Brugg nach Zürich 16 Stunden; von Basel über Waldshut nach Zürich laut Iselins Angabe 19 Stunden. Frey hat aber durch einen Expreß den Weg zurücklegen und durch ihn noch weitere Erkundigungen einziehen lassen. Dessen Befund lautet: Von Basel bis Mumpf 5, Laufenburg 3, Lau-thigen 2, Dogern $1\frac{1}{2}$, Waldshut 1, Koblenz $\frac{1}{2}$, Riethem 1, Zurzach $\frac{1}{2}$, Melliken 1, Rümigen (Rümiken) $\frac{1}{2}$, Kaiserstuhl 1, Weich (Weiach) 1, Glattfelden 1, Büli (Bülach) 1, Klothlen 1, Zürich 2; zusammen 22 (?) Stunden.

Nach diesem Bericht beträgt die Strecke von Koblenz über Zurzach, Glattfelden, Bülach, nach Zürich $10\frac{1}{2}$ Stunden; hingegen von Koblenz über Baden nach Zürich 7 Stunden. folglich wäre der neue Weg über Klingnau und Döttingen nach Baden und Zürich den jenseitigen (vorderösterreichischen) Landesgefallen sehr vorteilhaft; Ihrer Gnaden Zollsintraden (den bernischen Zolleinkünften) aber nachteilig.

In einer Tabelle berechnet Frey die Kosten für eine Fahrt von zwei Lastwagen mit je 50 Zentner Ladung, je 6 Pferden und je einem Knecht; für Verpflegung der zwei Fuhrleute (kein Posten für Nachtherberge) und der Pferde in Möhlin (Mely), Rheinfelden, Hornussen, Brugg, Baden und Dietiken; für Zoll in Rheinfelden, Brugg, Baden und Mellingen; für 16 Mietpferde in Hornussen und mindestens so viele auf den Bözberg; Fährlohn samt Mietpferd am Fahr Windisch: zusammen 47 Gulden, 11 Batzen und 2 Schilling. Dem gegenüber betragen die Kosten für die gleiche Fuhr von Basel über Waldshut nach Zürich (Zollstätten: Rheinfelden, Laufenburg, Koblenz, Riethem; Weggeld Zurzach, Weggeld Rümiken) 41 Gul-

den und 10 Batzen. Bemerkungen Freys: Es ist zweifelhaft, ob wirklich die Zehrung auf diesem Wege billiger sei, als auf dem über Brugg, wie Iselischerseits behauptet wird. Wenn auch der Haber billiger ist, so ist das unzeitige nächtliche fahren um so teurer. Über Zoll, Geleite, Fährelohn, hat Iseli an mehreren Orten Verträge abgeschlossen und bezahlt jährlich eine bestimmte Summe. Mietpferde braucht er auf dem ganzen Wege nur zwei; nur auf dem neuen Wege bei Riethheim für zwei Wegstunden zwei mehr.²

² Cah. 109.

IV. Beratungen und Gutachten über den Bau der neuen Straße.

Einen fachmännischen Bericht über den Verlauf des Baues, den der Rat in den Jahren 1777 bis 1779 in Regie ausführen ließ, habe ich in den Akten nicht gefunden.¹ Aber ein reichhaltiges Material gibt Aufschluß über die seit 1773 neuerdings gepflogenen Beratungen und Untersuchungen, über die Beschlüsse und Weisungen sowie über den Gang der Arbeit. Das Wesentliche, das ich den Akten entnommen habe, gebe ich hier in chronologischer Reihenfolge. Es hat Wert in technischer, wirtschaftlicher, sozialer und politischer Hinsicht.

Die Auszüge bilden eine Bestätigung und genauere Erläuterung dessen, was oben über den Bau der Straße mitgeteilt ist. Dabei ließen sich einzelne Wiederholungen nicht vermeiden.

1773 Dezemebr 24. Der Rat beschließt, durch Mirani unter Leitung der Zollkammer einen Plan und eine Kostenberechnung über die Verbesserung der Bözbergstraße aufnehmen zu lassen. Er soll dafür höchstens drei bis vier Wochen brauchen. Die Zollkammer meldet dem Ingenieur am 20. Mai 1774, er solle seine Geschäfte so einrichten, daß er bis Ende Juni in den Aargau reisen und daselbst den Auftrag vollziehen könne. M. J. K. 1774 S. 8 f.

1774 Mai 17. Der Rat heißt die Absicht der deutschen und der welschen Zollkammer gut, zur Aufnahme von Plan und Devis für die Reparation der Bözbergstraße den Ingenieur Mirani auf drei, höchstens vier Wochen zu engagieren. Ratsmanual 323, 398 (G. Kurz).

1774 Juni 10. Der Rat meldet der Zollkammer, daß die Amtleute (Präfekten) den Auftrag vom 16. November 1764, die Landstraßen jährlich zweimal zu besichtigen und über den Befund Be-

¹ Siehe dazu IV c (Gutachten der Zollkammer), unten S. 101.

richt zu erstatten, nicht ausgeführt haben und faumselig geworden seien. Sie werden deshalb bei Androhung der Unnade ermahnt, den Befehl regelmäßig zu vollziehen und auf die überflüssige Menge der Türlenen,² die sich zu höchster Beschwerde der Reisenden auf den Hauptstraßen befinden, beseitigen zu lassen, wo sie nicht durchaus nötig sind. Die engere Zollkommission erhält Auftrag, Vorschläge für Verbesserung des mangelhaften Zustandes der Hauptstraßen auszuarbeiten. M. J. K. 1774 S. 8 ff.

1774 Juni 10. Auftrag der Zollkammer an alt Hofmeister Ougspurger von Königsfelden und Ohmgeldner Ryhiner, bei der Reise zur Besichtigung der Straßen im Aargau, die Straßensätze von Staufen und Othmarsingen (der neuen Aargaustraße), die demnächst vollendet sein werden, den nächsten Gemeinden zu künftiger Unterhaltung zu übergeben; ferner mit Mirani die Straße über den Bözberg zu besichtigen und ihm die nötigen Weisungen über die Wahl der neuen Linie zu geben. M. J. K. 1774 S. 22.

1774 Juni 17. Weil alt Hofmeister Ougspurger verhindert ist, ins Aargau zu reisen, ersucht die Zollkammer Ryhiner, die Besichtigung unverändert auszuführen und die diesorts erhaltene Aufträge nach bekannter Dextérité zu behandeln. M. J. K. 1774 S. 25. Die Aufträge bezweckten die Hintertreibung des Neubaus der Straße, siehe oben S. 49.

1774 Aug. 26. Die Zollkammer genehmigt die Rechnung der aargauischen Straßen-Committierten, die vom 18. Juni bis 8. Juli die Straßen im Aargau besichtigten; ferner des Ingenieurs Mirani für Extra-Ausgaben bei Anlaß der Operationen, die er in der Grafschaft Baden und auf dem Bözberg vollzogen. Die Kammer spricht ihm eine Gratifikation zu wegen vielfältigen erlittenen Ungemachs und bei der Arbeit bezeugten Eifers. Ebenso Belohnung und Gratifikation an Bernhard Hahn für Beihülfe, dem Piqueur Potteraz Lohn für Mitarbeit bei Mirani während 75 Tagen zu 10 Bz. und eine Gratifikation. M. J. K. 62 f.

1775 Jan. 20. Die Zollkammer ersucht alt Obervogt Tscharner von Schenkenberg um ein Gutachten über die Verbesserung der Straße von der frickthälichen Grenze bis Brugg. M. J. K. S. 146 f.

² Barrieren zum Absperren der Straßen.

1775 Jan. 31. Schultheiß, Räte und Zwölf zu Brugg schreiben an Karl Ludwig Ougspurger und Joh. Friedr. Ryhiner des Großen Rates von Bern und Straßen-Committierte des Unteraargauischen Departementes, Brugg sei bereit, obgleich es ihm schwer falle, zu dem Straßenwerk über den Bözberg nach Basel dreitausend Gulden beizuschießen und die Erbauung und Besorgung der Straße in seinem Stadtbezirk auf sich zu nehmen. Tab. 102.

Gutachten der Zolldirektoren vom 17. Februar 1775 betreffend Errichtung einer neuen Straße über den Bözberg. Abdruck im Wortlaut und in der Schreibung der Vorlage.

Der seith einichen Jahren so verderbt als gefährlich gewordene Zustand der Straß über den Bözberg nach Brugg und die daher entstandene Klägden der Fuhrleuten und Reisenden hat schon in N^o 1772 Euer Gnaden bewogen, die reparation dieser Straße der Eröffnung jener damahls im Wurff gewesenen Staffelegg-Straß entgegen zu setzen und M H G H (Meinen Hochgeehrten Gnädigen Herren³ den D: (Deutschen) Zolldirektoren in Überlegung zu geben, welche von beyden vorzüglicher anzurathen seye.

Nach darüber angehörten Gutachtlichten Gedanken haben Euer hohe Gnaden unterm 24.ten Decembris 1773 von Erbauung einer Straße über die Stafelegg abstrahiert, hingegen aber den Zoll-Directoren aufgetragen, über die Wiederherstellung der Bözberg-Straß einen umständlichen Plan und Dévis verfertigen zu lassen und Höchst-denselben samt ihrem Befinden vorzutragen.

Diesem hohen Befehl zufolge haben die Zoll-Directoren einen richtigen Plan verfertigen lassen und in Ermangelung eines anderen Bauw-Verständigen den H(ern) Mirani aus dem Welschland berufen, um die Lage des Orts sorgfältig zu untersuchen und über die Construction einer neuen Straßen-Linie einen vollständigen Devis zu errichten. Es ist auch selbige von den Aergäuwischen Straßen-Committierten⁴ in Augenschein genommen und darüber ein deutlicher Bericht abgestattet worden. Dieser nun setzet die Zoll-Directoren in den Stand, beydes, Plan und Dévis, Euer Hohen Gnaden

³ Diese Höflichkeitsformel wird im folgenden Texte weggelassen.

⁴ Selbstverständlich auch Herren des regierenden Rates.

Ehrerbietig vorzulegen und mit ihren unmasgeblichen Gedanken zu begleiten.

Über den Nutzen und die Nothwendigkeit dieser Straßen-Verbesserung können bey Euer Hohen Gnaden keine Zweifel walten, da die Gründe darüber Höchstdenenselben bereits bey Anlaß ermelter Staffelegg-Sträß weitläufig dargethan worden.

Nur sollen die Zoll-Directoren nicht mit Stillschweigen übergehen, daß der Vorder-Österreichischen Regierung zu Fryburg (i. Br.) die Eröffnung einer guten fahrbahren Straße gegen das Frickthal mit den deutlichsten Versicherungen von hiesigem hohen Stand aus versprochen worden; daß folglich, da dermahlen keine Auswahl einer andern Straßen-Linie vorhanden seyn kann, nothwendig die Reparation der Straße über den Bözberg vor die Hand genommen werden müße.

Unstreitig hätte zwar diese Straße niemals in Abgang kommen können (= sollen); weilen mit derselben Beybehaltung auch der Genuß des so wohl für Euer Hohen Gnaden Alerarium als für dero Angehörige des Amtes Schenkenberg und insbesondere für die Stadt Brugg so ersprieslich und vortheilhaften Transits von Basel nach Zürich ganz genau verbunden ist.

Ja, es ist alle gegründete Hoffnung vorhanden, daß muthmaßlich diejenige Waaren, welche dermalen ihren Weg nach Lauffenburg (auf Wagen) und von da den Rhein, die Aar und Simmat (in Schiffen) hinauf gegen Zürich nemmen, bey einer Erbeßerung der Bözberg-Sträße diese Route einschlagen und folglich für Euer Gnaden Zölle einen namhaften Zuwachs versprechen würden.

Sollte diese Sträß noch länger in ihrem gegenwärtigen Verfaß gelassen werden: So wäre hingegen zu befürchten, daß die so angenehme und gute Sträß über Coblenz und Rietheim, obwolen selbige um eine beträchtliche Strecke länger als die Bözberg-Sträß ist, den Vorzug gewinnen und den Verlust des bis dahin genoßenen Transits von Basel nach Zürich nach sich ziehen dürfte.

Die dermalige Beschaffenheit der Bözberg-Sträß, welche in dem Vorbericht des gegenwärtigen, von H. Mirani verfertigten Devises ausführlich beschrieben stehet, erweket bey jedem, der sie mit Aufmerksamkeit betrachtet, die gegründete Verwunderung, wie ein mit mehr als gewöhnlicher (s.) Gewicht beladener Gütherwagen selbige zu befahren sich unterstehen darf.

Von den Gränzen des Friedthals durch die Dörfer Bözen und Efigen ist diese Straße nichts als eine ungefähr 6 bis 8 Schuh breite mit hohen Borden eingeschlossene Waßergaß. Von Efigen bis an den sogenannten Stalden ist sie von gleicher Beschaffenheit. An dem Stalden oder sogenannten Spannagel aber wird dieser Weeg in einer Strecke von 441 Klafter 7 Schuh⁵ so steil, daß dessen Fahl von 18 bis 28 Zoll p. Klafter berechnet werden kann. An diesem Ort ist das Passage sehr eng und auf der einten Seite mit einer Felsenwand, auf der anderen aber mit einem tiefen Abgrund umgeben. Hier müssen öfters für einen geladenen Wagen bis 20 und mehr Vorspann-Pferde genommen werden, um diese steile Rampe zu besteigen.

Von da hinweg gehet die Straße ohngefähr 150 Klafter lang auf der Ebene fort; bis man zu der Descente (Abstieg) gegen Brugg kommt; diese Strecke ist eng, sehr uneben und in nassem Wetter stäts mit Waßer angefüllt; An Theils Orten sind große Löcher, an

cabel ist. anderen aber sehr tiefe Geläufe; so daß sie auch hier fast impractic-

H. Mirani, welcher nach einer genauen Besichtigung der gegenwärtigen Lage und des schlechten Zustandes dieser Straße selbige keiner Reparation fähig glaubet, ist sogleich auf Mittel bedacht gewesen, eine andere ganz neue Linie ausfindig zu machen.

Gleich anfänglich haben sich 4 verschiedene Projecte gezeigt, welche zwar dermalen nur auf 2 reducirt sich befinden.

Von den Gränzen des Friedthals durch die Dörfer Bözen und Efigen soll die alte Straße mit Ausnahme eines kleinen Bezirks von 271 Klafter, welcher dadurch gräder und zugleich in eine gelindere Flucht gezogen wird, beybehalten = jedennoch selbige bis auf 20 Schuh ohne die Abzuggräben verbreitet (s.) werden.

Ohngefähr 850 Klafter hierselts dem Dorf Efigen bey dem Schmidtenbach, über welchen eine nahmhafte 16 Schuh lange Brugg erbaut werden muß, fangen obbemelte zwey Projecte an.

Der erste ziehet sich linker Hand gegen Mitternacht und machet verschiedene Wendungen und Zic Zac, um die Besteigung des Bözberges zu erleichtern. Wie dann in der That die Flucht nur auf 8 bis 9 Zoll Fahl p. Klafter an den meisten Orten, an einem

⁵ Berner Klafter zu 10 Fuß oder Schuh. Der Berner Schuh = 0,293 m.

kleinen District von 12 bis 18 Klafter aber auf 9 bis 10 Zoll gesetzt wird.

Diese Linie läuft sodann immer auf der Nordseite des Bözbergs durch allerhand Gestäud und Holz, im Hau genannt, biß sie die Höhe gewinnt und sodann nicht weit von dem Wihrtshauß auf dem Stalden in den alten Weeg fallet.

Hier ist zu bemerken, daß wegen den verschiedenen Wendungen, so zu Besteigung des Berges erforderlich sind, diese Linie um 86 Klafter länger als die Zweyte ausfallen = Und daß sie nicht nur mehrere Entschädnußen =, sondern auch überhaupt einen stärkeren Kostenaufwand von £: 1876 nach sich ziehen würde. Ohne zu gedenken, daß vielleicht an eint und anderen Orten verschiedene Mauerwerke errichtet werden müßten, welche man dermalen wegen Ungleichheit des Erdrichs und des dortigen Holz-Aufwaches nicht eigentlich bestimmen kann. Anbey ist die Lage dieser Linie nicht angenehm und völlig gegen Norden geleitet.

Der zweyte und aus vielen Betrachtungen vorzüglichere Project fanget an bey ob bemeltem Schmittenbach, ziehet sich gegen Mittag durch Felder und Gehölze dem Fuß des Barnegg-Berges nach und gehet neben dem dorf Gallenkirch vorbey, welches auf der rechten Hand gelassen wird, durch das sogenannte Dobel-Thal über die Wolfsmatt bis zu dem Ort Schärer-Adler genannt, allwo sie sich mit der alten Straß vereiniget.

Unstreitig soll diese Linie angenehm und trocken ausfallen, da selbige völlig gegen Mittag liget und der Sonnen ausgesetzt,^o daneben aber ihre Lage so beschaffen ist, daß nur 4 bis 8 Zoll fall p. Klafter berechnet werden kann.

Überhaupt ist dem H. Mirani anbefohlen worden, so viel möglich dem guten Matt- und Adlerland zu schonen, weilen insbesondere das erstere in dortigen Gegenden ziemlich selten und sehr hoch im Werth ist. Es hat derselbe auch bey dieser letztern Linie die Auswahl so getroffen, daß in der That wenig gutes und kostbares Erdrich durchschnitten wird.

^o Das ist nicht richtig: Die Straße liegt am Nordabhang der Barnegg. Die römische und die mittelalterliche dagegen liegen an der Sonnenhalde über dem Windischthal. S unten IV 1776 Juli 5., Gutachten Emanuels von Graffenried, S. 83.

Von den Vereinigungs-Punkten wegg gehet der Weeg in einer sehr gelinden Flucht gegen Brugg und befolget zum mehreren Theil die alte Straß, welche jedennoch an theils Orten in die Gräde gezogen, verbreitet und die hohen Börder geschlißen werden.

Vermittlest der angenommenen Linie Nr. 2 könnte, wie H. Mirani glaubet, in einem Jahr die Arbeit so weit gebracht werden, daß die neue Straß mit Ausweichung der alten und insonderheit des Spannagels zu befahren seyn würde.

Auf der ganzen Strecke Weegs, so auf 3744 Klafter 1 Schuh Bernmaß berechnet wird, sollen nur 3 große steinerne Bruggen und ohngefähr 33 Coulisses zu Ableitung des Wassers errichtet, die Breite der Straß aber durchgehends auf 20 Schuh⁷ ohne die Abzugs-Gräben bestimmt werden.

Mit einer Z w e i t e n M e i n u n g hingegen glaubte man, es könnte die Breite dieser Straß füglich auf 18 Schuh reducirt werden. Zumalen selbige nur von der wochentlichen Baselfuhr befahren wird und selten mehr als ein Fuhrwerk darauf angetroffen wird.⁸ Eine solche Reduction von 2 Schuh würde nicht nur die Arbeit, sondern auch die Umkosten beträchtlich verringern.

Betreffend dann die hierzu nöthige Materialien; so soll nach dem Bericht des H. Mirani daran kein Mangel seyn, zumahlen an verschiedenen Orten gutes Grien und Steinen angetroffen worden.

Die Errichtung dieser neuen Straße wird von H. Mirani auf die ganze Summe von £: 58 807 berechnet. Es muß aber von selbiger abgezogen werden der Betrag der von denen Gemeinden des Amtes Schenkenberg und Kasteln zu liefernden Fuhrungen und Handfröhnern, deren Evaluation füglich auf 40 000 £⁹ gesetzt werden mag: So daß mithin auf Euer Hohen Gnaden Aerarium nicht mehr als der Belauf von ohngefähr £: 18 000 zu Bestreitung der Mauerwerken, der Entschädnußen für das Erdrich und Jäune, wie auch für die Besoldung eines Inspectoren fallen würde.

⁷ S. XI. 9, S. 137.

⁸ Vergl. oben S. 16 (Bericht Freys); unten S. 72.

⁹ Livres; 1 £. = 1 alter Franken, dessen Silberwert $1\frac{1}{2}$ neuen Franken entspricht; der Sachwert aber beträgt bedeutend mehr als $1\frac{1}{2}$ neue Franken. Das Wort Livre (= Pfund) ist noch erhalten in dem mundartlichen Feußliber = 5 Franken.

Hier sollen die Zoll-Directoren mit Stillschweigen nicht übergehen, daß, da die Stadt Brugg unter allen interessierten Publicis den meisten Vortheil von diesem neuen Straßen-Werk ziehen wird, dieselbe auf die an sie beschene Erinnerung eines schon vormals versprochenen Beyschusses zu Construction der Bözberg-Straß ein Contingent von 6000 Pfund nebst Übernahme ihres laut Dévis auf £. 3433 berechneten Stadtbezirks anerbieten habe."

Da aber Euer Hohen Gnaden Landes-Väterlichen Großmuth nicht entgehen kann, daß die auf £: 40 000 geschätzte Fuhren und Handfröhner¹⁰ eine die Kräfte der Angehörigen von Schenkenberg und Kasteln weit übersteigende Last wäre; zumalen der mehrere Theil davon wegen ihrer Armuth ausgezeichnet sind; andere aber bereits zu der großen Straße von Brugg nach der Stilli das ihrige beygetragen haben: So glaubten die Zoll-Directoren, es wäre der Mithätigkeit Euer Hohen Gnaden allerdings angemessen, den Amts-Einwohnern von Schenkenberg und Kasteln diese vorhabende Straßen-Arbeit durch eine gnädige Beysteuer von £: 7000 zu erleichtern. Ungeacht dieses außerordentlichen Aufwandes wird dennoch die Errichtung der Bözberg-Straß Euer Hohen Gnaden nicht mehr als die Hälfte des im Dévis ausgesetzten summarischen Betrages kosten, da sonst Höchst-dieselben zu solchen Straßen-Werken und insbesondere im W(Welschen) Land immer $\frac{3}{5}$ aus ihrer Schatzkammer beygeschossen haben.

Die Zoll-Directoren nehmen daher die Freyheit, Euer Hohen Gnaden m i t e r s t e n G e d a n k e n ehrerbietig zu bitten, die Construction der im Wurff liegenden Straße aus denen vorangezogenen Gründen auf angerathenem Fuß zu genehmigen und zu erkennen (beschließen). Zu diesem End dann die erforderliche Gelter, als da sind:

Für Anschaffung und Erhaltung des Werkzeuges, Erbauung der Bruggen und Coulisses, Entschäd- nuß des weggzunehmenden Erdrichs, Bezahlung eines Inspectoren die Summe von	£: 18 807.5
Zur Erleichterung der Angehörigen in denen Ämte- ren Schenkenberg und Kasteln	" 7 000.—
	£: 25 807.5

¹⁰ Unbezahlte Handarbeiter.

Übertrag £: 25 807.5

Zu welchem Artikel dann noch geschlagen werden könnte der Beytrag von der Stadt Brugg, welcher auf £: 7933.— zu steigen kommt.

Und für unvorhergesehene Zufälle, deren sich bey Anlegung einer solchen Berg-Straße vermuthlich vorfinden werden, die Summe von

„ 6 192.15

Also zusammen den Belauf von £: 32 000.—

gnädigst darzuschießen und auf beliebige Weise zu assignieren. Für welchen Betrag dann die Zoll-Directoren nicht nur getreue Rechnung, sondern auch für die devismäßige und wahrhafte Execution dieses Werkes alle mögliche Sorge tragen werden.

„Mit Zweyten Gedanken hingegen glaubet man, daß ungeacht der angerathenen Reduction der Straßen-Breite von 20 auf 18 Schuh, welche den ganzen Kosten-Belauf um £: 5880 vermindern würde, dennoch mit denen in erster Meynung angezeigten Geldern der vorhabende Straßenbau nicht ausgeführt werden könnte, zumal gegründete Zweifel walten, daß H. Mirani wegen Mangel an Kenntniß theils der Beschaffenheit des dortigen Erdrichs, theils der Umständen der dasigen Einwohneren wie auch der Entfernung verschiedener über 2½ Stund von der Arbeit entlegenen Gemeinden und der in diesen Gegenden zu der Landescultur bestimmten Zeit sich in seiner Berechnung nothwendig geirrt haben müsse.

Es ist in der That zu vermuthen, daß, wie die tägliche Erfahrung es hinlänglich beweiset, in Ort und Enden, wo die Natur eine außerordentliche Verschiedenheit des Erdrichs hervorgebracht hat, bey solchen Straßen-Werken unerwartete Hinderniß theils in Errichtung der Bruggen, theils in Bildung des Herdbetts und anderen Umständen entstehen und eine Kostenvermehrung bewürken können, welche bey Euer Hohen Gnaden allemal zu verdrießlichen Nachschüssen den Anlaß geben.“ (Hier folgen die oben S. 51 u. 54 mitgetheilten Ausführungen über die Armut der Leute in den zwei Ämtern. Dann:)

„Wie nöthig fallet die milthätige Unterstützung des Landes-Herren diesem armen Volk, und wie sehr ist zu befürchten, daß der Euer Hohen Gnaden vorgelegte Kostens-Aufsatz aus obigen Gründen weit höher, ja fast auf die Helffte der berechneten Summ von

£: 58 807 in der Execution zu stehen kommen und vielleicht einen beträchtlichen Überschufß verursachen werde. Es nemmen daher die Zoll-Directoren die Freyheit, Euer Hohen Gnaden gehorsamst zu bitten, diese Gründe in Landes-Väterliche Beherzigung zu ziehen und zu dem End

1. Denen Amts-Angehörigen von Schenkenberg und Kasteln eine mehrere Beysteuer als die angerathene £: 7000 gnädigst zufließen zu lassen und selbige bis auf £: 15 000 zu vermehren.

2. Zu Ausweichung eines Überschufßes anstatt der vorhin geforderten £: 25 000 für die Errichtung der Bözberg-Straße eine verstärkte Summ von £: 35 000

hiemit zusammen den Betrag von £: 50 000 darzuschießen und selbigen auf beliebige Weise zu assignieren.

Die Zoll-Directoren werden sich um desto mehr angelegen seyn lassen, diese von Euer Hohen Gnaden zu bewilligende Gelder nach Höchst derselben Willens-Meinung zu verwenden und darüber wie bis dahin die getreueste Rechnung tragen."

Alles aber bleibt Euer Hohen Gnaden Willens-Meynung und gutfindender Verordnung so ehrerbiethig als unmasgeblich anheimgestellt.

Actum den 17. Februarii 1775. M. J. K. 1775 S. 175—187. Doppel in Cah. 102; mit dem Datum 1775 Jan....

1775 Febr. 17. Die Zollkammer genehmigt das Angebot der Stadt Brugg: Erbauung der Straße im Stadtbezirk nach Plan, Beitrag von 3000 Gld. an den Gesamtbau, Besteuerung der Güter (für den Straßenbau), die Bewohner und Gemeinde von Brugg in den Gemeinden an der Straße besitzen — und lobt den Eifer der Stadt, der seiner Zeit den Gnädigen Herren „angerühmt“ werden soll. M. J. K. S. 174 f.

