

Verkehr

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **101 (1989)**

PDF erstellt am: **17.08.2024**

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.

XII. Verkehr

1. Die Strassen

Wichtige Verbindungsstrassen führten schon immer durch das Freiamt, so die Strasse von Luzern über Muri, Wohlen, Brugg und den Bözberg ins Fricktal. Doch war der Verkehr gering, da das Freiamt bis weit ins 18. Jahrhundert hinein ein landwirtschaftliches Gebiet war. Aus diesem Grund liess auch der Strassenunterhalt zu wünschen übrig. Nach einem Beschluss des Kleinen Rates gab es zu Beginn des 19. Jahrhunderts Landstrassen, die steten Unterhalt erforderten; dann Kommunikationsstrassen, die von weniger schweren Fuhrwerken benutzt wurden und deren Unterhalt deswegen oft vernachlässigt wurde. Zu ihnen gehörte die Strasse Brugg–Othmarsingen–Villmergen–Wohlen–Muri–Zug/Luzern. Eine dritte Kategorie waren die Nebenstrassen, deren Unterhalt fast einzig den Gemeinden oblag¹.

1806 erliess der Gemeinderat «eine ernstliche ermanung an alle gemeinds vorsteher, dass alle strassen in guother stand gestellt werden, mit grien überfüöhret, ordentlich die graben aufgethan, auch die hege und bäume aufgehauen ...²» Schon 1804 hatte der Kleine Rat ein Kreisschreiben über die Verbesserungen der Landstrassen erlassen, in dem die Amtmänner aufgefordert wurden, «öfters die Strassen ihrer Bezirke zu besichtigen»³. So fanden wiederholt Inspektionen über den Zustand der Strassen statt. Muri gehörte eher zu den saumseligen Gemeinden, immer wieder musste gemahnt werden. Am 27. November 1820 teilte der Oberamtmann dem Gemeinderat mit:

1. Die Jahreszeit, wo die Leute am wenigsten mit Feldarbeiten beschäftigt sind, ist angebrochen, deshalb sollen die Strassen verbessert werden und vor Wintereinbruch fertig sein.
2. Den Strassen soll die ausgemarchte Breite gegeben werden.
3. Die Brücken, Coulissen⁴, Schalen müssen sorgfältig gereinigt werden und die Seitengräben auf die erforderliche Breite und Tiefe geöffnet werden.
4. Die Strassen sollen mit geeignetem Kies überdeckt werden.

1836 erteilte der Strassenaufseher des Bezirks dem Gemeinderat eine Rüge. Er hatte die Ortschaften Muris schon oftmals aufgefordert, auch die Strassen 3. Klasse in besseren Zustand zu versetzen. Von Egg und Türmelen sei auf der Strasse vom Herrenweg gegen Unterrüti, wo auch Birri mithelfen müsse, gar nichts erfolgt. Die Strasse soll auf 16 Fuss Breite ausgemarcht und mit haltbaren Marchsteinen bezeichnet werden. Der Bezirksamtmann doppelte nach und erklärte, dass alle andern Gemeinden im Bezirk mehr

getan hätten als Muri⁶. Die Aufforderungen des Strassenaufsehers verhalten ohne grosses Echo. 1837 rügte er das langsame Vorgehen der Gemeinde Muri. In Dorf muri lägen auf der Strasse Holz und Steinmaterial, was sie verenge⁷. Im Juli des gleichen Jahres zeigte der Strassenaufseher dem Bezirksamt an, dass in der Ortschaft Wey, ungeachtet aller gütlichen und ernstlichen Aufforderungen von seiner Seite keine Verbesserungen der Strassen 2. und 3. Klasse stattfänden. «Um sich selbst nicht der persönlichen Unverantwortlichkeit schuldig zu machen», müsse er den bezirksamtlichen Schutz gegen diese Gemeinde ergreifen⁸.

Nach dem Strassengesetz vom 9. November 1838⁹ wurde die Strasse von Windisch über Hausen, Hendschiken, Villmergen, Muri und Sins bis an die Kantonsgrenze nach Zug als Landstrasse 1. Klasse erklärt. Darnach konnte Muri mit grösseren Staatsbeiträgen rechnen.

1839 wurde der Südklosterrain gebaut. Das Kloster lieferte die nötigen Fuhrwerke, die vier Ortsbürgergemeinden mussten melden, was sie zu leisten gedachten. Sie waren aber mit dem Bau nicht einverstanden. Einzelne Bürger weigerten sich, an bestimmten Tagen zur Arbeit zu erscheinen. Die Ortschaft Egg lehnte jegliche Arbeit an der Strasse ab. Das Bezirksamt musste eingreifen und bestimmte, Wey hätte täglich 4 Arbeiter zu stellen, bis die versäumten 17½ Tage eingebracht seien. Dorf muri war mit 14½ Tagen im Rückstand und musste ebenfalls 4 Mann stellen, Egg deren zwei und Hasli einen. Nachher sollte es bei einem früher angenommenen Teiler bleiben: Wey und Dorf je 3 Mann, Egg und Hasli je 2 Mann täglich¹⁰.

Im gleichen Jahr stellte die Baudirektion ein Verzeichnis der Nebenstrassen auf und bestimmte die Länge der Abschnitte, die die einzelnen Ortschaften zu besorgen hatten:

| Strassen | Nr. der Str. | Länge in Fuss |
|--|--------------|---------------|
| <i>Muri-Egg</i> | | |
| 1. Ottenbach–Muri–Hitzkirch | 133 | 3000 |
| 2. Rottenschwil–Althäusern–Muri–Isenbergswil–Beinwil | 136 | 1770 |
| 3. Aristau–Egg bis zur Nr. 133 | 146 | 2000 |
| 4. Unterrüti bis zur Nr. 133 | 147 | 940 |

Dafür erhielt die Ortschaft pro Jahr Fr. 38.55; angestellt war ein Strassenwärter, der pro Woche für den Unterhalt 1¼ Tage aufwenden musste.

Dorf muri

| | | |
|-------------------------------------|-----|------|
| 1. Ottenbach–Muri–Hitzkirch | 133 | 1200 |
| 2. Rottenschwil–Althäusern wie oben | 136 | 5600 |
| 3. Aristau–Egg bis zur Nr. 133 | 146 | 9200 |

Jahresbeitrag des Staates Fr. 80.–, 1 Strassenwärter, 2¾ Tage.

| Strassen | Nr. der Str. | Länge in Fuss |
|--|--------------|---------------|
| <i>Muri-Wey</i> | | |
| 1. Muri–Langenmatt–Buttwil–Meisterschwanden | 159 | 1583 |
| 2. Ottenbach–Muri–Hitzkirch | 133 | 4200 |
| 3. Muri–Buttwil–Schongau | 148 | 3900 |
| Beitrag des Staates Fr.48.41, 1 Strassenwärter, 1½ Tage. | | |

Auch Langenmatt und das Kloster hatten bestimmte Abschnitte zu besorgen: Langenmatt 4583 Fuss und das Kloster 9262 Fuss, woran der Staat Fr.22.91 bzw. 46.31 leistete. Je ein Strassenwärter hatte in der Woche $\frac{3}{4}$ bzw. 1 Stunde zu arbeiten¹¹.

