

Zeitschrift: Beiträge zur Aargaugeschichte
Band: 1 (1980)

Artikel: Aargauer in fremden Kriegsdiensten : die Aargauer im bernischen Regiment und in der Garde von Frankreich 1701-1792 ; die Aargauer im bernischen Regiment in Sardinien 1737-1799

Kapitel: Die Rekrutentransporte

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-109135>

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: 09.11.2024

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

Die Rekrutentransporte

Den Abschluss der Werbung bildete der Abmarsch der Rekruten, der Transport der "Recrue". Die Werber hatten die Geworbenen und auf den Werbelisten Eingeschriebenen eines Tages benachrichtigt, sich an einem bestimmten Tag auf dem Sammelplatz, etwa Brugg, Lenzburg, Aarau oder Zofingen, einzufinden. Dann führte er sie nach Bern vor die Rekrutenkammer, wo ihnen ein Gelübde abgenommen wurde. Nach dieser Präsentation übernahmen die zivilen oder militärischen Rekruten- oder Transportführer die Rekruten und führten sie in vielen Tagesmärschen zum Regiment. In Bern betrieben Leute das Zuführen von Angeworbenen und Zurückbringen von Nichtangeworbenen und Ausgemusterten berufsmässig. Ein Transport umfasste in der Regel etwa 20 Mann. Es darf angenommen werden, dass pro Transport auch zwei Führer bewaffnet sein durften, wie dies den fremden durchpassierenden Rekrutentransporten bewilligt war. Die für das bernische Regiment in Frankreich bestimmten Rekruten marschierten nach Norden, über den Jura nach Liestal und Basel, um dann einem der grossen Depots im Innern Frankreichs zuzustreben. Bern bevorzugte das Depot Strassburg, weil nur dort reformierte Gottesdienste für die Soldaten abgehalten werden durften, denn reformierte Gottesdienste waren sonst in Frankreich zur Zeit der Ausrottung der Hugenotten aufs strengste verboten. Vom Depot aus gelangten die Rekruten zum Hauptmann, für den sie Handgeld genommen hatten. Die Transporte nach dem sardinischen Oberitalien führten zuerst über freiburgisches Gebiet, über Châtel St. Denis, nach Aigle, weiter nach Martigny im Wallis, über den Grossen St. Bernhardpass und hinunter nach Aosta, Ivrea und endeten in einem Depot von Turin, Alessandria oder Tortona. Nicht immer hielten die Rekruten die Anstrengungen der langen Märsche aus, dann heisst es, der nicht beim Regiment Eintreffende sei "wegen Leibsschwachheit", verrenkter oder gebrochener Beine oder Füsse auf dem Weg zurückgeblieben. Sie mussten sich wenn möglich einem der nächsten Transporte anschliessen. Vor allem war der Weg nach Süden über den Grossen St. Bernhardpass sehr beschwerlich, und es kam vor, dass aus einem einzigen Transport bis zu vier Rekruten auf dem Marsch über das Gebirge den Strapazen erlagen.

Mit der Führung einer Recrue wurden auch etwa die vom dreimonatigen Heimaturlaub zum Regiment zurückkehrenden Sergeanten beauftragt. Es kam auch vor, dass sich Sergeanten mit der Absicht "Rekrut-

ten zu machen", nach der Heimat begeben hatten und nun mit solchen zurückmarschierten. Die Hauptaufgabe der Transportführer bestand in der unaufhörlichen Bewachung der Rekruten. Trotz grösster Aufmerksamkeit der Führer gelang es einzelnen Rekruten immer wieder zu desertieren. Die Anmerkung "deserté en route" ist oft in den Kompagnierödeln zu lesen, aber auch etwa "ist im Schweizerland ausgerissen, ab der Werbung geloffen, aus der Route weggeloffen, von der Recroute entwichen". 1706 war Rudolf Suter von Seengen schon einen Tag nach der Präsentation in Bern desertiert. Häufig begannen die Desertionen in Langenbruck, Liestal und Basel. 1753 hatte der Bärenwirt in Bern elf Rekruten geworben und sie der Rekrutenkammer vorgestellt, aber sein ganzer Transport war nie im Piemont angekommen! Im darauffolgenden Jahr präsentierte der gleiche Wirt fünf Rekruten, von denen wiederum kein einziger in Oberitalien ankam! Es ist unwahrscheinlich, dass alle Verschwundenen desertiert waren, es ist eher zu vermuten, dass der vom Wirt bestellte Transportführer sie unterwegs an einen andern Werber, vielleicht an einen spanischen, verkauft hatte. Solche Betrügereien gab es nicht selten. So hatte auch Hans zum Stein aus dem Amt Konolfingen 1731 versucht, die ihm anvertrauten Leute unterwegs nach den Niederlanden den Franzosen zu verkaufen. Der Versuch misslang, weil die Rekruten das üble Spiel durchschaut hatten und den Führer dem Regiment auslieferten. Hans zum Stein stand im fünften Dienstjahr, kam vor das Kriegsgericht des Regiments, wurde dort noch milde beurteilt; statt erschossen zu werden, musste er "durch die Gasse laufen", also Spiessruten laufen, und wurde vom Regiment gejagt. Einigen Aargauern war die Flucht aus den Transporten gelungen. Aus dem bernischen Aargau entkamen insgesamt 22 für Frankreich Bestimmte, sowie drei aus dem übrigen Aargau. Und auf dem Weg nach dem Piemont desertierten 24 Bernisch-Aargauer und einer aus dem übrigen Aargau. Gesamthaft hatten 50 Aargauer auf dem Marsch zum Regiment selbst für ihre Befreiung gesorgt oder wie es etwa auch heisst, sich selbst "wieder in den vorigen Stand der Freiheit gesetzt".

