

Auf dem Stalden im vorigen Jahrhundert

Autor(en): **Jahn, V.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Brugger Neujaarsblätter**

Band (Jahr): **23 (1912)**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-901576>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Gasthaus zum Bären auf Stalden
(Federzeichnung von E. Unger.)

Auf dem Stalden im vorigen Jahrhundert.

1911. Herbst, und Goldglanz der Abendsonne über das von der Trockenheit dieses Jahrgangs versengte Tal ausgegossen! Den Wanderer und Naturfreund zieht's auf den Bözberg; er möchte durch dieses eigenartige Stück aargauischer Heimat schreiten, das an idyllischen, verborgenen Naturschönheiten so gesegnet ist. Er schaut nieder auf Stadt und Dorf, auf die alten Burgen und weithin schimmernden Kirchen, und wenn die Stunde günstig, über die gewellten grünen Hänge zu den Schneebergen, die im blauen Dufte aufsteigen. Über die Hochfläche sind einzelne Landleute zerstreut, die einen durch einen Gruß erreichbar auf dem nahen Acker, aus dessen braunen Schollen die wohlgeratenen Erdäpfel gehackt werden, andere — kleine Buben und Mädchen — stehen weiter ab am gebogenen Waldsaume und weiden das Vieh. Durstig kehrt der Wanderer im Gasthaus zum „Bären“ ein, das auf dem Gipfelpunkte des alten Paßübergangs von der Aare zum Rhein, in der Richtlinie zwischen Basel und Zürich erbaut wurde. Um Mittag war es hier oben wohl lauter als jetzt, am Spätnachmittag, Gäste plauderten über das Ginst und Heute und sprachen sich darüber aus, wie es

da oben und drunten im Tale stehe. In vorgerückter Stunde haben sie sich verzogen, dafür werden vernehmlicher die Schritte der Bewohnerschaft des Gehöftes; man geht hin und her vom Wohnhaus zur Stallung in den Gedanken an die landwirtschaftlichen Abendpflichten, hört den Hufschlag heimkehrender Pferde, die ausgespannt werden, sieht, wie der Knecht einen Zug Rüge eintreibt. In dieser ruhigen Welt wird aufmerksam beachtet, wenn ein Wagen an straffen Strängen von den Tieren in schleppendem Tempo heraufgebracht wird, wenn der Fuhrmann anhält, seinen Schoppen trinkt und über das Woher und Wohin seiner Ladung Auskunft gibt. Bei gutem Wetter schnurrt Herrschaft um Herrschaft im Automobil vorüber; die lockigen Kinder, an das seltsame Schauspiel gewöhnt, eilen kaum mehr ans Fenster, während Hund und Kaze und das Federvieh aus der Bahn des staubaufwirbelnden Gespenstes entrinnen.

Vorüber! Aus den kühlen Schatten des finstern Tannenwaldes schleicht Schweigen über die Höhenstraße in die Häuser rechts und links derselben. Wird morgen der Peitschenknaall eines schweren Fuhrwerks die Schläfer wecken, wird eine Schar froher Waldgänger sich zur Kaste niederlassen, wird der Arthieb der Forstleute ertönen oder ein Verein, der mit Trommelwirbel und fliegender Fahne anrückt, den Frieden des Staldens stören? Oder wird die Uhr in der Gaststube ungestört Tick-tack machen? Wird sie durch ihren gleichmäßigen, unaufhörlichen Pendelschlag anzeigen, daß das Leben ohne laute Zeichen weiter und weiter läuft von der Vergangenheit in die Zukunft hinein?

Drüben über der Straße erhebt sich die breite Front der geräumigen Stallung und Scheune; über deren Torbogen steht die Zahl 1811 IA AM (Jakob Amsler). Sie ist erbaut worden in jenem berühmten Weinjahr, dessen eigenartiges Jubiläum wir heuer begehen in einem Trockenommer, der alles übertrifft, was an dauerndem Sonnenschein in unsern Zonen seit Menschengedenken gespendet worden war. Da möchte man nun auf dem Stalden die Gedanken schweifen lassen in die weite Welt hinaus, und in die Erinnerung zurückrufen jene politischen und kriegerischen Ereignisse im Anfang des vorigen Jahrhunderts, da der Geist der Revolutionszeit und des großen Napoleon ganz Europa und auch unserm Vaterlande ein anderes Ansehen gegeben