Für den Bau und den Unterhalt der Strassen in Muri war es ein grosses Hindernis, dass jede Ortschaft das Strassenwesen für sich besorgte und daher ein einheitliches Vorgehen unmöglich war. Im Wey wurde das «Rüsten und Führen» des Strassenmaterials «auf dem Wege der Mindersteigerung akkordweise vergeben», und die Auslagen wurden nach der Steuerkraft jedes Bürgers verrechnet. Im Wili besorgten alle Einwohner den Unterhalt, auch hier war die Steuerkraft für die Verrechnung massgebend. In Langenmatt wurde nach alter Väter Sitte alles gemeinsam besorgt, Auslagen in bar gab es keine. Im Dorf war der Unterhalt von Weg, Steg und Brücken zum Teil Sache der Gerechtigkeitsbesitzer. Die Ortschaft erhob aber auch Strassensteuern. In der Egg geschah alles durch Fronarbeit. Im Hasli nahmen sich die Landwirte, die im Besitz des offenen Landes waren, des Strassenwesens an¹².

Diesem Dörflegeist im Strassenwesen wollte die Regierung abhelfen, indem sie am 16. Dezember 1874 den Entschluss fasste, die vier Ortsbürgergemeinden in Muri hätten ihr Strassenwesen zu zentralisieren. Die Strassenauslagen pro 1874 seien schon in die laufende Strassenrechnung der politischen Gemeinde aufzunehmen, und zwar innert vier Wochen bei einer Busse von 20 Fr.¹³ Die Ortsbürger sahen vorerst den Vorteil einer Zentralisation nicht ein, heftige Opposition entstand. Sie verlangten in einer Eingabe an den Grossen Rat die Belassung des bisherigen Zustandes, mit geringem Erfolg allerdings, da die Regierung nur bereit war, die Erhebung von ortsbürgerlichen Strassensteuern noch für 1874 und 1875 zu dulden. Ab 1877 war nach einem Beschluss des Grossen Rates das Strassenwesen in Muri zentralisiert und der politischen Gemeinde unterstellt.

Während die Nord-Süd-Verbindung, da sie eine Landstrasse 1. Klasse geworden war, nicht viel zu reden gab, dauerte es Jahrzehnte, bis die West-



Bachstrasse in Dorfmuri mit Blick gegen das Restaurant Frohsinn



Gleiche Ansicht heute

Ost-Verbindung gegen Zürich und das Seetal ausgebaut war. Schon 1823 sprach man von einer Kommunikationsstrasse von Dorfuri über Geltwil nach Hitzkirch. 1859 wünschte der Gemeinderat die Umwandlung der Strasse 3. Klasse Egg–Wey–Geltwil mit einer Länge von 14363 Fuss in eine Ortsverbindungsstrasse. 1861 erklärte die Kulturgesellschaft des Bezirks Muri in einem Schreiben an den Gemeinderat: «Zu den wichtigsten und in bezug auf ihren Zustand wenig befriedigenden Strassen gehören unzweifelhaft die Strassen von Muri über Geltwil nach Hitzkirch und von Geltwil nach Buttwil»¹⁴. 1866 erliess der Grosse Rat ein Dekret für einen Strassenbau gegen Ottenbach und Merenschwand, um den Anschluss nach Zürich herzustellen. Das Projekt wurde 1867/68 von Bauunternehmer Fridolin Meyer von Schwaderloch ausgeführt. In der Rezession der siebziger Jahre, als sich die Strohindustrie auf einem Tiefstand befand, regte die Mittwochgesellschaft an, der Gemeinderat solle die Erstellung eines Lindenbergüberganges prüfen, «um den Verdienst zu vermehren und zu erhöhen»¹⁵. 1875 begann man mit der «Planation» der Lindenbergstrasse.

Diese erste Strasse über den Lindenberg, die alte Geltwilerstrasse, konnte im 20. Jahrhundert dem zunehmenden Verkehr nicht mehr genügen. 1919 regte die Gemeinde Geltwil eine neue Verbindung nach Muri an. An einer Sitzung der beiden Gemeinderäte kam zum Ausdruck, dass die Seetalgemeinden an einer neuen Strasse ins Bünzthal sehr interessiert waren. Obwohl der Gemeinderat Muri grosse Sympathie für das Projekt zeigte, bat er den Gemeinderat Geltwil, die Sache an die Hand zu nehmen. In Frage kamen zwei mögliche Trassees: 1. Vom Vorderwey über den Gammerstall nach Geltwil. 2. Vom Hinterwey über Bächlen–Preussischhof–Söriken nach Geltwil. Obwohl Muris Stimmbürger sich mit 161 gegen 118 Stimmen für die Anlage der Strasse über den Gammerstall aussprachen, war die Baudirektion für die zweite Variante, da damit auch Buttwil gedient war. Im September 1921 erliess der Grosse Rat ein entsprechendes Dekret. Als Trostpflaster versprach man Dorfuri eine gelegentliche Verbesserung der Aettenbergstrasse. Im August 1923 konnte das letzte Teilstück der neuen Strasse übernommen werden. Die Fortsetzung von Geltwil zum Schlatt, und damit der Anschluss an die Luzernerstrasse, erfolgte 1934. 1959/60 wurde die Strasse neu ausgebaut und asphaltiert. Grösstes Bauvorhaben war damals die Verlegung der Schleifstegkurve hinter das Wasserreservoir. 1939 begann man mit dem Ausbau gegen Osten, indem ein erstes Teilstück Muri–Birri neu erstellt wurde. Die Fortsetzung gegen Ottenbach sah man wegen des geringen Verkehrs und der Sperre der Reussbrücke für schwere Lastwagen als weniger dringlich an. Erst 1954 nahm man auch dieses

Teilstück in Angriff, da 1955 die neue Reussbrücke bei Ottenbach eröffnet werden sollte¹⁶.

