Zeitschrift: Unsere Heimat : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft Freiamt
Herausgeber: Historische Gesellschaft Freiamt
Band: 23 (1949)

Artikel: Die Sorge um die Strassen in der Landvogtei der Freien Ämter
Autor: Strebel, Karl
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1046088

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: 12.07.2025

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

Dr. KARL STREBEL, WOHLEN

Die Sorge um die Strassen in der Landvogtei der Freien Aemter

Zwei wichtige Strassenzüge führten ehedem in Nordsüdrichtung durch die Landvogtei: die *Reusstalstrasse* von Brugg über Hausen, Birrhard, Mellingen, Nesselnbach, Fischbach, Bremgarten, Hermetschwil, Althäusern, Aristau, Birri, Merenschwand, Mühlau, Reussegg, Sins, Oberrüti nach Dietwil; die *Bünztalstrasse* von Brugg über Hausen, Brunegg, Hendschiken, Villmergen, Boswil, Muri, Auw, Meienberg, Sins nach der Zuger- oder Luzernergrenze. Von Othmarsingen aus führte eine andere Bünztalstrasse, die Dörfer Dottikon, Anglikon, Wohlen, Waltenschwil, Waldhäusern, Bünzen verbindend, nach Boswil. Für den Warenverkehr mit Luzern hatte auch die Reuss gewisse Bedeutung.[1])

Den Westostverkehr stellten die Strassen Lenzburg-Mellingen-Baden und Lenzburg-Bremgarten her.[2]) Dabei kam dem Mellinger Reussübergang mehr Bedeutung zu als dem Bremgarter, was deutlich aus den Geleitseinnahmen hervorgeht. Während die Landvögte im 15. Jahrhundert vom Geleit in *Mellingen* jährlich jedem regierenden Ort rund 7 Pfund Haller ausbezahlen konnten, machte der Ertrag der *Bremgarter* Geleitstelle nur 4 Pfund Haller aus.[3]) Das Geleit zu *Villmergen* stand damals noch nicht den regierenden Orten zu, hatte aber nur Bedeutung für Güter, die aus dem bernischen Aargau in die Vogtei Freie Aemter oder aus dieser ins bernische Seetal gebracht wurden. Der geographischen Lage wegen hatte diese Stelle nur geringe Bedeutung, denn einmal war hier der Durchgangsverkehr gering, dann liess sich diese Stelle auch leicht umfahren, was eifrig betrieben wurde. Das Verhältnis der drei Geleitstellen scheint immer das gleiche gewesen zu sein. Im 18. Jahrhundert gewann Mellingen eher noch an Wert.

Während ehedem Geleitsleute, d. h. obrigkeitliche Beamte, die Geleitstellen besorgten, wurden im 17. und anfänglich auch im 18. Jahrhundert diese Stellen verpachtet. Mellingen brachte dabei 200 Gulden ein, Bremgarten 90 und Villmergen bloss 40. Als die Stellen versteigert wurden, war Mellingen besonders begehrt, wurden dafür doch bis 455 Gulden bezahlt, während es Bremgarten nur auf 100 brachte und Villmergen auf 50.[4]) Während wir hier für die beiden Westoststrassen einige Angaben haben, die uns einen Vergleich über die Wichtigkeit der Strassen gestatten, so fehlen uns für den Nordsüdverkehr ähnliche Angaben. Vielleicht könnten Geleitstellen im Kanton Zug und Luzern Anhaltspunkte geben. Das heisst nun nicht, dass die Bedeutung dieser Strassen weniger gross war. Für die Länderorte, die ja mehrheitlich über die beiden Vogteien Baden und Freie Aemter geboten, hatten diese eine besondere Wichtigkeit. Da diese Strassen durch katholisches Gebiet führten, konnten sie den innern Orten einen besondern Dienst erweisen im Falle kriegerischer Auseinandersetzungen zwischen den reformierten und den katholischen Orten. Freilich war die Sicherheit dieser beiden Strassen nicht einwandfrei, da sie durch ein schmales Gebiet führten, das von den beiden starken Städteorten Bern und Zürich begrenzt war.

Am Ausbau der Westoststrassen hatten die innern Orte kein Interesse, wohl aber die Freiämter und die Stadt Bremgarten, denn diese begünstigten den Verkehr mit Zürich. Da nun die Zürich und Bern verbindenden Strassen einmal da waren, mussten die innern Orte darauf bedacht sein, die Brücken beherrschenden Städte Bremgarten und Mellingen zu stärken, damit sie allenfalls die Uebergänge auch tatkräftig verteidigen konnten. Dieses Streben kommt deutlich zum Ausdruck im Abschied der Sitzung der katholischen Orte vom 12. und 16. Dezember 1695, worin es heisst: «In den Freiämtern sind die Pässe an der Reuss wichtig für die Behinderung einer Conjunction und die Offenhaltung der Strasse nach Baden». (Eidg. Absch. VI, 2, p. 598.) Aus dem nämlichen Grunde sollte auch der wirtschaftliche Aufschwung der beiden Städte gefördert werden. Praktisch konnte sich diese Erkenntnis nicht auswirken der Niederlage von 1712 wegen. Zu Friedenszeiten hatten ja die innern Orte bequemere Zufahrtsstrassen, die

besser ausgebaut waren. Für Luzern freilich mochten auch gewisse Zollerleichterungen eine Rolle spielen.

