

# Requisitionsführungen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Beiträge zur Aargaugeschichte**

Band (Jahr): **7 (1998)**

PDF erstellt am: **15.08.2024**

## **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.

delten, sind nicht in die Akten eingegangen. Auch sie dürften zu einem guten Teil für ihre amourösen Erlebnisse gebüsst haben, zu Opfern der französischen Besetzung geworden sein, indem sie im Dorf ins Gerede kamen, mit Verachtung gestraft wurden.

#### **4. Requisitionsführungen**

Nicht minder drückend als die Einquartierungen waren andere Lasten, die mit der Besetzung des Landes durch die Franzosen zusammenhingen. Eine der schwersten waren die Fuhrdienste, welche die Gemeinden mit requirierten Wagen und Pferden zu leisten hatten.

##### *Park- und Extradienste 1798*

Zur Abwicklung täglicher Führungen und des Kurierdienstes mussten an verkehrsreichen Punkten Wagen und Pferde in Bereitschaft stehen. Solche Stationen wurden Ende April/anfangs Mai 1798 in Aarau-Suhr, in Aarburg, in Zofingen und in Lenzburg eingerichtet, und zwar ausdrücklich wegen des starken Durchmarsches französischer Truppen durch den Kanton Aargau. Nach dem ursprünglichen Plan der Verwaltungskammer vom 27./28. April waren für die Station Aarau und die Unterstation Suhr ausschliesslich Pferde vorgesehen, nämlich 8 Stafettenpferde für den Postdienst und 24 Zugpferde für den Personen- und Warentransport. Die stellpflichtigen Gemeinden lösten sich in fünftägigem Wechsel ab. Ein Block von 20 Fuhrpferden wurde den Gemeinden des Bezirks Kulm zugewiesen und bildete den Park der Station Aarau. Je vier Tiere waren von einem Knecht zu warten. Die restlichen vier Karrpferde und die Stafettenpferde, von Gemeinden des Bezirks Aarau geliefert, kamen zum Teil auf die Station Suhr zu stehen. Die 20 Kulmer Tiere wurden in zwei Aarauer Gasthöfen eingestellt, 12 im «Wilden Mann» und 8 im «Storchen». Die erste Fünftages-Etappe mussten Schöffland mit 8, Rued mit 4, Unterkulm mit 6 und das an den Bezirk angrenzende Liebegg mit 2 Pferden bestreiten. Schon auf den 10. Mai weitete die Verwaltungskammer das Konzept aus und ergänzte den Park mit Wagen. In Aarau mussten nun alle 24 Zugpferde, 4 Fuhrwagen und 6 Reitwägelein sowie 6 Stafettenreiter mit ihren Pferden auf Pikett sein. In Suhr verblieben lediglich 2 Stafettenreiter. Von den Pferden in Aarau wurden jetzt 8 bei Notar Siebenmann, 14 im «Wilden Mann» und 8 im «Schwert» untergebracht; die beiden Tiere in Suhr fanden im Stall des dortigen «Bären» Platz. Verantwortlicher Parkaufseher wurde der Aarauer Quartiermeister Johannes Hasler. Er hatte den Reitern, Fuhrknechten und Pferden ihre täglichen Rationen auszuteilen. Sie bestanden aus 1½ Pfund Brot und ½ Pfund Fleisch für den Mann, 18 Pfund Heu und

1/2 Viertel Hafer für das Pferd. waren also gleich bemessen wie die Rationen für die französischen Soldaten. Zum Unterhalt der Station Aarau-Suhr waren weiterhin die Gemeinden des Bezirks Kulm verpflichtet, dazu Gränichen, Aarau, alle Gemeinden links der Aare von Erlinsbach bis Brugg sowie Windisch\*. Der fünftägige Wechsel unter Gemeindegruppen wurde beibehalten, wobei aber Pferde und Wagen aus dem Distrikt Kulm keinen besondern Block mehr bildeten. Die pflichtigen Gemeinden wurden jetzt ohne Rücksicht auf die Bezirksgrenzen durcheinander eingeteilt. Die Kulmer Dörfer wurden in einzelnen Fünftages-Etappen auch um Stafettenpferde und -reiter angegangen. Hinsichtlich der französischen Benutzer bestand die Meinung, sie sollten Wagen und Pferde nicht weiter verwenden als bis zu den nächsten Stationen im Westen (Aarburg oder Zofingen) und im Osten (Lenzburg)<sup>73</sup>.

Der Plan der Verwaltungskammer reichte über vier zeitliche Etappen bis zum 30. Mai und wurde dann bis zum 29. Juni erneuert. Dabei konnte der Park auf 14 Zugpferde und zwei Fuhrwerke reduziert werden; die Zahl der Reitwägelein und Stafettenpferde blieb unverändert. Der Verkleinerung der Aarauer Station stand ein gewisser Zuwachs bei der Station Suhr gegenüber. Vom 1. Juni an mussten dort auch vier Zugpferde und ein Wägeli zur Verfügung stehen. «Lieferanten» dafür waren in einem Fünftages-Turnus Gränichen und die Gemeinden des Distrikts Kulm. Der Aarauer Park wurde auch nach dem Juni dauernd unterhalten. Aus den Protokollen der Verwaltungskammer gehen zwar keine Einzelheiten mehr hervor, aber aus einer Requisitionsliste der Gemeinde Teufenthal ist ersichtlich, dass die Kulmer Gemeinden bis Ende Jahr für jeweils fünf Tage Fuhrwerke in Aarau stellten und ab Januar 1799 für jeweils zehn Tage (von April an noch länger)<sup>74</sup>.

Die Pflichten des Bezirks Kulm beschränkten sich nicht auf die Stationen Aarau und Suhr. Unterdessen hatte man auch ein Pferde- und Wagendepot in Kölliken errichtet. Die Gemeinde Hirschthal hatte vom Juni bis anfangs August 1798 wiederholt einen Zweispänner-Wagen dort stehen; aus Schöftland waren Pferde dort. Wahrscheinlich waren auch andere Kulmer Gemeinden betroffen. Im August wurde die Station Kölliken durch eine in Oberentfelden ersetzt. Vom 9. bis zum 12. dieses Monats war das Hirschtaler Fuhrwerk dort in Requisition. Gegen Ende August standen je ein Wagen auf Unterkulmer und Teufenthaler Kosten in Entfelden im Dienst. Teufenthal unterhielt auf dieser Station auch im September und im Oktober für jeweils fünf Tage ein Fuhrwerk. Etwas genaueren Aufschluss gibt uns

\* Die Darstellung in der Geschichte der Stadt Aarau (Edlin, Aarau, 426) ist unrichtig oder zumindest missverständlich: Die Stadt stellte selber nur einen Bruchteil der Pferde und Wagen, und nicht sie bot auf, sondern – jedenfalls in den ersten Monaten – die Verwaltungskammer.

eine Pferde-Requisitionsliste des Bezirks Kulm vom Monat Oktober. Die Gemeinden mussten zu dieser Zeit die Stationen Aarau und Entfelden bedienen, wobei letzteres sogar im Vordergrund stand. Sämtliche Gemeinden des Bezirks stellten im Laufe des Monats mindestens einmal zwei Pferde (vereinzelt drei) nach Entfelden, sechs Gemeinden auch welche nach Aarau. Die Station Suhr fehlt auf der Liste<sup>75</sup>.

Auch die Station Aarburg musste der Bezirk Kulm zeitweise mitbeliefern. Nach einer Angabe der Verwaltungskammer von Ende Mai reichten die 12 Pferde dieser Station oft nicht aus. Am 19. Oktober schickten daher die Gemeinden Reinach und Gontenschwil und die Gemeindegruppen Menziken-Beinwil und Oberkulm-Unterkulm je ein Pferd, und zwar für volle vier Wochen. Das Pferd des Unterkulmer Agenten Berner wurde dabei überbeansprucht und erlitt Schaden. Später ging das Pferd seines Bruders Rudolf in Aarburg sogar zugrunde. Der Aarburger Dienst war auf die genannten sechs Gemeinden fixiert; ein Wechsel fand nicht statt<sup>76</sup>.

Von Ende Dezember 1798 an hatte der Bezirk Kulm zusätzlich die Station Lenzburg mitzuversorgen. Die Unterstatthalter von Kulm und Lenzburg einigten sich auf eine Kulmer Quote von 4 zweispännigen Wagen, 8 Wägelein sowie den zugehörigen 16 Pferden und 12 Fuhrknechten. Am 24. Dezember teilte Unterstatthalter Speck seinen Gemeinden die von ihm vorgenommene Dauerverteilung mit, die auf den 27. Dezember in Kraft trat. Danach stellten die beiden Kulm (zusammen), Gontenschwil sowie Reinach-Leimbach je zwei Pferde und einen Wagen mit einem Mann, und die Gemeindegruppe Menziken-Burg-Beinwil steuerte drei Pferde, einen grossen und einen kleinen Wagen und zwei Knechte bei. Auf die restlichen Gemeinden, wobei Leutwil und Teufenthal zusammengenommen wurden, traf es je ein Pferd, ein Wägelein und einen Fuhrmann<sup>77</sup>.

Zu den sogenannten Ordinari-Requisitionen für die verschiedenen Stationen kamen *Extrafahrungen* von Fall zu Fall für mannigfache Transporte. Hirschthal musste schon Ende März ein Fuhrwerk für einen unbekanntem Zweck zur Verfügung stellen. In Schöftland hatte jeder der beiden Müller am 15. April eine Requisitionsfuhr zu übernehmen und Samuel Lüscher am 4. Mai eine weitere. Dieser schickte einen Knecht mit zwei Pferden und einem Wägelein nach Aarau, von wo aus französische Kuriere nach Basel zu führen waren. Das eine Pferd ging dabei verloren (Näheres S. 88). Ein vierspänniger Wagen aus Teufenthal fuhr am 28. April mit dem Gepäck der 165 Soldaten, welche die Nacht in der Gemeinde zugebracht hatten, nach Staufen (Abb. 26). Aus Hirschthal beförderten am gleichen und am folgenden Tag zwei Mann mit einem Wagen und zwei Pferden «bagaschen» nach Villmergen und weiter das Freiamt hinauf. Die Franzosen rückten damals gegen die aufständische Innerschweiz vor. Am 2. und 3. Mai war wieder ein zweispänniger Hirschthaler Wagen unterwegs, um acht Franzosen nach Wettingen zu fahren, und am 30./31. Juni ein anderer,

Für den Canton Aargau und im Judenti-  
 -gen Requisition Ansehn Herten, Aargau  
 und Ruzien

1798. Juni 28. = April zum Müller Tann, und Johann  
 Mainz Aargauer der französische Pagage mit  
 1. 4. Stücken Aargau von fünf Stücken  
 Systemen Aargau so zu den Aargau gefertigt  
 in der Aargau fünfzigtausend geben, a. 165. 1798  
 der Aargau fünf 1. Aargau fünf 2. Aargau gegeben und  
 und Aargau Aargau. der Aargau 2. Aargau  
 und Aargau 1. Aargau Aargau in der Aargau  
 oder Aargau?

2. Die Aargau 2. Aargau in Requisition gefertigt  
 Aargau Aargau zum 7. und zum Aargau Aargau  
 von und der Aargau Aargau Aargau  
 Aargau Aargau, der Aargau Aargau  
 zum 2. Aargau gefertigt der Aargau Aargau  
 Aargau, Aargau Aargau Aargau Aargau  
 Aargau, 13. 13.

26 Ausschnitt aus dem Requisitionsverzeichnis im Teufenthaler Gemeindebuch: Im April 1798 befördert ein Vierspänner französisches «Pagage» (Gepäck) nach Staufen, im Mai leisten zwei Pferde während fünf Tagen Dienst auf der Aarauer Station.

um französische Soldaten nach Langenthal zu bringen. Die Teufenthaler machten am 7. Juni mit einem Zweispänner – eigentlich hätten sie einen Vierspänner stellen sollen – eine wahrscheinlich zweitägige Fahrt von Suhr nach Sankt Urban und am 18. November eine eintägige nach Othmarsingen. Diesmal kamen sie wirklich mit einem Viergespann<sup>78</sup>.

Diese Beispiele aus bloss drei Gemeinden haben Zufallscharakter. Sie stützen sich auf die noch vorhandenen Quellen, die sonst für die Extrafahrten im Jahr 1798 wenig aufschlussreich sind. Lückenlose Angaben liefern uns nur die Listen von Hirschthal und von Teufenthal, erstere allerdings lediglich vom April bis zum August. Während dieser fünf Monate hatte *Hirschthal* fünf Tage lang einen Zweispänner in Aarau stehen, drei Tage einen in Oberentfelden und zusammen 22 Tage einen in Kölliken. Insgesamt sechs Tage war ein Hirschthaler Wagen für Sondertransporte unterwegs. Zu den Wagen gehörten stets auch die Pferde und der Fuhrknecht (für zwei Fahrtage sogar zwei Knechte)<sup>79</sup>. Alles in allem wurde durch Frühjahr und Sommer 1798 während 36 Tagen ein Hirschthaler Wagen mit Zubehör benötigt, das heisst, er wurde ungefähr jeden vierten Tag beansprucht.

