Balsthal an den Passtrassen

Autor(en): **Rumpel, Emil**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Für die Heimat : Jurablätter von der Aare zum Rhein**

Band (Jahr): **8 (1946)**

Heft 5

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-860765

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Balsthal an den Passstrassen

Von Emil Rumpel.

Dieser Tage hat uns ein in Solothurn wohnender Balsthaler eine Urkunde zugestellt, mit dem Ersuchen, sie dem Museum auf Schloss alt-Falkenstein einzuverleiben. Mit grosser Freude nahmen wir dieses Geschenk an, denn es bringt Licht in die Zollverhältnisse an der obern Hauensteinstrasse.

Jedermann weiss, welch bedeutende Rolle die Strasse über den obern Hauenstein im Verlaufe von mehr als tausend Jahren gespielt hat und heute noch spielt. Sie ist die natürlichste Verbindung zwischen dem Rhein- und Rhonebecken und als solche ist sie heute infolge der vollständigen Korrektion, welche anfangs der Dreissigerjahre unseres Jahrhunderts durchgeführt wurde (Balsthal bis Grenze Langenbruck Fr. 600,000.—), geeignet, den Verkehr flüssig zu gestalten, indem sie leicht ansteigt, die nötige Breite hat und einen widerstandsfähigen Belag aufweist.

Nicht immer verhielt es sich so mit dem Hauenstein-Uebergang. Ursprünglich führte die Strasse dem Berg entlang über Holzfluh-St. Wolfgang, immer an die Bergwand gelehnt bis nach Holderbank. Ausserhalb von St. Wolfgang stieg sie sehr stark an; dort konnte die Steigung nur mit Mühe überwunden werden. Mit einem Seil wurden die Fuhren an der steilsten Stelle hinaufgezogen, und zudem musste Vorspann geleistet werden. Dies brachte Verdienst in unsere Gemeinde.

Bei den heutigen günstigen Verkehrsverhältnissen kann man sich kaum mehr eine Vorstellung machen von den Schwierigkeiten, welche der Verkehr damals zu überwinden hatte. Vorausgesetzt, dass kein Krieg im Lande war, oder dass die Ritter noch die alten Tugenden besassen, konnte man Warentransporte noch leidlich ausführen, wenn auch die Bewachung mit Miettruppen nötig war. Von Basel fuhr man gleichen Tages meist nur bis nach Liestal, wo man die erste Nacht zubrachte. In den Mauern der Stadt, im sogenannten Réduit, stellte man Waren und Pferde ein. Andern Tags brach man frühmorgens auf, um Waldenburg zu erreichen. Da das Städtchen mit einer Ringmauer versehen war, konnte man dort rasten. Dann aber kam die Schwierigkeit. Die Strasse steigt von Waldenburg sehr steil den Berg hinan, und es musste Vorspann geleistet werden. War man dann glücklich über den Berg, musste an den Abstieg und seine Gefahren gedacht werden. Das Seil leistete gute Dienste, und die Fuhre kam, wenn auch langsam, im Talboden an. Bald war das Städtchen Klus erreicht, und Ross und Fuhrmann taten sich gütlich in der Herberge. Laut ging es oft zu. Man spielte, trank und lärmte oft über Gebühr. Kaufmannsvolk, lärmend Volk, hiess es im Volksmund.

Kaum brach der folgende Tag an, dann ging's weiter, in die Ebene hinaus, Wiedlisbach und Wangen zu, wo wiederum Rast gehalten wurde. Und so verlief die Fahrt ins Bernbiet hinüber, nach Burgdorf, Bern, Freiburg, Lausanne, Lyon. Ueberall standen die Städte und Städtlein bereit zur Aufnahme des Warenzuges. Die Fahrer brachten Geld in die Herbergen und waren daher gerngesehene Leute.

Als später die allgemeine Sicherheit zunahm, übernachteten die Fuhrleute in offenen Orten, wie in Balsthal, das sich nach und nach infolge des ge-

steigerten Verkehrs entwickelte. Es entstanden unsere grossen Gasthöfe Rössli, Kreuz und Löwen. Sie besassen das Gasthofrecht oder das Eherecht. Bei den Gasthöfen standen mächtige Scheunen und Ställe, welche Tiere und Waren aufnahmen. Die Geschäftsherren übernachteten in Betten, die Fuhrknechte meist auf dem Heu. Balsthal wurde reich durch die ununterbrochenen Warenzüge und vergrösserte seine Gasthöfe zusehends. Wie die Klus erhielt es einen städtischen Charakter.

Wohl war die Gemeinde zur Zeit des Franzoseneinfalles noch klein, aber für die damaligen Zeiten war Balsthal ein Flecken, der überall bekannt war. Heute haben wir eine achtmal grössere Bevölkerungszahl als im Jahre 1798 (nahezu 5000 Einwohner).

Wie schon angedeutet, hatte unsere Gemeinde ein grosses Interesse an der Förderung der Warenzüge über den obern Hauenstein. Aus diesem Grunde finden wir in den Urkunden diejenigen Berufe der Bewohner, welche mit dem Verkehr in Zusammenhang standen: Schmiede, Wagner (Krummholz genannt), Fuhrhalter. Mit 600 Einwohnern hatte Balsthal anno 1790 insgesamt 105 Pferde. Die Wagner hatten Reparaturen auszuführen, die Schmiede die Pferde zu beschlagen, und die Fuhrhalter mussten Vorspann leisten. Am meisten Pferde besassen die drei Gasthöfe, daher nahmen sie den Verdienst des Transportes meist für sich in Anspruch. So wurden die Herbergbesitzer reich und verschafften den Bewohnern Arbeit. Das schöne, in der Talebene gelegene Land (Oberfeld, Mühlefeld, Kleinfeld) gehörte den Gasthofbesitzern, die meist aus der Balsthalerfamilie der Brunner stammten.