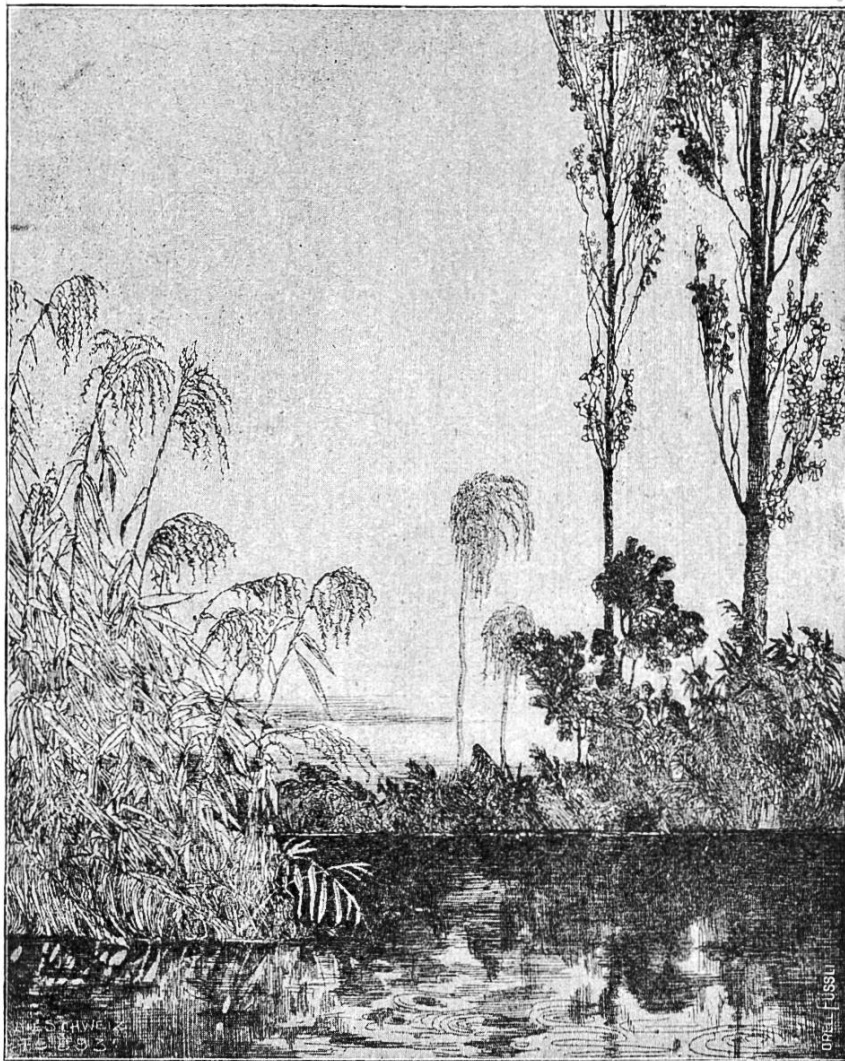
hat. Man möchte in der Stille des Gasthauses, auf dessen Eichentisch 1798/99 plündernde Franzosen übermütig eingehoben, weiter und weiter spinnen den Faden der Geschichte durch die Bundesverfassungsjahre 1848 und 1874 hindurch. Aber wir wollen uns in Gedanken nicht allzuweit in der Welt herum verlieren. Wir wollen lieber nochmals einschenken, wenn der noch lebende Staldenwirt Alfred Amsler, nach dem Hinscheide seines Bruders Reinhard das bejahrte Haupt seiner Familie und des Hofes, sich zu uns an den Tisch gesetzt hat, und mit ihm plaudern über seinen eigenen Grund und Boden und die engere Heimat auf dem Bözberge, dem Rücken des Murgau, der sich von Linn und Gallenfirch bis zum Abfalle des Übertales hinzieht.

Und wenn der Wind draußen über das Feld saust, so wie er es getan vor Zeiten, wollen wir an uns vorüberziehen lassen alle die Gestalten des Lebens im vorigen Jahrhundert, die unser Erzähler bei einem gemütlichen Glase Wein vor seinen Augen auftauchen läßt. Er hat sie selbst noch gesehen, jene bunten Wechselgestalten, und treu in sein Gedächtnis geprägt, und vieles sich gemerkt aus Vaters und Großvaters Mund (Jakob Amsler und Abraham Amsler). Solche Berichte, die nicht dem Staub der Akten entnommen sind, haben als persönliches Erlebnis frische Farbe, hier im Neujahrsblatt sollen sie vor den Leser treten wie Illustrationen einer Lokalchronik, die man flüchtig durchblättert.