Wie es um die Bewaffnung der Freiämter Bauern schlimm stand, weil gegenseitiges Misstrauen die Regierenden lähmte, so machte aus dem nämlichen Grunde der Ausbau der Strassen nur geringen Fortschritt. Beachten wir zudem, dass die Forderungen dem Staate gegenüber, damals betraf das die regierenden Orte, nicht zu vergleichen sind mit den Aufgaben, die diesem seit dem 19. Jahrhundert aufgebürdet werden. Der Staat erachtete lange den Unterhalt der Strassen nicht als seine Angelegenheit, sondern als eine Sache der Gemeinden und Privaten.[5])

Bis ins 16. und 17. Jahrhundert hinein galt es als selbstverständlich, dass die Landanstösser auch die Strassen unterhielten, wenigstens ausserorts. Innerorts wurde schon früher die Gemeinde damit betraut. Im 18. Jahrhundert endlich wurde auch das Amt herbeigezogen. Als zum Beispiel Weissenbach sich weigerte, seinen Teil an die Strasse Waltenschwil-Boswil zu bezahlen, bestätigten der Landvogt und die regierenden Orte, Weissenbach habe, da es im Amt Boswil liege, auch seinen Teil zu tragen.[6])

Aus dem Versprechen der Eidgenossen, für Sicherheit und Wohlfahrt der Untertanen zu sorgen, lässt sich irgendwie auch die Verpflichtung der Sorge für die Strassen ableiten. Diese beschränkte sich aber lange nur auf eine Oberaufsicht. Der Landvogt erliess die nötigen Verordnungen, während seine Stellvertreter, Landschreiber und Untervögte, die Innehaltung dieser Verordnungen überwachen mussten. Nach den eidgenössischen Abschieden gaben die Strassen im 18. Jahrhundert viel mehr zu reden und zu verhandeln als im vorausgehenden Jahrhundert, trotzdem damals der Zustand der Strassen sicher schlimmer war.[7]) Es ist doch auch das ein Zeichen, dass das eidgenössische Verwaltungssystem nicht ganz erstarrt war, sondern sich wenigstens etwas den Verhältnissen anzupassen versuchte. Vielleicht steht diese bessere Einsicht der Regierenden, insbeondere der innern Orte, im Zusammenhang mit dem Rückgang des Reussverkehrs. Die Strassen gewannen dadurch an Bedeutung.

Welche Verordnungen bekamen nun die Freiämter für den Strassenunterhalt? Ganz allgemein hiess es, sie sollten gut sorgen

für die Strassen, sonst hätten sie eine Busse bis zu 50 Pfund zu gewärtigen. Die Reichsstrassen mussten eine Breite von wenigstens 12 Fuss haben. 1770 konnte der Landvogt der untern Aemter melden, sie seien überall 18 Fuss breit. Im Frühjahr und Herbst mussten die Gemeinden für einen guten Grienbelag sorgen; Bäume, die zu weit in die Strasse ragten, sollten entfernt oder zurückgeschnitten werden; das gleiche galt auch für die zahlreichen Häkken. Steine von Feldern durften nicht einfach auf die Strassen geworfen werden. Besonders zu achten hatten die Strassenaufseher auf die Wasserleitungen. Diese mussten in gutem Zustand sein und durften nicht in die Strassen geleitet werden. Es galt auch, ein wachsames Auge zu haben auf zu schwere Fuhren. Mehr als 36 Zentner durften nicht geladen werden, ansonst hatte der Fuhrmann für jeden Zentner Uebergewicht eine Busse von 5 Pfund zu gewärtigen. Am 30. Juli 1768 meldet der Landvogt der obern Aemter guten Zustand der Strassen und droht mit Bussen von 100 Thalern all jenen, die die Mandate nicht beachten. Als Höchstbelastung nennt er:

Wein: 30 Ohm à 30 Mass = 9 Saum,
Korn: 10 Malter,
Kernen: 10 Sechser oder 15 hiesige Mütt.

Neben der angegebenen Geldbusse kann der Fehlbare auch die Konfiskation der Ware gewärtigen.

Ein besonderes Verbot gilt den Gabelfuhren, die nur den Müllern zum Abholen des Getreides gestattet werden. Arme Leute aber, die vorschriftswidrig auf die Felder fahren, sollen milde behandelt werden, heisst es in einer Instruktion an den Landvogt. Vorgeschrieben wurde auch die Felgenbreite: Wagen für mehrere Zugtiere 5 Zoll, zwei Tiere 3 Zoll und Karren 2 Zoll. Einen gewissen Erfolg hatten doch diese steten Ermahnungen, weshalb das Höchstgewicht auf 40 Zentner erhöht werden konnte.