*Teufenthal* hatte vom April bis zum Jahresende nur während vier Tagen einen Wagen auf Sonderfahrt, allerdings zum Teil Vierspänner. Dafür fiel sein Stationsdienst etwas stärker ins Gewicht als bei Hirschthal. Er umfasste je 15 Zweispännertage in Aarau, Suhr und Oberentfelden sowie fünf Tage, die aber nur halb zu Lasten der Gemeinde gingen, in Lenzburg. Dazu kamen verschiedene Pferderequisitionen ohne Wagen – teils von Zug-, teils von Stafettenpferden – in Aarau und Suhr. Auch diese Pferde waren fast alle von einem Mann begleitet<sup>80</sup>. Aus Teufenthal war ungefähr jeden fünften Tag ein Wagen abwesend, und etwas mehr als jeden zweiten Tag fehlte der Gemeinde ein Pferd. Der Gesamtaufwand, jedenfalls für die vergleichbare Zeit vom April bis zum August, war für die beiden Gemeinden etwa gleich gross. Dabei ist nicht in Rechnung gestellt, dass Teufenthal um ein Drittel mehr Einwohner aufwies als Hirschthal.

Dieser Anfang war verhältnismässig harmlos. Schon im Herbst und im Winter 1798 begannen zwar die Requisitionen zuzunehmen, wie die Beteiligung des Bezirks Kulm an den Stationen Aarburg und Lenzburg gezeigt hat. Schlimm aber wurde es erst in den Jahren 1799 und 1800, als die Franzosen aus Kriegsgründen besonders starke Truppenverbände im Aargau und in der übrigen Schweiz stehen hatten. Zu den vielen Transporten, die mit den Truppenbewegungen zusammenhingen, kamen erst noch grosse Getreidelieferungen aus Frankreich.

### *Die Fahrungen bis zum Mai 1799*

Während der Bezirk Kulm seit der Jahreswende 1798/99 die beiden Parks in Aarau und in Lenzburg und zweifellos auch die in Suhr und in Aarburg dauernd mitunterhalten musste<sup>81</sup>, wurden gleichzeitig die Extrafahrten häufiger und umfangreicher. Es begann mit Artillerie- und Getreidefahrten. Noch im alten Jahr, am 30. Dezember 1798, hatten sich für den Transport eines Artillerieparks von Hüningen nach Zürich nicht weniger als 120

Pferde und 60 Knechte aus den Bezirken Aarau, Zofingen und Kulm auf dem Sammelplatz Olten einzufinden. Das Kulmer Kontingent umfasste 44 Pferde und auf je zwei Tiere einen Knecht. Pro Pferd war ein Fuhrlohn von 30 sols (FFr. 1.50) zugesagt. Wie wir einer Teufenthaler Quelle entnehmen können, waren die Pferde volle neun Tage unterwegs. Die zweite Fuhre folgte eine Woche später, bevor die erste Pferdegruppe zurück war. Am 5. Januar wurde der Bezirk Kulm aufgefordert, gleichen Tags zehn vierspännige Wagen nach Oberentfelden abgehen zu lassen. Die 40 dazu erforderlichen Pferde waren mit 20 Vorder- und 20 Hintergeschirren auszurüsten und von 20 Knechten zu begleiten (Abb. 27). Es mussten insgesamt 45 aargauische Wagen zur Übernahme von Getreide bereitstehen, das von Bern her der französischen Armee in Zürich zugeführt wurde. Den Fuhrleuten wurde versprochen, sie bekämen in Oberentfelden die nötigen Foudragerationen und in Zürich den verdienten Fuhrlohn. In Wirklichkeit bezahlten die Franzosen den Lohn weder für die erste noch für die zweite Fahrt, und die Futterrationen für die Pferde wurden ebenfalls nur teilweise geliefert<sup>82</sup>.

Anfangs März brach der für die Schweiz folgenschwere Zweite Koalitionskrieg zwischen Frankreich einerseits und den verbündeten Mächten England, Österreich und Russland andererseits aus<sup>83</sup>. Die nun unter General Masséna stehende französische Armee in der Schweiz rüstete sich zum Kampf gegen die in Graubünden eingedrungenen Österreicher. Am 3. März erging an den Kanton Aargau die Weisung, 200 Pferde und 36 Wagen «zur Fortschaffung der Artillerie und des Gepäcks» zu stellen. Aus dem Bezirk Kulm mussten sofort 36 Pferde, 5 Wagen und 16 Knechte nach Baden aufbrechen, um dort mit dem Transport in die östliche Schweiz zu beginnen. Kulm kam im Vergleich zu den Distrikten Aarau, Lenzburg und Brugg gut weg, zweifellos aus Distanzgründen. Der Distrikt Zofingen wurde sogar ganz ausgeklammert. Doch hatten die westlichen Kantonsgebiete gleichzeitig eine andere Aufgabe zu bewältigen, nämlich mit 20 Wagen und 80 Pferden Munition zu befördern. Der Zofinger Distriktskommissär, welcher das Aufgebot auf den Sammelplatz Aarburg erliess, griff auch in den Bezirk Kulm über. Jedenfalls gab der Schöftler Kirchmeier Lüthi am 3. März ein Pferd an einen vierspännigen Wagen, der Munition von Solothurn nach Winterthur führte. Die Franzosen behielten das Fahrzeug dann gegen alle Abmachung einen ganzen Monat für ihre Zwecke zurück, bis die ermatteten Pferde nicht mehr zugfähig waren. Dasjenige aus Schöftland musste nach der Rückkehr abgetan werden<sup>84</sup>.

Die Kriegslage spitzte sich unterdessen zu. Die Franzosen hatten zwar im März Graubünden eingenommen, doch stand nun eine Gegenoffensive der Österreicher und ihr Einfall in die Helvetische Republik bevor, und in verschiedenen Teilen der Schweiz brachen Aufstände aus. Folglich wuchs der Pferdebedarf der Franzosen erneut. Auf den 20. April wurden aus dem

## An die Municipalitäten des Bezirks

In Folge Aufforderung von der Reichsfürstlich-militärischen Direktion, und Anordnung von der Oberbefehlshaberarmee, bezieht sich um die Bewilligung, zu einem Getreidetransport von Oberentfelden nach Zürich, Zürich nach, sobald als möglich, folgenden nach Oberentfelden zu stellen:

	Pferde.	Zwischen- fuhr.	Vordr. gef. fuhr.	Vierspänn. neue Wägen.	Einzel- te.
Unterkulm	4	2	2	1	2
Oberkulm	4	2	2	1	2
Schöftland	4	2	2	1	2
Birwil	3	2	1	1	1
Leimbühl	1		1		1
Schöftland	6	4	2	2	3
Zürich	2	2	2		1
Beinwil	5	2	3	1	2
Münchwil	3	2	1	1	2
Leimbühl	2		2		1
Leimbühl	2	2		1	1
Leimbühl	1		1		
Leimbühl	2	2		1	1
Leimbühl	1		1		1
40. 20. 20. 10. 20.					

Zu Oberentfelden bezieht die Befehlshaber die notwendigen Transporte - Praktiken vorzunehmen, und zu Zürich die herzustellende Bewilligung. Zu dem Ende sollen die Befehlshaber beizufügen

27 Aufforderung an die Gemeinden vom 5. Januar 1799, zehn vierspännige Wagen mit «Zubehör» für einen Getreidetransport nach Oberentfelden abgehen zu lassen. Sie ist festgehalten im Missivenprotokoll von Unterstatthalter Speck. Dieser hat wie üblich die Verteilung auf die Gemeinden vorgenommen. Unterkulm, Oberkulm und Schöftland haben je einen Wagen auszurüsten, die übrigen Gemeinden, zum Beispiel Beinwil und Birwil, spannen für ein oder zwei Gefährte zusammen.



Bezirk Kulm 20 Pferde für Artillerie-Transporte erwartet (vom ganzen Kanton: 101). Die zehn begleitenden Knechte hatten sich mit ihren Tieren in Unterkulm einzufinden, sich gleichen Tages nach Baden zu begeben und am 21. April nach dem Sammelplatz Zürich weiterzureisen. Das Futter für die Pferde und die Essrationen für die Knechte wurden von den helvetischen Behörden zugesichert. Schon eine Woche später mussten die Kulmer Gemeinden 25 weitere Pferde mit 13 Knechten (Kanton: 94 Pferde) nach Aarburg schicken, damit diese die Kanonen des dortigen Artillerie-parks nach Zürich beförderten. Diesmal mussten die Knechte das Futter mitbringen. Vom beteiligten Birrwiler Pferd wissen wir, dass es am 1. Mai wieder zurück war<sup>85</sup>.

Mitte Mai begann der Krieg auf Schweizerboden gegen die rasch vorrückenden Österreicher. Die Helvetische Republik hatte in der Zwischenzeit eigene Truppen zur Unterstützung der Franzosen unter die Fahnen gerufen (Abschnitt 7). Dadurch wurden zusätzliche Fuhrdienste für die helvetische Armee nötig. An einen helvetischen Park in Zürich hatte der Bezirk Kulm am 27. Mai 24 Pferde mit Geschirr und 12 Knechte zu stellen. Die total 162 Pferde aus dem Aargau zogen dann die schweizerischen Geschütze von Zürich nach Mellingen und wurden dort irrtümlicherweise nach Hause entlassen. Am 30. Mai wurden sie nach Mellingen zurückbeordert, um die Kanonen und weiteres Gerät nach Aarau weiterzutransportieren<sup>86</sup>. Die Geschütze waren offenbar zur französisch-helvetischen Verteidigung der Stadt Zürich nicht erforderlich und sollten rechtzeitig in Sicherheit gebracht werden. In Sicherheit bringen musste sich aber auch die helvetische Regierung selber. Sie sah sich infolge der Kriegslage gezwungen, den bisherigen Hauptort Luzern fluchtartig zu verlassen und nach Bern zu übersiedeln. Der Kanton Aargau wurde dazu ausersehen, bei der Beschaffung der nötigen Fahrgelegenheiten kräftig mitzuhelfen. Von aargauischen Städten und Schlössern wurden am 29. Mai zusammen 25 Kutschen angefordert – zwei davon aus dem Bezirk Kulm –, dazu zehn Vierspanner aus dem Distrikt Zofingen und acht Reitwägeli aus dem Distrikt Kulm. Die erforderlichen Knechte und Pferde waren wie gewohnt inbegriffen. Damit keine Zeit verlorenging, bestimmte die aargauische Verwaltungskammer zum vorneherein die stellungspflichtigen Kutschen- und Wagenbesitzer. Es waren im Bezirk Kulm die folgenden:

Schloss Schöffland	1 Kutsche
Schloss Rued	1 Kutsche
Rudolf Berner, Unterkulm	1 Reitwägelein
Müller Nobs, Unterkulm	1 vierplätziges Reitwägelein
Samuel Gloor, Unter(?)kulm	1 Reitwägelein
zwei Müller von Schöffland	je 1 Reitwägelein
zwei Müller von Gontenschwil	je 1 Reitwägelein
Müller von Reinach	1 Reitwägelein

Einen Tag später wiederholte die Verwaltungskammer in einer Mitteilung an alle Unterstatthalter, Eile tue dringend Not. Die Bezirke Aarau und Kulm wurden aufgefordert, «noch so viel als möglich aufzubringen». Unterstatthalter Speck gab diesen Zusatzwunsch an die Agenten von Kulm, Gontenschwil, Reinach, Menziken und Beinwil weiter: Alle Bürger ihrer Gemeinden, welche Chaisen oder Reitwägeli besäßen, sollten diese bespannt und mit den üblichen Knechten unverzüglich ebenfalls nach Luzern schicken. Als Detail sei erwähnt, dass die Reiseroute der hohen Herren über Zofingen vorgesehen war, das sich für eine allfällige Übernachtung der Gesellschaft bereithalten musste. Von der Kutsche des Rueder Schlossherrn May ist überliefert, dass sie mit vier Pferden und einem Knecht 5½ Tage unterwegs war. Diese Reisezeit dürfte auch für die andern Fahrzeuge aus dem Distrikt Kulm zugetroffen haben<sup>87</sup>.

Die Zugkräfte der Aargauer Gemeinden waren zu dieser Zeit aufs äusserste strapaziert, und all die Forderungen waren kaum mehr zu erfüllen. Schon im Februar, als sich die Fuhrdienste noch auf die französischen Truppen beschränkten, waren dem Kulmer Statthalter wiederholte Klagen seiner Gemeinden wegen drückender Requisitionsbeschwerden zugekommen. Er hatte sie begründet gefunden und bei der Verwaltungskammer am 11. März eine weitgehende Entlastung des Bezirks bei der Station Lenzburg erwirkt. Kulm musste seither dort nur noch zwei Wagen und vier Pferde stehen haben statt 12 Fuhrwerke und 16 Pferde. Die Entlastung war aber von kurzer Dauer. Vom März an häuften sich nicht nur die Extrafahrten, sondern offenbar wurden auch die festen Wagenparks der französischen Armee vergrössert. Am 24. Mai erging an die Bezirke Aarau, Zofingen und Kulm der Befehl, für den französischen Park in Aarau 23 dreispännige Fuhrwerke zur Verfügung zu stellen. Der Hauptharst von 15 Wagen fiel auf den Distrikt Kulm. Reinach (mit Leimbach) und Gontenschwil mussten für zwei Fuhrwerke aufkommen, die übrigen Gemeinden für eines<sup>88</sup>. Die bisherigen Zweispänner des Parks scheinen mindestens teilweise im Dienst geblieben zu sein. Für Teufenthal stand jedenfalls seit dem 7. Mai ein Wagen mit einem Pferd und einem Mann in Aarau, und erst am 4. Juni kehrte er wieder zurück. Aus Schöftland verlautete Mitte Juni, seit zwei Monaten habe es ununterbrochen zwei Pferde mit Wagen und Knecht auf der Station Aarau gehabt<sup>89</sup>.