Auch die Nord-Süd-Verbindung erfuhr im Laufe der Zeit einige Verbesserungen. 1921 ging es darum, die Führung der Landstrasse Muri–Boswil (heute alte Muristrasse, Veloweg) zu verbessern. Der Gemeinderat wünschte eine kürzere und gestrecktere Verbindung zwischen den beiden Orten und den Wegfall der zweimaligen Kreuzung mit der Bahn. Dies konnte durch Verlegung der Landstrasse auf die Westseite der Bahnlinie erreicht werden. 1923 wurde mit den Bauarbeiten begonnen, die Aufwendungen betragen 96 000 Fr.¹⁷. 1933 nahm man das Teilstück Muri–Benzenschwil in Angriff.

Die ersten Strassenstücke wurden 1924 geteert. Im September teilte Kreisingenieur Meier dem Gemeinderat mit, dass nächstens mit der Teerung der «Landstrasse ausserorts», d. h. von der ehemaligen Mosterei Gut bis zur Seilerei Schärer begonnen werde. Zugleich fragte er den Gemeinderat an, ob er nicht auch mit der Teerung vom Haus Stöckli-Gehrer (heute Hauptingang des Pflegeheims) bis zur Mosterei Gut einverstanden sei, man müsse mit einem Betrag von 50 Rp. pro m² rechnen, im ganzen 120 Fr. Für die zweite und dritte Teerung in den folgenden beiden Jahren müssten noch 30



Das erste Auto in Muri. Besitzer Louis Wild

Rp. pro m² aufgewendet werden. Der Gemeinderat war mit diesem Vorgehen einverstanden, wünschte aber die Teerung bis zur Schmiede Rüttimann¹⁸.

2. Die Südbahn¹⁹

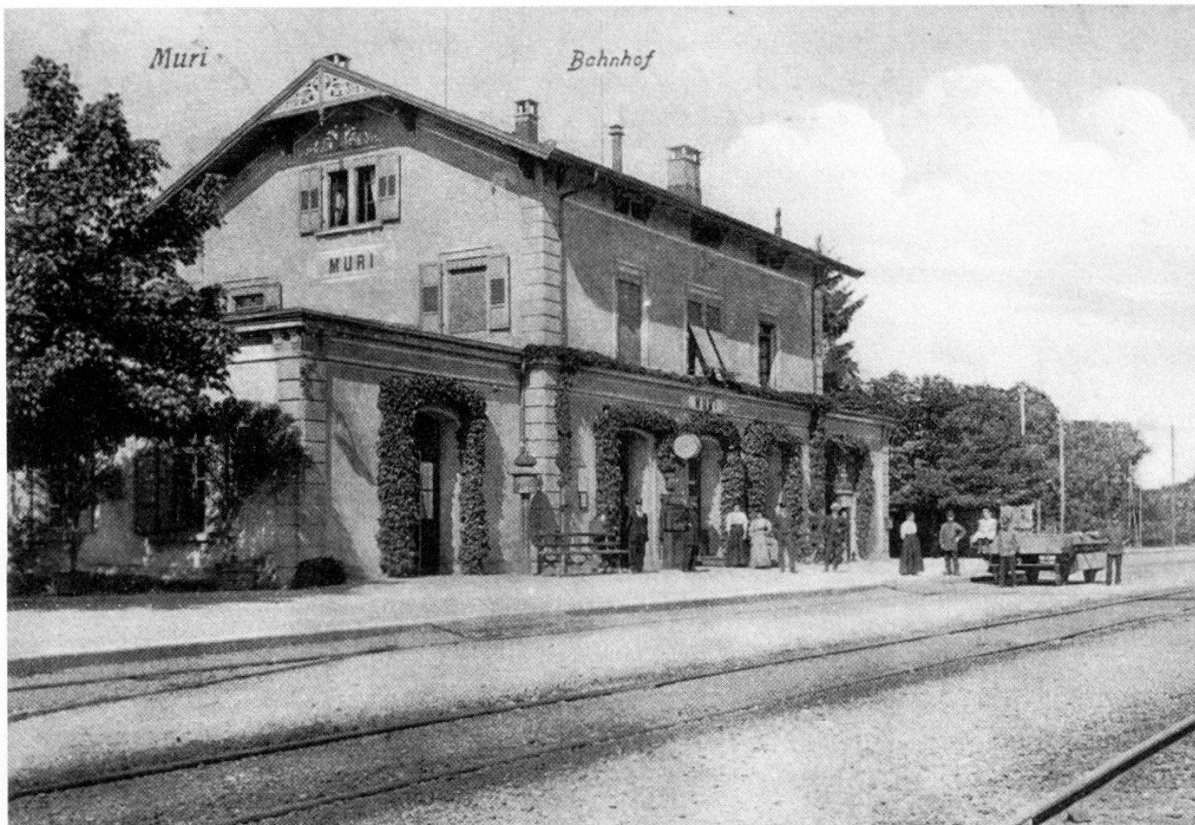
Als die Schweiz in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts von einem eigentlichen Eisenbahnfieber ergriffen wurde, bildeten sich auch im Aargau regionale und lokale Komitees. Der Bezirk Muri, mit der Gemeinde Muri an der Spitze, war in eisenbahnpolitischer Beziehung sehr aktiv und bestrebt, so rasch als möglich eine Eisenbahnlinie durch das Freiamt mit Anschluss an die noch zu erbauende Gotthardlinie zu verwirklichen²⁰. Am 21. Januar 1867 fand im Löwen in Muri eine Versammlung statt, an der «die schwebenden Eisenbahnfragen» besprochen wurden. Das Resultat war die Bildung einer Bezirkskommission von 9 Mitgliedern, die in Verbindung mit andern Komitees zu untersuchen hatte, wie eine Eisenbahn durch das Fricktal ins Aaretal und von da durch das Freiamt Richtung Süden erstellt werden könnte. Der Gemeinderat Muri, der sich ebenfalls der grossen Bedeutung einer Eisenbahnlinie von Aarau durch das Freiamt in Richtung Süden bewusst war, bestellte seinerseits im Juli 1869 ein aus 11 Mitgliedern bestehendes Eisenbahnkomitee, dessen Präsident Gemeindeammann A. Rey war. Im November 1869, nach Abschluss des Gotthardstaatsvertrages zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz reichten die Lokalkomitees von Muri, Aarau, Boswil und Bünzen beim Regierungsrat ein Konzessionsgesuch für den Bau der Linien Aarau–Hunzenschwil–Lenzburg–Wohlen–Muri–Sins bis zur Kantonsgrenze (Cham) und Hendschiken–Brugg ein²¹. Am 15. November 1869 richteten auch die Lokalkomitees von Lenzburg, Wohlen und Villmergen ein Gesuch an den Regierungsrat. Sie strebten den Bau einer Linie Wildegg–Lenzburg–Wohlen–Muri–südliche Kantonsgrenze an. Die Baudirektion gab aber der Südbahnkonzeption mit Beginn der Linie in Aarau den Vorzug, da «sie die grösste Summe kantonaler wie lokaler Interessen auf sich vereinigte»²². Am 27. November 1869 erteilte der Grosse Rat die vom Südbahnkomitee verlangte Konzession, und im Dezember erfolgte die Genehmigung durch die Bundesversammlung²³.