1775 März 11. An die deutsche Zollkammer. Der Rat lehnt es ab, den von ihr nach ihrer Ansicht und dem Augenschein des Ingenieurs Mirani gemachten Vorschlag auf Änderung des Tracés der Bözbergstraße vor den Großen Rat zu bringen; und beauftragt sie, zu berichten, ob und wie die gegenwärtige Straße in brauchbaren Zustand gesetzt werden könne (mit Einreichung eines Devis). Stellen sich diesen Reparaturen Schwierigkeiten entgegen, so sind sie zu

melden und ist eventuell Bericht zu erstatten, ob eine neue Straße anzulegen wäre. Ratsmanual 327, 463/64 (G. K.).

1775 Apr. 19. Bei Behandlung des Gutachtens der Zollkammer (vom 17. Febr. 1775) am 11. März richtete der Rat an sie die Frage, ob nicht die alte Bözbergstraße in brauchbaren Zustand gesetzt werden könnte und was das kostete. Die Zollkammer erinnert nun an die Versicherung, die schon vor Jahren der Vorderösterreichischen Regierung gegeben und seither feierlich wiederholt wurde: eine gute Verkehrsstraße gegen das Frickthal zu eröffnen; an die Klagen der Fuhrleute über den verderbten Zustand der Straße; an den Transit von Basel nach Zürich, der im Solle zu Brugg einen beträchtlichen Artikel ausmacht, weil wöchentlich 14 Wagen¹¹ der Iselischen Fuhr diesen Weg befahren. Um diese Fuhren beizubehalten und die Waren anzulocken, so dermalen über Waldshut und Riethem oder aus Deutschland über Schaffhausen nach Zürich gehen, und dadurch den Zoll zu vermehren, ist zweifellos die Verbesserung der Bözbergstraße für das Interesse des hohen Standes notwendig und nützlich. Aus den Berichten der aargauischen Straßen-Committierten und des Ingenieurs Mirani erhellt, daß die Straße nicht durch geringe Verbesserung in brauchbaren Stand gebracht werden kann. Der größere Teil der alten Straße soll beibehalten, aber erweitert und fahrbar gemacht und der unverbesserliche Teil Spanagel durch eine neue Linie ersetzt werden. Auch für die Umstände der armen Einwohner in den Ämtern Schenkenberg und Kasteln soll nach landesväterlicher Großmut gesorgt werden. Was im Gutachten (vom 17. Febr.) ausgeführt und beantragt wurde, ist in allen Teilen wohl erwogen. Die Aufstellung eines neuen Voranschlages würde nicht allein das Werk aufhalten, sondern dem Staate erhebliche Mehrkosten auferlegen, die man ersparen kann. Die Zollkammer nimmt sich deshalb die Freiheit, Euer Gnaden ehrerbietig zu bitten, das genannte Gutachten nebst Plan und Devis möglichst bald vor die Gnädigen Herren und Obern gelangen zu lassen. M. G. K. 1775 S. 211—213.

1775 Juli 3. An die deutsche Zollkammer. Auf ihr Gutachten und die von Ingenieur Mirani angefertigten Pläne samt Devis gestützt, beschließt der Große Rat den Bau einer neuen Bözberg-

¹¹ Täglich, Sonntag inbegriffen, 2 Wagen.

straße, fixiert einen Staatsbeitrag und die Leistungen von Brugg und der Ämter Schenkenberg und Kasteln; und erteilt der deutschen Zollkammer den Auftrag, den Bau, auf mehrere Jahre verteilt, ausführen zu lassen. (Es sind hier zwei Tracévarianten angegeben, von denen die zweite gewählt wird). Es folgt die Verteilung der Kosten: Bern 50 000 £.; Brugg 7933 £. 16 β , teils zur Ausführung der Straße im Stadtbezirk, teils als freiwilliger Beitrag; Schenkenberg und Kasteln: Fuhrungen und Handfronen. — Ratsmanual 329, 269—275 (G. K.) (Der Beschluß ist auf Miranis Plan kurz eingetragen.)

1775 Juli 14. Die Zollkammer ersucht alt Hofmeister Ougsburger; alt Landvogt von Diesbach; alt Commandant von Mattenwyl; Major Fischer; und Ohmgeldner Steiger um Vorschläge zur Ausführung des Beschlusses über den Bau der Bözbergstraße. M. J. K. 1775 S. 264.

1775 Juli 14. Die Zollkammer behandelt den ausführlich begründeten Beschluß von Schultheiß, Rat und Zweihundert vom 3. Juli 1775, die Bözbergstraße nach Vorschlag II Miranis erbauen zu lassen. Unter den Gründen wird auch angeführt, daß der Ausschuß der Zollkammer nach Besichtigung der Straße mitgeteilt habe: beim Stalden oder sogenannten Spanagel (in den Älten immer: Spannagel) sei der Weg sehr eng und in einer Strecke von 441 Klaftern sehr steil, mit einem Gefälle von 18—28 Zoll auf 1 Klafter; auf der einen Seite sei eine Felswand, auf der andern aber ein tiefer Abgrund, so daß er nicht zu verbessern wäre.

Beschluß des Rates: Ausführung von Projekt II Miranis. Breite der Straße: 18 Schuh ohne die Abzuggräben. Aus Rücksicht auf die Armut der Gemeinden in den Ämtern Schenkenberg und Kasteln übernimmt die Obrigkeit von den Kosten im Betrage von 58 807 Frk. (£.): 50 000 Fr.; Brugg 7933 Fr.

In der Einleitung wird in erster Linie auf die der Vorderösterreichischen Regierung zu Freyburg (Fryburg) „zu verschiedenen Malen gegebene Vertröstung auf Eröffnung einer guten, fahrbaren Straße gegen das Friedthal“ hingewiesen. Die Straßenlinie oberhalb Effingens erhält eine Steigung von 3 bis 4 Zoll auf das Klafter und zieht gegen Mittag durch Felder und Gehölze dem Fuße des Barnegg-Berges entlang und links neben dem Dorfe

Gallenkirch vorbei durch das Dobelthal, über die Wolfsmatt zu dem Ort Schäreracker, wo sie sich mit dem alten Weg vereinigt.

Von dem Vereinigungspunkt hinweg sollte die Straße in einer sehr gelinden Flucht gegen Brugg hin größtenteils der alten Straße nach gehen, an einigen Orten aber in die Gräde gezogen, verbreitert und dabei die hohen „Börter“ geschliffen werden. M. J. K. 1775 S. 260—265.

1775, Nov. 11. Emanuel Graffenried, Obervogt in Wildenstein, an die Berner Zollkammer und die gewesenen Amtleute (Obervögte) zu Schenkenberg. Graffenried hat am 9. November alle Vorgesetzten der Ämter Schenkenberg und Kasteln vor sich beschieden und mit ihnen beraten, wie die Schätzung der Leistungen, die den einzelnen Gemeinden für den Bau der Bözbergstraße auferlegt werden, auf einem billigen Fuße vorgenommen werden könne. Alle Vorgesetzten, außer denen von Vilnachern, Auenstein und Bözen, äußerten den Wunsch, man solle statt einer Schätzung die bestehende Einrichtung der Amtsfuhren¹² als Maßstab der Leistungen annehmen. Dabei sollen die Straßendirektoren die Entfernung der einzelnen Gemeinden von der Straße und die bisherigen Leistungen bei andern Straßenbauten berücksichtigen. Den Gemeinden soll man überlassen, die jeder auffallenden Arbeiten auf die einzelnen Güter zu verlegen.

Ferner ersucht Graffenried um Entscheid der Fragen, die von den Vorgesetzten gestellt wurden:

1. ob die obrigkeitlichen Güter im Amte auch angelegt (zu Beisteuern verhalten) werden sollen;
2. ob die Häuser auch geschätzt werden sollen; insbesondere Mühlen, Wirtshäuser und andere Ehehaften;
3. ob zinstragende Kapitalien auch zu einem Beitrag zu verhalten seien.
4. Die von Denschbüren bitten um Entscheid, ob die frickthalschen Untertanen, die zwischen dem großen und kleinen March 400—500 Jucharten Land besitzen und dafür bisher keine Steuer bezahlten, zu Leistungen an den Straßenbau verhalten werden

¹² Überführen der Zehnten und Bodenzinse (namentlich des Getreides und Weines) in die obrigkeitlichen Sammelstellen, wie Königsfelden eine war, durch die Gemeinden. S. unten S. 79, Schreiben der Gebrüder Frölich.

können. Diese Eigentümer werden sich einer Unlage aufs äußerste widersetzen, und mit Processen wäre der sehr armen Gemeinde Densbüren nicht gedient. Das genannte Land liegt zweifellos in bernischer Botmäßigkeit; aber die Frickthaler haben verschiedene Rechte daran; so das Mitweide- und Mitholzungsrecht.

Beilage zum Schreiben Graffenrieds vom 11. Nov. 1775. Ordnung der Fuhrungen (Fuhrleistungen) des Amts Schenkenberg, wie selbige in der Kehr aufeinander folgen. Deltheim soll in ihrer Kehr 3 Fuhrn; Thalheim 3; Densbüren und Asp 3; Bözen, Esigen und Elfigen 6; Bözberg und Gallenkirch 4, Linn 1; Remigen und Mönthal 4; Mandach und Hottwil 4; Villigen 4; Lauffohr 2; Riniken und Umiken 2; zusammen 36.

Notabene. Vor dem Ankauf der Herrschaft Kasteln waren noch schuldig in ihrer Kehr: die von Dlnachern 3; Schinznacht 5; Oberflachs 1; zusammen 9, welche zu dem Amt Kasteln gelegt wurden. Cah. 102.

1775 Nov. 24. Die Zollkammer gibt dem Landvogt von Schenkenberg Weisungen über die Verteilung der Fuhrungen, die von den Gemeinden als Beitrag an den Bau der Bözbergstraße zu leisten sind, und über die Handfröner, die sie zu stellen haben. Es werden täglich 15—20 Bännen erforderlich sein. Bei der Verteilung der Leistungen auf die Grundeigentümer sind die obrigkeitlichen Güter nicht zu belegen, weil die Obrigkeit so große und zum Teil außerordentliche Summen beisteuert. Die Wohnhäuser sind nicht anzulegen, mit Ausnahme der Mühlen, Wirtshäuser und anderer Ehehaften. Auch nicht die zinstragenden Kapitalien. Die frickthalischen Untertanen, die im Gebiete von Densbüren Land besitzen, sollen nach Verhältnis ihrer Güter beisteuern. Der Vogt von Schenkenberg soll mit dem von Kasteln das Nötige vorsehen. M. J. K. 1775 S. 302—307.

1775, Dez. 9. Wildenstein. E. v. Graffenried überschickt dem Berner Rat eine Bittschrift der meisten Gemeinden des Schenkenberger Amtes. Im Begleitschreiben sagt er: Nachdem er die Zugschrift der Zollkammer vom 28. Oktober betreffend die Bözbergstraße den Vorgesetzten der Schenkenberger Gemeinden eröffnet, „befiel eine allgemeine Bestürzung die meisten Bewohner der Gegend.“ Da schlug jemand vor, man könnte eine sehr bequeme Straße nach der Burer Steig errichten. Sie würde wohl um die

Hälfte billiger zu stehen kommen und wäre weniger beschwerlich als die über den Bözberg; eine große Erleichterung für die Gegend und die Gnädigen Herren selbst.

In der Bittschrift weisen die getreuesten und gehorsamsten Unterthanen der Ämter Schenkenberg, mit Ausnahme der Kirchgemeinde Bözen und der Gemeinde Kasteln, auf ihre Dürftigkeit und Armut hin. In der Vorderösterreichischen Landschaft werde durch das Mettaufer und Ganfiger Tal eine neue Straße angelegt werden; und wenn im Schenkenberger Amt eine solche, statt über den streitbaren^{12a} (beschwerlichen) Bözberg, eine solche über die Bürer Steig bis zum Zwing (Bann) des Dorfes Büren erbaut werde, so solle die Hauptlandstraße von Basel gegen diese vorgeschlagene Straßenlinie gezogen werden.

Die Bittsteller, die in ihren sehr armseligen Umständen nur mit Schrecken an den langwierigen und höchst teuren Bau einer Straße über den Bözberg denken, empfehlen die Genehmigung der neu entdeckten Linie, die von Brugg bis zu oberst an der Steig bei der sogenannten Nieteich¹³ am Ecken des Brugger Holzes oberhalb des Amiker Rebberges auf der alten Basler Landstraße. Von der Nieteich dem Walde entlang in die Wegsamer nach Riniken, durch das Dorf in aller Gräde nach Remigen. Von da durch das Tal zwischen dem Geißberg und dem Bözberg bis an die Bürer Steig zur österreichischen Grenze.

An dieser Straßenleitung findet man allenthalben in aller Nähe genug Grien und die nötigen Steine.

Für die meisten Gemeinden beider Ämter ist der Zugang auf guten und ebenen Wegen leicht. Sie würden diese Straße in zwei Jahren leichter zu Stande bringen, als die über den Bözberg in

^{12a} Streitbar (trittbar) bedeutet in der Berner Mundart beschwerlich; z. B. trittbare bode = mühsam zu bearbeitender Boden; trittbare wäg = schwieriger Weg (E. Schneeberger, 27. IX. 26). Damit fällt meine obige Erklärung (S. 55) dahin.

¹³ Heute noch gebrauchter Flurname; er bezeichnet die Ecke des Brugger Waldes beim Adolf Stäbli-Platz oberhalb der nördlichsten Ausbiegung der Bözbergbahn bei Amiken: Punkt 401 der top. Karte 1 : 25 000 Blatt Brugg. In den Berner Akten lautet der Name Nieteich; Nieteich ist laut Mitteilung von Professor Schwyzer am Schweiz. Idiotikon die ältere Form für Nieteich. Nach dem, was G. Felber-König in Brugg von alten Leuten gehört, bezeichnet das Wort die Stelle der alten Bözbergstraße, wo die Brugger Mietsperde ausgespannt wurden. Siehe Idiotikon IV 565 Miet und mieten, auch nieten.

sieben oder acht Jahren. Der Ankauf des nötigen Landes würde nicht viel kosten, weil das Erdreich größtenteils sehr schlecht ist.

Unter den Gründen, die gegen die Bözbergstraße sprechen, nennen die Bittsteller: die größern Steigungen; den Fett- und Sumpfboden; den Mangel an gutem Grien, das weither geholt werden müßte; die schwierigere und längere Zufahrt für die meisten Gemeinden. Die Zufahrt ist schon im Sommer sehr beschwerlich, im Winter aber unmöglich. Die Leute von Densbüren, Asp, Thalheim, Oberflachs, Schinznach, Auenstein, Hottwil, Mandach brauchten für die Hin- und die Rückfahrt mit ihrem s. v.¹⁴ Vieh täglich wenigstens 6 Stunden, weshalb Menschen und Vieh zu der mühseligen Arbeit des Straßenbaues wenig tüchtig wären. „Nicht zu gedenken der entsetzlichen Kälte, die zur Winterszeit auf diesem Bözberg waltet und für Menschen und Vieh fast unausstehlich ist“;¹⁵ so daß das s. v. Vieh, das wegen starken Heumangels nur mit Stroh gefüttert werden muß, bei der beschwerlichen Arbeit zu Grunde ginge. Die Bittsteller laufen Gefahr, unter der Last der Bözbergstraße zu erliegen und der äußersten Armut zu verfallen.

Schluß der Bittschrift:

Hochwohlgeborne, Gnädige Herren! Die demütigen Supplikanten leben demnach in Ehrfurchtsvollem Vertrauen und bitten in Demuth, daß Euer Hochwohlgeboren und Gnaden als ihre hohe und gnädige Oberkeit aus landesväterlicher Vorforge und Mildthätigkeit diese wichtige Angelegenheit gnädigst zu erwägen und aus dero hohem Mittel einen Augenschein zu gründlicher Untersuchung aller auf diesen neuentdeckten Weg sich beziehender Umstände und Verhältnissen zu erkennen geruhen möchten. In Erlangung dieser hohen Gnade, für welche, wie für die ihnen gnädigst zuge dachte reiche Beysteuer, sie den ehrfurchtsvollsten Dank nie vergessen werden.

Siegel des Landvogtes. Erste Beilage: Verzeichniss der Vorgesetzten, die bei der den 6. Christmonath 1775 mit Oberamtlicher Bewilligung zu Veltheim gehaltenen Versammlung,¹⁶ die Neüe

¹⁴ salva venia oder s. h. (salvo honore) mit Verlaub oder mit Respekt zu vermelden, eine Höflichkeitsformel der Zopfzeit. Man setzte sie im Verkehr mit Höhergestellten vor Wörter wie Vieh, Kuh, Schwein, obwohl auch Majestäten die Milch und das Fleisch dieser Tiere nicht verachteten.

¹⁵ Übertreibung.

¹⁶ Eine solche Versammlung ohne obrigkeitliche Bewilligung war bei hoher Strafe verboten, wie die Einreichung einer Bittschrift an den hohen Rat.

Straß betreffend, zugegen gewesen.¹⁷ Laut Bescheinigung der Land-schreiberei Schenkenberg und Kasteln verlangten die Vorgesetzten aller Gemeinden außer denen des Gerichtes Bözen oder Effingen die Supplik.

1775 Dezember 15. An die deutsche Zollkammer mit Beziehung der gewesenen Amtleute (Präfekten) des Amtes Schenkenberg. Der Große Rat überweist der deutschen Zollkammer eine von allen Angehörigen der Ämter Schenkenberg und Kastelen, außer denjenigen der Kirchgemeinde Bözen, eingereichte Bittschrift um Wahl einer andern Verbindungsstraße mit den Vorderösterreichischen Landen, als das Bözbergprojekt sie bringen wird, zur genauen Prüfung und zu Aufnahme eines Augenscheines. Dabei sollen die Amtleute von Schenkenberg und Kastelen zugezogen werden. (Das vorgeschlagene neue Projekt würde über die sog. Mieteich¹⁸=Kiniken=Remigen und das Tal zwischen Geißberg und Bözberg zur Büerersteig, die ans Österreichische grenzt, führen.) RM. 331, 123/124 (G. K.).

1775, Dezember 19. E. v. Graffenried in Wildenstein überschießt der Berner Zollkammer „das Verzeichnis der Männer so zur Arbeit tüchtig sind und des Zugviehes“.¹⁹ Mit der Bemerkung, daß die Zahlen des Verzeichnisses lediglich das Verhältnis der Fuhrleistungen der einzelnen Gemeinden bestimmen, keineswegs aber die Anzahl der Bennen, so daß im Bedarfsfalle die Zahl der (Führungen) Bennen verdoppelt oder verdreifacht werden kann. Nur sollen die Entfernungen der Gemeinden vom Arbeitsplatz und die von ihnen schon geleisteten Straßenarbeiten berücksichtigt werden. Handfröhner sind bis jetzt fünf auf eine Fuhr gerechnet worden. Diese Einteilung empfiehlt sich auch jetzt, weil sie weniger Kosten verursacht, als eine allgemeine Schätzung und weniger zu Klagen der Gemeinden gegen einander Anlaß gibt. Sie ist auch von den Gemeindevorgesetzten gewünscht. Während des Winters können die Stiere selten gebraucht werden, weil die Zufahrtswege zum Bözberg sehr schlecht, einige sehr steil, andere voll Eis sind, so daß die Stiere darauf nicht fortkommen. Tah. 102.

¹⁷ Siehe Anhang (XI 2) S. 121.

¹⁸ S. oben S. 76.

¹⁸ S. oben Anm. 116.

¹⁹ Siehe XI 1 (Anhang) S. 119.

1775, Dez. 20. Die Gebrüder Johannes, Samuel und Abraham Frölich Gerbers in Brugg schreiben einem nicht genannten Herrn, vermutlich dem Obervogt, wegen der Bittschrift der Unterbeamten des obern Schenkenberger Amtes, um mitzuteilen, was für Gründe diese Leute bewogen, einen solch kühnen und unerhörten Schritt zu tun und zwar wider eine von dem höchsten Gewalt zum Nutzen des Staates und Vaterlandes abzweckende und wirklich ausgefallte Entscheidung. Ein höchst strafbares Eigeninteresse ist der Hauptgrund ihres Ansuchens. Leute, die beim Bau der Straßen im untern Aargau in verschiedener Hinsicht ihren Nutzen fanden, stellten sich hinter ihre Gemeinden, die sie durch Sendlinge gewannen. Sie waren so verwegen, mit benachbarten Herrschaften in unerlaubte Besprechungen zu treten, und hielten ohne Vorwissen der hohen Obrigkeit Augenscheine. Sie verfertigten schließlich eine Supplik und trachteten auf alle Arten, die Unterschriften dafür zu erlangen und zwar von Leuten, von denen nicht einer die Gegend kannte, durch die die vorgeschlagene Straße gehen sollte. Elfsingen, Effingen und Bözen widersetzten sich dem Vorhaben. Die Gemeinden Bözberg und Remigen sind über ihre Vorgesetzten, die eigenmächtig der Supplik beitraten, aufgebracht.

Staats- und ökonomische Gründe sprechen auf Seite seiner Majestät des Kaisers und der Gnädigen Herren von Bern gegen den neuen Vorschlag. Ja sogar die Natur selbst. Zwei der Brüder Frölich, dabei Johannes der Sternenwirt, haben den Weg über die Bürer Steig durch das Gansfinger Tal und über Laufenburg bis nach Stein gemacht und ihn ganz unbrauchbar gefunden. Es wird wohl ewiglich hier hindurch keine Landstraße angelegt werden. Das Tal ist sehr eng und wird von einem Bach durchflossen, der öfter zur Sommerzeit bis nach „Eätzgen“ hinauf geschwellt wird. Von hier bis nach Rheinsulz steht ein Berg von Nagelsfluh, zwischen dem und dem Rheine eine 5—8 Fuß breite Straße hart am Flusse führt, die nicht verlegt werden kann und oft unter Wasser gesetzt wird. Das Mattland von der Bürer Steig bis Remigen und das Ackerland von da bis Riniken zur alten Baselfstraße würde höher zu stehen kommen, als die Anlage der Straße über den Bözberg, „der doch immer der Bözberg bleiben wird“, und von den Untertanen mit den Gefällen zu den Amthäusern und von andern Fuhrleuten befrachtet werden muß.

Ihrem Schreiben legen die drei Bürger einen Plan bei, der die Größe des Umweges von Brugg durch das Ganfigertal und über Laufenburg bis Stein vor Augen stellt. Dabei haben sie nicht vergessen, die Zollstöcke einzuzichnen: bei der Bernauer Herrschaft, bei Etzgen und Laufenburg, während auf der Strecke von Brugg bis Rheinfelden keine eingetragen sind. Tab. 102.

1775, Dez. 30. E. v. Graffenried, von der (Kirch-) Gemeinde Bözen mehrmals darum ersucht, überschießt der Zollkammer eine Supplikation gegen die neu vorgeschlagene Straßenlinie, obgleich er es für unnötig hält. Die Supplikanten überschätzten die Länge der neuen Linie, und über die Verminderung des Transites „können diese Leute nicht urteilen“. Das aber hält G. für unbestreitbar, daß die Bözbergstraße trotzdem beibehalten werden müßte.

In ihrer Bittschrift sagen die gehorsamsten und getreuesten Untertanen der Dorfschaften Etzgen, Bözen und Etzigen, daß sie höchst erfreut waren, als sie den Entschluß der Regierung vernahmen, daß die „uralte Straße über den Bözberg“ verbessert werde. Und als unlängst die dazu nötigen Fuhren vorläufig verabredet wurden, machten sie sich bereit, bei Beginn des Straßenbaues mit allem Mut und Eifer Hand ans Werk zu legen, um die Absicht der hohen Regierung und die Arbeit selber durch verdoppelte Kräfte zu fördern. Da vernahmen sie den Vorschlag, statt der Bözbergstraße eine Straße durch das Ganfiger Tal, über die Büurersteig zwischen Geißberg und Bützberg durch und über Remigen anzulegen.

„Der Schrecken, der durch diesen Projekt auf die Unterthänigsten Impetranten gefallen, indeme durch Erfüllung desselben sie und ihre Nachkommen höchst unglücklich gemacht wurden, hat sie bewogen, ihrerseits ebenfalls ihr dringendes Anliegen vor dem Thron Eurer hohen Gnaden zu eröffnen.“

Durch die neu vorgeschlagene Straße würde die Linie von Basel nach Zürich um mehr als vier Stunden verlängert, und es müßten auf diesem Wege mehr Zölle entrichtet werden, als auf der Route über den Bözberg, so daß durch eine solche Erschwerung des Handels (Commerci) der Transit vermindert und das Zollregal geschwächt würde. Wenn schon eine andere Heerstraße angelegt würde, müßte doch die über den Bözberg beibehalten werden: wegen der Weinfuhren nach Zug, Luzern und in die Freiamter und auch

wegen der Wein- und Fruchtzehnten-Fuhren nach Königsfelden; so daß durch die kostspielige Unterhaltung der Bözbergstraße die drei Dorfschaften beschwert und unglücklich würden, weil ihnen durch Ableitung der Heerstraße alle aus einem starken Transit fließenden Vorteile entzogen würden.

Die Bittsteller ersuchen deshalb die Regierung, sie möge die uralte Hauptroute über den Bözberg beibehalten und den Befehl erteilen, daß mit deren Verbesserung begonnen werde. Tah. 102.

1776, Jenner 2. Laufenburg. Joh. J. Karl Scholl, Obervogt, an E. von Graffenried, Obervogt zu Wildenstein. Scholl hat vernommen, daß die schenkenbergischen Untertanen vorgeschlagen, die Kommerzienstraße, statt über den Bözenberg, durch das Sulzthal in der Herrschaft Laufenburg anzulegen. Gemäß Auftrag der K. K. Vorderösterreichischen Regierung zu Freyburg teilt Scholl mit, sie sei bereit, „ersagte“ Landstraße durch das Sulzthal in drei Monaten so herzustellen, daß eine Güterfuhr von 60 und mehr Zentnern sie flaglos befahren könnte. Diese Landstraße würde die Aus- und Einfuhr aller Schweizerkantone mit weniger Kosten und größerer Bequemlichkeit, als über den Bözenberg, ermöglichen.

Am 4. Jenner überschießt E. v. Graffenried diesen Brief der Zollkammer mit der Bemerkung, daß er in dieser Straßenangelegenheit mit den friedthalischen Beamten in keine Korrespondenz treten werde, bis er dazu Befehl erhalten habe. Tah. 102.

1776, Jan. 5. Die Zollkammer behandelt „die demütige Bittschrift der sämtlichen Vorgesetzten und Einwohner der Ämter Schenkenberg und Kasteln — mit Ausnahme der Kirchgemeinde Bözen allein“ —: daß anstatt der beschlossenen Landstraße über den „streitbaren Bözberg“ eine bequemere und minder kostbare, erst kurz hin entdeckte Straßenlinie von Brugg in die vorderösterreichischen Lande erwählt werden möchte: Von Brugg der alten Landstraße nach bis zu der sogenannten Mieteich,²⁰ von da über Riniken nach Remigen; dann durch das Tal zwischen dem Geißberg und dem Bözberg bis zur Büerer Steig an der österreichischen Grenze. Der Rat, der die Bittschrift mit Beilagen zugestellt hat, ersucht die Zollkammer, durch Abgeordnete einen Augenschein vorzunehmen

²⁰ S. oben S. 76 Anm. 13.

und nachher ein Gutachten über den Vorschlag abzugeben. M. Z. K. 1776 S. 311 f.

