

<b>Zeitschrift:</b>	Argovia : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau
<b>Herausgeber:</b>	Historische Gesellschaft des Kantons Aargau
<b>Band:</b>	41 (1926)
<b>Artikel:</b>	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
<b>Autor:</b>	Heuberger, S.
<b>Kapitel:</b>	VIII: Weitere Strassenbauten
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-45357">https://doi.org/10.5169/seals-45357</a>

#### **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>**

## VIII. Weitere Straßenbauten.

### a) Die Straße von Brugg nach Baden.

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

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

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

<sup>1</sup> S. 19.

<sup>2</sup> Eidgen. Abschiede VII Abt. 2 S. 850; VIII 471.

<sup>3</sup> Während der Arbeit an der Fahrrainstrecke starb Mirani, 30. Oktober 1778; siehe oben S. 92.

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

### b) Straße Baden-Siggenthal-Zurzach.

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

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

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

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

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

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

---

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