Man darf annehmen, dass die Stimmung auf diesen langen Märschen nicht gehoben sein konnte. Schilderungen darüber fehlen aus begreiflichen Gründen. So ist hier eine Arbeit über die Werbung für Sardinien in Schaffhausen herangezogen. Es handelt sich um die 1760er Jahre. Der Verfasser ist beeindruckt von diesen Transporten: "Wem musste es nicht ans Herz greifen, wenn er diese Burschen sah! Auf ihren Gesichtern lag nicht wie einst der kraftstrotzende Übermut des nach

Ruhm und Ehre dürstenden Haudegens, sondern der melancholische Druck bitterer Notwendigkeit." ³⁰ Ein sehr schlimmes Bild von den Rekrutentransporten hat der ausgezeichnete Kenner der Werbungen in der Innerschweiz für Spanien und Neapel erhalten. Er berichtet: "Um Desertionen möglichst zu verhüten, wurden die Rekruten oft gefesselt durch das Land geführt. Bei Zwischenhalten sperrte man die Leute kurzerhand hinter Schloss und Riegel. Der Anblick eines solchen "übelconditionierten Passes" wirkte auf die einheimische Bevölkerung zweifellos abschreckend." ³¹ Es ist kaum anzunehmen, dass die bernischen Transportführer die Bewilligung erhalten hätten, solche Sklaventransporte durchzuführen. Dadurch hätten sie den ganzen Nachschub an Rekruten gefährdet. Zu den Sicherungsmassnahmen wird aber auch bei bernischen Transporten gehört haben, die Rekruten nachts einzuschliessen. Die Transporte aus der Innerschweiz werden vermutlich aus dem Grunde härter gewesen sein, weil man dort gewohnt war, sogenanntes Lumpenvolk unter die Rekruten zu stecken. Bevölkerungsschwache Kantone konnten in der Auswahl des Rekrutennachschubes für ihre Regimenter nicht heikel sein, lauter unbescholtene Leute hätten vermutlich nicht ausgereicht, die Lücken zu füllen, und so nahm man dort eben jeden an, der Beine zum Marschieren und Hände zum Halten eines Füsils hatte.

Die Verpflegung unterwegs mussten die Rekruten aus dem Reisegeld, das ihnen der Hauptmann durch den Werber oder Transportführer vorgestreckt hatte, selbst bestreiten. Dieser Vorschuss bildete in vielen Fällen einen Streitpunkt bei der Abrechnung mit dem Hauptmann, dem sogenannten Décompte. Grundsätzlich war der Hauptmann verpflichtet, diese Auslage zusammen mit dem Handgeld dem Soldaten zu schenken, wenn dieser die gedingte Zeit ausgedient hatte. Viele der Rekruten aber dachten nicht daran, ihre Zeit zu dienen, sondern sie warteten nur auf eine Gelegenheit, den Dienst vorzeitig zu verlassen. Wenn dies während des Transportes nicht gelungen war, dann sollte es nach der Ankunft bei der Kompanie, im Laufe des ersten Dienstjahres, gelingen. Und tatsächlich gelang in Frankreich 167 Bernisch-Aargauern und 26 übrigen Aargauern die Desertion im ersten Dienstjahr, und noch höher ist diese Zahl in Sardinien-Piemont, nämlich 217 Bernisch-Aargauer und 24 übrige Aargauer setzten sich im ersten Dienstjahr wieder in Freiheit.