Am 28. Mai stellte die Verwaltungskammer in einem Brief an Innenminister Rengger fest, der Aargau sei mit Requisitionen sowohl für die fränkische als für die helvetische Armee so mitgenommen, dass in den meisten Gegenden gar kein Pferd mehr vorhanden sei. Und vierzehn Tage später klagte sie dem gleichen Adressaten: «Der Drang der Requisitionen ist so stark, daß beinahe alle Fuhrwerke in den meisten Gegenden in Dienst stehen.» Die Kammer mag die Situation noch etwas dramatischer dargestellt haben, als sie es ohnehin war. Ihre Aussagen trafen aber auch für den Di-

strikt Kulm im wesentlichen zu. Ende Mai waren nämlich aus dem Bezirk weit über 100 Pferde und mehr als 40 Wagen verschiedener Art und Grösse abwesend, wie die folgende Aufstellung zeigt:

Aufgebot	Pferde	Wagen
Station Aarau, alter Kulmer Anteil	ca. 10	ca. 4
Station Aarau, neues Aufgebot	45	15
Station Suhr	4	1
Station Lenzburg	4	2
Station Aarburg	ca. 4	–
für die helvetische Artillerie	24	–
für die helvetische Regierung	24	10
helvetische Regierung, Zusatzaufgebot	ca. 20	ca. 10
alles in allem	135	42

Nach einer Erhebung vom April 1798 gab es im Bezirk 211 Pferde<sup>90</sup>. Davon waren nach obiger Liste Ende Mai 1799 über 130 unterwegs. Wenn wir berücksichtigen, dass unter den restlichen Pferden infolge früherer Aufgebote eine ganze Anzahl nicht mehr einsatzfähig oder gar umgekommen war, kann den Landbewohnern für den eigenen Gebrauch höchstens noch der dritte Teil der Pferde zur Verfügung gestanden haben. Auch der Mangel an Wagen und vor allem an Arbeitskräften (Knechte) muss sich für die betroffenen Bauern empfindlich bemerkbar gemacht haben.

### *Erwachende Widersetzlichkeit*

Die Requisitionslasten verschlimmerten sich dadurch, dass die Franzosen mit Fuhrwerken und Pferden häufig rücksichtslos umgingen und sich um Abmachungen wenig kümmerten. Die Verwaltungskammer berichtete dem Minister des Innern im Juni 1799 auch davon, dass die französischen Militärpersonen die Fuhrwerke nicht, wie vorgesehen, von Station zu Station benutzten, sondern über die Kantonsgrenzen hinaus, sehr oft bis Hüningen und weiter. Die Pferdebesitzer hätten Angst, ihre Tiere zu verlieren oder krank zurückzubekommen, schrieb die Kammer. Ihre Befürchtungen waren nicht aus der Luft gegriffen. Beispiele aus dem Bezirk haben uns das bestätigt: Auf der Station Aarburg war ein Unterkulmer Pferd zugrunde gegangen, ein anderes zu schwerem Schaden gekommen; ein Schöftler Pferd war nach einer Extrarequisition und wochenlangem erzwungenem Zusatzdienst nicht mehr arbeits- und lebensfähig zurückgekehrt. Die Beispiele lassen sich sehr wohl vermehren: Ein Pferd von alt Untervogt Eichenberger aus Beinwil kam von einem Einsatz lahm nach Hause und kostete die Gemeinde 80 Gulden Entschädigung. Ein Tier von Jakob Gautschi, Jo-

chemen, aus Unterkulm ging in Suhr ein, obschon es ein «Doctor» noch behandelt und zu retten versucht hatte. Von einem krassen Fall wusste auch Teufenthal zu erzählen. Der Knecht Melcher Säuberli brachte am 4. Mai 1799 ein Pferd für einen begrenzten Einsatz nach Zürich. Damit und mit einem zweiten Pferd musste er eine Fahrt bis ins Wallis und zurück nach Zürich bewerkstelligen. Dort behielt man das Tier skrupellos weiter auf Requisition. Erst im Juni fand der Dienst ein abruptes Ende. In den damaligen Kämpfen geriet der Teufenthaler Knecht samt dem Pferd in österreichische Gefangenschaft. Pferd und Mann scheinen später wieder zum Vorschein gekommen zu sein; doch hatte die Gemeinde Teufenthal für diese einzige Requisition 144 Gulden aufzubringen<sup>91</sup>.

Selbst Diebstähle waren nicht ungewöhnlich, wie der schon kurz gestreifte Fall des Pferdes von Samuel Lüscher aus Schöftland belegt. Die Einzelheiten seien hier nachgetragen: Der Besitzer stellte am 4. Mai 1798 ein Wägelein mit zwei Pferden und einem Knecht zur Beförderung von Kurieren ab Aarau nach Basel. Als der Knecht, Kaspar Lüthi, nachts 11 Uhr die Pferde an die Franzosen übergeben wollte, entriss ihm ein betrunkenener Husar «gewaltthätiger Weise mit Bedrohung deß Säbels» und auch unter Androhung von Schlägen das eine Tier. Verängstigt blieb der Knecht in Aarau zurück. Das entwendete Tier aber verschwand auf Nimmerwiedersehen. Niemand wusste nachher zu sagen, ob es die Reise nach Basel überhaupt mitgemacht hatte. Von dort kehrte nur das zweite Schöftler Pferd, an eine fremde Chaise gespannt, zurück. Für das verlorene Tier wurde ein Steckbrief verfasst, man suchte es in Zürich, Basel, Olten und Seengen, alles umsonst. Im übrigen erhielt Schöftland auf Anfrage bei den helvetischen Behörden die Auskunft, der Verlust von Requisitionspferden sei von den Gemeinden zu tragen. Das gestohlene Pferd hatte einen Wert von 266 Gulden und 10 Batzen<sup>92</sup>.

Es kann nicht verwundern, dass sich bei den überlasteten und oft noch geprellten Gemeinden und Bürgern Ärger und Müdigkeit bemerkbar machten, die zu Gleichgültigkeit oder sogar bewusster Nachlässigkeit führten. Bis in den Mai 1799 hinein scheinen die Kulmer Gemeinden meist brav den Aufgeboten nachgekommen zu sein. Ende des Monats ereignete sich erstmals ein deutlicher Fall von Widersetzlichkeit. Als die helvetische Regierung den Auszug aus Luzern vorhatte, weigerte sich alt Gerichtsvogt Müller in Oberkulm, das verlangte Pferd an das Reitwägelein eines Mitbürgers zu geben. Dabei standen, wie der Unterstatthalter verärgert feststellte, drei Pferde in Müllers Stall. Zur Strafe hatte er dann sein Pferd gleich «etliche Wochen» zur Verfügung zu stellen. Am 17. Juni schrieb die Munizipalität Schöftland an die Verwaltungskammer, es sei ihr unmöglich, die beiden gewünschten dreispännigen Fuhrwerke für die fränkische Armee nach Aarau zu senden, denn bereits seien mehrere Pferde abwesend und andere krank. Man könne sich daher nur Zweispänner leisten<sup>93</sup>. Eineinhalb Wochen später

fuhr einer der Schöftler Wagen aus dem Aarauer Park ohne Erlaubnis kurzerhand nach Hause. Vier Wagen aus Gemeinden anderer Bezirke taten es ihm nach. Wie rasch dem Befehl nach schleuniger Umkehr nachgelebt wurde, ist nicht bekannt. Im Juli hätte ein Gontenschwiler Fuhrwerk dasjenige von Muhen auf der Station Aarau ablösen sollen. Es erschien nicht, so dass die Kammer erklärte, Gontenschwil habe für die Kosten des Müheler Wagens aufzukommen. Im August blieb der bestellte Wagen von Dürrenäsch aus. Diesmal drohte die Kammer mit militärischer Nachhilfe. Zur gleichen Zeit weigerte sich Leutwil, zwei Pferde für einen französischen Getreidetransport zu schicken. Es «durfte» dann vier Pferde samt dem zugehörigen Wagen aufbringen<sup>94</sup>.

Dass es anderswo nicht besser war, zeigt ein Beispiel aus dem Bezirk Zofingen. Der dortige Distriktskommissär musste schon Mitte Juni 1799 die Verwaltungskammer um Unterstützung bitten, weil seine sämtlichen Suhrentaler Gemeinden von Reitnau bis Holziken bei der Aufforderung zu Fuhrdiensten nicht mehr reagierten<sup>95</sup>. Im Bezirk Kulm aber kam es mit der Zeit immer häufiger vor, dass requirierte Wagen und Pferde nicht oder nur zum Teil gestellt wurden oder dass gelieferte Fuhrwerke sich bei passender Gelegenheit aus dem Staube machten. Die helvetischen Behörden, den Franzosen gegenüber verantwortlich, waren nicht zu beneiden.

### *Die Fuhrungen seit Juni 1799*

Das Kriegsgeschehen in der Schweiz nahm inzwischen seinen Fortgang. Am 4. Juni besiegten die Österreicher in der Ersten Schlacht bei Zürich General Masséna und nötigten ihn zum Rückzug aus der Stadt. Weiter vorzudringen vermochten sie allerdings nicht. Für einige Monate war die Schweiz in eine österreichische Ost- und eine französische Westhälfte getrennt. Für die Aargauer blieb die Lage unverändert. Sie mussten froh sein, im Unterschied zu andern Gegenden von den Verwüstungen des Krieges verschont zu sein. Sie spürten jedoch seine Auswirkungen. Schon vor der Hauptschlacht wurden Verletzte zur Weiterbeförderung in den Aargau gebracht. Allein Teufenthal fuhr vom 1. bis zum 4. Juni mit sechs Wagen verwundete Soldaten von Aarau nach Zofingen. Am Schlachttag selber trafen von allen Seiten, namentlich von Zürich und Luzern her, Transporte mit Verwundeten und Kriegsmaterial ein. Da die Station Zofingen dem dort besonders grossen Ansturm nicht gewachsen war, rief die Verwaltungskammer sechs Fuhrwerke, je mit zwei Pferden bespannt, aus dem Bezirk Kulm nach Zofingen zu Hilfe. Die Verletzten waren von dort «in die Spithäler der obern Gegenden», wohl vor allem in den Kanton Bern, zu führen. Es waren aber noch andere Wagen aus dem Distrikt Kulm unterwegs, die von irgendwelchen Stellen aufgeboten wurden. So brachten am 7. Juni zwei Wagen aus Unterkulm «fränkische Dragauner» nach Roggwil, und zwei

Wägelein aus Teufenthal erschienen in Suhr, fanden aber offenbar keine weitere Verwendung<sup>96</sup>.

Da auch die kampffähigen französischen Truppen aus den östlichen Landesteilen zurückfluteten, konzentrierten sie sich stark auf den Kanton Aargau. Im Bezirk Brugg und den angrenzenden Gemeinden allein liess sich eine ganze Division nieder. Für die Station Aarau aber forderten die Franzosen einen enorm erweiterten Fahrzeugpark von 100 Dreispännern. Einwendungen, teilte die Verwaltungskammer den Distriktsstatthaltern mit, seien zwecklos; infolge eines Wagenmangels wäre höchstens militärische Gewalt gegenüber den Kantonsbürgern zu befürchten. Sie mobilisierte auf den 17. Juni aus allen Bezirken ausser Brugg 87 Wagen, davon 22 aus dem Bezirk Kulm. Die grösseren Kulmer Gemeinden hatten zwei Fuhrwerke zur Verfügung zu stellen, Leutwil und Dürrenäsch zusammen drei, Beinwil, Birrwil, Zetzwil, Teufenthal (mit Liebegg) und Hirschthal je eines. Mit 87 Wagen war das Hundert nicht voll, aber in Aarau befanden sich noch Fuhrwerke von früher. Die Dauerbelastung für die Gemeinden war jetzt noch stärker als zuvor. Von einem Fünf- oder Zehntagesturnus wie ehemals konnte keine Rede mehr sein, da ja alle Gemeinden Wagen in Aarau stationiert hatten. Das Teufenthaler Fuhrwerk blieb zum Beispiel vom 17. Juni bis zum 24. Juli. Nur von Zeit zu Zeit erlaubte die Kammer einzelnen Fahrzeugen die Heimkehr und liess sie durch andere ersetzen, wobei man sich von Juli an teilweise mit Zweispännern begnügte<sup>97</sup>. Dass es dabei Schwierigkeiten gab, haben wir bereits gehört.

