Zeitschrift: Thurgauer Beiträge zur Geschichte
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Thurgau
Band: 146 (2009)

Artikel: Johann Conrad Freyenmuth (1775-1843) und seine Tagebücher
Autor: Soland, Rolf
Kapitel: 9: Herr der Strassen
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-585078

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

9 Herr der Strassen

Zweifellos gehört der Strassenbau, dem Johann Conrad Freyenmuth im jungen Kanton drei Jahrzehnte den Stempel aufdrückte, zu den wichtigsten Leistungen dieses Magistraten. Nach Machiavelli zählt in der Politik allein der Erfolg. Wenn man den Zustand der thurgauischen Strassen bei Freyenmuths Amtsantritt und bei seinem Rücktritt als Regierungsrat vergleicht, kann man mit Fug und Recht von einer Erfolgsgeschichte sprechen. Um zu einem abschliessenden Urteil zu kommen, muss der kritische Historiker aber auch andere Faktoren einbeziehen. Wenn wir zum Beispiel in einem amtlichen Protokoll von 1807 lesen, der «Grosse Rat habe mit Vergnügen gesehen, dass der Strassenbau im Kanton mit besonderem Eifer betrieben werde»[1], so ist das für uns keine ausreichende Argumentationsgrundlage. Der Historiker muss sich rückblickend beispielsweise fragen, wie sozialverträglich der Ausbau des thurgauischen Strassennetzes unter Freyenmuth erfolgte, ob es Widerstände gab und falls ja, wie sie überwunden wurden. Dies wollen wir, ohne uns in Details zu verlieren, im Folgenden tun.[2]

Im Strassenbau konnte Freyenmuth sein Talent entfalten, sich in kurzer Zeit ein immenses praktisches Wissen anzueignen. Der Strassenbau und die Landwirtschaft sind die beiden Kernbereiche, in denen er sich die grösste Kompetenz erwarb, und die dem praktischen Zug seines Wesens am besten entsprachen. Unermüdlich bereiste er – zu Fuss, zu Pferd oder in einer einfachen Chaise – den Kanton, um das Gelände zu vermessen, in Kiesgruben und Steinbrüchen nach geeignetem Strassenmaterial zu suchen, um Widerstände aus dem Weg zu räumen und sich über die Fortschritte begonnener Projekte zu informieren. Er zeichnete Pläne, erstellte Skizzen, berechnete die Baukosten, prüfte Eingaben von Einzelnen oder Gemeinden und verfasste für den Kleinen Rat entsprechende Gutachten.

Sein wichtigster Weggefährte war der kantonale Strassenbauinspektor, der aber nur im Nebenamt wirkte. Bis 1822 versah Bäckermeister und Kirchenpfleger Jakob Sulzberger (1762–1841) diese Aufgabe. Nach Sulzbergers Tod schrieb Freyenmuth ins Tagebuch: «Ich war mit ihm mehr als 20 Jahre in beständigem Geschäftsverkehr, und wir haben zusammen mehr als 60 Stunden neue Strassenanlagen ausgesteckt und den Bau organisiert und geleitet: Ich habe mit niemand soviel angenehme und vergnügte Stunden durchlebt als mit ihm auf unseren Exkursionen, die jährlich wohl zwei Monate dauerten. Er hatte ein Temperament des Frohsinns und fasste seine Verhältnisse immer in rosenfarbenem Licht auf – obgleich er sich fast immer ungeschickte Mittel zu seinen persönlichen Zwecken wählte –. Sonst war er in Ratschlägen für andere unersetzlich und klug: seine moralischen Sünden waren mehr durch seine [...] ökonomischen Verlegenheiten veranlasst, als dass sie im Mangel an guten Prinzipien ihren Grund hatten.»[3]

Bei den «moralischen Sünden» Sulzbergers geht es um den Vorwurf der Unterschlagung, der 1822 zur Entlassung des Strasseninspektors führte. Sulzberger musste zwölf Kinder ernähren. Offenbar nahm er gelegentlich «Bestechungsgaben» an. 1810 schrieb der Kleine Rat dem Gemeinderat von Bischofszell, «da der Strasseninspektor Sulzberger für seine Verrichtung besoldet werde, derselbe in Zukunft nicht mehr gastfrey zu halten [...] seye».[4]

Wie auch immer: Freyenmuths Bemerkung ist dahingehend zu ergänzen, dass er sich, soweit wir sehen, nie um eine Gehaltserhöhung Sulzbergers bemühte. – Als Jakob Sulzbergers Nachfolger wirkte übrigens eine Zeitlang dessen Sohn Johann Jakob

1 Saruga, Strassenbau, S. 1.
2 Mirko Saruga hat 2001 über den Strassenbau im Thurgau von 1803–1848 eine Lizentiatsarbeit vorgelegt, auf die wir uns im Folgenden teilweise stützen.
3 StATG 8'602'18, 2/25: Tb, 16.2.1841.
4 Zit. nach: Saruga, Strassenbau, S. 47.

(1802–1855), der als Kartograph berühmt wurde. Er schuf die sogenannte Sulzberger-Karte, die erste auf trigonometrischer Vermessung beruhende Thurgauer Landkarte.[5]

Ein Tagebucheintrag Freyenmuths vom 19. Oktober 1818 gibt uns – stellvertretend für sehr viele andere – einen repräsentativen Einblick in die Reisen mit Sulzberger dem Älteren und in die damit verbundenen Probleme: «Den 13ten gingen mit Sulzberger in verschiedenen Geschäften ins o[bere] Thurgau. In Erlen wurde die früher ausgesteckte Linie noch etwas abgeändert und einige Anstände beigelegt: am Abend fuhren nach Oberaach, wo wegen der Strasse [...] ein Zusammentritt gehalten wurde: man suchte die Parteien zu vereinigen, allein ohne Erfolg. [...] Am 14ten wurde in Erlen der Bau angefangen: ich liess für Ried[t] Grien suchen, fand aber nur bei Gubertshausen gutes Material. Am Abend wurden noch die Pläne der Strasse bei Biessenhofen ausgesteckt. Wegen einbrechender Nacht konnte aber diese Arbeit nicht zu Ende gebracht werden. [...] Ob der Mühle im Dorf Roggwil ob einem Mergellager finden sich Sandsteine junger Formation, die sehr leicht zu brechen sind und allem Anschein nach sehr gute Bausteine liefern –: es wurde zur Betreibung dieses Bruches Order gegeben. [...] Im oberen Thurgau, in Sommeri und Amriswil, herrscht ein sehr starkes Treiben und Jagen nach neuen Strassen: jeder angesehene Mann möchte eine neue Strasse zu seinem Haus –: man lässt sich alle nur nötigen Aufopferungen an [anderen, davon betroffenen] Liegenschaften gefallen.»[6]

Auch der Strassenbau wurde also durch menschliche Schwächen – Freyenmuth nennt in diesem Zusammenhang den Egoismus – behindert. Nicht jeder, der nach neuen Strassen rief, dachte in erster Linie an den allgemeinen Nutzen. Vor allem bei der Linienführung und bei Enteignungsfragen stiessen übergeordnete Gesichtspunkte mit egoistischen Interessen zusammen. Wenn ein Begüterter seine Liegenschaft mit einer Strasse erschliessen wollte, war für ihn das Eigentumsrecht – sofern es um den Besitz *anderer* ging – plötzlich zweitrangig. Es ist durchaus glaubhaft und sympathisch, dass Freyenmuth für diesen Standpunkt wenig Verständnis zeigte.

