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.

Kapitel: II: Verhandlungen und Vorschläge über Verbesserungen und Neubau : geschichtliche Darstellung

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: 07.12.2025

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

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 Gallenkirch; 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 Präfekt 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 Präfektur 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 vorzuberaten 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 A. Schultes Ausdruck von den Römern antreten 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 Turm[2] 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 Areübergang, 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 Grenzkastell 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 Herzoge Albrecht und Leopold die allen italienischen und straßburgischen 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 herrührte.[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 Urgiz 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. Rochholz 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 Rate, man solle die Straße mit Steinen besetzen; „etliche aber, man sölte gar nützit machen."[6] Letztere Meinung behielt in der Hauptsache noch während zweihundert und fünfzig Jahren, bis kurz vor Torschluß, 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 Stockach-Schaffhausen-Zurzach-Brugg eine große Melioration, die den Verkehr vom Züricbiet 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 Zurzach deckte, für den Transit aber der Paß selbst von eminenter Bedeutung. Stumpf nennt ihn „die allergängist Landstraß" aus dem Elsaß nach Currätien.... Frick hatte zu Ende des 16. Jahrhunderts „der Straße zu Dienst gute Herbergen". Hornussen

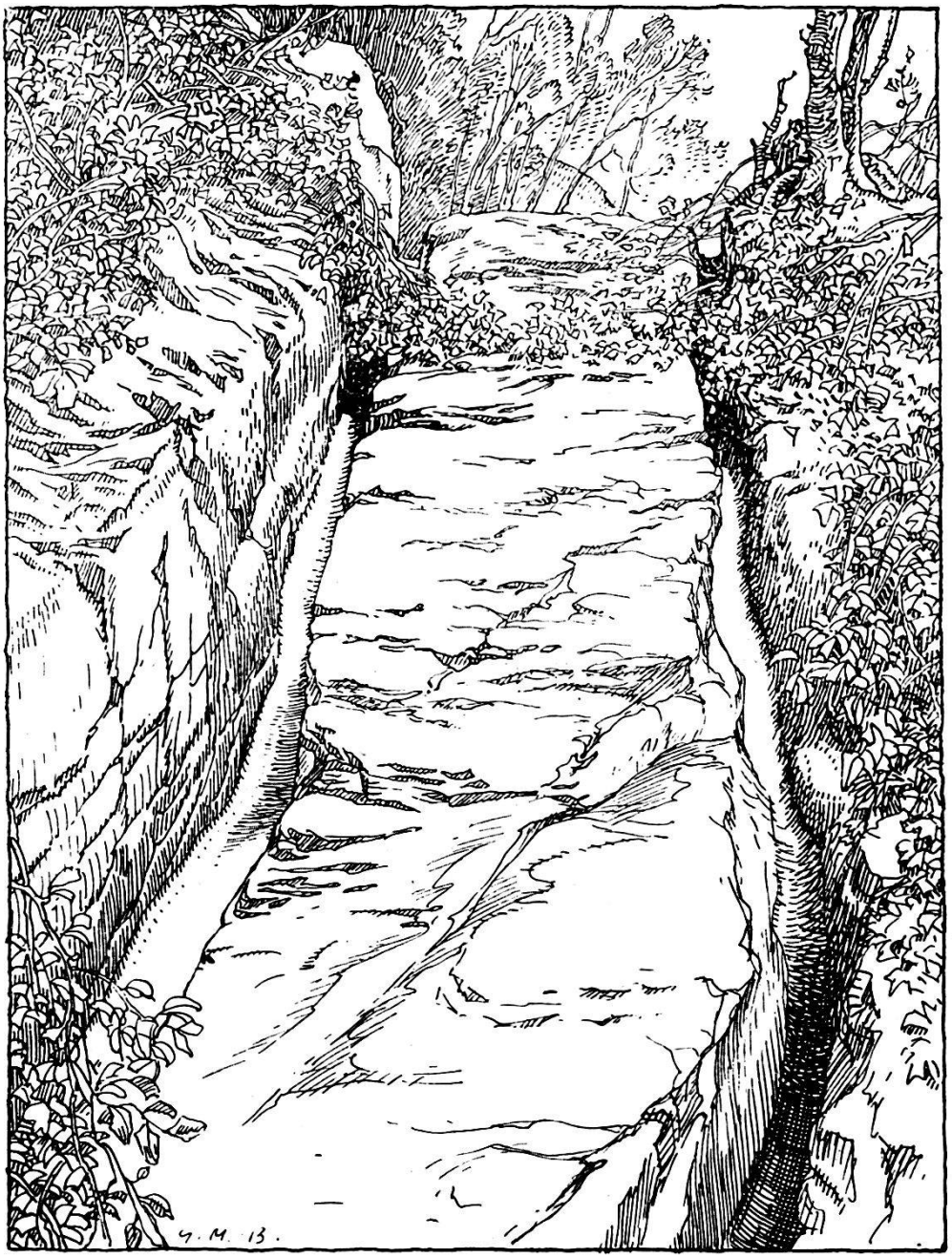
---

[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 Neujahrsblätter 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 Windischtal 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 Windischtal, genannt „I der lange bue" (in der langen Buche).

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 Neujahrsblätter 1922 S. 13. Anzeiger f. Schweiz. Altkd. Bd. XXV S. 19.

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

[12] Laut der Acta Murensia; 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 Spanagel[14] 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 Lehmboden (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 überschickte.[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 Bötzberg 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 Secretaire (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 A. v. Tillier, Gesch. des Freistaates Bern V 340, bezog Bern das Salz aus Lothringen, Burgund, Italien, Tyrol, Bayern.