Auf dem Bözberge bildet den Kernpunkt der Stalden, wo sich als eine Gebäudegruppe die Hof- und Gastwirtschaft des Bärens erhebt, und zu ihr, seitdem sie besteht, gehört die Familie Amsler als Eigentümerin. Von der Wurzel des Stammbaumes haben Ableger zur Gründung geachteter Familien rings im Lande geführt.

Der Name Stalden, weitherum als Ortsbezeichnung für Höhenübergänge gebraucht, verdankt seine Entstehung dem ehemaligen alten und schlechtern Wege, der durch das „Birch“ ins Friedtal führte, und dessen Teilstrecken jetzt noch von den Land- und Forstleuten benutzt werden. Auf der Landkarte ist diese nach zwei Seiten abschüssige Örtlichkeit der „alte“ Stalden benannt zum Unterschiede vom jetzigen (sogenannten „neuen“) Stalden. Ins Jahr 1780 fiel die Eröffnung der heutigen schönen Bözbergstraße, deren Anlegung eine rühmliche Kulturarbeit und einen Lichtblick

unter den oft dunkeln Blättern des ehemaligen Bernerregiments bildet. Sie wurde zum Kanal eines Fremdenstromes, der sich zwischen den zerstreuten Weilern und Dörfern auf den Hängen und dem Plateau des Bözberges durchwand, dem Anscheine nach ohne allzuviel im Außern der Ansied-



Altwasser (Rad. von E. Anner).

lungen herbeizuführen. Wir wollen einflechten, was Fr. X. Bronner in seiner Beschreibung des Kantons Aargau 1844 sagt:

„Bözberg, Ober- und Unter-, zerstreute Pfarr- und Zivilgemeinde auf dem Berge gleichen Namens, im Kreise Bözén, Bezirks Brugg; die ihr zugehörigen Ortschaften sind:

Hafen, Ursprung, Überthal, Altstalden, Neustalden, Birch, Eggenwyl, Rüdacker, Adlisberg, Ober-Stelen. Die Gemeinde zählte Ende 1836 539 männliche, 524 weibliche, zusammen 1063 Einwohner in 66 mit Ziegeln; 63 mit Stroh gedeckten Gebäuden und Nebengebäuden. (Volkszählung 1910: Oberbözberg: 130 männliche, 121 weibliche; Unterbözberg 229 männliche, 206 weibliche; beide zusammen 686 Einwohner; brandversichert sind jetzt (1911) in Oberbözberg 14, in Unterbözberg 9 Strohhäuser, zusammen 23 mit Stroh gedeckte Gebäude.) Die Civilgemeinden Linn und Gallenkirch sind aber dieser Pfarrei zugeteilt. Ober-Bözberg hat eine untere und eine obere Schule, Unterbözberg eine eigene, so auch Ursprung eine eigene Schule. Die Gemeinde Bözberg hat den Ruhm erworben, daß sich ihre Angehörigen durch Fleiß und Tätigkeit auszeichnen und in strenger Arbeit abgehärtet sind.“ Hoffen wir, daß die Bözberger, wie einst ihre Vorfahren vor 70 Jahren, so auch heute noch auf ihre Klasse etwas geben können!

Der „Bären“ auf Stalden existiert seit der Zeit der Eröffnung der neuen Straße, da die Herren von Bern de dato 29. Juny 1779 „auf demütiges Nachwerben Hans Müllers des Wirths auf dem Stalden, Amts Schenkenberg, und da keine Oppositionen walten“, in Gnaden bewilligten, daß die ehemalige Wirtschaft auf dem alten Stalden an den Kulminationspunkt auf dem Widacker, ihren heutigen Standort, verlegt wurde. Überbunden wurde dem Wirt nach dem damaligen Brauch, daß er als bernischer Wehrmann zu stellen habe: „die sämtliche Ordonnanzmäßige Dragoner-Rüstung, Montur und Armatur, und zwar beides für Mann und Roß.“ Wahrscheinlich ist statt dem Müller ein Amöler nach dem erwähnten Datum aufgezogen.

Was nun heutzutage die 1874 eröffnete Bözbergbahn für Handel und Gewerbe bedeutet, das leistete, für die damaligen Verhältnisse gedacht, die große Staldenstrasse. Das Dampfroß ist schuld, daß sie entleert und entvölkert wurde; ihre Wegkrone, die einst die Breite einer erstklassigen Heerstraße besaß, wurde seither um die Rasenbänder verschmälert; aber als sich ehemals der Verkehrszug in voller Rührigkeit darauf bewegte, war sie zuweilen für die großen Fuder, die in kurzen Abständen neben und gegeneinander passieren wollten, eher noch zu schmal.

