

Ein unvollendeter Verkehrsweg im Aargauer Unterfreiamt

Die «Drissgerstross» – eine politische Bauruine

Im 16. Jahrhundert entwickelte sich der Fahrweg zwischen Lenzburg und Bremgarten zur Landstrasse. Diese hätte zur direkten Strassenverbindung zwischen Bern und Zürich aufsteigen können, wäre sie verkehrspolitisch besser in die Region eingebettet gewesen. 1829 wurde mit dem Ausbau zur modernen Fahrstrasse begonnen, doch scheiterte er alsbald am Aufstand des Landvolks, dem «Freiämtersturm» von 1830.

Cornel Doswald

Die «Drissgerstross» zwischen Dottikon und Bremgarten wurde nicht zu Ende gebaut, trat als Verkehrsweg nie in Funktion. Nur bei Dottikon und im Gemeindebann von Bremgarten stellte man die gut 7,5 Kilometer lange Trasse so weit fertig, dass sie wenigstens als Güterstrasse benutzt werden kann (Abb. 5).

Die geschickt gewählte und mit gutem Gefällsausgleich abgesteckte Linienführung bedingte grössere Erdbewegungen. Deren Zeugen finden sich in den Wäldern zwischen Dottikon und Bremgarten als unvollendete Dämme und Einschnitte sowie als Ruinen zweier Brücken (Abb. 3, 4). Im offenen Land hat das Bauvorhaben hingegen keinerlei Spuren hinterlassen (Abb. 2).

Ihr günstiger Verlauf im Gelände hätte es der Strasse eigentlich erlaubt, die Verbindung Bern–Lenzburg–Zürich, die bis in die 1930er-Jahre über Baden verlief, deutlich abzukürzen. Die Überquerung des Wagenrains, des Höhenzugs zwischen Reuss- und Bünzthal, bot keine grösseren Schwierigkeiten als die Anfahrt von Lenzburg nach Baden. Allerdings standen anschliessend, von Bremgarten nach Zürich, grössere Hindernisse im Weg: Auf der Route über Birmensdorf