1776 Jan. 5. Die Zollkammer ersucht die aargauischen Straßenkommittierten um Vornahme des verlangten Augenscheines wegen der vorgeschlagenen Straße über die Büerer Steig und um einen ausführlichen Bericht. Am 13. Mai 1776 ladet die Zollkammer den Ohmgeldner Ryhiner ein, am Augenschein teilzunehmen. M. Z. K. 1776 S. 313 und 368.

1776 Juni 27. An die Vorderösterreichische Regierung in Freiburg i. B. Auf eine Zuschrift dieser Regierung vom 14. Mai 1776 betreffend die Bözbergstraße (Deutschlandbuch NN 547) teilt Bern ihr mit, das Werk werde, wenn immer möglich, noch dieses Jahr in Angriff genommen. Der Beginn sei durch Vorstellungen von Amtleuten aus Rheinfelden, Laufenburg und von bernischen Angehörigen über die verschiedenen Tracés und dadurch verursachte neue Untersuchungen hinausgeschoben worden. Sobald die bezüglichen Rapporte eingelaufen seien, werde Bern die Wahl des Tracés bekannt geben und die Arbeiten sofort beginnen lassen. Deutsch Missivenbuch 88, 75 (G. K.).

1776, Juli 5. Wildenstein. Emanuel von Graffenried an die deutsche Zollkammer der Stadt und Republik Bern.

Weil die Zollkammer G. zu den Kommittierten für den Augenschein an der Bözbergstraße ernannt hat, eröffnet er ihr seine unmaßgeblichen Gedanken. Sie möge das Zweckdienliche davon auswählen. Über das Zollwesen hat er nur zu bemerken, daß das meiste, was über den Bözberg kommt, in zwei Artikeln besteht, in der sogenannten Eiselischen (Iselischen) Fuhr, die Waren von Basel nach Zürich über den Bözberg führt, und in Elsäßer Wein. Der Junker Obervogt (?) und Junker Ammann Tscharner, die alles mit vieler Sorgfalt beobachten, können berichten, ob einige Gefahr vorhanden sei, daß man über Stilli und Zurzach nach Schaffhausen oder über Stilli nach Zürich fahre und also Brugg ausgewichen werde. Die Fuhrwerke mit Elsäßerwein werden wohl allezeit über Brugg gehen, weil sie ins Freiamt geführt werden und hieher den kürzesten Weg haben. Von den Kaufmannsgütern, die aus Deutschland nach Zurzach gehen, hat Gr. nicht vernehmen können, daß sie über den Bözberg kommen; sondern sie gehen über Waldshut und

über Koblenz. Er glaubt auch nicht, daß man hoffen könne, sie über Brugg zu bringen, weil diese Linie weiter ist.

Was die Straße selbst betrifft, so hat die Linie, die Mirani zuerst²¹ wählte, den Vorzug, daß sie etwas kürzer ist und weniger Steigung hat, als die zweite neben der alten Straße. Hingegen zwei große Fehler: ein großes Stück geht durch einen Sumpf und „über einen steilen Hügel“ (an der steilen Langebuehalde?), wo auf der untern Seite Stützmauern gemacht werden müssen. Dazu hat diese Lage sehr wenig Sonne; der Schnee wird dahin getrieben und bleibt sehr lang. Das versichern alle Kenner der Gegend einmütig, so daß zu befürchten wäre, die beste Straße würde oft im Winter durch den Schnee verschlossen. Auch ist diese Linie von Häusern entblößt. Aus diesen Gründen wünschen die Sandleute, daß man sie nicht wählen möchte.

Die zweite befolgt die alte Straße mit wenig Abweichungen bis zum Stalden; den Spanagel (span Nagel) hinunter weicht sie rechts von der gegenwärtigen Straße ab. Sie hat zwei große Vorteile: es ist in dieser Lage kein Morast, und in der Nähe sind Häuser. Auch ist die Lage beim Spanagel (hier: Spannnagel) sonnig, so daß auf der untern Seite keine Mauer nötig sein wird. Gr., wie die Sandleute, würde deshalb diese Linie vorziehen.

Beide Linien werden aber sehr kostbar sein, und trotz allen Fleißes von Herrn Mirani werden wohl beträchtliche „Excedenten“ (Mehrkosten) erwachsen. Denn die Lage ist äußerst beschwerlich. Sodann ist noch zu bedenken, daß auf dem ganzen Berge außer etwas schlechtem Kalkgrien noch kein Grien gefunden wurde. Deshalb spricht Mirani davon, eine Bschüsi²² zu machen. Aber der Unterhalt eines Weges von etlichen tausend Klaftern Bschüsi kommt Graffenried sehr bedenklich vor. Wenn ihn die Sandleute unterhalten, „so wird es wahrscheinlich einen zweiten alten Juhren²³

²¹ Mirani nennt die Straße über Spanagel Projekt I, die über die Langebue Projekt II (s. unten XI 3 S. 124 f.).

²² Idiotif. VIII 1420 und 1422: Steinpflasterung oder Steinbett: S. unten V S. 90, 1778 März 9.

²³ Der Jorat nördlich von Lausanne; laut freundlicher Mitteilung der Herren G. Kurz und E. Schneeberger. Der Jurtenwald kommt in den eidgen. Abschieden, 7. Bd. Abt. II, vor. Aus Graffenrieds Worten ist ersichtlich, daß

abgeben“ und der Weg trotzdem sehr beschwerlich werden. Wollte aber die Regierung den Unterhalt übernehmen, so hätte die Staatskasse (das Alerarium) große Auslagen, die in minder beglückten Zeiten sehr beschwerlich fielen.

Sollte aber diese Linie (die von Mirani empfohlene) gewählt werden, so empfiehlt Graffenried Prüfung eines Verfahrens, das Baron von Beck, Hauptmann und Straßeninspektor (in Baden) in einigen Gegenden des Baden-Durlachischen vorgeschlagen. Es soll nur ein Teil der Straßenbreite, etwa 10 oder 12 Schuh, mit einer Bschüßi versehen werden; der übrige Teil soll verebnet und das Wasser daraus abgeleitet, im übrigen aber soll er in seinem natürlichen Zustande gelassen werden. Diesen Teil würden die Fuhrleute bei trockenem Wetter lieber befahren, bei nassem aber die Bschüßi brauchen. So würde die Straße weniger kosten und doch bequemer werden.

Die dritte Linie, über Riniken und Mönthal gegen Laufenburg, ist wohl im Gebiete Berns etwas kürzer, aber die ganze Strecke bis Basel länger. In dem engen, nicht sonnigen Sulzthal wäre die Straße schwer zu machen. Aber sie hat die Vorteile, daß man auf dieser Linie Steine und gutes Grien findet; daß im Berner Gebiet keine steilen Höhen sind und ein großer Teil des Weges eben ist. Man müßte auch nicht zu einer Bschüßi Zuflucht nehmen, und die Straße wäre leichter zu unterhalten, weil das Grien an den meisten Orten nicht sehr abgelegen ist. Die Besorgnis, daß Brugg abgefahren werden könnte, scheint Gr. nicht begründet, weil die Straße von Remigen bis Mönthal sehr schlecht, eng und naß ist, so daß sie wohl kein Fuhrmann wählen würde, auch wenn man es ihm nicht verböte, was doch gar wohl geschehen könnte, weil keine Regierung erlaubt, die Zollstätten abzufahren.

Miranis Kostenberechnung hat Gr. nicht gesehen; er kann also nicht urteilen, warum sie so hoch ansteigt. Er hätte das nicht erwartet; doch gibt er sich nicht für einen Kunstverständigen (Sachverständigen) aus.

Die vierte Linie, die von den meisten Gemeinden vorgezogen wurde, die über die Burer Steig, wäre freilich im Gebiete der

Bern auch mit der Jorat-Straße Schwierigkeiten hatte. Über Jorat-Jurten s. auch Zeitschr. für deutsche Mundarten 1924 S. 191 f.

Gnädigen Herren leicht zu bauen. Aber im Frickthal stellten sich unerwartete Hindernisse ein. Die österreichische Regierung wirft dieser Linie vor, der Rhein würde die Straße bei Wassergröße überschwemmen. Und der Umweg ist größer, als man glaubte. Das sind die Gründe, warum man von dieser Linie abstecken mußte. Dazu kommt, daß der Obervogt von Laufenburg im Namen der österreichischen Regierung angeboten hat, die Straße durch das Sulzthal erstellen zu lassen, wenn man diese Linie befehlen sollte. Tah. 102.

1776 Dez. 20. Gutachten der Zollkammer über den Vorschlag der Schenkenberger Gemeinden, die neue Straße über die Büerer Steig anzulegen, und über die zwei von Mirani vorgeschlagenen Linien. Der Vorschlag der Gemeinden wird abgelehnt, weil die Verbindung mit Basel wesentlich länger und die Straße oberhalb Laufenburgs der Überschwemmung durch den Rhein ausgesetzt wäre. Auch die Vorderösterreichische Regierung zu Fryburg hat diese Linie verworfen.

Die Zollkammer empfiehlt festhalten am Beschlusse vom 3. Juli 1775. Die damals beschlossene Linie geht bis unterhalb des Dörfleins Ursprung so viel als möglich der alten Straße nach, aber mit Ausweichung des hohlen Weges. Von Ursprung nach dem Vorschlage Miranis. Die Straße wird fast ganz en chaussée erbaut. Sie wird zwar auf eine Länge von 100 Klaftern vom Barnegg-Berge beschattet; aber sie liegt bis Mittag unter der Morgensohne und wird von den Winden getrocknet.

Aber auch die Vorteile der alten Straße werden hervorgehoben. Die Straße bekäme weniger Steigung, wenn der Spanagelkopf abgetragen würde, wozu sich Berner Maurer für 6 L. auf das Kubikflaster anerbotten haben; oder wenn der Kopf umfahren würde nach dem Projekt Mäschis. Zudem zieht die Mehrzahl der Anwohner die Verbesserung der alten Straße einer neu anzulegenden vor. M. J. K. 1776 S. 28—39.

1776 Dez. 30. An die deutsche Zollkammer. Der Große Rat teilt mit, daß das von den Gemeinden der Ämter Schenkenberg und Kastelen durch Bittschrift vom Dezember 1775 gegenüber dem Bözbergprojekt aufgestellte weitere Straßenprojekt (Mieth-Eich-Riniken-Rämigen-Bürensteig-Gansfiger- und Mettauertal-Laufenburg) sowie ein Vorschlag, auf das alte Bözbergstraßentracé zurückzukommen,

abgelehnt worden seien. Die Kammer soll nun sofort die Arbeiten nach Maßgabe des am 3. Juli 1775 beschlossenen Projektes beginnen lassen.

Der Große Rat bringt dies dem Kleinen Räte zur Kenntnis mit dem Auftrag, die nötigen Mitteilungen an die Vorderösterreichische Regierung in Freiburg i. B. abgehen zu lassen. R. M. 336, 221—224. (G. K.).

V. Der Bau der neuen Straße.

1777 Jan. 7. An die Vorderösterreichische Regierung in Freiburg i. B. Bern teilt mit, daß es unter Ablehnung eines Abänderungsvorschlages betr. Bözbergstraßentracé (Mieth-Eich-Saufenburg) sein Projekt vom 3. Juli 1775 bestätigt und die Inangriffnahme der Ausführung desselben auf den kommenden Frühling angeordnet habe. Deutsch Missivenbuch 88, 305 (G. K.).

1777 Jan. 10. Durch den üblichen „Zedel“ (Protokollauszug) vernimmt die Zollkammer, daß Schultheiß, Rät und Burger (200) am 30. Dezember 1776 beschlossen haben, bei der am 3. Juli 1775 angenommenen Straßenlinie zu bleiben, und die Zollkammer wird ersucht, so bald als möglich Hand ans Werk zu legen. Die Kammer beauftragt das unteraargauische Departement um Vorschläge über die Zuteilung der von den Gemeinden zu leistenden Arbeiten und um Verhandlungen mit Mirani wegen Übernahme der Aufsicht. M. J. K. 1777 S. 45 f.

1777 Jan. 24. Weisungen der Zollkammer an die Präfecten von Schenkenberg und Kasteln für Ausführung des Straßenbaues. 1. Vorerst soll die Wegstrecke Effingen-Wydacher mit allem Eifer ausgeführt werden; nach Vorschlag Miranis. Es sollen auf dieser Strecke von 1400 Klft. Länge drei Werkplätze mit täglich 25—30 Mann und 3—6 Bännen errichtet werden. 2. Der Bau ist auf 3—4 Jahre zu verteilen. Die Gemeinden haben statt der üblichen Bännen und Handfröner den vierten Teil der Baukosten zu übernehmen; die übrigen drei Teile übernimmt die Regierung. Daraus wird eine gemeinsame Kasse errichtet, aus der alle Fuhrungen und Arbeiten bezahlt werden. Die Anlage (Steuer) wird für die zwei Ämter jährlich auf 5000 Franken zu stehen kommen. 3. Die Gemeinden sollen ihre Beiträge von den Grundstücken und deren Wert erheben; mit Ausnahme der Staatsgüter und der Privathäuser, die keine Beiträge zu leisten haben. 4. Bei der Vergebung der Arbeiten und der Fuhrdienste erhalten die Untertanen der zwei Ämter den Vorzug, und es soll publiciert werden, daß sie sich anmelden und

einschreiben lassen. 5. Die Unternehmer sollen sich vorbereiten, damit die Arbeit im Frühjahr beginnen kann. 6. Der Sandvogt soll durch Tagelöhner (gedingte Arbeiter) die neue Linie durch den Gallenkircher Hau noch zur dermaligen Winterszeit öffnen und auf jeder Seite der Straße 24 Schuh breit „das Holz und das Gestäud“ wegschaffen lassen. M. Z. K. 1777 S. 64—68.

1777 Febr. 28. Der Zollkammer wird mitgeteilt, daß die Vorderösterreichische Regierung die „unverschobene Errichtung der Bözbergstraße sollicitiert“ (wünscht). M. Z. K. 1777 S. 91.

1777 Apr. 11. Die Zollkammer an die zwei Amtleute von Schenkenberg und Kasteln. Die Gemeinden sollen ihren diesjährigen Beitrag von 5000 L. an den Straßenbau nach ihrem Wunsche erst künftigen Herbst der Straßenkasse bezahlen. Die Bezahlung der Arbeiter und Fuhrleute erfolgt von 8 zu 8 oder von 14 zu 14 Tagen auf jedem Werktag. Für zehnstündige Tagesarbeit erhalten die Fuhrleute je nach dem Halte der Bännen und Wagen 25—28 Bazen; die Handlanger und Arbeiter 6 Bazen. Zu Schirmung der Menschen und des Viehs werden etwelche „Schermhütten“, wo solche erforderlich sind, errichtet. — Zur Förderung der Arbeit soll Mirani ein Unter=Inspektor beigegeben werden. M. Z. K. 109 f.

1777 Apr. 23. Die Zollkammer ersucht den Seckelmeister um Zustellung des Betrages von 12 500 Frk., des vierten Teiles der beschlossenen 50 000 Frk., „weil dermalen ans Werk geschritten wird und die Auslagen ihren Anfang nehmen.“ M. Z. K. 1777 S. 111.

1777 Apr. 30. Die „Geheimden Rätthe“ melden der Zollkammer, Rentmeister Tanner zu Rheinfelden habe dem Amtmann zu Wildenstein gemeldet, seine Kaiserliche Majestät (Josef II.) werde auf der Rückreise (durch die Schweiz) das habsburgische Schloß besuchen und über den Bözberg ins Friedthal reisen; mit dem Ersuchen um allfällige Vorkehren. Die Zollkammer will dafür sorgen, daß das neue Straßenwerk sofort angefangen und die Schwierigkeiten an der alten Bözbergstraße beseitigt werden. „Da nicht weniger auch wegen dem gefährlichen und mühsam zu besteigenden Passage der alten Bözbergstraße das Mögliche vorgekehrt werden wird, um den daherigen Trajekt zu befördern.“

Bericht der Zollkammer an die aargauischen Straßen=Committierten. Wenn auch in der Zeit von vier bis sechs Wochen, nach

der Ihro Kaiserliche Majestät erwartet wird, am Bözberg noch nichts Beträchtliches ausgeführt werden kann, so soll sie doch unzweifelhaft sehen können, wo die Linie abgesteckt sei; daß man keine Kosten spare und im Begriffe stehe, eine gute Bergstraße zur Erleichterung des Handels mit den Nachbarn zu errichten. Mit dem Bau soll sofort begonnen werden, und die Straßenpiquets sollen überall erneuert und in die Augen fallend gesteckt werden. Die alte Straße soll in den verderbten und gefährlichen Teilen etwas fahrbarer und praktikabler gemacht werden. M. Z. K. S. 121.

Am 19. September 1777 genehmigte die Zollkammer die vom Schenkenberger Amtmann eingesandte Rechnung von 95 Gld. über die Kosten, die für die Verbesserung der alten Bözbergstraße entstanden waren; „wegen vermuteter Durchreise des Herrn Grafen von Falkenstein;¹ gemäß Befehl der Geheimen Rätthe.“ M. Z. K. S. 192.

1777. „Erollenden Herzens hatte Josef II., als er die Schweiz durchreiste, absichtlich vermieden, den Berner Aargau und sein Stammschloß daselbst zu besuchen. Damals war Österreich auf Bern übel zu sprechen, weil es den vordem habsburgischen Aargau hatte.“ Brugger Neujaarsblätter 6. Jahrg. (1895, S. 30). Wenn Josef II. den Berner Aargau vermied, so geschah es kaum aus dem hier genannten Grunde; sonst hätte er die ganze Schweiz gemieden.

1777 Mai 4.—10. Erste Arbeitswoche des Baues der neuen Straße. Siehe im Anhang die Rechnung über die 12. Arbeitswoche.

1777. Juni 25. Die Zollkammer schreibt dem Amtmann von Schenkenberg, er solle die Bewohner von Herznach, die im Gebiete von Densbüren Land besitzen, zur Leistung von Beiträgen an den Bau der Bözbergstraße nach Maßgabe ihres Grundeigentums verhalten; gemäß der Billigkeit und ununterbrochenen Rechtsübung. M. Z. K. 160.

1777 Sept. 19. Aus einem Schreiben des Obervogtes von Schenkenberg vernimmt die Zollkammer den glücklichen Fortgang der Straßenarbeit. Sie genehmigt die Abänderung der beschlossenen Linie: um die Straße „in eine gelindere Flucht zu bringen, soll sie

¹ Unter diesem Decknamen reiste Josef II.

vom Wydacher bis zum Sindel gezogen werden.“ — Die Stadt Brugg wird ersucht, die Hälfte ihres Beischusses im Betrage von 3000 Gld. zu bezahlen. M. J. K. S. 192—195.

1777 Dez. 12. Bericht des Amtmanns zu Wildenstein über den guten Fortgang der Arbeit an der Bözbergstraße. M. J. K. S. 207.

1778 Jan. 30. Die Zolkammer genehmigt:

- a) Den Vorschlag der aargauischen Straßenkommission, die Straße vom Sindel hinweg durch das Dorf Umiken bis an den Bezirk der Stadt Brugg zu ziehen; und ersucht um den nötigen Vortrag an die Gnädigen Herren;
- b) die Arbeiten, die von der Kommission für die Befahrung der alten Bözbergstraße bei der Vereinigung mit der neuen Linie angeordnet wurden, und ermächtigt sie zu weiteren Arbeiten, die noch erforderlich sind. M. J. K. S. 255.

1778 März 9. Vortrag der Zolkammer — Präsident Deutsch Seckelmeister von Mural; Assessoren: von Mülinen, Zehender, von Dießbach, zwei Tscharner, Stettler, Effinger, Frisching — an die Gnädigen Herren: Ungeachtet des häufigen Regenwetters und des anfänglichen Mangels an tüchtigen Arbeitern hatte das Straßenwerk im Jahre 1777 einen glücklichen Fortgang; so daß auf der ganzen Strecke² von den Grenzen des Friedthals bis an das Dörflein Hafen die Straße überall gebahnt, das Herdbett zubereitet, über 60 Klafter Felsen gesprengt, viele Coulissen erbaut, ein beträchtlicher Vorrat Materialien für Errichtung der Brücke und für Verfertigung des Steinbettes oder der Bschüsi gesammelt worden. Diese ganze Arbeit kostete nicht mehr als 14 192 £.

Mirani schlägt eine Änderung der Linie vor; die von ihm empfohlene Linie beginnt beim „Dörflein Hafen und führet durch schlechte Weiden und Felder in einer gelinden Flucht gegen das Dorf Umiken, wo sie in die vor etlichen Jahren auf Euer Hohen Gnaden Befehl neu errichtete Straße von Wildenstein nach Brugg fällt.“

Länge der neuen Linie 704 Kl. zu 10 Schuh; Kosten 8517 £. Länge der Linie, die Anno 1774 vorgeschlagen wurde: 696 Kl.; Kosten 10 274 £. Ersparnis 1756 £. Die Verminderung der Kosten

² Ein sehr seltenes Wort in den einschlägigen Akten.

kommt daher, daß die neue Linie nur schlechtes Ackerland und Weiden durchschneidet, die von sehr geringem Werte sind;³ und weil von Umiken „biß an die Stadt Twing von Brugg“ die Straße bereits erstellt ist und nur etwas breiter gemacht und mit mehr Grien bedeckt werden muß. Gutes Baumaterial wäre in der Nähe. Die Linie von 1774 dagegen erfordert eine ganz neue Einrichtung und viel Mauerwerk. Der Unterhalt der neuen Linie wird billiger sein; denn sie ist der Sonne und dem Winde besser ausgesetzt. Die alte Linie würde feucht bleiben und wäre schwer zu unterhalten, weil sie durch eine ziemlich tiefe und mit hohen Borden eingeschlossene „Hohlen“ führt.

Die Leitung der Straße durch Umiken verschafft den Fuhrleuten und den Reisenden im Notfall rasche Hülfe und den Bewohnern, denen der Unterhalt obliegt, eine Erleichterung der Arbeit. M. J. K. 285—289.

Der Rat der Zweihundert genehmigt die Änderung der Linie am 20. März 1778. M. J. K. S. 298 f. — Ratsmanual 342, 143 und 144 (G. K.).

1778 Mai 13. Die Zollkammer genehmigt die erste Rechnung des „Herrn Ingenieur Miranj Inspecteur Gn^l des Ponts, Chaussées et Dignes de l'Etat über die im Laufe des Jahres 1777 an der Bözbergstraße gemachten Arbeiten.“ Einnahmen 15 000 £.; Ausgaben 13 192 £. — M. J. K. 347.

1778 Mai 13. Die Zollkammer beschließt eine Belohnung von zwei Neuen Dublonen an Herrn Rönner in Schinznachbad, weil er mehrere Tage aufwendete, um das nötige Werkzeug für den Bau der Bözbergstraße anzuschaffen; und um Weisungen für die Verbesserung der alten Bözbergstraße zu erteilen, bei Anlaß der vermuteten Durchreise des Grafen von Falkenstein. M. J. K. S. 344 f.

1778 Aug. 12. Die Gemeinde Umiken hat gebeten, die durch ihr Gebiet führende Straßenlinie möge weiter nach Norden verlegt werden. Die Zollkammer findet nicht nötig, „meine Gnädigen Herren und Obern wegen Auswahl einer neuen Linie nochmals zu behäligen.“ M. J. K. 378.

³ Heute sieht man an der ganzen Straße nur gutes Acker- und Mattland.

1778 Nov. 2. (Montag). Auf die Nachricht, daß Ingenieur Miranj zu Ende verstrichener Woche verstorben sei,⁴ ersucht die Zollkammer die Aargauische Straßenkommission um die nötigen Anordnungen über die Fortsetzung der Arbeit und über die Rechnungsablagen. M. J. K. S. 414.

1778 Nov. 20. Die Zollkammer ersucht die aargauische Straßenkommission, wegen der Errichtung einer großen Coulisse auf der frickthalischen Grenze mit der österreichischen Regierung zu Rheinfelden ein Übereinkommen zu treffen. — Die 5 Piqueurs, die Mirani mit bestem Erfolge gebrauchte, sollen beibehalten und die ihnen bisher gegönnte Zulage von 4 Tagelöhnen für ihre Heimreise bewilligt werden, „wenn sie nämlich mit gleichem Fleiß und Treue zu arbeiten fortfahren werden.“ M. J. K. 415 f.

1778 Nov. 27. Die Zollkammer ersucht die aargauische Straßenkommission, zu glücklicher und ungesäumter Vollendung des durch Mirani betriebenen Straßenwerkes am Bözberg einen Oberinspektor vorzuschlagen, der mit Kenntniss und Sicherheit das kostbare Werk betreibe. — M. J. K. 423.

1778 Nov. 30. Die Zollkammer beschließt, die neue Bözbergstraße von der Brücke in Effingen bis nach Umiken allen Fuhrwerken einstweilen zu sperren und sie nur den Reitern und Fußgängern offen zu halten. — M. J. K. 1778 417.

1779 Jan. 26. Die Zollkammer genehmigt die Rechnung der Erben Miranis über die Arbeiten vom Jahre 1778 an der Bözbergstraße. Ausgaben 15 392 £. Ferner die Rechnung des Unterinspektors Strauß über die Zeit nach dem Absterben Miranis: 1. Nov. bis 12. Dez. 1778. Ausgaben 1979 £.

Für dreiwöchige Arbeit zum Abschluß der Rechnung und für Hin- und Herreise spricht die Zollkammer den Erben eine Gratifikation von 15 Neuen Doublonen oder 96 Kronen großgünstig zu. — M. J. K. 484 f.

1779 Febr. 5. Die Zollkammer ernennt zum Oberinspektor am Bözberger Straßenwerk Rönner im Schinznachtbad; mit dem Beding, daß er jede Woche zwei Tage auf den dortigen Werkstätten zu-

⁴ Freitag 30. Oktober laut des Sterberegisters von Birmenstorf. Bei den damaligen Verkehrsmitteln war also die Nachricht schnell nach Bern gelangt.

bringe, den Arbeitern die nötigen Vorschriften erteile, die von Mirani angefangene Buchhaltung und befolgte Bauart fortsetze; gegen einen Lohn von 80 Batzen auf den Tag und besondere Entschädigung für schriftliche Arbeiten am Ende jeder Campagne. Das Gehalt soll nur während neun Monaten jährlich oder bis zur Aufhebung des Werksatzes bezahlt werden.

Dem Herrn Strauß wird das Tagesgehalt von 25 auf 30 Bz. erhöht, wenn er sich als Controlleur und Sekretär des Werksatzes den Geschäften mit dem bisherigen Fleiße widmet. M. J. K. 494.

1779 Febr. 5. Die Zollkammer meldet den Räten, das Straßenwerk am Bözberg solle mit Eintritt der guten Witterung seinen ununterbrochenen Fortgang nehmen. M. J. K. 494 f.

1779 Mai 18. An die Deutsche Zollkammer. Da nach eingegangenen Berichten verschiedene von Basel her über den Bözberg fahrende, besonders aber die Iseli'schen Fuhrleute durch zu große Belastung ihrer Wagen die Straßen schwer schädigen, erhält die Kammer vom Räte den Auftrag, noch vor Eröffnung der Bözbergstraße über Maßregeln einzuberichten, die zu ergreifen sind, um alle Fuhrleute zur Beachtung der Vorschriften über Belastung von Güterwagen anzuhalten.

