

Zeitschrift: Argovia : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau

Herausgeber: Historische Gesellschaft des Kantons Aargau

Band: 41 (1926)

Artikel: Der Bau der heutigen Bözbergstrasse : ein Beitrag zur Geschichte der Landschaft am Bözberg und ihrer Verwaltung durch die Berner Patrizier im achtzehnten Jahrhundert, auch zur schweizerischen Verkehrsgeschichte

Autor: Heuberger, S.

Kapitel: XI: Anhang

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-45357>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.02.2025

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

XI. Anhang.

1. Verzeichnis¹ der Männer und Zugtiere.

1775 Dezember 19.	Männer	Stiere	Pferde
1. Bözberg (die heutigen Gemeinden Ober- u. Unterbözberg) liegt an der Straßenlinie, haben die alte Straße verbessert.	126	95	7
Linn	51	29	—
im gleichen Gericht; eine Viertelstund von der Straß; jeder Baur hat 2 Tage (lang) auf die Straße nach Umiken (Steine?) geführt; verbessern etwas an ihren Straßen.			
Gallenfild	80	48	10
in gleicher Kirchgemeind, etwan 500 Schritt vom nächsten Ort nach Umiken gearbeitet wie Linn.			
2. Deltheim	80	48	10
ist 2 Stund Wegs, mit Stieren wohl 3 Stunden zu fahren, durch einen beschwerlichen Weg auf den Bözberg; hat ihre Dorfstraßen nach Urau, Castelen und Brugg repariert, insbesondere die Hollgass neu beschossen (überorient); auch nach Lenzburg zu sollen (sie) wohl 3 Monat auf allem in verschiedenen Jahren verwandt haben.			
3. Densbüren und Asp	109	80	7
bis nach Bözen zu fahren gegen 3 Stunden; haben 40 000 Schritt Straße zu erhalten, davon sie $\frac{3}{4}$ aus dem Wasser auf das Trockene gelegt, bei 500 Schritt neue Straß gemacht, auch Land darzu gekauft haben und gegen der Staffelegg ein zimlichen Unterhalt.			
4. Mandach	78	48	5
bis zu der Straß auf den Stalden 3 Stunden schlechten Weg zu fahren, an der Straß von Stilli nach Brugg 4 Jahr gearbeitet, die halbe Zeit, bißweilen doppelt.			
Hottwil	42	65	4
ist gleich entfernt fast wie Mandach und hat gleich an der Straße von Stilli gearbeitet.			
5. Bözen	71	42	10
Elfigen	36	25	—
Efigen	45	51	14
Käsenthal	8	17	—

¹ Siehe IV 19. Dez. 1775.

	Männer	Stiere	Pferde
Bözen und Esigen an der Straß, Esigen eine Viertelstunde davon, Käsenthal eine halbe Stunde; haben zu Verbesserung der Straße etliche tausend Fuder Steine in kurzer Zeit geführt.			
6. Thalheim	98	67	8
ist bei 3 Stunden bösen Weg bis zur neuen Bözberg Straß; bei 3 Monathen bei der Hellmühli gearbeitet, etwas bei Castelen.			
7. Umiken	30	3	8
Ryniken	56	49	2
Umiken eine halbe Viertelstund, Ryniken eine kleine Viertelstund an der Straß von Brugg nach Wildenstein und Arau; vom 7. Hornung 1771 bis 5. Juni mit 20 Mann und 4 Bennen so viel, als es die Witterung zugelassen, 117 Fuder Stein zu den Coulissen; vom 16. November 1771 bis 11. Juni 1772 20 Mann 4 Bennen; vom 16. November 1772 bis 16. Jenner 1773, da die Arbeit vollendet, gleich viel Leuthe.			
8. Kirchgemeind Rein und Mönthal:			
Laufohr	21	7	4
Auhof der Stadt Brugg	2	8	—
Rein	24	9	—
Rüfenacht	52	52	1
Stilli	28	18	4
Dilligen	102	96	6
Remigen	65	54	6
Mönthal	48	21	3

Auf die Bözbergstraß 1 bis 2 Stund. An der Straß von Stilli nach Brugg a. 1768 auf 2 Säzen mit Mandach gearbeitet, ein Tag 98, den andern 99 Mann und mit dem Fuhrwerk auch doppelt, die ganzen Bauren (Bauern mit vollem Gespann) die Stein geführt zu den Steinbetten, ohne ordinari Karren. A. 1769 auf 2 Säzen, die Hälfte Arbeiter und die ordinari Karren 8. 1770 auf 2 Säzen die Hälfte Arbeiter und 10 Kärren; 1771 2 Sätze, 10 Karren, die Hälfte Arbeiter.

NB. Von Brugg bis Stilli ist eine Stund und die Straße eine der schönsten im Land.

Am Schluß: Angabe der Entfernungen der einzelnen Gemeinden von der neu vorgeschlagenen Straßenlinie. Die weiteste: Densbüren 4 Std. Bözbergstraße Cah. 102 im StA. Bern. Die Gesamtzahl der arbeitsfähigen Männer: 1154, auf 5659 Einwohner (oben S. 7). Die Gesamtzahl der Ochsen: 868; der Pferde 101.

Diese Zusammenstellung zeigt in drastischer Form, daß im Feudalstaate — nicht bloß im bernischen — der Landesherr über die Arbeitskräfte des Landvolkes, außer denen der Frauen und Kinder, verfügte; nicht unbeschränkt, aber doch in starkem Maße.

2. Verzeichnis der Gemeindevorgesetzten.

Beilage zum Schreiben vom 9. Dezember 1775 (IV). Schreibart der Vorlage.

Verzeichniß der Vorgesetzten, die bey der den 6. Christmonat 1775 mit Oberamtlicher Bewilligung zu Veltheim gehaltenen Versammlung, die Neu Straß betreffend, zugegen gewesen.

Amt Schenkenberg:

Gericht Veltheim: Untervogt Brugger; Amtsweibel Byland.

Thalheim: Untervogt Keser von dar (daher); Gerichtses (Richter) Erißmann von Gallenkirch.

Denspüren: Untervogt Muster, Stadthalter Fafler.

Stilli: Hr. Amtsuntervogt Finsterwald, Hr. Hauptmann Finsterwald, von Lauffohr. Untervogt Geißberger von Ryniken; Jakob Schafner von alda; Weibel Horlacher von Umiken; Gerichtses Lehner von Stilli; Heinrich Kern, Gerichtses von Villigen; Gerichtses Brak in Möntal; Gerichtses Hinden von Remigen.

Bözberg: Untervogt Stöckj alda; Stadthalter Roth von Linn; Gerichtses Zimmermann von Ursprung.

Gericht Bözen oder Efigen: Untervogt Heuberger; Statthalter Bofart; Statthalter Heuberger; Kirchmeyer Brak.

Hottwyl: Untervogt Geißmann; Statthalter Märki.

Amt Kasteln:

Schinznacht: Hr. Amtsuntervogt Schaffner.

Muenstein: Untervogt Salm.

Villnachern: Untervogt Hartmann.

Oberflachs: Untervogt Keser.

Anmerkung. Alle biß an die vom Gericht Bözen oder Efigen verlangten die Supplik und willigt darzu ein (der Obervogt?).

Bescheint: Landschreiberey Schenkenberg und Kasteln.

(Bern. Staatsarch., Straßenwesen III 9 b; Abschrift von E. Schneeberger).

3. Originalbericht Miranis über den Zustand der Bözbergstraße und Kostenvoranschlag.

1774, August 3. Brugg. a) Bericht Miranis über den Zustand der Bözbergstraße²; im Bern. Staatsarchiv Straßenwesen III 9 b. Meine Abschrift haben die Herren Gymnasiallehrer E. Schneeberger in Bern, Archivdirektor G. Kurz und sein Assistent Membrez mit der Vorlage verglichen. Folgender Abdruck weist die Schreibart der Vorlage.

² Siehe den Auszug oben S. 26.

Baillage de Schenkenberg. Chemin de Bale à Brougg par le Bötzbberg.

Rapport de moi soussigné Ingenieur, de l'Examen, Remarques et Projets faits pour rétablir une nouvelle Chaussée à commencer aux frontieres ou Borne entre les Etats de Berne et d'Autriche ou à la Separation du Territoire du Village d'Hornusen d'avec celui de Bötzen.

Description du Chemin actuel.

Le Chemin actuel et (s.) de la ditte Borne jusques à l'Entrée de Bötzen, et de ce Village a celui d'Effinguen, il se trouve enfoncé dans la terre le bord du coté du Midy est d'environ 3.4. a 5 pieds plus ou moins, et celui du coté du Nord de 5. à 8 ou environ, la largeur d'environ 6 à 8 pieds, son Sol qui est en Rouine avec frondrieres, (s.!) des resauts et sert aussi de Ruisseau pour les Eaux qui y coulent continuellement, la Montée et (s.) sauf à quelques endroits est insensible.