Einer der markantesten Punkte in dem großen Gewoge war die Post, die öffentliche Verkehrseinrichtung, die so ganz anders als heute und, wie jeder Sammler weiß, ohne Briefmarken, nur mit Stempel, spedierte, bis endlich die jetzt wie Juwelle gesuchten Kantonal- und Schweizerkreuz-Postwertzeichen zum Aufleben in Gebrauch kamen. 1843 wurde Jakob Amsler Staatspostablagehalter, und sein Sohn ist es bis heute geblieben. In ganz alter Zeit fuhr man mit der Postkutsche zweispännig, dann kamen die vier- bis fünfspännigen Postwagen angefahren. Und zwar zuerst mit dem uniformierten Postillon auf dem Sattelroß, „wobei es Reiter gab, die nichts verstanden vom Reiten“. Später setzte sich der Postillon auf den hohen Bock, zuerst von den Pferde- und Fahrkundigen argwöhnisch betrachtet, „man glaubte erst nicht, daß es so mit dem Kutschieren gienge“. Aber es ging so mit der Fahrkunst in hiesiger Eidgenossenschaft. Zur Poesie einer Postreise gehörte es, daß der Postillon, wenn die Fahrt langsam bergwärts ging, sein Posthorn mit mehr oder weniger Geschick blies und das Kommen des Reisezuges ankündigte. Hinter dem Hauptpostwagen fuhren die Beiwagen, also ein Bild, wie es sich zur Ausnahme noch auf den Alpenpässen erhalten hat.

In der letzten Entwicklungsphase des Verkehrs ging die Post viermal hin und her. Bronner gibt für 1844 an: Zürich-Basler Kurs: Tageskurs Zürich ab 8½ Uhr vormittags, Baden 11, Brugg an 12, ab 12½, Fricke ab 2¼, Stein 3¼, Rheinfelden 4¾, Basel an 7 Uhr abends. In den gleichen Zeitabständen fuhr der Nachtkurs von Zürich bis Basel (von 6½ Uhr abends bis 5 Uhr morgens). Und retour ging damals ein Tages- und ein Nachtkurs, so daß man also etwa auf der Bözbergstrecke um die Mittags- und Mitternachtsstunden die Postwagen einander begegnen sah. Und also 10½ Stunden brauchte der Reisende mit der Staatspost von Zürich nach Basel, während ihn der Schnellzug heute von der einen zur andern Stadt in vielleicht einem Sechstel oder Siebentel der Zeit, in anderthalb Stunden, zu bringen vermag. Nur konnte man allerdings schon rechtzeitig am Morgen, wenn es sein mußte, nach durchwachter oder „durchrüttelter“ Nacht am Ziele sein.

Einzuschalten ist hier, daß eine private Expeditionsfirma — und mehr als eine später, z. B. die von Dörmann,

Basel, Dzolet (franz. Geschlecht), der „St. Gallerwagen“ — Gilwagen zu raschster Beförderung der Güter stellte. Überall hatte sie ihre Pferde angeschirrt bereit, so daß die Zugtiere ohne Verzug gewechselt werden konnten; Birri zum Schwert in Hornussen hielt dafür 36 Pferde zur Verfügung; in der ersten Zeit vor der Hauenstein- und Bözbergbahn wurde die Etappe Rheinfelden-Hornussen und Hornussen-Neuenhof im Winter 6spännig, im Sommer 4spännig gefahren.

Vom Stalden vertrugen Postboten ihre Sendungen viermal in der Woche. Doch wurden mit Umgehung der vor 1848 noch nicht mit dem Regal (ausschließliches Recht zur Expedition) versehenen Staatspost sehr viel Briefe, und meistens auch Geldsendungen, bei guter Gelegenheit einem reisenden Kameraden oder auch einem Fuhrmann mitgegeben, eine Handlung, die jedenfalls nur bei Vertrauen auf die damalige Sicherheit des Verkehrs und auf die Zuverlässigkeit der Boten möglich war.