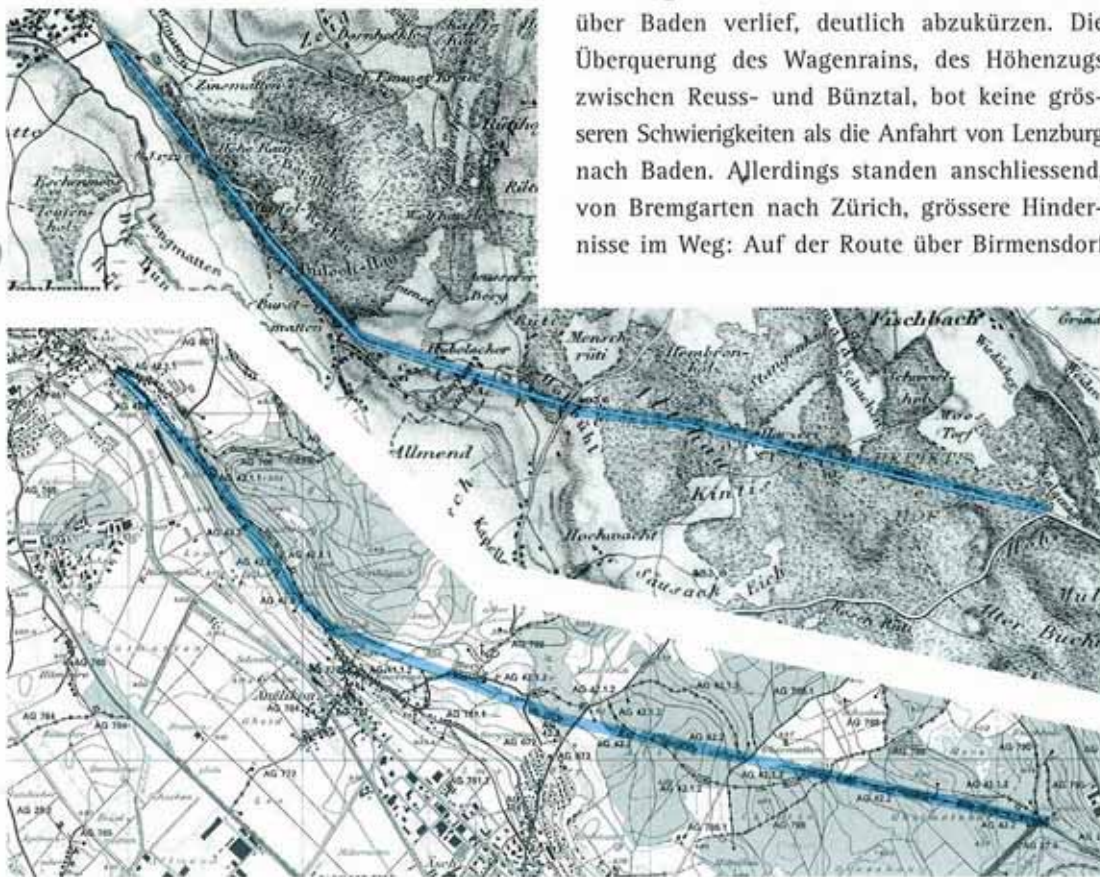


Abb. 1: In der 1837–1843 aufgenommenen Kantonskarte von Ernst Heinrich Michaelis ist die «Drissgerstross» zwischen Dottikon und Galgenhau als «im Bau begriffene oder projectirte Landstrasse» eingetragen.

Abb. 2: Die IVS-Feldaufnahmen zeigen die vereinzelt Relikte des Bauwerks (60 % der Originalgrösse).

Abb. 3: Im Hohbüel nördlich von Wohlen endet ein Einschnitt, mit dessen Aushub begonnen wurde, abrupt an einer steilen Wand.



hätten die Übergänge bei Lieli und auf der Waldegg rund 400 Meter zusätzlichen Auf- und Abstieg mit sich gebracht, auf der Route über den Mutschellen rund 180 Meter. Die Entwicklung der Strecke Lenzburg–Bremgarten muss deshalb immer zusammen mit der Fortsetzung über den Mutschellenpass betrachtet werden.

Vom Werden einer Landstrasse

Die ersten mittelalterlichen Belege der Strasse zwischen Dottikon und Bremgarten weisen in nichts auf eine Verbindung mit übergeordneter Bedeutung hin. Im Dorfrecht von Henschiken wird im 15. Jahrhundert ein «Krummenweg» erwähnt. Bei diesem muss es sich um die «strass, die gan Dottiken gatt» handeln, die 1548 erstmals erwähnt wird. Zwischen Henschiken und Dottikon überquerte sie unterhalb der Tieffurtmühle die Bünz, wo sie sich mit der alten Strassenverbindung zwischen Brugg und Luzern kreuzte. Auch in Dottikon scheint sie zunächst nur «strass, die gen Diebfurt gath» geheissen zu haben; sie wird da als Mühleweg erstmals 1346 erwähnt. Erst im 16. Jahrhundert erhielt diese Strasse mehr Bedeutung. 1566 schlossen die drei Städte Lenzburg, Bremgarten und Mellingen Zollverträge ab, in denen sie ihre Einwohner gegenseitig vom Zoll auf allen Eigenbedarfsgütern befreiten; in die Zollfreiheit eingeschlossen waren auch gewerbliche Rohstoffe, nicht aber der «Fürkauf», also Handelswaren, die unveredelt zum Wiederverkauf bestimmt waren. 1681 ist auch bezeugt, dass etliche bernische Untertanen die Gewohnheit hatten, «ihr Gewächs nach Bremgarten zumarkt zu führen»; die Verwaltung der Freien Ämter hatte sogar erwogen, ihre Zollstelle von Villmergen nach Anglikon an die Strasse zu verlegen.

