

Zeitschrift: Bremgarter Neujahrsblätter
Herausgeber: Schodoler-Gesellschaft
Band: - (1992)

Artikel: Von der alten Mutschellerstrasse
Autor: Bürgisser, Eugen
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-965544>

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: 08.02.2026

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

Von der alten Mutschellerstrasse

VON EUGEN BÜRGISSE

Die Geschichte der Mutschellerstrasse

Die Bedeutung dieser Verbindung – Die Brücke in Holenstrass – Die Strasse von Holenstrass bis zum Passübergang – Die schwere Last der Strasse – Zur Franzosenzeit – Im Kanton Aargau – Weitere Strassen – Rückblick

Die Bedeutung dieser Verbindung

Strassen, Flüsse und Seen sind in unserem Lande einst die wichtigsten Wege für Handel und Gewerbe, Wirtschaft, Politik, kulturellen und zivilisatorischen Austausch jeglicher Art gewesen. Doch Verkehrswege unterliegen steter Änderung, werden geschaffen, oft mit grossem Aufwand, und verschwinden.

Obwohl es auch in Bremgartens Umgebung keineswegs an römischen Siedlungen fehlte, wie die Reste der Villen auf den Höhen von Bellikon, Berikon, Oberwil und Lunkhofen beweisen, so kennen wir doch kaum Spuren des grossartigen Strassennetzes, das damals über unser Land gelegt wurde. In den Stürmen der Völkerwanderungszeit wurde es aufgegeben und zerfiel fast völlig. Der neuen bäuerlichen Bevölkerung genügten einfachste Fuss- und Karrenwege im engsten Raum, zu Feld, Weide und Wald. Lange fehlte eine herrschaftliche Gewalt, die Willen, Kraft und Mittel zur Schaffung längerer und besserer Verkehrswege besessen hätte.

Im 11. und 12. Jahrhundert wuchs die Bevölkerung in Europa stark an. Dies wurde nicht zuletzt ermöglicht durch bedeutende Fortschritte in der Agrarwirtschaft. Eine neue Pflugform brachte reichere Getreideernten, Rodungen in den Wäldern erweiterten die Kulturländer, die Dreifelderwirtschaft regulierte die Nutzung des Ackerbodens. Dies alles geschah zudem in einer günstigen warmen Klimaperiode. Diese vorteilhafte Entwicklung erlaubte es, dass man auf dem Lande nicht mehr ausschliesslich für den eigenen knappen Lebensunterhalt arbeiten musste, dass nicht mehr alle Kräfte für die landwirtschaftliche Arbeit benötigt wurden, dass neben dem Bedarf für die Selbstversorgung und den Abgaben wie dem Zehnten ein Teil der Produkte für einen Markt zur Verfügung stand. Eine andere Siedlungs- und Wirtschaftsform war so möglich geworden, die Stadt, mit einer weitgehend in Gewerbe und Handel tätigen, nicht mehr an die Urproduktion gebundenen Bevölkerung. Dies war ein umwälzender Vorgang, der schliesslich das ganze wirtschaftliche und soziale System Europas veränderte.

In der Schweiz setzte im 12. und 13. Jahrhundert eine Welle von Stadtgründungen ein, wofür Bremgarten ein Beispiel ist. Viele von diesen neuen Gründungen scheiterten zwar, die glücklicheren und wohl auch kräftigeren überlebten. Auf dem städtischen Markt tauschten fortan Bauer und Bürger die Früchte ihres Fleisses. Dieser Austausch griff bald über die nähere Umgebung hinaus, erfasste entferntere Märkte und Wirtschaftsräume und verlangte die Schaffung eines brauchbaren Verkehrsnetzes.

In den Jahrzehnten nach 1200 hören wir erstmals von einer herrschaftlichen Befestigungsanlage auf dem Boden des heutigen Bremgartens, die offensichtlich der Sicherung eines irgendwie gearteten Reussübergangs diente. Unter deren Schutz und Schirm erwuchs in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts aus älteren Siedlungskernen die Stadt, die bald von ihrem habsbur-

gischen Herrn, dem späteren König Rudolf, ein recht freiheitliches Recht erhielt, ein Beweis für die Bedeutung, die der Stadtherr seiner Gründung beimass. 1287 geschah noch mehr. Am 13. Mai dieses Jahres überliess Herzog Rudolf von Österreich der Stadt Bremgarten den Brückenzoll gegen die Verpflichtung zu Bau und Unterhalt der Brücke über die Reuss. Ob damit die Errichtung der ersten festen Brücke oder einer stärkeren oder grösseren gemeint war, ist unbekannt.

Brücken überqueren den Fluss, Wege und Strassen führen weiter. Da überrascht es, dass in den städtischen Akten jener fernen Zeit kaum je von solchen die Rede ist, höchstens von Zöllen und Abgaben, die an den Stadttoren und an der Brücke erhoben wurden. Dies wird begreiflich, wenn man sich die Zahl, die Art, den Zustand und die Kosten von Bau und Unterhalt guter Strassen vor Augen führt. Es gab sie hier eben nicht. Darüber später mehr.

Stadt und Brücke setzen Verkehrslinien und -bedürfnisse voraus, wie sie noch für das heutige Bremgarten bestimmend sind. Deren wichtigste war und ist die Westostverbindung, sei es von Bünz und Reuss zur Limmat, sei es aus dem westlichen Aargau über Bremgarten nach Zürich. Sie spielte eine umso gewichtigere Rolle, als jahrhundertelang zu Bremgarten die einzige feste Reussbrücke zwischen Luzern und Mellingen bestand. Diese Strecke besass nicht nur für Handel und Wandel der Menschen aus Stadt und Land, für Kaufleute und Reisende von einst, sondern selbst in späteren Zeiten noch aus politischen und militärischen Gründen grössste Bedeutung. Der anschliessende Mutschellerpass wurde damit zur wichtigsten der durch Bremgarten führenden Strassen.

Daneben diente die Reuss bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts als rege befahrener Weg für Gütertransport und Flösserei, während der wohl bereits im 13. Jahrhundert bestehende Personentransport offenbar schon früher aufgegeben wurde.