Viel zu reden und zu schreiben gab es, wenn neue Strassen geplant wurden. Handelte es sich um eine grössere Anlage, so überstieg das begreiflicherweise die Mittel eines Dorfes und gar des Amtes. Da mussten denn die Dörfer der näheren und weiteren Umgebung Frondienste leisten. Das war etwa der Fall für den Ausbau der Strasse Wohlenschwil-Othmarsingen. Bekannt ist

mir dabei die Leistung der Gemeinde Sarmenstorf. 178 Tage fronten dort unten Sarmenstorfer. Beteiligt waren 33 Handlanger, und 11 Bauern erschienen mit «Bännen». Der Beitrag des einzelnen Bürgers richtete sich nach dem Landbesitz. Pro Jucharte war eine Arbeitsleistung, die 24 Schilling galt, vorgeschrieben. Für die Gemeinde selber blieben immer noch ansehnliche Kosten zu decken, wurden diese doch auf 370 Gulden 23 Schilling berechnet.[8]) Begreiflicherweise waren die Gemeinden nicht besonders erfreut über diese «Sondersteuer». Es ist anzunehmen, dass viele Beschwerden diesbezüglich eingingen, weshalb der Landvogt den Rat bekam, die Untertanen nicht über ihre Kräfte in Anspruch zu nehmen, namentlich nicht für den Bau der Wohlenschwiler Strasse. Gleichzeitig wurde ihm empfohlen, auch die Klöster, die in diesem Amt Besitzungen hätten, zur Mithilfe anzuhalten. Der Landvogt errechnete für Muri einen Beitrag von 12, für Hermetschwil 15 und für Gnadenthal 6 Louisdor, worauf Muri seinen Beitrag um 4 Goldstücke vermehrte.[9])

Im Jahre 1778 war die Strasse Wohlenschwil-Othmarsingen ausgebaut. Die Regierung war mit der Arbeit des Landvogtes, insbesondere aber mit dem Landschreiber so zufrieden, dass sie jedem eine Gratifikation zusprach. Ungelöst war immer noch die Frage der Landentschädigung. Die Geschädigten hatten das Recht, ihre Forderungen dem Landvogteiamt einzureichen. Diese erreichten eine solche Summe, dass unparteiliche Männer eine Nachkontrolle durchführen mussten. Schwierigkeiten bereitete es, die hiefür notwendigen Mittel aufzubringen. Während Zürich die hohen Auslagen durch ein besonderes Weggeld einbringen wollte, hielt dies Bern für bundeswidrig; der Vertreter von Glarus hatte keine Kompetenz, eine bestimmte Summe zu übernehmen. Ein Jahr später aber meldete Zürich schon die Auszahlung von 725 Gulden für Landabtretungen.

Mehrmals konnte der Landvogt gute Beschaffenheit der Strassen melden. An Mahnungen zu guter Ueberwachung der Strassen fehlte es nicht. Streng wurde gegen Fehlbare vorgegangen. Und doch, bald fuhren zu schwere Wagen, dann fehlte der richtige Strassenbelag, Bäume überschatteten die Strassen. Merkwürdig, ein Landvogt meldete guten Zustand der Strassen, während der Nachfolger schon vom Gegenteil zu berichten wusste. Von 1797

meldet der Abschied: «Die Beschaffenheit der Strassen geht zum grössten Teil nicht über das Mittelmässige hinaus, sondern verdient wirklich gut genannt zu werden.» (Eidg. Absch. VIII. 494.)

Zur Zeit der Helvetik fehlte das Geld für eine gute Instandhaltung der Strassen. Die Gemeinden selber hatten kein grosses Interesse daran, denn solange die Franzosen im Lande waren, bedrückten sie andere Sorgen.

Anmerkungen:

1) Ueber den Reussverkehr im ausgehenden Mittelalter: E. Bürgisser: Geschichte der Stadt Bremgarten im Mittelalter. Seite 151.
2) Für den älteren Teil siehe ebenfalls Bürgisser, Seiten 154 ff.
3) Eidgenössische Abschiede, Bd. II, p. 269, 421, 450, 543, 601.
4) Ueber das Geleit zu Villmergen siehe: E. Suter, «Unsere Heimat» 1930, Seite 62; K. Strebel: Die Verwaltung der Landvogtei der Freien Aemter im 18. Jahrhundert, Seiten 112, 113; Staatsarchiv Aarau 2764.
5) StAA 4563, 4121.
6) Urteile vom 15. XI. 1781 und 4. VI. 1784. StAA 4279.
7) Darüber geben die eidgenössischen Abschiede gut Auskunft. Bd. VII, 2 und Bd. VIII.
8) Gemeindearchiv Sarmenstorf, Dorfchronik Bd. II.
9) Eidgen. Abschiede Bd. VII, 2, p. 896 und Bd. VIII, p. 493.