Ratsmanual 347, 415. (G. K.). Siehe auch M. J. K. S. 69.

1779 Juni 4. Die Zollkammer beschließt, die Leitung der Straße bei Umiken dahin abzuändern, daß die obere Linie, statt der durch das Dorf führenden, ausgeführt werden soll. M. J. K. 84.

1779 Aug. 20. Johannes Stapfer, Salzspediteur, von Brugg bittet um die Erlaubnis, 3000 Fäßchen Salz aus Lothringen, das nach Luzern bestimmt ist, je 5 Stück auf das Fuder, auf der neuen Bözbergstraße führen zu dürfen. Ferner bittet er um Verminderung des Zolles in Brugg, wo er für jedes Fäßchen 2 Bz. bezahlen müßte. Am 14. September weist die Zollkammer das Gesuch ab und erteilt dem Straßeninspektor Rönner einen Verweis, weil er Stapfer erlaubte, 100 Faß lothringisches Salz auf der neuen Straße zu führen, bevor sie für Fuhrwerke eröffnet war. M. J. K. 163, 171, 193.

1779 Sept. 7. Die Zollkammer an die Präfecten von Schenkenberg und Kasteln.

Auf die unerwarteten Vorstellungen über die 5000 fr., die von den Angehörigen der zwei Ämter bis Herbst 1779 abgeliefert werden

müssen, lautet der Entscheid, daß die Kammer nicht von der Verordnung abweichen kann. Alle Straßenarbeiten im Deutschen Lande sind durch die Fuhrungen und Handfronen der Untertanen ausgeführt worden; diese Leistungen betragen laut der Berechnungen zwei Drittel der Gesamtkosten. Für die Bözbergstraße würden die Leistungen der Gemeinden in den zwei Ämtern 40 000 Fr. betragen. Aus besonderer Gnade und Huld hat jedoch der Rat die Leistungen der Untertanen auf den Barbeitrag von 15 000 Fr. herabgesetzt. Trotz der Zufälle, die über die zwei Ämter im verstrichenen Jahre von der Vorsehung verhängt worden sind, sollen sie die zweite Einzahlung im Betrage von 5000 Fr. abliefern; um so mehr, als sie im ganzen nur 10 000 Fr. beizusteuern haben und den Vorteil genießen, daß sie einen großen Teil des so namhaften obrigkeitlichen Beitrages „verdienen und im Lande behalten können.“ M. J. K. 176.

Eine nochmalige Eingabe des Präfecten von Schenkenberg blieb auch erfolglos: M. J. K. vom Sept. und Nov. 1779, S. 196 f. u. 203.

1779 Sept. 20. An die deutsche Zollkammer. Ein Schreiben der Amtleute von Schenkenberg und Kasteln betr. die diesen zwei Ämtern aufzuerlegende weitere Beitragsleistung an den Bau der Bözbergstraße von 5000 L. wird der deutschen Zollkammer zur Prüfung und Berichterstattung an den Rat überwiesen. Ratsmanual 349, 397 (G. K.).

1779 Nov. 13. Dem Präfecten von Schenkenberg schreibt die Zollkammer, die Straßenstrecke von der friedthalischen Grenze bis zum Hafen allen Fuhrwerken, die nur mit vier Pferden bespannt sind, zu eröffnen. An den beiden Punkten soll auf Pfosten (poteaux) die Verordnung bekannt gemacht und eine Buße von 16 bis 20 Pfd. den Fuhrleuten angedroht werden, die mit mehr als vier Pferden auf der neuen Straße fahren. Für richtigen Vollzug möge der Präfect einige geheime Aufseher bestellen. M. J. K. 200.

Auf den Bericht, daß die Straße nunmehr ganz vollendet sei, beauftragt die Zollkammer am 10. Dezember den Präfecten, den Beschluß zu veröffentlichen und einen tüchtigen Wegmeister zu bestellen, der die Straße wöchentlich wenigstens 4 Tage besuchen soll, um die Geleise einzuhacken, die Gräben zu räumen und die Coliffes zu öffnen; auf der Strecke vom Brugger Stadtbezirk bis zum Wydacker (Stalden). Herr Renner erhält Auftrag, den vorhandenen

Werkzeug zu Händen der Bözbergstraßenkasse zu versteigern und den Gemeinden, denen der Unterhalt der Straße wahrscheinlich auf-erlegt wird, nahe zu legen (zu insinuieren), es werde für sie vor-teilhaft sein, wenn sie etwas vom Werkzeug ankaufen. M. J. K. 225 f.

1779 Nov. 19. Die Zollkammer ordnet an, zur Sicherung der Straße in Bözen den einen Straßengraben reinigen zu lassen. Um die Straße und das ganze Dorf Bözen vor den Verwüstungen durch den Schmittenbach zu sichern, sollen diejenigen, denen es obliegt (also die Dorfbewohner), die dermalige Brücke mit einem höhern Gewölbe versehen und zu dem Ende eine währschafte „Britschen“⁵ errichten lassen. Weil das Abwasser des Brunnens, der am Ein-gang des Dorfes Effingen auf der Straße steht, die Straße schädigt, soll der Brunnen versetzt und das Abwasser in einen Graben geleitet werden. M. J. K. 205.

1779 Nov. 19. Die Zollkammer erteilt den Auftrag, 5000 £. zu Vollendung der Bözbergstraße von den Ämtern Schenkenberg und Kasteln zu erheben. M. J. K. 203.

Gegen die Erhebung einer neuen Anlage von 5000 £. hatten die Amtleute von Schenkenberg und Kasteln „weitläufige Vorstel-lungen“ in Bern eingereicht; laut Verhandlungen der J. K. vom 9. Juli 1779 (Man. S. 136 b); ohne Erfolg, wie die Verfügung vom 19. Nov. 1779 zeigt. (Endgültige Erledigung s. VI c.).

1779 Dez. 20. „Herrn“ Iselin von Basel und den Fuhrmann Senggenhager von St. Gallen, die um die Bewilligung ersuchten, mehr als die erlaubte Zahl Pferde vor ihre Wagen zu spannen, weist die Zollkammer ab. M. J. K. 248.

⁵ Idiot. V 1022, 7. a: Schleufe

VI. Aus den ersten Jahren nach dem Bau der Straße.

a) Erstellung einer Großlastwage in Brugg.

1780 Febr. 5. An die deutsche Zollkammer. Die Kammer hat dem Rat als bestes Mittel zur „Conservation“ der neu errichteten Bözbergstraße die Errichtung einer Wage in Brugg für richtige Lastbestimmung der Fuhrwagen vorgeschlagen. Der Rat erteilt ihr den Auftrag, darüber Bericht und Devis einzureichen. Ratsmanual 351, 245. (G. K.).

1781 Aug. 29. Die Zollkammer vernimmt zu ihrer Befriedigung, das Holz und das Eisen für die neue Lastwage in Brugg sei auf sparsame Weise in die Stadt geführt worden; das Gebäude sei unter Dach, und die Wage könne bis 20. September für den Gebrauch fertig werden. Die Kammer wählt den wegen seiner Treue und seines Fleißes empfohlenen Jakob Fuchsli, Sohn des Thorwächters sel., zum Wagmeister. — Zur Beförderung des Handels sollen ankommende Güterwagen auch nachts gewogen werden, was auch ohne Licht geschehen könne, damit die Fuhrleute nicht aufgehalten werden. Der Brugger Zollkommis soll die Wage jährlich zweimal untersuchen und den Wagmeister beaufsichtigen. Für die Dauerhaftigkeit des Waggebäudes ist es besser, wenn es erst nach einem Jahre mit Ölfarbe gestrichen wird. Die aargauische Straßenkommission wird das obrigkeitliche Etablissement alljährlich besichtigen. M. J. K. 241 f. Laut Voranschlag betrugen die Erstellungskosten der Wage 1700 Bernfronen (4250 Frk.). Standort: „Promenade vor dem Berntor“; demnach der gleiche Platz, auf dem die heutige Wage steht; nicht etwa die neue Promenade, die damals noch nicht bestand. M. J. K. 14 und 197.

1781 Sept. 18. Die Stadt Brugg bestrafte den Fuhrmann Knecht, der mit einer Last von 42 Ctr. nach Brugg fuhr, gemäß Vorschrift um 20 Pfd. für die 2 Ctr. Überladung. Die Zollkammer ermäßigte auf sein Bittgesuch hin die Buße auf 2 Bernfronen, den Drittel des Angebers. M. J. K. 265.

1781 Dez. 22. Schultheiß und Rat von Bern an den Stand Basel. Güterfuhrmann Iseli von Basel, der wegen Überladung in Brugg gebüßt wurde, soll seine Beschwerde an den Richter in Brugg richten; wenn dessen Urteil ihm nicht gefällt, kann er sich an das Gericht in Bern wenden. Die Vorschrift von 1775, daß keine Fuhr, Wagen inbegriffen, das Gewicht von 50 Ztr. übersteigen dürfe, gilt nun auch für die Bözbergstraße, wie für alle andern im Stande Bern. Die Bespannung eines Lastwagens war anfänglich auf höchstens vier, hernach auf höchstens sechs Pferde festgesetzt. M. J. K. 350 ff.

1782 Aug. 26. Bern bestätigt ein Urteil des Gerichtes in Brugg, das den Güterfuhrhalter Johann Jakob Iseli von Basel wegen Überladung zu einer Buße von 535 Pfd. samt den ergangenen Kosten verurteilte. M. J. K. 78.

1782 Dez. 13. Die Zollkammer in Bern hat vernommen, daß unterhalb der Brücke zu Effingen der Schmittenbach wegen seines krummen Laufes (Laufes) einfresse und Schaden verursache. Sie ersucht deshalb den Präfecten von Schenkenberg, der Gemeinde Effingen zu befehlen, daß sie das Bachbett räume und den Runsgleich unterhalb der Brücke in die Gräde ziehen solle. Dem Grundeigentümer Heinrich Herzig, Küfer, will die Zollkammer für das wegzunehmende Erdreich die gebührende Entschädigung zufließen lassen. M. J. K. 1782/84 166 f.

1782 Dez. 13. Weil die Griengrube, die der Gemeinde Umiken für den Unterhalt der Bözbergstraße angewiesen wurde, erschöpft ist, soll sie ein Stück Erdreich, das gutes Grien enthält, ankaufen. Die Regierung will ihr einen Beitrag an die Kosten leisten. M. J. K.

b) Weggeld-frage.

1780 März 17. Gutachten der Zollkammer über die Einführung eines Weggeldes auf der neu erbauten Bözbergstraße.

Schon seit sehr langen Jahren wurde an der Bözbergstraße ein Weggeld erhoben, das der jeweilige Schenkenberger Amtmann um 15 Batzen jährlich den Gemeinden Bözen und Effingen hinlieh. Dieses Weggeld wurde vom Wegknecht im Betrage von 1 Batzen für jedes Fuhrwerk erhoben. Er hatte dafür die Pflicht, den bisher so schlechten und gefährlichen Weg zu besorgen und die Fuhrwerke bis auf die Höhe zu begleiten, um ihnen im Notfalle zu helfen. Auf der

andern Seite des Berges bestellte die Regierung einen Wegknecht mit der gleichen Aufgabe und bezahlte ihm jährlich aus der Brugger Zollkasse etwa 24 bis 30 Bernfronen.

Auf der neuen Straße mit ihrer geringen Steigung können die Fuhrwerke den gewohnten Vorspann von 16 bis 20 Pferden ersparen. Das bedeutet eine Ersparnis von 80 bis 100 Batzen auf den geladenen Wagen, das Vorspannpferd zu 5 Batzen gerechnet.¹ Um für den Unterhalt der Straße richtig zu sorgen, ohne die „sehr armen Gemeinden“ zu stark zu belasten, sollen zwei Wegknechte bestellt werden, die die angewiesenen Strecken täglich zu begehen, die Geleise einzuziehen, die Gräben und Dolen zu öffnen und die Straße mit Grien zu belegen haben.

Zu Bezahlung der Wegknechte soll ein Weggeld von 2 Kreuzern für jedes Pferd erhoben werden. Denn die Straße wurde nicht erbaut, weil man davon einen Anwachs der Durchfuhr und des Brugger Zolles erwartete, sondern weil man dem Hause Österreich gefällig sein wollte, das beständig darum ersuchte. Das Weggeld würde von den Fuhrleuten ohne Widerrede und Beschwerde bezahlt, und es würde dazu dienen, die neue Straße ohne einen großen Zuschuß aus der Staatskasse zu unterhalten und die anliegenden Gemeinden, die von der Straße keinen oder doch einen sehr geringen Nutzen haben, etwas zu erleichtern.

Eine andere Meinung findet die Erhebung eines Weggeldes gut und billig; aber es widerspricht der bisherigen Übung. Denn im bernischen Gebiete hat der Rat im Gegensatz zu verschiedenen Nachbarkantonen kein Weggeld eingeführt. Die mit dem Unterhalt der Straße beladenen Gemeinden könnten auf andere Art unterstützt werden.

Eine dritte Ansicht findet es sogar sehr bedenklich, auf dieser den Transit durch bernische Lande einleitenden Grenzstraße ein

¹ Wenn der Berner Rat ums Jahr 1740, als er mit der Verbesserung der Straßen begann, die Bözbergstraße auf Staatskosten erbaut und ein mäßiges Weggeld eingeführt hätte, so hätte sich aus dessen Ertrag und aus der Erhöhung der Zolleinnahmen das Anlagekapital mehr als verzinst; dem Volke wären schwere und nutzlose Frondienste erspart worden und der Volkswirtschaft große Vorteile erwachsen. Wenn der Bau trotzdem unterblieb, so war greisenhafte Erstarrung des politischen Willens daran schuld. Siehe Joh. Dierauers Geschichte der Schweiz. Eidgenossenschaft, IV. Bd. 7. Kap. S. 258: Polit. Erstarrung des aristokratischen Regimentes.

Weggeld einzuführen. In den ältern Zeiten waren die Weggelder allerdings üblich; allein der Landesherr bewilligte solche nur den Städten, die ein teures Pflaster erstellten und dessen Unterhalt übernahmen. Dieses Weggeld wird in den Urbarien Ruagium, französisch Rouage, genannt. Der Übergang (das passage) über den Jurten hat ohne Zweifel die Regierung bewogen, daß sie den Städten zu beiden Seiten, „Losanen und Milden“, ein solches Rouage von 2 Kreuzern für den Wagen bewilligte. Ebenso haben Solothurn und Basel wegen des Hauensteins ein Weggeld eingeführt und sich dessen fernere Erhebung in den Verträgen vorbehalten.

Weggelder sollen aber nur auf beschränkte Zeit und bei namhaften Straßenanlagen eingeführt werden. Nach eidgenössischen Verträgen sollen keine dauernden auferlegt werden, außer wenn dafür ausdrückliche Vorbehalte gemacht sind oder wenn sie alter Übung entsprechen. Darum sind auch die Straßengelder bei Koblenz-Zürich und Baden von den regierenden Kantonen nur auf beschränkte Zeit bewilligt worden. Solothurn aber hat das Weggeld am Hauenstein im Langenthaler Vertrag vorbehalten; und die Abgabe von 5 β von jedem Fuhrwerk, das über Önsingen (Özigen) nach Olten fährt, entspricht nur dem Gäu-Zoll, der auf alten Titeln beruht und doppelt so hoch war und nur zur Förderung des Transites im Jahr 1750 auf die Hälfte herabgesetzt wurde.

Mit dem Bözberg hat es nicht die gleiche Bewandnis. Der Langenthaler Vertrag und dessen Vorbehalt betreffen ihn nicht. Im Gegenteil, die Straße über den Bözberg führt von Basel und Solothurn ab. Hier ist das Friedthal als Gebiet der Vorderösterreichischen Regierung „der Gegenteil“ (Gegenpart, Vertragsgenosse) und der interessierte Nachbar; man räumte sich gegenseitige Vorteile wegen des Lebensmittelverkehrs unter sehr geringen Abgaben ein, und die Nachbarn fordern denn auch kein Weggeld.

Man müßte bei Einführung eines Weggeldes besorgen, daß auch im Friedthal solches erhoben würde, und darunter müßte der freie gegenseitige Handel leiden.

Der Zweck des kostbaren Straßenbaues war doch, an dieser Kantonsgränze die Güterfahren ins Land zu leiten und des Transites von Basel nach Zürich, der im Kanton Bern nur die Bözberg-route betritt, nicht verlustig zu werden; zugleich auch Güter nach Luzern, in die kleinen Kantone und nach dem Freiamt anzuziehen.

Ein Weggeld von 3 Kreuzern auf das Pferd, was von wenigstens 5000 Pferden, die hindurch^{1a} gehen, eine Abgabe von jährlich 150 Bernfronen ergibt, wäre dem Zweck des Straßenbaues zuwider und würde bei den Nachbarn Aufsehen und Gegenmaßnahmen (Repressailles) bewirken.

Außerdem würden die übrigen Untertanen Ihrer Gnaden sich berechtigt glauben, sich auch dergleichen Gnadenbezeugungen und Erleichterungen auszubitten, was dem Transit eine unerträgliche Last brächte.

Wie es den Gnädigen Herren beliebte, am 13. März 1761 vom Weggeld im Amte Bipp Umgang zu nehmen, obgleich man dafür besondere Vorbehalte und Titel hatte, so sollten sie auch auf dieser Grenzroute, die den Transit zu mehrern verspricht und von den Nachbarn auch nicht belegt wurde, an kein Weggeld denken, sondern durch ihr unveränderliches „generoses“ Beispiel sämtliche Verbündeten bewegen, für immer von dergleichen Abgaben abzustehen; im Sinne der Vorstellungen und Mahnungen, die bei allen eidgenössischen Anlässen angebracht wurden.

Zudem ist jetzt nicht der Zeitpunkt, eine derartige Beschwerde auf diese Route zu legen. Denn die Zollkammer steht im Begriffe, auch in Brugg das Zollsystern einzuführen, den Zoll nach dem Gewicht, statt nach dem Pferd, zu erheben, was bei der Vorlage des Straßengutachtens angezeigt wurde, um eine Vermehrung der Zolleinkünfte zu erlangen.

Sollte aber der Rat das Weggeld einführen, so sollten Ausnahmen gemacht werden. Alle Fuhrwerke der Ämter Schenkenberg und Kasteln und der Stadt Brugg sollten davon befreit werden, sofern sie nicht mit Kaufmannswaren beladen sind, um damit Gewinn und Gwerb zu treiben; aus Rücksicht auf ihre Leistungen an den Straßenbau und auf ihren Anteil an den Kosten des Unterhalts. Nach einer weitern Ansicht sollte diese Befreiung auch den Kutschen und Fuhrwerken der Berner Bürger zukommen, weil der Hauptteil der Baukosten für die Straße aus der Staatskasse floß. M. J. K. 307—314.

^{1a} 5000 hindurch, d. h. die ganze Wegstrecke gehende Pferde, also die Vorspannpferde nicht gerechnet; das ergibt 832 Gespanne mit 6 Pf. (s. oben S. 60).

1780 Juni 24. Der Rat an die Zollkammer: er hat die Gesandten an die Tagsatzung dahin instruiert, daß Weggelder in den eidgenössischen Immediatlanden den Bünden zuwider seien und deshalb nicht geduldet werden sollen; entsprechend den frühern Instruktionen. Der Rat wollte deshalb nicht auf das Gutachten (den Vortrag) über Errichtung eines Weggeldes auf der neuen Bözbergstraße eintreten, sondern hat dessen Behandlung auf die Zeit nach der Rückkehr der Gesandten verschoben. M. J. K. 432 f.

c) Beitrag der Gemeinden.

1780 Apr. 17. Gutachten der Zollkammer (Präsident: Gleitschherr Hafsbrett; Assessoren: Wattenwil, Steiger, Willading, Tscharner, Tscharner (zweimal) Stettler, Tavel, Müller).

„Durch die getroffenen Anstalten ist die Arbeit an der Bözbergstraße in verstrichenem Jahr beschleunigt und bis an etwelche geringe Artikel vollendet worden: dieses beträchtliche Werk, dessen glückliche Ausführung selbst die davon gehabte Hoffnung übersteiget, kann Euer Gnaden mit allem Recht als eine besonders dauerhafte und mit allem Fleiß gefertigte Arbeit angerühmt werden, da man keine Mühe noch Kosten gespart, um demselben eine desto größere Dauer zu verschaffen und den Gemeinden, welchen die Erhaltung davon ehestens übergeben werden soll, solche um so viel mütlich zu erleichtern.

Auf die Verfertigung der Mauerwerken insbesondere hat man ein besonderes Augenmerk gerichtet und zu Trockenhaltung der Straße und Abführung der an vielen Orten wider alle Vermutung zum Vorschein gekommenen Bergflüssen (Bergwasser) mehrere Äften und Coulisses² errichtet, als der Devis des Hr. Mirani mit sich brachte.

Durch diese Vermehrung der Arbeit ist zwar die Straße wahrhafter gemacht, hingegen aber über die von Euer Gnaden verwilligte Gelder aus ein beträchtlicher Überschuf (eine Mehrausgabe) von £. 6296 verursacht worden, wie solches die abgelegte Rechnungen und die daraus gezogene hier mitkommende Bilanz des mehreren zeigt. Es ist aber zu bemerken, daß dieser Excedent hinlänglich ent-

² Äft, Ägd schwzdtisch = unterirdischer gemauerter Abzugsgraben; aus lat. aquaeductus; Idiotif. I 165 f. Coulisse, schwz. Solise, Tollise, bezeichnet nach dem Idiotif. I 217 das gleiche, während obiger Bericht sie unterscheidet.

schuldiget werden kann, wenn man betrachtet, daß nach beiliegender Spezifikation 40 Coulisses mehr, als im Devis enthalten waren, verfertigt, daß mehreres Mauerwerk zur Sicherheit der Straß gegen die anlaufende Wasser errichtet und daß endlich für die Entschädnungen des weggenommenen Landes ein Überschuß von 2478 £. bezahlt worden. Anderer geringen Ausgaben, als die accordierte Gratifikationen, nicht zu gedenken, welche insgemein in den Devisen nicht angesetzt sich befinden. — Zur Bezahlung nun der überschießenden Summen von 6296 £. haben meine Gnädigen Herren (der Rat) in verstrichenem Jahr eine neue Anlage von 5000 £. in den Ämtern Schenkenberg und Kasteln ergehen lassen wollen, welche aber von den dortigen Amtleuten abgeschlagen und auf wiederholten Befehl der Kammer dasjenige Schreiben an Euer Gnaden (den Rat) abgegeben worden, das Hochdieselben unterm 20. Sept. lezthm der Untersuchung der Zollkammer zu übergeben beliebet; mit dem beigefügten Auftrag, Euer Gnaden ihre gutachtliche Gedanken darüber zu hinterbringen.

Die Zollkammer hätte zwar diesem Befehl ehender ein Genügen geleistet, wenn sie nicht die Vollendung der Arbeit an der Bözbergstraß, die darüber abgelegte Rechnung, die Berechnung der Entschädnungen und derjenigen Ausgaben, welche noch zu der Vollendung der Straß nötig sind, von dem Hr. Rönner hätte erwarten müssen, damit Euer Gnaden nicht etwan eine mit Mutmaßungen und Zweifeln begleitete, sondern eine in helles Licht gesetzte und auf richtige Berechnungen gegründete Nachricht vorgelegt werden möge.“ „Die Herren Amtleute (Präsekten) von Schenkenberg und Kasteln haben in diesem Schreiben Euer Gnaden eine Berechnung der gemachten und der noch zu machenden Arbeit an der Bözbergstraß vorgelegt und durch dieselbe zu erweisen getrachtet, daß zu Vollendung dieses Werkes Geld genug vorhanden, mithin eine neue Anlag auf ihre Amtsangehörige völlig überflüssig seye. Bey näherer Untersuchung aber wird man finden, daß diese Berechnung auf irrig gemachte Suppositionen beruhe und daß selbige nur im Audienzzimmer, keineswegs aber nach vorgenommener Besichtigung der Arbeit selbstn verfertigt worden seye; zumalen wegen der Errichtung verschiedener Mauerwerken und um selbige mit mehr Solidität zu verfertigen, das nunmehr sich erzeugte Erzedent nicht zu vermeiden ware.

Nun ist die Frage zu entscheiden, ob der Überschuß von Fr. 6296 aus der oberkeitlichen Schatzkammer bezahlt oder ob derselbe von den Ämtern Schenkenberg und Kasteln erhoben werden solle.“

Die Zollkammer empfiehlt unmaßgeblich die Erhebung einer neuen Steuer (Anlage) in den zwei Ämtern; aus folgenden Gründen:

1. Die Ämter haben zu dem Straßenwerk nur 5000 Fr. gesteuert, mit dem noch zu erhebenden Betrag von 5000 Fr. nicht einmal den 7. Teil der Gesamtkosten. Die erste Steuer war für die zwei Ämter so gering, daß einer der reichsten Einwohner nicht mehr als 10 bis 12 Frk. beitragen mußte.

2. Fast die ganze Geldsumme für den Straßenbau ist in der dortigen Gegend verblieben³ und von den Einwohnern verdient worden; so daß sich deren Vermögensumstände durch das Straßenwerk namhaft verbesserten und sie auch durch die zu bezahlenden Landentschädigungen im Betrage von 6130 £. in der Lage sind, die zweite Auflage zu bezahlen.⁴

3. Auch wenn die Angehörigen der zwei Ämter 10 000 £. bezahlen, leisten sie verhältnismäßig weniger, als andere Untertanen, die im ganzen Lande an neue Straßen wenigstens $\frac{3}{5}$ der Kosten leisteten, während der Landesherr nur $\frac{2}{5}$ beitrug. Sogar die Ämter Narburg, Königsfelden und Bipp, „deren Armut bekannt und mit der der Ämter Schenkenberg und Kasteln wohl zu vergleichen ist“, haben den Beitrag von drei Fünfteln und zwar längere Jahre hindurch und in viel schwierigeren Zeiten ohne Widerrede geliefert; so daß die Anlage von 10 000 £. im Vergleich zu andern Orten sehr gering und billig ist.

Nach dem Gutachten vom 3. Juli 1775 hätten die zwei Ämter an Fuhrungen und Handfronen 40 000 £. leisten sollen. Weil aber die Obrigkeit in ihrer landesväterlichen Gesinnung geruhte, 50 000 £. statt 18 800 £. beizuschließen, so kann die Zollkammer dem Beschlusse

³ Eine starke Übertreibung; man vergleiche die Baurechnungen im Anhang.

⁴ Das ist nicht volkswirtschaftlich, sondern raubwirtschaftlich gedacht. Es gab damals in Bern anscheinend nicht manchen Politiker, der die Staatsachen nach volkswirtschaftlichen Rücksichten beurteilte. Nicht einmal Samuel Henzi (hingerichtet 1749) tat es. Um dem Bauernvolk aufzuhelfen, dachte er daran, die seit 1740 betriebenen Straßenbauten einzustellen, damit es weniger Frondienste leisten müsse. Diese Bauten waren doch für die Volkswirtschaft von großer Wichtigkeit; nur die Verteilung der Kosten war ungerecht.

von 1775 keinen andern Sinn beilegen, als daß die zwei Ämter eine allfällige Überschreitung der veranschlagten Kosten übernehmen müßten. Dies um so eher, weil man damals aus Rücksicht auf die gewählte Straßenlinie eine Kostenüberschreitung von 15 000—20 000 £. vermutete und eben aus diesem Grunde eine so ungewöhnlich hohe Beisteuer aus der obrigkeitlichen Schatzkammer bewilligte.