Recht spät und zufällig sprechen die Geschichtsquellen von

den Menschen und Waren, die Brücke und Wege benützten. Als König Sigismund 1417 von Feldkirch kommend in Rapperswil eintraf, sandte er einen Basler Diplomaten nach Zürich und von dort nach Bremgarten und Luzern, um Herberge für ihn und sein Gefolge zu besorgen. Die städtische Säckelamtsrechnung von 1654/55 weiss von dem alten Brauch eines jährlichen Geschenkes von je zwei Gulden an die Boten ab dem Gotthard, ab dem St. Bernhardsberg, ab der Grimsel und von Uznach. Um 1575 berührte der vierzehntägliche Lyoner Ordinari (Bote zu Fuss, ausnahmsweise zu Pferd) der St. Galler Kaufmannschaft, der für die Strecke St. Gallen—Genf fünf Tage benötigte, eine Zeitlang Bremgarten. Wegen einer Klage der Ordinari Fuhr (Wagenpost) zu Luzern über den schlimmen Zustand der Bollerengass wurde die Gemeinde Rudolfstetten 1777 mit 20 Pfund gebüsst und verpflichtet, den Weg innert einer Woche zu reparieren. Der Luzerner Fuhrmann ist denn auch der in den Akten am häufigsten genannte Beschwerdeführer.

Die Brücke in Holenstrass

Die heutige Mutschellerstrasse hat eine lange Vorgeschichte, wie vor allem das Stadtarchiv Bremgarten zeigt, auf dessen Quellen die folgenden Ausführungen weitgehend beruhen.

Beim Mutschellerpass ist zwischen Bremgarten und Zürich ein einmaliger Höhenunterschied von rund 160 m zu überwinden, der Weg über Lieli bringt einen zweimaligen Anstieg von zusammen 345 m. Die meisten baulichen Schwierigkeiten beim Wegebau gab es im Raum von Rudolfstetten.

Am 4. Mai 1436 urkunden Schultheiss, Räte und Bürger von Bremgarten, dass sie zum Nutzen ihrer Stadt sich vorgenommen haben, die Strasse, die durch den Zwing Rudolfstetten geht, zu bauen und zu unterhalten, damit man mit Leuten und Gut desto besser «Zü und durch unser stat» fahren möge. Die

Schaffung dieses Karrenweges geschehe dank dem Entgegenkommen mehrerer zürcherischer Grundbesitzer daselbst. Dafür verpflichtet sich Bremgarten, auf alle Zeiten den Unterhalt der Strasse zu übernehmen und alle, die im Zwing und in den Gerichten von Rudolfstetten wohnen, von Zoll und Immi (Abgabe im Kaufhaus) in der Stadt zu befreien.

Von einer Brücke in Holenstrass ist 1436 nicht die Rede, wohl weil noch keine bestand. Erst aus dem Entwurf eines Schreibens des Bremgarter Stadtschreibers Meinrad Schodoler aus der Zeit um 1550 an die für Holenstrass zuständige Tagsatzung zu Baden erfahren wir Näheres. Zürich weigere sich jetzt, an den Unterhalt der in der Grafschaft Baden liegenden, ursprünglich hölzernen, später in Gemeinschaft mit Bremgarten errichteten steinernen Brücke über die Reppisch etwas beizutragen.

Nutzniesserin der Brücke sei jedoch vor allem Zürich. Der grösste Teil des Getreides aus dem Waggental (Freiamt) komme über den Markt von Bremgarten nach Zürich. Dieser Weg sei leichter zu befahren als der über den Heitersberg und komme billiger zu stehen als über Baden. Obwohl man vor allem auf Drängen von Zürich die Brücke steinern gemacht und die Kosten des Unterhalts bisher gemeinsam getragen habe, wolle es nichts mehr davon wissen. Bremgarten habe wohl zu tun, was es nicht schuldig sei. Es gehe halt nach dem Sprichwort «*Es ist bös mit herren kriessi essen, denn si tun, was si wend. Wem kompt solche bruggen denen von Zürich oder uns am allermeisten ze nutz? Ja Zürich!*» Man hoffe nun, dass die Tagsatzung den Landvogt von Baden anweise, die Kosten mitzutragen, schliesslich liege die Brücke in ihrem Twing. Erfolg hatte das Schreiben kaum.

Von der Brücke in Holenstrass ist immer wieder die Rede. Da sie vor kurzem schweren Schaden genommen habe, ersucht Bremgarten im August 1566 Zürich um Gratisabgabe der benötigten Steine. Im Juli 1647 lässt Bremgarten die zusammen gestürzte Brücke neu aufbauen und Zürich trägt 40 Kronen und

2 Mütt Kernen und Roggen bei. 1733 ein weiterer Neubau. Am 15. September lässt Bremgarten darauf dem Untervogt Koller von Rudolfstetten «wegen gehabter Inspection der neu gemachten und gewölbten Brücke zu Holenstrass und dass er bei den Fuhren und Steinsprengen beigewohnt, eine Discretion von 10 Gulden» zukommen.

Die Strasse von Holenstrass bis zum Passübergang

Nicht weniger Sorgen als die Brücke in Holenstrass bereitete immer wieder der Weg bis zur Passhöhe. Zwar ist erst im 18. Jahrhundert davon zu hören, als sich Bremgarten in wiederholten Anläufen um die Verbesserung der Verhältnisse bemühte. Nach 1770 ordnete es die Planung eines neuen Weges an, der jedoch auf den Widerstand der Gemeinde Rudolfstetten stiess. Zudem beschwerte sich am 25. Januar 1773 der Untervogt Lunzi Koller, dass der Weg «krumb» ausgesteckt sei und ihm zu viele Bäume wegnehme, worauf der Kleine Rat entschied, man solle «die Strass so vill möglich in die Gräde ziehen» und «denen Bäumen verschont» werden. Da der heruntergekommene Weg Baden—Zürich über Würenlos 1765—1770 durch eine neue, auf dem linken Limmatufer verlaufende Strecke ersetzt wurde, bestellte Bremgarten am 7. Dezember 1773 «wegen der neuw anzulegende Strass über den Mutscheller» eine städtische Kommission und forderte am 10. Dezember die Gemeinden Zufikon, Berikon und Rudolfstetten auf, «ihre ussgesteckte Strass gegen Dietikon» zu beginnen. Auch die Gemeinden Oberwil und Lieli wurden zur Mitarbeit verpflichtet. Einsprachen erfolgten und gebaut wurde nicht. Im Oktober 1774 sah sich der Rat sogar gezwungen, die an der geplanten Strasse herausgerissenen Schwirren (hölzerne Wegmarken) wieder stecken zu lassen. Am 10. Oktober 1775 beschwerten sich erneut Fuhrleute wegen der Holenstrass. Dies veranlasste Bremgarten im Juni 1776, die