Unterdessen hatten die Schweizerische Centralbahn (SCB) mit Sitz in Basel und die Schweizerische Nordostbahn (NOB) mit Sitz in Zürich Interesse an der Südbahn als Zufahrtslinie zum Gotthard bekundet. Sie versuchten darauf, den Bau der Südbahn mit recht unfairen Mitteln an sich zu ziehen²⁴. Nach längeren Verhandlungen – die beiden Bahngesellschaften mussten eine Reihe von Konzessionen machen – kam eine Einigung zustande, die im Südbahnvertrag von 1872 gipfelte²⁵. Die Nordostbahn und

die Centralbahn übernahmen darnach die Strecken Rapperswil–Wohlen–Muri–Immensee und Brugg–Wohlen gemeinsam zum Bau und Betrieb gegen ein 3½prozentiges Darlehen der interessierten Gemeinden von 2,5 Millionen Fr. Die Gemeindeversammlung Muri beschloss am 17. März 1872 den Vertrag zu genehmigen und sich an dem den Bahngesellschaften vertragsmässig zu leistenden Anleihen mit einem Beitrage von 180 000 Fr. zu beteiligen²⁶. Am 4. April 1874 wurde für den Betrieb der Linien, die die beiden Gesellschaften gemeinsam bauen wollten, ein Vertrag geschlossen: Die NOB übernahm den Bau der Bözbergbahn und die Linie Stein–Koblenz, die SCB den Bau der Südbahn²⁷.

Damit waren alle Voraussetzungen für den Bau der Südbahn geschaffen. Am 23. Juni 1874 konnte das erste Teilstück Rapperswil–Wohlen eröffnet werden. Das Trasse für den Abschnitt Wohlen–Muri, dessen Eröffnung auf 1875 vorgesehen war, sollte, nachdem es die Station Wohlen verlassen hatte, auf dem rechten Bünzufer innert der Grenzen der Gemeinden Wohlen, Waltenschwil, Waldhäusern, Boswil und Muri verlaufen. Es erreichte damit eine Länge von 9523 m, davon waren 4533 m horizontal, 4990 m mit geringer Steigung. Wenn der Bau des Abschnittes auch keine grossen technischen und baulichen Schwierigkeiten bot, so ergaben sich beim Landerwerb grössere Komplikationen, da die meisten Landbesitzer nicht gewillt waren, ihr Land ohne weiteres abzutreten. Vor allem waren es die Landwirte von Muri-Wili, die sich gegen einen Vertrag sperrten und deren Land auf dem Enteignungsweg erworben werden musste²⁸. Die Landpreise für einen Quadratfuss (1 Fuss = 30 cm) schwankten zwischen 2 und 14 Rappen. Für den Unterbau der Strecke Wohlen–Muri berücksichtigte man die beiden Unternehmerfirmen Peter und Joseph Schedlbauer und Albert Vogel aus Kempten im Allgäu. Am 3. August 1874 erfolgte die Aufnahme der Erdarbeiten in Muri. Leider liessen die Arbeiter nicht immer die nötige Vorsicht walten, und so kam es zu mehreren Unglücksfällen. Es gab aber auch andere Zwischenfälle. Im August 1874 gerieten zwei italienische Arbeiter in einen Wortwechsel, wobei einer sofort sein Messer zückte und dieses seinem Gegner zwischen die Rippen stiess. Einen Monat später streikten verschiedene Arbeiter und verlangten mehr Lohn, worauf sie entlassen wurden²⁹.

Viel zu reden gab der Standort des Bahnhofes Muri. Die Bahngesellschaft hatte ihn in der Brühlmatte (heutiger Standort) vorgesehen, doch die Ortsbürgergemeinde von DorfMuri hatte am 9. November 1871 fast einstimmig beschlossen, der Gemeinderat solle bei der Südbahndirektion vorstellig werden, damit der Bahnhof weiter nach Süden, in die Kleinbreite (ungefähr bei der heutigen Bahnüberführung bei der Zürcherstrasse) verlegt werde.



Alter Bahnhof

Damit, so DorfMuri, käme der Bahnhof in die Mitte der Gemeinde und die Zufahrten wären bequemer zu erstellen³⁰. Die Südbahndirektion und die Baudirektion des Kantons Aargau liessen die Angelegenheit durch den Oberingenieur untersuchen und kamen zum Schluss, dass der Erstellung der Station Muri in der Brühlmatte östlich vom Kloster in jeder Beziehung der Vorzug zu geben sei, weil das Projekt in der Kleinbreite die Ausführung von zwei bedeutenden Bachkorrekturen bedinge. Überdies entspreche die Situation in der Brühlmatte den allgemeinen und lokalen Verkehrsinteressen besser als die verlangte Abänderung, die nur der Ortschaft Muri-Langdorf und einigen spekulationslustigen Grundbesitzern angenehm wäre³¹.

Unterdessen ging der Bau der Linie Wohlen–Muri dem Ende entgegen. Am 16. Mai 1875 wurde das durchgehende Geleise von Wohlen nach Muri geschlossen, die Drehscheibe in Muri war montiert. Die Voruntersuchung der Strecke durch die Centralbahn verlief zur vollsten Zufriedenheit. Am 18. Mai 1875 langte um halb zehn Uhr unter Böllerschüssen die erste Lokomotive in Muri an, die einen Personenwagen und mehrere Wagen mit Beschotterungsmaterial mit sich führte³⁴. Die eigentliche Probefahrt fand am 26. Mai 1875 statt. Im Auftrag des Regierungsrates nahm Landammann E. Imhof daran teil. Der Extrazug, der von Aarau kam, fuhr um 09.35 Uhr in



Muri -- Bahnhofquartier

Bahnhofquartier mit Übergang in die Egg



Wohlen ab, verweilte zehn Minuten in Boswil und erreichte Muri um 10.15 Uhr. Das Festessen für die eidgenössischen und kantonalen Vertreter fand im Mineral- und Solbad zum Löwen statt und kostete Fr. 145.65. Um 14.05 Uhr verliess der Extrazug Muri wieder; er bestand neben der Lokomotive aus zwei Galawagen³³. Die Ausführung der Hochbauten auf der Station Muri besorgte der ortsansässige Baumeister L. Oberle, der nach Erkundigung der SCB als «solider und leistungsfähiger Unternehmer» bezeichnet wurde. In Muri wurden zum Preis von 140 000 Fr. ein Aufnahmegebäude, ein Abtrittgebäude, ein Güterschuppen, eine Lokomotivremise und eine Wagenremise erstellt³⁴. Im November 1875 liess die Centralbahn ein Buffet mit Office im Wartsaal 3. Klasse einrichten, wofür ein Kredit von 580 Fr. bewilligt wurde.

