

Leben und Treiben an einer alten Zollstätte

Autor(en): **Lätt, Adolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **15 (1957)**

PDF erstellt am: **09.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-659158>

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.

Leben und Treiben an einer alten Zollstätte

Von Dr. Adolf Lätt †

Wir stehen an der untern Hauensteinstraße. Ununterbrochen flutet, lärmend und sausend, der Strom des Verkehrs tal- und bergwärts.

Wie so anders sah es hier vor hundert und mehr Jahren aus! Still und verträumt lagen die Paßortschaften da: am Fuße Trimbach und Läufeufingen, auf der Höhe Hauenstein. In den Tagen des Frachtwagens hatten sie ihre Glanzzeit. Während die Talstrecken mit geringerer Bespannung bewältigt werden konnten, war dies bei der Bergstraße nur mit Hilfe von Vorspann möglich. Das führte am Hauenstein zu einem eigentlichen Fuhrmanns- und Gasthofgewerbe; denn die beiden standen vielfach miteinander in Verbindung. Aber auch Hufschmied und «Krummholz» (Wagner) hatten ihr gutes Auskommen; es war ihnen sogar erlaubt, an Sonn- und Feiertagen den Fuhrleuten Hilfe zu leisten.

Prunkstücke der Warentransporte bildeten die mächtigen Blachenwagen, von stolzen Burgunderpferden gezogen. Es werden genannt: Zentnerwagen, Zentnerkarren, Weinwagen, Weinkarren, Saumrosse, und als Waren: Rinder, Schweine, Kälber, Schafe, Fische, Getreide, Leder, Wolle, Safran, Hühner, Blei, Glas. Die wohl stärksten Beziehungen gingen nach dem Elsaß, aus dem man Wein, Getreide und Tuch holte.

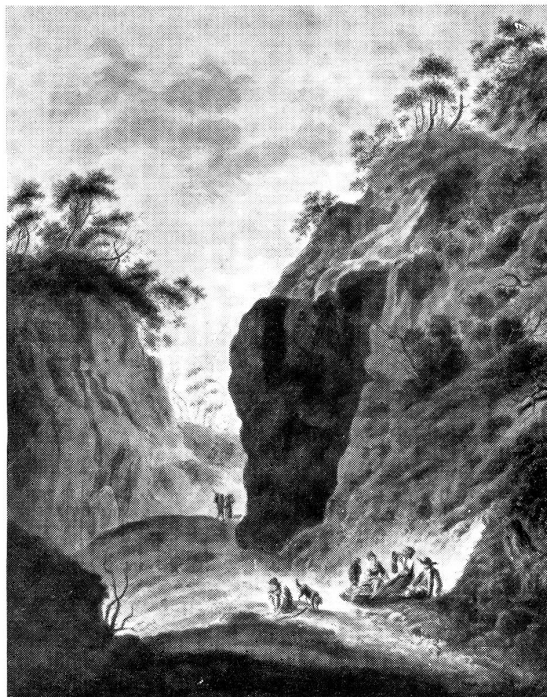
Gemächlich bewegten sich die Wagen durch die Landschaft, und ihr Knistern und Knarren lockte die Dorfleute ans Fenster oder vors Haus — sie hatten ja noch Zeit, sich etwa ein Stündchen Muße zu gönnen —, und beim frohen Trunk mit den Fuhrleuten im Wirtshaus vernahm man vielerlei über Art und Ziel der Fracht und was sich drunten in der Rheinstadt oder um den Vierwaldstättersee «Erschröckliches» zugetragen hatte. Die Postillone und Fuhrleute waren sich ihrer Wichtigkeit als Träger des Verkehrs bewußt und ließen es sich in den längs der Straße aufblühenden Gaststätten wohl sein.