Eine gewaltige Steigerung des Verkehrs brachten die Dreissigerjahre des letzten Jahrhunderts mit sich. Die neue, von der Tagsatzung erbaute Strasse nahm von 1836 an ein ganz bedeutenderes Verkehrsvolumen auf, und da die Zeit dem Neuen günstig war, stiegen auch die Einnahmen für die Balsthaler Gasthöfe. Die Gemeinde dehnte sich aus, Handel und Verkehr und die sich zögernd entfaltende Industrie taten das Uebrige, und voller Zuversicht blickten die Einwohner in die Zukunft.

Da kam die rücksichtslose moderne Zeit, welche anstelle der Strasse die *Eisenbahn* brachte, und mit einem Schlage hörte der gesamte Transitverkehr über den Hauenstein auf. Die Herbergen blieben ohne Einnahmen, waren aber an ein gewisses vornehmes Wesen gewöhnt, und in kurzer Zeit waren ihr Reichtum und Ansehen dahin. Einige der jungen Wirtssöhne wanderten aus in die Neue Welt, um eine neue Existenz zu suchen, andere zog es in die Städte. Kurz, die vielen Brunner starben hier nach und nach bis auf wenige aus. Balsthal hatte als Verkehrspunkt abgewirtschaftet. *Die Strasse schlief ein.* Nur selten traf man noch anfangs dieses Jahrhunderts ein Fuhrwerk auf der Passhöhe an. Nur der Ortsverkehr blieb. Die Eisenbahn hatte allen Verkehr an sich gerissen. Was wäre wohl aus Balsthal geworden, wenn nicht die Industrie ihr mächtiges Haupt erhoben und die Oensingen-Balsthal-Bahn nicht Einzug in unser Tal gehalten hätte? Daran wollen wir uns erinnern in der jetzigen Zeit, wo wir ohne die Industrie und die Bahn wiederum verarmen müssten.

Der erste Weltkrieg hat dann die alte Hauensteinstrasse wieder aus dem Schlafe erweckt. Die Automobile begannen in kühner Fahrt über den Berg zu rattern. Zuerst waren es die Militärlastwagen, dann kam der Personen-

und später der Lastwagenverkehr auf. In ununterbrochenen Zügen fahren die Autos hin- und herüber, rhein- und rhonewärts.

Eine neue Zeit war angebrochen. Es gab Sonn- oder Festtage, da zählten wir in Balsthal von morgens 5 Uhr bis abends 6 Uhr bis 3000 Autos und Motorräder, die sich in hastender Eile durch unser Dorf bewegten. Geradezu unheimlich steigerte sich der Verkehr. Auf dem Dorfplatze standen von früh bis spät Automobile, deren Insassen rasteten. Die Gasthöfe weiteten, verschönerten sich, wurden zu Hotels. Die Umbauten im «Rössli» beliefen sich in den Jahren 1925 bis 1943 auf Fr. 170,000.—. Das «Kreuz» hat eine ebenso hohe Summe verausgabt für bauliche Zwecke. Dazu kommen noch die einzelnen sehr schönen Restaurants.

Die Lage Balsthals als Verkehrsknotenpunkt brachte es mit sich, dass der Flecken das Jahrmarktrecht erwerben konnte und dass ihm der Einzug des *Binnenzolles* übertragen wurde. Der von der Zollkammer Solothurn im Jahre 1779 aufgestellte Zolltarif gibt uns einen klaren Einblick in die wirtschaftlichen Verhältnisse jener Zeit. Es wurden an Waren und Gütern über den obern Hauenstein befördert: Wein, Mehl, Salz, Getreide, Schlachttiere, Möbel, Nägel, Lumpen, Fische, Eisen, Käse, Kalk, ungegerbte Häute, Glas, Steine, Steintröge (Solothurner-Steine) usw.

Der Zolltarif sah mässige Ansätze vor. Leere und beladene Wagen und Kisten mussten Zoll entrichten, und der Schlagbaum wurde erst dann gehoben, wenn der Zöllner alles untersucht und den Zoll eingenommen hatte. Steintröge durften nur dann den Zoll passieren, wenn der Fuhrmann einen obrigkeitlichen Bewilligungsschein vorweisen konnte. Die Zollformalitäten verzögerten den Durchgang oft ganz bedeutend und von einem Hasten und Jagen konnte damals kaum die Rede sein. Aber gerade durch den langsamen Transport wurde die Ware verteuert, und so kann die damalige Lebenshaltung mit der heutigen keinen Vergleich aushalten.

Das Zollhaus steht noch; die schöne Haustüre erinnert an die Bedeutung, welche dem bescheidenen Gebäude einstens zukam. Heute wird der Verkehr nicht mehr durch Zollschranken gehemmt. Die Bundesverfassung hat die Binnenzölle aufgehoben, und ungestört fahren die mit schweren Frachtgütern beladenen Automobile an der alten Zollstation vorbei. Zeiten und Menschen haben sich geändert, sie haben andere, meist geistige Schranken errichtet, und wenn es der Gegenwart gelingen sollte, mit *diesen* Schlagbäumen aufzuräumen, dann würde sie als «Neue Zeit» in die Geschichte eingehen.