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

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

Der Ausbau der Landstrasse scheint erstmals 1775/76 im Zusammenhang mit der Fortsetzung der «neuen Aargaustrasse» von Lenzburg bis Zürich im Syndikat der regierenden Orte der Graf-



Cornel Doswald

Historiker, arbeitet seit 1992 bei ViaStoria und hat unter anderem die IVS-Dokumentation des Kantons Aargau erarbeitet.

schaft Baden behandelt worden zu sein, nachdem diese epochale bernische Kunststrasse im Berner Aargau vor der Fertigstellung stand. Bern und Zürich entschieden sich damals für die hergebrachte Linienführung über Baden. Bremgarten liess in diesem Zusammenhang durch den bernischen Ingenieur Mirani, den berühmten Erbauer der Bözbergstrasse, einen Plan der Strecke aufnehmen, der aber verschollen ist.

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

An der Region vorbeigeplant

In der Folge wurde die Stadt Bremgarten zwischen 1810 und 1825 mit vier Vorstössen in dieser Sache beim Kleinen Rat des Kantons Aargau vorstellig und wies insbesondere auf den schlechten Zustand der Mutschellenstrasse hin, drang aber zunächst nicht durch. In einer fünften Eingabe von 1826 machte sie schliesslich das grosszügige Angebot, rund $\frac{1}{7}$ der gesamten Erstellungskosten für die Strecke zwischen Dottikon und der Kantonsgrenze bei Holenstrass zu übernehmen. Diese Eingabe fand Unterstützung durch die Städte Aarau und Lenzburg sowie den «gesamten Handelsstand der durch Gewerbsfleiss ausgezeichneten Bezirke Brugg, Lenzburg, Kulm und Aarau». Der ehemalige Berner Aargau war in der Industrialisierung dem restlichen Kantonsgebiet weit voraus. Sein Interesse an einer kurzen



Verbindung nach Zürich dürfte für die Unterstützung den Ausschlag gegeben haben.

1829 wurde die Strasse schliesslich durch den Regierungsrat dekretiert, und noch im selben Jahr begann die Ausführung. Das Projekt stiess aber auf den entschiedenen Widerstand der Gemeinden des unteren Freiamts, wobei Wohlen den Protest anführte. Vollends scheiterte es im Freiamter Aufstand von 1830, dem «Freiamtersturm», der zum Sturz der Kantonsregierung und zur Verfassungsrevision von 1831 führte. Die Gründe waren vielfältig: In erster Linie war es eine über-

Abb. 4 (oben): Die Reste der eingestürzten Steinbogenbrücke am Westende des Gheimetshofs werden heute von einem Holzsteg überspannt.

Abb. 5 (unten): Der einzige fertig gestellte, aber nicht weiter ausgebaute Strassenabschnitt durchzieht den Wald Gheimetshof als eineinhalb Kilometer lange, schnurgerade Forststrasse.



holte Praxis der Strassenbaufinanzierung, welche die Gemeinden des Bezirks als Anstösser für den Bau und Unterhalt zuständig machte. Auch den weiter von der Strasse entfernten Gemeinden bürdete dies grosse finanzielle Lasten und Arbeitsleistungen auf, obwohl sie kaum unmittelbaren Nutzen daraus ziehen konnten. Verschärfend wirkte sich aus, dass die Gemeinden Wohlen und Villmergen im Zentrum der Freiämter Strohflechtindustrie vom durchgehenden Verkehr abgeschnitten wurden, von dem auch das lokale Transport- und Gastgewerbe bisher profitierte. Generell wurde das Baudekret auch als Verfügung eines «aristokratischen» Obrigkeitsstaates bekämpft.

Bremgarten aber baute weiter und vollendete die Trasse innerhalb seines Gemeindegebiets. Ausserdem bezahlte die Stadt noch 1831 in Anglikon und 1834 in Dottikon auf Aufforderung der kantonalen Behörden Entschädigungen an betroffene Landeigentümer. Die Vollendung des Baus wurde aber von den anderen beteiligten Gemeinden bereits 1830 eingestellt und vom Kanton stillschweigend kassiert, obwohl nie ein formeller Beschluss erfolgte. Noch in der Michaeliskarte von 1844/45 (Abb. 1) und in der Erstausgabe der Dufourkarte 1861 erscheint der projektierte Verlauf der Strasse! Die Entschädigungsforderungen Bremgartens wurden dagegen rundweg abgelehnt.