Die Zollkammer bezweifelt deshalb nicht, die Regierung werde ihr Vollmacht zur Erhebung der 5000 £. erteilen, wozu bereits Anstalten getroffen sind. Den noch fehlenden Betrag von 1296 £. wird die Kammer aus den Straßengeldern decken, weil er zum größern Teil an die Tagelöhne des Inspektors verwendet wurde.

„Mit andern Gedanken aber wollte man Euer Gnaden anraten, die Summe der 5000 £. von den Angehörigen der Ämter Schenkenberg und Kasteln nicht erheben, sondern selbige aus der obrigkeitlichen Schatzkammer bezahlen zu lassen und zwar aus folgenden Gründen:“ (folgt die Darstellung der Armut in den zwei Ämtern, s. oben S. 51 u. 54). M. Z. K. 333—342.

1780 Aug. 24. Der Rat der Zweihundert behandelt das Gutachten der Zollkammer vom 17. April 1780 über den Beitrag von 5000 fr. an die Bözbergstraße, den die Gemeinden von Schenkenberg und Kasteln noch leisten sollten; er beschließt aus Rücksicht auf deren Armut, den Beitrag der Gemeinden auf 2500 fr. zu ermäßigen. Die Zollkammer weist die Präfecten der zwei Ämter an, den Beitrag beförderlich zu erheben und ihn zu Händen der Straßenkasse bereit zu stellen. M. Z. K. 466 ff.

1780 Dez. 1. Die Zollkammer ersucht den Präfecten von Schenkenberg, die von diesem Amte und vom Amte Kasteln erhobene Anlage (Steuer) von 2500 £. dem Sekretär Lombach „unbeschwert“ zuzuschicken. M. Z. K. S. 7/8.

d) Erledigung eines schweren Unfalles.

1780 Juni 23. Eingabe der Berner Zollkammer an die Räte. „Bei Errichtung der neuen Bözbergstraße ist Jakob Zimmermann von Ursprung durch unerwartete Herabrollung großer Steine zerquetscht und so übel zugerichtet worden, daß ungeachtet der an ihm vorgenommenen Kur er außer Stand ist, für sich und seine 5 Kinder, von denen zwei noch unerzogen sind, den Lebensunterhalt zu verdienen. Die Zollkammer empfiehlt daher diesen unglücklichen und

armen Straßenarbeiter zu einer milden Steuer Euer Gnaden bekannten Großmut bestens.“ Den Sekretär Lombach ersucht die Kammer, dem Verunglückten 2 neue Dublonen aus der Straßenkasse zu verabfolgen. M. J. K. 418.

1780 Juli 4. Der Berner Rat an den Amtmann in Schenkenberg. „Den bey Errichtung der neuen Bözberg-Straß verunglückten Jakob Zimmermann von Ursprung, seines Amts (Schenkenberg), und da derselbe nicht mehr im Stand seye, für sich und seine familie den nötigen Unterhalt zu verdienen, hat der Rat mit 40 Kronen assistiert, welche der Amtmann ihm entrichten und verrechnen, dabey aber für die Zukunft denselben zu erhaltender Assistenz der Landes-Almosen-Cammer empfehlen werde,“⁵

Ratsmanual 354 p. 97. (Membrez).

e) Maßnahmen für den Unterhalt der neuen Straße.

1780 Juni 23. Die Zollkammer ersucht die Präfecten aus Rücksicht auf die großen Baukosten, die Übergabe der Bözbergstraße zu beschleunigen, um die Staatskasse von fernern Kosten zu entladen. Die Präfecten hätten sich schon lange bemühen sollen, nachzuschauen, ob die

⁵ Aus diesem und dem folgenden Falle ist ersichtlich, daß der Staat bei Unfällen in seinen Betrieben die Haftpflicht nicht anerkannte, sondern nur aus Barmherzigkeit Unterstützung gewährte:

1783 Mai 16. Bei einer im Jahre 1782 infolge eines oberamtlichen Befehles im Amte Fraubrunnen vorgenommenen Begriening verunglückten in der Griengrube das Eheweib Benedikt Sterchis von Schalunen und dessen Knecht, indem sie von „einer Grienschollen überfallen“ wurden. Die Frau ist trotz ärztlicher Behandlung immer noch krank; der Knecht ist im Berner Inselspital so weit hergestellt worden, daß er wieder gehen kann, aber immer noch arbeitsunfähig ist. Beiden hat der Arzt eine Kur in Baden angeraten. Unter Hinweis auf ihre bedauernswerten Umstände sind sie bittweise (supplicando) an die Zollkammer um einen Beitrag an die Badenkur gelangt. Die Zollkasse kann einen solchen nicht gewähren; sie empfiehlt aber die Bittsteller der Großmut des Rates und schlägt ihm vor, der Frau 20 und dem Knecht 30 Kronen beizusteuern. M. J. K. 1782/84 S. 284. —

Ganz unbekannt war jedoch in der alten Zeit die Haftpflicht des Arbeitgebers nicht, wie folgender Fall aus dem Brugger Ratsmanual zeigt: Der Sohn der Elsbeth Geilinger wollte dem Hans Jakob Pfau auf Geheiß Kirschen pflücken. Dabei fiel er vom Baum und verletzte das Bein, so daß er den Schärer brauchen mußte. Der Verletzte und seine Mutter belangten dann den Pfau vor dem Räte der Stadt, und dieser erkannte, Pfau müsse dem Verletzten 2 Gulden an den Schärerlohn steuern. Ratsprot. 1631 Juli 26.; S. 138.

hinterbrachte Anzeige über Mängel begründet seien. Sie hätten dann zweifellos, wie die aargauischen Straßen-Committierten, erkannt, daß der von zwei Vorgesetzten unterschriebene Bericht über den Zustand der Straße in den meisten Angaben falsch und ungetreu und angemessen zu bestrafen sei. Die Präfecten sollen spätestens in Monatsfrist einen Bericht über den Unterhalt der Straße einreichen. Die zwischen den Gemeinden waltenden Unstimmigkeiten sollen freundschaftlich behoben, nötigenfalls durch einen Entscheid beseitigt werden, damit — vielleicht durch eine gemeinsame Kasse — die Kosten für die noch nötigen Verbesserungen an der Straße bezahlt werden und damit die Straße den Gemeinden übergeben werden könne. M. J. K. 416 ff.

1781 Febr. 16. Schreiben der Zollkammer an die Präfecten von Schenkenberg und Kasteln. Die Obrigkeit bestellt und bezahlt für den Unterhalt der neuen Bözbergstraße zwei Wegknechte; einen von der Landesgrenze bis auf die oberste Höhe, den andern von da bis an den Stadtbezirk Brugg. Die Wegknechte müssen die Straße während 9 Monaten täglich begehen, die Geleise einziehen und mit dem nötigen Grien ausfüllen, die Abzuggräben reinigen, die Ästen und Coulißes offen halten. Den Gemeinden liegt ob, in gehörigen Abständen das nötige wohl gereinigte Grien neben die Straße zu führen, damit sie der Wegknecht begrienen kann; und bei Regengüssen sollen ihm die Gemeinden im Notfall mit einiger Mannschaft beistehen.

Der Wegknecht jenseits des Berges (Bözen-Effingen) erhält als Lohn für einstweilen das bis anhin bezogene Weggeld. Der andere 60—64 Bernkronen, welcher Betrag zur Hälfte von der Obrigkeit und zur Hälfte von den Gemeinden nach der Länge ihrer Straßenstrecke bezahlt wird. Die Obrigkeit bezahlt das nötige Werkzeug und die Stoßbännen; den Gemeinden liegt deren Unterhalt ob. Die Präfecten sollen „nach anerborner Klugheit“ den Gemeinden die Vorteile der Straße vor Augen halten und ihnen begreiflich machen, daß sie für den Unterhalt nicht viel aufwenden müssen. M. J. K. 49 ff.⁶

1781 März 30. Die Zollkammer hat von den Präfecten ver-

⁶ Obige Bestimmungen sollen in die Schloßbücher (Amtsbücher) eingetragen und jeder pflichtigen Gemeinde eine Abschrift zugestellt werden.

nommen, daß die Gemeinden mit dem „Vorschlag“ über Bestellung und Besoldung von zwei Wegknechten einverstanden sind. M. Z. K. 116.

1781 Aug. 29. Die Zollkammer ordnet an, es soll der Bittschrift (Supplik) der Gemeinden, denen der Unterhalt der neuen Straße obliegt, entsprochen und ihnen die nötigen Straßenwerkzeuge überlassen werden. M. Z. K. 243.

1781 Dez. 3. Die Zollkammer überschießt dem Inspektor Renner in Schinznach Bad verschiedene Anordnungen betreffend die Bözbergstraße; u. a.: den Gemeinden, denen der Unterhalt der Straße obliegt, sollen die alten, vorrätigen Bännen übergeben werden; Anlage eines Grabens ob dem Moos bei dem neuen Wirtshaus;⁷ Errichtung einer Coulissee im Eigenstoß; Verbreiterung und „Vergrädung“ des Bachbettes in Effingen; Räumung der Bachbette unter den Brücken in Effingen und Bözen; Räumung und Erweiterung des Dorfbaches in Bözen. M. Z. K. 296 f.

1783 Juli 4. Wie der Obervogt und die aargauischen Straßenkommittierten melden, befindet sich die Bözbergstraße in ziemlich gutem Zustande. Es sollen geheime Aufseher bestellt werden, damit sie die Leute ausfindig machen, die Anschlagpfosten (poteaux) beschädigt oder entfernt haben. An Effingen ergeht der Befehl, seinen Straßenbezirk besser zu unterhalten. Allen Gemeinden, denen der Unterhalt der Bözbergstraße obliegt, ist zu befehlen, sie sollen den „Schorcherd“, den die Wegknechte aus den Seitengräben neben die Straße auf Häuflein legen, sogleich wegschaffen. Den Gemeinden Umiken, Riniken und Dölnachern ist zu verdeuten, sie sollen die Kaufbriefe über die Erwerbung von Griengruben der Zollkammer einsenden und sie mit einer Bittschrift begleiten, um sich von den Gnädigen Herren eine Beisteuer auszubitten. Sodann hat sich die Zollkammer gefallen lassen, eine Entschädigung zu bewilligen für das Land, das zur „Vergrädung des Runses des Schmittenbaches“ unterhalb der Brücke in Effingen nötig war; und zwar: dem Hans Hubeli für 443 Quadratschuh 7 Gulden; der Anna Amsler für 646 Schuh 9 Gld. M. Z. K. 336.

1783 Sept. 17. Den Gemeinden Umiken, Riniken und Dölnachern

⁷ Das Wirtshaus, die Taferne zum Bären, wurde im Jahr 1779 vom Alten auf den Neuen Stalden verlegt: Brugger Neujaarsblätter 1912 S. 35 und 1925 S. 29.

nachern, die für den Straßenunterhalt eine neue Griengrube anfauchten, haben die Gnädigen Herren auf demütiges Gesuch hin eine Beisteuer von 40 Gld. großgünstig zu erteilen geruht." M. J. K. 377.

f) Beschwerde wegen Landentschädigung.

1781. Mehrere Grundeigentümer in Gallenkirch beschwerten sich, es sei ihnen für das Land (das Erdreich), das sie für den Bau der neuen Bözbergstraße abtreten mußten, zu wenig bezahlt worden. Die Zollkammer ersucht deshalb den Präfecten von Schenkenberg, das Land durch zwei vereidigte Schätzer aus dem Gerichte Talheim, wohin Gallenkirch gehört, nochmals schätzen zu lassen.

Am 17. Dezember 1781 weist die Zollkammer den Mehrbetrag der zweiten Schätzung, 324 L.; zur Zahlung an die Grundeigentümer an. Schätzer: Samuel Kefer und Abraham Herdi zu Talheim. M. J. K. 127, 159, 250, 337.

VII. Bern will den Zollanteil Bruggs erwerben.

1782. Als die bernische Regierung zur Beförderung des Handels den Zoll und das Geleite in ihren deutschen Landen im Jahre 1743 neu ordnete, bemühte sie sich, die Zollgerechtigkeiten, die in der Hand von Gemeinden und Privaten waren, zu Händen der Stadt Bern zu erwerben. Sie konnte aber nur Lenzburg bewegen, seinen Zoll von Lenzburg-Auenstein und Rapperswil abzutreten (gegen Entschädigung). Mit den übrigen Berechtigten außerhalb der Hauptstadt schloß die Regierung Verträge, in denen feste Beträge vereinbart waren. Brugg erhielt für sein Zolldrittel jährlich 430 Gulden (258 Bernkronen), welcher Betrag ihm bis 1780 ausbezahlt wurde. Als dann die Stadt an den Bau der Bözbergstraße 6000 Pfd. oder 1800 Kronen beisteuerte, in der Erwartung eines Zuwachses an Zöllen, wünschte die Gemeinde den Pachtvertrag von 1743 aufzuheben, um wieder das Drittel des Jahresertrages zu beziehen. Der Deutschseckelmeister und die Denner ersuchen deshalb die Zolkammer um Prüfung der Sache und Berichterstattung. Im Verlaufe der Verhandlungen wurde vorgeschlagen, der Stadt Brugg für ihren Zollanteil Zehnten und Bodenzinse und andere Herrschaftsrechte im Amte Schenkenberg abzutreten und ihr eine Erweiterung ihres Stadtbezirkes (Gemeindebannes) zu gewähren. Der Seckelmeister und die Denner fanden aber beides bedenklich und empfahlen, der Stadt ihr Recht gegen bare Bezahlung abzukaufen, „sollte auch das Kapital (die Loskaufssumme) zu zwei von hundert (des Jahresertrages?) berechnet werden.“ M. J. K. 373, 465, 469.

1782 Dez. 20. Gemäß Beschluß des Berner Rates soll der Stadt Brugg die vertragliche Summe für ihr Zolldrittel um 150 Gld. jährlich erhöht werden. Dies soll so lange gelten, bis ein neuer Vertrag über die jährliche Summe oder über den Loskauf geschlossen ist. M. J. K. 179.

Am 14. Febr. 1783 verhandelte die Zolkammer wieder über Mittel, der Stadt Brugg ihren Zollanteil abzukaufen, was für die Regierung sowohl wünschenswert als auch vorteilhaft wäre. M. J. K. 206. (Brugg behielt sein Zolldrittel: s. meine Arbeit Brugg im 19. Jahrhundert, im Taschenbuch der histor. Gesellsch. des Kt. Aargau für das Jahr 1904, S. 49 ff.).

VIII. Weitere Straßenbauten.

a) Die Straße von Brugg nach Baden.

Wir haben schon vernommen, daß die Straße von Brugg nach Baden in bösem Zustande war.¹ Als Fortsetzung der Bözbergstraße mußte sie auch verbessert werden. Wie die folgenden Auszüge zeigen, befaßte sich die Berner Zollkammer in den Jahren 1778 bis 1781 mit der Verbesserung der Strecke von Brugg-Windisch-Oberburg bis zur Fähre am Fuße des Fahrains. Die Strecke am rechten Reußufer, von der Fähre bis nach Baden, stand als Bestandteil der Grafschaft Baden unter der Hoheit der Stände Zürich, Bern und Glarus. Wie die Tagsatzungsakten zeigen, befaßten sich diese Orte von 1753 an viel mit der Verbesserung der genannten Strecke, bis sie im Jahre 1779 völlig und wohl beendet war.²

Am 19. Juni 1778 schrieb die Berner Zollkammer dem Hofmeister von Königsfelden, dem dieses Amt (Eigenamt) unterstellt war, sie sei mit dem Plane, den Mirani für die Verbesserung der Straße nach dem Fahr Windisch, „die mit der neuen Bözbergroute korrespondieren soll“, entworfen hatte, ganz einverstanden, und sie ersuchte ihn um Durchführung der Arbeit „bei erster müßigerer Zeit des Landmanns.“ Die Zollkammer bewilligte zu den Leistungen des Landmannes an Führungen und Handarbeiten den Betrag von 800 Kronen an die Gesamtkosten von 3200 frk. Wenn die Arbeit noch vor Einbruch des Winters beginne, könne Mirani sie leiten.³ M. Z. K. 364.

Für die Verbesserung und Neueinrichtung der Straße in den Jahren 1778 und 1779 legte die Zollkammer 1200 Kronen aus. Es muß aber auch vom 19. Oktober 1779 bis 10. September 1781 gearbeitet worden sein; denn am 28. März 1783 prüfte die Zollkammer die Rechnung über die genannte Zeit und beschloß, die Ange-

¹ S. 19.

² Eidgen. Abschiede VII Abt. 2 S. 850; VIII 471.

³ Während der Arbeit an der Fahrainstrecke starb Mirani, 30. Oktober 1778; siehe oben S. 92.

hörigen des Amtes Königsfelden sollen die Mehrkosten von 575 Gulden bezahlen. Am 17. Dezember 1781 aber war die Straße fertig. Denn das Protokoll zu diesem Tage sagt: Laut Bericht der aargauischen Straßencomittierten ist die Straße von Brugg nach Königsfelden in guter Ordnung. Doch soll den Fuhrleuten verboten werden, den Rain gegen das Fahr mit gespannten (gebremsten) Rädern hinunter zu fahren, ohne daß sie die Schleiftröge (Rad- oder Hemmschuhe) unterlegen; d. h. sie dürfen nur mit Schleiftrögen bremsen. M. J. K. 1782—84 S. 15, 265 und 334 f.

b) Straße Baden-Siggenthal-Zurzach.

1782 April 3. Die Berner Zollkammer hat vernommen, daß die Straße von Baden durch das Siggenthal nach Zurzach erweitert und verbessert werden soll, was den bernischen Zöllen nachteilig wäre. Sie erteilt dem Präfekten von Königsfelden Auftrag, untersuchen zu lassen, ob wirklich durch einen Zürcher Ingenieur die Straße nach Zurzach abgesteckt und zu ihrer Verbesserung Befehl erteilt worden sei. M. J. K. 454. Die Antwort aus Königsfelden bestätigt die Richtigkeit dessen, was die Zollkammer vernommen hat. M. J. K. S. 466.

Am 7. Juni 1782 verlangte die Zollkammer eine Prüfung der Frage, ob die von Zürich angeordnete, unter Leitung des Inspektors Spitteler stehende Erweiterung und Verbesserung der Straße von Baden durch das Siggenthal nach Zurzach und Koblenz den bernischen Zöllen nachteilig sei. Sollte das der Fall sein, so müßte die Fortsetzung der Straßenarbeit verhindert werden. M. J. K. 1782 bis 84 30 ff.

Am 13. Dezember 1782 schrieb die Berner Zollkammer dem Präfekten von Baden, er solle die Verbesserung der Straße von Baden durch das Siggental nach Zurzach, an der gegenwärtig gearbeitet werde, nicht allzu sehr beschleunigen und mit möglichster Schonung der armen Einwohner des Bezirks zu Werk gehen.

Weil die Straße nach Beschluß der drei regierenden Stände nicht breiter als 10 bis 12 Schuh angelegt wird, soll an den Stand Zürich geschrieben werden, Bern widerseze sich der Verbesserung der Straße nicht mehr; aber unter dem Vorbehalt, daß die vereinbarte Breite innegehalten werde; und daß sie nur an den Stellen

verlegt werde, wo sie von der Limmat unterfressen wurde.⁴ Auch soll die Vorschrift, daß die Fuhrlast auf 40 Zentner beschränkt sei, streng durchgeführt werden. Auf diese Weise ist für die Beibehaltung des Güterverkehrs Basel-Zürich über den Bözberg hinreichend gesorgt, und die Straße von Baden durch das Siggental nach Zurich wird dem bernischen Zollertrag nicht nachteilig sein.

Aus einem Gutachten der Zollkammer vom 7. März 1783 ergibt sich: Laut Beschluß des Syndikates vom Jahre 1781 sollte die Straße nur bis höchstens 10 Schuh breiter gemacht und nur an gefährlichen Orten verlegt werden. Die Arbeit wurde hierauf im Sommer 1782 von Stande Zürich stark betrieben, wurde aber auf Verlangen des Standes Bern eingestellt, weil dieser eine Beeinträchtigung seiner Zölle befürchtete. Die Berner Zollkammer prüfte sodann die Sache, nachdem Zürich ungehinderte Fortsetzung der Verbesserungsarbeiten an der zerfallenen Straße gewünscht hatte; sie empfahl, dem Wunsche unter oben genannten Bedingungen zu entsprechen. Die Straße soll, gemäß dem Abscheid von 1780, der nach Kaiserstuhl gleich kommen und das Fuhrmandat genau inne gehalten werden. M. Z. K. 1782/84 219 ff.

⁴ Aus diesen Worten sieht man, daß die Straße durch das Siggental, die heute auf der Geländeterrasse hoch über der Limmat liegt, damals nahe am Flusse hinführte.

IX. Geschichtliches Ergebnis.

Daß die bernische Aristokratie dem Landvolke den Bau und den Unterhalt der Straßen zum größten Teil auferlegte und nur wegen der drückenden Armut der Bauern in den Ämtern Schenkenberg und Kasteln den Hauptteil der Kosten der neuen Straße übernahm, ist eine Folge des Rechtsverhältnisses zwischen der Regierung und dem Landvolk. Jene war nicht nur im Besitze der staatlichen Hoheitsrechte, sondern auch eines Haupttheiles des ganzen Staatsgebietes, und das Landvolk war für die Benutzung des abträglichen Bodens zu Abgaben — Zehnten und Bodenzinsen — sowie zu Frondiensten verpflichtet.

Dieses Rechtsverhältnis, Feudalismus genannt, bestand bis zur Revolution am Ende des achtzehnten Jahrhunderts in allen europäischen Staaten. Es bildete die Grundlage der Aristokratie, die es benutzte, um zur politischen auch die wirtschaftliche Vormacht zu erlangen.

Um so erstaunlicher ist es, daß es schon im dreizehnten und im vierzehnten Jahrhundert einigen kleinen Hirtenvölkern in den schweizerischen Alpen gelang, die Aristokratie in ihrem Gebiete zu stürzen und demokratische Gemeinwesen aufzurichten. Es sind die Landkantone.

Der Aargau benutzte im Jahre 1798 die Zeitumstände, um sich mit französischer Hülfe von der Berner Aristokratie zu befreien. Diese aber versuchte im Jahre 1814, sich, auch mit fremder Hülfe, die einträgliche aargauische Domäne wieder anzueignen. Aber der Versuch scheiterte an der Entschlossenheit des Aargauer Volkes, das bereit war, sich für die gewonnene Selbständigkeit mit den Waffen zu wehren, wenn es sein mußte; und an der Festigkeit seines Vertreters am Wiener Kongreß.¹

¹ Siehe das Nähere in Albrecht Renggers Briefwechsel mit der aargauischen Regierung während des Wiener Kongresses; im XXXV. Bande der Argovia (1913).

Im Kanton Bern behauptete sich das patrizische Regiment der Hauptstadt bis zur französischen Julirevolution des Jahres 1830. Als unter ihrem mächtigen Einflusse in den aristokratisch regierten Kantonen der Schweiz demokratische Verfassungen eingeführt wurden, die den Grundsatz der Volkssouveränität enthielten, „konnte sich auch der Patrizierkanton Bern dem Strome der Zeit nicht entziehen; das Stadtpatriziat mußte, trotz seiner vorzüglichen Verwaltung, vor dem Andrängen der Landpartei sein Regiment niederlegen, und der 6. Juli 1831, von dem die Verfassung für die Republik Bern datiert ist, bedeutet einen Markstein in der Geschichte des bernischen Freistaates. Am 31. Juli 1831, dem Tage der Volksabstimmung, verkündeten Freudenfeuer von allen Bergen und Hügeln das glückliche Ergebnis.“²

Die Grundlasten jedoch, die während ungezählter Jahrhunderte die Aristokratie am Leben erhalten hatten, überdauerten den Sturm von 1831. Mancher Aargauer wird mit Verwunderung lesen, wie noch im Jahre 1846 der Bauernsohn Jakob Stämpfli, der nachmalige Bundesrat, und seine politischen Gesinnungsgenossen für die Abschaffung der feudalen Grundlasten und für eine demokratische Gestaltung des Staatshaushaltes kämpften. Denn auf der einen Seite baute sich das Wirtschaftssystem und mit ihm das Finanzwesen des Staates immer noch auf den Feudallasten, hauptsächlich den Zehnten und Bodenzinsen, auf, deren Berechtigter der Staat war.“ „Der Finanzzustand konnte äußerlich betrachtet als günstig bezeichnet werden.“ Einer der Verfassungsräte nannte Bern den bis dahin verhältnismäßig reichsten Staat Europas. Stämpfli: „Wenn man bloß die Finanzen im Auge hat und nicht das Finanzsystem, so ist es ganz richtig, daß der Kanton Bern von allen Staaten Europas vielleicht der begünstigste ist.“

„Aber die Lasten waren ungleich verteilt. Sie trafen hauptsächlich den Viehzucht treibenden und ackerbauenden Stand.“

Regierungsrat Dr. Schneider wies auch auf die Ungleichheit in der Verteilung der Steuern hin; einzelne Gegenden, einzelne Gemeinden, einzelne Ortschaften, Personen und Grundstücke mußten alles bezahlen, während andere gänzlich davon befreit seien. —

² Bundesrichter Theodor Weiß: Jakob Stämpfli, ein Bild seiner öffentlichen Tätigkeit, I. Bd. (Bern 1921) S. 83.

Aus drei Gründen sei die Abschaffung der Zehnten und Bodenzinse und die daran anknüpfende Finanzreform notwendig:

Aus dem politischen Grunde, daß diese Lasten der einzige Hoffnungsstern der Aristokratie, das Band sei, welches das Land an die Aristokratie knüpfe. Mit der Abschaffung werde die Idee, welche mit diesen Lasten verbunden sei, nämlich daß das ganze Land der Stadt Bern gehöre, getötet; und es falle die letzte Stütze dahin, welche ein Wiederentstehen der Aristokratie möglich gemacht hätte. Der zweite Grund sei die politische Einheit des Kantons und die Beseitigung eines wesentlichen Zündstoffes. Der dritte Grund sei finanzieller Natur: so oder so werde eine Vermögenssteuer nicht zu umgehen sein.³

³ Im oben genannten Bande von Th. Weiß S. 127—129.

X. Urteile über die patrizische Berner Regierung.

In seinem lehrreichen Werke Schweizerische Verfassungsgeschichte (Basel 1920, S. 272) sagt Andreas Heusler über die alte Berner Regierung: „So seltsam uns auch heutzutage diese Patrizierherrschaft anmutet, so darf man doch nicht verkennen, daß sie gut regiert hat und daß das Land unter ihr zu Blüte und hohem Gedeihen gelangt ist, das Landvolk insonderheit sich wohl befunden hat.“ Und Jakob Keller nennt in seiner Arbeit über die Erwerbsverhältnisse des jurassischen Berneraargaus Bern einen Musterstaat und zwar bei den Mitteilungen über dessen Straßenbauten, worin es in der zweiten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts sogar Frankreich übertroffen habe.

