

Beratungen und Gutachten über den Bau der neuen Strasse

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Argovia : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau**

Band (Jahr): **41 (1926)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

² Barrieren zum Absperren der Straßen.

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

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

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

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

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

³ Diese Höflichkeitsformel wird im folgenden Texte weggelassen.

⁴ Selbstverständlich auch Herren des regierenden Rates.

Ehrerbietig vorzulegen und mit ihren unmasgeblichen Gedanken zu begleiten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁷ S. XI. 9, S. 137.

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

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

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

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

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

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

¹⁰ Unbezahlte Handarbeiter.

Übertrag £: 25 807.5

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

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

„ 6 192.15

Also zusammen den Belauf von £: 32 000.—

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹¹ Täglich, Sonntag inbegriffen, 2 Wagen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Schluß der Bittschrift:

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

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

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

¹⁵ Übertreibung.

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

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

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

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

¹⁷ Siehe Anhang (XI 2) S. 121.

¹⁸ S. oben S. 76.

¹⁸ S. oben Anm. 116.

¹⁹ Siehe XI 1 (Anhang) S. 119.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

²⁰ S. oben S. 76 Anm. 13.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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