«Zürichstrass» bei Rudolfstetten ein weiteres Mal ausstecken zu lassen. Doch dies bedeutete noch keineswegs Baubeginn, denn 1779 wiederholte derselbe Luzerner Fuhrmann seine Klage. Im August 1779 wurde darauf der «Ingenier Müller» von Zürich beigezogen. An Rudolfstetten erging der Auftrag, zusammen mit Berikon die Strasse «von des Spetters Mätlin nachgerad über das Feld hinunter» zu bauen. Für neu beanspruchtes Land versprach man «Indemnisation» (Entschädigung) zu leisten. Schliesslich mischte sich im Oktober 1784 das Syndikat zu Baden (Nachfolge der früheren Tagsatzung) als Oberbehörde ein und verlangte, dass Bremgarten ohne weiteres Warten den Zürcher Strasseninspektor Spitteler beiziehe. Dies geschah offenbar. Im März 1786 entschied der Bremgarter Rat, die bei den Strassenbauten niedrigerissenen «Häg» sollten durch Werkleute der Stadt unentgeltlich wieder instandgestellt werden. Doch schon im März 1787 sah er sich gezwungen, den Gemeinden Rudolfstetten, Berikon und Zufikon wegen ihrer Nachlässigkeit eine Busse von 50 Pfund anzudrohen, falls sie die angefangene Strecke nicht möglichst bald fertig bauten. Der Erfolg des ganzen Unternehmens war schliesslich kaum befriedigend. Schon nach wenigen Jahren, am 14. November 1794, heisst es im Ratsprotokoll, dass bei dem gegenwärtig elenden Zustand die Strasse in Rudolfstetten nicht ohne Gefahr passiert werden könne.

Bei den damaligen Zuständen und Zuständigkeiten war eine Verbesserung des Strassenwesens schwerlich zu erreichen, allzusehr fehlte es am technischen Wissen, an der Organisation von Bau und Unterhalt und an Finanzen.

Die schwere Last der Strasse

Der im 18. Jahrhundert in den benachbarten Gebieten von Zürich, Bern und Luzern stetig zunehmende Ausbau der Stras-

sen wirkte sich, zwar nur zögernd, auch auf Bremgarten aus. Immer häufiger beschäftigte sich der Rat mit dem Verkehrsweisen in seinen Zuständigkeitsbereichen, dem Niederamt und dem Kelleramt, und suchte, den wie in den meisten Gegenden unseres Landes höchst beklagenswerten Zustand der Strassen und Wege zu verbessern. 1775 verbot er die schmalspurigen Gabelfuhrwerke. Da bei schweren Gütern bisweilen vier, sechs oder mehr Pferde hintereinander eingeschirrt wurden, litten die damals noch ohne Strassenbett gebauten Wege aufs schwerste. Die Fuhrwerke waren schmal, hochbeladen und stets der grossen Gefahr des Umkippens ausgesetzt. Der Rat verfügte deshalb den Gebrauch des breiteren, paarweise bespannten Deichselwagens. Zur gleichen Zeit bestellte die Stadt einen von ihr besoldeten Strassenaufseher, der täglich auf Kontrollgang zu gehen hatte. Ein ziemlich häufiges und mit Bussen geahndetes Vergehen war das Wegnehmen der gutgedüngten Erde aus Strassen und Wegen zwecks Verwendung auf eigenem Boden. Dies erinnert an die bis vor wenigen Jahrzehnten übliche, allerdings straffreie Sammelaktion hinter Pferdefuhrwerken in den städtischen Gassen und auf der Brücke. Begreiflich ist auch der Beschluss des Rates von 1775, dem Steinmannshüsler zu Eggenwil solle durch den Landschreiber der Freien Ämter verboten werden, sein Vieh auf der Badener Landstrasse weiden zu lassen. 1787 wurde Heinrich Boll ab dem Herrenberg mit sechs Pfund gebüsst, weil er ohne Radschuhe mit gespanntem Rad und einer Last Wein die Stigelenstrasse hinuntergefahren war.

Da der Bau einer Wegstrecke weitgehend Aufgabe der entsprechenden Dorfgemeinde war, bot diese die Gemeindege nossen zu Frondiensten auf, die meist sogar mit dem privaten Werkzeug zu leisten waren, dessen Anschaffung vielen schwer fiel. Dafür zwei Beispiele aus Friedlisberg. Weil die zur Arbeit an der Strasse Baden—Zürich verpflichteten Einwohner dieses damals noch selbständigen Dorfes Mangel an Geschirr hatten,

das sie nicht selbst erwerben konnten, gewährte ihnen Bremgarten im November 1765 einen Vorschuss von 100 Pfund aus dem Vermögen der dortigen St. Jakobskapelle. Im März 1786 bewilligte der Rat «den zehn armen Daunern (Taglöhnnern) ab dem Fridlinsperg» wiederum 20 Gulden als Almosen von derselben Kapelle zur Beschaffung von Werkzeug. Bei grösseren Bauten zog die Obrigkeit die Nachbardörfer zur Mitarbeit heran, was wohl wenig geschätzt wurde. Als im März 1786 der Zimmermann Johannes Gerig von Berikon seinen Bruder Josef zur Strassenarbeit «als seiner Thur» ermahnte, wurde er von diesem angegriffen und dessen Frau schlug ihm mit einem Hammer «ein Loch in den Kopf». Die Übeltäter kamen aus Gnade mit je zehn Pfund Busse davon.

Die Kosten für den späteren Unterhalt der Wege hatten während Jahrhunderten die einzelnen Landanstösser zu tragen, denen es oft an Werkzeug und Geld und begreiflicherweise bisweilen auch am guten Willen fehlte. Waren die Wege aber schlecht, so wichen Fuhrleute wie Fussgänger einfach auf Matten und Äcker aus. Den Schaden hatten so oder so die Anstösser. Einige Beispiele mögen dies zeigen. Da im Mai 1625 der Weg zwischen Rudolfstetten und Niederberikon im Wyssenbüel des Wassers und der Nachlässigkeit der Anstösser wegen lange Zeit unbrauchbar war, liessen ihn die Gemeinden auf Anordnung des Rats auf ihre Kosten reparieren. Zum Abschluss «tat die Pursami zur Ergötzung ihrer Mühe einen Trunk» und dieser wurde von den Fehlbaren bezahlt. Sollte die Strasse jedoch erneut durch die Nachlässigkeit der Anstösser Schaden leiden, so wäre sie auf deren Kosten wieder herzustellen. 1780 verfügte der Rat: «Da die Strassen mit Baumästen und Hagstauden so überwachsen sind, dass mit beladenen Fruchtfuhrern fast nicht durchzukommen ist, sollen die Anstösser Ordnung schaffen», sonst erfolge Ersatzvornahme durch die Stadt auf Kosten der Saumseligen.