Er ging in dieser Sache, soviel steht fest, von übergeordneten Gesichtspunkten aus, nach denen bessere Strassen geringere Transportkosten und kürzere Transportzeiten zur Folge hatten, was auch dem landwirtschaftlichen Güteraustausch diente. Zudem führte der steigende Warenverkehr zu mehr Weggeldeinnahmen durch den Staat; ein Punkt, der sich mit Freyenmuths Tendenz, die Staatskasse zu füllen, deckte.

In diesem Zusammenhang ist auch die Flusskorrektion zu nennen. Die Eindämmung der Flüsse durch Wuhren (Befestigungsbauten von Flussufern) war eine Voraussetzung für den Bau neuer Brücken. – Nicht ohne Stolz schrieb Freyenmuth 1840 rückblickend: «Unter meiner Leitung [...] wurden über 60 Stunden neue Strassen angelegt. [...] Es wurden unter mir zirka 100 gewölbte Brücken gebaut und mehr als 2›000 Wasserdurchlässe.»[7] – Im Weiteren macht Freyenmuth geltend: «Überredung und gütliche freundschaftliche Vorstellung waren die Mittel, mit denen die vielen wichtigen Bauten ins Werk gesetzt und betrieben wurden. [...] Ich hatte in den Geschäften eine Autorität, die vor mir und nach mir wohl keiner mehr erreichen wird.»[8]

Auch der bekannte Schweizer Historiker und Theodor-Mommsen-Schüler Wilhelm Oechsli (1851–1919) hält in seiner «Geschichte der Schweiz», Freyenmuths eigener Einschätzung wörtlich folgend , fest, dieser habe «ohne andere Mittel als Überredung und gütliche, freundschaftliche Vorstellung bei den Gemeindebehörden viele Stunden neuer Strassen im

5 Vgl. Guisolan, Sulzberger, S. 285–295.
6 StATG 8'602'14, 2/7: Tb, 19.10.1818.
7 StATG 8'602'18, 2/24: Tb, 1.1.1840.
8 StATG 8'602'18, 2/24: Tb, 1.1.1840.

Thurgau erbaut».[9] Schon der Historiker Johann Jakob Häberlin-Schaltegger (1828–1901) erkannte, dass der Wunsch der Vater des Gedankens war, wenn sich Freyenmuth in der Darstellung der eingesetzten Mittel auf «Überredung und gütliche freundschaftliche Vorstellung» beschränkt. Häberlin-Schaltegger schreibt: «Wo er [Freyenmuth] unabhängig handeln konnte, [...] verfuhr er mit einer Rastlosigkeit – freilich auch oft Rücksichtslosigkeit und Willkürlichkeit! – und Einsicht, der jede Schwierigkeit weichen musste.»[10] – Dies wird im Laufe unserer Ausführungen weiter zu präzisieren sein.

9.1 «Boom» und Allmacht

Wie weit sich das Strassenbauwesen im Thurgau unter Freyenmuth entwickelte, kann man nur ermessen, wenn man den Blick auf die Zeit vor der Freilassung des Kantons wirft. Der Strassenbau lag im Argen, Klagen über den desolaten Zustand häuften sich. Es gab keinen regelmässigen Unterhalt. Strassen und Wege waren oft kotbedeckt oder von Jauche überflutet. Mäandrisch zogen sie sich, für jedes Fuhrwerk ein halsbrecherisches Hindernis, durch Feld, Wald und Wiesen, manchmal sogar durch Äcker.[11] Laut Saruga gab es im Thurgau 1779 dreizehn «Landstrassen», die mehr schlecht als recht unterhalten wurden, nämlich:

1. Konstanz–Islikon
2. Wil–Frauenfeld–Schaffhausen
3. Frauenfeld–Weinfelden–Arbon
4. Schaffhausen–Kreuzlingen–Arbon
5. Wil–Aadorf–Zürcher Grenze
6. Stein am Rhein–Frauenfeld
7. Steckborn–Amlikon–Wil
8. Konstanz–Schwaderloh–Märstetten–Wil
9. Konstanz–Berg–Bischofszell
10. Konstanz–Amriswil–St. Gallen
11. Uttwil–Zihlschlacht–Bischofszell
12. Romanshorn–Egnach–St. Gallen
13. Weinfelden–Wil[12]

Wie in nahezu allen Bereichen, kam die Helvetik auch im Strassenbau kaum über das Projektieren hinaus. Die Kassen der neuen Kantone waren leer, gesetzliche Grundlagen fehlten, die Administration war erst im Aufbau begriffen. So entstand im Strassenbau zunächst ein Flickwerk, dessen Ausführung und Finanzierung bei den Gemeinden lag. Damit wurde allerdings eine wegweisende Entwicklung eingeleitet: Wie im Armenwesen lag die Hauptlast bei den Gemeinden.