Flechten wir hier (aus Bronner) eine Angabe über den Dienst eines Postbureaus (vor 1844) ein. Für Passiertaxen können wir leider keine Angaben finden. Dagegen steht zu lesen: „Einfache Briefe: Als solche werden diejenigen taxiert, welche keine Einlagen haben und unter $\frac{3}{4}$ Loth (12 Gramm) wägen. Rekommandierte Briefe können zum Einschreiben aufgegeben (rekommandiert) werden. Für diese Einschreibung werden bei der Aufgabe 2 Kreuzer ($2\frac{1}{2}$ alte Rappen) bezahlt, überdies unterliegt der Brief wenigstens der Taxe eines doppelten Briefes. Aufgabe: Für die Posten, welche abends nach $7\frac{1}{2}$ Uhr bis morgens vor 8 Uhr abgehen, folgende: Für Valoren, Waaren, rekommandierte oder frankierte Briefe $6\frac{1}{2}$ Uhr, für die übrigen Briefe 8 Uhr. Für die von 8 Uhr vormittags bis $7\frac{1}{2}$ Uhr abends abgehenden Posten ist die Zeit zum Aufgeben: Von Valoren, Waaren, rekommandierten und frankierten Briefen wenigstens eine Stunde vor der angegebenen Ankunftszeit des durchgehenden Postwagens. Zur Aufgabe und Herausgabe von Postgegenständen sind die Postbureaux morgens im Sommer um 7 Uhr, im Winter um 8 Uhr bis 11 Uhr, und von 1 Uhr bis 6 Uhr abends geöffnet. Jedoch wird während der Expedition kein Bescheid erteilt.“

Was wir hier zwischen die Mitteilungen unseres be-

jahrten Gewährsmannes auf dem Stalden einschieben, soll uns zeigen, daß das Postamt schon damals regelrecht und nach Vorschrift seine Aufträge entgegennahm und sich ihrer auch gewiß zuverlässig zu entledigen suchte.

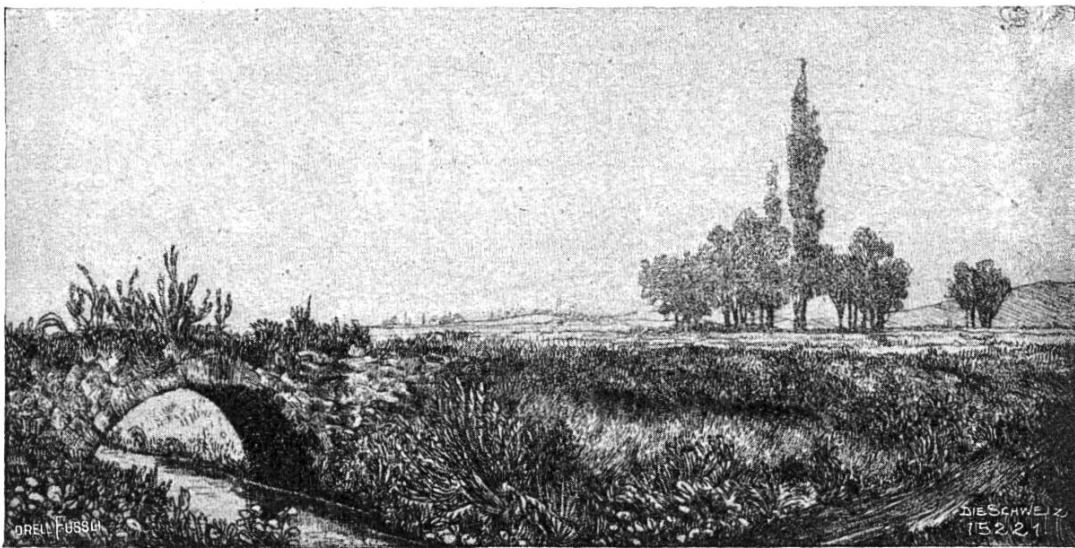
Neben diesen Staatsposten bewegte sich der Privatfuhrwerkverkehr bei Tag und bei Nacht über den Stalden, und da droben auf der luftigen, freien Höhe des Passes war die große Halt- und Kreuzungsstelle der einander entgegengehenden Verkehrsmittel.

Da kamen denn die ganz großen Warenfuder, nicht selten von 12, sogar von mehr, z. B. 14 Pferden gezogen, und diesen Angetümen von Lastwagen und ihrer schweren Ladung entsprachen auch die breitesten Felgen. Ohnehin mußte die Straße, die sich mit steigendem Verkehr verschlechterte, viel aushalten, in den fünfziger Jahren soll sie oft Geleisefurchen erhalten haben wie ein Ackerfeld. Dazu mochten auch die Spetter oder Spanner das Ihrige beitragen, weil sie als die Hilfskräfte der Fuhrleute stets bei der Hand waren, regelrecht nach Bedarf dem abwärts fahrenden schweren Wagen den Radschuh oder das Krezeisen unterzuschieben.