Aus den zum Teil erhaltenen Rechnungsrödeln der Gemeinden lässt sich die dauernde Belastung mit Strassenarbeiten einigermassen einschätzen, wohl am besten bei dem mit dem Mutschellerweg besonders verbundenen Rudolfstetten. Eine kleine Auswahl:

- 1738 Ein allgemeiner Trunk des Gemeindewerkes nach der Instandstellung der Zäune und Strassen.
- 1750 Im Gemeindewerk Arbeit an der Strasse.
- 1753 14 Fuder Steine für die neue Gasse.
- 1758 Strassen reparieren, Tobel ausfüllen, zwei Stege ins Dorf machen.
- 1764 Die beiden Dorfmeier hauen die Stauden den Strassen entlang ab.
- 1765 Ein Dorfmeier leitet zweimal das Wasser aus den Strassen ab. Lehnern am Steg anbringen.
- 1785 Acht Mann räumen den Schnee weg; ebenso in der Weihnachtswoche 1788.
- 1791 Bau einer neuen hölzernen Brücke, vermutlich im Dorf.
- 1796 Vier «Wibervölker» lesen Steine aus dem Bach, damit man besser durchfahren kann.

Zur Franzosenzeit

Das Jahr 1798 brachte für die ganze Eidgenossenschaft entscheidende Veränderungen. Unter dem Einfluss der französischen Revolution brach die alte politische Ordnung zusammen, traten die bisherigen Obrigkeiten zurück und wurden durch neue Kräfte ersetzt. Die Schweiz wurde nach kurzem Widerstand ein zentralistischer Vasallenstaat Frankreichs und hiess fortan Helvetische Republik.

Eine jahrhundertealte Ordnung ging in dem oft selbstbewussten Bremgarten müde unter, als am 10. März 1798 die

versammelte Bürgerschaft auf Antrag des Kleinen und des Grossen Rates beschloss: «1. Solle die bisherige Verfassung aufgehoben seyn und eine neue eingeführt werden, und 2. sollen die Keller- und Nideramtsangehörigen durch Ausschüsse an der neuen Regierung theilnehmen und gleichen Genuss der bürgerlichen Rechten haben».

Die neuen Leute, die die Geschicke der Stadt zu betreuen hatten, setzten sich bald kräftig für die Verbesserung des Strassenwesens ein. Da einerseits Frankreich eine Militärstrasse von Genf nach Zürich verlangte, anderseits die neue helvetische Regierung ihren Sitz in Luzern hatte und die Verbindung Luzern—Zürich stets über Bremgarten verlaufen war, hoffte man auf den Zusammenschluss der beiden Strassen vor den Toren der Stadt und die Weiterführung über den Mutscheller. Rasches Handeln tat not. Am 24. September 1798 beschloss die Administration (Organ der Ortsbürgergemeinde), eine Deputation nach Luzern zu schicken, um den Wunsch Bremgartens vorzutragen und folgendermassen zu begründen: a) Schon seit 25 Jahren ist ein Projekt vorhanden; b) Der Weg über Bremgarten ist näher und billiger, da die beiden Zölle von Baden und Wettingen wegfallen; c) Bremgarten benötigt diese Strasse, «da leider viele Bürger schon seit längerer Zeit dem Müssiggang sich gewidmet und dadurch so herabgesunken sind, dass kein Verdienst, keine Erziehung der Jugend mehr zu finden ist, wenn nicht Hilfsquellen uns eröffnet werden, die uns aus dem Elend mit Macht ziehen; d) Man will finanziell beitragen, denn es ist ein Fonds vorhanden. Ausserdem wolle man in Zürich die Kaufmannschaft, die Verwaltungskammer, den Postspediteur und übrige «Rössler», ferner den Luzerner Fuhrmann um Mithilfe ersuchen. Wenn alles gut ausgehe, soll die Sache der Bürgerschaft «entdeckt» werden. Ein seltsames Vorgehen!

Doch die Deputation kehrte mit der schlimmen Nachricht heim, in Luzern denke man bereits an eine Strasse über den obern Albis oder über Knonau, und am 11. Dezember 1798

musste man vernehmen, dass diese neue Strasse nach Zürich bereits durch Ingenieur Spitteler, der die Kosten auf 18 000 Gulden schätzt, ausgesteckt worden sei. «Mit grösster Bestürzung», so klagt das Protokoll, stellte man fest, «in was für einem armseligen und elenden Zustand unsere Vatterstadt durch diesen Verlust auf immer seyn würde und dass unser sämtlicher Wohlstand und zukünftige politische Glückseligkeit einzig nur von der Hauptstrass hierdurch noch abhänge».

Sofort schickte Bremgarten eine Zweierdelegation an die oberste helvetische Behörde, das Direktorium in Luzern, und hatte Erfolg. Am 20. Dezember 1798 kam die frohe Nachricht, Spittelers Plan sei abgelehnt, das ganze Direktorium, besonders Minister Rengger, verwende sich für Bremgarten. Auch Ingenieur Guisan, Generalinspektor der Brücken und Wege, tue alles in diesem Sinne und wünsche noch eine französische Übersetzung des von Bremgarten eingereichten Memorials. «Ganz getröst auf diese so gute Botschaft» beschloss die Administration, «dass dem Minister Rengger mit einem sehr höflichen Schreiben der wärmste Dank abgestattet werde» und dem Ingenieur Guisan soll das von einem Empfehlungsschreiben begleitete Memorial samt einer Legelen von 40 Mass Burgunderwein als Zeichen der Erkenntlichkeit zugeschickt werden.

Da Zürich entgegenarbeitete und «noch seine alte Vergrösserungssucht beibehalte», schickte Bremgarten im Januar/Februar 1799 erneut eine Deputatschaft an die helvetische Regierung in Luzern. Man versprach, den Bau der Strasse «per Intreprise» selbst zu übernehmen, und hoffte, die Regierung werde der Stadt als Entschädigung dafür neben anderem die Einkünfte aus Weggeld und Brückenzoll überlassen. Bremgarten erhielt darauf das Versprechen des baldigen Erscheinens von Guisan und den Hinweis, es wäre vorteilhaft, an verschiedenen Orten Grien zu suchen, da Zürich der Reussstadt dieses Material abspreche.