[17] Cah. 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 ersuchte[19] 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 Zollkammer, 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. L. 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. Hektor 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 (Aarau-Frick) 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-Rietheim-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 Fuhrungen 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 (Gläuß) verbessert ist, wurde sie dieses Jahr (1755) hindurch von den weitspurigen Wagen (Weitgläußwägen) 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 Rietheim 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) wurd"; einer Straße, die dem Interesse Berns zuwider läuft und die deshalb „vielmehr zu hintertreiben als zu begünstigen wäre; zumahlen darauß augenscheinlich und zuverlässigen Berichten nach weniger nicht als die gänzliche Verlassung der Route über den Bözberg und über Brugg zu befahren (riskieren) stehet". 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-

[23] Eidgen. Abschiede 7. Bd. II 849 d 311 (1753): Koblenz und Rietheim 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 Rietheim 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-Zurzach, 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 Weggeldes[27] 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 Zurzach nach Zürich merklich erleichtern, wenn er wenigstens diesen Weg einschlüge, 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 (1753).

Waren um so wohlfeiler zu stehen käme.[28] Daran, daß sie durch Aufhebung des Weggeldes den Haushalt zweier Gemeinden destruieren 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 Mittelgläuß (Fuhrwerk von mittlerer Spurweite; Gläuß, richtiger Gläus, ist die alemannische Form für Geleise) nur notdürftig (schlechterdings), das weite Gläuß 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 Gläußen. 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, Loch: 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 Säet (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 Zöllen Berns ungemein nachteilig (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 Bedenklichkeiten zu geschweigen(?).

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

Dem Übel abzuhelfen, 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 (Hornaußen) 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 Holen. 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 Königschuh[33] 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 Lehmboden (Lättherd).