Trotz dem Riesenpark in Aarau wurden auch wieder Extrafahrten nötig. Im Juni begannen umfangreiche Heurekaquisitionen (Abschnitt 5), die natürlich mit entsprechenden Fahrten verbunden waren. Vom August an gesellten sich Getreidetransporte dazu. Auf den 15. des Monats hatten sich je zwölf vierspännige Wagen aus den Bezirken ohne Brugg in Basel einzufinden, um eine Getreideladung von 2000 Zentnern für die französische Armee nach Aarau zu holen. Von hier aus musste dieses und anderes Getreide nach Zug weitertransportiert werden. Einzelne Fuhrwerke, so eines aus Teufenthal, machten sich schon am 19. August dorthin auf den Weg. Dann erfolgte ein Grossaufgebot von je zehn neuen Kulmer Wagen auf den 26. und auf den 30. August. Die überforderten Gemeinden brachten nicht alles zusammen. Reinach (mit Leimbach) lieferte am 26. August zwar die beiden bestellten Wagen, aber nur Drei- statt Vierspänner; drei andere Fuhrwerke fehlten ganz. Birrwil entschuldigte sich mit der zur Zeit übermässig starken militärischen Einquartierung von über zwei Kompanien im Dorf. Unterstatthalter Gehret stellte Ende Monat fest, die Kräfte der Kulmer Gemeinden seien aufs äusserste angespannt. Es wäre fast unmöglich, noch mehr Fuhrwerke auszuheben, bevor nicht wenigstens die vom 26. August zurückgekehrt seien<sup>98</sup>. Die Transporte nach Zug wurden aber im September unvermindert fortgesetzt. Auf den 5. mussten sich fünf Kulmer

Wagen beim Aarauer Getreidemagazin einfinden, auf den 10. und 11. je zehn, auf den 15. weitere sechs und auf den 16. und 17. wieder je zehn. Erwartet wurden stets Vierspanner mit leeren Säcken und mit einer Lademöglichkeit von mindestens 40 Zentnern. Die Verwaltungskammer versprach Bezahlung der halben Transportkosten (8 Batzen pro Zentner) gegen Vorweisung der Lieferscheine; für den Rest sollte die fränkische Armee aufkommen. Der Bezirk Kulm bewältigte den Getreidetransport in die Innerschweiz weitgehend allein. Die übrigen Distrikte, mit andern Aufgaben beschäftigt, waren nur am Rande beteiligt. Über 70 Kulmer Fuhrwerke brachten im Laufe eines Monats rund 3000 Zentner oder gut 150 heutige Tonnen Getreide nach Zug. Für eine Hin- und Herfahrt benötigten sie zwischen 3½ und 4½ Tage<sup>99</sup>.

Von den Ende August in die Innerschweiz gefahrenen Fuhrwerken mussten übrigens vier aus dem Bezirk Kulm und vier aus dem Bezirk Aarau den Franzosen noch überlassen werden, um Hafer in Basel zu holen, wie es hiess. Sie reisten am 5. September ab; am 12. war noch kein einziges zurück. Die Verwaltungskammer brachte in Erfahrung, dass sich in Basel gar kein Hafervorrat befand. Die Fahrzeuge hatten entgegen dem feierlichen französischen Versprechen die Grenze passiert und waren bis nach Belfort getrieben worden. Die Kammer äusserte dem helvetischen Regierungskommissär gegenüber die Befürchtung, wenn da nicht Remedur geschaffen werde, gehorche das Volk nicht mehr. Sie hatte in dieser Beziehung bereits ihre Erfahrungen gemacht. Dem Kulmer Unterstatthalter konnte sie am 14. September mitteilen, die vier Wagen seien jetzt mit ihrer Getreideladung auf der Fahrt nach Zug; sie würden am 18. wieder zu Hause sein<sup>100</sup>.

Auch Kranken- und Verwundetentransporte fielen zeitweise wieder an. Im August 1799 bestand in Schafisheim ein Lazarett für kranke und verletzte französische Soldaten. Es war die gleiche Zeit, als auch in Unterkulm ein «Krankendepot» eingerichtet wurde (S. 64). Das Lazarett von Schafisheim scheint eine Art Auffanglager gewesen zu sein. Am 16. August bekamen die Nachbargemeinden den Befehl, für acht Tage 89 Zweispanner bereitzustellen, um die Kranken nach Olten zu führen. In jedem Wagen hatte frisches, trockenes Stroh zu liegen. Aus dem Bezirk Kulm war Dürrenäsch mit acht Fuhrwerken beteiligt. Eine Woche später musste die Gemeinde einen weiteren Wagen nach Schafisheim schicken<sup>101</sup>.

Unterdessen kam es am 25. September zur Zweiten Schlacht von Zürich. Masséna siegte diesmal und warf die Österreicher und die Russen, die an Stelle der ersteren die Nordostschweiz besetzt hatten, wieder aus dem Land. Schon zwei Tage später musste der Unterkulmer Munizipalbeamte Melcher Müller als Conducteur (verantwortlicher «Reiseleiter») drei Fuhrwerke – zweifellos aus dem Bezirk Kulm – nach Zürich begleiten. Jedenfalls fuhr am gleichen Tag auch ein Birrwiler Wägelein in die zurückeroberte Stadt ab (Rückkehr: 17. Oktober). Die Verwundeten wurden nicht

so rasch nach Westen transportiert wie nach der verlorenen Schlacht im Sommer. Erst am 9. Oktober erhielt der Distrikt Kulm die Weisung, 15–20 Wagen in Bereitschaft zu halten, um auf Abruf nach Zofingen fahren und dort Verwundete aufnehmen zu können<sup>102</sup>.

Die enormen Requisitionslasten im Sommer und Frühherbst 1799 hatten die aargauischen Behörden zu wiederholten Hilferufen an die helvetische Regierung veranlasst. Endlich, im Laufe des Septembers, leitete diese die Schaffung eines grossen, überkantonalen Parks in Aarau in die Wege. Von den 600 Pferden, welche die Nachbarkantone hätten stellen sollen, kam aber nicht einmal die Hälfte zusammen, und viele der eingelieferten Tiere desertierten wieder. Die Hauptlast blieb auf dem Aargau selber liegen. Der Bezirk Kulm allerdings war zu dieser Zeit vom Dienst in Aarau ganz oder weitgehend befreit. Schon anfangs September hatte die Verwaltungskammer mit dem Aarauer Distriktskommissär vereinbart, die Fuhrwerke für die Station Aarau sollten fortan nur noch aus der Stadt und den umliegenden Gemeinden bezogen werden<sup>103</sup>.

Die Gemeinden des Bezirks Kulm mussten dafür mit der Zeit wieder bei andern Stationen mithelfen. Nach Mitte September wurde der Kanton Aargau aufgefordert, acht dreispännige Fuhrwerke auf den «neu etablierten Park» in Zug zu schicken. Die Gemeinden, durch den übermässigen Fuhrdienst erbittert, streikten. Am 29. September drückte die Verwaltungskammer den Unterstatthaltern von Zofingen, Lenzburg und Kulm gegenüber ihre Verwunderung aus, dass die drei Bezirke ihre je zwei Wagen nicht nach Zug geliefert hätten, und drohte mit militärischen Massnahmen. Am 11. Oktober wunderte sich die Kammer noch immer, zumindest über die Distrikte Kulm und Lenzburg. In der Zwischenzeit waren aber zwei Kulmer Wagen versuchsweise nach Zug gefahren; der eine, aus Reinach, hatte jedoch schon am 10. Oktober wieder die Heimfahrt angetreten. Die Kammer befahl sofortigen Ersatz<sup>104</sup>. Im November liessen sich die Franzosen auch in Brugg einen Park einrichten, zunächst mit 15 dreispännigen Zügen, die gleichmässig auf die Bezirke verteilt wurden (je 3). Eine Woche später wurde eine Ergänzung mit 10 Zweispännern verlangt (2 pro Bezirk). Von da an hatte der Distrikt Kulm für neun Monate ständig fünf Fuhrwerke – zuletzt noch vier – in Brugg stehen. Alle vier Wochen wurden die Fahrzeuge ausgewechselt<sup>105</sup>.

Auf den 10./11. November musste sich der Bezirk Kulm nochmals ein Grossaufgebot von 20 Wagen mit 80 Pferden zu unbekanntem Zweck gefallen lassen. Zudem ermächtigte die Verwaltungskammer am 5. November den Aarauer Distriktskommissär Schmutziger ausdrücklich, notfalls auch Züge aus dem Bezirk Kulm zu requirieren; er solle sich jeweils mit dem Kulmer Statthalter in Verbindung setzen, damit dieser das Erforderliche vorkehren könne. Das tat er dann offensichtlich nicht, sondern requirierte direkt. Anfangs Dezember erschienen zwei von Schmutziger begehrte vier-



spännige Wagen nicht in Aarau. Unterstatthalter Gehret betonte auf eine Mahnung der Kammer hin, es sei zu wünschen, dass Schmutziger ihm jeweils seine Requisitionseinteilungen bekannt gebe; denn wiederholt sei es vorgekommen, dass der Aarauer Kommissär und er die gleichen Gemeinden belegt hätten, während andere verschont blieben<sup>106</sup>.

Die vom Kommissär veranlassten Requisitionsführungen erscheinen nur ausnahmsweise in den Quellen. Dazu gehörte vermutlich die Fahrt, die ein Unterkulmer Fuhrmann am 18. November «mit Roß und Wägeli auf Baden» unternahm. Und vom Kommissär aufgeboden wurden wohl auch die Fuhrwerke, welche am 30. November mit einem Oberkulmer Conducteur nach Zürich fuhren<sup>107</sup>.

### *Fuhrdienste von 1800 bis 1802*

Im Jahr 1800 gingen die Extraführungen weiter. Sie waren noch immer zahlreich, aber – vermutlich dank dem helvetischen Park in Aarau – nicht mehr ganz so häufig wie im Vorjahr. Es gab Transporte für Getreide, Mehl und andere Lebensmittel, solche für Geschütze, Munition und Pulver und auch wieder welche für verwundete Soldaten. Oft waren lange Strecken zurückzulegen. Von Aarau fuhren Kulmer Wagen nach Murgenthal, Langenthal, Herzogenbuchsee, Ursenbach, Solothurn, Wettingen, Zürich, Basel, Hünigen. Schon der Ausgangspunkt eines Transports konnte aber weit weg liegen. Kulmer Pferde zogen Weizen von Effingen nach Baden, sie schleppten Waren von Zürich nach Sankt Gallen und nach Luzern, von Luzern nach Horgen. Wir verzichten darauf, auch die Fahrten von 1800 der Reihe nach vorzuführen und verweisen auf die Liste der Requisitionen im Anhang (S. 303)<sup>108</sup>.

Verluste an Pferden und Willkürhandlungen französischer Militärstellen waren auch im Jahr 1800 zu beklagen. Die Gemeinde Hirschthal musste ihrem Mitbürger Rudolf Stilli, Wagner, 61.5 Gulden vergüten, weil sein Pferd unter unbekanntem Umständen «verunglückt» war. Samuel Lüthi aus Schöffland, der im Mai mit einem Dreispänner in Luzern auf Requisition war, wurde genötigt, den Wagen unbeaufsichtigt dort zurückzulassen und mit den drei Pferden «auf den Gotthardsberg zu marschieren». Umgekehrt ereigneten sich auch wieder Fälle von Ungehorsam. Wir erwähnen bloss, dass für einen Hafertransport nach Herzogenbuchsee im Juli 1800 von fünf aufgebodenem Kulmer Wagen ganze zwei erschienen. Einen stellte Gontenschwil, den andern schickten Unter- und Oberkulm zusammen. Die ebenfalls verlangten Wagen aus Reinach, Teufenthal/Leutwil und Schöffland blieben zu Hause<sup>109</sup>.

Im Wagenpark von Brugg suchten die Kulmer Wagen mehr als einmal vorzeitig das Weite. Anfangs April 1800 verschwanden zwei Gespanne; Mitte Mai desertierten gleich alle fünf. Ende Juli beschwerten sich die

Kulmer Gemeinden über die «unverhältnismäßige Eintheilung»: Sie unterhielten permanent 4 Wagen in Brugg, während die andern Bezirke auf 2–0 hätten abbauen können. Sie mussten sich von der Verwaltungskammer allerdings sagen lassen, das sei nur ein kleiner Ausgleich; die Gemeinden der andern Distrikte seien sonst stärker mit Requisitionen und Einquartierungen belastet als sie. Immerhin, eine Woche danach wurden die Kulmer Fahrzeuge entlassen<sup>110</sup>.

Vom Parkdienst in Aarau war der Distrikt Kulm trotz allem nicht ganz befreit. Peter Christen aus Schöftland jedenfalls weilte vom 1. bis zum 25. Februar 1800 mit einem Zweispännerwagen ununterbrochen dort. Im Laufe von 2\_ Wochen (8.–25. Februar) fuhr er je zweimal nach Aarburg, Brugg und Baden und je einmal nach Langenthal und über den Hauenstein ins Baselbiet. Dabei hatte er das Pech, auf einer nächtlichen Rückfahrt von Brugg im Lenzhard von Räufern überfallen, ausgeplündert und misshandelt zu werden. Ob es französische Soldaten waren, ist nicht überliefert. Die Kosten für die Verpflegung von Mann und Pferden, für mehrmaliges Übernachten ausserhalb von Aarau (samt Stallgeld), für Seile, für zweimaliges «Wagensalben» beliefen sich für die 17 Tage auf 21 Gulden. Dazu kam für die Gemeinde Schöftland der Taglohn des Fuhrmanns von jeweils 8 Batzen. Für die erste Dienstwoche vermochte Christen keine genaue Rechnung zu stellen, da ihm beim Überfall ausser einer Geldsumme auch die Notizen über die Ausgaben abhanden gekommen waren. – Anfangs April erwähnte der Aarauer Distriktskommissär zwei Wagen aus dem Bezirk Kulm, die sich aber schon seit geraumer Zeit «ab hiesiger Requisition» entfernt hatten, wofür er dringend Ersatz begehrte<sup>111</sup>.