In der Folge dürfte der Strassenbau jedoch stillgestanden haben, denn die Schweiz war inzwischen Kampfplatz fremder

Heere geworden. Vom 9. bis 21. Juni 1799 hatte der französische General Masséna im damaligen Gasthof zum Hirschen an der Marktgasse sein Hauptquartier aufgeschlagen und bereitete den Angriff auf das von Österreichern und Russen besetzte Zürich vor. Begreiflich, dass in diesen strubben Zeiten auch die Stadtkanzlei und deren Archiv etwas in Unordnung gerieten.

Erst am 10. Dezember 1799 traf das Vollziehungsdirectoriū der einen und unteilbaren Republik einen wichtigen Entscheid: «In Erwegung, dass das Ansuchen der Gemeind Bremgarten, eine neue Landstrass von da nach Zürich anlegen zu dörfen, einen in mancher Hinsicht vortheilhaften Zweck habe, und in Erwegung, dass besagte Gemeind sich anerbietet, die zu diesem Strassenbau nöthigen Kosten zu bestreiten», wurde nach Anhörung des Kriegsministers Lanther beschlossen:

1. Sobald es die Jahreszeit erlauben wird, soll ein Ingenieur dahin gesandt werden, um eine neue Strasse von Zürich nach Bremgarten abzustecken.
2. Desgleichen soll, doch nur provisorisch, ein Entwurf zur Absteckung von Bremgarten bis Lenzburg gemacht werden;
3. Der Bürger Guisan wird diesem Werk vorstehen sowie Pläne, Devis und Gutachten dem Directoriū vorlegen.

Offenbar beeilte sich niemand, denn am 1. April 1800 schreibt der Kriegsminister verärgert an den Unterpräfekten des Distrikts Bremgarten: «Je suis faché de voir par votre lettre du 25 mars que vous ayés suspendu l'operation du tracé de chemin de Zurich à Lenzbourg. Ce retard ne peut etre que nuisible et je ne peut concevoir pourquoi vous l'avés fait. . . . Je vous invite donc tres fort a faire se tracé le promtement possible . . .»

Weitere Briefe folgten, die ebenso wenig Wirkung zeitigten. Trotz der bemühenden Untätigkeit unterer Instanzen liess Bremgarten nicht locker und beabsichtigte im März 1801, der Regierung als Beitrag der Stadt für die Strasse Zürich—Lenzburg 32 000 Livres oder für einen einzelnen Abschnitt 20 000 Livres

anzubieten. Auch der helvetische Vollziehungsrat begehrte vorwärts zu machen und verpflichtete am 15. April 1801 neben Berikon, Zufikon, Rudolfstetten und Friedlisberg auch Dietikon zur Mitarbeit, da dort der Anschluss an die linksseitige Strasse im Limmattal gefunden werden sollte. Doch es geschah nichts.

Selbst mit dem unmittelbar vor den Toren der Stadt bis zum Bibenlos liegenden Strassenabschnitt war es nicht besser bestellt. Am 24. Oktober 1798 beschloss die Administration, da die Strasse aus der Stadt so schlecht sei, dass alles durch die Matten laufe, die Löcher auszufüllen und die Strasse «ohne zu grosse Kosten» in guten Stand zu stellen. Eine Woche später erklärte der Bauamtsverwalter, eine Reparatur in der angegebenen Weise sei unmöglich, da die Strasse in der Mitte tiefer «als auf den Porten» sei, «so dass wenigstens auf einen Schritt ein Fuder Grien nöthig wäre». Die Ausführung unterblieb wohl, denn am 13. April 1801 verbot die Munizipalität (Organ der Gesamtheit der lokalen helvetischen Aktivbürger) von neuem, den Weg über die an den Landstrassen liegenden Güter zu nehmen.

Im Kanton Aargau

Politische Umwälzungen in der ganzen Schweiz brachten eine entscheidende Wendung. Der aus den helvetischen Kantonen Aargau und Baden und dem bislang österreichischen Fricktal 1803 neu geschaffene heutige Kanton Aargau trachtete nach Ausbau des eigenen kantonalen Strassennetzes, nicht zuletzt der Verbindungen mit der Kantonshauptstadt Aarau.

Erst nach Jahren konnte Bremgarten seine Bemühungen um die Mutschellerstrasse wieder aufnehmen. Es verdient noch heute volle Anerkennung, wie die Stadt in richtiger Erkenntnis der Notwendigkeit dieser Strasse immer wieder auf deren Verwirklichung zurückkam. Trotz innerer politischer Auseinandersetzungen liessen sich weder Rat noch Bürgerschaft davon

abbringen und waren stets zu grossen Opfern bereit. Im Juli 1810 klärte man mit Zürich ab, «durch welche Gegend die Strasse gehen soll». Darauf begann die lange Reihe der Petitionen an die aargauischen Behörden betreffend «einer fahrbaren Communicationsstrasse nach Zürich»: 1810, 1811, 1825 und 1835. Da Bremgarten wiederum anerbot, das neue Strassenstück vom Obertor bis zum Kreuz beim Bibenlos auf eigene Kosten zu bauen, ging auch der Kanton ernsthaft ans Werk. 1829 setzte er die Liste der zur Mitarbeit verpflichteten Gemeinden auf:

Eintheilung der Strassenwerksätze von Bremgarten über Rudolfstetten bis an die Reppisch in Neuschweiz. Fuss (1 Fuss = 30 Zentimeter)

1.	Bremgarten	8,925
2.	Zuffikon	2,323
3.	Arni	1,018
4.	Jonen	2,451
5.	Oberlunkhofen	1,137
6.	Unterlunkhofen	824
7.	Oberwyl	1,634
8.	Eggewyl	621
9.	Lieli	822
10.	Wyden	1,267
11.	Berikon (Ober- und Unter-)	2,463
12.	Rudolfstetten und Friedlisberg	<u>1,564</u>
	Total	25,049

Eine gesamthafte Verbesserung des aargauischen Strassenwesens war allerdings erst durch die Schaffung einer kantonalen Strassenordnung und die Bereitschaft des Kantons zu finanziellen Beiträgen zu erwarten. Das zweite Strassengesetz vom 9. November 1838 brachte endlich die entscheidende Regelung der Pflichten von Kanton, Gemeinden und Anstössern für die 19 als Landstrassen bezeichneten Strassenzüge, unter die auch

die Strasse von Bremgarten über den Mutscheller bis zur Kantonsgrenze an der Reppisch aufgenommen wurde.