Nachdem sich auch Zürich in den 1830er-Jahren für den Ausbau der Mutschellenstrasse entschieden hatte, wurde wenigstens dieser Teil des Projekts bis 1842 fertiggestellt. Zeitgemäss gut ausgebaute Anschlüsse auf der Aargauer Seite der Reuss entstanden dagegen zum Teil erst Jahrzehnte später. Was schliesslich insgesamt realisiert wurde, war eine Alternativroute zur Mittelland-Transversalen über Baden. Da sie aber über Villmergen und Wohlen geführt wurde, besass sie eine starke regionale Gewichtung. Erst im Zug der Motorisierung im 20. Jahrhundert stieg sie zur nationalen Hauptstrasse Nr. 1 auf und diente als Hauptroute durch das Mittelland, bis sie schliesslich – längst überlastet – durch die Nationalstrasse N1, die heutige A1, abgelöst wurde.

Résumé: La «Drissgerstross» – une route inachevée pour des raisons politiques

Au 16^e siècle, le chemin carrossable reliant Lenzburg à Bremgarten fut transformé en route. Celle-ci aurait pu devenir la liaison directe entre Berne

et Zurich si elle avait été politiquement mieux intégrée à la région. Les travaux de réaménagement en chaussée moderne commencèrent en 1829, mais ils furent presque aussitôt abandonnés en raison de l'émeute du Landvolk – le «Freiämtersturm» – de 1830. Seul un tronçon de 7,5 kilomètres situé près de Dottikon et sur le ban de la commune de Bremgarten fut terminé de manière à pouvoir au moins être utilisé en permanence pour le transport de marchandises. Dans les forêts qui s'étendent entre Dottikon et Bremgarten se trouvent d'autres vestiges: des remblais inachevés et des déblais, ainsi que les ruines de deux ponts.

Riassunto: La «Drissgerstross»

– un cantiere chiuso dalla politica

Nel 16^o secolo la strada carrabile tra Lenzburg e Bremgarten diventò una strada importante che, potendo profittare di migliori condizioni nella politica regionale del traffico, si sarebbe affermata come collegamento diretto tra Berna e Zurigo. La miglioria per trasformarla in una moderna strada commerciale fu iniziata nel 1829, ma fu presto impedita dalla sommossa degli abitanti della campagna, il cosiddetto «Freiämtersturm» del 1830. Solo a Dottikon e nel territorio di Bremgarten, vennero tracciati 7,5 chilometri di strada utilizzati in seguito per il trasporto di merci. Nei boschi tra Dottikon e Bremgarten si ritrovano altre tracce; terrapieni non finiti, tratti in trincea e i resti di due ponti.

Literatur

- Bürgisser, Eugen: Von der alten Mutschellerstrasse, in: Bremgarter Neujahrsblätter 1992, 64–88.
Denkschrift der Gemeinde Bremgarten an den Tit. Grossen Rath des Kantons Aargau, die Fortsetzung des Strassenbaues von Lenzburg nach Bremgarten betreffend, Bremgarten 1844.
Donat-Meyer, Johann Jakob: Chronik von Wohlen, SA. aus der Sonntagsbeilage zur Freiämter Zeitung 1923–1924, Wohlen 1924.
Holstein, August Guido: Das Freiamt 1803–1830 im aargauischen Staate (Beiträge zur Aargaugeschichte 3), Aarau 1982.
IVS Dokumentation Kanton Aargau: AG 42.
Leuthold, Rolf: Der Kanton Baden 1798–1803, in: Argovia 46, 1934, 1–244.
Memorial der Gemeinde Bremgarten an den Tit. Grossen Rath des Kantons Aargau, Aarau 1834.
Roth, Jörg: Zur Kulturgeographie des Bezirks Brugg. Diss. phil. II ETH Zürich, Untersiggenthal 1968.
Wiederkehr, Gustav: Die Mutscheller- und die Dreissigerstrasse, in: Freiämter Stimmen, Illustrierte Monatsbeilage zur Freiämter Zeitung 10, Nr. 1, 20. 1. 1939.