Vom Jahr 1801 an gingen die Requisitionen entscheidend zurück. Da die Franzosen ihre Truppen seit August 1800 nicht mehr selber verpflegten, fielen die Getreidetransporte von der französischen Grenze her weg und wurden auch im Landesinnern seltener. Vor allem aber war die Besatzungsarmee in der Schweiz kleiner als in den Vorjahren, indem beispielsweise im März 1801 ein grösseres Kontingent nach Frankreich abzog. Nur noch hie und da wurden die Kulmer Gemeinden zu Sonderfahrten «eingeladen» (siehe Liste im Anhang), und der tägliche Dienst auf den Stationen wurde eingeschränkt. Der helvetische Park in Aarau war schon im Juni 1800 aufgehoben worden; doch war ein kleinerer, kantonaler Park weiter in Betrieb. Wir hören im Juli 1800 vom Aufgebot eines Gontenschwiler Zweispänners, und noch im März 1801 leisteten Fuhrwerke aus Schöftland, Rued, Kulm und Zetzwil Dienst auf dem «Platz Aarau»<sup>112</sup>. Die Station Zofingen, wo im November 1800 ein Fahrzeug aus dem Bezirk Kulm stand, konnte nach zehn Tagen wieder auf dessen Mithilfe verzichten. Als Ende Februar 1801 der Durchmarsch der erwähnten Truppen bevorstand, die nach Frankreich zurückkehrten, wurde erneut ein Kulmer Wagen mit zwei Pferden aufgeboden und gleichzeitig ein zweiter auf die

Station Lenzburg. Diesmal wurde der Betrieb für etwa fünf Wochen aufrechterhalten. Nach einer langen Pause kam dann erst auf den 30. Juni 1802 wieder ein Befehl, auf die beiden Stationen je ein zweispänniges Reitwägelein zu stellen, zur Entlastung der Bezirke Lenzburg und Zofingen. Gemäss einer Liste des Lenzburger Distriktsstatthalters fuhr der Kulmer Wagen, teils mit einem, teils mit zwei Pferden bespannt, vom 19. Juli bis zum 1. August neunmal nach Baden oder nach Zofingen<sup>113</sup>.

Obschon viel weniger Wagen und Pferde requiriert werden mussten als in den Vorjahren, kamen die Gemeinden den Befehlen häufig schlecht nach. Wir können es ihnen nicht verargen, dass sie die Umtriebe einfach satt hatten. Zu einem Getreidetransport von Brugg nach Zürich stellte sich am 19. Februar 1801 statt drei Vierspännern ein einziger Zweispänner aus Reinach ein. Unterstatthalter Speck musste auf den 7. März von neuem zwei vier-spännige Wagen aus Gontenschwil/Zetzwil und Kulm/Dürrenäsch nach Brugg beordern. Dort wartete man vergeblich auf die Fuhrwerke. Gontenschwil und Zetzwil entschuldigten sich nachher mit der simplen Ausrede, sie hätten geglaubt, «es sey von keiner Bedeutung, wenn sie schon einmal nicht fahren». Die erschöpften und erbitterten Gemeinden foutierten sich um behördliche Befehle und Drohungen mehr und mehr. Fast zur gleichen Zeit (8. März) entfernte sich das Gontenschwiler Fahrzeug auf der Station Zofingen ohne Erlaubnis. Auf Mahnungen reagierte die Gemeinde überhaupt nicht. Ende Monat stellte die Verwaltungskammer schliesslich auf Kosten der Bezirks Kulm ein anderes Fahrzeug an. Auch für die verweiger-ten Führungen nach Zürich mussten die saumseligen Gemeinden eine Entschädigung bezahlen. Bei Munitionstransporten im Mai 1801 blieben aus dem Bezirk Kulm elf Pferde aus. Pro fehlendes Tier und pro Tag berechnete die Verwaltungskammer dann 40 Batzen<sup>114</sup>.

Die Führung vom 2. August 1802 besorgten die Kulmer und die übrigen Aargauer mit mehr Vergnügen als die früheren. Die Franzosen zogen endlich ganz aus der Schweiz ab. Es galt noch, ihren Militärpark im Aargau samt Equipage nach Hüningen wegzubringen. Die Verwaltungskammer teilte die dazu nötigen 184 geschirrten Pferde und die 20 Wagen den Distrikten Aarau, Zofingen, Lenzburg und Kulm zu. Der Bezirk Kulm hatte 40 Pferde beizusteuern. Diesmal fehlte kein einziges! Von den Gemeinden Dürrenäsch und Hirschthal ist bekannt, dass sie je zwei Pferde und einen Knecht stellten, die dann fünf Tage unterwegs waren. Pro Tag wurden ihnen 6 Fr. gutgeschrieben. Das war der von der Verwaltungskammer beschlossene Ansatz. – Das «Requisitionswägeli» der Kulmer Dörfer auf der Station Zofingen blieb, offenbar für helvetische Zwecke, noch einen halben Monat im Dienst. Am 19. August konnte es auch nach Hause fahren. Dasjenige in Lenzburg war wohl schon früher entlassen worden<sup>115</sup>.

Was uns im folgenden noch beschäftigen muss, sind die organisatorischen und finanziellen Hintergründe des Führungswesens.

## *Organisation und Finanzierung*

Der Instanzenweg konnte auch bei den Requisitionsaufgeböten variieren. Verantwortlich im Kanton war die Verwaltungskammer. Sie erhielt die Befehle entweder direkt von französischen Militärstellen oder vom helvetischen Regierungskommissär<sup>116</sup>. Sie leitete sie meist an die Unterstatthalter weiter, ausserhalb des Bezirks Kulm manchmal auch an die Distriktskommissäre. Ausnahmsweise wandte sie sich unmittelbar an eine Gemeinde, aber nur bei Ablösungen auf einem Fahrzeugpark. Hie und da beauftragte sie den Kantonskommissär, eine Requisition in Gang zu setzen<sup>117</sup>. Die Distriktskommissäre in den Städten waren als Vorsteher der Wagenparks mit dem Requisitionswesen verbunden. Sie waren berechtigt, für ihre Zwecke Zusatzaufgeböte vorzunehmen, notfalls sogar über die Bezirksgrenze hinweg. So wurde der Aarauer Kommissär Schmutziger im November 1799 und wieder im Juli 1800 von der Kammer zu Requisitionen aus dem Distrikt Kulm ermächtigt. In einem Einzelfall vom März 1799 bezog der Zofinger Distriktskommissär Kulmer Gemeinden in eine Extraführung mit ein (S. 83). Für den 1798 in Kölliken bestehenden Park requirierte vermutlich der damalige Betreuer des Kölliker Distributionsmagazins, der ebenfalls den Kommissärtitel trug<sup>118</sup>.

Im Normalfall liefen also die Weisungen von der Verwaltungskammer zum Unterstatthalter und von diesem zu den Agenten oder zu den Munizipalitäten. Für den Stationsdienst nahm die Kammer die Verteilung der Wagen und Pferde auf die Gemeinden gerne selber vor und übermittelte dem Bezirksstatthalter den fertigen Requisitionsplan. Bei Extraführungen überliess sie die Aufschlüsselung in der Regel dem Statthalter (Abb. 27). Den Munizipalitäten verblieb die heikelste Aufgabe: die geeigneten Bürger zur Abgabe von Wagen und Zugtieren zu bestimmen. Das gab Probleme und ging nicht immer ohne Diskussionen ab. Als Menziken anfangs Mai 1798 erstmals in den Fall kam, fünf Pferde in den Aarauer Park zu liefern, entschied die Gemeindeversammlung, die vermöglichten Bürger müssten das tun. Anderswo kam man zweifellos zu ähnlichen Beschlüssen. Die Auswahl an Bauern mit Pferden war, besonders in kleineren Dörfern, ohnehin gering. So gab es in Teufenthal zu dieser Zeit lediglich fünf Pferdebesitzer mit total zehn Tieren; und nur drei von ihnen hatten mehr als ein Pferd<sup>119</sup>. Die Folge war natürlich, dass immer wieder die gleichen Bauern Fuhrwerke und Pferde zur Verfügung stellen mussten, Auslagen und Umtriebe hatten und bei den Feldarbeiten beeinträchtigt wurden. Wo die Gemeinden zur regelmässigen Entschädigung in der Lage waren, mochte das angehen. Es war aber nicht überall der Fall.

In *Schöftland* musste die Munizipalität mindestens ein Jahr lang, bis sie eine andere Lösung fand, ohne Bezahlung immer dieselben Pferdebesitzer um ihre Tiere bitten. Es waren unter anderem, wie wir bei früherer Ge-

legenheit gehört haben, Kirchmeier Lüthi und Samuel Lüscher. Die paar vermöglichen Bauern trugen den Ausfall ihrer Arbeitstiere, kamen für Verpflegungskosten von Pferden und mitreisenden Knechten auf und erlitten teils erst noch schweren Schaden wegen überbeanspruchter oder gestohlener Tiere. Die Munizipalität stellte im April 1799 fest, die Gemeinde müsse die Kosten schuldig bleiben, «biß daß die Vermögensumstände der Gemeind deren Abzahlung erlauben». Schwierigkeiten waren unter solchen Umständen fast vorprogrammiert. Zwei Monate später weigerte sich Samuel Bär, sein Pferd für eine Requisition der Gemeinde zu geben. Die Munizipalität wandte sich um Hilfe an die Verwaltungskammer und betonte, wenn Bärs Haltung ungeahndet bleibe, könne man bei den übrigen Bürgern auf keinen Gehorsam in Requisitionsdingen mehr zählen. Die Munizipalität müsste künftig jede Verantwortung für ungeleistete Fuhrdienste ablehnen. Im Sommer 1800 sassen die Schöftler Bürger, welche Requisitionsleistungen erbracht hatten, noch immer ohne jegliche Entschädigung da<sup>120</sup>.

Anders als Schöftland standen Teufenthal, Unterkulm, die Oberwynthaler Dörfer und wohl die meisten übrigen Gemeinden von Anfang an für die Kosten ein. Hier wurde die zwangsläufige Beschränkung auf einzelne Bürger weniger zum Härtefall. Menziken opferte bis zum Mai 1799 volle 1000 Franken seines Gemeindegutes für Requisitionsfuhren<sup>121</sup>. In der Regel nahmen die Gemeinden aber zu Steuern Zuflucht (S. 115). In *Unterkulm* erhielten für das Jahr 1798 folgende Bürger Requisitionsvergütungen:

	Gulden	Batzen
Rudolf Berner, Tschang	163	5
Jakob Berner, Tschang, Agent	69	5
Jakob Nobs, Müller	22	–
Christen Berner	13	5
Jakob Gautschi, Jochemen	13	5
alt Statthalters sel. Söhne	13	–

Träger der Fuhr- und Reitdienste waren hier also vor allem zwei Bürger, während vier andere hie und da einsprangen. Christen Berner und Jakob Gautschi stellten sich je fünf Tage mit ihrem Pferd als Meldereiter für die Stationen Aarau oder Suhr zur Verfügung und gaben ihr Pferd ebenfalls für je fünf Tage an einen Wagen. Die Gemeinde Unterkulm übernahm auch die Kosten (Reisegelder, Fuhrlohne) für die Knechte, welche die Pferde und Wagen begleiteten. Mit Namen genannt werden «Tschang Ruedis» (Rudolf Berners) Karrer und Jakob Wälti, Baschi<sup>122</sup>.

Für die *Burg* gibt uns eine Rechnung die Verhältnisse vom August 1799 bis zum April 1800 noch detaillierter wieder. Entschädigungen bezogen im wesentlichen drei Bürger, nämlich Hans Rudolf Siegrist, Bergbauer, mit 111 Gulden, Hans Rudolf Eichenberger, Baur, mit 110.5 Gulden und Jakob Burger, Hans Joggelis, mit 108.10 Gulden. Die Belastung war auffallend

gleichmässig auf diese drei verteilt. In den Beträgen waren aber Futterlieferungen für die Requisitionspferde, Verpflegungskosten für die Begleiter und Vergütungen für verlorengegangene Säcke inbegriffen. Die Requisitionsleistungen im engern Sinn listen wir im folgenden auf, wobei die gestellten Pferde, Wagen und Begleiter mit der Anzahl Tage multipliziert sind:

	Pferde	Wagen	Fuhrleute
Jakob Burger, Hans Joggelis	40	20	5
Hans Rudolf Eichenberger, Baur	62	–	4
Hans Rudolf Siegrist, Bergbauer	21	–	4
Hans Rudolf Sommerhalder	–	–	17
Samuel Sommerhalder	–	3	3

Jakob Burger machte eine fünftägige Fahrt nach Basel selber mit; für den Artillerietransport nach Hüningen schickte Hans Rudolf Siegrist seinen Sohn, Hans Rudolf Eichenberger seinen Knecht als Begleiter; Hans Rudolf Sommerhalder stellte sich einmal für einen achttägigen und einmal für einen neuntägigen Dienst als Fuhrmann zur Verfügung; Samuel Sommerhalder fuhr mit dem eigenen Wägelein drei Tage auf Requisition. Bergbauer Siegrist, der seine Pferde seltener entbehrte als Burger und Eichenberger, lieferte dafür wiederholt Hafer für von andern bestrittene Führungen und streckte auch Geldsummen vor. Nach einer Steuerliste von 1799 waren Hans Rudolf Eichenberger und Hans Rudolf Siegrist, wie zu erwarten, die beiden Hauptgrundbesitzer auf der Burg. Jakob Burger allerdings erscheint nicht in den vordersten Rängen<sup>123</sup>.