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 Frickthaler 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 Strecke 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 stotzig; 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 Aarauw 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 Weinfuhrungen in das Luzerner Gebiet und die Frankforter Fuhrleut, so dißmalen 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 Hornussen[35] 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 Werkführer 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 prouinciis 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 Küßnacht 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 Tschiffelis 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 Zollkammer. 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 Hole Straß: im Totenrodel der Kirchgemeinde Bözen steht: am 30. Jan. 1704 wurde in der Holn straß bei Effingen ein Mann tot aufgefunden. Eine Hollgaß bei Veltheim: 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 Pflästerung?) 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 Pflästerung 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 Effingen 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 Isaak 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 Lehmboden 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 Gleisherr die Kosten einer Fahrt von zwei Lastwagen mit je fünfzig Zeninern (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 Fährelohn hatte Iselin, der Speditor, 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 Rietheim, 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. Tscharners vom 26. Febr. 1757, Cah. 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 dermalen 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 Staatsschätze 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 Abgeordneten 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 Ratsherrn Lentulus widerfuhr. Solches geschieht um so leichter, weil die

[44] Cah. 109.

meisten Landvögte in den gemeinen Herrschaften nur auf das Einträgliche „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 mühevolle 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 Wegsame und an den Straßen über den Bözberg und die Staffelegg noch nicht vornehmen können. Einstweilen habe er die Gemeinden der Pfarret 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 mingstmöglichsten Unköſten", 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 Landanstößers, 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 rückständiger 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. Burckhardt-Biedermann: Die Kolonie Augusta Raurica (Basel 1910) S. 57: „Die römischen Güterbesitzer waren mancherlei Fronden 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-Zurzach. 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 Vorderöstreichische 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 Bözen.

---

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

[52] Cah. 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 ungeübten Hand. Der Immediatbericht ist gerichtet: ahn die Hochgeachte-Hochedelgebohrne Fürsichtig und Hochgebiedende Herren Herren Schuldheißen und Räth 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 Stotzing, Kaiserlichem Kriegsobersten, in die benachbarten frickthalischen Grenzorte abbegehrt und gefragt worden, wo die Landstraße von Bözen gegen Hornussen am besten angelegt werden könnte, weil die Vorderöstreichische Regierung eine neue Landstraße aus dem Frickthal 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 Vorderöstreichischen Landstände versammelten. Brack folgte der Einladung in vorsichtiger Abwartung (wie er sich ausdrückt) und wurde vor Ihro Hochfreyherrliche Excellenz, den Vorderöstreichischen Standespräsidenten von Siging, geladen. Auch dieser verlangte Auskunft, die aber Brack nicht geben konnte. Er erhielt die Mitteilung, daß gemäß Kaiserlich-Königlicher Verfügung die Landstände beschlossen 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 Aarau aber abzuschätzen (nicht in Betracht zu ziehen)[53] — Zweifellos ging Brack nicht ohne Wissen seiner vorgesetzten Behörde, des Schenkenberger Landvogtes, zu den Herren im Frickthal; 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 Frick, 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 Gleitsherr 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 reißenden 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 anerboten sich zwei Tiroler und ein Unterwaldner, die im bernischen Salzwerk, an der Gemmi (Gemmen) 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 Landvogt von Graffenried hat den Anfang dazu gemacht und wer weiß, was ein Landvogt 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 Schiffahrtsreglement 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 Schiffahrt auf dieser Wasserroute (der Aare) alltäglich größer werde. Das sei eine glückliche Folge der schönen Landroutes, welche der Fuhr auf der Axe (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 Rietheim 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 Bedenklichkeiten 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 Einkönfte 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 Gleitsherrn[62] 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 Zollkommis. Nur der Vorsteher des gesamten bernischen Zollwesens hatte den amtlichen Titel Gleitsherr.