Dann sah man die leichten Bauern- und Botenfuhrwerke aller Art, dann wieder Herrschaftskutschen der verschiedensten Nationalität und Bauart. Und gern gesehen in Brugg wurden solche Extraposten in Begleitung eines Kouriers in Lederhosen, wenn die Herren vornehm gastierten. Bekannt waren aus dem Elsaß anlangende einachsige Gefährte auf einem Paar hoher Räder, als Stützpunkt diente das Deichselpferd davor, dem zum Ziehen Pferde kleiner Rasse vorgespannt waren. Eine Zeitlang wurden diese Zweiräderwagen als besondere Merkwürdigkeit angestaunt wegen ihrer sechs in einer Reihe hintereinandergehenden Köpfelein, von denen bergab zwei hinten zum Zurückhalten in die Stränge kamen, weil eine Bremsmechanik diesen sonderbaren Gefährten fehlte; derartige Fuhrwerkerei dauerte aber nicht lange. Ebenso machten sich die Italiener kenntlich an ihren Schellen und kleineren Gäulen, als man sie hierzulande zu sehen gewohnt war.

Es ist klar, daß zur Bedienung dieses Verkehrs eine ganze Zunft von Fuhrleuten, Berladern (Spannern, welche mit geschicktem Griff den Ladehaken in die Ballen schlugen,

um sie zu drehen und zu wenden) nötig waren, und die Postpferde- und sonstigen Pferdehalter standen mit ihrem Material und ihrem Dienstoff überall zur Hand. Es leben heute noch Leute genug, die sich der goldenen Zeiten erinnern, da Kofz und Reiter, Wagen und Karren den Handwerkern, den Schmieden, Sattlern, Wagnern u. s. f. und dahinter dem Gerber und Seiler, Bäcker und Metzger, Acker- und Weinbauer und vielen andern Geld und Verdienst brachten; die Wirtshäuser und Gasthöfe der Landstraße hatten ihren Namen und ihre Kundschaft. Vieles ließ eine



Kleine Brücke (Rad. von E. Anner).

Zeit der Verkehrs- und Fremdenindustrie von besonderem Gepräge ausblühen; diese Epoche ist nun erloschen oder hat sich den Bedürfnissen des Eisenbahnverkehrs angepasst und in neuzeitlicher Großartigkeit an den Schienensträngen und Eisenbahnstationen angesiedelt. Wie ging es dazumal unten im Städtchen Brugg zu, wo Professionisten aller Zweige im Arbeitschurz geschäftig waren, in ihre Butiken etwas von der sprudelnden Verdienstquelle überzuleiten!

Unter den Fuhrhaltern waren bemerkenswert vor allem als Postpferdehalter der Wirt Schilplin z. „Roten Haus“, und dann der Schwertwirt Birri von Hornussen, der lange Zeit 64 Pferde stellte. Oder man rechnete für Fried und Hornussen auf einen Bestand von je 70 Kossen, die unterwegs waren und die Ställe wechselten. Nicht zu nennen die Gespanne der

auswärtigen fremden Großfuhrleute, z. B. aus St. Gallen, Zürich, Basel. Erwähnen wollen wir auch die zwei und mehr Fahrkundigen in Umiken, Sohn (Schlüsselwirt) und Vater Horlacher, dessen schwarzes Kößlein hundert und hundertmal wie ein alter bekannter Kunde als Vorspann zum „Nieten“ bergauf benutzt wurde, und den Baselbot Horlacher. Lange Zeit besorgte Hans Kaspar Heuberger, ein Wirt in Bözen, das Postgespann Bözen-Brugg mit seinen 20 Pferden. Und wie viele andere stellten Schiff und Geschirr, Knecht und Tier, Stall und Remise (Rauchenstein-Wernli in Brugg) in den Dienst des Verkehrs auf der großen Landstraße über den Berg. Mehr als einmal sollen an die hundert Rosse auf dem Stalden gezählt worden sein.

Unter den Fuhrleuten gab es „aller Gattig Lüt“. Es ist zu sagen, daß viele derselben recht solid lebten; sie mußten es auch, es war ein verantwortungsvolles Geschäft mit verhältnismäßig geringer Löhnung. Aber es gab auch Ausnahmen, wie das ja das fahrende Gewerbe mit sich brachte, und zur Unehre der echten Fuhrmannszunft lasen sie unterwegs schlechte Sitten und „unmäßige“ Gewohnheiten auf und ließen nicht mehr davon — wie auch heutzutage bei solchen Gliedern einer Sippe vorkommt!