Dès le dit Village d'Effinguen et jusques au pied de la Montée du Stalden ou Bötzbberg, ou jusques au Rencontre d'un petit Torrens nommé Riettmattbach qui se vuide dans ce Chemin, il est large d'environ 6 pieds, est sur un Sol de Roch tendre et pourri qui est feuilleté ou par petits Lits de differentes hauteurs ou Epaisseur, enfoncé dans ce Roch de 10 à 25 pieds, les Bords lateraux élevés presque perpendiculairement.

En suite commence la Montée du Bötzbberg et Spanägel, une partie est sur Terrain, et la plus grande longueur sur du Roch qui a diverses Rapidités, la premiere d'environ 18 pouces de Montée ou pante par chaque toise de 10 pieds de Berne, le surplus et a reserve d'un petit Trajet avant d'arriver au Sommet de 20 à 38 pouces aussi de Montée, où le Sol est sur terre et creux, et où il est sur du Roch, ce ne sont que des resauts panchant tantôt plus d'un coté tantôt plus de l'autre.

Le Bord au (ou) coté du Midy est un precipice ainsi que l'on peut nomer cette montée ou portion de Chemin, qui n'est susceptible à être rétabli.

NB. la longueur de cette Montée est de 441 toises et 7 pieds mesurés planimétriquement ce qui fait plus d'un quart de Lieue.

Après la ditte Montée l'on vient sur une plaine qui continue en passant près le Cabaret du Stalde d'environ 150 toises de longueur 6 à 7 pieds de largeur, il est raboteux un Sol inégal avec fondrières.

De la commence la descente contre Brougg jusques a la Croisée du Chemin qui tend à Wildistein, dont à decrire le détail seroit ici trop long; mais en general il est trop étroit, je dis la plus grande partie et la Voye Charriere a seulement 6 à 8 pieds de largeur, et enfoncée entre deux Behrnes ou Crases, depuis 4, 8, 15 et 20 pieds, le dessus des Crases sont espacées plus ou moins comme d'environ 10 à 15 pieds.

Le Sol sur terre qui avoit été pavé, a présent est renversé et détruit. il ne reste que quelques fragmens, ce Sol est aussi rempli de fondrières, grosses Ornières, et de Cailloux vacillants et roulants soit point stables, et il sert de Ruisseau en temps de pluye et fontes de Neiges et en Hyver il se forme des glaces.

A un endroit il est enfoncé entre deux Rochs de 20 pieds, et seulement de 6 à 8 pieds de largeur, et a 18 à 20 pouces de pente par chaque toise sur environ 20 toises de longueur.

Il y a encore 2 courts Espaces qu'il est de meme sur du Roch mais enfoncé seulement de 2 a 3 pieds, à un espace, est en pente de 28 pouces et à l'autre 14 aussi par chaque Toise, la largeur est de même d'environ 6 à 8 pieds, il se rencontre aussi quelques portions de ce Chemin qui est presque plaine et de même en très mauvais Etat, en fin le tout est presque impraticable.

b) Vorschlag für den Neubau.

Nach obiger Schilderung des Zustandes der Bözbergstraße beschreibt Mirani seine zwei Projekte und stellt eine genaue und ausführliche Kostenberechnung in Tabellenform auf.

Beide vorgeschlagenen Straßen beginnen im Dorfe Effingen. Die eine Linie zieht sich oberhalb Effingens durch den Wald Imhau; Mirani nennt sie das nördliche Projekt. Die andere, von ihm das südliche Projekt genannt, zieht sich von Effingen südwärts zur Barnegg (M. schreibt Berneg).

Vom nördlichen Projekt sagt Mirani:

Quenviron un quart d'heure de longueur (86 toises) est en Situation sauvage et tourné contre le Nord; enfin par calculs faits, il en coutera environ 1876 francs de plus qu'au Projet du Midi.

Die Ausführung des südlichen Projektes erfordert ein Jahr Zeit, und man würde den Absturz (le Precipice) oder den Weg über den Spanagel und Stalden vermeiden. Auf der Barnegg-Straße könnte man mit Karren und Wagen fahren (Chariots et Voitures); vorausgesetzt, daß man über den Schmidtenbach (in Effingen) eine Brücke erstellte, was ohne Risiko geschähe. Dieses Gutachten ist datiert: À Brougg ce 3. Août 1774 A. Miranj Ing.

Nach Miranis Kostenberechnung würde der Bau der ganzen Straße Hornussen-Brugg (mit Brücken in Bözen und Effingen) durch das Feld Unter Barnegg oberhalb Effingens in gerader Linie ostwärts, mit Steigung von 7 bis 8½ Zoll (par toise), durch das Gehölz Langebuhe usw. 58 807 Franken kosten. Zu dieser Berechnung vom 3. August 1774 schreibt der Staatschreiber J. R. Mutach: Dieser Devis ist nach der auf dem zugehörigen Plan bezeichneten Straßenlinie(n) Nr. 2 von Mn. Gn. Herren und Oberen beliebt und nach und nach in verschiedenen Jahren auszuführen erkannt worden. Act. cor. 200;³ bescheint Bern 3. July 1775.

1776, Juni 19. À Brougg. A. M(irani). Staatsarchiv Bern. Nr. 1 Bözberg Brouillard 1776/100. Folioheft mit Faden geheftet. Obiges Datum steht von Miranis Hand auf S. 21.

Baillage de Schenkenberg. Chemin de Bale à Brougg, en passant par Bötzen, Efiguen, sus le Spannagel, la montagne du Bötzberg, le Cabaret du Stalden, et jusques au bas d'un paquéage commun, et rencontre de la

³ Das heißt: beschlossen vom Großen Räte der Zweihundert.

ligne du Midy, comme a déjà été trassé sur le Terrain et Plan cy joint en 1774, par la ligne pointuée en vert, et à present passée en jaune, comme a, b, c, d, e, f, g, h, i.

Raport et Devis pour l'Etablissement du dit Chemin.

1° J'ai remarqué et raporte, qu'en suivant le dit Alignement, les Domages ou Indemnités à payer pour le terrain que le Chemin occuperoit, seront de très peu de Consequence (NB. L'on ne traverse aucun Prés).

2° Que depuis Efingeren jusqu'au rencontre d'un Torrens dit Riettmabach, où l'on doit établir un Pont, ou 260 toises de dix pieds de Berne de longueur, est en une Situation presque en plaine à reserve de quelques courts trajets qui sera en pente pour le plus de 7 à 8 pouces.

3° Que depuis le dit Torrens et jusques à la plus grande hauteur du Bötzbberg, marqué sur le Plan par S, les pentes se peuvent regler à 8 pouces et demy, à 9, et à quelques courtes distances à dix, par chaque toises de longueur.

4° Que pour regler les dites Pantes aux dimensions prescrites, des le dit Torrens, et pour arriver sur le Spannagel, marqué m, où l'on doit baisser le Roch d'environ 4 à 6 pieds, il faut cottoyer la montagne qui a un talud rapide, et Roch escarpé, par 4 Contours ou Zig Zags, à travers de certains Paqueages, Bois Sapins, à divers particuliers, et d'un Bois commun, ou il sera à quelques Trajets au bord des dits Rochs escarpés, sur un Sol en partie terre ordinaire et Espèces de Glaise, et l'autre partie sur terre avec Rocquaille et Roch de pierre à Chaux peu dure, et dessus le dit Spannagel, tirer à Gauche, et cottoyer aussi certains Champs où il se rencontre quelques Rochs, en suite sur terrain où Paquéage commun, d'une Pante imperceptible, suivre au Côte du Levant le Chemin actuel, jusques à la dite grande hauteur du Bötzbberg au dit S, qui a 480 pieds de montée, sur une ligne de 715 toises de longueur.

Autres remarques

1776, Juni 19. Brugg. Kostenvoranschlag U. Miranis:

I. für die StraÙe über den Spanagel und den (alten) Stalden, die ungefähr 85 fuÙ mehr Steigung hat:			
	flv.	S.	D.
Don der Landesgrenze bis Effingen 850 Klafter	8253	12	—
Don Effingen bis zur Vereinigung mit der StraÙe durch das Tobel bei Gallenkirch 1699 K.	28215	6	11
Don da bis zur Vorstadt Brugg 1404 K.	19886	11	5
zusammen 3953 Klafter	56355	10	4
Landentschädigungen:			
2163 Geviertklafter zu 8 Sols das Kl.	865	4	—
130 Geviertklafter Rebland zu 26 Sols das Kl.	169	—	—
2163 Klafter Signettes, Einfriedigung (Cloture) oder Hecken (hayes) zu 10 Sols	857	4	—
Kosten für die Inspektion der Direktion	4000	—	—
	62226	18	4

II. Für die Straße durch das Tobel (das heißt über die Langebue):

	liv.	s.	d.
Von der Grenze bis Effingen 850 Klf.	8253	12	—
Von Effingen bis zum Vereinigungspunkte 1490 Klf.	24159	1	7
Von da bis Brugg 1404 Klf.	19886	11	5
zusammen 3744 Klf.	52299	5	—

Landentschädigung:

3900 Geviertklasten zu 8 Sols	1560	—	—
150 Geviertklasten Rebland zu 28 Sols	169	—	—
2558 Klasten ligniettes Cloture ou hayes zu 10 Sols	1279	—	—
für Inspektion oder Direktion	3500	—	—
insgesamt 3744 Klasten	58807	5	—

Der Unterschied in der Länge zwischen I und II kommt daher, daß für das Projekt über den Spanagel zur Milderung der starken Steigung 4 (contours ou Zig Zags) Kehren vorgesehen waren; während die Straße der Barnegg entlang geradlinig gezogen werden konnte.