Weitere Strassen

Neben der Mutschellerstrasse werden andere Strecken östlich der Reuss im Bremgarter Archiv eher selten erwähnt. 1746 ist einmal von einem Weg über den Katzenstrick (Waldhof—Schönenberg) nach Dietikon die Rede. Wegen der fast unbrauchbaren Strasse zwischen Berken und Fridlinsperg, die zu verbessern sich Gemeinde wie Anstösser weigerten, entschied der Rat im Februar 1749, dass diese wie die übrigen Strassen in Berkhen von der ganzen Gemeinde in brauchbaren Stand gebracht werden soll. Der Unterhalt aber obliege den Anstössern, die dafür das darin wachsende Gras, Holz etc. benützen dürften. Im November 1769 wurden zwei Ratsherren als «Inspectores der neuw angelegten Zürichstrasse» bestimmt, denen die Gemeinden Zufikon, beide Berikon, Oberwil und Lieli die Liste aller Mannschaft von 16 Jahren an zuzustellen hatten, und im Dezember verfügte man, dass an den Bau der Strasse «durch das Lieler, Oberwyler und Berkher Zwing» das ganze Kelleramt rottenweise Hilfe zu leisten habe. Vermutlich handelte es sich dabei nicht um den Anschluss an die Mutschellerstrassen, sondern um den Weg über den Sädel. Der Bau geschah nämlich ausdrücklich auf Drängen Zürichs, das offenbar auf diese Weise die Grafschaft Baden, zu der Dietikon und Schlieren bis 1798 gehörten, und deren Zölle umgehen wollte. Dieser wohl nur für Fussgänger und Reiter geeignete Weg wurde übrigens schon längst benutzt, wie Ulrich Zwinglis nächtliche Rückkehr von Bremgarten nach Zürich am 12. August 1531 beweist. Gelegentlich werden auch Strassen im Kelleramt genannt. Im Februar 1792 erhielt die Gemeinde Zufikon unter Androhung einer Busse von 20 Pfund den Befehl, in diesem Monat wöchent-

lich zwei Tag «gemeinsamlich an der Strasse über den Mutscheller und gegen Lunkhofen» zu arbeiten und diese zu verbessern. Die heutige Strasse Bremgarten–Ottenbach ist ein Werk der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Rückblick

Eigentlich waren nur die Städte an guten Strassen interessiert, in den Dörfern mit ihrer kleinbäuerlichen Bevölkerung fehlten lange Wunsch und Bedürfnis nach besseren Verbindungen. Die alten, immer noch geltenden Dorfrechte (Offnungen) sprachen selten vom Unterhalt bestehender und nie von der Schaffung neuer Wege. Bei obrigkeitlichen Massnahmen konnte deshalb nicht auf überliefertes Recht Bezug genommen werden. Ernsthaftige Auseinandersetzungen entstanden dennoch kaum, denn meist begnügte sich der stille Widerstand mit dem Nichtvollzug. Erschwerend kam hinzu, dass in den Gemeinen Herrschaften, anders als etwa in bernischem oder zürcherischem Gebiet, keine ständige und starke Obrigkeit mit entsprechender staatlicher Verwaltung bestand. Es war in erster Linie die Stadt Bremgarten, die sich um Strassen und Wege kümmerte und kümmern musste. Sie tat es zäh und ohne zu ermüden, wie das anschliessende Memorabile von 1825 beweist.

Es ist allerdings zu beachten, dass die städtische Wirtschaft Bremgartens sich damals durchaus noch in traditionellen Formen bewegte: von den meisten Einwohnern betriebener eigener Feldbau, vielfach verbunden mit Viehhaltung, Kleingewerbe, Tätigkeit vorwiegend innerhalb des hergebrachten Einzugsgebietes, Warenaustausch in herkömmlicher Weise in kleinen Läden, auf Wochen- und Jahrmärkten. Einzige Ausnahme bildeten die Mühlen und die Papierfabrikation. Erste zaghafte Hinweise auf die Möglichkeiten einer Ausweitung der städtischen Wirtschaft werden in dem anschliessend wiedergegebenen

nen Schreiben Bremgartens an den Kleinen Rat aus dem Jahre 1825 laut. Erste kleinere industrielle Unternehmen erscheinen um die Jahrhundertmitte. 1844 sind es zwei Baumwollfabriken.

Schliesslich wurde den unablässigen Bemühungen der Stadt um den Ausbau der bisherigen und den Bau neuer Strassen Erfolg zuteil. Die heutige, neu angelegte Mutschellerstrasse wurde 1837 in Angriff genommen, 1842 war sie vollendet. Erst 1867–1869 folgte ihr die lang umstrittene Fortsetzung nach Wohlen. Gut Ding will Weile haben.

Ein kurzer Blick auf die letzten anderthalb Jahrhunderte zeigt den unablässigen Wandel in den durch den Verkehr bedingten Erfordernissen und in deren Erfüllung. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts trat in der Schweiz der Schienenverkehr seinen Siegeszug an. Als die erhoffte Reusstalbahn ausblieb, erreichte unsere Stadt 1876 von Bremgarten West aus in Wohlen den Anschluss an die Aargauische Südbahn. Wichtiger jedoch erschien eine Bahnverbindung nach Zürich, die allerdings erst 1902 als Schmalspurbahn über den Mutscheller nach Dietikon geschaffen wurde. Der seit der Mitte des 20. Jahrhunderts fortwährend anwachsende motorisierte Verkehr bringt völlig neue Möglichkeiten und Schwierigkeiten, von denen Bremgarten innerhalb und ausserhalb der Mauern unmittelbar berührt wird. Mögen für Personen- und Warenverkehr, für Bahn und Strasse Lösungen gefunden werden, die, so ist es aller Wunsch, der Schönheit und Wohnlichkeit des Tales und der Eigenart der Kleinstadt gerecht werden.

Das Memorial von 1825

Unter den zahlreichen, zum Teil gedruckten Eingaben Bremgartens an Regierung und Grossen Rat des Kantons Aargau ist das Schreiben an den Kleinen Rat vom 18. März 1825 hervorzuheben. Man beschränkt sich darin keineswegs aus-

schliesslich auf die Nöte der kleinen Stadt an der Reuss, wenn auch deren Leistungen in Vergangenheit und Gegenwart zu Recht angeführt werden, noch äussert man sich zu technischen und finanziellen Dingen, sondern weist auf grössere Zusammehänge hin. Beachtenswert ist dabei der Stil des Schreibens. In die damals üblichen Wendungen vollkommener Ergebenheit und Hochachtung gehüllt, werden bittere Vorwürfe wegen Vernachlässigung und ungerechter Behandlung eines ganzen Kantonsteils vorgetragen.