Offiziell wurde die Bahnstrecke Wohlen–Muri am 1. Juni 1875 eröffnet. Dieser Tag war aber ein Dienstag, und so setzte der Gemeinderat die Eröffnungsfeier auf Sonntag, den 30. Mai 1875 an. Die Centralbahn war bereit, einen Extrazug Wohlen–Muri und zurück zu stellen und für eine angemessene Ausschmückung der Station Muri besorgt zu sein. Der Regierungsrat bewilligte 200 Fr. an die Festkosten, sofern die Gemeinde die Dekoration der dem Staat gehörenden Klostergebäulichkeiten übernahm³⁵.

Dienstag, 1. Juni 1875 nahm die Südbahn den fahrplanmässigen Verkehr auf der neuen Strecke auf. Die Zugsdichte von damals mit täglich fünf Zügen in jeder Richtung (Aarau–Muri) war sehr bescheiden. Erster Vorstand in Muri war Hermann Kull von Niederlenz mit einem Jahresgehalt von 1740 Fr.; sein Gehülfe war Joseph Näf von Kaltenbach mit einem Gehalt von 1200 Fr.

Ursprünglich hatte die Centralbahn im Sinne, nach der Eröffnung bis Muri so rasch als möglich nach Süden weiterzubauen, doch musste der Bau aus finanziellen Gründen verschoben werden. Im Herbst 1879 fand das Planaufgeverfahren für den Abschnitt Muri–Rotkreuz seinen Abschluss. Wieder waren es die Landbesitzer von Muri, die die grössten Schwierigkeiten machten, es gingen aus der Gemeinde 49 Einsprachen ein³⁶. Am 22. März 1880 begannen die Bauarbeiten, und am 1. Dezember 1881 war Muri nicht mehr Endstation, die Strecke Muri–Rotkreuz wurde mit einer Streckenlänge von 17,5 km eröffnet.

Auf den 1. Januar 1902 ging die Südbahn als Teil der SBB an den Bund über. Seither erfuhren die Anlagen ständige Erweiterungen und Verbesserungen. Wichtigste Neuerung war die Elektrifikation der Strecke Rupperswil–Rotkreuz, die am 5. Mai 1927 abgeschlossen war. Als Zubringer zur Gotthardstrecke konnte die Südbahn nach dem Zweiten Weltkrieg den

Verkehr bald nicht mehr bewältigen, 1960 befuhren sie 102 Züge pro Tag, so dass sich die SBB entschlossen, die Strecke auf Doppelspur auszubauen. Am 1. November 1971 war es mit der Strecke Boswil–Muri soweit, am 27. November 1972 war die Doppelspur auf der Strecke Muri–Benzenschwil betriebsbereit³⁷. Das 1875 erbaute Stationsgebäude hatte nach 100 Jahren ausgedient. 1976 wurde der alte Bahnhof abgerissen und neu erstellt; eine Unterführung ermöglicht heute den sicheren Zugang zu den Perrons.

3. Die projektierte Querbahn Affoltern a. A.–Muri

In den sechziger und siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts wurde zu verschiedenen Malen die Anregung gemacht, die bestehenden Hauptbahnen durch ein Netz von Schmalspurbahnen zu ergänzen, die dazu bestimmt waren, Nebentäler an den grossen Verkehr anzuschliessen oder die Querverbindung von einem Tal zum andern herzustellen. Einer der Hauptverfechter dieser Idee war alt Bundesrat Jakob Dubs.

In Affoltern a. A. hatte sich ein Eisenbahnkomitee gebildet, das sich darauf mit dem Direktorium der Schweizerischen Lokalbahngesellschaft in Verbindung setzte, um die Frage der Errichtung einer Schmalspurbahn von Affoltern nach Muri oder Bremgarten zu prüfen³⁸. Für Muri hätte die Querbahn einen grossen Vorteil gehabt, da man dann auf der kürzesten Linie hätte nach Zürich gelangen können, statt den Umweg über Brugg oder Zug machen zu müssen.

Die Direktion der Schweiz. Gesellschaft für Lokalbahnen beauftragte Ingenieur Stadlin von Zug, die Studien für die bereits von Affoltern nach Ottenbach projektierte Schmalspurbahn weiterzutreiben und bis Muri zu planen³⁹. Im Februar 1874 lud das Komitee von Affoltern zu einer Bereisung der geplanten Linie Ottenbach–Muri ein. Die Inspektion fand am 12. Februar statt, wozu man sich um halb ein Uhr in der Wirtschaft der Gebrüder Hegetschweiler in Ottenbach einfand. Anschliessend an die Inspektion erfolgte abends fünf Uhr eine Besprechung im Hotel Löwen in Muri. Abgeordnete der Gemeinde Muri waren Gemeindeammann Rey und Gemeinderat Müller⁴⁰. Eine weitere Versammlung im Löwen, wozu der Gemeinderat Muri eingeladen hatte, fand am 6. April 1874 mit den interessierten Gemeindevertretern des Bezirks Muri statt. Im September 1874 schritten alt Bundesrat Dubs, der Präsident der Gesellschaft für Lokalbahnen, und der Baudirektor des Aargaus die projektierte Linie ab. Am 11. September drängte das Komitee Affoltern weiter und unterbreitete dem Gemeinderat

Muri konkrete Vorschläge über die Linienführung und die Finanzierungsmöglichkeiten der Schmalspurbahn. Als günstigste Strecke sah man die von Affoltern–Ottenbach–Werd–Muri an. Das Komitee von Affoltern schrieb dazu: «Die ganze Linie Affoltern–Muri hat 17 km Länge, wovon gerade die Hälfte auf den Kanton Zürich und die andere Hälfte auf den Kanton Aargau fällt. Sie erhält acht Stationen, vier davon (Affoltern, Dachselen, Obfelden und Ottenbach) auf zürcherischem und vier (Jonen, Werd, Aristau-Althäusern und Muri) auf aargauischem Gebiet. Auch die Terrainverhältnisse sind ungefähr die gleichen auf beiden Seiten der Reuss; dagegen fällt das einzige grössere Bauobjekt, der Reussübergang, ganz auf die aargauische Seite»⁴¹. Man hoffte die Linie, ohne Reussbrücke, für 1,7 Mio. Fr. bauen zu können. Der Gemeinderat Muri war bereit, die Gemeindeversammlung um einen Kredit von 3000 Fr. anzugehen, und er bat verschiedene Gemeinden der Bezirke Muri und Bremgarten, sich an der Subventionssumme zu beteiligen. Als die Pläne und Vorarbeiten soweit gediehen waren, traf beim Bezirkseisenbahnkomitee in Affoltern zu aller Überraschung eine Erklärung der Gesellschaft für Lokalbahnen ein, dass sie angesichts der schwierigen Verhältnisse auf dem Geldmarkt und drohender Konkurrenzprojekte auf den Bau der geplanten Schmalspurbahn verzichte. Sie sei hingegen bereit, rechtzeitig für eine Erneuerung der Konzession zu sorgen, womit der Regierungsrat des Aargaus einverstanden war, da er fand, die Realisierung des Projektes könne für den Aargau nur von Nutzen sein⁴².