Begreiflich ist, daß der schwere Dienst bei Wind und Wetter außer Strapazen auch Gefahren mit sich brachte; man hörte z. B. noch lange von jenem Unglücklichen, dessen Weinfuder an der Bözbergstraße umkippte und ihn erschlug, während 25 Saum ausrannen.

Die Fuhrhalter gelangten trotz starken Geschäftsganges oft nicht auf einen grünen Zweig; viele kamen um ihr Material und um Hab und Gut, und nur einige machten mit ihrem Gewerbe ein gutes Geschäft.

Als die Bahnlinie im Badischen und die Zürich-Bernlinie erstellt war, wurde der Verkehr auf die Strecke Brugg-Stein (Säckingen) beschränkt. Früher wurde gewöhnlich der Hauptwechsel der Zugpferde in Stein und Fried vorgenommen. Das Rasten und Einkehren, Aus- und Einspannen gehörte aber besonders auch zum Lebensbilde des Staldens.

Was da alles aus- und einging, bei Tag und bei Nacht! Ruhelos war es da oben oft zu gewissen Zeiten; nur der Winter gab dem Verkehrsbilde ein ruhigeres Gesicht; freilich wurde auch dann nur selten die Post auf Schlitten ver-

laden. Man zog vor, die Räderachse solange wie möglich auf der von Schneewehen befreiten Straße zu gebrauchen.

Und was da im Wirtshause drinnen alles in verschiedenen Mundarten und Sprachen vom Wirte verlangt wurde zwischen dem „Hüft“ und „Hott“, das draußen ertönte!

Da stunden still die Baumwollwagen mit ihrem teuren Gute von 150—180 Zentnern, die so manchem Industriellen drunten ungeschmälert und ohne Konkurrenz und Arbeitslohnbewegungen seines Hauses Reichtum verschafften. Dann wieder klorrte eine stolze Fracht aus Englands Eisenfabriken von ferne heran.

Und zwischen allem die Reiter und die Wanderer, die ihren sauren Gang um Lohn tun mußten, bis zum wohllebigen Sonntagsausflügler! Charakteristisch waren auch die Handwerksburichen vom alten Schlag: meist sauber gekleidet und nicht polizeisheu wie heute, das Felleisen auf dem Rücken; jeder aß etwas, es galt als gute Gewohnheit, mäßig zu trinken, und sie nahmen bescheiden vorlieb, wenn die Wirtin ihnen zu viert eine Stube mit Lagerstätte anwies zum Übernachten.

Im Frühjahr zogen Maurer aus dem Bregenzer Wald und Boralberg in Trupps zu 20—30 Mann ihren Arbeitsstellen zu.

Am auffälligsten waren wohl die Pilger, die nach Einsiedeln wallfahrteten; besonders der 14. September, der Tag der Kreuzeserhöhung, zog große Massen aus Elsak-Lothringaen in die Schweiz. Von schweren „Klöben“ gezogene Leiterwagen brachten sie über den Jura, oft 14 Personen waren auf einem Fuhrwerk verladen, das ein Pferd in schwerem Schritte zog, während sie ihre Gebete verrichteten unter Anführung des Geistlichen. Die nahmen etwa noch mit dicker Milch vorlieb, während sie im Massenquartier auf dem zum Tanzen hergerichteten Boden der Stalddenremise gegen ein paar Sous (Kupferstücke) die Nacht verbrachten. Sie hatten selber Proviant (Speck, Eier, Brot) bei sich. Originelle Gäste waren die Israeliten, die alles selber kochen wollten; ihre Pfannen mit hebräischen Inschriften brachten sie von Gndingen und Lengnau mit, um recht genau die Speisegebote zu beobachten. Was damals an „ürte“ bezahlt werden mußte, war unbedeutend gegen die heutigen Preise; der Wirt mußte oft um Weniges hin- und herrennen. Man

bedenke, daß im gleichen Verhältnis die niedrigen Einkünfte der Fuhrleute standen; von Basel bis Zürich soll einer Fr. 1. 20 alter Währung als Fuhrlohn erhalten haben! Die Lebensmittelpreise waren dementsprechend tief, so daß z. B. 1 Pfund gewöhnliches Rindfleisch 2 alte Batzen beim Metzger kostete — und das war auch eine wichtige Angelegenheit für die Staldenwirtsleute, weil dort noch der Wirt den Metzgerberuf von altersher ausübte. Man schlachtete, was heute als unzulässig gilt, zuweilen drei-, ja zwei-, sogar einwöchige Kälber. Ein Rind kostete seine 10—14 Neuthaler (60—70 Fr.). Schafffleisch wurde damals häufig aufgetischt; es wurden auch viele Schafherden vorbeigetrieben, denn ehem herrschte noch die Dreifelderwirtschaft mit dem Brachfeld, das ein Jahr unbebaut ruhte und als Weide diente.