Die Akten zur Geschichte der heutigen Bözbergstraße widerlegen für den Aargau diese zwei Urteile, die aus Tilliers' ¹ Geschichtswerk geschöpft sind, aber nur zum Teil mit Recht. Die völlige Verarmung, nein Verelendung der Ämter Schenkenberg und Kasteln war die Folge der übermäßigen Belastung des Bauernvolkes, und die Regierung rührte keine Hand, dem schwer gedrückten Bauernstande aufzuhelfen. Im Amte Königsfelden sah es nicht besser aus; das weiß man aus Pestalozzis Lienhard und Gertrud. Das gleiche gilt vom Amte Biberstein bei Aarau. Ohne Rücksicht auf diesen Zustand lud die Regierung dem Landvolke eine schwere Steuer auf, die das Kapital schonte und deshalb den kleinen Bauer um so stärker drückte. Am rücksichtslofesten verfuhr die Regierung gegen die Gemeinden Asp und Densbüren, die an der Staffeleggstraße zu fronen hatten und doch auch an die Bözbergstraße steuern mußten, nur weil sie dem Amte Schenkenberg zugeteilt waren. Und die schwere Steuer mußten die Gemeinden auf sich nehmen, damit sich die Zolleinnahmen der Hauptstadt um einige hundert Gulden jährlich vermehrten und damit die Regierung auswärtigen Staaten einen Gefallen erweisen könne. Aber immerhin war beim Bau der neuen Bözberg-

¹ A. von Tillier: Geschichte des eidgenössischen Freistaates Bern, V. Bd. 1839 Seite 416, 428/29.

straße der Schweiz des Volkes an ein dauerndes Werk angewendet; an ein Werk, das trotz der Eisenbahnen auch noch heute seine volkswirtschaftlichen Zinse bringt; während die Frondienste an der alten Bözbergstraße Jahrhunderte hindurch eine Vergeudung der Volkskräfte bedeuteten. Die einsichtigen Männer im Berner Patriziat hatten Mühe genug, dieser Vergeudung ein Ende zu machen.

Die Geschichte der heutigen Bözbergstraße zeigt mit voller Deutlichkeit die Richtigkeit der Ansicht, die Albrecht Rengger und Ph. A. Stapfer von der Berner Regierung am Ende des achtzehnten Jahrhunderts hatten; und daß diese Männer nach dem Zusammenbruche des helvetischen Einheitsstaates mit gutem Grunde dafür wirkten, dem Aargau eine Regierung zu schaffen, die nicht den rücksichtslosten und kurzsichtigsten Raubbau am Bauernvolke trieb, sondern auch für dessen Wohlfahrt arbeitete.

Merkwürdig und lehrreich sind Johann Georg Zimmermanns Ansichten und Urteile über die Berner Regierung. In seinen Briefen an einige seiner Freunde in der Schweiz² finden wir folgende Worte: „Kein König regiert mit mehr Würde und Weisheit, als die Regierung in Bern (2. März 1778). „Ob ich gleich, so lange ich in Brugg war, Bern nicht liebte, so habe ich anjetzt hingegen gerade die gegenseitige Gesinnung. Ich liebe Bern; ich habe einen sehr hohen Begriff von der dasigen Regierung, und ich würde in Deutschland jedem sehr derb antworten, der von dem Bernischen Staate nicht mit der Würde spräche, womit ich davon zu sprechen gewohnt bin. Allein ich komme desfalls mit keinem Menschen in Streit. Denn die Deutschen, und zumal die Hannoveraner, sprechen immer mit wahrem Respekt von Bern — und dies alles sind Früchte von Samen, die Haller ausgestreut hat“ (2. März 1778).²

„Ich wußte nicht, daß mein alter Freund Fellenberg Sandvogt zu Wildenstein (also über das Amt Schenkenberg) ist. Mein Gott, wie konnte sich ein Mann von solchem Genie entschließen, ein so elendes Amt zu übernehmen, wo man in die elendesten Details hineingehen muß, und wozu man nur kleine Kerle, wie D. war, gebrauchen sollte?“ (29. September 1783).²

Dieser Ansicht über Fellenbergs Amt halte man entgegen, was Zimmermann in seinem Werke über die Einsamkeit von Friedrich

² Herausgegeben von Albrecht Rengger, Aarau 1830; S. 37, 38, 307.

dem Großen sagt; an der Stelle, wo er vom guten Einflusse der Einsamkeit auf Geist und Gemüt des Menschen spricht:

„Zu Sansfouci, wo jener alte Kriegsgott seine Donnerkeile schmiedet und Werke seines Geistes für die Nachwelt schreibt; wo er sein Volk regiert, wie der beste Vater sein Haus; wo er in der einen Hälfte des Tages die Bitten und Klagen des geringsten Bürgers und Landmanns liest und seinem Lande von allen Seiten mit erstaunlichen Geldsummen aufhilft, ohne irgend eine Erstattung zu verlangen, ohne irgend etwas dabei zu suchen als das allgemeine Beste, und wo er in der andern Hälfte des Tages Dichter und Philosoph ist — herrscht weit umher eine Stille, in der man den leisesten Hauch von jedem sanften Winde hört.“³

Ein auffallender Widerspruch im Denken Zimmermanns. Er lobt den König, einen der größten Männer der Weltgeschichte, der seinem armen Volke wie ein Vater hilft und auch dem geringsten Bürger Gehör schenkt. Fellenberg aber soll zu gut sein, einem notleidenden Volke vorzustehen. Wie erklärt sich der Widerspruch? Zimmermann (und nicht er allein!) war von dem Gedanken beherrscht, die aargauischen Ämter seien Domänen, die ihren Herren, den Berner Patriziern, einen reichen Ertrag zu bringen hatten. Weil die verarmte Domäne Schenkenberg viel geringern Ertrag brachte, als andere, war sie nicht wert, von einem hochbegabten Manne regiert zu werden!

³ Über die Einsamkeit, I. Teil, Frankfurt und Leipzig 1785, S. 94.

XI. Anhang.

1. Verzeichnis¹ der Männer und Zugtiere.

1775 Dezember 19.

	Männer	Stiere	Pferde
1. Bözberg (die heutigen Gemeinden Ober- u. Unterbözberg) liegt an der Straßenlinie, haben die alte Straße verbessert.	126	95	7
Linn	51	29	—
im gleichen Gericht; eine Viertelstund von der Straß; jeder Baur hat 2 Tage (lang) auf die Straße nach Umiken (Steine?) geführt; verbessern etwas an ihren Straßen.			
Gallenfild	80	48	10
in gleicher Kirchgemeind, etwan 500 Schritt vom nächsten Ort nach Umiken gearbeitet wie Linn.			
2. Deltheim	80	48	10
ist 2 Stund Wegs, mit Stieren wohl 3 Stunden zu fahren, durch einen beschwerlichen Weg auf den Bözberg; hat ihre Dorfstraßen nach Urau, Castelen und Brugg repariert, insbesondere die Hollgäß neu beschossen (überorient); auch nach Lenzburg zu sollen (sie) wohl 3 Monat auf allem in verschiedenen Jahren verwandt haben.			
3. Densbüren und Asp	109	80	7
bis nach Bözen zu fahren gegen 3 Stunden; haben 40 000 Schritt Straße zu erhalten, davon sie $\frac{3}{4}$ aus dem Wasser auf das Trockene gelegt, bei 500 Schritt neue Straß gemacht, auch Land darzu gekauft haben und gegen der Staffelegg ein zimlichen Unterhalt.			
4. Mandach	78	48	5
bis zu der Straß auf den Stalden 3 Stunden schlechten Weg zu fahren, an der Straß von Stilli nach Brugg 4 Jahr gearbeitet, die halbe Zeit, bißweilen doppelt.			
Hottwil	42	65	4
ist gleich entfernt fast wie Mandach und hat gleich an der Straße von Stilli gearbeitet.			
5. Bözen	71	42	10
Elfigen	36	25	—
Efigen	45	51	14
Käseenthal	8	17	—

¹ Siehe IV 19. Dez. 1775.

	Männer	Stiere	Pferde
Bözen und Esigen an der Straß, Esigen eine Viertelstunde davon, Käsenthal eine halbe Stunde; haben zu Verbesserung der Straße etliche tausend Fuder Steine in kurzer Zeit geführt.			
6. Thalheim	98	67	8
ist bei 3 Stunden bösen Weg bis zur neuen Bözberg Straß; bei 3 Monathen bei der Hellmühli gearbeitet, etwas bei Castelen.			
7. Umiken	30	3	8
Ryniken	56	49	2
Umiken eine halbe Viertelstund, Ryniken eine kleine Viertelstund an der Straß von Brugg nach Wildenstein und Arau; vom 7. Hornung 1771 bis 5. Juni mit 20 Mann und 4 Bennen so viel, als es die Witterung zugelassen, 117 Fuder Stein zu den Coulissen; vom 16. November 1771 bis 11. Juni 1772 20 Mann 4 Bennen; vom 16. November 1772 bis 16. Jenner 1773, da die Arbeit vollendet, gleich viel Leuthe.			
8. Kirchgemeind Rein und Mönthal:			
Laufrohr	21	7	4
Muhof der Stadt Brugg	2	8	—
Rein	24	9	—
Rüfenacht	32	32	1
Stilli	28	18	4
Villigen	102	96	6
Remigen	65	54	6
Mönthal	48	21	3

Auf die Bözbergstraß 1 bis 2 Stund. An der Straß von Stilli nach Brugg a. 1768 auf 2 Säzen mit Mandach gearbeitet, ein Tag 98, den andern 99 Mann und mit dem Fuhrwerk auch doppelt, die ganzen Bauren (Bauern mit vollem Gespann) die Stein geführt zu den Steinbetten, ohne ordinari Karren. A. 1769 auf 2 Säzen, die Hälfte Arbeiter und die ordinari Karren 8. 1770 auf 2 Säzen die Hälfte Arbeiter und 10 Kärren; 1771 2 Sätze, 10 Karren, die Hälfte Arbeiter.

NB. Von Brugg bis Stilli ist eine Stund und die Straße eine der schönsten im Land.

Am Schluß: Angabe der Entfernungen der einzelnen Gemeinden von der neu vorgeschlagenen Straßenlinie. Die weiteste: Densbüren 4 Std. Bözbergstraße Cah. 102 im StA. Bern. Die Gesamtzahl der arbeitsfähigen Männer: 1154, auf 5659 Einwohner (oben S. 7). Die Gesamtzahl der Ochsen: 868; der Pferde 101.

Diese Zusammenstellung zeigt in drastischer Form, daß im Feudalstaate — nicht bloß im bernischen — der Landesherr über die Arbeitskräfte des Landvolkes, außer denen der Frauen und Kinder, verfügte; nicht unbeschränkt, aber doch in starkem Maße.

2. Verzeichnis der Gemeindevorgesetzten.

Beilage zum Schreiben vom 9. Dezember 1775 (IV). Schreibart der Vorlage.

Verzeichniß der Vorgesetzten, die bey der den 6. Christmonat 1775 mit Oberamtlicher Bewilligung zu Veltheim gehaltenen Versammlung, die Neu Straß betreffend, zugegen gewesen.

Amt Schenkenberg:

Gericht Veltheim: Untervogt Brugger; Amtsweibel Byland.

Thalheim: Untervogt Keiser von dar (daher); Gerichtses (Richter) Erißmann von Gallenkirch.

Denspüren: Untervogt Muster, Stadthalter Fäßler.

Stilli: Hr. Amtsuntervogt Finsterwald, Hr. Hauptmann Finsterwald, von Lauffohr. Untervogt Geißberger von Ryniken; Jakob Schafner von alda; Weibel Horlacher von Umiken; Gerichtses Lehner von Stilli; Heinrich Kern, Gerichtses von Villigen; Gerichtses Brak in Möntal; Gerichtses Hinden von Remigen.

Bözberg: Untervogt Stöckj alda; Stadthalter Roth von Linn; Gerichtses Zimmermann von Ursprung.

Gricht Bözen oder Efigen: Untervogt Heuberger; Statthalter Bofart; Statthalter Heuberger; Kirchmeyer Brak.

Hottwyl: Untervogt Geißmann; Statthalter Märki.

Amt Kasteln:

Schinznacht: Hr. Amtsuntervogt Schaffner.

Muenstein: Untervogt Salm.

Villnachern: Untervogt Hartmann.

Oberflachs: Untervogt Keiser.

Anmerkung. Alle biß an die vom Gricht Bözen oder Efigen verlangten die Supplik und willigt darzu ein (der Obervogt?).

Bescheint: Landschreiberey Schenkenberg und Kasteln.

(Bern. Staatsarch., Straßenwesen III 9 b; Abschrift von E. Schneeberger).

3. Originalbericht Miranis über den Zustand der Bözbergstraße und Kostenvoranschlag.

1774, August 3. Brugg. a) Bericht Miranis über den Zustand der Bözbergstraße²; im Bern. Staatsarchiv Straßenwesen III 9 b. Meine Abschrift haben die Herren Gymnasiallehrer E. Schneeberger in Bern, Archivdirektor G. Kurz und sein Assistent Membrez mit der Vorlage verglichen. Folgender Abdruck weist die Schreibart der Vorlage.

² Siehe den Auszug oben S. 26.

Baillage de Schenkenberg. Chemin de Bale à Brougg par le Bötzbberg.

Raport de moi soussigné Ingenieur, de l'Examen, Remarques et Projets faits pour rétablir une nouvelle Chaussée à commencer aux frontieres ou Borne entre les Etats de Berne et d'Autriche ou à la Separation du Territoire du Village d'Hornusen d'avec celui de Bötzen.

Description du Chemin actuel.

Le Chemin actuel et (s.) de la ditte Borne jusques à l'Entrée de Bötzen, et de ce Village a celui d'Effinguen, il se trouve enfoncé dans la terre le bord du coté du Midy est d'environ 3.4. a 5 pieds plus ou moins, et celui du coté du Nord de 5. à 8 ou environ, la largeur d'environ 6 à 8 pieds, son Sol qui est en Rouine avec frondrieres, (s.!) des resauts et sert aussi de Ruisseau pour les Eaux qui y coulent continuellement, la Montée et (s.) sauf à quelques endroits est insensible.

Dès le dit Village d'Effinguen et jusques au pied de la Montée du Stalden ou Bötzbberg, ou jusques au Rencontre d'un petit Torrens nommé Riettmattbach qui se vuide dans ce Chemin, il est large d'environ 6 pieds, est sur un Sol de Roch tendre et pourri qui est feuilleté ou par petits Lits de differentes hauteurs ou Epaisseur, enfoncé dans ce Roch de 10 à 25 pieds, les Bords lateraux élevés presque perpendiculairement.

En suite commence la Montée du Bötzbberg et Spanägel, une partie est sur Terrain, et la plus grande longueur sur du Roch qui a diverses Rapidités, la premiere d'environ 18 pouces de Montée ou pente par chaque toise de 10 pieds de Berne, le surplus et a reserve d'un petit Trajet avant d'arriver au Sommet de 20 à 38 pouces aussi de Montée, où le Sol est sur terre et creux, et où il est sur du Roch, ce ne sont que des resauts panchant tantôt plus d'un coté tantôt plus de l'autre.

Le Bord au (ou) coté du Midy est un precipice ainsi que l'on peut nomer cette montée ou portion de Chemin, qui n'est susceptible à être rétabli.

NB. la longueur de cette Montée est de 441 toises et 7 pieds mesurés planimétriquement ce qui fait plus d'un quart de Lieue.

Après la ditte Montée l'on vient sur une plaine qui continue en passant près le Cabaret du Stalde d'environ 150 toises de longueur 6 à 7 pieds de largeur, il est raboteux un Sol inégal avec fondrières.

De la commence la descente contre Brougg jusques a la Croisée du Chemin qui tend à Wildistein, dont à decrire le détail seroit ici trop long; mais en general il est trop étroit, je dis la plus grande partie et la Voye Charriere a seulement 6 à 8 pieds de largeur, et enfoncée entre deux Behrnes ou Crases, depuis 4, 8, 15 et 20 pieds, le dessus des Crases sont espacées plus ou moins comme d'environ 10 à 15 pieds.

Le Sol sur terre qui avoit été pavé, a présent est renversé et détruit. il ne reste que quelques fragmens, ce Sol est aussi rempli de fondrières, grosses Ornières, et de Cailloux vacillants et roulants soit point stables, et il sert de Ruisseau en temps de pluye et fontes de Neiges et en Hyver il se forme des glaces.

A un endroit il est enfoncé entre deux Rochs de 20 pieds, et seulement de 6 à 8 pieds de largeur, et a 18 à 20 pouces de pente par chaque toise sur environ 20 toises de longueur.

Il y a encore 2 courts Espaces qu'il est de meme sur du Roch mais enfoncé seulement de 2 a 3 pieds, à un espace, est en pente de 28 pouces et à l'autre 14 aussi par chaque Toise, la largeur est de même d'environ 6 à 8 pieds, il se rencontre aussi quelques portions de ce Chemin qui est presque plaine et de même en très mauvais Etat, en fin le tout est presque impraticable.

b) V o r s c h l a g f ü r d e n N e u b a u.

Nach obiger Schilderung des Zustandes der Bözbergstraße beschreibt Mirani seine zwei Projekte und stellt eine genaue und ausführliche Kostenberechnung in Tabellenform auf.

Beide vorgeschlagenen Straßen beginnen im Dorfe Effingen. Die eine Linie zieht sich oberhalb Effingens durch den Wald Imhau; Mirani nennt sie das nördliche Projekt. Die andere, von ihm das südliche Projekt genannt, zieht sich von Effingen südwärts zur Barnegg (M. schreibt Berneg).

Vom nördlichen Projekt sagt Mirani:

Quenviron un quart d'heure de longueur (86 toises) est en Situation sauvage et tourné contre le Nord; enfin par calculs faits, il en coutera environ 1876 francs de plus qu'au Projet du Midi.

Die Ausführung des südlichen Projektes erfordert ein Jahr Zeit, und man würde den Absturz (le Precipice) oder den Weg über den Spanagel und Stalden vermeiden. Auf der Barnegg-Straße könnte man mit Karren und Wagen fahren (Chariots et Voitures); vorausgesetzt, daß man über den Schmidtenbach (in Effingen) eine Brücke erstellte, was ohne Risiko geschähe. Dieses Gutachten ist datiert: À Brougg ce 3. Août 1774 A. Miranj Ing.

Nach Miranis Kostenberechnung würde der Bau der ganzen Straße Hornussen-Brugg (mit Brücken in Bözen und Effingen) durch das Feld Unter Barnegg oberhalb Effingens in gerader Linie ostwärts, mit Steigung von 7 bis 8½ Zoll (par toise), durch das Gehölz Langebuhe usw. 58 807 Franken kosten. Zu dieser Berechnung vom 3. August 1774 schreibt der Staatschreiber J. R. Mutach: Dieser Devis ist nach der auf dem zugehörigen Plan bezeichneten Straßenlinie(n) Nr. 2 von Mn. Gn. Herren und Oberen beliebt und nach und nach in verschiedenen Jahren auszuführen erkannt worden. Act. cor. 200;³ bescheint Bern 3. July 1775.

1776, Juni 19. À Brougg. A. M(irani). Staatsarchiv Bern. Nr. 1 Bötzenberg Brouillard 1776/100. Folioheft mit Faden geheftet. Obiges Datum steht von Miranis Hand auf S. 21.

Baillage de Schenkenberg. Chemin de Bale à Brougg, en passant par Bötzen, Effinguen, sus le Spanagel, la montagne du Bötzenberg, le Cabaret du Stalden, et jusques au bas d'un paquéage commun, et rencontre de la

³ Das heißt: beschlossen vom Großen Räte der Zweihundert.

ligne du Midy, comme a déjà été trassé sur le Terrain et Plan cy joint en 1774, par la ligne pointuée en vert, et à present passée en jaune, comme a, b, c, d, e, f, g, h, i.

Raport et Devis pour l'Etablissement du dit Chemin.

1^o J'ai remarqué et raporte, qu'en suivant le dit Allignement, les Domages ou Indemnités à payer pour le terrain que le Chemin occuperoit, seront de très peu de Consequence (NB. L'on ne traverse aucun Prés).

2^o Que depuis Efiguen jusqu'au rencontre d'un Torrens dit Riettmatbach, où l'on doit établir un Pont, ou 260 toises de dix pieds de Berne de longueur, est en une Situation presque en plaine à reserve de quelques courts trajets qui sera en pente pour le plus de 7 à 8 pouces.

3^o Que depuis le dit Torrens et jusques à la plus grande hauteur du Bötzbberg, marqué sur le Plan par S, les pentes se peuvent regler à 8 pouces et demy, à 9, et à quelques courtes distances à dix, par chaque toises de longueur.

4^o Que pour regler les dites Pantes aux dimensions prescrites, des le dit Torrens, et pour arriver sur le Spannagel, marqué m, où l'on doit baisser le Roch d'environ 4 à 6 pieds, il faut cottoyer la montagne qui a un talud rapide, et Roch escarpé, par 4 Contours ou Zig Zags, à travers de certains Paqueâges, Bois Sapins, à divers particuliers, et d'un Bois commun, ou il sera à quelques Trajets au bord des dits Rochs escarpés, sur un Sol en partie terre ordinaire et Espèces de Glaise, et l'autre partie sur terre avec Rocquaille et Roch de pierre à Chaux peu dure, et dessus le dit Spannagel, tirer à Gauche, et cottoyer aussi certains Champs où il se rencontre quelques Rochs, en suite sur terrain où Paquéage commun, d'une Pante imperceptible, suivre au Côte du Levant le Chemin actuel, jusques à la dite grande hauteur du Bötzbberg au dit S, qui a 480 pieds de montée, sur une ligne de 715 toises de longueur.

Autres remarques

1776, Juni 19. Brugg. Kostenvoranschlag H. Miranis:

I. Für die StraÙe über den Spanagel und den (alten) Stalden, die ungefähr 85 Fuß mehr Steigung hat:

	fl.	S.	D.
Von der Landesgrenze bis Effingen 850 Klafter	8253	12	—
Von Effingen bis zur Vereinigung mit der StraÙe durch das Tobel bei Gallenkirch 1699 K.	28215	6	11
Von da bis zur Vorstadt Brugg 1404 K.	19886	11	5
zusammen 3953 Klafter	56355	10	4

Landentschädigungen:

2163 Geviertklafter zu 8 Sols das Kl.	865	4	—
130 Geviertklafter Rebland zu 26 Sols das Kl.	169	—	—
2163 Klafter Signettes, Einfriedigung (Cloture) oder Hecken (hayes) zu 10 Sols	857	4	—
Kosten für die Inspektion der Direktion	4000	—	—
	62226	18	4

II. Für die Straße durch das Tobel (das heißt über die Langebue):

	Lib.	S.	D.
Von der Grenze bis Effingen 850 Klf.	8253	12	—
Von Effingen bis zum Vereinigungspunkte 1490 Klf. . .	24159	1	7
Von da bis Brugg 1404 Klf.	19886	11	5
zusammen 3744 Klf.	52299	5	—

Landentschädigung:

3900 Geviertklafter zu 8 Sols	1560	—	—
150 Geviertklafter Rebland zu 28 Sols	169	—	—
2558 Klafter ligniettes Cloture où hayes zu 10 Sols	1279	—	—
Für Inspektion oder Direktion	3500	—	—
insgesamt 3744 Klafter	58807	5	—

Der Unterschied in der Länge zwischen I und II kommt daher, daß für das Projekt über den Spanagel zur Milderung der starken Steigung 4 (contours ou Zig Zags) Kehren vorgesehen waren; während die Straße der Barnegg entlang geradlinig gezogen werden konnte.

Vergleichung der zwei Entwürfe (aus dem Französischen übersetzt):

Entwurf I Spanagel:

1. Die Länge ist ungefähr 209 Klf., die Steigung (hauteur) 85 Fuß größer; Mehrkosten 3419 Fr.
2. Auf die Länge von 520 Klf. sind die Steigungen zum Teil 8½ Zoll, zum Teil 9½ und 270 Klf. beinahe eben.
3. Auf die Länge von etwa 200 Klf. ist der Weg in den Abhang eingeschnitten, dessen Gefälle 4 bis 7 Fuß auf das Klafter beträgt.
4. Auf die genannte Strecke sind Mauern von ungefähr 156 Klafter Länge und 5 (Fuß?) Höhe zu unterhalten. Auf eine Strecke von ungefähr 60 Klafter Länge ist der Rand des Weges (le bord du chemin) in Felsen eingehauen (sur la longueur de 60 toises ou environ le bord du chemin et par intervalles sera un Roch escarpé).
5. Ungefähr 200 Klafter liegen direkt gegen Norden und im Schatten des Berges, der sehr steil ist; hier scheint die Abendsonne (le soleil couchant y domine); der Rest ist offen (à decouvert).
6. Der Weg hat 4 kurze und unbequeme Kehren (crochets ou contours).
7. Die Landentschädigungen sind unbedeutend, ungefähr 200 Fr.
8. Die für den Bau einer Strecke von 600 Fuß nötigen Steine sind zur Hand; etwas im gegenwärtigen Weg; der Rest auf die mittlere Entfernung von 200 Klafter.
9. Kies konnte man bis jetzt keinen nachweisen. Was die Anwohner als solchen ansprechen, Steine von Nußgröße und noch geringer, sind abgefallene Felsensplitter; oder dann große Steine von geringer Härte, die man mit dem Finger zerbrechen kann.
10. Ungefähr in der Mitte dieser Straßenlinie sind 5 oder 6 Häuser und eine Wirtschaft, genannt auf dem Stalden. Solche Häuser sind an der Linie des andern Entwurfes nicht.

Die Bewohner des Dorfes Bözberg und die der Umgegend des Staldens wünschen die Ausführung dieses Projektes.

Entwurf II. Südliche Linie, von Effingen gegen Bernegg (Barnegg), bis zur Vereinigung mit der Linie über den Spanagel.

1. Länge: 1490 Klafter, Kosten 24159 Fr., Steigung oder größte Höhe 466 Fuß.
2. Diese Linie ist 209 Klafter kürzer und kostet etwa 3419 Franken weniger und hat 85 Fuß weniger Steigung.
3. Die stärksten Steigungen betragen 8 Zoll auf das Klafter, auf zwei kurzen Strecken 9 Zoll.
4. Auf eine Strecke von etwa 80 Klaftern wird der Weg am Bergabhang ausgehauen (sera escavé sur le coteau ou pente de la montagne); das Gefälle des Abhanges beträgt ungefähr 4 bis 9 Fuß auf das Klafter; auf eine Strecke von 50 Klaftern 9 Fuß auf Felsen, 36 Fuß auf Rocquaille und dann auf Erde.
5. Erforderlich ist der Unterhalt von 50—60 Klaftern Mauern, die etwa 5 Fuß hoch sind.
6. Auf eine Strecke von 30 bis 45 Klaftern Länge ist der untere Straßenrand an einem sehr steilen Erdbahang.
7. Eine Strecke von ungefähr 100 Klaftern Länge liegt direkt gegen Sonnenaufgang; sie wird nachmittags beschattet sein durch den Berg, der auf die genannte Länge sehr steil (rapide) ist. Der Rest wird offen sein (à découvert).
8. Enge oder fühlbare Windungen sind keine vorhanden.
9. Die Landentschädigungen werden um etwa 500 oder 300 Frk. die des ersten Projektes übersteigen.
10. Für den Bau einer Strecke von 350 Klaftern Länge werden die Steine zur Hand sein; für den Rest sind sie in einer mittleren Entfernung von 200 oder 250 Klaftern zu haben.
11. Für die Befestigung besteht der gleiche Mangel wie beim andern Projekt.
12. An dieser Linie liegen keine Häuser; aber in der Mitte der Wegstrecke befindet man sich einige hundert Schritte unterhalb der Häuser von Gallenkirch.