Aber noch einmal beschäftigte die Verbindung Affoltern–Muri die Gemüter. 1890 schrieb ein Korrespondent des «Freischütz»: «Hier (Muri) wurde beim Verkaufe der Klosterruine an eine Privatunternehmung die Frage ventilirt, ob es nicht für die ganze Gegend von grossem Vorteil wäre, wenn das heutzutage so grosse Eisenbahnfieber auch in Muri dahin benutzt würde, dass der Bau einer Eisenbahn Affoltern–Muri geprüft und mit der Zeit die erforderlichen Mittel beschafft würden»⁴³. Die Seetalbahn, die sich für den Bau ihrer Linie Geld aus England beschafft hatte, wollte sich am neuen Projekt Muri–Affoltern beteiligen, und ihr Oberingenieur Rigby stellte an einer Versammlung in Muri einen Beitrag von einer halben Million aus England in Aussicht. Diesmal wollte man die Bahn auf einer kürzeren Linie ins Züribiet führen, man rechnete mit 11,5 km. Die Linie sollte von Muri über Merenschwand nach Rickenbach, dann in einer Kurve auf die Höhe von Obfelden und von dort nach Affoltern führen. Doch am 16. Mai 1890 fasste der Gemeinderat Muri, nachdem er von Ingenieur Rigby um einen Beitrag an «auszuführende Vermessungs- und Planisationskosten» angegangen worden war, den Beschluss, er wolle «auf das Gesuch noch nicht eintreten,

die Sache sei noch nicht ins Stadium getreten, dass ein Beitrag beschlossen werden könnte»⁴⁴.

1913 tauchte ein weiteres Projekt einer Querbahn auf, diesmal mit einer Linienführung Zug–Schochenmühle–Steinhausen–Knonau–Maschwanden–Merenschwand–Muri. Damit hätte Muri mit Anschluss in Knonau eine kürzere Verbindung mit Zürich als die über Zug bekommen. Der Gemeinderat winkte ab, er wollte von einer von Muri ausgehenden Schmalspurbahn nichts mehr wissen, und er legte «die Sachen zu den Akten»⁴⁵.

4. Das Postwesen

a) *Boten-, Postkutschen- und Postautoverkehr*

1803 übernahm der Kanton Aargau das gesamte Postwesen, das zuerst einmal neu aufgebaut werden musste. Im Sommer 1803 hatte der Kleine Rat von den Statthaltern zu Muri und Bremgarten einen Bericht und Vorschlag verlangt, wie eine schnellere und zweckmässige Einrichtung des Postwesens in den dortigen Bezirken angeordnet werden könnte⁴⁶. Zur Vermittlung, namentlich der Amtssachen, errichteten die Herren Fischer, Postbesther in Bern, auf Weisung der Regierung einen wöchentlich zweimaligen Botenkurs von Lenzburg über Bremgarten nach Muri⁴⁷. In Muri hatte der Postbote seine Ablage beim Adler. Oft waren es auch Fuhrleute, die den Verkehr nach auswärts besorgten. Der Bote Kuchler fuhr je einmal in der Woche nach Lenzburg und Luzern. «Dem Zugerbot für 2 Brief von Cham nebst anderen Verrichtungen der botlohn bezahlt 9 Bz.», steht 1820 in der Armenrechnung von DorfMuri. Von diesem Dorfteil aus besorgte auch der «Zürcherbott» Meier einmal in der Woche den Verkehr nach Zürich. 1810 erwarben Joseph Müller und Joseph Kretz von Muri einen privaten Botenkurs mit Fuhrwerk von Muri nach Baden und nach Luzern von Joseph Strebel in Buttwil. Im gleichen Jahr übernahm Seckelmeister Veit Müller diese beiden Kurse; seine Vorgänger erhielten als Abfindung 5 Louis d'or⁴⁸. 1812 wird Joseph Kretz als «Luzernerbott» erwähnt.

Seit Mai 1833 bestand fünfmal in der Woche ein Botenlauf von Muri und Bremgarten nach Melligen, von wo die «Zürcher Diligence» die Depeschen nach Aarau brachte und von dort auch wieder nach Melligen mitnahm. Zweimal, am Dienstag und Freitag, gingen die Postsachen mit dem «Italienischen Courier» von Muri und Bremgarten nach Wohlen, dann über Lenzburg nach Aarau. Am Mittwoch und Samstag erfolgte die Rückkehr auf dem gleichen Wege nach Bremgarten und Muri⁴⁹.

1835 wurde ein täglicher Chaisenkurs von Lenzburg nach Wohlen und weiter nach Muri und Sins eingeführt. Seit dem 1. Juni 1841 verkehrte ein neuer, erweiterter Fahrpost-Kurs bis Sins mit Fortsetzung nach Zug. 1845 verlängerte man ihn bis Gisikon, wo ein Anschluss nach Luzern bestand. Am Montag, Mittwoch, Donnerstag und Samstag verkehrte ein Tagwagen, der Aarau um 5.30 Uhr verliess und Muri nach einer Fahrt über Wohlen und Bremgarten um 10.00 erreichte. In Sins war er um 11.30 Uhr. An den andern Wochentagen ging es von Wohlen direkt nach Muri, wo er um 9.00 eintraf⁵⁰.