Kurz noch zu den *Teufenthaler* Verhältnissen von 1798/99! Pferde stellten hier einzig die beiden Hauptpferdebesitzer (je drei Tiere), der Müller Johannes Senn und der Wässeribauer Johannes Mauch. Wagen waren ebenfalls bei ihnen erhältlich, je einmal auch bei Hans Rudolf Müller, Grazi, und Samuel Wälti, die als spätere Gemeindeammänner ebenfalls zu den vermöglichen Bauern gehörten, ferner bei Munizipal Jörg Mauch, Seckelmeister Mauch, alt Kirchmeier Jakob Bruder, Jakob Bruder mit Zunamen «Dürig», Schmied Hächler, Kaspar Kröni, Uli Widmer, «Dewis» und «alt Weibel»<sup>124</sup>.

Oft war es nicht damit getan, Pferde, Wagen und Karrer auf die Fahrt zu schicken. Seit Herbst 1798, als die französischen Entrepreneurs wirkten, klappte die Verpflegung ja mehr schlecht als recht. Wie die Rationen für die fränkischen Soldaten manchmal fehlten, so konnten auch die Requisitionsfuhrleute oft nicht damit rechnen, dass ihnen unterwegs Esswaren und Futterrationen abgegeben wurden. Aus Teufenthal, das über alle Requisitionen der ersten beiden Besetzungsjahre genau Buch führte, hören wir erstmals bei zwei Führungen um die Jahreswende 1798/99, dass die vorgesehenen Rationen teilweise von den Pferdeknechten besorgt werden mussten. Seit dieser Zeit nahmen die Fuhrleute zur Vorsicht in der Regel auch

das Pferdefutter mit, und unterwegs kamen sie für den eigenen Unterhalt auf, besonders bei den Extrafahrten. Die Verwaltungskammer fügte ihren Requisitionsbefehlen häufig die ausdrückliche Weisung bei, die Knechte hätten die Fouragerationen mitzubringen. Bei Getreidetransporten gehörten zur Ausstattung der Fuhrwerke auch die nötigen leeren Säcke, die nicht immer vollzählig zu den Besitzern zurückkehrten. Beim Dienst auf den Stationen wurden Leute und Pferde im Normalfall aus den Magazinen gepflegt, wie das für die Station Aarau im Jahr 1798 bezeugt ist (S. 78 f.). In der Entrepreneurs-Zeit fehlten die Rationen nicht selten auch hier. Der Teufenthaler Knecht Daniel Säuberli erhielt im Dezember 1798 während eines fünftägigen Aufenthalts auf der Station Lenzburg an den beiden ersten Tagen weder für sich noch für das Pferd die vorgesehene Verpflegung. Im Mai 1799 wurden die Kulmer Gemeinden von Anfang an angewiesen, das Futter für 15 Pferde im Park Aarau für vier Tage im voraus bereitzustellen; immerhin war Ersatz versprochen. Einen Monat später blieb aber die Verpflegung in Aarau ganz aus. Der Teufenthaler Knecht Hans Ruedi Hächler konnte während 30 Tagen Stationsdienst für das ihm anvertraute Pferd «niemahl keine Ration» in Empfang nehmen, was die Gemeinde Teufenthal über 25 Gulden kostete. Auch im Herbst 1800 – nach der Entrepreneurs-Zeit – erhielt die Munizipalität Schöffland die Mitteilung, der Knecht, welcher zehn Tage mit einem Zweispänner auf die Station Zofingen einrücken musste, habe während der ganzen Zeit für seine und des Pferdes Nahrung selber zu sorgen<sup>125</sup>.

Von der Gemeinde *Burg* hat sich ein besonders klares Requisitionsbeispiel mit allen Leistungen der Beteiligten erhalten: Auf den 25. April 1800 stellte die Gemeinde für sich und Menziken zwei von den 25 nach Kloten aufgebotenen Kulmer Pferden. Als Betreuer der Tiere gewann man Hans Rudolf Sommerhalder. Hans Rudolf Siegrist gab das eine Pferd, Hans Rudolf Eichenberger das andere. Siegrist lieferte überdies 2 Viertel Hafer für die Pferde, 5 Pfund Brot für den Karrer, einen Mehlsack – der dann verloren ging – und 12 Gulden in bar. Eichenberger trug ebenfalls mit 2 Vierteln Hafer sowie mit 6 Rationen Heu an das Pferdefutter bei und schoss seinerseits 12 Gulden vor. Siegrist war zudem für das Wägelein besorgt, welches Heu und Hafer bis nach Reinach brachte, wo wohl ein grösserer Proviantwagen bereitstand. Der Hafer reichte für vier Tage, das Heu für drei Tage, ebenso das Brot für den Pferdeknecht. Das Bargeld sollte zweifellos an die weiteren Unterhaltskosten dienen. Die ganze Reise dauerte neun Tage; vorgesehen waren amtlicherseits nur sechs<sup>126</sup>.

Teilweise kennen wir die Ansätze, welche die Gemeinden für die Entschädigung der Requisitionsleistungen verwendeten. Sie waren nicht überall und immer gleich. Teufenthal vergütete einem Bürger, der ein Requisitionspferd stellte, pro Tag 15–18 Batzen, Unterkulm 15–20 Batzen, die Burg 20 Batzen. Die Menziker Gemeindeversammlung aber beschloss im Okto-

ber 1799 eine Pferde-Entschädigung von 25 Batzen; ein Bürger hatte noch mehr verlangt. Für ein Reitwägelein legte Teufenthal im Tag 6 Batzen aus, Unterkulm bezahlte je nach Wagengrösse 6–12 Batzen, die Burg wendete für einen kleineren Wagen 15 Batzen auf und für einen grösseren 20. Als Taglohn erhielt ein Unterkulmer Fuhrmann zwischen 7½ und 11½ Batzen, ein Schöftler 8 und ein Burger 10. Im oben genannten Beispiel vom April 1800 ging die Burg auf 15 Batzen hinauf. Teufenthal griff bei den allerersten Fahrungen mit 26 und dann 22½ Batzen im Tag offensichtlich zu hoch; später bezahlte es noch 10–15 Batzen. Zum Lohn hinzu kamen oft die weit höheren Verpflegungsspesen. Auf der Burg gewährte man für den täglichen Unterhalt – Verköstigung und vermutlich auch Übernachtung – 40 Batzen pro Mann. Die Verpflegung eines Pferdes kostete gemäss einer Teufenthaler Angabe 12½ Batzen im Tag, laut Burger Angaben für 1799 und 1800 mindestens 15 Batzen (10 Bz für eine Haferration, 5–6¾ Bz für eine Heuration). Ein leerer Getreidesack galt 20–25 Batzen. – Wenn wir die Burger Ansätze zugrunde legen, verursachte der Unterhalt eines Vierspanners bei voller Verpflegung von Fuhrmann und Pferden im Tag Kosten von mindestens 14 Gulden oder 21 Franken, derjenige eines Zweispanners solche von 9½ Gulden oder 14 Franken. Schäden und Verluste sind dabei nicht berücksichtigt. – Zu einer originellen, aber sinnvollen Entschädigungslösung griff einmal Teufenthal. Im Sommer 1798 schenkte es dem Wässeribauer Mauch für zwei Requisitionsfahrungen anstelle einer Bezahlung drei Fahrungen, die er wie jeder Bürger im Gemeindedienst gratis hätte verrichten müssen<sup>127</sup>.

Die mehr oder weniger zwangsweise Zuteilung der requirierten Pferde und Wagen an geeignete Dorfgenossen war auf die Dauer unbefriedigend. Die Gemeinden verfielen bald auf eine andere Möglichkeit: Man liess die nötigen Dienste gegen einen zum vorneherein fixierten Preis von leistungsfähigen Freiwilligen erbringen. Man sprach dabei von *Verdingen* oder «Veraccordieren» von Pferden und Wagen. Die Fuhrwerkbesitzer, welche Requisitionen gegen Bezahlung übernahmen, wohnten meist ausserhalb der auftraggebenden Gemeinde. Das hatte für diese den Vorteil, dass der Zugtierbestand im Dorf nicht verringert wurde. Dafür musste sich allerdings ein Gemeindevertreter für den Abschluss des Geschäftes an Ort und Stelle begeben. Beim Stationsdienst war es besonders praktisch, die Fuhrwerke in der betreffenden Stadt selber zu mieten. Das war unter Umständen recht kostensparend, weil nur für Tage bezahlt werden musste, wo Wagen und Pferde wirklich zum Einsatz kamen. Die Verwaltungskammer machte den Bezirk Kulm – allerdings erst im Dezember 1802 – ausdrücklich auf diesen Tatbestand aufmerksam<sup>128</sup>.

Teufenthal führte lediglich die drei ersten Requisitionen selber durch und übertrug eine neue «Kehre» auf der Station Aarau vom 20.–25. Mai 1798 dem Suhrer Rudolf Wassmer. Menziken beschloss am 2. Juni, seine Pferde



für den Aarauer Park in der Stadt «zu verdingen, so gut möglich ist». Am 19. Juni bestellte Unterkulm in Aarau ein Reitwägelein; und am 3. Juli mietete Birrwil Ross und Wagen für den Stationsdienst in Aarau-Suhr ebenfalls direkt in der Stadt. Auch Hirschthal gab schon 1798 Fuhrdienste gegen Bezahlung in Auftrag. Die übrigen Gemeinden folgten früher oder später nach; über den Zeitpunkt sind wir nicht überall im Bild. Schöffland entschloss sich erst am 22. April 1799, seine Führungen fortan mietweise abzutreten. Die Burg ging noch später zum anderswo schon bewährten System über; doch 1802 bezahlte sie ebenfalls Requisitionsrechnungen an Auswärtige<sup>129</sup>. Zum Teil wurden die Aufträge offensichtlich an eigentliche Fuhrhaltereien vergeben. Bezeichnenderweise betraute Birrwil einmal den «Basel-Jacob» von Boniswil mit einer Requisitionsaufgabe, einen Bürger also, der berufsmässig Führungen nach Basel durchführte. Ein Fuhrunternehmen leitete sicher auch der oft genannte Herosé in Aarau, welcher den Gemeinden Pferde und Wagen für die Station in der Stadt ausmietete und der auch andere Fahrten besorgte. Im Distrikt Kulm selber gehen aus den Quellen eine ganze Reihe von Fuhrunternehmern hervor. Es waren in Unterkulm: Rudolf Berner; in Oberkulm: Friedrich Müller, Ruedi Müller (Rössliwirt) und Johannes Müller; in Leutwil: Kaspar Scheurer und Philipp Gloor; in Rued: Jakob Hofmann, Jakob und Rudolf Gautschi, Samuel Maurer und Heinrich Bolliger (dieser in Eggswil); in Schöffland: Heinrich Ernst und Munizipal Lüthi; in Gontenschwil: Hans Rudolf Haller; in Reinach: Rudolf Soland und Munizipal Gautschi; in Menziken: Hans Rudolf Vogt; in Beinwil: Hans Erismann. Ausserhalb des Bezirks waren für Kulmer Gemeinden tätig: der Basel-Fuhrmann in Boniswil; Jakob Kleiner in Egliswil; Rudolf Wassmer, Johannes Kuhn, Isac Schneider, Samuel

Die gemeind beinweill zaltte zwen  
zugedeiltte Requisitionßcutten  
von länzburg (zwei Requisitionsrechnungen  
für den Stationsdienst in Lenzburg)  
mir underschriben (dem Unterschreibenden)  
mit 20 gl den 16 tag Weinmonet 1799  
Friedrich Müller Oberkulmer Fuhrman

28 Quittung des Oberkulmer Fuhrmanns Friedrich Müller: «Die gemeind beinweill zaltte zwen zugedeiltte Requisitionßcutten von länzburg (zwei Requisitionsrechnungen für den Stationsdienst in Lenzburg) mir underschriben (dem Unterschreibenden) mit 20 gl, den 16 tag Weinmonet 1799.»

Widmer und der Bärenwirt in Suhr; Johannes Thut, Kaspar Matter, «des Tocters Bruder», der alte Engelwirt und dessen Sohn in Entfelden; Hans Jacob Suter in Kölliken; die Herren Herosé, Siebenmann, Johannes Hasler, Marti Buser und Brandolf Beck in Aarau<sup>130</sup>.

Aus den vorhandenen Gemeinderechnungen sind einige Mietpreise beim Verdingsystem ersichtlich. Es fällt auf, dass sie im ersten Jahr stark sinkende Tendenz aufwiesen. Im Mai 1798 musste Teufenthal einen fremden Fuhrknecht mit 20 Batzen im Tag entlönnen, im Dezember nur noch mit der Hälfte. Für die Kombination «2 Pferde, 1 Reitwägelein, 1 Mann» beim Stationsdienst in Aarau, Suhr oder Oberentfelden bezahlte die gleiche Gemeinde im Mai 1798 pro Tag 71 Batzen, im August 52½, im September 43½ und im Dezember noch 33. Die Entwicklung setzte sich 1799 mit 30 Batzen im Januar und 25½ im Februar fort. Es war der gleiche Suhrer Fuhrhalter, welcher zuerst 71 Batzen gefordert hatte und zuletzt noch ein gutes Drittel davon. Der frappante Preissturz – bei gleichzeitiger Lebensmittelteuerung – lässt sich wohl einerseits durch eine immer stärkere gegenseitige Konkurrenzierung der Transportbetriebe erklären, andererseits aber auch durch einen rückläufigen Einsatz der Pikett-Fuhrwerke in der Region Aarau. Als mit dem Kriegsausbruch auf Schweizerboden im Mai 1799 das Requisitionswesen einen neuen «Aufschwung» nahm, zogen auch die Fuhrhalterpreise rasch wieder an. Teufenthal vereinbarte noch im gleichen Monat für einen vermutlich grösseren Wagen mit Knecht, aber nur einem Pferd bereits wieder eine Tagespauschale von 35 Batzen, und Birrwil legte im Sommer 1799 für einen allerdings mit drei Pferden bespannten Wagen samt Knecht 60 Batzen aus. Bis im Fühjahr 1800 stieg der Mietpreis für ein Zweigespann auf den Park Brugg laut der Birrwiler Gemeinderechnung bis auf 76–78 Batzen<sup>131</sup>.