Es wird behauptet, daß die Bewohner von Bözen und der Umgegend des Staldens diese Linie nicht wünschen; ebenso nicht der Staldenwirt, der gezwungen wäre, seine Wirtschaft zu verlegen.

4. Verträge über Steinfuhren und Steinbrechen.

1777 November bis 1778 Februar. 1 loses Heft, betitelt Copia, folio, 12 Seiten, wovon 11 beschrieben, enthält Verträge über das Führen und das Brechen von Steinen für die neue Bözberger Straße; abgeschlossen zwischen den Unternehmern und Abraham Füchslin, bestelltem Zahlmeister.

a) Steinfuhren (S. 1—5, 8—11).

1. Abraham Hartmann, Müller zu Dilnachern, führt 2 cubische Klafter, jedes zu 1000 Schuh gerechnet, zur Befestigung der neuen Straße aus dem Bruch an die angewiesene Strecke, wo er sie in Höhe von $3\frac{1}{2}$ und Breite von 4 Fuß

- richtig beigt. Die Steine sollen von „behöriger“ Größe zum Steinbett der neuen Straße und nicht mit kleinen, untauglichen Bruchsteinen vermischt sein. Fuhrlohn 4 Gld. (Berngulden) für 1000 Cubikfuß. Umifen, 26. November 1777.
2. Ebenso: Hans Urech Fuchs und Jakob Siegrist von Elfingen: 2 Klafter. Effingen, 28. November 1777.
 3. Samuel Müller in Gallenkilch: 1 Klafter. Effingen, 29. November 1777.
 4. Heinrich Schaffner: 5 Klafter für je 5 Berngulden. Effingen 13. Dez. 1777.
 5. Heinrich Amsler von Bözen: 1 Klafter 5 Gld.. 13. Dez. 1777, Effingen.
 6. Johannes Wildi, Sagenmüller 5 Klafter zu 5 Gld. Brugg 15. Dez. 1777.
 7. Jakob Heuberger von Elfingen: 6—7 Klafter zu 5 Gld. Effingen, 20. Dez. 1777.
 8. Hans Dätweiler und Hans Ulrich Dätweiler $5\frac{1}{2}$ Klafter, das Klafter um 50 Bernbatzen (1 Gld. = 15 Batzen). Elfingen, 20. Dez. 1777.
 9. Samuel Müller von Gallenkilch liefert bis spätestens 15. April 1778 $7\frac{1}{2}$ Klafter zu $4\frac{1}{2}$ Gld. Effingen, 2. Febr. 1778.
 10. Heinrich Schaffner von Effingen: 8—12 Klafter zu 5 Gld., diese und die früher übernommenen Steinfuhren bis spätestens 15. April 1778 zu erledigen. Brugg, 4. Febr. 1778.
 11. Johannes Wildi, Sagenmüller, etwa 5 Klafter um $4\frac{1}{2}$ Gld. bis 15. Apr. — Brugg, 23. Hornung 1778.
 12. Hans Ulrich Dätweiler 1 Klafter zu $4\frac{1}{2}$ Gld. bis 20. Apr. — Brugg, 9. März 1778.
 13. Abraham Hartmann, Müller zu Vilnachern $8\frac{1}{2}$ Klafter, um 5 Gld. das Klafter, auf 1. Mai 1778. Brugg, 21. März 1778.
 14. Samuel Müller in Gallenkilch 3 Klafter zu $4\frac{1}{2}$ Gld. bis 1. Mai Brugg, 23. März 1778.
 15. Abraham Gasser 1 Klafter Steine (zur Befestigung der neuen Straße, wie oben Nr. 1; Befestigung oder Steinbett); für 4 Gld. Brugg, 15. Dez. 1777.
 16. Johannes Kohler etwa 4 Kl. zu 4 Gld. Brugg, 31. Dez. 1777.
 17. Johannes Heuberger, Müller in Bözen, 1 Klafter zu $4\frac{1}{2}$ Gld. Effingen, 24. Jan. 1778.
 18. Heinrich Amsler 5 Klafter zu $4\frac{1}{2}$ Gld. Bözen, 24. Jan. 1778.
 19. Heinrich Schaffner: 12 Klafter zu $4\frac{1}{2}$ Gld. Effingen, 26. Jan. 1778.
 20. Jakob Heuberger von Elfingen 2 Klafter à (s.) 5 Gld. Brugg, 10. Febr. 1778.
 21. Hans Ulrich Dätweiler 2 Klafter zu 5 Gld. bis 1. April. Elfingen, 13. Febr. 1778.
 22. Rudolf Heuberger von Bözen und Caspar Amsler von Bözen 4 Klafter (davon 2 zunächst unterhalb des Dorfes Bözen, 2 vom Grenzstein gegen Bözen) zu 5 Gld. Bözen, 23. Febr. 1778.
 23. Heinrich Amsler: 5—10 Klafter an die Straße unterhalb Bözen; 5 Klafter auf das Obere Feld (zwischen Bözen und Effingen) und so viel zur Ergänzung oberhalb Effingens noch nötig sind. Bözen, 23. Febr. 1778.

b) Steinbrechen (S. 5—7):

1. Abraham Fäuchli bricht je ein Klafter gute und dauerhafte zur Straßen-Bsezi erforderliche Steine unweit dem Sindel und „unten am Berg unten am Dorf Effingen,“ das Klafter um vier Berggulden. Alles in dem Verstand, daß in obigen zwei Kläftern die nötige Anzahl Steine, so zur Einfassung und Verbindung der Bsezi erforderlich sind, sich befinden; nämlich in der Größe von 18 Zoll lang, 12 Zoll breit und 8 Zoll dick.“ Das beim Brechen sich ergebende Grien und die zur Bsezi untauglichen Steine sollen ohne Entgelt zu Händen des Herrn Mirani liegen bleiben. Rückgabe des Werkgeschirres nach Beendigung des Verdings in gutem Stand gemäß Verzeichnis. Vollendung der Arbeit in den nächsten 14 Tagen. Umiken, 24. Nov. 1777.
2. Meister Jakob Marti von Othmansingen; Hans Urech Nägeli, Maurer, gebürtig von Zürich, diesmal in Lenzburg; Felix Nägeli, Maurer von Birrenlauf, brechen an den angewiesenen Stellen auf und unten am Bözberg 112 cubische Klafter (zu 1000 Schuh) und rüsten sie zur Abfuhr. Alle Steine sollen die zur Bsezi der neuen Straße erforderliche Größe haben und eine gehörige Anzahl Steine zur Verbindung und Einfassung enthalten (wie oben b 1). Zur Abfuhr bereit zu stellen: je 28 Klafter bis Ende Christmonats 1777; bis Ende Jenners, Hornungs und Merzmonats 1778; bei Strafe des Schadenersatzes, wenn die Fristen nicht eingehalten werden. Dem Befinden Füchslins ist gänzlich überlassen, zu bestimmen, wie viele Klafter Steine bei jedem Bruch herausgenommen werden sollen. Lohn: 4 Gld. für das Klafter. Brugg, 26. Wintermonats 1777.
3. Johannes Büchli, Maurers: zehn Klafter zu 4 Gld. bis 1. April 1778. Bözen, 16. Jan. 1778.
4. Johannes Schmid: 18—20 Klafter zu 4 Gld. bis 1. April. Brugg, 27. Jan. 1778.
5. Johannes Büchli (= Nr. 3) 16 Klafter zu 4 Gld. bis 1. Apr. Brugg, 10. Febr. 1778.
6. Andreas Märki von Mandach 8 Klafter zu 4 Gld. bis 1. April. Brugg, 19. Hornung 1778.

Bei drei Unternehmern (Fuhrhaltern und Steinbrechern) steht statt der Unterschrift ein + mit der Bemerkung: Handzeichen des N. N.; oder: weil N. N. nicht schreiben kann, so unterzeichnet er mit einem +.

5. und 6. Baurechnungen. Verzeichnisse von Arbeitern und Fuhrleuten.

1777—1778

Bözbergstraße. Baurechnung 12. Semaine du 20. au 26. Juillet 1777. Staatsarchiv Bern.

Noms des ceux qui sont employes (s.)

S(ieur): Ab(raham) Füchsl, Caissier (20).*

„ Etienne Nombride (18).

* Ziffer in Klammer nennt den Taglohn in Bagen (bag).

Maçons et Piqueurs: Frans. Jos. Antoine (13); Francois Tronchet, Peter Zougg, Johannes Schmid (je 12 $\frac{1}{2}$).

Maçons (oder Maçons et Carriers): Jacob Märki (8); Abraham Lächli (8 $\frac{1}{2}$); Jacob Keller (10 $\frac{1}{2}$); Pierre Francois Roque (12); Tronc Julienne Duboin (10 $\frac{1}{2}$); Alex. Derolar (8 $\frac{1}{2}$).

Manceuvres: 74 Mann; Taglohn: 5, 5 $\frac{1}{2}$, 6, 6 $\frac{1}{2}$, 7 und nur bei einem 7 $\frac{1}{2}$ B.
Die Namen zeigen, daß es Leute aus den Dörfern der Ämter Schenkenberg und Kasteln waren.

Charettirs: Jacob Stöckli avec 2 chev. (30); Johannes Sigrift avec 1 chev. (20); ebenso: Jonnes Wildi und Jacob Herismann (zweifellos: Jakob Erismann).

Von den 90 Männern haben nur ihrer drei 6 Arbeitstage, Peter Zougg (Piqueur-Werksführer, Polier) 7; alle übrigen 2—5. Von den Maurern sind nur zwei oder drei (Märki, Lächli und Keller) Leute mit hier einheimischen Familiennamen. Die andern, vielleicht ohne Schmid, sind offenbar Auswärtige, welsche Leute außer Zougg. Kassier Fuchsli ist ein Brugger, Nombride (Aufseher?) ein Welscher. Unter den Handlangern (Manceuvres) erscheinen: Jakob Rüttli, Trüllmeister (Exerciermeister) und Rudolf Sigrift Zingebler (Zinkenbläser; in den Lohnlisten von 1778: Zingenbläfers. Jakob für Jakob ist ein mit Hartnäckigkeit behaupteter Schreibfehler des Buchführers.

Weil die zwölfte Arbeitswoche auf die Tage vom 20. (21.) bis 26. Juli fiel, erkennen wir, daß die Arbeit in der Woche vom 4. bis 10. Mai begann.

Ferner liegt vor die Rechnung über die 23. Arbeitswoche (3.—11. Oktober 1777); aufgestellt von Sieur Beß.

4 Piquers (Antoine, Tronchet, Zougg, Joh. Schmid); 6 Maurer (Dubois, Roch, Derolan, Lächli, Märki, Peter Donner); alle außer einem mit 6 Arbeitstagen; Taglohn der Piqueurs 12 $\frac{1}{2}$ —13 Bz.; der Maurer 12, 10 $\frac{1}{2}$, 8 $\frac{1}{2}$, 8 und 7 $\frac{1}{2}$ Bz. — 1 Charpentier (Zimmermann), 3 Tage zu 8 $\frac{1}{2}$ Bz. 175 Handlanger, von denen die meisten 5 oder 6 Tage arbeiteten. Charrettiere (Kärner, Fuhrleute) 8 mit 10 Pferden und 6 Ochsen (Oxen), 1—5 Tage; Bauern aus dem Schenkenberger Amte.

Über das zweite Baujahr, 1778, enthält das Berner Staatsarchiv in einem gebundenen Foliobande die gesamte lückenlose Rechnung (Bözbergstraß Rechnung 1778. || 105 || III 9 e). Auch hier sind die Arbeiter Woche für Woche namentlich aufgeführt und deren Arbeitstage und Arbeitslohn in vordruckten Kolonnen enthalten. Erste Arbeitswoche 19. bis 25. April, vierunddreißigste (letzte) 6. bis 12. Dezember. Für die ersten 28 Wochen, bis 31. Oktober, sind A. Miranj (so schreibt er sich) und seine Erben verantwortlich; nach seinem Tode, vom 1. November bis 12. Dezember, Johann Jakob Strauß, Unter-Inspektor der Bözbergstraße. Noch am 11. September 1778 genehmigte Mirani die Rechnung des Kassenführers Abraham Fuchsli fils, du nouveau chemin de Bötzberg, compte des 7. Xbre (Décembre) 1777 jusqu'au 15 Aout inclus; im Betrage von 9807 Livres, 7 sols et 1 denier; mit folgender, von ihm mit fester Hand in schönen Zügen geschriebenen Bemerkung: Le présent Compte dressé et vérifié par nous Ingenieur soussigné à Effingen le d' Jour et An. A. Miranj Ing^r (Seite 94 des Rechnungsbuches).

Die Berner Zolldirektoren genehmigten am 26. Januar 1779 die von Miranis Erbschaft vorgelegte Schlußrechnung „über die im Lauf des 1778. Jahrs an der hochoberkteitlich erkannten Bözberg Straß gemachte Arbeit und daher verlegte Ausgaben.“ Dabei strich sie „die in Herrn Strauß des Commisen Nachrechnung angeführte und nicht admittierte £. 48 für das Bureau oder Logement des Hr. Miranj zu Esigen.“ Sie nennt ihn: „Herren Ingenieur Miranj gewesen Inspecteur general des Ponts, Chaussées et Dignes de l'Etat.“ Betrag der Ausgaben für die 28 Wochen: 15392 Liv. 6 deniers: Arbeitslöhne, Löhne der zwei Commis, Lieferungen von Steinen für die Pflasterung (das Steinbett); Kanonen-(Spreng-)Pulver; Pickel und Pickelstiele; hyes ou dames à paver (hie = Rammblock des Pflasterers); grible de bois pour passer la sable (hölzernes Gitter zum Werfen von Sand); brouettes (Schubkarren); pelles pointues (Spitzschaufeln); Schmiedearbeit und anderes; so 50 Liv. et 10 sols Rückersstattung à Monsieur Pierre Joseph Mirani, eines Vorschusses, den sein Vater für den Werkplatz gemacht (pour des Avances que son Père avait fait pour le Chantier).

Am 26. Januar 1779 genehmigte die Zollkammer „unter dem gewohnten Vorbehalt der Mißrechnung“ — heute heißt es s(alvo) e(rrore) e(t) o(misso) — die von Samuel Stäbli, Caissier, und Jean Jaques Strauß, Inspecteur, vorgelegte Rechnung über die 29. bis 34. Woche (1. Nov. bis 12. Dez. 1778) mit 1979 £. 10 S. u. 10 D. in Einnehmen und Ausgeben. Bis 22. Aug. 1778 war Abraham Fuchsli, Sohn, Kassier; hernach Samuel Stäbli.

In der ersten Arbeitswoche: 3 Maurermeister oder Piqueurs, 6 Maurer und Steinbrecher (Carriers), 3 Handlanger.

In der zweiten Arbeitswoche 5 Maitres Maçons et Piqueurs (Maurermeister und Dorarbeiter): Franç. Jos. Antoine (13 Bz.), Johannes Schmid (12¹/₂), Julien Duboin (10¹/₂), François Antoine (12), François Lacoste (12).

12 Maurer (Maçons): Antoni Finck, Joseph Finck, Christian Meyer, Melchior Heinen, Johannes Finck, Franz Finck, Franz Rüezler, Hans Michel Kohler, Johannes Rüeff, Joh. Baptist Rüeff, Antoni Beüß, Jaques Lambert: 1 mit 7¹/₂, 3 mit 9, 8 mit 10 Bz. Lohn. 8 Handlanger mit 6¹/₂ Bz.

In der dritten Woche: 5 Maurermeister, 20 Maurer, 2 Fuhrleute (Charrettiere): Caspar Stilli mit 3, Samuel Müller mit 2 Pferden; 10 Handlanger. Zu den Maurern der zweiten Woche sind noch gekommen: Peter Moosbrugger, Joseph Willem, Jakob Willem, Johannes Willem, Xaveri Schwarz, Johannes Schwarz, Hans Seiler.

4. Woche: 5 Maurermeister, 20 Maurer (neuer Name: Joseph Beckter), 61 Handlanger.

7. Woche: 8 Maurermeister, an der Spitze Jaq. Jos. Derolan (später Deroland geschrieben) mit 15 Bz., andere neue Namen Franc. Tronchet, Pre. Franc. Roch; 20 Maurer (neue Namen: Hs. Jk. Manser, Jos. Ant. Hager, Andreas Leuenberger, Jak. Märki, Hs. Jk. Meyer, Michel Beüger, Jaq. Lambert, Friedr. Müller, Michel Irnberger, Magnus Mehr); Lohn 7—10 Bz., Leuenberger 6¹/₂; 3 Fuhrleute mit 4 Pferden, 87 Handlanger.

16. Woche (2.—8. Aug.): 7 Maurermeister mit Derolan an der Spitze; neu H. U. Nägeli; 16 Maurer; 9 Kärner mit 23 Pferden; 126 Handlanger. In der 10. Woche 6 Piq., 26 Maurer, 105 Handlanger, 5 Fuhrleute mit 8 Pferden und $41\frac{1}{2}$ Arbeitstagen.

Der Hochbetrieb dauert den Sommer hindurch; so weist die zwölfte Arbeitswoche 659 $\frac{1}{15}$ Arbeitstage auf: 9 de Commis et Caissier; $39\frac{1}{4}$ de Maçons et Piqueurs; $96\frac{1}{8}$ de Maçons; $41\frac{2}{5}$ de Charrettiere; $473\frac{1}{4}$ de Manœuvres. Die 15. Woche: $710\frac{1}{4}$, die 16. Woche 835 Arbeitstage (höchste Zahl).

Die 21. Woche (6.—12. September) mit nur 177 Arbeitstagen der 113 Handlanger macht wahrscheinlich, daß Regenfall die Arbeit unterbrach.

In der 32. Woche sind noch verzeichnet: 2 Commis, 7 Maurermeister (Derolland, Anthoine, Schmid, Duboint, Tronchet, Roch und Nägeli); 3 Maurer und Steinbrecher (Michard, Seiler, Keller), 3 Fuhrleute (Samuel Müller, Johannes Wildi, Johannes Kohler) mit 6 Pferden, $19\frac{1}{3}$ Arbeitstagen; 13 Handlanger mit $48\frac{1}{2}$ Tagen.

In der letzten Woche: 2 Commis, 5 Maurermeister (Derolland, Anthoine, Duboint, Tronchet, Roque); 1 Fuhrmann (4 Tage; Wildi) und 3 Handlanger: Johannes Brack, Caspar Schaffner, Johannes Reiner (Riner).

Man übersetzt wohl in diesem Falle die Bezeichnung Manœuvres am besten mit Erdarbeiter; denn diese Männer waren wohl hauptsächlich damit beschäftigt, die Erde für die Anlage des Steinbettes auszuheben und sie für die Abfuhr auf die Bennen oder Karren zu laden. Die richtige Lagerung der Steine, die das feste Steinbett (le pavement) bildeten, führten jedenfalls die Maurer durch. Diese brachen auch Steine. Die ausgehobene Erde werden die Fuhrleute, die im Taglohn arbeiteten, abgeführt haben, während sie die Steine im Afford zuführten. Unter den Lieferungen fällt mir auf: Zahlung von 1 Fr. 16 Sols an Heinrich Heuberger pour avoir raccomodé la Caisse de Tambour et fourni un nouveau fond.

Wir sehen, daß durch Trommelschlag Zeichen zum Beginn und Schluß der Arbeit gegeben wurden.

Etwas Kalk lieferte Monsieur Hemmann (Chirurgien) Intendant de la Thuilerie a Brougg (Verwalter der Ziegelei in Brugg).

Einen Teil der Steine, die am Steilrande beim Hafen stehen und mit hölzernen Balken, die heute verschwunden sind, ein Schutzgelande bildeten, lieferte Johannes Kohler. Diese Steine nennt Mirani bouteroues.

4 Bregenzer Maurer: Christian Mayer, Melchior Heinen, Xaveri Schwarz und Johann Schwarz, die sich für die ganze Arbeitszeit verpflichtet hatten, blieben laut Miranis Bemerkung am 5. Juli ohne Anzeige weg. Sie arbeiteten, so lange das Wetter regnerisch und hinderlich war. Als es schön geworden und die Arbeit drängte, liefen sie fort, um anderswo um höhern Lohn zu arbeiten.

Ein Dorarlsberger Geschlecht ist auch finf.

Eine große Steinlieferung, $86\frac{9}{10}$ Kubikflaster, von Abraham Fuchsli, Sohn, Caspar Stilli und Joh. Schmid, für das Steinbett (pour paver le nouveau chemin de Bözberg) bezahlte Mirani am 11. September 1778 mit 1868 Lir

Im Dezember bezahlte die Unternehmung dem Caspar Stilli für Magazin-Miete, Büro und Wohnung (in Brugg?) 72 Liv.

Schmiederechnungen wurden bezahlt an Hans Hubeli (Effingen?) 233 Liv., Samuel Stäbli in Brugg (22 L.) und Johannes Bächli in Brugg (34 L.).

Die Rechnung ist mit peinlicher Sorgfalt geführt und geprüft. Bei den Erdarbeitern kommen vielfach Bruchteile von Arbeitstagen vor ($\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{3}{4}$, $\frac{5}{6}$). In der 24. Woche erscheint ein Arbeiter mit $27\frac{1}{12}$ Arbeitstagen (journées); hieraus darf man wohl schließen, daß es Arbeitstage von zwölf Stunden gab; nicht bloß solche von zehn, wie in der Weisung der Zollkammer vom 11. April 1777 gesagt ist (oben S. 83). Ablöhnung nach Arbeitsstunden habe ich keine bemerkt.

Handlanger (Erdarbeiter) im Jahre 1778: Jakob Schwarz, Heinrich Spengler, Joh. Brack, Caspar Schaffner, Joh. Siegrist, Jakob Kehrer, Joh. Riner, Joh. Kohler, Jakob Zimmermann, Heinrich Gyger, Rudolf Kohler, Caspar Brack, Joh. Horlacher älter, Jakob Kistler, Hans Jörg Walch, Johann Vogel-sang, Jakob Müri, Samuel Horlacher, Joh. Horlacher, Joh. Stahel, Felix Spillmann, Heinrich Horlacher, Jakob Peter, H. H. Hartmann älter, Heinrich Zimmermann, Jakob Ott, Felix Läubli, Jakob Hartmann, Baschis, Heinrich Joho, Heinrich Stahel, Jakob Horlacher, H. H. Hartmann jünger, Jakob Suter, Caspar Sigrist, Heinrich Müller, Joh. Peter, Joh. Horlacher jünger, Hans Hartmann, H. U. Keller, Vater, Jakob Horlacher, Trüllmeister, Hans Dätwyler, Jakob Zimmermann, Simes, Jakob Joho, Daniel Hartmann, H. U. Meyer, Joh. Brack de Gallefeld, Joh. Kihler, Joh. Grimm, Elias Hartmann, Jakob Spillmann, Wagners, Heinrich Hartmann, Rudis, Fridli Kihler (Killer), Abraham Ryner, Joh. Peter, Caspar Spillmann, Jakob Dübelbeiß, Caspar Sigrist, Schuhmacher, H. U. Keller, Sigersten, Hans Jakob Geißberger, Jakob Hartmann, Heinrich Herzig, Küfer, Samuel Obrist, Hans Jörg Buchmann, Andreas Leuenberger, Joseph Schäubli, Abraham Müri, Jakob Kehrer, de Bözen, Hans Jakob Manser, Hans Ulrich Hilpold, Jakob Meyer, Fridli Ryniker, Joh. Udermann, Heinrich Herrmann, Jakob Kehrer, jun., Jakob Brack, Conrad Joho, Joh. Obrist, Samuel Zulauf, Samuel Pauli, Jakob Spillmann, Conrad Rubli, Heinrich Vogt, Caspar Hilpold, Rudolf Schmid, Hans Ulrich Keller, Sohn, Heinrich Meyer, Fridli Müller, Samuel Brack, Heinrich Brack, Heinrich Brack, Conraden, Hans Jörg Hunziker, Daniel Meyer, Rudolf Wernli, Heinrich Simen, Rudolf Sigrist, Jakob Hilpold, Joh. Dübelbeiß, Jakob Amsler, Jakob Herrmann, Joseph Frisch, Thaddeus Rüedi, Joseph Keyser, Marti Leber; später: Jakob Hunziker, Caspar Gasser, Jakob Fehlbar (Felber), Samuel Suter, Jakob Rütli, jünger, Heinrich Hartmann, Caspar Geißberger, H. U. Kistler, Conrad Brack, Joh. Wächter, Rud. Sigrist, Zingenblasers, Jakob Amsler, Caspar Brack, Wächter, Heinrich Schaffner, Johann Fehlbar, Rudolf Obrist, Heinrich Obrist, Caspar Obrist, Hans Jakob Joho, Joh. Schaffner, Joh. Geißberger, Jakob Amsler, Jakob Spillmann, Samuel Dätwyler, Jakob Peter, Rudolf Wülser, Joh. Trinkler, Joh. Müri, Heinrich Kehrer, Hans Urech, Gerber.

Taglohn 5, $5\frac{1}{2}$, 6, $6\frac{1}{2}$, ausnahmsweise 7 Bz. Mehrzahl 6 Bz. — Bei der Beurteilung der Lohnhöhe ist selbstverständlich der damalige Geldwert zu

berücksichtigen. 10 Batzen gaben einen Franken (Livre); der alte Franken ist an Silber gleich $1\frac{1}{2}$ neuen. Aber den Sachwert darf man wohl zehnmal höher ansetzen als heute.