Draußen scharrten und stampften die Pferde, ein Rufen und Abschiednehmen, und langsam setzten sich die hochbepackten Wagen in Bewegung. Die schlechte, steinige Straße stellte große Anforderungen an die Pferdekkräfte. Die Flußläufe stiegen bei anhaltendem Regen über die Ufer und liefen als ausgedehnte Bäche über Weg und Steg und höhlten sie aus. Von der alten Straße im Baselbiet vor 1740 berichtet Bruckner, sie «gienge fast aller Orten in dem Bette der Bäche, also in vielen Vertiefungen, allwo das Gewässer noch täglich mehreres wegfraß; es wurden daher an vielen Orten sogenannte Brütschen in das Wasser, und wo das Erdreich sonst sumpfig oder auch jäh war, angelegt». Den ermüdeten Pferden, die von weither schwere Wagen über Höhen und Tiefen gezogen, gab man in Trimbach und Läufeufingen Vorspann. Da die geringe Breite der Straße keine Deichselfuhr zuließ, spannte man die Pferde voreinander. Besonders schwere Lasten sollen 15 und mehr Pferde benötigt haben; denn gar steil und holperig war der Weg. Es kam öfters vor, daß die erschöpften Pferde zusammenbrachen und, trotz Schreien und Schlägen der Fuhrleute, sich kaum erheben konnten. Endlich winkte die Paßhöhe, und das Schild des Gasthofes lud Mann und Roß zur wohlverdienten Rast ein.

Um die Straße zu schonen, wurden im 18. Jahrhundert mehrmals Anstrengungen gemacht, die oft über 60 Zentner schweren Wagenlasten zu vermindern. Für die Postwagen oder Diligencen rechnete man von Basel nach Läufeufingen sieben, nach Olten neun Stunden, für Güterfuhren nach Läufeufingen reichlich einen Tag. Die Verkehrsdauer über den Berg hing mehr noch als im Tale von den Frachtlasten ab; sie mochte von Läufeufingen nach Olten drei bis vier Stunden beanspruchen.

Seit altersher war die untere Hauensteinstraße viel begangen. Als Zufahrtsstraße zum Gotthard, d. h. als Verbindung der rheinischen Verkehrsadern mit Italien, erfüllte sie eine internationale Aufgabe. Der Name erinnert daran, daß der Weg schon ursprünglich stellenweise durch die Felsen gehauen werden mußte. Auf der Südseite befand sich bis 1589 ein «Hängeseil», eine uralte Vorrichtung, um schwere Lasten an dieser schwierigen Stelle aufzuziehen oder hinabzulassen.

Durch die typische Juralandschaft, die auch hier am Hauenstein stille, aber gleichwohl kraftvolle Schönheit besitzt, rollte zuzeiten auch die Postkutsche, und über die dunklen Wälder, zackigen Kalkfelsen und hellgrünen Bergweiden erklang das Posthorn. Im 18. Jahrhundert kam ihm allerdings als Poststraße noch keine große Bedeutung zu, da der Gotthardverkehr meist über Zürich und von da über den Bözberg oder durch das Fricktal ging. Die offizielle Poststraße Bern–Basel führte über Solothurn und den Obern Hauenstein.



Der frische Zug der dreißiger Jahre des vergangenen Jahrhunderts brachte auch in Handel und Verkehr neues Leben. Auf der neuangelegten, schönen Straße verkehrte nun täglich eine neunplätzigige Diligence, die sich eines guten Besuches erfreute. Bald wurde ein Tag-Eilwagen mit 12 und ein Nachtwagen mit 6 Plätzen eingeführt. Diese wurden im Rechnungsjahr 1846/47 mit 10 484 Reisenden benutzt, was Fr. 31 288.02 Passagiergelder einbrachte. An Fuhrkosten standen ihnen 25 922 Franken gegenüber.

1848 wurde das Postwesen vom Bund übernommen. Die großen Postkurse verkehrten aber unverändert weiter, bis das Eisenbahnzeitalter neue Verhältnisse schuf. 1857 war die Linie Basel—Läufelfingen beendet. Von da beförderte man die Reisenden bis zur Vollendung des Tunnels mit einem Wagen über den Hauenstein. Eine neue Zeit war angebrochen.

Waren die Pferdewechselstationen in der guten alten Zeit eine Geduldsprobe, so wartete der Reisenden und Fuhrleute an andern Orten die zeitraubende Erledigung der verschiedenartigsten

Zölle, die als Tratten-, Weg-, Tor-, Brücken-, Pflaster-, Bruch- und Sustgeld für Handel und Wandel ein schweres Hindernis bildeten. Jede Straßenverbesserung gab Anlaß zu weiterem Gebühren. Zölle, Geleits- und Weggelder spielten für die einzelnen Orte eine viel größere Rolle als die Rücksicht auf den eigenen Warenverkehr.

