Die "Drissgerstross" : eine politische Bauruine im Unterfreiamt

Autor(en): **Doswald, Cornel**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bremgarter Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **- (2018)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-965260

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die «Drissgerstross»

Eine politische Bauruine im Unterfreiamt

CORNEL DOSWALD

Im 16. Jahrhundert entwickelte sich der Fahrweg zwischen Lenzburg und Bremgarten zur Landstrasse, dazu geeignet, zur direkten Strassenverbindung zwischen Bern und Zürich aufzusteigen, wenn sie in der Region besser eingebettet gewesen wäre. 1829 wurde endlich mit dem Ausbau begonnen, doch scheiterte er alsbald am Aufstand des Landvolks, dem «Freiämtersturm» von 1830.

Mit der «Drissgerstross» beschreiben wir den seltenen Fall einer nicht zu Ende gebauten Strasse, die als Verkehrsweg nie in Funktion trat. Die gut 7,5 km lange Trasse von Dottikon bis Bremgarten wurde nur bei Dottikon und im Gemeindebann von Bremgarten so weit fertig gestellt, dass sie wenigstens als Güterstrasse permanent benützt werden kann. Die geschickt gewählte und mit gutem Gefällsausgleich abgesteckte Linienführung bedingte stellenweise grössere Erdbewegungen, deren Zeugen sich in den Wäldern zwischen Dottikon und Bremgarten als unvollendete Dämme und Einschnitte finden, ergänzt mit zwei Brückenruinen, während das Bauvorhaben im offenen Land keinerlei Spuren hinterlassen hat.

Die Reste der eingestürzten Steinbogenbrücke am Westende des Gheimetshofs werden heute von einem Holzsteg überspannt. Die Fundamente der Steinbogenkonstruktion sind beidseits des Weges noch gut sichtbar. *Foto Cornel Doswald.*

Ihr günstiger Verlauf im Gelände hätte es eigentlich erlaubt, die Verbindung Bern – Lenzburg – Zürich, die bis ins 20. Jahrhundert über Baden verlief, deutlich abzukürzen. Die Überquerung des Wagenrains bot keine grösseren Schwierigkeiten als die Anfahrt von Lenzburg nach Baden. Allerdings standen auf den anschliessenden Strassen von Bremgarten nach Zürich grössere Hindernisse im Weg. Dies gilt insbesondere für die beiden Aufstiege nach Lieli und zur Waldegg auf der Route über Birmensdorf, während der Anstieg von Bremgarten auf den Mutschellen nur rund 180 m beträgt; diese 180 m zusätzlicher Steigung machen auch ungefähr den Unterschied in der Gesamtsteigung der beiden Strecken aus (Lenzburg – Baden – Zürich: +/- rund 170 m; Lenzburg – Bremgarten – Zürich: +/- rund 345 m). Die Entwicklung der Strecke Lenzburg – Bremgarten muss deshalb immer zusammen mit dem Mutschellenpass betrachtet werden.

Vom Werden einer Landstrasse

Die ersten mittelalterlichen Belege weisen in nichts auf eine Verbindung mit übergeordneter Bedeutung hin. Im Dorfrecht von Hendschiken wird im 15. Jahrhundert ein «Krummenweg» erwähnt, bei dem es sich um die «strass, die gan Dottiken gatt» handeln muss, welche 1548 erstmals erwähnt wird. Zwischen Hendschiken und Dottikon überquerte sie unterhalb der Tieffurtmühle die Bünz, wo sie sich mit der alten Strassenverbindung zwischen Brugg und Luzern kreuzte. Auch in Dottikon scheint sie zunächst nur «strass, die gen Diebfurt gath» geheissen zu haben, die als Mühleweg erstmals 1346 erwähnt wird.

Erst im 16. Jahrhundert hat diese Strasse mehr Bedeutung erhalten. 1566 schlossen die drei Städte Lenzburg, Bremgarten und Mellingen Zollverträge ab, in welchen sie ihre Einwohner gegenseitig vom Zoll auf allen Eigenbedarfsgütern befreiten; in die Zollfreiheit eingeschlossen waren auch gewerbliche Rohstoffe, nicht aber der «Fürkauf», d.h. Handelswaren, die unveredelt zum Wiederverkauf bestimmt waren. 1681 ist auch bezeugt, dass etliche bernische Untertanen die Gewohnheit hatten, «ihr Gewächs nach Bremgarten zumarkt zu führen»; die Verwaltung der Freien Ämter hatte sogar erwogen, ihre Zollstelle von Villmergen nach Anglikon zu verlegen.