Selbstverständlich wurde allerorten das Hausbrot selbst gebacken; man haute ja auch den Bedarf an „Frucht“ selber, und der Hafer und sein Anbau war für die große Pferdeschar notwendig. Zwar gingen auch schon Fuhrn mit Getreide von gesegneteren Fluren, besonders aus Schwaben, ins Land, und berechnende Kaufleute warfen sich auf diesen Handel mit Gewinn — oder auch schließlich mit Verlust.

Mit der Sichel haben die Bauern damals und oft mit großer Gewandtheit geerntet. (Die erste Mähmaschine auf dem Bözberg setzte Herr Umsler 1873 in Betrieb.) Kaffee wurde wenig getrunken; aber die Mehlsuppe fehlte nie am Alltag, während gerade die Kartoffeln, die heute für die Existenz des Bauernvolkes, und nicht bloß seiner Tiere wegen, von Wichtigkeit geworden sind, damals als „Bröisi“ oder „Rösti“ seltener aufgetischt wurden. Runkelrübenfelder sah man zuerst in der Gegend auf dem Boden des Staldens.

Zum Schlusse noch einen Blick auf die vergnüglichen Tage des Staldens. In die einfache Lebenshaltung des Völkleins da oben kamen dann jene lichten Stunden, da „Buben“ und „Maitli“ sich zu einem Tanze vereinigten, natürlich die weibliche Jugend samt und sonders in den stattlichen Margauertrachten. Da spielten dann zwei bekannte lustige Musikanten zum „Gigeligumpf“ auf, wobei sie zuweilen selber, bevor der Tanz fertig war, zwischen hinein das lustige Tanzbein schlangen. Ich glaube nun, es wird bei diesem Anlasse in den Herzen der Jungknaben und Jungmädchen ebenso ausgesehen haben, wie heute und zu jeder Zeit, wo

man singt: „Im Argöi sind zwöi Liebi“; aber ein feiner Beobachter hätte doch vor Jahrzehnten noch viel Nettos und Apartiges in den jungen Bözbergerseelen bemerken können. Z. B. stunden die Töchter in Scharen draußen vor dem Tanzlokal; sie ließen sich vom Burschen bitten, ja schupfen, bis sie der Aufforderung zum Tanz Folge leisteten. Diese zur Schau getragene Zurückhaltung war Mode, und im gleichen ging die Holde auch nur zögernd darauf ein, wenn sie ein Glas Wein annehmen sollte, es bedurfte da — eben weil es so und nicht anders Sitte war — eines mehrmaligen Zuredens. Ist diese Sprödigkeit, auch wenn sie im Grunde gar nicht so ernst gemeint war, auch noch Brauch?

Jedenfalls aber, wenn wir, um unsere Blanderei zu beenden, nochmals miteinander und mit dem Leser dieser Zeilen anstoßen, drücken wir den Wunsch aus, daß die Bözberger „Buebe“ und „Maidli“ von der guten Art im Volksleben, in seinen frohen und ernstesten Zeiten, nicht lassen möchten, und die Liebe zur Heimat in ihren Herzen tragen, getreu ihren Vätern und Müttern. Dann geht immer wieder ein guter Himmel auf über der Landschaft rings um den Stalden.

B. Jahn.

Gedenken.

Über stille Meere,
Durch glänzende Himmelshelle,
Mit der purpurnen Haide
Ruhigem Atem,
Von des Berges befreiender Höhe
Ziehen meine Gedanken zu dir. —
— Aber sie treffen keinen,
Den du gesandt, mich zu grüßen.

Der reiche Handwerksmann.

Ich hab' in meiner Stuben
Sieben lust'ge Buben
Und sechs Spinnerädchen
Für sechs fleiß'ge Mädchen.
Und für dich, mein Kleines,
Schnitz ich auch noch eines.

Franziska Uner.