Vergleichung der zwei Entwürfe (aus dem Französischen übersetzt):

Entwurf I Spanagel:

1. Die Länge ist ungefähr 209 Klf., die Steigung (hauteur) 85 Fuß größer; Mehrkosten 3419 Fr.
2. Auf die Länge von 520 Klf. sind die Steigungen zum Teil 8½ Zoll, zum Teil 9½ und 270 Klf. beinahe eben.
3. Auf die Länge von etwa 200 Klf. ist der Weg in den Abhang eingeschnitten, dessen Gefälle 4 bis 7 Fuß auf das Klasten beträgt.
4. Auf die genannte Strecke sind Mauern von ungefähr 156 Klasten Länge und 5 (Fuß?) Höhe zu unterhalten. Auf eine Strecke von ungefähr 60 Klasten Länge ist der Rand des Weges (le bord du chemin) in Felsen eingehauen (sur la longueur de 60 toises ou environ le bord du chemin et par intervalles sera un Roch escarpé).
5. Ungefähr 200 Klasten liegen direkt gegen Norden und im Schatten des Berges, der sehr steil ist; hier scheint die Abendsonne (le soleil couchant y domine); der Rest ist offen (à decouvert).
6. Der Weg hat 4 kurze und unbequeme Kehren (crochets ou contours).
7. Die Landentschädigungen sind unbedeutend, ungefähr 200 Fr.
8. Die für den Bau einer Strecke von 600 Fuß nötigen Steine sind zur Hand; etwas im gegenwärtigen Weg; der Rest auf die mittlere Entfernung von 200 Klasten.
9. Kies konnte man bis jetzt keinen nachweisen. Was die Anwohner als solchen ansprechen, Steine von Nußgröße und noch geringer, sind abgefallene Felsensplinter; oder dann große Steine von geringer Härte, die man mit dem Finger zerbrechen kann.
10. Ungefähr in der Mitte dieser Straßenlinie sind 5 oder 6 Häuser und eine Wirtschaft, genannt auf dem Stalden. Solche Häuser sind an der Linie des andern Entwurfes nicht.

Die Bewohner des Dorfes Bözberg und die der Umgegend des Staldens wünschen die Ausführung dieses Projektes.

Entwurf II. Südliche Linie, von Effingen gegen Bernegg (Barnegg), bis zur Vereinigung mit der Linie über den Spanagel.

1. Länge: 1490 Klafter, Kosten 24159 Fr., Steigung oder größte Höhe 466 Fuß.
2. Diese Linie ist 209 Klafter kürzer und kostet etwa 3419 Franken weniger und hat 85 Fuß weniger Steigung.
3. Die stärksten Steigungen betragen 8 Zoll auf das Klafter, auf zwei kurzen Strecken 9 Zoll.
4. Auf eine Strecke von etwa 80 Klaftern wird der Weg am Bergabhang ausgehauen (sera escavé sur le coteau ou pente de la montagne); das Gefälle des Abhanges beträgt ungefähr 4 bis 9 Fuß auf das Klafter; auf eine Strecke von 50 Klaftern 9 Fuß auf Felsen, 36 Fuß auf Rocquaille und dann auf Erde.
5. Erforderlich ist der Unterhalt von 50—60 Klaftern Mauern, die etwa 5 Fuß hoch sind.
6. Auf eine Strecke von 30 bis 45 Klaftern Länge ist der untere Straßenrand an einem sehr steilen Erdabhang.
7. Eine Strecke von ungefähr 100 Klaftern Länge liegt direkt gegen Sonnenaufgang; sie wird nachmittags beschattet sein durch den Berg, der auf die genannte Länge sehr steil (rapide) ist. Der Rest wird offen sein (à découvert).
8. Enge oder fühlbare Windungen sind keine vorhanden.
9. Die Landentschädigungen werden um etwa 500 oder 300 Frk. die des ersten Projektes übersteigen.
10. Für den Bau einer Strecke von 350 Klaftern Länge werden die Steine zur Hand sein; für den Rest sind sie in einer mittleren Entfernung von 200 oder 250 Klaftern zu haben.
11. Für die Befestigung besteht der gleiche Mangel wie beim andern Projekt.
12. An dieser Linie liegen keine Häuser; aber in der Mitte der Wegstrecke befindet man sich einige hundert Schritt unterhalb der Häuser von Gallenkirch.

Es wird behauptet, daß die Bewohner von Bözen und der Umgegend des Staldens diese Linie nicht wünschen; ebenso nicht der Staldenwirt, der gezwungen wäre, seine Wirtschaft zu verlegen.

4. Verträge über Steinfuhren und Steinbrechen.

1777 November bis 1778 Februar. 1 loses Heft, betitelt Copia, folio, 12 Seiten, wovon 11 beschrieben, enthält Verträge über das Führen und das Brechen von Steinen für die neue Bözberger Straße; abgeschlossen zwischen den Unternehmern und Abraham Fuchsli, bestelltem Zahlmeister.

a) Steinfuhren (S. 1—5, 8—11).

1. Abraham Hartmann, Müller zu Dilnachern, führt 2 cubische Klafter, jedes zu 1000 Schuh gerechnet, zur Befestigung der neuen Straße aus dem Bruch an die angewiesene Strecke, wo er sie in Höhe von $3\frac{1}{2}$ und Breite von 4 Fuß

- richtig beigt. Die Steine sollen von „behöriger“ Größe zum Steinbett der neuen Straße und nicht mit kleinen, untauglichen Bruchsteinen vermischt sein. Fuhrlohn 4 Gld. (Berngulden) für 1000 Cubikfuß. Umifen, 26. November 1777.
2. Ebenso: Hans Urech Fuchs und Jakob Siegrist von Elfingen: 2 Klafter. Effingen, 28. November 1777.
 3. Samuel Müller in Gallenkilch: 1 Klafter. Effingen, 29. November 1777.
 4. Heinrich Schaffner: 5 Klafter für je 5 Berngulden. Effingen 13. Dez. 1777.
 5. Heinrich Amsler von Bözen: 1 Klafter 5 Gld.. 13. Dez. 1777, Effingen.
 6. Johannes Wildi, Sagenmüller 5 Klafter zu 5 Gld. Brugg 15. Dez. 1777.
 7. Jakob Heuberger von Elfingen: 6—7 Klafter zu 5 Gld. Effingen, 20. Dez. 1777.
 8. Hans Dätweiler und Hans Ulrich Dätweiler $5\frac{1}{2}$ Klafter, das Klafter um 50 Bernbatzen (1 Gld. = 15 Batzen). Elfingen, 20. Dez. 1777.
 9. Samuel Müller von Gallenkilch liefert bis spätestens 15. April 1778 $7\frac{1}{2}$ Klafter zu $4\frac{1}{2}$ Gld. Effingen, 2. Febr. 1778.
 10. Heinrich Schaffner von Effingen: 8—12 Klafter zu 5 Gld., diese und die früher übernommenen Steinfuhren bis spätestens 15. April 1778 zu erledigen. Brugg, 4. Febr. 1778.
 11. Johannes Wildi, Sagenmüller, etwa 5 Klafter um $4\frac{1}{2}$ Gld. bis 15. Apr. — Brugg, 23. Hornung 1778.
 12. Hans Ulrich Dätweiler 1 Klafter zu $4\frac{1}{2}$ Gld. bis 20. Apr. — Brugg, 9. März 1778.
 13. Abraham Hartmann, Müller zu Dilmachern $8\frac{1}{2}$ Klafter, um 5 Gld. das Klafter, auf 1. Mai 1778. Brugg, 21. März 1778.
 14. Samuel Müller in Gallenkilch 3 Klafter zu $4\frac{1}{2}$ Gld. bis 1. Mai Brugg, 23. März 1778.
 15. Abraham Gasser 1 Klafter Steine (zur Befestigung der neuen Straße, wie oben Nr. 1; Befestigung oder Steinbett); für 4 Gld. Brugg, 15. Dez. 1777.
 16. Johannes Kohler etwa 4 Kl. zu 4 Gld. Brugg, 31. Dez. 1777.
 17. Johannes Heuberger, Müller in Bözen, 1 Klafter zu $4\frac{1}{2}$ Gld. Effingen, 24. Jan. 1778.
 18. Heinrich Amsler 5 Klafter zu $4\frac{1}{2}$ Gld. Bözen, 24. Jan. 1778.
 19. Heinrich Schaffner: 12 Klafter zu $4\frac{1}{2}$ Gld. Effingen, 26. Jan. 1778.
 20. Jakob Heuberger von Elfingen 2 Klafter à (s.) 5 Gld. Brugg, 10. Febr. 1778.
 21. Hans Ulrich Dätweiler 2 Klafter zu 5 Gld. bis 1. April. Elfingen, 13. Febr. 1778.
 22. Rudolf Heuberger von Bözen und Caspar Amsler von Bözen 4 Klafter (davon 2 zunächst unterhalb des Dorfes Bözen, 2 vom Grenzstein gegen Bözen) zu 5 Gld. Bözen, 23. Febr. 1778.
 23. Heinrich Amsler: 5—10 Klafter an die Straße unterhalb Bözen; 5 Klafter auf das Obere Feld (zwischen Bözen und Effingen) und so viel zur Ergänzung oberhalb Effingens noch nötig sind. Bözen, 23. Febr. 1778.