Das erste Strassenbaugesetz entstand 1805. Im Wesentlichen von Freyenmuth ausgearbeitet, blieb es bis 1832, also während seiner gesamten Strassenbau-Ära, in Kraft. Wir beschränken uns hier auf wenige wichtige Punkte: Die Strassen wurden in Haupt-, Land-, Kommunikations- und Güterstrassen unterteilt, die Gemeinden durch Geldzahlungen und Frondienste in die Pflicht genommen. Kantonseinwohner, die über Zugvieh verfügten, mussten Spanndienste leisten, andere Frondienste «mit Schaufeln, Hauen und Bickeln».[13] Jeder Haushalt hatte in der Regel *einen* Mann zu stellen; Kinder waren von der Fronarbeit ausgenommen. Saruga erwähnt eine unrühmliche Ausnahme: In Müllheim konnten zwei Kinder eine erwachsene Person beim Steinetragen für das Wuhren ersetzen.[14]

In der Folge erwies es sich als äusserst problematisch, dass das Gesetz von 1805 die Enteignungs- und Entschädigungsfrage nicht regelte. In der Praxis etab-

9 Zit. nach: Saruga, Strassenbau, S. 24.
10 Zit. nach: Saruga, Strassenbau, S. 47.
11 Vgl. dazu auch die Ausführungen im Kapitel «Chronologischer Abriss».
12 Tabelle nach Saruga, Strassenbau, S. 18.
13 Saruga, Strassenbau, S. 25.
14 Saruga, Strassenbau, S. 66.

lierte sich die Abgeltung durch die Gemeinden oder die entschädigungslose Enteignung, was bei den Betroffenen Unzufriedenheit erzeugte, die sich gegen die verantwortlichen kantonalen Instanzen richtete. Und bei diesen war es Freyenmuth, der die Fäden in der Hand hielt. De jure lag die Verantwortung beim Kleinen Rat bzw. bei der Strassenbaukommission, faktisch folgten beide Gremien in der Regel Freyenmuths Auffassungen und Vorschlägen. Das lag in erster Linie daran, dass er das grösste Fachwissen besass und niemand Grund hatte, an seiner Autorität in diesem Bereich zu zweifeln.

Wir finden in Freyenmuths Tagebüchern nur vereinzelt Beispiele problematischer Enteignungen.[15] So lesen wir über einen Fall am Untersee: «Gestern in Mannenbach und Ermatingen: in Mannenbach wurde eine kleine Strecke Strasse abendwärts des Dorfes von etwa 140 Schritt nur gesteckt: die Linie geht etwa 110 Schritt durch Reben: Nie habe ich solche Unannehmlichkeiten, solche Klagen, solche Widersetzlichkeit bei einer Strasse erfahren als desnahen: wegen einer Quart Reben erlaubte man sich die gröbsten Beschimpfungen und Drohungen: ich blieb gelassen, und es gelang mir dadurch, in der Sache fortzufahren: ich muss bekennen, wenn es viel [oft] so ginge, so würde ich mich der Sache bedanken und die Leute am See noch nicht zum Strassenbau gereift finden. – Übrigens ist es auch wahr, dass die Eigentümer die Grundstücke in überaus hohem Preis vor circa 18 Jahren angekauft haben.»[16]

Nach dem Vorbild Frankreichs, dem Land der «Kunststrassen», entstanden in der Mediations- und Restaurationszeit längere Strecken mit Strassendämmen und Strassengräben, deren Linienführung möglichst gerade und weniger in die Natur eingebettet war. Ob der Thurgau damals, wie Saruga behauptet, in Sachen Strassenbau sogar den Kanton Zürich übertraf, ist allerdings zu bezweifeln.[17] Freyenmuth, der es eigentlich am besten wissen müsste, schrieb jedenfalls 1820, von einer Reise nach Zürich zurückgekehrt: «Die Strasse nach Zürich ist grossenteils ganz neu hergestellt und auf 24 Schuh verbreitert worden: ein ungeheure Menge Material wurde aufgeführt: anfänglich nur Steinbette von auserlesenem aufgeworfenem [?] Grien: dergestalt, dass man die Herstellung dieser Strasse vortrefflich nennen [?] kann und wir weit hinten zurück stehen mit unserer Anlage nach Konstanz, wo das Material ungleich, ungesondert und nicht kräftig genug und ohne Ordnung aufgeführt ist.»[18] – Auch wenn man Freyenmuths Berichte über Reisen ins Ausland liest – der Strassenbau und die Landwirtschaft interessierten ihn dabei am meisten – , hat man den Eindruck, dass er die heimische Entwicklung als vergleichsweise rückständig beurteilte. Alles, was er in fremden Gebieten sah, notierte er: die Breite und Länge der Strassen, ihre Linienführung, wie häufig sie benutzt wurden, die Höhe der Brücken, ihre Architektur, die verwendeten Materialien usw.[19]

Richtig ist Sarugas Feststellung, man habe im neuen Kanton Thurgau im Gegensatz zu den alten Kantonen keine Rücksicht auf hergebrachte Verwaltungsabläufe nehmen müssen. Richtig ist ferner, dass Freyenmuth mit einem Minimum an finanziellen Mitteln sehr viel erreichte. Mit Genugtuung vermerkte er im Tagebuch erzielte Fortschritte, etwa 1819, als er schrieb: «Die neuen Anlagen nach Arbon machen mir viel Vergnügen; man kann, wenn einmal die Anlagen beendet sind, in 6 Stunden von Arbon hierher [nach

15 Leider enthält das Tagebuch Freyenmuths keine Details über die konkrete Lösung von Enteignungs- bzw. Entschädigungsfragen. Auch die Arbeit Sarugas gibt uns in diesem Zusammenhang nicht befriedigend Auskunft. Zu prüfen wäre, ob sich in Gemeindearchiven Material zur Beantwortung dieser interessanten Thematik findet.

16 StATG 8'602'14, 2/8: Tb, 24.2.1820.

17 Saruga, Strassenbau, S. 65.

18 StATG 8'602'14, 2/8: Tb, 18.1.1818.

19 Vgl. Kapitel «Reisewelten».

Frauenfeld] fahren, rechnet man noch 1 Stund Futter, so macht das sieben Stunden aus.»[20]

Die Hindernisse, die im Weg standen, waren jedoch beträchtlich. Zu den bereits angeführten Fragen der Entschädigung kamen solche der Linienführung, die zu Rivalitäten zwischen betroffenen Gemeinden und zu einer Flut von Einsprachen führten, ferner passiver, manchmal sogar aktiver Widerstand gegen die vom Kanton verordneten Frondienstleistungen und die finanzielle Belastung der Gemeinden. Dies alles steigerte sich in dem Mass, in dem «der Strassenbau-Geist überall aufwacht[e], und beinahe so viele Strassenbauprojekte als Gemeinden im Umlauf sind».[21]