*Schreiben an den tit. Kleinen Rath des Kantons Aargau
sub 18ten Merz 1825*

Tit.

Es ist während einem Zeitraum von dreyzehn Jahren nun das viertemahl, dass der Stadtrath von Bremgarten dem allgemeinen Wunsch des Publikums Rechnung tragend als auch aufgefordert durch das immer lauter werdende Klaggeschrey derjenigen, die die von hier ausgehende und ausser dem hiesigen Gemeindbezirk in gänzlichen Zerfall gerathene Landstrass nach Zürich zu befahren und zu bereisen genöthiget sind, sich gedrungen fühlt, Euer Hochwohlgebohrnen gegenwärtige Vorstellung mit schuldigster Hochachtung zu überreichen.

Wir wollen zwar Hochdero Gedult mit Wiederhohlung aller der Gründen und Ansichten, die über diesen wichtigen Gegenstand in unseren früheren Vorstellungen enthalten sind, nicht ermüden, wir sind überzeugt, dass der *jämmerliche* Zustand dieser Strasse, die in einem *wohlorganisierten* Staate nirgends so angetroffen wird, Hochdenselben schon längstens auch von anderen Kantonsbürgern zur Kentniss gebracht worden ist. Wir glauben endlich gerne, dass nur ein Übermass von Geschäften und wichtigen vatterländischen Angelegenheiten Hochdieselben biesher verhinderte, diesem für einen bedeutenden Theil des Kantons sehr intressanten Gegenstand Hochdero Aufmerksamkeit zu widmen.

Euer Hochwohlgebohrnen vergönnen uns also gütigst, als Nachtrag zu demjenigen, was in früheren und späteren Bittschriften und Vorstellungen, die Dringlichkeit der Herstellung dieser Strasse zu beweisen, bis zur evidenten Überzeugung gesagt worden ist, annoch folgende Bemerkungen und Gründe hier darzustellen, die, wie wir zuversichtlich hoffen, in diesem Zeitpunkt, wo minder wichtige Strassen neu angelegt und alte Strassen mit grossen Kosten verbessert und erweitert wurden, das volle Gewicht und Hochdero gerechte Würdigung erhalten werden.

I.

In älteren und jüngeren Zeiten war diese Strasse eine eigentliche Heerstrasse. Die Jahre 1798, 1799 und 1813 liefern vorzüglich auffallende Belege dafür. Aber viel mehr war diese Strasse seit den ältesten Zeiten die einzige Communicationsstrasse zwischen der Haupt- und Handelsstadt Zürich, den Freyenämteren und dem oberen Aargau; und ungeachtet dieser von hier aus bergan steigenden Strasse wurde doch dieselbe sehr häufig von Fuhrwerken und Reisenden frequentiert. Freyämter und Aargauer fanden es weit vorteilhafter, diese Strasse zu befahren, um ihren Frucht- und Weinhandel nach Zürich zu treiben und dahin ihre Fabricationen abzusetzen, als den beinahe zwei Stunden weiten Umweg über Baden zu fahren. Selbst bey dem von Jahre zu Jahre zugenommenen Zerfall derselben war sie immer noch ein Nothstrasse für das handelnde Publikum, bies endlich der *totale* Zerfall dieser Strasse den Gebrauch derselben bereits unmöglich gemacht hat.

Gegenwärtig sind nur noch wenige, die diese Strasse selbst mit drohender Gefahr befahren, und unlängst ereignete es sich, dass der Fuhrmann Daniel Humbel, der ein wöchentliches Fuhrwerk nach Zürich besorgt, in die Notwendigkeit gesetzt

wurde, an einer Stelle das Strassenbette selbst auszubesseren, um nicht mit Pferden und Wagen zu stürzen.

Wahrlich, diese Strasse bietet einen scheusslichen Anblick dar, und der Fremde, der dieselbe passiert, muss fast auf den Gedanken fallen, es seyen sowohl die Strasse als die Bewohner an derselben in die Acht erklärt worden oder beyde befänden sich in einem Lande, über welches noch der Geist des eisernen Zeitalters schwebt. Selbst das hiesige Oberamt scheint an keinen Verbesserungszustand dieser Strasse zu gedenken oder muss denselben für unerhältlich ansehen, alldieweil die an dieser Strasse angränzenden Gemeinden nicht wie andere zur Verbesserung derselben angehalten werden.

Obwohl zwar die allgemeine Klagestimme die Wahrheit dieser Darstellung schon längstens bestätigt hat, so wünschen wir doch, dass von höchster Behörde aus eine Beaugenscheinigung veranstaltet werden möchte.

II.

Aus dieser Darstellung ergiebt sich also nicht nur der leider zu Recht verschriene Zustand dieser Strasse, sondern auch die dringende Notwendigkeit der Wiederherstellung derselben, indem wichtige und grosse Vortheile für einen wesentlichen Theil des Kantons Aargau dadurch erreicht werden können.

Der Stadtrath von Bremgarten, der um diesen allgemein nützlichen Zweck zu erreichen, schon manche, aber fruchtlose Versuche gemacht hat, von allen Seiten laut aufgefordert, muss jetzt wieder vorangehen, diese Angelegenheit neuerdings in Bewegung bringen und nach aufhabenden Pflichten gegen seine Mitbürger und überhaupt um besseren Wohlstand der hiesigen Einwohner zu befördern, vorzüglich hiesige örtliche Verhältnisse berühren.

Bremgarten liegt, wie bekannt, an einer schönen, offenen Lage, beynahe ganz umschlungen von dem Reussfluss; wenige

Orthschaften bieten eine so schöne und ganz geeignete Gelegenheit zu Errichtung von Fabriken und Manufakturen wie Bremgarten dar; allein der Reisende, der einerseits die herrliche Lage Bremgartens bewundert, muss anderseits dann wirklich in Unwille versetzt werden, da er diesen Orth ohne Fabriken, ohne bedeutenden Handel und Gewerb, nur gering bevölkert und gleichsam öde sieht. Man urtheile aber gerecht. Unter gegenwärtigen Umständen, an einer zerstörten Landstrasse isoliert und gleichsam abgeschieden von der übrigen Welt, können in hier weder Handel und Gewerb, noch Fabriken und Manufakturen gedeihen, wodurch allein die Bevölkerung sich vermehren und besserer Wohlstand eintreten kann. Das erste und wesentliche Erforderniss hiezu ist und bleibt eine ordentliche und leicht fahrbare Landstrasse nach Zürich.