b) Steinbrechen (S. 5—7):

1. Abraham Lächli bricht je ein Klafter gute und dauerhafte zur Straßen-Bsezi erforderliche Steine unweit dem Sindel und „unten am Berg unten am Dorf Effingen,“ das Klafter um vier Berggulden. Alles in dem Verstand, daß in obigen zwei Klaftern die nötige Anzahl Steine, so zur Einfassung und Verbindung der Bsezi erforderlich sind, sich befinden; nämlich in der Größe von 18 Zoll lang, 12 Zoll breit und 8 Zoll dick.“ Das beim Brechen sich ergebende Grien und die zur Bsezi untauglichen Steine sollen ohne Entgelt zu Händen des Herrn Mirani liegen bleiben. Rückgabe des Werkgeschirres nach Beendigung des Verdings in gutem Stand gemäß Verzeichnis. Vollendung der Arbeit in den nächsten 14 Tagen. Umiken, 24. Nov. 1777.
2. Meister Jakob Marti von Othmansingen; Hans Urech Nägeli, Maurer, gebürtig von Zürich, diesmal in Lenzburg; Felix Nägeli, Maurer von Birrenlauf, brechen an den angewiesenen Stellen auf und unten am Bözberg 112 cubische Klafter (zu 1000 Schuh) und rüsten sie zur Abfuhr. Alle Steine sollen die zur Bsezi der neuen Straße erforderliche Größe haben und eine gehörige Anzahl Steine zur Verbindung und Einfassung enthalten (wie oben b 1). Zur Abfuhr bereit zu stellen: je 28 Klafter bis Ende Christmonats 1777; bis Ende Jenners, Hornungs und Merzmonats 1778; bei Strafe des Schadenersatzes, wenn die Fristen nicht eingehalten werden. Dem Befinden Füchslins ist gänzlich überlassen, zu bestimmen, wie viele Klafter Steine bei jedem Bruch herausgenommen werden sollen. Lohn: 4 Gld. für das Klafter. Brugg, 26. Wintermonats 1777.
3. Johannes Büchli, Maurers: zehn Klafter zu 4 Gld. bis 1. April 1778. Bözen, 16. Jan. 1778.
4. Johannes Schmid: 18—20 Klafter zu 4 Gld. bis 1. April. Brugg, 27. Jan. 1778.
5. Johannes Büchli (= Nr. 3) 16 Klafter zu 4 Gld. bis 1. Apr. Brugg, 10. Febr. 1778.
6. Andreas Märki von Mandach 8 Klafter zu 4 Gld. bis 1. April. Brugg, 19. Hornung 1778.

Bei drei Unternehmern (Fuhrhaltern und Steinbrechern) steht statt der Unterschrift ein + mit der Bemerkung: Handzeichen des N. N.; oder: weil N. N. nicht schreiben kann, so unterzeichnet er mit einem +.

5. und 6. Baurechnungen. Verzeichnisse von Arbeitern und Fuhrleuten.

1777—1778

Bözbergstraße. Baurechnung 12. Semaine du 20. au 26. Juillet 1777. Staatsarchiv Bern.

Noms des ceux qui sont employes (s.)

S(ieur): **Ab(raham) Füchsl**, Caissier (20).*

„ **Etiene Nombride** (18).

* Ziffer in Klammer nennt den Taglohn in Bazzen (baz).

Maçons et Piqueurs: Frans. Jos. Antoine (13); Francois Tronchet, Peter Zaugg, Johannes Schmid (je 12 $\frac{1}{2}$).

Maçons (oder Maçons et Carriers): Jacob Märki (8); Abraham Lächli (8 $\frac{1}{2}$); Jacob Keller (10 $\frac{1}{2}$); Pierre Francois Roque (12); Tronc Juliene Duboin (10 $\frac{1}{2}$); Alex. Derolar (8 $\frac{1}{2}$).

Manceuvres: 74 Mann; Taglohn: 5, 5 $\frac{1}{2}$, 6, 6 $\frac{1}{2}$, 7 und nur bei einem 7 $\frac{1}{2}$ B.
Die Namen zeigen, daß es Leute aus den Dörfern der Ämter Schenkenberg und Kasteln waren.

Charettirs: Jacob Stöckli avec 2 chev. (30); Johannes Sigrift avec 1 chev. (20); ebenso: Jonnes Wildi und Jacob Herismann (zweifellos: Jakob Erismann).

Von den 90 Männern haben nur ihrer drei 6 Arbeitstage, Peter Zaugg (Piqueur-Werksführer, Polier) 7; alle übrigen 2—5. Von den Maurern sind nur zwei oder drei (Märki, Lächli und Keller) Leute mit hier einheimischen Familiennamen. Die andern, vielleicht ohne Schmid, sind offenbar Auswärtige, welsche Leute außer Zaugg. Kassier Fuchsli ist ein Brugger, Nombride (Aufseher?) ein Welscher. Unter den Handlangern (Manceuvres) erscheinen: Jakob Rütli, Trüllmeister (Exerciermeister) und Rudolf Sigrift Zingebler (Zinkenbläser; in den Lohnlisten von 1778: Zingenbläfers. Jakob für Jakob ist ein mit Hartnäckigkeit behaupteter Schreibfehler des Buchführers.

Weil die zwölfte Arbeitswoche auf die Tage vom 20. (21.) bis 26. Juli fiel, erkennen wir, daß die Arbeit in der Woche vom 4. bis 10. Mai begann.

Ferner liegt vor die Rechnung über die 23. Arbeitswoche (3.—11. Oktober 1777); aufgestellt von Sieur Beck.

4 Piquers (Antoine, Tronchet, Zaugg, Joh. Schmid); 6 Maurer (Dubois, Roch, Derolan, Lächli, Märki, Peter Donner); alle außer einem mit 6 Arbeitstagen; Taglohn der Piqueurs 12 $\frac{1}{2}$ —13 Bz.; der Maurer 12, 10 $\frac{1}{2}$, 8 $\frac{1}{2}$, 8 und 7 $\frac{1}{2}$ Bz. — 1 Charpentier (Zimmermann), 3 Tage zu 8 $\frac{1}{2}$ Bz. 175 Handlanger, von denen die meisten 5 oder 6 Tage arbeiteten. Charrettiere (Kärner, Fuhrleute) 8 mit 10 Pferden und 6 Ochsen (Oxen), 1—5 Tage; Bauern aus dem Schenkenberger Amte.

Über das zweite Baujahr, 1778, enthält das Berner Staatsarchiv in einem gebundenen Foliobande die gesamte lückenlose Rechnung (Bözbergstraß Rechnung 1778. || 105 || III 9 e). Auch hier sind die Arbeiter Woche für Woche namentlich aufgeführt und deren Arbeitstage und Arbeitslohn in vorgedruckten Kolonnen enthalten. Erste Arbeitswoche 19. bis 25. April, vierunddreißigste (letzte) 6. bis 12. Dezember. Für die ersten 28 Wochen, bis 31. Oktober, sind A. Miranj (so schreibt er sich) und seine Erben verantwortlich; nach seinem Tode, vom 1. November bis 12. Dezember, Johann Jakob Strauß, Unter-Inspektor der Bözbergstraße. Noch am 11. September 1778 genehmigte Mirani die Rechnung des Kassenführers Abraham Fuchsli fils, du nouveau chemin de Bötzberg, compte des 7. Xbre (Décembre) 1777 jusqu'au 15 Aout inclus; im Betrage von 9807 Livres, 7 sols et 1 denier; mit folgender, von ihm mit fester Hand in schönen Zügen geschriebenen Bemerkung: Le présent Compte dressé et verifié par nous Ingenieur soussigné à Effingen le d' Jour et An. A. Miranj Ing^r (Seite 94 des Rechnungsbuches).