Freyenmuth, der Gutachten um Gutachten erstellte, hatte den Eindruck, seine Kollegen im Kleinen Rat seien zu wenig unabhängig und würden ihn nur unzureichend unterstützen. So finden wir 1824 den Tagebucheintrag: «Ich habe wegen einer kleinen Strecke Strasse zu Märstetten einigen Verdruss mit Herrn Landammann Morell gehabt: ganz unglaublich von Herrn Oberrichter Kesselring eingenommen, beschuldigte er mich der Parteilichkeit und Gewalttätigkeit, was ich, der Reinheit meiner Zwecke bewusst, durchaus nicht leiden wollte: es herrscht bei den ersten Mitgliedern des Kleinen Rates eine gewisse Jalousie, die meine Tätigkeit sehr hindert und mich sehr verdriesslich macht: anstatt zu helfen [...] sind die Herren immer geneigt, alles, was gegen mich geklagt wird, zu glauben und es zu brauchen, über mich herzufallen –: Dieses persönlichen Zwistes halber kann man doch das Strassenbauwesen nicht stehen lassen und wird, ohne die Regierung selbst zu kompromittieren, nicht aufgegeben werden können.»[22]

Noch deutlicher spiegelt sich Freyenmuths ungebrochene Überzeugung, im Strassenbau auf dem richtigen Weg zu sein, in den Worten: «Am 1. [Oktober 1829] mit Herrn R. [Regierungsrat] Wegeli[n][23] in Sulgen die Einsprache gegen den beabsichtigten neuen Strassenzug im Dorf zu untersuchen: der Vorsteher Munz[24] intrigiert gegen die Korrektion und sucht sie zu hintertreiben. Herr Wegeli[n], der mit den Strassenbaugeschäften nicht bekannt ist und dem es gleich ist, ob man 10 oder 12 Zoll Steigung auf 10 Fuss habe – – scheint sich durch die Einwendungen influenzieren zu lassen. – – Nun soll es bald zur Beratung und zum Entscheid kommen, ob man der Strasse durch die Mitte des Landes jene Wichtigkeit geben wolle als nach meinen Ansichten es geschehen sollte, oder ob das ganze Unternehmen oder der Plan an der Engherzigkeit, an der Flau- und Schlaffheit scheitern werde – –. Ich für mein[en] Teil werde noch das angenommene System des Strassenbaus zur Endschaft zu bringen suchen, glückt es mir, wohlan, so sehe [ich] dem Unternehmen und dem Ziel die Krone aufgesetzt – wird gleichsam ein Stillstand geboten, so bleibt es gefehlt und vielleicht für immer unvollendet.»[25]

Das heikelste Konfliktfeld betraf, wie schon angedeutet, die Linienführung. Sie war gleichsam das A und O im Strassenbau. In diesem Bereich erwies es sich eindeutig als Mangel, dass Freyenmuth nie einen ausgereiften Gesamtplan vorlegte. Eine eigentliche Gesamtschau existierte offenbar nur in seinem Kopf. Wie problematisch dies war, hat auch Johann Adam Pupikofer erkannt. In seinem sonst sehr postitiv gehaltenen Lebensabriss Freyenmuths stellt er – das Defizit gleich wieder verkleinernd – fest: «Dass dabei nicht von Anfang an ein bestimmtes, wohl überdachtes Strassennetz, mit genauer Ausscheidung der für das ganze Land wichtigsten Strassenzüge, in Aussicht

20 StATG 8'602'14, 2/8: Tb, 15.9.1819.
21 Gemeinderat Weinfelden an den Grossen Rat, 4.12.1807. Zit. nach: Saruga, Strassenbau, S. 1.
22 StATG 8'602'15, 2/10: Tb, 17.2.1824.
23 Regierungsrat Johann Rudolf Wegelin (1771–1840).
24 In Gottlieb Amsteins Auszügen ist bezeichnenderweise lediglich von «Vorsteher M.» die Rede (TB 34, S. 67).
25 StATG 8'602'16, 2/16: Tb, 3.10.1829.

genommen wurde, muss allerdings befremden, darf aber der damaligen Regierung nicht übel gedeutet werden. Sie war als Vollziehungsbehörde zu sehr von der schwankenden Stimmung des Grossen Rates [dieser spielte damals allerdings eine untergeordnete und passive Rolle!] abhängig und konnte auch zu wenig auf die Bereitwilligkeit desselben, in weit aussehende Pläne einzugehen, vertrauen. Die Regierungsgewalt im Allgemeinen, eben aus dem Volke hervorgegangen, war dem ökonomisch selbständigen Teile der Landesbewohner gegenüber noch von einer gewissen, unausweichlichen Schüchternheit befangen.»[26]

Diese Rechtfertigung ist nicht einleuchtend. Dass die Regierung gegenüber dem Volk – etwa während der Restauration – in «einer gewissen, unausweichlichen Schüchternheit befangen» gewesen sei, ist eine mehr als gewagte Behauptung, die mit der in der Einleitung beschriebenen Tendenz zusammenhing, Freyenmuths Bild als geschlossenes Ganzes – also ohne störende Bruchstellen – darzustellen. Durch das Fehlen eines präzisen Plans fehlte dem Strassenbau eine klar erkennbare Richtung. Dies erschwerte es den Entscheidungsträgern, ihre Teilbeschlüsse gegenüber den Betroffenen – letztlich dem Volk – in angemessener Form zu kommunizieren. Ohnehin war Freyenmuth, der hier gefordert gewesen wäre, alles andere als ein glänzender Kommunikator, wie man es heute ausdrücken würde. Statt eine möglichst grosse Akzeptanz anzustreben, ging Freyenmuth im Stil eines ungeduldigen Praktikers ans Werk, der am liebsten alles selber erledigt hätte. Mirko Saruga schreibt: «Anstatt anderen Personen etwas zu überlassen, versuchte Freyenmuth stets, die ganze Kontrolle über die Ausführung eines Bauwerks zu halten. So leitete er zum Beispiel den Bau der Thurbrücke bei Uesslingen, obwohl er keine Ausbildung im Bauwesen hatte.»[27]

Was die Linienführung betrifft, sah sich Freyenmuth mit Beschimpfungen und Drohungen, Strassenbauinspektor Sulzberger der Ältere einmal sogar mit tätlichen Angriffen konfrontiert.[28] Meist blieb es indessen bei Eingaben von Gemeinden und Einzelpersonen, in denen die Vorteile des favorisierten Projekts und die Nachteile der damit konkurrierenden Variante herausgestellt wurden. Ein besonders originelles Beispiel lieferten Götighofen, Heldswil und Hohentannen. Bittsteller dieser Orte verlangten, dass die neue Thurstrasse von Sulgen nach Bischofszell nicht über die im Tal gelegenen Tellen, sondern über das Plateau geführt werde, auf dem ihre Ortschaften lagen. Man müsse beherzigen, heisst es im Schreiben an den Kleinen Rat, «dass in dieser von aller Menschlichkeit entblössten Wüste [Tellen], der Strassenraub offene Tür und die bequemste Gelegenheit fände, den Reisenden aufzulauern und um desto unentdeckter zu bleiben, dieselben dann in den Thurfluss zu versenken. Wem sollte nicht schaudern, eine solch öde Strasse zu bereisen, wo man immer in Sorge und Gefahr stehen müsste, seiner bei sich führenden Habschaft – oder wohl seines Lebens beraubt zu werden. Und welcher Reisende wird nicht lieber eine frohe Aussicht mit Sicherheit geniessen, als in einem öden, melancholischen und dabei in jeder Rücksicht gefährlichen Tal zu wandern, das gar oft mit dunklen Nebeln, die den Tag zur Nacht machen, ausgefüllt wird, da indessen das Lokal, wo wir die Strasse hinwünschen, dem Auge helle ist.»[29]