Im Hohbüel nördlich von Wohlen endet ein Einschnitt, mit dessen Aushub begonnen wurde, abrupt an einer steilen Wand.
Foto Cornel Doswald.

Die Strasse wurde nun als Landstrasse bezeichnet und nach den Endzielen benannt. Erstmals finden wir sie so 1569 in einem Grundstücksbeschrieb am Hohbühl bei Wohlen als «die Landstrass nach Bremgarten». In der Gegenrichtung ist sie zuerst 1649 bei Bremgarten «an der wegscheidi [...] bim hochen crüz» als «Lentzburger stross» überliefert. Schliesslich ist 1782/84 als Ausbaumassnahme an der Tieffurt zwischen Hendschiken und Dottikon auch eine steinerne Bünzbrücke zur Strasse gegen das Freye Amt auf Bremgarten bezeugt.

Da die Strasse zwischen Anglikon und Bremgarten weitgehend an der Peripherie der lokalen Wegnetze und Fluren verlief, dürfte sie schlecht unterhalten worden sein und besass verschiedene parallele Spuren. Für die Überquerung des Wagenrains – des Höhenzugs zwischen Reuss- und Bünztal – sind im 18. Jahrhundert zwei Trassen kartographisch belegt. Im Projektbeschrieb für einen Ausbau, den der Zürcher Ingenieur Sigmund Spitteler im Jahr 1800 im Auftrag der helvetischen Behörden erstellte, wird die damals hauptsächlich gebräuchliche Trasse an vielen Stellen als zu schmal für eine Landstrasse beschrieben.

Der Ausbau der Landstrasse scheint erstmals 1775/76 im Zusammenhang mit der Fortsetzung der «neuen Aargaustrasse» von Lenzburg bis Zürich im Syndikat der regierenden Orte der Grafschaft Baden behandelt worden zu sein, nachdem diese epochale bernische Kunststrasse im Berner Aargau vor der Fertigstellung stand. Bern und Zürich entschieden sich damals für die herge-

In den Reinzeichungen der 1837–43 aufgenommenen Kantonskarte von Ernst Heinrich Michaelis ist die **«Drissgerstross» als «projectirte neue Strasse» eingetragen.** *AGIS Onlinekarten Aargau.*

brachte Linienführung über Baden. Bremgarten liess in diesem Zusammenhang durch den bernischen Ingenieur Mirani, den berühmten Erbauer der Bözbergstrasse, einen Plan der Strecke aufnehmen, der aber leider als verschollen gelten muss.

In den Jahren 1799 bis 1802 studierte die Helvetische Regierung einen Ausbau der Strassenverbindung von Luzern, der damaligen Hauptstadt, nach Zürich. Auf Drängen der Stadt Bremgarten wurde dabei auch die Route über Sins, Bremgarten und den Mutschellen in das Variantenstudium einbezogen. Der Gedanke an einen Ausbau der Mutschellenstrasse veranlasste das Direktorium ausserdem dazu, eine Verbesserung der Verbindung von Bremgarten nach Lenzburg in die Planung einzubeziehen. Die Konzeption dieser Route zielte auf eine überregionale Direktverbindung ab, welche die bisherige mittelländische West–Ost-Transversale über Baden ablösen und eine verkürzte Trasse nach Zürich schaffen sollte. Im Frühling 1800 erstellte Ingenieur Sigmund Spitteler die entsprechenden Geländeaufnahmen mit Vorschlägen für die neue Linienführung und einem ausführlichen Devis. Die Zeitläufte verhinderten aber eine weitere Ausarbeitung des Projekts, denn die

ursprünglich vorgesehene Anbindung an die Verbindung Luzern–Zürich fiel mit dem Ende des helvetischen Zentralstaats und seiner Hauptstadt Luzern ausser Betracht.

An der Region vorbeigeplant

In der Folge wurde die Stadt Bremgarten zwischen 1810 und 1825 mit vier Vorstössen in dieser Sache beim Kleinen Rat des Kantons Aargau vorstellig und wies insbesondere auf den schlechten Zustand der Mutschellenstrasse hin, drang aber zunächst nicht durch. In einer fünften Eingabe von 1826 machte sie schliesslich das grosszügige Angebot, rund 3/7 der gesamten Erstellungskosten für die Strecke zwischen Dottikon und der Kantonsgrenze bei Holenstrass zu übernehmen. Diese Eingabe fand ausserdem Unterstützung durch die Städte Aarau und Lenzburg sowie den «gesamten Handelsstand der durch Gewerbsfleiss ausgezeichneten Bezirke Brugg, Lenzburg, Kulm und Aarau». Das Interesse des ehemaligen Berner Aargaus, der in der Industrialisierung dem restlichen Kantonsgebiet weit voraus war, an einer kurzen Verbindung nach Zürich dürfte dabei den Ausschlag gegeben haben.