Die Berner Zolldirektoren genehmigten am 26. Januar 1779 die von Miranis Erbschaft vorgelegte Schlußrechnung „über die im Lauf des 1778. Jahrs an der hochoberkheitlich erkannten Bözberg Straß gemachte Arbeit und daher verlegte Ausgaben.“ Dabei strich sie „die in Herrn Strauß des Commisen Nachrechnung ange setzte und nicht admittierte £. 48 für das Bureau oder Logement des Hr. Miranj zu Esigen.“ Sie nennt ihn: „Herrn Ingenieur Miranj gewesenem Inspecteur general des Ponts, Chaussées et Dignes de l'Etat.“ Betrag der Ausgaben für die 28 Wochen: 15392 Liv. 6 deniers: Arbeitslöhne, Löhne der zwei Commis, Lieferungen von Steinen für die Pflästerung (das Steinbett); Kanonen-(Spreng-)Pulver; Pickel und Pickelstiele; hyes ou dames à paver (hie = Rammblock des Pflästerers); grible de bois pour passer la sable (hölzernes Gitter zum Werfen von Sand); brouettes (Schubkarren); pelles pointees (Spitzschaufeln); Schmiedearbeit und anderes; so 50 Liv. et 10 sols Rück erstattung à Monsieur Pierre Joseph Mirani, eines Vorschusses, den sein Vater für den Werkplatz gemacht (pour des Avances que son Père avait fait pour le Chantier).

Am 26. Januar 1779 genehmigte die Zollkammer „unter dem gewohnten Vorbehalt der Mißrechnung“ — heute heißt es s(alvo) e(rrore) e(t) o(misso) — die von Samuel Stäblin, Caissier, und Jean Jaques Strauß, Inspecteur, vorgelegte Rechnung über die 29. bis 34. Woche (1. Nov. bis 12. Dez. 1778) mit 1979 £. 10 S. u. 10 D. in Einnehmen und Ausgeben. Bis 22. Aug. 1778 war Abraham Fuchslin, Sohn, Kassier; hernach Samuel Stäblin.

In der ersten Arbeitswoche: 3 Maurermeister oder Piqueurs, 6 Maurer und Steinbrecher (Carriers), 3 Handlanger.

In der zweiten Arbeitswoche 5 Maitres Maçons et Piqueurs (Maurermeister und Dorarbeiter): Franç. Jos. Antoine (13 Btz.), Johannes Schmid (12¹/₂), Julien Duboin (10¹/₂), François Antoine (12), François Lacoste (12).

12 Maurer (Maçons): Antoni Finck, Joseph Finck, Christian Meyer, Melchior Heinen, Johannes Finck, Franz Finck, Franz Rüeßler, Hans Michel Kohler, Johannes Rüeß, Joh. Baptist Rüeß, Antoni Beüß, Jaques Lambert: 1 mit 7¹/₂, 3 mit 9, 8 mit 10 Btz. Lohn. 8 Handlanger mit 6¹/₂ Btz.

In der dritten Woche: 5 Maurermeister, 20 Maurer, 2 Fuhrleute (Charrettiere): Caspar Stilli mit 3, Samuel Müller mit 2 Pferden; 10 Handlanger. Zu den Maurern der zweiten Woche sind noch gekommen: Peter Moosbrugger, Joseph Willem, Jakob Willem, Johannes Willem, Kaveri Schwarz, Johannes Schwarz, Hans Seiler.

4. Woche: 5 Maurermeister, 20 Maurer (neuer Name: Joseph Beckter), 61 Handlanger.

7. Woche: 8 Maurermeister, an der Spitze Jaq. Jos. Derolan (später Deroland geschrieben) mit 15 Btz., andere neue Namen Franc. Tronchet, Pre. Franc. Roch; 20 Maurer (neue Namen: Hs. Jk. Manser, Jos. Ant. Hager, Andreas Leuenberger, Jak. Märki, Hs. Jk. Meyer, Michel Beüger, Jaq. Lambert, Friedr. Müller, Michel Irnberger, Magnus Mehr); Lohn 7—10 Btz., Leuenberger 6¹/₂; 3 Fuhrleute mit 4 Pferden, 87 Handlanger.

16. Woche (2.—8. Aug.): 7 Maurermeister mit Derolan an der Spitze; neu H. u. Nägeli; 16 Maurer; 9 Kärner mit 25 Pferden; 126 Handlanger. In der 10. Woche 6 Piq., 26 Maurer, 105 Handlanger, 5 Fuhrleute mit 8 Pferden und $41\frac{1}{2}$ Arbeitstagen.

Der Hochbetrieb dauert den Sommer hindurch; so weist die zwölfte Arbeitswoche 659 $\frac{1}{15}$ Arbeitstage auf: 9 de Commis et Caissier; $39\frac{1}{4}$ de Maçons et Piqueurs; $96\frac{1}{8}$ de Maçons; $41\frac{2}{8}$ de Charrettiere; $473\frac{1}{4}$ de Manœuvres. Die 15. Woche: $710\frac{1}{4}$, die 16. Woche 835 Arbeitstage (höchste Zahl).

Die 21. Woche (6.—12. September) mit nur 177 Arbeitstagen der 113 Handlanger macht wahrscheinlich, daß Regenfall die Arbeit unterbrach.

In der 32. Woche sind noch verzeichnet: 2 Commis, 7 Maurermeister (Derolland, Anthoine, Schmid, Duboint, Tronchet, Roch und Nägeli); 3 Maurer und Steinbrecher (Michard, Seiler, Keller), 3 Fuhrleute (Samuel Müller, Johannes Wildi, Johannes Kohler) mit 6 Pferden, $19\frac{1}{3}$ Arbeitstagen; 13 Handlanger mit $48\frac{1}{2}$ Tagen.

In der letzten Woche: 2 Commis, 5 Maurermeister (Derolland, Anthoine, Duboint, Tronchet, Roque); 1 Fuhrmann (4 Tage; Wildi) und 3 Handlanger: Johannes Brack, Caspar Schaffner, Johannes Reiner (Riner).

Man übersetzt wohl in diesem Falle die Bezeichnung Manœuvres am besten mit Erdarbeiter; denn diese Männer waren wohl hauptsächlich damit beschäftigt, die Erde für die Anlage des Steinbettes auszuheben und sie für die Abfuhr auf die Bennen oder Karren zu laden. Die richtige Lagerung der Steine, die das feste Steinbett (le pavement) bildeten, führten jedenfalls die Maurer durch. Diese brachen auch Steine. Die ausgehobene Erde werden die Fuhrleute, die im Taglohn arbeiteten, abgeführt haben, während sie die Steine im Afford zuführten. Unter den Lieferungen fällt mir auf: Zahlung von 1 fr. 16 Sols an Heinrich Heuberger pour avoir raccomodé la Caisse de Tambour et fourni un nouveau fond.

Wir sehen, daß durch Trommelschlag Zeichen zum Beginn und Schluß der Arbeit gegeben wurden.

Etwas Kalk lieferte Monsieur Hemmann (Chirurgien) Intendant de la Thuilerie a Brougg (Verwalter der Ziegelei in Brugg).

Einen Teil der Steine, die am Steilrande beim Hafen stehen und mit hölzernen Balken, die heute verschwunden sind, ein Schutzgeländer bildeten, lieferte Johannes Kohler. Diese Steine nennt Mirani bouleroues.

4 Bregenzer Maurer: Christian Mayer, Melchior Heinen, Xaveri Schwarz und Johann Schwarz, die sich für die ganze Arbeitszeit verpflichtet hatten, blieben laut Miranis Bemerkung am 5. Juli ohne Anzeige weg. Sie arbeiteten, so lange das Wetter regnerisch und hinderlich war. Als es schön geworden und die Arbeit drängte, liefen sie fort, um anderswo um höhern Lohn zu arbeiten.

Ein Dorarberger Geschlecht ist auch finf.

Eine große Steinlieferung, $86\frac{9}{10}$ Kubikflaster, von Abraham Fuchsli, Sohn, Caspar Stilli und Joh. Schmid, für das Steinbett (pour paver le nouveau chemin de Bözberg) bezahlte Mirani am 11. September 1778 mit 1868 £iv

Im Dezember bezahlte die Unternehmung dem Caspar Stilli für Magazin-Miete, Büro und Wohnung (in Brugg?) 72 Liv.

Schmiederechnungen wurden bezahlt an Hans Hubeli (Effingen?) 233 Liv., Samuel Stäblin in Brugg (22 L.) und Johannes Bächli in Brugg (34 L.).