Freyenmuth liess sich – hier wohl durchaus zurecht – nicht beeinflussen; die Thurstrasse wurde, wie geplant, durch die Tellen gebaut. Dennoch: Die zurück bleibenden Ressentiments und die ebenfalls nicht selten anzutreffende Behauptung, die eine Gemeinde müsse mehr Geld zahlen und Frondienste

26 Pupikofer, Lebensabriss, S. 14.
27 Saruga, Strassenbau, S. 48.
28 Saruga, Strassenbau, S. 47.
29 Zit. nach: Thurgauer Zeitung, 16.8.2005 (Paul Rutishauser, Emotionale Diskussionen vor bald 200 Jahren).

leisten als die andere, vergifteten das Klima. Man muss Freyenmuth zugute halten, dass er sich selbst dann nicht beirren liess, wenn die Beeinflussungsversuche von Honoratioren stammten oder über seine Kollegen im Kleinen Rat liefen. Erfolglos ersuchte Oberst von Muralt – die Familie von Muralt hatte dem Gerichtsherrenstand angehört – die Regierung 1811, die Strasse Bischofszell–Konstanz direkt an seinem Schloss Heidelberg vorbeizuführen.[30]

Wenn sich Freyenmuth in solchen Belangen als erstaunlich unabhängig und selbstbewusst erweist, so liegt das an seiner oben zitierten Überzeugung von der «Reinheit» seiner «Zwecke» und an seinem patriarchalischen Denken, das im folgenden Unterkapitel erläutert werden soll.

9.2 Das Vater-Kind-Bild

In Freyenmuths Tagebuch findet sich 1829 eine Strassenbau-Parabel, die uns seine Leitideen vor Augen führt:

«Ich habe letzthin bei Anlass eines Gespräches mit Herrn Greuter [Bernhard, Fabrikant aus Islikon] über die Notwendigkeit, die Strasse durch das Dorf Islikon zu verbreitern, als derselbe Bedenklichkeit gegen diesen Eingriff in das Privateigentum zeigte, folgendes Gleichnis vorgebracht: Die Anstösser an die Strasse seien undankbare Kinder eines für sie sorgenden Vaters; anstatt denselben zu pflegen, suchen sie jeden Anlass zu benutzen, ihm die Haut über die Ohren zu ziehen und ihn seines Kleides zu berauben, anstatt ihm den Schweiss abzutrocknen, in den er durch die tiefe Anstrengung gesetzt wird, beschweren sie sich über denselben und zeigen Unwillen: ebenso würden sie ihm kaum je den Staub abwischen. Die Strasse, der Vater, ist ein so notwendiges Bedingnis der Existenz der Kinder, dass ohne ihn die Besitzungen vereinöden würden: keine Stunde kann man desselben entbehren und stündlich geniesst man die damit verbundenen Annehmlichkeiten. Zur Nahrung und Pflege dieses Vaters ist man nie geneigt; man möchte nur Genuss von demselben. Man würde ihn um vieles Geld nicht von dannen ziehen lassen und schlägt ihn bei allen Gelegenheiten sich an: warum denn so viel Bedenklichkeit, dem Vater wieder sein ursprüngliches Kleid zu geben, mit dem er bei der Geburt bedeckt und ausgestattet worden? Warum sollen ihm seine Kinder nicht wieder geben, was sie ihm in undankbarer Weise genommen haben? Warum soll man nicht allen Ernstes die undankbaren Kinder anhalten, dem Vater die nötige Pflege zu geben?»[31]

Im Zentrum dieses monströsen Gleichnisses, das uns einmal mehr Freyenmuths ausufernde Umständlichkeit zeigt, steht der Vater, der für die Kinder das Beste will. Sie profitieren von ihm, sind aber undankbar und vernachlässigen ihn. Das Vater-Kind-Bild steht in der Tradition des aufgeklärten Absolutismus. Friedrich II., der grosse Preussenkönig, der sich – wie Freyenmuth – als ersten Diener des Staates betrachtete, ging davon aus, dass die Untertanen nicht wussten, was für sie gut sei. Freyenmuth glaubte es als Oberverantwortlicher im Strassenbau zu wissen. In dieser Hinsicht wirkt er geradezu missionarisch; er möchte, um seine eigenen Worte zu wiederholen, «dem Unternehmen und dem Ziel die Krone» aufsetzen. Dass seine Sicht etwas ausgesprochen Bevormundendes hat, stört ihn, mehr Aristokrat als Demokrat, nicht. Im Gegenteil: Nur ohne Rücksicht auf die unberechenbare Volksmeinung lässt sich das Ganze vorantreiben, nur so lassen sich die höchsten Zwecke erreichen.

In diesem Zusammenhang sei nochmals daran erinnert, dass Freyenmuth ja auch davon ausging, die Bauern könnten ihre Lage nicht richtig einschätzen und müssten vor der Kreditnahme geschützt werden.

30 Saruga, Strassenbau, S. 53.
31 StATG 8'602'16, 2/16: Tb, 12.6.1829.

– Sein Denken war nicht mehr zeitgemäss, seine Strassenbauobsession machte ihn blind für den wachsenden Widerstand. Dies ging so weit, dass er, der sonst immer die Sicherheit des Eigentums an die erste Stelle setzte, die Durchbrechung der Eigentumsgarantie für höhere Zwecke in Kauf nahm.

