

*Strecke AG 26
Linienführung 1
Landeskarte*

*Bremgarten - Dietikon (- Zürich); Mutschellen
Mittelalterlich-frühneuzeitliche Linienführung
1090*

GESCHICHTE

Stand Dezember 1993 / do

Die ältere Linienführung über den Mutscheller ist wahrscheinlich mindestens in ihrer Funktion als überregionale Verbindung jünger als die Route über Lieli, wie verschiedene Indizien vermuten lassen (vgl. AG 51).

Als ältestes Wegstück ist aber bereits 1189 die "Holenstrass" durch den gleichnamigen Hof im Reppischtal belegt (UBZH I:228). Der dortige Hohlweg ist also bereits über 800 Jahre alt ! 1562 wird er dann in der Offnung von Birmensdorf wie folgt beschrieben: "Die Holstrass - welche also darumb heisst, weil sie zwey hohe port hat und hiermit dem namen gemess hol ist, darvon ohne zweyfel auch der nechst darbey gelegne hoff den namen Holenstrass empfangen hat - ist nicht weit von Dietikon, nechst wo der von Ruderstetten fliessende Rollenbach in die Rämpisch fallet, und ist die Landtstrass von Dieticken nach Brämgarten." (SSRQ ZH I/2: 86; die Holenstrasse wird auch in einer älteren Redaktion der Offnung von 1347 erwähnt, SSRQ ZH I/2: 36.)

Die zukünftige Bedeutung der Route bahnte sich aber erst an, nachdem Bremgarten begann, nach Süden und Osten über seinen Stadtbann auszugreifen und die Vogtei über die umliegenden Dörfer zu erwerben (BÜRGISSER EUGEN 1937: 45ff.) Insbesondere liegen der erste nachweisbare Ausbau der Mutschellenstrasse 1436 und der Erwerb der Vogtei über Rudolfstetten 1438 nur zwei Jahre auseinander. "Am 4. Mai 1436 urkunden Schultheiss, Räte und Bürger von Bremgarten, dass sie zum Nutzen ihrer Stadt sich vorgenommen haben, die Strasse, die durch den Zwing Rudolfstetten geht, zu bauen und zu unterhalten, damit man mit Leuten und Gut desto besser 'zu und durch unser stat' fahren möge. Die Schaffung dieses Karrenweges geschehe dank dem Entgegenkommen mehrerer zürcherischer Grundbesitzer daselbst. Dafür verpflichtet sich Bremgarten, auf alle Zeiten den Unterhalt zu übernehmen und alle, die im Zwing und in den Gerichten von Rudolfstetten wohnen, von Zoll und Immi (Abgabe im Kaufhaus) in der Stadt zu befreien." (BÜRGISSER EUGEN 1992: 68f.; Nachweise bei BÜRGISSER EUGEN 1937: 56 Anm. 48). 1457 taucht dann auch erstmals "die Zürich stras" namentlich in den Quellen auf (AU 8 Bremgarten Nr. 396, in Niederberikon).

Da 1457 Rudolfstetter Anstösser genannt werden, muss es sich um die Mutschellenstrasse handeln. Sie erscheint auch im Urbar des Klosters Muri von 1572/1621 als "Zürcher Lanndtstrass" in der Zelg gegen das Junkholz, vgl. STAAG 5015: 41ff. passim; diese darf aber nicht mit der "Zürcher Lanndtstrass" in der Zelg gegen Oberwil verwechselt werden, die nach Birmensdorf führte, vgl. AG 51.

In der Folge wurde der Reppischübergang in der Holenstrass mit einer hölzernen Brücke versehen, die Bremgarten und Zürich vor etwa 1550 gemeinsam durch eine Steinbrücke ersetzten. Die Brücke öfters erneuert werden (1566, 1647, 1733); Bremgarten war zum Unterhalt verpflichtet, wobei Zürich bei den Neubauten meist

Unterstützung geboten zu haben scheint (BÜRGISSER EUGEN 1992: 68f.).

Im Anschluss an den Ausbau der linksufrigen Limmatalstrasse 1765-70 (AG 2.2) bemühte sich Bremgarten ab 1770, eine Neuanlage der Mutschellenstrasse durchzusetzen. (Zürich scheint daneben den Ausbau der Sädelstrasse AG 51 favorisiert zu haben.) Die notwendigen Arbeiten scheiterten während Jahren am Widerstand der Gemeinden und Landeigentümer, bis sich 1784 nach wiederholten Klagen der Fuhrleute auch das Syndikat zu Baden einschaltete. Aber auch diese Intervention scheint nur ungenügende Unterhaltsmassnahmen bewirkt zu haben. Jedenfalls ist 1794 wieder die Rede vom elenden Zustand der Strasse, die nicht ohne Gefahr passiert werden konnte (vgl. allgemein BÜRGISSER EUGEN 1992: 69ff.). Auch nach französischen Angaben befand sich die Strasse 1799 beim Transport der Schiffbrücke an die Limmat in einem schwierigen Zustand; es handelte sich um "un chemin très étroit, raviné par les pluies d'un été fort humide, et qui, traversant une région accidentée, se trouvait souvent encaissée" (HENNEQUIN 1911: 238).