Das Namenverzeichnis der Handlanger oder Erdarbeiter ist sehr wertvoll; denn es zeigt, daß das Schenkenberger und Kasteler Bauernvolk eine große Zahl überschüssige Arbeitskräfte hatte, die über die außerordentliche Gelegenheit, lohnende Arbeit zu verrichten, froh waren; wie es der menschenfreundliche N. E. Sellenberg vorausgesagt hatte. Es herrschte demnach in der Landschaft am Bözberg damals andauernde Arbeitslosigkeit. Ebenso war es im benachbarten Amt Eigen. Mit der Kraft des Dichters hat die dortige Arbeitslosigkeit unter dem Bauernvolk und deren verderblichen Folgen Heinrich Pestalozzi in Lienhard und Gertrud geschildert. Heute findet die überschüssige bäuerliche Arbeitskraft das ganze Jahr hindurch im Großgewerbe genug lohnende Arbeit und wenn ein außerordentliches Werk auszuführen ist, so müssen auswärtige Hilfsarbeiter herangerufen werden; ein Zeichen, daß die wirtschaftliche Lage des Schenkenberger Landvolkes wesentlich besser geworden ist. Das war schon beim Bau der Bözberg-Bahn um 1874 der Fall; es stellten sich damals für die gewöhnlichen Erdarbeiten nur wenig Leute aus den umliegenden Dörfern ein; sie erhielten etwa 5 Fr. Taglohn, wenn ich nicht irre. Die Großzahl der Erdarbeiter waren Italiener und Welschtiroler; auch Reichsdeutsche, die man an Sonntagen in den Wirtschaften die Wacht am Rhein singen hörte. Die Mineurs im Tunnelstollen waren lauter Fremde, und zwar meistens Italiener, worunter viele Lombarden, die sich durch Wuchs und Wesen stark vom andern welschen Volk unterschieden. Die leitenden Ingenieure waren Reichsdeutsche und deutsche Schweizer. Noch vierzig Jahre vor dem Bau der Bözbergbahn berief die Stadt Brugg beim Umbau ihrer Hauptgasse — von der Brücke bis zum Roten Haus, einer wichtigen Strecke der Bözbergstraße — einen Ingenieur, der zwar in Zürich wohnte, aber einen welschen Namen trug: Negrelli; auch das ein Zeichen, daß unsere Vorfahren bis vor einigen Jahrzehnten im Straßenbau auf welsche Baumeister angewiesen waren. Es sei daran erinnert, daß eine schweizerische Ingenieurschule, das eidgenössische Polytechnikum, erst nach der Gründung des Bundesstaates errichtet wurde. Heute bauen die Gemeinden ohne auswärtige Hilfe Feld- und Waldwege, die besser sind, als die Landstraßen vor hundertundfünfzig Jahren.

Maurermeister: (Maitres Maçons soit Piqueurs): François Antoine, Franç. Jos. Antoine, Jaq. Jos. Derolan, Julien Duboin, François Lacoste, Jaques Lambert, P^{re} Franç. Roch, Joh. Schmid, François Tronchet, Jean Ulrich Näguelin.

Maurer, die aber nicht alle während der ganzen Bauzeit da waren. Das Verzeichnis ist von mir alphabetisch geordnet: Gabriel Akli, Sebastian Akli, Josef Baur, Josef Bechter, Antoni Beust, Jean Claude Cullaz, Antoni Find, Franz Find, Johann Find, Joseph Find, Joseph Antoni Hager, Marti Hürdi, Joseph Häusler, Joseph Hirsch, Thomas Hirsch, Melchior Heinen, Michel Irnberger, Jakob Keller, Mocesti Kleidner, Hans Michel Kohler, Jacques Lambert, François La Coste, Andreas Leuenberger, Hans Jakob Manser, Andreas Märki, Jakob Märki, Magnus Mehr, Jean Jacq. Meyer, Peter Moosbrugger,

fidele Müller, Fridli Müller, Friedrich Müller, Jakob Müller, Fridli Obrist, Johannes Rüeff, Joh. Baptist Rüeff, Franz Rühler, Xaveri Schwarz, Joh. Schwarz, Heinrich Seiler, Hans Seiler, Jakob Spillmann, Thomas Teuber, Lorenz Undolft, Jakob Wild, Josef Willem, Jakob Willem, Johannes Willem, Leonzi Würsch.

Die weit überwiegende Zahl dieser Männer kommt von auswärts. Das Schenkenberger Amt hatte wohl wenig Maurer, weil damals in den Dörfern gemauerte Häuser nur in geringem Maße vorhanden waren. Das altalemannische, von Holz erbaute Haus mit Strohdach war die Regel, das Steinhaus die Ausnahme. Die Bauern am Bözberg brauchten also Zimmerleute, nicht Maurer.

Fuhrleute (Charretiers, Kärner): Heinrich Umsler, Heinrich Brad, Abraham Egg, Rudolf Egg, Jakob Erismann, Samuel Fehlmann, Abraham Hartmann, Caspar Hartmann, Johannes Heuberger, nur zweimal, mit 4 Pferden, Jakob Kehrer, Johannes Kohler, Fridli Meyer, Fridli Müller, Johannes Müller, Samuel Müller Philipp Müller, Heinrich Schaffner, Rudolf Schmid, Jakob Siegrist, Kaspar Stilli, Anthoni Thäser (nur 1 Tag), Hans Weibel, Johannes Wildi; fast nur Leute der Landschaft am Berg.

Taglohn für einen Mann mit 1 Pferd 19 oder 20 Batzen; mit 2 Pferden 30 Batzen; mit 3 Pferden 35 Batzen; mit 4 Pferden 45 Batzen. Für 1 Mann mit 2 Ochsen 30 Batzen, mit 3 Ochsen 30—36 Batzen; mit 4 Ochsen 30—32 Batzen.

1780, April 14. Die Zollkammer genehmigt die Rechnung des Oberinspektors an der Bözbergstraße, Herrn Abraham Renner, über die im Jahre 1779 daran ausgeführten Arbeiten. Einnahmen 26 825 Fr. (rund); Ausgaben 25 944 Fr.; Überschuf 878 Fr. Die Kammer „geruht folgende Gratifikationen zu erteilen“: Dem Oberinspektor eine zehnfache Dukaten = 75 Fr.; dem Controlleur und Commis Strauß 400 Fr.; dem Sieur Potteraz, Unterinspektor, 160 Fr.; dem Zollkommis Stäbli in Brugg, Verwalter der Hauptkasse, 350 Fr.; dem Herrn Kassier Vögtlin eine doppelte Dublone = 32 Fr.; zusammen 1017 Fr., die auf das Ausgeben der Straßenrechnung zu setzen sind. M. J. K. S. 325 f.

1781 Febr. 17. Herrn Anthoni Renners, Inspektors, über die im Jahre 1780 durchgeführten Arbeiten zu Vollendung der Bözbergstraße: Ausgaben 8718 Fr. M. J. K. S. 47.

7. und 8. Unterhalt der Straße.

1780 Juni 23. Die Zollkammer an den Präfecten von Schenkenberg. Laut des Berichtes der aargauischen Straßencommittierten ist die Straße von Brugg bis zur Stilli in gutem Stande. Nur muß sie in den Gebieten von Riniken und Remigen übergrient, und in Villigen müssen die Geleise eingestoßen werden. Der Präfect soll diese Verbesserungen möglichst bald anordnen.⁴ Bei der Besichtigung der Bözbergstraße fanden die Committierten folgende Anstalten für nötig:

⁴ Die Straße Brugg-Stilli geht durch Lauffohr; von Riniken, Remigen und Villigen führen Verbindungsstraßen zur Hauptstraße nach Stilli. Wahrscheinlich bezieht sich obige Verordnung auf jene.

Den Fuhrleuten ist auf zwei Anschlagpfosten zu verbieten, auf den Accotements der Straße zu fahren. An den Borden der Straße entlang darf nicht eingegraset werden, weil dadurch die taluds (talus = Böschung), die ohnehin allezeit herunterreiten, verderbt und zugleich dadurch die Abzugsgräben angefüllt werden.“ Von der Buße, die der Präfekt feststellen soll, fallen zwei Drittel dem Verleider zu.⁵

Die Privaten (Partikularen), die oberhalb Umiken „in der Tiefen Grube (Flurname) das Wasser genießen“ (benutzen) wollen, müssen die Abzugsgräben fleißig räumen.⁶

Der Herr Landvogt soll der Gemeinde Riniken befehlen, eine Zufahrt zur Bözbergstraße zu erstellen und dafür ein Stücklein Erdreich anzukaufen, das gehörig übergriert werden soll.

Die Stadt Brugg soll auf der Höhe des Widaders ihre Waldung auf den reglementsmäßigen Abstand von 24 Schuh zurückhauen.

Zur Sicherheit der Reisenden ist Jakob Bossert in Bözen zu verhalten, seine ganz nahe an der Straße stehenden Bienenkörbe anderswo aufzustellen. Wegknecht Jakob Umsler in Bözen behält bis auf weiteres seine Stelle; man erwartet aber, er werde seinen Straßenbezirk mit größerer Sorgfalt unterhalten. M. J. K. S. 416.

Die folgenden Auszüge aus dem Manual der deutschen Zollkammer übermittelte mir Herr Membrez am bernischen Staatsarchiv. Ich danke ihm auch an dieser Stelle für seine freundliche Beihilfe.

1784, Juni 14. Der Landvogt am Schenkenberg wird angewiesen, Instandsetzungsarbeiten an der Bözbergstraße vornehmen zu lassen. — Auf die Entdeckung des Täters, der die Brustmauer längs den „Buchen“ in böswilliger Weise beschädigt hat, wird eine Belohnung von 2 Louisd'or ausgesetzt. Dies soll publiziert „und durch ein aufzuwendendes Potteau an obbemeltem Ort“ allgemein bekannt gemacht werden. — für die Stelle des entlassenen Wegknechtes Josef Umsler sollen 2 Männer vorgeschlagen werden, wovon der eine zum Nachfolger ernannt werde. M. J. K. Bd. 1784/85 S. 94.

1784, Aug. 27. Die Verfügung des Amtmanns von Schenkenberg, betr. die Wegknechte auf der Bözbergstraße (nicht näher bezeichnet), wird genehmigt. M. J. K. Bd. 1784/85 S. 152.

1785 April 11. In der Streitsache zwischen verschiedenen Gemeinden des Amtes Schenkenberg wegen des Weggeldes sollen die beteiligten Parteien nochmals durch den Landvogt verhört werden. M. J. K. Bd. 1784/85 S. 262.

1787 Aug. 10. Die vom Landvogt von Schenkenberg getroffenen Verfügungen in betreff der Bözbergstraße werden gutgeheißen, namentlich die Entlassung des Wegknechtes Kistler von Efigen, der durch Heuberger ersetzt wurde. Die vorgeschlagene Einfassung des Wassers bei der Mühle zu Bözen wird ebenfalls genehmigt; die Wässerungsbesitzer sollen die Kosten für die Erweiterung „dieser offenen Schalen“ tragen. M. J. K. Bd. 1787 S. 291.

⁵ accotement - berme - Seitenweg (Rasenband am Rande der Straße?).

⁶ M. J. K. 413.

- 1787 Aug. 17. Für die Stelle eines Zollauffsehers in Bözen — der bisherige war gestorben — komme der Wegknecht Heuberger nicht in Betracht. Der Landvogt möge deshalb einen Mann aus Bözen vorschlagen. M. J. K. Bd. 1787 S. 320.
- 1787 Sept. 11. Notifikation der Ernennung des Joh. Trinkl, bisher Salzausmesser in Bözen, zum Zollner daselbst. M. J. K. Bd. 1787 S. 381.
- 1788 Aug. 22. Die im Vorjahre erhöhte Dohle unterhalb des Dorfes Bözen, die über die Bözbergstraße geht, müsse abermals in Stand gesetzt werden. Eine bedeckte Couliße, wie sich eine solche auf Friedtalischem Gebiet befindet, sei hier das beste. Da im Dorf Bözen selbst eine solche Couliße auch nötig ist, erhält der Amtstatthalter den Auftrag, der Gemeinde Bözen die Ausführung dieser 2 Coulißen zu befehlen mit der Versicherung einer „großgünstigen Beysteuer“, falls die Arbeiten gut ausgeführt würden. M. J. K. Bd. 1787/88 S. 368.
- 1789 Aug. 26. Dem Landvogt auf Schenkenberg wird gedankt für seine Sorgfalt um die Bözbergstraße. — Die Gemeinde Umiken möge er anhalten, dem Herdfall bei der Tiefgrube durch Anlegung eines Etters zu steuern. — Ungern habe man vernommen, daß die Gemeinde Bözen drei Coulißen, die man ihr anzulegen vor einem Jahr befohlen habe (eine bei der Mühle und zwei im Dorf), noch nicht ausgeführt habe. Dem Untervogt von Bözen sei deshalb ein Verweis zu geben und für sofortige Ausführung dieser Arbeiten zu sorgen. M. J. K. Bd. 1789/91 S. 9—11.
- 1789 Aug. 26. Dem Landvogt in Kastelen wird der Auftrag erteilt, die Arbeiten, die die Gemeinde Vilnacheren an der steinernen Couliße bei der Bergmatte vornehmen lasse, zu überwachen, damit sie solid ausgeführt würden; diese Couliße geht unter der Bözbergstraße durch. Ein Beitrag wird für den Fall guter Ausführung in Aussicht gestellt. M. J. K. Bd. 1789/91 S. 12.
- 1790 Okt. 27. Zettel an den Oberzollverwalter Wyß: Da sich der Zollauffseher in Bözen beklage, daß die „Kräzenträger“ und Krämer die dortige Zollstatt umgingen, so sei der Zollcommis in Brugg davon zu verständigen, daß er den Zollauffseher in Bözen richtig instruiere. M. J. K. Bd. 1789/91 S. 285.
- 1790 Nov. 24. Der Gemeinde Bözen werden für die Errichtung zweier neuer Coulißen an der Bözbergstraße 25 Kronen als Beisteuer bewilligt, da die Arbeiten solid ausgeführt seien; unter der Bedingung jedoch, daß die Gemeinde diese zwei Coulißen auf ihre Kosten zu unterhalten habe. M. J. K. Bd. 1789/91 S. 302.
- 1791 Juni 29. 2 Comptes für Straßenwerkzeug (von Conrad Joho auf der Bözbergstraße) in der Höhe von 5 Kronen 3 Batzen 2 Pf. M. J. K. Bd. 1791/93 S. 46 f.

Das ist alles, was Herr Membrez in den Akten der Zollkammer über die Bözbergstraße aus den Jahren 1784—1791 gefunden hat. Diese Auszüge zeigen, daß die Straße in der Hauptsache ganz in Ordnung war und daß die politische Oberbehörde mit der umständlichen, Zeit und Geld verschlingenden Regiererei fortfuhr, indem sie auch die kleinen Unterhaltungsarbeiten selber oder durch ihre Organe anordnete, statt daß sie das einem ständigen Straßenauffseher anvertraute.

9. A. Mirani.

Über die bernischen Straßenbauten und über Mirani sagt A. von Tillier:

„Bern machte besonders seit 1740 in der Schweiz den Anfang mit Verbesserung des Straßenwesens. Die Straßen wurden erweitert, die Höhlen ausgefüllt, die Wälder entfernt, Täler erhöht und steinerne Brücken aufgeführt. Nach dem Reglement von 1744 mußten die Straßen 25 Schuh breit sein. Zur Verbesserung des Staldens (bei Bern) hielten Räte und Bürger die Summe von 103 332 Franken nach dem Plane und Kostenverzeichnisse des Ingenieurs Mirani nicht für zu hoch, 30. Juni 1749. Mit der Ausführung aber war man so zufrieden, daß Mirani später (26. Juni 1771) auf zwölf Jahre mit einem Wartgelde von 1200 Franken als Aufseher der Brücken und Straßen und des Schwellenbaues angestellt ward.⁷

J. Keller erwähnt die in Effingen und da herum lebende Sage, Mirani habe geschworen, die neue Straße liege auf der Sommerseite des Berges, und sein Geist gehe noch um.⁸ Man sieht, was für einen tiefen Eindruck auf die Seele der Anwohner des Berges das Straßenwerk und sein Leiter machten.

Mehr als das, was Tillier und Keller sagen, konnte ich über Mirani in gedruckten Schriften nicht ausfindig machen.

Nach langem, vergeblichem Suchen in den Totenrodeln von Brugg, Bözen, Bözberg, Windisch und der katholischen Gemeinde Hornussen (der Name Mirani klingt italienisch, so daß man vermuten konnte, der Mann sei Katholik gewesen) fiel mir erst ein, Mirani könnte als Katholik in der paritätischen Gemeinde Gebenstorf bestattet worden sein. Durch Krankheit gehindert, bat ich meinen frühern Schüler Herrn Walter Koprio, damals Pfarrverweser in Gebenstorf, im Herbst 1925, er möchte im dortigen Totenrodel nachschauen. Er vernahm, daß früher die Gebenstorfer Katholiken in Birmenstorf, das wie Gebenstorf unter dem Patronate Berns stand, bestattet wurden.⁹ Er fand auch dort im Totenrodel eine ausführliche Eintragung über Mirani. Ich danke Herrn Koprio und dem Zivilstandsbeamten von B., der mir den Rodel zur Benutzung überließ, verbindlich. Die Eintragung, geschrieben von dem katholischen Pfarrer Fridolin Stamm, der von 1759 bis 1793 in B. amtete, in lateinischer Sprache verfaßt, beginnt mit den Worten:

1778. 30. Okt. † D(ominus) Antonius Maria Mirani Königsfeldae Matheseos experientissimus (Am 30. Okt. 1778 starb Herr Anton Maria Mirani aus Königsfelden, Meister der Mathematik; letzteres der Ausdruck für Ingenieur).

Sodann erzählt Stamm von den Werken Miranis: Er legte zur Erleichterung der Schifffahrt Seespiegel höher oder tiefer, verbaute Wildbäche; erweiterte zum Zwecke der Bewässerung Flußbetten; verstärkte städtische Wehranlagen durch Schlösser und Burgen; trug Hügel ab (montes diminuit); verbesserte Straßen. Alle diese erstaunlichen Werke vollbrachte der Archimedes der Berner mit e i n e m

⁷ Gesch. des eidgen. Freistaates Bern V. Bd. S. 428.

⁸ Vom Jura zum Schwarzwald 1884, S. 271.

⁹ Siehe auch J. K. Bronner, Der Aargau I 219.

Messstabe (und calamò¹⁰ produxit). Und sein Geist wäre stark genug gewesen, noch mehr hervorzubringen; aber sein Körper erlag nicht sowohl infolge der Last der Arbeiten, als vielmehr aus Mangel an Schonung. Denn kaum hatte er die für Wagen und Pferde schreckliche, stellenweise einem Abgrund ähnliche Straße über den Bözberg verbessert, als er anfang, den schwierigen Weg von Königsfelden zur Reuß hinunter zu verbessern (explanare, auszuebnen, weniger steil zu machen). Während dieser Arbeit wurde Mirani in Königsfelden, wo er damals wohnte, in der Nähe der Stelle, wo im Jahr 1308 König Albrecht erschlagen worden war, von einer Krankheit, Katarrh, ergriffen: am 23. Oktober 1778; trotz ärztlicher Hülfe erlag er am 30. Oktober der heftigen Krankheit. Noch an diesem Tage hatte er zur Arbeit an die Reuß hinunter gehen wollen; aber er mußte sich wieder ins Bett legen und starb, bevor ihm der Geistliche das Sterbesakrament, mit dem er unterwegs war, reichen konnte. Der Tote wurde am 2. November in Birmenstorf bestattet. Es nahmen auch Bürger von Brugg an der Beerdigung teil. — Der Sohn, Pierre Joseph, reiste nach der Heimat Chêne zurück. Chêne gehörte damals noch zu Savoyen, es kam erst im Jahre 1815 durch den Wiener Vertrag zu Genf. Der Erbauer des Gotthardtunnels, Louis Favre, war auch Bürger von Chêne. Er starb wie Mirani vor Vollendung seines letzten Werkes: am 19. Juli 1879.

Nachtrag. Am 29. IX. 26, als obige Zeilen vom Drucker schon gesetzt waren, erhielt ich von Herrn Professor H. Türlér, Bundesarchivar, in Bern, den ich tags zuvor in Basel getroffen und befragt hatte, folgende Mitteilungen:

1. „Der Ingenieur Antoine Maria Mirani von Massino (Novara), der eben mit großer Auszeichnung den Straßenbau bei St. Cergues leitete, wurde 1749 durch den Landvogt von Nyon nach Bern berufen und konsultiert, für die Anlage des neuen Murgauerstaldens. Die Straße wurde 1750—58 ausgeführt. Mirani wurde 1772 zum Ingenieur . . . en chef de Leurs Excellences de Berne ernannt.“¹¹ — Das hat Herr Türlér schon im Jahre 1896 geschrieben, in seinem Werke, das ich leider nicht kannte: Bern, Bilder aus Vergangenheit und Gegenwart.

2. „Die Heimat Miranis war Massino; vielleicht war aber schon sein Vater in der Nähe von Genf oder in der Waadt beschäftigt und der Sohn wirklich in Chesne (= Chêne) im Kanton Waadt oder einem Chêne im Kanton Genf geboren.“

Ich danke Herrn Türlér auch hier für seine freundlichen Mitteilungen.

¹⁰ S. Ed. Nowotny im 15. Berichte der röm.-german. Kommission, Frkf.-a. M. 1925 S. 143.

¹¹ Vergl. oben S. 91.

Register.

- Aarau** Zollstatt 9. Waren aus Deutschland nach Italien über A. 23, 47.
 A.-Densbüren 47 f.
 A. am Bau einer neuen Staffeleggstraße mächtig interessiert 48. — S. auch Staffelegg-Paß.
 A.-Wildenstein-Brugg: Straße umgebaut 1771—1773 120 Zif. 7.
 A.-Veltheim 119.
Aarburg Amt verarmt 103.
Aargau-Straße (Bern-Zürich.) 40 f. 55, 63.
Abgrund 66, 73, 138.
Aufseher, geheime, 94, 107.
Aufsicht über die Straßen 62 f.
Baden-Durlach 47.
Bänne, Benne, 52.
Basel-Brugg 10. Basel-Zürzach 10, 15.
 B.-Waldshut-Koblentz-Zürzach-Baden-Zürich 14, 15, 35, 60.
 B.: Wasserweg Rhein, Aare, Limmat-Zürich 14, 34 f., 39, 65.
 B.-Zürich, fristaltische Wegstrecke 32. Transportkosten 60.
 B.-Burgund-Lyon 37, 42.
 B.-Brugg-Luzern-Kleine Kantone, freiamt 99.
 f. auch Wasserweg.
Baumwolle aus der Levante 42.
befahren = riskieren 17.
Benken-Paß 47.
Berntor in Brugg 96.
Bipp Amt verarmt 103.
Bodensee = Zürich-Brugg-Solothurn-Avenches-Genf 10.
Bözberg-Weg um 1520 zerfallen 9.
 Römerweg 12. Verbesserung 16, 21 ff.
Breite der neuen Straße 18 Fuß 73 (vergleiche dazu S. 41 u. 137).
Brugg Zollstätte 8, 10, 16, 34, 72; Ertrag 9, 14.
 B.-Gottthard 8, 11.
 B.-Baden 19, 29.
 B.-Zürich Wasserweg 37.
 B.-Stilli 45, 69.
 Beitrag an den Bau der Straße 64.
calamus Meßstab 138.
Deutschland-Waldshut-Zürzach 82.
Elsaß-Basel-Rheinfelden-Brugg-Luzern 8, 82.
Elsaß-Currätien 10; E. liefert Korn u. Wein in die Schweiz 11, 13, 82.
Eröffnung der neuen Straße 92, 94.
Excedenten 83.
Flußschiffahrt wegen der bösen Landstraßen 35.
frölich Speditor in Brugg 35.
frölich Gebrüder 79.
frondienst an den Straßen 13, 15, 38; an den bernischen Straßenbauten zwei Drittel der Gesamtkosten 45, 94; oder drei Fünftel 103; im Welschland zwei Fünftel 69; Schenkenberg und Kasteln leisten an die neue Straße ein Viertel 52, 87.
Fuhrlasten Beschränkung 17; 50 Zentner 27, 97.
Gründe für Verbesserung oder Neubau der Straße:
 Beibehaltung (auch Vermehrung) des Güterverkehrs Basel-Zürich 34, 38 f. 65.
 Güterfahren ins Land zu leiten 99.
 Basel und Solothurn für den Neubau 48.
 Gefälligkeit gegen das Haus Österreich 54, 65, 98.
Haftpflicht des Arbeitgebers 104.
Hauenstein 8, 9, 10, 35, 46, 59, 99.
Herdbett 90.
Hochstraße 25.
Hol 19, Hohlweg, hohle Gasse 24 f. 85.
Josef II. 88 f.
Jougne Paß 8. J.-Pontarlier 42.

- Jurten, Jurten** 83, 99.
Jselin, Speditor in Basel, (Jseli Jo-
hann Jakob, Güterfuhrhalter 97)
 15, 27, 30, 35, 37, 59, 72, 82, 93,
 95, 97.
Kaffee aus der Levante 42.
Kasteln Amt verarmt 51; Nährquellen
 51, 54.
K.-Veltheim 119.
Kloster = 6 Königshuh 22; = 10
 Fuß 26.
Klingnau-Baden 20.
Koblenz-Waldshut 20.
Königshuh 22.
Königsfelden Amt verarmt 103.
Kräzenträger 136.
Landpreise 124 f. 107.
**Lenzburg = Muenstein und Rupperts-
 wyl,**
Zoll 109.
L.-Veltheim Straße 119.
Mietleih 76, 81, 85, 87.
Mieter 59.
Naturrecht 32.
Nyon 42.
Mietleih 76.
Mirani A. 137.
Ruagium=Rouage=Weggeld 99.
Runs, Bachbett, 97, 107.
Salz aus Lothringen 14, 16, 93. Salz-
 fuhren nach Zürich 21.
Schaffhausen-Zurzach=Stilli-Brugg=Basel
 37, 82.
Schenkenberg Amt verarmt 51, 54, 55;
 Nährquellen 51.
Schwäbischer Kreis 46.
Schweykardt Zoltpächter in Rheinfel-
den 59.
Seespiegel höher oder tiefer legen 137.
Spitteler Inspektor 111.
Staffelegg Paß 9, 16, 19, 23, 32 f., 40,
 46 ff, 49, 64.
Stapfer Johannes, Salzspeditor, in
Brugg 93.
Stilli-Brugg 45, 69.
St.-Schaffhausen 82. Straße St.-Brugg
 erbaut 1768—71: 120 Zif. 8.
Straßen in der Schweiz schlecht 28.
 Röm. Str. bei Klingnau 57 f.
streitbar 76, 55, 81.
Tagesarbeit 10 (auch 12?) Std. 88,
 132.
Taglohn 88, 129.
Thron 80.
Tscharner Nikl. Eman. 49.
Türlenen (Barrieren) 63.
Ulm = Schaffhausen-Zurzach-Brugg=Ge-
nua 10.
Veltheim-Brugg 119.
Verkehrsstärke 72, 100.
Völkerrecht 32.
Vorderösterreich 46 f., 48, 65, 72, 73,
 81, 82, 85—88, 92.
Vorspann auf der Bergstrecke (bis 40
Pferde) 13, 21, 66. Vorspannkosten
 98.
Wasserweg Rhein-Mare-Zühl-Seen 42.
Weggeld 17 f., 97 ff.
Wegknecht 97 f. 106.
Weinfuhren nach Zug, Luzern und ins
Freiamt 80, 82; v. Zürich 21.
Wildbäche verbauen (torren:es, ne
exudent, cohibuit 137.
Wildenstein-Brugg 90.
Zollvertrag mit Frankreich 41 ff.
Zollstätten abzufahren (auszuweichen)
 verboten 84.
Zurzach-Kaiserstuhl-Zürich 21, 29, Z.=
 Genf-Lyon 44. Z.=Stilli Neubau der
 Straße 45. Deutschland-Waldshut-
 Zurzach 82.
Zürich = Baden = Klingnau = Koblenz =
Waldshut 35, 17.