1841 verkehrte ein neuer erweiterter Postkurs zwischen Aarau und Sins, von wo derselbe seine Fortsetzung nach Zug fand. Damit hatte nach dem Bericht der Regierung die Strassenlinie über Lenzburg, Wohlen, Bremgarten und Muri eine ihren Bedürfnissen entsprechende Postverbindung erhalten. Für Muri war in Zukunft eine Verbindung mit dem aufstrebenden Zürich von grösster Bedeutung. Nachdem die Nordostbahn-Gesellschaft 1864 die Linie durch das Knonaueramt eröffnet hatte, richtete Bezirksamtman Roman Abt ein Gesuch an das eidgenössische Postdepartement, einen Pferdepostkurs Muri–Ottenbach–Affoltern zu bewilligen; der Entscheid fiel jedoch negativ aus⁵¹. Erst in den siebziger Jahren war es soweit. 1881, als die



Postkutsche Muri-Merenschwand mit Postillon Alfred Nietlispach

Südbahn bis Rotkreuz fertig gebaut war, hob die Postdirektion den Kurs wieder auf, da man der Ansicht war, Zürich könnte mit der Bahn, entweder über Brugg oder über Rotkreuz, erreicht werden. Verschiedene Gesuche, den einstigen Doppelkurs Muri–Affoltern wieder einzuführen oder wenigstens einen Einspännerkurs nach Ottenbach zu bewilligen, scheiterten⁵². Erst nachdem auch die Mittwochsgesellschaft die Initiative ergriffen und den Gemeinderat aufgefordert hatte, der Postverbindung mit Affoltern mehr Aufmerksamkeit zu schenken, war es möglich, ab 1. Juni 1895 Ottenbach täglich zweimal mit einem 2- bis 3plätzigem Wagen zu erreichen. Postpferdehalter Emil Funk aus Ottenbach übernahm den Kurs gegen eine monatliche Entschädigung von 200 Fr.⁵³.

Im Februar 1904, in der Zeit des aufkommenden Automobilverkehrs, legte Ingenieur Julius Glaser aus Muri in einer Broschüre die Vorteile eines Autopostkurses Muri–Ottenbach–Affoltern dar. Der Gemeinderat lud darauf die am Projekt interessierten Gemeinden auf den 15. Mai zu einer Besprechung in den Löwen in Obfelden ein. An die Kosten für die Vorstudien leistete er eine Gutsprache von 100 Fr. Er war auch bereit, sofern die Gemeindeversammlung zustimmte, für die zu gründende Aktiengesellschaft eine «Dividendenquote» von 475 Fr. zu leisten, und zwar für den Fall, dass der Einnahmenüberschuss für eine Dividende von 3% nicht ausreichte. Am 14. Januar 1905 unterzeichnete der Gemeinderat den Vertrag mit der «Automobilgesellschaft Affoltern–Muri» mit Sitz in Affoltern⁵⁴. Das Unternehmen stand allerdings von Anfang an unter keinem guten Stern. Von den fünf Vertragsgemeinden zeichnete Muri von den ausgegebenen 660 Aktien zu 100 Fr. nur deren 12 (Affoltern 176, Ottenbach 100, Obfelden 77, Merenschwand 63). Mit Mühe und Not konnten die restlichen Aktien an den Mann gebracht werden. Im Vertrag war vorgesehen, bei der Automobilfabrik «Orion» in Zürich zwei Omnibusse zu 12 Sitzplätzen zu 15 200 Fr. und einen Lastwagen für 2500 kg Tragkraft zu 9400 Fr. zu kaufen. Am 1. April 1906 nahm man den Betrieb mit einem ersten Omnibus auf, der eine Stundengeschwindigkeit von 17 km entwickelte. Zuerst führten zwei Kurse über Birri–Ottenbach und vier über Merenschwand nach Affoltern. Trotz der geringen Geschwindigkeit gingen beim Gemeinderat Klagen über zu schnelles Fahren ein, besonders auf dem Kehrplatz beim Löwen (heute Café Stern) und in der Strassenkurve bei der Käserei. Der Gemeinderat reklamierte beim Betriebschef G. Steinmann und bat ihn, dem Übelstand durch anständiges Fahren abzuhelpfen. Die Abrechnung für die ersten sechs Monate (1. April bis 30. September 1906) sah nicht rosig aus, die Einnahmen betragen aus dem Personenverkehr 9772.95 Fr., aus Extrafahrten 1603.40 Fr. und aus dem



Postautoverkehr Muri-Affoltern a. A. 1906. Orion-Omnibus vor der alten Post an der Marktstrasse

Güterverkehr 2174.85 Fr. Diesen Beträgen standen Ausgaben von 20 531.90 Fr. entgegen, was zu einem Defizit von 7030.70 führte. Somit konnte für das erste Halbjahr keine Abschreibung vorgenommen und auch keine Dividende ausbezahlt werden. Betriebschef Steinmann schrieb dazu: «Das Winterhalbjahr wird punkto Frequenz an Einnahmen bedeutend kleiner, die Betriebsausgaben eher bedeutend grösser. Die Existenz unseres Verkehrs ist in Frage gestellt, um so mehr als die Preise für Benzin sehr gestiegen sind.» Für die nächsten sechs Monate rechnete man mit einem Defizit von 13 000 Fr. Das veranlasste die Gesellschaft, den Betrieb nach 9½ Monaten, am 15. Januar 1907, einzustellen. Die Gemeinde Muri hatte nach Vertrag 376 Fr. Garantie zu leisten⁵⁵.

Als Ersatz führte die Postdirektion die alten Pferdeposten wieder ein, zuerst einmal nach Ottenbach. 1909 wünschte auch Merenschwand eine Postwagenverbindung. Die Kreisdirektion kam diesem Wunsch insofern entgegen, als der Postkurs Muri–Ottenbach in einen Einspännerkurs umgewandelt wurde. Zwischen Muri und Obfelden errichtete sie einen einspännigen Doppelkurs über Merenschwand. Dieser Kurs sollte immer dann nach Affoltern weitergeführt werden, wenn der Postwagen von Ottenbach voll-

besetzt eintraf oder wenn die «disponiblen Plätze» durch Reisende von Obfelden beansprucht wurden⁵⁶.

Diese Postverbindungen gingen 1914 wieder ein; übrig blieb ein Doppelkurs von Muri nach Merenschwand, der 1919 aufgehoben wurde. 1930 gab es, zum Leidwesen von Muri, einen neuen Autokurs von Benzenschwil über Merenschwand nach Affoltern. Erst 1971 wurde Muri Ausgangspunkt dieses Kurses.

Neben den Postkursen, die Muri über Affoltern mit Zürich verbanden, führte ab 1881 eine Pferdepост nach Bremgarten; ab 1926 besorgte ein Postauto die Strecke. Seit 1959 fährt der Autokurs Zürich–Wiedikon–Oberlunkhofen am Dienstag und Donnerstag für Besucher des Kreisspitals und des Pflegeheims bis Muri. Weitere Postkurse führen heute nach Beinwil und Buttwil.

b) Das Postgebäude

Die erste offizielle Poststelle erhielt Muri 1812; als erster Posthalter amtierte Pirmin Kuchler, der 1818 von Veit Müller die bereits erwähnten Postkurse erworben hatte. 1832 ging die Leitung des Postamtes an Löwenwirt Silvan Müller über.