Die Rechnung ist mit peinlicher Sorgfalt geführt und geprüft. Bei den Erdarbeitern kommen vielfach Bruchteile von Arbeitstagen vor ($\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{3}{4}$, $\frac{5}{6}$). In der 24. Woche erscheint ein Arbeiter mit $2\frac{7}{12}$ Arbeitstagen (journées); hieraus darf man wohl schließen, daß es Arbeitstage von zwölf Stunden gab; nicht bloß solche von zehn, wie in der Weisung der Zollkammer vom 11. April 1777 gesagt ist (oben S. 83). Ablöhnung nach Arbeitsstunden habe ich keine bemerkt.

Handlanger (Erdarbeiter) im Jahre 1778: Jakob Schwarz, Heinrich Spengler, Joh. Brack, Caspar Schaffner, Joh. Siegrist, Jakob Kehrer, Joh. Riner, Joh. Kohler, Jakob Zimmermann, Heinrich Gyger, Rudolf Kohler, Caspar Brack, Joh. Horlacher älter, Jakob Kistler, Hans Jörg Walch, Johann Vogeljang, Jakob Müri, Samuel Horlacher, Joh. Horlacher, Joh. Stahel, Felix Spillmann, Heinrich Horlacher, Jakob Peter, H. H. Hartmann älter, Heinrich Zimmermann, Jakob Ott, Felix Läubli, Jakob Hartmann, Baschis, Heinrich Joho, Heinrich Stahel, Jakob Horlacher, H. H. Hartmann jünger, Jakob Suter, Caspar Sigrist, Heinrich Müller, Joh. Peter, Joh. Horlacher jünger, Hans Hartmann, H. U. Keller, Vater, Jakob Horlacher, Trüllmeister, Hans Dätwyler, Jakob Zimmermann, Simes, Jakob Joho, Daniel Hartmann, H. U. Meyer, Joh. Brack de Gallefild, Joh. Kihler, Joh. Grimm, Elias Hartmann, Jakob Spillmann, Wagners, Heinrich Hartmann, Rudis, Fridli Kihler (Killer), Abraham Ryner, Joh. Peter, Caspar Spillmann, Jakob Dübelbeiß, Caspar Sigrist, Schuhmacher, H. U. Keller, Sigersten, Hans Jakob Geißberger, Jakob Hartmann, Heinrich Herzig, Küfer, Samuel Obrist, Hans Jörg Buchmann, Andreas Leuenberger, Joseph Schäubli, Abraham Müri, Jakob Kehrer, de Bözen, Hans Jakob Manser, Hans Ulrich Hilpold, Jakob Meyer, Fridli Ryniker, Joh. Udermann, Heinrich Herrmann, Jakob Kehrer, jun., Jakob Brack, Conrad Joho, Joh. Obrist, Samuel Zulauf, Samuel Pauli, Jakob Spillmann, Conrad Rubli, Heinrich Vogt, Caspar Hilpold, Rudolf Schmid, Hans Ulrich Keller, Sohn, Heinrich Meyer, Fridli Müller, Samuel Brack, Heinrich Brack, Heinrich Brack, Conraden, Hans Jörg Hunziker, Daniel Meyer, Rudolf Wernli, Heinrich Simen, Rudolf Sigrist, Jakob Hilpold, Joh. Dübelbeiß, Jakob Amsler, Jakob Herrmann, Joseph Früsch, Thadedeus Rüedi, Joseph Keyser, Marti Leber; später: Jakob Hunziker, Caspar Gasser, Jakob Fehlbar (felber), Samuel Suter, Jakob Rüti, jünger, Heinrich Hartmann, Caspar Geißberger, H. U. Kistler, Conrad Brack, Joh. Wächter, Rud. Sigrist, Zingenblasers, Jakob Amsler, Caspar Brack, Wächter, Heinrich Schaffner, Johann Fehlbar, Rudolf Obrist, Heinrich Obrist, Caspar Obrist, Hans Jakob Joho, Joh. Schaffner, Joh. Geißberger, Jakob Amsler, Jakob Spillmann, Samuel Dätwyler, Jakob Peter, Rudolf Wülser, Joh. Trinkler, Joh. Müri, Heinrich Kehrer, Hans Urech, Gerber.

Taglohn 5, $5\frac{1}{2}$, 6, $6\frac{1}{2}$, ausnahmsweise 7 Bz. Mehrzahl 6 Bz. — Bei der Beurteilung der Lohnhöhe ist selbstverständlich der damalige Geldwert zu

berücksichtigen. 10 Batzen gaben einen Franken (Livre); der alte Franken ist an Silber gleich $1\frac{1}{2}$ neuen. Aber den Sachwert darf man wohl zehnmal höher ansetzen als heute.

Das Namenverzeichnis der Handlanger oder Erdarbeiter ist sehr wertvoll; denn es zeigt, daß das Schenkenberger und Kasteler Bauernvolk eine große Zahl überschüssige Arbeitskräfte hatte, die über die außerordentliche Gelegenheit, lohnende Arbeit zu verrichten, froh waren; wie es der menschenfreundliche N. E. Sellenberg vorausgesagt hatte. Es herrschte demnach in der Landschaft am Bözberg damals andauernde Arbeitslosigkeit. Ebenso war es im benachbarten Amt Eigen. Mit der Kraft des Dichters hat die dortige Arbeitslosigkeit unter dem Bauernvolk und deren verderblichen Folgen Heinrich Pestalozzi in Lienhard und Gertrud geschildert. Heute findet die überschüssige bäuerliche Arbeitskraft das ganze Jahr hindurch im Großgewerbe genug lohnende Arbeit und wenn ein außerordentliches Werk auszuführen ist, so müssen auswärtige Hilfsarbeiter herangerufen werden; ein Zeichen, daß die wirtschaftliche Lage des Schenkenberger Landvolkes wesentlich besser geworden ist. Das war schon beim Bau der Bözberg-Bahn um 1874 der Fall; es stellten sich damals für die gewöhnlichen Erdarbeiten nur wenig Leute aus den umliegenden Dörfern ein; sie erhielten etwa 5 Fr. Taglohn, wenn ich nicht irre. Die Großzahl der Erdarbeiter waren Italiener und Welschtiroler; auch Reichsdeutsche, die man an Sonntagen in den Wirtschaften die Wacht am Rhein singen hörte. Die Mineurs im Tunnelstollen waren lauter Fremde, und zwar meistens Italiener, worunter viele Lombarden, die sich durch Wuchs und Wesen stark vom andern welschen Volk unterschieden. Die leitenden Ingenieure waren Reichsdeutsche und deutsche Schweizer. Noch vierzig Jahre vor dem Bau der Bözbergbahn berief die Stadt Brugg beim Umbau ihrer Hauptgasse — von der Brücke bis zum Roten Haus, einer wichtigen Strecke der Bözbergstraße — einen Ingenieur, der zwar in Zürich wohnte, aber einen welschen Namen trug: Negrelli; auch das ein Zeichen, daß unsere Vorfahren bis vor einigen Jahrzehnten im Straßenbau auf welsche Baumeister angewiesen waren. Es sei daran erinnert, daß eine schweizerische Ingenieurschule, das eidgenössische Polytechnikum, erst nach der Gründung des Bundesstaates errichtet wurde. Heute bauen die Gemeinden ohne auswärtige Hilfe Feld- und Waldwege, die besser sind, als die Landstraßen vor hundertundfünfzig Jahren.

Maurermeister: (Maitres Maçons soit Piqueurs): François Antoine, Franç. Jos. Antoine, Jaq. Jos. Derolan, Julien Duboin, François Lacoste, Jaques Lambert, P^{ro} Franç. Roch, Joh. Schmid, François Tronchet, Jean Ulrich Näguelin.

Maurer, die aber nicht alle während der ganzen Bauzeit da waren. Das Verzeichnis ist von mir alphabetisch geordnet: Gabriel Akli, Sebastian Akli, Josef Baur, Josef Beckter, Antoni Beust, Jean Claude Cullaz, Antoni Find, Franz Find, Johann Find, Joseph Find, Joseph Antoni Hager, Marti Hürdi, Joseph Häusler, Joseph Hirsch, Thomas Hirsch, Melchior Heinen, Michel Irnberger, Jakob Keller, Mocesti Kleidner, Hans Michel Kohler, Jacques Lambert, François La Coste, Andreas Leuenberger, Hans Jakob Manser, Andreas Märki, Jakob Märki, Magnus Mehr, Jean Jacq. Meyer, Peter Moosbrugger,

fidele Müller, Fridli Müller, Friedrich Müller, Jakob Müller, Fridli Obrist, Johannes Rüeff, Joh. Baptist Rüeff, Franz Rühler, Kaveri Schwarz, Joh. Schwarz, Heinrich Seiler, Hans Seiler, Jakob Spillmann, Thomas Teuber, Lorenz Undolft, Jakob Wild, Josef Willem, Jakob Willem, Johannes Willem, Leonzi Würsch.