Olten beherrschte den Aareübergang und das südliche Ende der Hauensteinstraße. Hier mußte der Brückenzoll bezahlt werden. Der Zoll wurde gewöhnlich an einer Stelle erhoben, die nicht leicht umgangen werden konnte, am Untern Hauenstein in Trimbach. Ursprünglich pauschal erhoben, mußten die Gebühren später nach dem Gewicht der Ware bezahlt werden, «von wulleballen, von gewande von Flandern und daz dazu gehört». Der Bergzoll (Weggeld) war eine Abgabe, die sich von der frühesten Fahrbarmachung des Hauensteins herschrieb.

Im Verlaufe des 16. Jahrhunderts sind an der Straße einige Verbesserungen vorgenommen worden; denn der Obere Hauenstein und der Bözberg, ja sogar der Weg über die Schafmatt, waren gefährliche Rivalen. Doch beschränkte sich die obrigkeitliche Fürsorge gewöhnlich nur darauf, von Zeit zu Zeit die größten Steine auflösen und die Karrengeleise und ärgsten Löcher zuschütten zu lassen. Erst die 1582 durch den Wegmeister Konrad Strub begonnene und 1589 vollendete Korrektion erlaubte das Befahren der Straße ohne die Benutzung des Hängeseiles, aber noch 1624 mußte der Landvogt zu Gösgen, Urs Specht, weitere Verbesserungen vornehmen lassen, «da die durchpassierenden sich erklagendt, dz der weg gar bös».

Eine «Kundschaft», aufgenommen im Jahre 1629 zum Zwecke der Feststellung des Weggeldes am Hauenstein, gibt den Tarif an. Es zahlte:

«Wie man die wägen noch am seil hinabgelassen, ein geladten wagen mit wyn — es sye glych ein wagen groß oder klein gewesen — für dz seil ein blaphart, dz ist 6 rappen und ohngfarlichen ein flaschen mit wyn, so 2 maß uf oder nieder gehalten, deren noch eine ufm houenstein syn soll. Den wyn für den ablaß (der wagen) und den vier mannen, so zum seil verordnet gewesen. Item dem wägmacher, als man dz seil nit mehr bruchen müeßen — des ersten von einem geladenen wagen ein lucerner schilling, dz ist dry rappen, von einem geladen roß 3 rappen, von den durchreisenden roß 3 rappen, von fischführern 3 rappen, ein geladen mullthier 1 batzen, von eim kuppelroß 3 rappen. Denne haben die metzger ime zuo zitten auch vom durchtrybenden vich wägelohn geben. Von den Basel puren, so kernen gon Olten z'merkt gfüert, hob er auch vom roß 3 rappen gforderet.»

Der von der Tagsatzung am 18. Juli 1826 genehmigte Weggeldtarif für den Untern Hauenstein lautete: Kaufmannsgüter- und Weinfuhren pro Pferd 7 Batzen; Kutschen und Chaisen, beladene Salzfuhren, Botenwagen, Wagen mit Landesprodukten, Weinfuhren mit leeren Fässern beladen, pro Pferd 5 Batzen; Posten und Diligences pro Pferd 4 Batzen; alle unbeladenen Wagen und Reiter pro Pferd 2 Batzen; leere Pferde, Ochsen und Kühe pro Stück 1 Batzen; Schmalvieh pro Stück 2½ Rappen; Ziegen, Schafe, Schweine pro Stück 1 Rappen; Vorspannpferde zahlen nichts.

Dieses Weggeld wurde mit dem gewöhnlichen Zoll in Trimbach eingezogen. Im Jahre 1839 betrugen die Zolleinnahmen 4046 Franken; an Weggeld wurden Fr. 3907.06 eingenommen. Erst mit der neuen Bundesverfassung von 1848 fielen alle Binnenzölle dahin.

Die neue Zeit mit ihren Schienenwegen legte die Hauensteinstraße still. Die großen Warentransporte und der Postverkehr hörten auf. In den Gasthöfen von Trimbach, Hauenstein und Läuferlingen wurde es ruhig; die Stallungen standen leer; verschiedene Verdienstmöglichkeiten hörten auf... bis die Industrie Verdienst brachte, das Auto Mode wurde und Flugzeuge über die Dächer hinweg durch die Lüfte schwirrten.