Einzelne Gemeinden kamen noch auf eine andere Idee, um die Requisitionen mit einer geringeren Belästigung der Bürger und auch mit kleineren Kosten bewältigen zu können: Sie kauften auf Gemeindekosten Pferde an, die dann stets zu Requisitionszwecken zur Verfügung standen. Menziken führte 1799 Fahrungen nach Zürich mit *Gemeindepferden* durch. Als sie im Mai nicht mehr für Extrafahrten benötigt wurden, beschloss die Gemeindeversammlung, sie zur Ablösung bisheriger Mietpferde auf den Park Aarau zu schicken. Zur selben Zeit erwarb Teufenthal drei Pferde, die am 7. Juni erstmals zum Einsatz kamen. Den ganzen Sommer durch verzichtete das Dorf auf Verträge mit Fuhrhaltern und stellte wieder die eigenen Leute und Wagen. Am 11. Oktober aber erstattete es die drei Pferde um die Ankaufssumme den ehemaligen Verkäufern zurück. Schöftland schaffte 1799 «aus dem Gemeindeseckel» zwei Pferde an, was nach späterer Feststellung eine grosse Erleichterung für die Pferdebesitzer bedeutete. Doch hatte die Gemeindekasse nur den Ankauf von alten, ziemlich schwachen Tieren erlaubt. Sie waren beschränkt einsatzfähig und befriedigten auf die Dauer

nicht. Daher schlug die Munizipalität im Juni 1800 den reicheren Bürgern vor, unter sich eine Geldsammlung zu veranstalten und 25–30 Louisdors (400–480 Fr.) für zwei starke Zugpferde samt Geschirr zusammenzutragen. Wer mitmachte, sollte für jede Requisitionsfuhre eine seinem Beitrag entsprechende Entschädigung erhalten. Für den Unterhalt der Pferde war ein Müller oder ein anderer «beträchtlicher Grundeigentümer» vorgesehen, welchem dafür die Tiere ausserhalb der Requisitionen zum freien Gebrauch zur Verfügung standen. Ob die angestrebte Lösung verwirklicht wurde, ist nicht überliefert. Auch Reinach war noch 1800 im Besitz von Gemeindepferden. Es beschäftigte zu dieser Zeit meist den dorfeigenen Fuhrhalter Soland unter dem Titel eines Gemeindegarrers oder Gemeindefuhrmanns mit Requisitionsfahrten. Wenn jemand im Dorf ein gerade nicht benötigtes Pferd privat benutzen wollte, durfte er das für eine Tagesmiete von 7½ Batzen tun. Beanspruchte er es länger, bezahlte er 5 Batzen im Tag. Pflicht des Mieters war es, das Tier recht gefüttert zurückzugeben. Nach und nach verkaufte Reinach die Gemeindepferde, das letzte im Dezember 1800. Grund waren wohl die rückläufigen Requisitionen. Das letzte Pferd muss völlig abgearbeitet gewesen sein, da es nur noch 8 Gulden galt<sup>132</sup>.

Vereinzelt wurden auch *Gemeindewagen* unterhalten. So verfügte Reinach zeitweise über ein «Gemeinwägeli». Menziken und Burg kauften im Juli 1799 bei Jakob Burger, Hans Joggelis, zusammen einen Wagen an. Er kam sie auf 88 Gulden zu stehen. Hirschthal hingegen veräusserte sein «Gemeinwägeli» samt dem «Gemeinroß» und dem «Roßgschir» im Januar 1801 für zusammen 32 Gulden und 5 Batzen wieder<sup>133</sup>.

Das Requisitionswesen bedingte eine *Zusammenarbeit der Gemeinden*. Da sich der Unterstatthalter um eine möglichst gleichmässige und gerechte Verteilung der Lasten zu bemühen hatte, wies er oft eine Aufgabe mehreren Dörfern gemeinsam zu. Im Winter 1798/99 mussten zum Beispiel Teufenthal und Leutwil zusammen einen Zweispänner mit Knecht auf die Station Lenzburg schicken, und die Dreiergruppe Menziken, Burg und Beinwil hatte für einen Zweispänner, einen Einspänner und drei Mann aufzukommen (S. 80, vgl. Abb. 27). In solchen Fällen mussten die Gemeinden untereinander vereinbaren, wer was zur Verfügung stellte, falls sie nicht die Verdingung der Dienstleistungen vorzogen. Da die Aufgebote oft in aller Eile erfolgten, hatte die Organisation rasch zu geschehen. Ein Beispiel aus dem mittleren Wynental: Anfangs November 1799 machten die drei Gemeinden des Kirchspiels Kulm einen Vierspänner für einen Getredetransport nach Zug fahrtüchtig. Oberkulm übernahm zwei Pferde, Unterkulm ein Pferd und den Wagen und Teufenthal ein Pferd und den Fuhrknecht, Ruedi Hächler. Aus dem Oberwynental sind zwei Beispiele aus dem Jahr 1799 bekannt: Im September hatten Reinach, Menziken und Burg zusammen eine achttägige Requisition mit einem Zweispänner zu bestreiten. Burg war für den Fuhrmann und ein Pferd besorgt, Reinach für das zweite Pferd und den

Wagen. Im November mussten die drei Gemeinden wieder im wörtlichen Sinn zusammenspannen, diesmal für eine 19tägige Fahrt, wahrscheinlich mit vier Pferden. Burg gab den Wagen und ein Pferd, Reinach stellte den Karrer, und Menziken lieferte vermutlich die restlichen drei Pferde\*. Die Vertreter von gemeinsam betroffenen Gemeinden mussten sich von Zeit zu Zeit zusammensetzen und einen Kostenausgleich vornehmen. Für obige Beispiele heisst es in der Burger Gemeinderechnung ausdrücklich: «Ist mit Menziken und Rynach zu verrechnen.» Ganz einfach war das nicht, denn bei der Belastung des einzelnen Dorfes hatte man Einwohnerzahl und Vermögensverhältnisse zu berücksichtigen, wie das auch die Behörden von Kanton und Distrikt zu tun pflegten. Im besondern Fall der drei Oberwynthaler Gemeinden war das Leistungsverhältnis seit alters festgelegt: Menziken hatte halb soviel aufzubringen wie Reinach, die Burg dreimal weniger als Menziken. Beinwil und Menziken (mit Burg) vereinbarten, wie aus einer Abrechnung hervorgeht, ein Verhältnis von 13 zu 17. Teufenthal und Leutwil, deren Einwohnerzahl nicht allzu verschieden war, einigten sich auf hälftige Kostenbezahlung<sup>134</sup>.

Zu ergänzen sind einige Sonderfälle: Die drei einstigen Steckhöfe Burg, Leimbach und Wilhof – seit 1751 eigene Gemeinden – wurden vom Staat her stets mit einer grösseren Nachbargemeinde zusammen belastet, wie wenn sie in diese integriert gewesen wären. Das galt nicht nur für die Requisitionen, sondern für alle materiellen Beschwerden, also beispielsweise auch für staatliche Steuern. Es war im übrigen keine helvetische Erfindung, sondern aus der Berner Zeit überkommene Tradition. Schon unter der alten Regierung hatte Burg mit Menziken, hatten Leimbach und Wilhof mit Reinach militärische und andere obrigkeitliche Aufgaben gemeinsam getragen<sup>135</sup>. Die einzige Änderung in helvetischer Zeit war ein Partnerwechsel beim Wilhof, der nun mit Birrwil liiert wurde. Die Kosten wurden zwischen dem jeweiligen Gemeindepaar aufgeschlüsselt. So liess sich die Burg von Menziken den vierten Teil der Auslagen abtreten; Leimbach nahm Reinach den neunten Teil ab\*\*. Über den Verteiler zwischen Birrwil und dem Wilhof sind wir nicht orientiert. Sicher ist hingegen, dass die zwei Dörfer auch nach der Zusammenfassung unter einer gemeinsamen Munizipalität (1799) ihre finanzielle Eigenständigkeit bewahrten. Für den 7. März 1800 und wiederum für den 11. Februar 1801 ist bezeugt, dass Birrwil «mit den Vorgesetzten Steinern im Weilhoff für alle Reckwisidion (Requisition) und alles,

\* Zusammenarbeit der Gemeinden für militärische Fuhrdienste kannte man schon in der Berner Zeit. Nach einem Dokument im GdA Beinwil vom 9.1.1798 stellte Menziken «zu einem füsilier wagen» den Wagen und 2 Pferde, Beinwil die übrigen 2 Tiere.

\*\* In den helvetischen Quellen ist von einem Neuntel die Rede; eine Berechnung der Leistungen in der Berner Zeit (Auszügerkontingent, Reisgeld, Maréchaussée) ergibt aber, dass Leimbach damals neunmal weniger aufbrachte als Reinach, d. h. den zehnten Teil der Gesamtlast

was sie miteinander ... gehabt haben», abrechnete<sup>136</sup>. Vergleichbar damit waren die Verhältnisse im Ruedertal. Die Aufgaben wurden der das ganze Tal umfassenden Munizipalitätsgemeinde zugewiesen. Diese setzte sich aber bekanntlich aus acht Dorfgemeinden zusammen, welche die Kosten zweifellos ebenfalls unter sich aufteilten. Das Abrechnungsverfahren war für die lastenmässig verkoppelten Gemeinden besonders kompliziert. Wenn nötig, mussten sie zuerst als Gruppe mit andern Dorfschaften ins reine kommen. Erst im zweiten Rechnungsgang konnte dann die interne Ausmarchung erfolgen.

Die stark anschwellende Belastung der Gemeinden mit Requisitionen, Einquartierung und Steuern infolge der französischen Besetzung führte bei den lastenverbundenen Dörfern teils zu Zwistigkeiten. Im Falle Menziken-Burg fühlte sich der kleinere Partner übervorteilt, zweifelte den Verteilungsschlüssel an, kaum dass die Beschwerden begonnen hatten. Anfangs Mai 1798 liess die Burg Menziken wissen, man möchte nicht mehr ein Viertel an die gemeinsamen Auslagen beisteuern, sondern nur noch ein Sechstel. Ein Jahr später wurde sogar ein Siebtel als richtig bezeichnet. Da Menziken nicht auf die Vorschläge einging, wandte sich die Burg im November 1799 an die Verwaltungskammer. Diese beschied je einen Ausgeschossenen der beiden Dörfer – die Burg liess sich durch Hans Rudolf Siegrist vertreten – vor sich. Zu einem Ergebnis kam man nicht. Ende April 1800 genehmigte die Kammer schliesslich im beiderseitigen Einverständnis der Gemeinden die «Sönderung». Sie war vom 1. Mai an wirksam. Der Burger Seckelmeister führte auf diesen Zeitpunkt hin seine Buchhaltung nach und kam auf einen Betrag von 992 Gulden (für die Zeit vom August 1799 an), der mit Menziken noch zu verrechnen war<sup>137</sup>.

Im Falle von Reinach-Leimbach scheint es zunächst keine Probleme gegeben zu haben. Noch im April 1800 bat Leimbach die Verwaltungskammer, ein Quantum von 18½ Vierteln Erdäpfel zusammen mit Reinach nach Brugg liefern zu dürfen, da ein separater Transport einer so geringen Ladung unverhältnismässige Kosten verursache. Es seien immer «alle Requisitionsfuhrwerch gemeinsam mit Reinach verrichtet worden». Doch bald darauf wünschte der grössere Partner Reinach eine Veränderung zu seinen Gunsten, obwohl das von der Bevölkerungszahl her nicht begründet war. 1798 wies Reinach 12½mal soviel Einwohner auf wie der kleine Nachbar, 1803 noch ca. zehnmal soviel. Leimbach hielt denn auch am traditionellen Neuntel fest. Darauf beschloss Reinach, es wolle «bestmöglichst mit ihnen abrechnen und von ihnen stellen» und wandte sich im Juli 1800 mit einem Trennungsbegehren an die Verwaltungskammer. Leimbach war einverstanden. Es fuhr in der Folge allerdings nicht gut, indem es von der Kammer meist unverhältnismässig hoch belastet wurde. Es protestierte mindestens dreimal, offenbar ohne viel Erfolg, und berief sich immer wieder auf das alte 1:9-Verhältnis<sup>138</sup>.