Um 1800 studierte auch die helvetische Regierung einen Ausbau der Strasse, wofür sich Bremgarten, dem es offenbar weder damals noch später an "Fonds" mangelte, sehr einsetzte (vgl. AG 42). Es blieb aber bei einem generellen Projekt des Ingenieurs SPITTELER (1800A: Bundesarchiv Bern B 743 S. 314).

Dagegen muss die Strasse unter den kriegsbedingten Belastungen enorm gelitten haben und erhielt auch in der Folgezeit nicht den notwendigen Unterhalt. 1825 schrieb die Stadt Bremgarten: "Selbst bey dem von Jahre zu Jahre zugenommenen Zerfall derselben war sie immer noch eine Nothstrasse für das handelnde Publikum, bies endlich der totale Zerfall dieser Strasse den Gebrauch derselben bereits unmöglich gemacht hat." (Eingabe der Gemeinde Bremgarten an den Grossen Rat, zit. nach BÜRGISSER EUGEN 1992: 83).

Bremgarten bemühte sich daher auch unter dem Kanton Aargau zäh um einen Ausbau der Strasse, wobei es die Unterstützung Zürichs genoss. Ausführlich begründete Petitionen erbrachten aber nur einen trügerischen Teilerfolg: Die neue Strassenverbindung von Lenzburg über Bremgarten nach Zürich wurde zwar 1829 dekretiert und der Bau auch begonnen, doch scheiterte die Ausführung am Widerstand der Freiämter Bevölkerung (BÜRGISSER EUGEN 1992: 77f., 81ff.; vgl. AG 42). Im ersten Strassengesetz von 1832 wurde die Verbindung nicht mehr zu den Landstrassen des Kantons gezählt (STAEHELIN 1978: 386).

Kartographisch ist die Linienführung durchwegs gut belegt. Sie erscheint erstmals bereits in der Karte von HALLER und GYGER 1620 (aber nicht im Beschrieb von HALLER 1620: ZB Hs. MM Ges. 116, im Unterschied zu AG 51). In GYGERS grosser Landtafel von 1667 lassen sich bereits zwei parallele Linienführungen von der Passhöhe bis Rudolfstetten ausmachen - ein Hinweis auf die erhöhte Belastung, die zum Ausweichen auf verschiedene parallele Spuren nötigte. Auch die linksufrige Linienführung von Rudolfstetten zum Hof Holenstrass (AG 880) ist hier bereits dokumentiert; aus dem Original seiner Karte der Wettinger Gerichtsherrschaften geht aber deutlich hervor, dass es sich nur um einen Flurweg handelte (GYGER 1657: STAAG PA Kloster Wettingen I/3), während die "Lantstrass" (GYGER 1643) oder

"Strass nach Bremgarten" (GYGER, SPETH, MEYER 1693) rechts von Rummelbach und Reppisch verlief. Dasselbe ergibt sich auch aus den Darstellungen des 18. Jahrhunderts, etwa von RIEDIGER 1722 und SCHWARTZ (1787: STAZH Plan N 150 "Ruoderstetter Landtstross").

Der schlechte Zustand des Überganges drückt sich noch in den Karten des frühen 19. Jahrhunderts aus. Im AS 3/um 1800 erscheint er als Nebenstrasse, bei SCHEURMANN 1825 sogar zwischen Bremgarten und Rudolfstetten nur in der untersten Strassenkategorie (ein Fehler ist allerdings nicht völlig auszuschliessen, da SCHEURMANN sogar den Weg über Zufikon und Berikon [AG 892 - AG 916] höher einstuft).

Nach MICHAELIS (1837-43: Bl. XII Bremgarten), dessen Aufnahme erst nach dem Bau der neuen Mutschellenstrasse erfolgte, handelte es sich um einen Hauptverbindungsweg von Ort zu Ort. Die alte Strasse verlor aber alsbald diese Funktion und diente nur noch als lokale Erschliessung oder Feldweg; in der Belvédèrekurve wurde sie sogar unter den Pflug genommen.

GELÄNDE *Aufnahme 29. Juni 1993 / do*

Die ältere Linienführung der Mutschellenstrasse erstieg den steilen Hang ähnlich wie die spätere Kunststrasse nicht direkt, sondern auf einer gewundenen Trasse. Steile Hänge wurden in der Regel mit Hangwegen traversiert, flache Terrassen dagegen auf dem kürzesten Weg überquert, woraus sich allerdings ein häufiger Wechsel des Gefälles ergab. Terrassenkanten mussten überdies öfters in steilen Einschnitten durchquert werden. Die zunächst eingehaltene Nordrichtung durch die Stigelen erlaubte es, die parallele Verbindung von Dietikon her (AG 691) unterhalb von Widen in die Hauptverbindung einzuleiten. Unterhalb von Rudolfstetten benützte man das rechte Ufer des Rummelbachs, wo eine flache Terrasse eine günstige Trassierung und die Umgehung der Talsohle des mäandrierenden Baches erlaubte, dabei allerdings zu einem steilen Abstieg durch die Hohenstross zwang.

Bei der Anlage der Kunststrasse wurden einzelne Segmente der alten Trasse abgeschnitten und funktionslos. Die meisten behielten jedoch lokale Erschliessungsfunktionen, verloren aber jede übergeordnete Bedeutung.

— Ende des Beschriebs —