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 byzufüegen. Es ist bekandt, daß die Herren Baßler für ihr Interesse sehr vigilant seind. Solte nun die Einführung der Route über Basel durchs Burgundische nach Lion ihnen einichen Vortheil verschaffen können, so sehe wenig Anstand, daß solche Route nicht könte befahren werden, wann schon der Bözberg nit kumlich repariert wurde. Die Schaffhauser Fuhrleüt, welche zu Zurzach 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 Zurzachberg, Fahr by der Stilli[63] 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 Zurzach, Waldshut. Allein dieses wurde auf einer solchen langen Reiß bis Lion wenig zu bedeüthen 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 näbst dem Ordinari Basel Fuhrwerk auf dieser Route verbleibe, so ist höchst nöthig, daß die Straß über den Bözberg repariert werd, und bitte deßtwegen meiner Hochgeachten Hochgeehrtesten Herren Loblicher Zolldirektion hohen Befehlch mir demüthigst auß. Der Fuhrmann verlangt keine kostbahre 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 arbeithen würde, so würden die übrigen Kösten für Steinbrecher ect. nit hoch laufen und müeßte hiesige Stadt auch das Jhrige contribuieren und könte 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 Gutachten[66] 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 Aktenbande 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 Seckelmeister, der der deutschen Zollkammer vorstand. Wie wir aus der Geschichte des Unglücksjahres 1798 wissen, hatten die Berner Seckelmeister 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 Landentschädigung 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 Landleute 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 Fuhrhalterei den Landbau 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 Akten die große Aargaustraße heißt. Sie erreicht bei Murgenthal die Grenze des jetzigen Aargaus und geht über Kölliken, 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 Zollkammer 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 Zollkammer 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 wohltätig 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 Ausweise[70] unter geringer Abgabe in Lyon. Dagegen kamen

[68] Die Straße berührte also Aarau nicht. Über deren Bau s. Vom Jura z. 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 Neüws[71] 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 eindrangen, wie der Bericht der Zollkammer sagt. „Sogar die schweren Waren, die ehedem die billige Fracht der raschen Beförderung vorzogen und deswegen den Rhein, die Aare, die Zihl und die Seen, also den Wasserweg befolgten, verließen diese Route und schlugen die über Belfort nach Lyon ein; ebenso die Nürenberger 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, Bedfort), Besançon, Quingey, Salins, Arbois, Poligni, Lons le Saunnier, 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 Seidensorten 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 Vertrage 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 Bedfort 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 versäumen und deshalb um billigern 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 Büreau von Collonges, welches sub 15. Octobris 1704 dem weißen und gefärbten Leinwand, 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) Bureaux 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 Rate 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. Z. 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 Gaugenossenschaften 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 enthoben 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 Meßort 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 Fuhrungen 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 fuhren, 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 Rate vorzulegen. Von der Errichtung einer neuen Straße Frickthal-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 Frickthal. 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 Frickthal 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] A. 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. Z. 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 Rate, 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 begehrte 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 Präfekten von Schenkenberg: Weil Ryhiner würklich 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 Zolldirektoren Euer Wohledelgebohren freundlich ersuchen, diesem Augenschein (der demnächst erfolgt) beizuwohnen und nach dem bey Eüch so nuzlich sich äußernden Eifer für das allgemeine Beste Eüch ebenmäßig zu bemühen, das behörige Liecht in dieser Wahl helfen aufzustecken."[87]

Ein Freund des Straßenbaues war auch Niklaus Emanuel Tscharner, der bekannte Menschenfreund Arner in Pestalozzis Lienhard und Gertrud, Landvogt 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 Rate und bei den Baslern, die wegen ihres Handels beteiligt waren, für einen solchen ein. Aber nach seiner Ansicht durfte man nicht

[86] W. Öchsli, Geschichte der Schweiz im 19. Jahrh. 1 720; Argovia XXXV 2. Nach S. Bavier (S. 102) wurde die Straße in den Jahren 1803 bis 1811 angelegt.

[87] M. Z. K. 1774 S. 26.

[88] Über ihn (1727—1794) siehe: Berner Taschenbuch 1852 (R. Fetscherin); Allgem. dtsch. Biographie 38. Bd. S. 702 ff. (Hunziker); Brugger Neujahrsblätter 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 diente solches dem Staate?" schrieb er am 22. Dezember 1772 an seinen Basler Freund Isaak 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 Law'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.