Die weit überwiegende Zahl dieser Männer kommt von auswärts. Das Schenkenberger Amt hatte wohl wenig Maurer, weil damals in den Dörfern gemauerte Häuser nur in geringem Maße vorhanden waren. Das altalemannische, von Holz erbaute Haus mit Strohdach war die Regel, das Steinhaus die Ausnahme. Die Bauern am Bözberg brauchten also Zimmerleute, nicht Maurer.

Fuhrleute (Charretiers, Kärner): Heinrich Umsler, Heinrich Brad, Abraham Egg, Rudolf Egg, Jakob Erismann, Samuel Fehlmann, Abraham Hartmann, Caspar Hartmann, Johannes Heuberger, nur zweimal, mit 4 Pferden, Jakob Kehrer, Johannes Kohler, Fridli Meyer, Fridli Müller, Johannes Müller, Samuel Müller Philipp Müller, Heinrich Schaffner, Rudolf Schmid, Jakob Siegrist, Kaspar Stilli, Anthoni Thaser (nur 1 Tag), Hans Weibel, Johannes Wildi; fast nur Leute der Landschaft am Berg.

Taglohn für einen Mann mit 1 Pferd 19 oder 20 Batzen; mit 2 Pferden 30 Batzen; mit 3 Pferden 35 Batzen; mit 4 Pferden 45 Batzen. Für 1 Mann mit 2 Ochsen 30 Batzen, mit 3 Ochsen 30—36 Batzen; mit 4 Ochsen 30—32 Batzen.

1780, April 14. Die Zollkammer genehmigt die Rechnung des Oberinspektors an der Bözbergstraße, Herrn Abraham Renner, über die im Jahre 1779 daran ausgeführten Arbeiten. Einnahmen 26 825 Fr. (rund); Ausgaben 25 944 Fr.; Überschuss 878 Fr. Die Kammer „geruht folgende Gratifikationen zu erteilen“: Dem Oberinspektor eine zehnfache Dukaten = 75 Fr.; dem Controlleur und Commis Strauß 400 Fr.; dem Sieur Potteraz, Unterinspektor, 160 Fr.; dem Zollkommis Stäbli in Brugg, Verwalter der Hauptkasse, 350 Fr.; dem Herrn Kassier Vöglin eine doppelte Dublone = 32 Fr.; zusammen 1017 Fr., die auf das Ausgeben der Straßenrechnung zu setzen sind. M. J. K. S. 325 f.

1781 Febr. 17. Herrn Anthoni Renners, Inspektors, über die im Jahre 1780 durchgeführten Arbeiten zu Vollendung der Bözbergstraße: Ausgaben 8718 Fr. M. J. K. S. 47.

7. und 8. Unterhalt der Straße.

1780 Juni 23. Die Zollkammer an den Präfecten von Schenkenberg. Laut des Berichtes der aargauischen Straßencommittierten ist die Straße von Brugg bis zur Stilli in gutem Stande. Nur muß sie in den Gebieten von Riniken und Remigen übergrient, und in Villigen müssen die Geleise eingestossen werden. Der Präfect soll diese Verbesserungen möglichst bald anordnen.⁴ Bei der Besichtigung der Bözbergstraße fanden die Committierten folgende Anstalten für nötig:

⁴ Die Straße Brugg-Stilli geht durch Lauffohr; von Riniken, Remigen und Villigen führen Verbindungsstraßen zur Hauptstraße nach Stilli. Wahrscheinlich bezieht sich obige Verordnung auf jene.

Den Fuhrleuten ist auf zwei Anschlagpfoften zu verbieten, auf den Accottements der Straße zu fahren. An den Borden der Straße entlang darf nicht eingegraset werden, weil dadurch die taluds (talus = Böschung), die ohnehin allezeit herunterreiten, verderbt und zugleich dadurch die Abzugsgräben angefüllt werden.“ Von der Buße, die der Präfekt feststellen soll, fallen zwei Drittel dem Verleider zu.⁵

Die Privaten (Partikularen), die oberhalb Umiken „in der Tiefen Grube (Flurname) das Wasser genießen“ (benutzen) wollen, müssen die Abzugsgräben fleißig räumen.⁶

Der Herr Landvogt soll der Gemeinde Riniken befehlen, eine Zufahrt zur Bözbergstraße zu erstellen und dafür ein Stücklein Erdreich anzukaufen, das gehörig übergrient werden soll.

Die Stadt Brugg soll auf der Höhe des Widaders ihre Waldung auf den reglementsmäßigen Abstand von 24 Schuh zurückhauen.

Zur Sicherheit der Reisenden ist Jakob Bossert in Bözen zu verhalten, seine ganz nahe an der Straße stehenden Bienenkörbe anderswo aufzustellen. Wegknecht Jakob Umsler in Bözen behält bis auf weiteres seine Stelle; man erwartet aber, er werde seinen Straßenbezirk mit größerer Sorgfalt unterhalten. M. J. K. S. 416.

Die folgenden Auszüge aus dem Manual der deutschen Zollkammer übermittelte mir Herr Membrez am bernischen Staatsarchiv. Ich danke ihm auch an dieser Stelle für seine freundliche Beihülfe.

1784, Juni 14. Der Landvogt am Schenkenberg wird angewiesen, Instandsetzungsarbeiten an der Bözbergstraße vornehmen zu lassen. — Auf die Entdeckung des Täters, der die Brustmauer längs den „Buchen“ in böswilliger Weise beschädigt hat, wird eine Belohnung von 2 Louisd'or ausgesetzt. Dies soll publiziert „und durch ein aufzusezendes Potteau an obbemeltem Ort“ allgemein bekannt gemacht werden. — für die Stelle des entlassenen Wegknechtes Josef Umsler sollen 2 Männer vorgeschlagen werden, wovon der eine zum Nachfolger ernannt werde. M. J. K. Bd. 1784/85 S. 94.

1784, Aug. 27. Die Verfügung des Amtmanns von Schenkenberg, betr. die Wegknechte auf der Bözbergstraße (nicht näher bezeichnet), wird genehmigt. M. J. K. Bd. 1784/85 S. 152.

1785 April 11. In der Streitsache zwischen verschiedenen Gemeinden des Amtes Schenkenberg wegen des Weggeldes sollen die beteiligten Parteien nochmals durch den Landvogt verhört werden. M. J. K. Bd. 1784/85 S. 262.

1787 Aug. 10. Die vom Landvogt von Schenkenberg getroffenen Verfügungen in betreff der Bözbergstraße werden gutgeheißen, namentlich die Entlassung des Wegknechtes Kistler von Esigen, der durch Heuberger ersetzt wurde. Die vorgeschlagene Einfassung des Wassers bei der Mühle zu Bözen wird ebenfalls genehmigt; die Wässerungsbesitzer sollen die Kosten für die Erweiterung „dieser offenen Schalen“ tragen. M. J. K. Bd. 1787 S. 291.

⁵ accotement - berme - Seitenweg (Rasenband am Rande der Straße?).

⁶ M. J. K. 413.

- 1787 Aug. 17. Für die Stelle eines Zollauffsehers in Bözen — der bisherige war gestorben — komme der Wegknecht Heuberger nicht in Betracht. Der Landvogt möge deshalb einen Mann aus Bözen vorschlagen. M. Z. K. Bd. 1787 S. 320.
- 1787 Sept. 11. Notifikation der Ernennung des Joh. Trinkler, bisher Salzaussmesser in Bözen, zum Zollner daselbst. M. Z. K. Bd. 1787 S. 381.
- 1788 Aug. 22. Die im Vorjahre erhöhte Dohle unterhalb des Dorfes Bözen, die über die Bözbergstraße geht, müsse abermals in Stand gesetzt werden. Eine bedeckte Couliße, wie sich eine solche auf Friedtalischem Gebiet befindet, sei hier das beste. Da im Dorf Bözen selbst eine solche Couliße auch nötig ist, erhält der Amtstatthalter den Auftrag, der Gemeinde Bözen die Ausführung dieser 2 Coulißen zu befehlen mit der Versicherung einer „großgünstigen Beysteuer“, falls die Arbeiten gut ausgeführt würden. M. Z. K. Bd. 1787/88 S. 368.
- 1789 Aug. 26. Dem Landvogt auf Schenkenberg wird gedankt für seine Sorgfalt um die Bözbergstraße. — Die Gemeinde Umiken möge er anhalten, dem Herdfall bei der Tiefgrube durch Anlegung eines Etters zu steuern. — Ungern habe man vernommen, daß die Gemeinde Bözen drei Coulißen, die man ihr anzulegen vor einem Jahr befohlen habe (eine bei der Mühle und zwei im Dorf), noch nicht ausgeführt habe. Dem Untervogt von Bözen sei deshalb ein Verweis zu geben und für sofortige Ausführung dieser Arbeiten zu sorgen. M. Z. K. Bd. 1789/91 S. 9—11.
- 1789 Aug. 26. Dem Landvogt in Kastelen wird der Auftrag erteilt, die Arbeiten, die die Gemeinde Dilnacheren an der steinernen Couliße bei der Bergmatte vornehmen lasse, zu überwachen, damit sie solid ausgeführt würden; diese Couliße geht unter der Bözbergstraße durch. Ein Beitrag wird für den Fall guter Ausführung in Aussicht gestellt. M. Z. K. Bd. 1789/91 S. 12.
- 1790 Okt. 27. Zettel an den Oberzollverwalter Wyß: Da sich der Zollauffseher in Bözen beklage, daß die „Kräzenträger“ und Krämer die dortige Zollstatt umgingen, so sei der Zollcommis in Brugg davon zu verständigen, daß er den Zollauffseher in Bözen richtig instruiere. M. Z. K. Bd. 1789/91 S. 285.
- 1790 Nov. 24. Der Gemeinde Bözen werden für die Errichtung zweier neuer Coulißen an der Bözbergstraße 25 Kronen als Beisteuer bewilligt, da die Arbeiten solid ausgeführt seien; unter der Bedingung jedoch, daß die Gemeinde diese zwei Coulißen auf ihre Kosten zu unterhalten habe. M. Z. K. Bd. 1789/91 S. 302.
- 1791 Juni 29. 2 Comptes für Straßenwerkzeug (von Conrad Joho auf der Bözbergstraße) in der Höhe von 5 Kronen 3 Batzen 2 Pf. M. Z. K. Bd. 1791/93 S. 46 f.

