

**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:** VI: Aus den ersten Jahren nach dem Bau der Strasse  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-45357>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 10.02.2026

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

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

---

### a) Erstellung einer Großlastwage in Brugg.

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

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

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

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

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

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

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

#### b) Weggeld-frage.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

---

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

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

### c) Beitrag der Gemeinden.

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

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

Auf die Verfertigung der Mauerwerken insbesondere hat man ein besonderes Augenmerk gerichtet und zu Trockenhaltung der Straße und Abführung der an vielen Orten wider alle Vermutung zum Vorschein gekommenen Bergflüssen (Bergwasser) mehrere Äften und Coulisses<sup>2</sup> errichtet, als der Devis des Hr. Mirani mit sich brachte.

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

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

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

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



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

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

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

2. Fast die ganze Geldsumme für den Straßenbau ist in der dortigen Gegend verblieben<sup>3</sup> und von den Einwohnern verdient worden; so daß sich deren Vermögensumstände durch das Straßenwerk namhaft verbesserten und sie auch durch die zu bezahlenden Landentschädigungen im Betrage von 6130 £. in der Lage sind, die zweite Auflage zu bezahlen.<sup>4</sup>

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

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

<sup>3</sup> Eine starke Übertreibung; man vergleiche die Baurechnungen im Anhang.

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

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

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

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

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

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

#### d) Erledigung eines schweren Unfalles.

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

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

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

Ratsmanual 354 p. 97. (Membrez).

#### e) Maßnahmen für den Unterhalt der neuen Straße.

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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



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

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

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

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

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

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



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

**f) Beschwerde wegen Landentschädigung.**

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

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

---