Aber 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 Bausumme, rund 58 000 Franken, 50 000 auf sich nehme, während die Gemeinde Brugg 7933 liefern würde.[90] Letztere war von Anfang an zur Mithülfe 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. Z. 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 wohlerhalten 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 Handfronen der Angehörigen der Ämter Schenkenberg und Kastelen. Außer dem Beitrag Bruggs gewärtigte der Rat noch die Fuhrungen und Handfronen 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 „Abschilderung“ 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 Anlage 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 Vergebung 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 Taglöhne 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 Entlöhnung der Straßenarbeiter die wirtschaftliche Lage des Schenkenberger Volkes kaum merklich besserte, weil die Summe der Taglöhne 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 Präfekt nicht, weil er einsah, 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 Zollkammer dem Rate, 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 Eigentum[94] 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 hülflosen Lage richteten sie durch den Landvogt Emanuel von Graffenried an die Regierung die Bitte, sie möchte, statt über den streitbaren (bestrittenen oder anfechtbaren)

[95] M. Z. K. 466 ff.

[96] Berner Taschenbuch 1852 S. 181 Nr. 11. Die Einteilung richtete sich nach den Erträgnissen 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 frickthalische 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 Machtspruch eines modernen Verkehrsdynasten[98] 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 Landvogt Franz Ludwig von Graffenried, Herr von Worb, der in den Jahren 1749—56 die Landvogtei Baden verwaltete und vor Ablauf seiner Amtszeit im Jahre 1756 starb. Es ist schon oben erzählt, daß er durch den Bau der Straße Koblenz-Zurzach 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 Zweyer, Obervogt von Klingnau und diesmaliger östreichischer Regierungsrat, es wünschte.[99] „Aber niemals", sagt hier Graffenried, „bestand die Absicht, eine rechte, dauerhafte Straße zu erstellen." Und sobald er gewahrte, daß die bernischen Zölle Abbruch

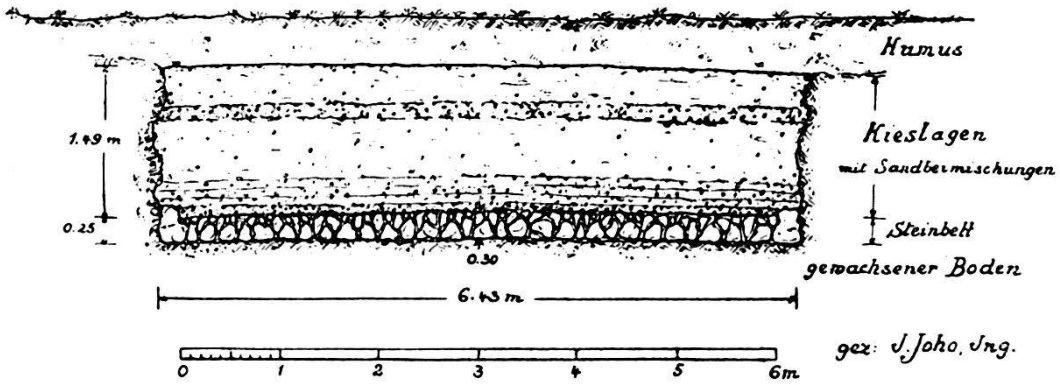
[98] Wenn dieses Wort eine Übertreibung ist, dann ist auch das Denkmal von fürstlichem Ausmaß, das man Alfred Escher in Zürich errichtet hat, eine Übertreibung.

[99] Cah. 109.

erlitten, stellte er die Arbeit ein. „Es ist aber nicht ohn", fährt er in seinem Berichte fort, „als daß diesere Straß in einen währschaften Stand gar leicht könnte gebracht werden; zumahlen noch ein ziemlich langer Strich (eine Strecke) von einer alten Römischen Chaussee daselbst sich befindt, so in gutem Stand und mit Überführung wenigen Griens besser wurde, als die heutigen, neuwen, 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 diesere Chausse 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 (eingekeilt), 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 bäuerlicher 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 XI9, S. 137.