Die Liberalen strebten den Ausbau der Demokratie an, Freyenmuth wollte am patriarchalisch-bevormundenden Stil, der ihn im Strassenbau dem Vorwurf der Willkür aussetzte, festhalten. Darin lag der Kern der Auseinandersetzung Freyenmuths mit der liberalen Regeneration. Aus den gleichen Gründen hielt er auch die von Pupikofer in der Gemeinnützigen Gesellschaft geäusserte Auffassung, die Überwälzung der Strassenbaulasten auf die Gemeinden sei ein Teil des Armutsproblems, für völlig abwegig: «Allein ich finde es ungereimt, die Bedingungen, die zum Bestand der Gesellschaft vorerst nötig sind, als Ursache der Armut aufzustellen: die bürgerliche Gesellschaft erfordert [... ; unleserliches Wort, sinngemäss: Austausch]: die Kosten derselben muss die Gesellschaft selbst bestreiten, sei es auf eine oder andere Weise [...]: Anstatt so blind in den Tag hinein und unverdaut Ursachen anzugeben [gemeint ist Pupikofer], muss man durch Aufsuchung der einzelnen [Teile], aus denen das Allgemeine besteht, die Natur der Sache ergründen und nicht Theorien ohne facta aufstellen, wie es gewöhnlich geschieht.»[32]

Es ist zweifellos richtig, im Aufschwung des Strassenwesens eine wirtschaftliche Perspektive zu sehen. Doch diese Entwicklung müsste so erfolgen, dass die ärmeren und mittleren Schichten des Volkes nicht zu stark in Mitleidenschaft gezogen werden. Dafür hatte Freyenmuth kein Sensorium. Die Quittung erhielt er 1830 in der thurgauischen Bittschriftensammlung, eine Art «cahiers de doléances», in denen sich zahlreiche, den Strassenbau betreffende Klagen finden.[33]

«Gouverner, c'est prévoir», lautet ein geflügeltes Wort. Für Freyenmuths Wirken im Strassenbau gilt es nicht. Statt den Kanton finanziell stärker in den Strassenbau einzubinden, vermehrte er auf Kosten der Gemeinden das Staatsvermögen, worüber sich die Liberalen äusserst sarkastisch äusserten. Es sei doch schön, stand in der Appenzeller Zeitung zu lesen, dass bei der zunehmenden Volksarmut wenigstens der Staat reich werde, «und viel erträglicher, als wenn dieser gleich mit verarmt».[34]

Es gibt noch einen anderen Aspekt, der erst von der jüngeren Geschichtsschreibung in den Vordergrund gerückt worden ist. Mirko Saruga stellt fest, der Staat habe mit Hilfe des Strassenbaus auch versucht, seinen «Zugriff» auf die Bevölkerung auszubauen und sie zu disziplinieren. Tatsächlich wurden Säumige – bei Frondiensten oder Zahlungsleistungen – mit Strafen (Bussen, Verhaftungen) bedroht, wenn es um ganze Gemeinden ging, im Extremfall sogar mit militärischer Exekution – lauter Druckmittel, mit denen der Staat nach Saruga seine «Durchsetzungskraft vergrössern konnte».[35]

Nach diesen Ausführungen ist Freyenmuths Aussage, er habe seine Ziele im Strassenbau allein durch «Überredung und gütliche freundschaftliche Vorstellung» erreicht, jedenfalls genauso zu bezweifeln wie seine Behauptung, er habe die Hungerkatastrophe von 1816/17 gut zu bewältigen gewusst. Wir glauben gern, was wir glauben *wollen*. Dies gilt auch für Freyenmuth und den Strassenbau. Er wusste einzugreifen und setzte sich mit seinen Eingriffen im Stil eines Patriarchen manchmal rücksichtslos über Bedenken hinweg. Es gibt in diesem Zusammenhang

32 StATG 8'602'15, 2/14: Tb, 13.10.1826. Pupikofers Standesbrüder Amstein und Schaltegger, die beiden Herausgeber der in den Thurgauischen Beiträgen zur vaterländischen Geschichte veröffentlichten Tagebuchauszüge, haben diese auf Pupikofer gemünzte Stelle bezeichnenderweise weggelassen (vgl. Thurg. Beiträge 33, S. 91).

33 Vgl. Soland, Eder, S. 69–92.

34 Zit. nach: Soland, Eder, S. 27.

35 Saruga, Strassenbau, S. 75.

einen erhellenden Tagebucheintrag, in dem sich Freyenmuth mit seinem offenbar zurückhaltenderen Bruder, dem Gemeindeammann von Wigoltingen, vergleicht: In Wigoltingen herrsche unter den Vorstehern «Zwietracht», was im Strassenbau und anderswo «fatal und verderblich» sei. Sein Bruder habe «mit seinem sonst sehr gemeinnützigen Sinn doch zu wenig Ordnung in den Geschäften: fängt viel an, ohne das Unternehmen vollständig und umfassend auszuführen». Besseren Vorschlägen gegenüber bleibe er meistens unzugänglich. «Er möchte gar oft mit Wenigem helfen, was dann am Ende aber doch nicht befriedigt: etwas von dieser Eigenschaft klebt auch mir an: ich habe aber gesucht, mich darüber zu korrigieren, und bei dem Strassenbau vielmal bewiesen, dass ich einzugreifen weiss.»[36]

Es gab zur Zeit des Strassenbaubooms eigentlich nur etwas, das gänzlich unbestritten blieb: Den Einsatz von «Züchtlingen» bei besonders schweren Arbeiten. Dabei wurde keine Rücksicht darauf genommen, ob ein Häftling eine schwache Konstitution oder die feingliedrigen Hände eines Uhrmachers hatte. Man sah diese Arbeitsleistung auch deshalb gern, weil sie die Gemeinden entlastete. Doch dieses Arbeitskräftereservoir war beschränkt. Die Probleme des Baus und des Unterhalts von Strassen, Brücken und Wuhren liessen sich nur mit einem grundlegenden Systemwechsel lösen. Dieser erfolgte mit dem politischen Umschwung von 1830/31, wenngleich, wie anderes, eher schleppend.

9.3 Wende und Stillstand

Die zur Regeneration führenden revolutionären Umtriebe des Jahres 1830 wirkten sich auch auf den Strassenbau aus. «Auch in unserem Kanton zeigen sich Spuren von Unzufriedenheit und Schritte, die gegen die Ordnung gehen», schrieb Freyenmuth ins Tagebuch. «Über mich selbst werden auch einige Sagen, die gar keinen Grund haben, in Umlauf gebracht, und mancher elende Räsonneur, dem der Strassenbau nicht nach Wunsch ausgefallen, scheint wenigstens mit dem Munde sich etwas rächen zu wollen.»[37]

Der Bezirk Diessenhofen verlangte in einer Eingabe an die Verfassungskommission ausdrücklich «Satzungen, durch die der Willkür im Strassenbau Einhalt getan wird».[38] – Freyenmuth musste zur Kenntnis nehmen, dass die Vorsteher die Leute für den Bau und Unterhalt der Strassen nicht mehr aufboten und seine «gesammelten Lorbeeren», wie er sich ausdrückt, zu welken begannen.[39] Seine Resignation besiegelte das Ende einer durch die Einflüsse des amerikanischen Freiheitskampfes und des französischen Liberalismus überholten Bevormundung des Volkes im Stil des Ancien Régime.