1829 wurde die Strasse schliesslich durch den Regierungsrat dekretiert und noch im selben Jahr begann die Ausführung. Das Projekt stiess aber auf den entschiedenen Widerstand der Gemeinden des unteren Freiamts, wobei Wohlen den Protest anführte. Es scheiterte schliesslich im Freiämter Aufstand von 1830, dem «Freiämtersturm», der zum Sturz der Kantonsregierung und zur Verfassungsrevision von 1831 führte. Die Gründe dafür waren vielfältig: In erster Linie war es eine überholte Praxis der Strassenbaufinanzierung, welche die Gemeinden des Bezirks als Anstösser für den Bau und Unterhalt zuständig machte und ihnen grosse finanzielle Lasten und Arbeitsleistungen aufbürdete, während die Strasse kaum unmittelbaren Nutzen für die weiter entfernten Gemeinden hatte. Verschärfend wirkte sich aus, dass die Gemeinden Wohlen und Villmergen im Zentrum der Freiämter Strohgeflechtindustrie vom durchgehenden Verkehr abgeschnitten wurden, von dem auch das lokale Transport- und Gastgewerbe bisher profitierte. Generell wurde das Baudekret aber auch als Verfügung eines «aristokratischen» Obrigkeitsstaates bekämpft.

Bremgarten aber baute weiter und vollendete die Trasse innerhalb seines Gemeindegebiets. Ausserdem bezahlte die Stadt

noch 1831 in Anglikon und 1834 in Dottikon auf Aufforderung der kantonalen Behörden Entschädigungen an betroffene Landeigentümer. Die Vollendung des Baus wurde aber von den anderen beteiligten Gemeinden bereits 1830 eingestellt und vom Kanton stillschweigend kassiert, obwohl nie ein formeller Beschluss erfolgte. Noch in der Michaeliskarte von 1844/45 und in der Erstausgabe der Dufourkarte 1861 erscheint der projektierte Verlauf der Strasse! Die Entschädigungsforderungen Bremgartens wurden dagegen rundweg abgelehnt. Nachdem sich aber auch Zürich in den 1830er Jahren für den Ausbau der Mutschellenstrasse entschieden hatte, wurde wenigstens dieser Teil des Projekts bis 1842 fertiggestellt. Zeitgemäss gut ausgebaute Anschlüsse auf der Aargauer Seite der Reuss entstanden dagegen zum Teil erst Jahrzehnte später. Was schliesslich insgesamt realisiert wurde, war eine Alternativroute zur Mittelland-Transversalen über Baden. Da sie aber über Villmergen und Wohlen geführt wurde, besass sie eine starke regionale Gewichtung. Dennoch wurde sie im Zug der Motorisierung im 20. Jahrhundert zur nationalen Hauptstrasse Nr. 1 und diente als Hauptroute durch das Mittelland, bis sie schliesslich – längst überlastet – durch die Nationalstrasse N1, die heutige A1, abgelöst wurde.

Cornel Doswald
Historiker und Fachexperte für historische Verkehrswege.
Lebt mit seiner Lebenspartnerin in Bremgarten.

Literatur

- Bürgisser, Eugen: Von der alten Mutschellerstrasse, in: Bremgarter Neujahrsblätter 1992, 64–88.
- Denkschrift der Gemeinde Bremgarten an den Tit. Grossen Rath des Kantons Aargau, die Fortsetzung des Strassenbaues von Lenzburg nach Bremgarten betreffend. Bremgarten 1844.
- Donat-Meyer, Johann Jakob: Chronik von Wohlen, SA. aus der Sonntagsbeilage zur Freiämter Zeitung 1923–24, Wohlen 1924.
- Holstein, August Guido: Das Freiamt 1803–1830 im aargauischen Staate (Beiträge zur Aargauergeschichte 3), Aarau 1982.
- IVS Dokumentation Kanton Aargau: AG 42.
- Leuthold, Rolf: Der Kanton Baden 1798–1803, in: Argovia 46, 1934, 1–244.
- Memorial der Gemeinde Bremgarten an den Tit. Grossen Rath des Kantons Aargau. Aarau 1834.
- Roth, Jörg: Zur Kulturgeographie des Bezirks Brugg. Diss. phil. II ETH Zürich, Untersiggenthal 1968.
- Wiederkehr, Gustav: Die Mutscheller- und die Dreissigerstrasse, in: Freiämter Stimmen, Illustrierte Monatsbeilage zur Freiämter Zeitung 10, Nr. 1, 20.1.1939.