Das ist alles, was Herr Membrez in den Akten der Zollkammer über die Bözbergstraße aus den Jahren 1784—1791 gefunden hat. Diese Auszüge zeigen, daß die Straße in der Hauptsache ganz in Ordnung war und daß die politische Oberbehörde mit der umständlichen, Zeit und Geld verschlingenden Regiererei fortfuhr, indem sie auch die kleinen Unterhaltungsarbeiten selber oder durch ihre Organe anordnete, statt daß sie das einem ständigen Straßenauffseher anvertraute.

9. U. Mirani.

Über die bernischen Straßenbauten und über Mirani sagt U. von Tillier:

„Bern machte besonders seit 1740 in der Schweiz den Anfang mit Verbesserung des Straßenwesens. Die Straßen wurden erweitert, die Höhlen ausgefüllt, die Wälder entfernt, Täler erhöht und steinerne Brücken aufgeführt. Nach dem Reglement von 1744 mußten die Straßen 25 Schuh breit sein. Zur Verbesserung des Staldens (bei Bern) hielten Räte und Bürger die Summe von 105 332 Franken nach dem Plane und Kostenverzeichnisse des Ingenieurs Mirani nicht für zu hoch, 30. Juni 1749. Mit der Ausführung aber war man so zufrieden, daß Mirani später (26. Juni 1771) auf zwölf Jahre mit einem Wartgelde von 1200 Franken als Aufseher der Brücken und Straßen und des Schwellenbaues angestellt ward.⁷

J. Keller erwähnt die in Effingen und da herum lebende Sage, Mirani habe geschworen, die neue Straße liege auf der Sommerseite des Berges, und sein Geist gehe noch um.⁸ Man sieht, was für einen tiefen Eindruck auf die Seele der Anwohner des Berges das Straßenwerk und sein Leiter machten.

Mehr als das, was Tillier und Keller sagen, konnte ich über Mirani in gedruckten Schriften nicht ausfindig machen.

Nach langem, vergeblichem Suchen in den Totenrodeln von Brugg, Bözen, Bözberg, Windisch und der katholischen Gemeinde Hornussen (der Name Mirani klingt italienisch, so daß man vermuten konnte, der Mann sei Katholik gewesen) fiel mir erst ein, Mirani könnte als Katholik in der paritätischen Gemeinde Gebenstorf bestattet worden sein. Durch Krankheit gehindert, bat ich meinen frühern Schüler Herrn Walter Koprio, damals Pfarrerweser in Gebenstorf, im Herbst 1925, er möchte im dortigen Totenrodel nachschauen. Er vernahm, daß früher die Gebenstorfer Katholiken in Birmenstorf, das wie Gebenstorf unter dem Patronate Berns stand, bestattet wurden.⁹ Er fand auch dort im Totenrodel eine ausführliche Eintragung über Mirani. Ich danke Herrn Koprio und dem Zivilstandsbeamten von B., der mir den Rodel zur Benutzung überließ, verbindlich. Die Eintragung, geschrieben von dem katholischen Pfarrer Fridolin Stamm, der von 1759 bis 1793 in B. amtete, in lateinischer Sprache verfaßt, beginnt mit den Worten:

1778. 30. Okt. † D(ominus) Antonius Maria Mirani Königsfeldae Matheseos experientissimus (Am 30. Okt. 1778 starb Herr Anton Maria Mirani aus Königsfelden, Meister der Mathematik; letzteres der Ausdruck für Ingenieur).

Sodann erzählt Stamm von den Werken Miranis: Er legte zur Erleichterung der Schifffahrt Seespiegel höher oder tiefer, verbaute Wildbäche; erweiterte zum Zwecke der Bewässerung Flußbetten; verstärkte städtische Wehranlagen durch Schlösser und Burgen; trug Hügel ab (montes diminuit); verbesserte Straßen. Alle diese erstaunlichen Werke vollbrachte der Archimedes der Berner mit e i n e m

⁷ Gesch. des eidgen. Freistaates Bern V. Bd. S. 428.

⁸ Vom Jura zum Schwarzwald 1884, S. 271.

⁹ Siehe auch f. X. Bronner, Der Aargau I 219.

Messstabe (und calamò¹⁰ produxit). Und sein Geist wäre stark genug gewesen, noch mehr hervorzubringen; aber sein Körper erlag nicht sowohl infolge der Last der Arbeiten, als vielmehr aus Mangel an Schonung. Denn kaum hatte er die für Wagen und Pferde schreckliche, stellenweise einem Abgrund ähnliche Straße über den Bözberg verbessert, als er anfang, den schwierigen Weg von Königsfelden zur Reuß hinunter zu verbessern (explanare, auszuebnen, weniger steil zu machen). Während dieser Arbeit wurde Mirani in Königsfelden, wo er damals wohnte, in der Nähe der Stelle, wo im Jahr 1308 König Albrecht erschlagen worden war, von einer Krankheit, Katarrh, ergriffen: am 23. Oktober 1778; trotz ärztlicher Hülfe erlag er am 30. Oktober der heftigen Krankheit. Noch an diesem Tage hatte er zur Arbeit an die Reuß hinunter gehen wollen; aber er mußte sich wieder ins Bett legen und starb, bevor ihm der Geistliche das Sterbesakrament, mit dem er unterwegs war, reichen konnte. Der Tote wurde am 2. November in Birmenstorf bestattet. Es nahmen auch Bürger von Brugg an der Beerdigung teil. — Der Sohn, Pierre Joseph, reiste nach der Heimat Chêne zurück. Chêne gehörte damals noch zu Savoyen, es kam erst im Jahre 1815 durch den Wiener Vertrag zu Genf. Der Erbauer des Gotthardtunnels, Louis Favre, war auch Bürger von Chêne. Er starb wie Mirani vor Vollendung seines letzten Werkes: am 19. Juli 1879.

Nachtrag. Am 29. IX. 26, als obige Zeilen vom Drucker schon gesetzt waren, erhielt ich von Herrn Professor H. Türler, Bundesarchivar, in Bern, den ich tags zuvor in Basel getroffen und befragt hatte, folgende Mitteilungen:

1. „Der Ingenieur Antoine Maria Mirani von Massino (Novara), der eben mit großer Auszeichnung den Straßenbau bei St. Cergues leitete, wurde 1749 durch den Landvogt von Nyon nach Bern berufen und konsultiert, für die Anlage des neuen Nargauerstaldens. Die Straße wurde 1750—58 ausgeführt. Mirani wurde 1772 zum Ingenieur . . . en chef de Leurs Excellences de Berne ernannt.“¹¹ — Das hat Herr Türler schon im Jahre 1896 geschrieben, in seinem Werke, das ich leider nicht kannte: Bern, Bilder aus Vergangenheit und Gegenwart.

2. „Die Heimat Miranis war Massino; vielleicht war aber schon sein Vater in der Nähe von Genf oder in der Waadt beschäftigt und der Sohn wirklich in Chesne (= Chêne) im Kanton Waadt oder einem Chêne im Kanton Genf geboren.“

Ich danke Herrn Türler auch hier für seine freundlichen Mitteilungen.

¹⁰ S. Ed. Nowotny im 15. Berichte der röm.-german. Kommission, Frkf.-a. M. 1925 S. 143.

¹¹ Vergl. oben S. 91.