Mit der neuen, 1831 in Kraft gesetzten Regenerationsverfassung verlor der Kleine Rat seine beherrschende Stellung. In den naturrechtlich legitimierten liberalen Hauptgrundsätzen, die auf Joachim Leonz Eder zurück gingen, heisst es: «Das Eigentum ist heilig. Es kann niemand gezwungen werden, sich seines Eigentums weder im ganzen noch teilweise zu begeben, ausser in dem Fall eines gesetzlich anerkannten Bedürfnisses und auch dann nur gegen gerechte Entschädigung.»[40] Dieser Passus war – übrigens schon in der Menschenrechtserklärung der französischen Nationalversammlung von 1789 enthalten – eine Reaktion auf die willkürliche Enteignungspraxis während der Restauration.

1832 erschien in der Thurgauer Zeitung ein Aufsatz – Freyenmuth vermutete, er stamme von Pfarrer Johann Konrad Hanhart –, der behauptete, das thur-

36 StATG 8'602'15, 2/13: Tb, 16.5.1826.
37 StATG 8'602'16, 2/17: Tb, 22.9.1830.
38 Zit. nach: Soland, Eder, S. 77.
39 StATG 8'602'16, 2/18: Tb, 1.1.1832.
40 Zit. nach: Soland, Eder, S. 233.

gauische Strassenbauwesen befinde sich seit langem in einem jämmerlichen Zustand, die neu angelegten Strassen seien zu schmal und schlecht fundamentiert. Die Ursache dieses Befundes liege – abgesehen vom Wirken der Regierung – im Versäumnis der Legislativbehörde, eine gesetzliche Grundlage für eine angemessene Entschädigung bei Enteignungen zu schaffen. «Denn es ist und bleibt eine Unbilligkeit, auf Unkosten der Anstösser eine von jedermann zu benutzende Heerstrasse zu bauen. [...] Auch die Willigkeit der Gemeinden, mit ihren Fuhren zur Wegfrone sich einzufinden, dürfte grösser sein, wenn der Landverlust nach gerechtem Massstabe entschädigt würde.»[41]

Hier zeigt sich nochmals, wie konfliktbeladen Freyenmuths Wirken im Strassenbau war. Er kommentierte den Zeitungsartikel mit den Worten: «Das Räsonnement ist sehr einseitig und es mangelt dem Verfasser Sachkenntnis –: sonst würde er nicht raten, die Strassen mit grobem Gestein zu chaussieren in einem Land, wo man kaum dergleichen Steine hat. [...] Allein jetzt ist es an der Tagesordnung: dass jeder alles besser wissen will und das Alte alles tadelt. So wird dem Grossen Rat ein Vorwurf gemacht, kein Gesetz über das Strassenbauwesen zu haben. – Durch ein Gesetz im Sinne des Verfassers [über die Entschädigungspflicht des Staates bei Enteignungen] hätte er geradezu das Strassenbauwesen verhindert – und man würde nie zu den Anlagen gekommen sein, wie wir sie nun sehen.»[42]

Zunächst kam es im Strassenbau nach dem Umschwung zu einem Stillstand. Noch fehlten wichtige Bindeglieder wie die Brücke über die Thur bei Eschikofen. Vorerst wurde eine neue Gesetzesgrundlage geschaffen. Sie entstand 1832 und räumte sowohl den Gemeinden als auch dem Grossen Rat mehr Befugnisse ein. Die Gemeinden konnten künftig selber bestimmen, wie viel Zeit sie in den Strassenbau investieren wollten.[43] Neu war auch die Möglichkeit, statt der Leistung des Frondienstes eine Geldtaxe zu entrichten. Erst 1840 ist die Frone im Strassenbau als Relikt aus alten Zeiten schliesslich ganz verschwunden; fortan wurde der Strassenbau ausschliesslich über Steuergelder finanziert.[44]

Gemeinden waren nun gesetzlich verpflichtet, Bodeneigentümer, deren Land für Strassen in Anspruch genommen wurde, angemessen zu entschädigen. Die Kosten für den Strassenunterhalt blieben zwar zunächst noch an den Gemeinden hängen, nach 1838 übernahm der Kanton dann aber wenigstens die Unterhaltskosten für die wichtigeren Strassen. In der Folge entwickelte sich der Strassenbau schliesslich zum grössten Ausgabenposten des Kantons.[45]

Freyenmuth registrierte dies mit grosser Bitterkeit: «Hätte ich mein Projekt über das Strassenbauwesen und dessen Unterhalt ausführen können, so hätten die Strassen ohne das Land besonders zu belästigen [zu belasten] unterhalten werden können: jetzt will man alles dem Kanton auflegen und sieht denselben als das grosse Lasttier an, welches alles mittragen möge. – Seit 8 Jahren hat man in vielen Gegenden die Reparation [Reparatur] der Strassen ganz vernachlässigt und nun soll gerade von Kantons wegen geholfen werden. – Wäre ich jünger und nicht durch familiäre Verhältnisse gebunden, ich würde sehr bedacht sein, den Kanton zu verlassen und ein Land zu suchen, in dem ich fremd und an dem Gang der öffentlichen Angelegenheiten teillos wäre.»[46]

Nicht weniger kritisch äusserte sich Freyenmuth 1838: «Wenn ich auf die Jahre meiner Administration von 1804–1830 zurückschaue und mit den gegenwärtigen vergleiche: welch Unterschied: es wurde

41 Thurgauer Zeitung, Nr. 2, 6.1.1832.
42 StATG 8'602'16, 2/18: Tb, 1.1.1832.
43 Saruga, Strassenbau, S. 32.
44 Saruga, Strassenbau, S. 69.
45 Saruga, Strassenbau, S. 34–35; 76.
46 StATG 8'602'18, 2/23: Tb, 31.12.1837.