Gerne und mit Vergnügen wird die hiesige Gemeinde solche Fremde aufnehmen und ihnen auch die Aufnahme in das Burgerrecht erleichtern, die mittelst ihres Vermögens und ihres Unternehmungsgeistes Thätigkeit und beswseren Wohlstand in und um Bremgarten verbreiten können, lieber als solche, die nur noch jeden Erwerbszweig an sich zu reissen suchen oder höchstens ihren kümmerlichen Unterhalt in hier zu finden glauben.

Neben dieser gewiss alle Aufmerksamkeit verdienenden Darstellung müssen wir ferner bemerken, dass abgesehen, was die Gemeinde Bremgarten seit der Revolution durch Kriegslasten, Besteuerungen und andere wichtige Einbussen erlitten hat, dieselbe seit der Bestehung des Kantons Aargau gleich andern, durch viele Vortheile begünstigten Gemeinden alle direkte und indirekte Auslagen entrichten musste und noch über alles das früher und jetzt neuerdings für Notfälle fremder Gemeinden in das Mitleiden gezogen wird.

Weiter. Neben ausserordentlichen und grossen Unkosten, die hierorts für öffentliche Bauten, Anlegung neuen Gassenpflasters, Errichtung von Dämmen an der ebenfalls rings um die

Stadt Verheerung drohenden Reuss seit mehreren Jahren zu bestehen waren und neuerdings zu bestehen sind, wurde die Stadtgemeinde seit drey Jahren mit aller Strenge angehalten, alle im Gemeindebezirke liegenden Strassen zu erneuern und zu erweitern, deren beträchtlicher Kostenaufwand aber, so lange die befragliche Strasse nicht hergestellt wird, für die Gemeinde eitel und so viel als weggeworfen ist.

Während seit der Gründung des Kantons Aargau so viele neu angelegte Heerstrassen, wobey sogar fast unübersteigbahr geschienene Hindernisse überwunden wurden, die landesherrliche Vorsorge für das Wohl des Kantons sich manifestierte, fühlen Bremgarten und seine Umgebung in diesseitiger Zurücksetzung schmerhaft ihre traurige Lage.

Aber nicht allein Bremgarten und seine Umgebung, sondern ein wesentlicher Theil des Kantons und besonders die Bezirke Bremgarten, Kulm, Lenzburg, Muri und Zofingen leiden durch den Zerfall dieser Kommunikationsstrasse nach Zürich.

Wie wichtig und mannigfaltig die Handels- und Gewerbsverhältnisse zwischen dem Aargau und Zürich waren, wie bedeutend der gegenseitige Absatz von Landesprodukten und Fabrikationen gewesen ist, dafür können noch die sprechendsten Beweise aufgelegt werden. Nur durch die Herstellung einer leicht fahrbaren Strasse nach Zürich kann also wieder Handel und Gewerb befördert, Leben und Thätigkeit und somit auch besserer Wohlstand in das Land gebracht werden.

Diese Ansichten und Beweggründe fanden schon im Jahre 1801 bey dem damaligen Vollziehungs-Directorium der helvetischen Republik das volle Gewicht. Das Vollziehungs-Directorium dekretierte in bemeltem Jahre eine neue Landstrasse von Lenzburg über Bremgarten nach Zürich nach einem diessfalls von Spitheler aufgenommenen Plane, den, so wie früher einen von Mirani, die hiesige Stadtgemeinde auf ihre Kosten aufnehmen liess. Indessen zerstörte der Wechsel damali-

ger politischer Ereignisse dieses edle und gemeinnützige Vorhaben.

Hochwohlgebohrne, Hochgeachtete Herren,

Die Bürger des aargauischen Freistaates stehen unter einer allgemeinen Landesverfassung, unter allgemeinen Gesetzen und unter allgemeinen Steuern und Abgaben, alle haben also auch auf allgemeine Vortheile den gerechten Anspruch zu machen.

Bremgarten und die sämtlichen Gemeinden des Kantons Aargau, von welchen der Wunsch und die Bitte um Anlegung dieser Strasse schon so oft und wiederholt ausgesprochen worden, sehen sich, so lange als diese Strasse nicht hergestellt wird, zurückgesetzt und eben jener allgemeinen Vortheile beraubt, die andern Bürgern des Kantons durch Anlegung guter Landstrassen zu Theil werden.

Die Gemeinde Bremgarten, die unlängst durch die Errichtung einer Secundarschule, für deren Beförderung man angelegenst besorgt seyn wird, zum gemeinen Besten ein grosses Opfer gebracht hat, ist auch jetzt geneigt, nach billigem Verhältnis zu Anlegung dieser Strasse das Ihrige beizutragen. So wie mehrere Particularen diesfällige Beyträge zu leisten sich laut geäussert haben.

Mögen Sie, hochwohlgebohrne, hochgeachtete Herren, dem von allen Seiten erschallenden Wunsch einmal Rechnung tragen, mögen Hochselbe, da Sie die Herstellung dieser Strasse als ein höchst nöthiges Bedürfniss verordnen, den Wohlstand Ihrer Kantonsbürger beförderen, mögen endlich Hochselbe in dem Glück sämmtlicher Kantonsbürger ein ewiges Denkmahl Ihrer vatterländischen Regierung finden.

Indem wir Euer Hochwohlgebohrnen diese, wie wir hoffen, letzte Vorstellung hoffnungsvoll zu übermachen die Ehre

haben, versichern wir Hochselbe unserer tiefsten Verehrung und Hochachtung.

Der Stadtammann: Karl Roman Büggisser
Der Stadtschreiber: Johann Aloys Konrad

Stadtarchiv Bremgarten B 14/7. Gemeinderat, Correspondenzbuch 1824–1832, S. 67–76, Nr. 54.

Quellen

Stadtarchiv Bremgarten, vor allem Ratsprotokolle und Korrespondenzbücher. Während Jahrhunderten erscheint darin nur die Namensform Mutscheller.

150 Jahre Kanton Aargau im Lichte der Zahlen 1803–1953, Aarau 1954, S. 486 ff.

Literatur

Bronner Franz Xaver,
Der Canton Aargau, 2, 1844 S. 193 ff.

Büggisser Eugen, Geschichte der Stadt Bremgarten im Mittelalter, Aarau 1937, Argovia Bd. 49

Dubler Anne-Marie, Luzerner Wirtschaftsgeschichte im Bild, Luzern 1975

Rössener Werner, Bauern im Mittelalter, München 1985
Wiederkehr Gustav, Die Mutscheller- und die Dreissigerstrasse, Freiamtter Stimmen, Monatsbeilage zur Freiamtter Zeitung, 20. Januar 1939, Nr. 1.