Im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts kaufte Handelsmann Anton Müller-Schmid (1759–1846), der auch Finanzberater des Klosters war, das Gebäude der alten Post an der Marktstrasse (Nr. 7). Sein Sohn Ferdinand Müller-Helbling (1803–1883), zuerst in Rapperswil wohnhaft, siedelte nach Muri über, wo er im Hause seines Vaters Wohnsitz nahm. Von 1868–1883 amtierte er als Posthalter und betrieb zugleich in einem Raum neben der Post ein Uhren- und Bijouteriegeschäft. Nach seinem Tod übernahm seine Tochter Berta die Post und auch das 1864 eröffnete Telegraphenbüro. Dieses und später auch das Telephonamt wurden 1896 von der Post getrennt und von Berta Müller weitergeführt, und zwar in den Räumen des vorherigen Uhrengeschäftes⁵⁷.

1931 erwarb der Arzt Dr. Ammann das Haus, liess es 1939 umbauen und beauftragte den Luzerner Künstler Landolt, an der Südwand die vier damaligen Dorforiginale (Näppitäsch, Gängelimuser, Briefträger Kuchler und Apotheker Kopp) zu verewigen⁵⁸. 1939 konnten die zu knapp gewordenen Posträume um die frei gewordene Telephonzentrale erweitert werden, denn schon seit langem hatten sich die Diensträume als zu klein erwiesen. Da eine zusätzliche Erweiterung der bestehenden Räume nicht möglich war, entschlossen sich die PTT zu einem Neubau an der Seetalstrasse, der im Juli 1973 eröffnet werden konnte.

c) Telegraph

Mit Bundesgesetz vom 23. Dezember 1851 schuf die Bundesversammlung die Grundlage für den Betrieb des modernen Telegraphen in der Schweiz und erklärte diesen gleichzeitig als Bundesregal. Der Aargau steuerte an die Finanzierung einen Anteil von 21555 Fr. bei und munterte zugleich die Gemeinden auf, Telegraphenbüros zu errichten. Mitte 1861 fragte die Erziehungsdirektion in Muri an, ob die Gemeinde im Falle der Errichtung eines Telegraphenbüros einen Beitrag von 200 Fr. an die Besoldung der Telegraphistin leiste und das nötige Lokal zur Verfügung stelle⁵⁹. Eine vom Gemeinderat bestellte Kommission unter dem Vorsitz von Kreisförster Merz befürwortete die Anfrage und beauftragte die Gemeinde, für ein geeignetes Lokal besorgt zu sein. Sie unterstützte auch die bereits aufgenommene Subskription für den erwähnten Besoldungsbeitrag und verlangte die Anschaffung der nötigen Telegraphenstangen für die Linie Muri–Wohlen⁶⁰. Im März 1864 unterzeichneten die Kantonsregierung und der Gemeinderat Muri den entsprechenden Vertrag. Entgegen den damaligen Gepflogenheiten, den Telegraphendienst dem Postdienst anzugliedern, wollte die Gemeinde ein eigenes Telegraphenbüro eröffnen, was aber das Postdepartement in Bern nicht akzeptierte und auf das bereits vorgesehene Lokal verzichtete. Man wollte nicht von der allgemeinen Regel abweichen, denn sonst hätte man «für ein nicht bedeutendes Bureau eine besondere Telegraphistin anstellen müssen»⁶¹. Am 20. Juni 1864 konnte der Betrieb aufgenommen werden. Erst 1896 erhielt die Gemeinde ein eigenes Telegraphenbüro.

d) Telephon

Im Dezember 1885 wurde im Aargau die erste öffentliche Telephonverbindung zwischen Baden und Zürich in Betrieb genommen. Ende September 1888 erhielt der Gemeinderat Muri Bericht, dass eine Telephonverbindung von Bern über Muri nach Zürich errichtet werde und dass damit die Gemeinde an das schweizerische Telephonnetz angeschlossen werden könne⁶². Eine im Oktober 1892 aufgelegte Subskriptionsliste für die Erstellung der Anschlüsse ergab die Summe von 650 Fr., das war mehr als die geforderte jährliche Garantiesumme von 450 Fr. Bis zum Februar 1895 waren die folgenden neun Abonnenten gemeldet: Alfred Glaser zum Löwen, Kaufmann Huwiler, Tuchhandlung, Gebrüder Ineichen im Senten, Konrad Veil, Bierdepot, Metzger Jean Villiger, Adlerwirt J. Strebel mit Wein- und Baumaterialienhandlung, Zahnarzt Rey, Karl Frey, Bäcker und Wirt in der

Egg, und Buchdrucker Schibli-Keller. Im September kamen das Bezirksamt und ein Herr Winiger (Import von Südfrüchten, italienischen und spanischen Weinen und geräucherten Fleischwaren) dazu. Im März 1895 konnte der Gemeinderat der Postdirektion in Aarau einen Gutschein von 500 Fr. für mindestens zehn Jahre zustellen, und damit wurde die Eröffnung der Telephonzentrale am 18. September 1895 Wirklichkeit⁶³. Es gab im ganzen Dorf 11 Hauptanschlüsse mit 13 Sprechstellen, die Drahtlänge betrug 16 km. 1900 waren es bereits 39 Hauptanschlüsse, die Drahtlänge hatte sich auf 137 km erweitert. 1952 bestanden 702 Hauptanschlüsse mit einer Drahtlänge von 3865 km⁶⁴.

1896 wurden das Telegraphen- und das Telephonamt von der Post getrennt, sie erhielten ein eigenes Lokal im Erdgeschoss des Posthauses. Mitte der zwanziger Jahre des 20. Jahrhunderts setzte die Automatisierung des Telefonbetriebes ein, die eine gewaltige Verbesserung der Leistungsfähigkeit brachte. In Muri bestand 1940 eine neue Zentrale für 500 Teilnehmer, 1950 für deren 900. Im Juli 1953 mussten, da immer mehr Anschlussbegehren gestellt wurden, 186 Abonnenten von Muri abgetrennt und der neuen Zentrale Boswil angeschlossen werden. Der Bau einer neuen Zentrale wurde dringend. Ende 1967 konnte sie bezogen werden. Sie bedient die Gemeinden Muri, Aristau, Bettwil, Geltwil und Merenschwand. Ende 1969 zählte man 1335 Anschlüsse, Ende März 1973 deren 1780, und bis Ende 1987 stieg die Zahl auf 3645 Anschlüsse⁶⁵.