## Der Kulmer Gemeindeverband

Vermutlich seit anfangs April 1799 fanden sich die Kulmer Gemeinden zu einer noch engeren überkommunalen Zusammenarbeit. Sie entschlossen sich, schwer zu verteilende Requisitionsaufgaben im Namen des ganzen Bezirks durchzuführen und die Kosten anteilweise auf die Dörfer zu überwälzen. Aus der Mitte der Munizipalitäten bildeten sie einen Ausschuss<sup>139</sup>, der jeweils die gewünschten Fuhrdienste «an den Mann brachte». Mit dem Verdingssystem war das kein Problem. Es war aber auch möglich, dass eine Gemeinde Aufgaben auf Rechnung aller übernahm. So kamen die Kulmer Dörfer unter dem Druck der Verhältnisse zu einer fortschrittlichen Lösung, die an modernes regionales Zusammengehen denken lässt.

Am 7. Juni 1799 fand offenbar die erste Zusammenkunft aller Gemeindevertreter zur Kostenabrechnung statt. Man hatte seit dem 1. April zwei nicht näher bezeichnete Führungen bewältigt und dafür 443 Gulden ausgelegt, die nun auf die Gemeinden verteilt werden mussten. Das nächste Mal traf man sich am 26. Dezember und verrechnete «alle Vurwärk, so das Destrikt Kulm hat müßen faren durch den Summer bis dato». Schriftgelehrte waren die verantwortlichen Männer nicht, aber erstaunlich flexible Praktiker. Auch in diesem zweiten Fall wird nicht gesagt, was für Aufgaben im Namen des Bezirks erledigt worden waren, aber wenigstens, wer die Aufträge ausgeführt hatte. Teils hatte man Gemeinden mit Bezirksaufgaben betraut, teils hatte man sie direkt an Fuhrunternehmer übergeben. Es hat sich folgende Kostenaufstellung erhalten, die jedoch keine Angaben über die eingesetzten Fuhrwerke macht:

	Gulden	Batzen
Reinach, für 45 Tage	600	–
Schöftland, für 14 Tage	186	10
Rudolf Berner, für 43 Tage	573	5
Kaspar Scheurer, für 43 Tage	573	5
Jakob Hofmann, für 34 Tage	589	5
zusammen	2522	10

Am 3. Januar und am 8. Februar 1800 kamen die Gemeindevertreter erneut zusammen und ermittelten weiter aufgelaufene Kosten von 231 Gulden, beziehungsweise 1546.10 Gulden. Erst jetzt scheint man die definitive Verteilung aller gemeinsamen Auslagen seit Juni 1799 vorgenommen zu haben. Die nächsten Trefftermine sind mit einer Ausnahme, dem 3. Juli 1801, nicht mehr überliefert. Soweit feststellbar, fanden die Zusammenkünfte stets am Bezirkshauptort Unterkulm statt<sup>140</sup>.

Im Jahr 1800 wurde der Parkdienst in Brugg von den Kulmer Gemeinden gesamthaft übernommen. Am 13. Februar bestellten die Ausgeschosse-

nen bei Rössliwirt Ruedi Müller und Mithaften in Oberkulm «die 5 Wägen in den Barch (Park) von Brugg für 4 Wochen», und zwar für eine Tagespauschale von 26 Gulden. Der Dienst dauerte vom 19. «Hornig» (Februar) bis zum 19. März. Auf dieses Datum trafen die Gemeinden einen neuen vierwöchigen Akkord mit Kaspar Scheurer und Mithaften in Leutwil, die sich mit 25 Gulden 6 Batzen im Tag begnügten. Einen Monat später übernahmen Ruedi Müller von Oberkulm, Jakob Gautschi von Rued und Kaspar Scheurer von Leutwil im Auftrage des Bezirks Kulm die Stellung der fünf Fuhrwerke zu unbekanntem Preis. Im Vorjahr 1799 war der Kulmer Ausschuss mit Munizipalpräsident Mauch von Teufenthal an der Spitze einmal nach Brugg gereist, um mit dem Wagenmeister oder Parkaufseher direkt eine Vereinbarung über Mietfuhrwerke zu treffen<sup>141</sup>.

Gelegentlich trugen die Gemeinden auch andere als Requisitionskosten gemeinsam. So hatten die Unterkulmer Hans Jakob Müller, Wagner, und Hans Wälti einmal «für den ganzen Bezirk» je zwei Exekutionssoldaten im Quartier. Auch der Taglohn des Unterkulmer Präsidenten für die Entgegennahme der im Februar 1799 aus allen Dörfern eingesammelten Trommeln wurde nachträglich auf die Bezirksrechnung gesetzt<sup>142</sup>.

Nach welchem Schlüssel der Schuldenberg jeweils auf die Gemeinden überwältigt wurde, ist nicht überliefert. Lediglich für die Gemeinde Birrwil lässt sich berechnen, dass sie mit ungefähr einem Dreissigstel an den Kosten partizipierte. Im Juni 1799 traf es auf sie 14.5 Gulden, im Februar 1800 160.13<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Gulden. Für die Bezirksbelange war ein besonderer Rechnungsführer tätig. In den Jahren 1802 und 1803 wirkte Munizipal Jakob Siegrist von Leimbach in diesem Amt. Er sammelte alle Rechnungen für Dienste im Auftrag des Bezirks. Sobald der Ausschuss den Anteil jeder Gemeinde für einen bestimmten Zeitabschnitt ermittelt hatte, verteilte der «Kassier» Rechnungen in der ungefähren Schuldenhöhe an die Gemeinden. Unterkulm musste beispielsweise in der Zeit vom August 1802 bis zum Juli 1803 «laut Anweisung von der Bezirksrechnung» zehn verschiedene «Conten» im Gesamtbetrag von 138.5 Gulden begleichen, und zwar an Empfänger in Teufenthal, Unterkulm, Dürrenäsch, Leimbach, Rued, Schöffland und Hirschthal. Die Burger Gemeinderechnung vom Herbst 1801 bis zum Herbst 1803 führt auffallenderweise nur zwei solche Rechnungen von zusammen 17 Gulden auf. Das Geld ging nach Beinwil und nach Rued. Einen allfälligen Spitzenausgleich tätigte der Bezirksrechnungsgeber mit Hilfe seiner Kasse. Unterkulm bekam im Sommer 1803, Teufenthal im Herbst 1803 und im Januar 1804 auf Grund letzter Abrechnungen je ein paar Gulden zurück<sup>143</sup>.

Vom Bestehen des Kulmer Gemeindeverbandes nahm im Sommer 1802 auch die Verwaltungskammer Kenntnis. Nach ihren Angaben wäre der Ausschuss am 15. März 1801 «zu schleünigerer Lieferung der Requisitionsfuhrwerke und zu Ersparung der Kösten» gebildet worden. Da nach den

lokalen Quellen die Gemeinden aber schon zwei Jahre länger zusammenarbeiteten, dürfte im März 1801 lediglich ein neuer Ausschuss bestimmt worden sein. Er setzte sich anscheinend aus den Munizipalitätspräsidenten Müller von Unterkulm, Huber von Oberkulm, Gloor von Dürrenäsch und dem Munizipalitätsmitglied Haller von Gontenschwil zusammen. Diese vier wandten sich im Juli 1802 an die Kammer, weil unter den Gemeinden ein unlösbares Problem aufgetaucht war. Rued anerkannte eine Abrechnung vom 3. Juli 1801 nicht und verweigerte die Bezahlung der ihm zugewiesenen 67.3 Gulden, während alle übrigen Gemeinden mit der Rechnung einverstanden waren. Ende Mai hatten sich die Munizipalitätspräsidenten auf Weisung des Kulmer Statthalters nochmals in Unterkulm getroffen, um über die «streitige Requisitions-Rechnung» zu verhandeln, doch ohne Erfolg. Die Verwaltungskammer forderte nun Rued auf, seinen Anteil zu bezahlen oder innert 14 Tagen seine Weigerungsgründe anzugeben. Anscheinend fügte sich darauf die Gemeinde. Doch im folgenden Jahr – wir nehmen das hier vorweg – brach ein neuer Zwist aus. Am 3. Juni 1803 versammelten sich die Gemeindevertreter wieder in Kulm, um Streitigkeiten in Requisitionsgeschäften mit Rued und Schöffland zu bereinigen. Näheres ist nicht bekannt<sup>144</sup>. Sonst scheinen die Kulmer Gemeinden die gemeinsamen Aufgaben im gegenseitigen Einvernehmen gelöst zu haben.

### *Die Entschädigung der Gemeinden*

Die Gemeinden blieben auf den hohen Kosten für die Requisitionsführungen zum guten Teil sitzen, ähnlich wie bei den Auslagen für die Verpflegung der französischen Armee<sup>145</sup>.

Für die ersten Monate der Besetzung erhielten die Gemeinden überhaupt keine Entschädigung. Die von den Berner Patriziern aufgebrachte Kriegsteuer wurde ausschliesslich für den Unterhalt der französischen Soldaten, nicht für Führungen herangezogen. Vom September 1798 an hätten die Entrepreneurs abmachungsgemäss die Transportkosten im engern Sinn bar bezahlen müssen, soweit das Ziel der Fahrten Garnisonsplätze waren. Sie hätten zwar nicht Wagen- und Pferdemierte, aber den Fuhrlohn der Knechte sowie die Verpflegung der Fuhrleute und Pferde übernehmen sollen. Wie Beispiele gezeigt haben, taten sie das sehr oft nicht, bei Extraführungen wohl meistens nicht. Für die Fuhrdienste gegenüber durchmarschierenden Korps und für die Beförderung von Kranken und Verletzten wollte Frankreich gegen Bons gutstehen. Es galt hier also die gleiche Regelung wie für Lebensmittel- und Futterlieferungen an einquartierte Truppen. Im August 1800, als die Entrepreneurs ihre Tätigkeit einstellten, sammelte der Kulmer Statthalter bei den Gemeinden «die Anspruchstitel für Lieferungen und Fuhrlohne gegen die fränkische Republik» ein<sup>146</sup>. Dass solche Gutscheine weitgehend illusorisch waren, haben wir im Falle des Quartierwesens ge-



hört. Immerhin ist überliefert, dass Unter- und Oberkulm über den Aarauer Kommissär Hasler «auf Bons» je 28 Gulden erhielten. Wo die Entrepreneurs versagten, sprang gelegentlich die Verwaltungskammer ein. So bestritt sie bei den grossen Getreidetransporten nach Zug im Jahr 1799 die halben Frachtkosten (S. 91). Aus Beinwil liegt das Zeugnis vor, dass dieses Geld tatsächlich eintraf<sup>147</sup>. In der Regel mussten die Gemeinden voll für alles aufkommen.

Vom August 1800 an gingen die Führungen formell zu Lasten des Kantons Aargau, praktisch weiterhin auf Kosten der Gemeinden. Die Verwaltungskammer entschädigte die Fuhrleistungen nämlich mit Hilfe der von den Gemeinden bezogenen Requisitionsgelder. Die Zahlungen erfolgten teils durch die Militärbeamten, den Kantonskommissär und den Aarauer Distriktskommissär, direkt an die Fuhrleute. Das war wohl vor allem bei Transporten der Fall, zu denen die Kommissäre die Wagen selber requirierten. Der Aarauer Kommissär Schmutziger, der die Lastenzüge wiederholt als Conducteur begleitete, liess jeweils am Bestimmungsort von der dort zuständigen Verwaltungskammer den nötigen Geldbetrag. So machte er es im Oktober 1800 einmal in Luzern und im folgenden Monat ebenso in Sankt Gallen. Bei beiden Fahrten waren Kulmer Fuhrleute mitbeteiligt. In Luzern erhielten sie zwischen 4 Fr. und 14 Fr., in Sankt Gallen einheitlich 24 Fr. Ausschlaggebend für die Entschädigung war teilweise die beförderte Warenmenge. Bei Lebensmitteltransporten von Zofingen nach Baden bezogen die Fuhrleute pro Zentner einmal 10, einmal 11½ Batzen. Im Normalfall bezahlte zweifellos die aargauische Verwaltungskammer die Vergütungen an die Gemeinden oder den Bezirk. Im Dezember 1802 teilte sie beispielsweise dem Kulmer Unterstatthalter mit, der ganze Bezirk habe für im Juli geleistete Requisitionsführungen Fr. 182.70 zugut. Auf die Entschädigung mussten die Gemeinden aber oft längere Zeit warten. Einer Abrechnung der Kammer vom April 1801 ist zu entnehmen, dass nur gerade die Gemeinden, welche am stärksten «im Vorschuss» standen – also solche, die besonders viel Geld zugut hatten –, Zahlungen erhielten<sup>148</sup>.

Eines ist klar: Auch abgesehen von der Vorleistung, welche die Gemeinden auf dem Steuerweg zu erbringen hatten, und abgesehen von Verspätungen, die volle Entschädigung erhielten sie nie. Hätte die Verwaltungskammer nämlich alle Kosten getragen und früher oder später vergütet, hätten die Gemeinden nicht ein eigenes Verrechnungssystem aufbauen müssen. Auch die erwähnten, in Luzern und in Sankt Gallen ausbezahlten bescheidenen Beträge lassen nur auf eine Teilentschädigung schliessen. Offensichtlich übernahm die Kammer (wie früher theoretisch die Entrepreneurs) nur die eigentlichen Fahrspesen: Fuhrlohn und Verpflegung von Mann und Pferd. Die Miete von Wagen und Zugtieren verblieb zum vorneherein den Gemeinden. Und diese machte, wie Rechnungsbeispiele gezeigt haben, beinahe die Hälfte aller Kosten aus.