[...] eine Ökonomie in allen Teilen der Verwaltung gehalten – und doch wurde vieles ausgerichtet und vollbracht. Jetzt ist es, wie wenn man das Geld wegzuwerfen hätte, und doch reduziert sich das bisher Geleistete auf fast nichts: Wir haben an 50 Stunden neue Strassenanlagen gemacht, gleichsam mit wenigen nichtigen Mitteln. Jetzt hat man schon mehrere Tausend Gulden mit Plänemachen und Ausmessen ausgegeben, mehr als das Doppelte, als alle[s] 26 Jahre die Kasse gekostet hat –. Man macht neue riesenhafte Tracés und Ausmessungen, die nie in Erstellung gehen können – gleichsam nur, um Geometer zu beschäftigen. Man glaubt, keinen Verhältnissen mehr Rechnung tragen zu müssen. Bei Moos–Auenhofen hätte man durch Verrückung von etwa 200 Fuss der Strassenlinie beinahe alle nun abgeschätzte Entschädigung von fl. 1300 vermeiden können, die zum Teil von in der Sache gar nicht interessierten armen Gemeinden bezahlt werden müssen: so sagt man, hätte man zwischen Hessenreuti und Sulgen mit weniger Verrückung der neuen Linie einer Reihe von Bäumen, die in die Linie fallen, ausweichen können –: man scheint das nicht zu kennen.»[47]

In *einer* Hinsicht muss man Freyenmuth auch aus historischer Sicht recht geben: Die von ihm verteufelte Regeneration hat im Strassenbau nicht annähernd so viel erreicht wie die Restauration. Die Regenerationsverfassung, von Eder als Bibel der neuen Zeit gepriesen, wurde schon 1837 revidiert. Und die materiellen Vorteile, die Bornhauser dem «Mittelmann» versprochen hatte, blieben – abgesehen von der massvollen Reduktion der indirekten Steuern – auch deshalb weitgehend aus, weil das früher vernachlässigte Bildungs- und Sanitätswesen nun grosse Summen verschlangen. Man darf die Regeneration allerdings nicht allein an ihren praktischen Errungenschaften messen. Sie hat die auch im Strassenbau erkennbare Verkrustung der Restauration aufgebrochen und im Demokratisierungsprozess einen eigentlichen Quantensprung gemacht.

9.4 Fazit

«Für eine exakte Rekonstruktion des tatsächlich geleisteten Strassenbaus fehlen systematische jährliche Übersichten»,[48] stellt Saruga fest. Zwar enthalten die Staatsrechnungen Ausgaben für grössere Bauwerke, aber einerseits wurde der Strassenbau in der Hauptsache von den Gemeinden getragen und andererseits führte Freyenmuth die Neubau- und Unterhaltskosten nicht getrennt auf.[49] Wir werden uns später mit seiner nicht immer nachvollziehbaren Buchhaltungspraxis auseinandersetzen.[50] Hier sind wir auf eine Zusammenstellung angewiesen, die Freyenmuth 1840 im Tagebuch machte. «Es wurden unter mir gebaut»,[51] schreibt er:

1. Die Strasse von Egnach nach Lömmenschwil.
2. Die von Maltbach nach Bettwiesen, eine der ersten.
3. Die Strasse von Uttwil nach Bischofszell und Hauptwil.
4. Die Strasse von Arbon bis Konstanz.
5. Die von Egelshofen über Berg nach Bischofszell.
6. Die Strasse von Egelshofen durch Tägerwilen über Steckborn bis Paradies.
7. Die Strasse von Frauenfeld über Uesslingen, Neunforn und Schlatt. Die Thurbrücke zu Uesslingen samt allen dortigen Anlagen ist besonders meinem Betrieb beizumessen.
8. Die Strasse von St. Margarethen nach Münchwilen.
9. Die Strassen und Brücken durch das Territorium zu Horn.
10. Die Strasse durch das Egnach nach Amriswil.

47 StATG 8'602'18, 2/24, 16.12.1838.
48 Saruga, Strassenbau, S. 61.
49 Saruga, Strassenbau, S. 56.
50 Vgl. Kap. «Herr des Geldes» und «Der Skandal».
51 StATG 8'602'18, 2/24: Tb, 1.1.1840.

11. Die Strasse durch Roggwil, wo ich aber keinen Teil an der fehlerhaften Anlage über Freidorf habe.
12. Die Strasse von Köpplishaus nach Weinfelden.
13. Die Strasse über Altnau.
14. Die Strasse über Langrickenbauch und Oberaach.
15. Die Strasse nach Steckborn wurde zum Teil neu angelegt.
16. Über Hugelshofen wurde angefangen, geriet anno 1831 ins Stocken.
17. Die Strasse über Märstetten[52]

Dazu kommen – immer nach Freyenmuth – »noch eine sehr grosse Anzahl Strecken 2ter Klasse, deren Anlage wir mehr oder weniger vermittelten [?] – als Thundorf, Bissegg, Happerswil, Fischingen, Müllheim».[53] – Im Weiteren ist diese Auflistung durch zahlreiche Wuhrungen und Brücken zu ergänzen. Beim Bau der Thurbrücke in Eschikofen stellte sich Freyenmuth, mittlerweile Staatskassier, als Berater zur Verfügung – ein zwiespältiges Mandat, das er angesichts der gewandelten Verhältnisse besser nicht übernommen hätte, wie er selber feststellen musste.

Freyenmuths Nachfolger, Regierungsrat Johannes Keller, stellte Fachleute und 1836 einen vollamtlichen Strasseninspektor ein. Studiert man dessen Pflichtenheft, bekommt man eine Ahnung, welche Aufgabenfülle Freyenmuth, im Wesentlichen nur vom nebenamtlichen Sulzberger unterstützt, also quasi im Alleingang bewältigt hat: Pläne erstellen (eine von Freyenmuth allerdings teilweise vernachlässigte Arbeit), Bauleitung und Aufsicht über Korrektion und Unterhalt, Gutachten verfassen, Kostenvoranschläge machen, Strassenaufseher und Wegknechte bestimmen, Streitigkeiten schlichten, Suche nach geeignetem Baumaterial, Ausstecken der Strassenlinien, regelmässige Inspektionsreisen, Wuhren überprüfen usw.

Dennoch: Von einem in sich geschlossenen Gesamtwerk kann man nicht sprechen. Auch nicht von einer ungeschmälerten Erfolgsgeschichte. Zu stark waren die Widerstände, das Bauen über die Köpfe der Menschen hinweg; zu schwer wog das Fehlen eines verbindlichen Gesamt- und Zeitplans; zu sehr war das Strassenbauwesen letztlich auf Freyenmuth ausgerichtet.

52 StATG 8'602'18, 2/24: Tb, 1.1.1840. Unsere Aufzählung stimmt nicht ganz mit jener Freyenmuths überein, weil diese eine fehlerhafte Nummerierung aufweist.

53 StATG 8'602'18, 2/24: Tb, 1.1.1840.