

Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland

Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau

Band: 7 (1964)

Artikel: Die oberaargauischen Zölle im 18. Jahrhundert

Autor: Flatt, Karl H.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1072049>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

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

DIE OBERAARGAUSCHEN ZÖLLE IM 18. JAHRHUNDERT

KARL H. FLATT

Robert Studer, dem Lehrer und Freund, zum 80. Geburtstag!

Einleitung

Im Laufe des 15. Jahrhunderts ist Bern Herrin im Oberaargau geworden und hat die drei Landvogteien Aarwangen, Bipp und Wangen geschaffen. 1504 wurden noch Rohrbach, 1528 die klösterlichen Territorien Herzogenbuchsee, Thunstetten und Wangen angegliedert. Mit den oberaargauischen Gerichten wechselten auch die Zölle den Besitzer. In der ausgehenden Feudalzeit werden als wichtigste Zollstätten Aarwangen, Wangen, Herzogenbuchsee, Wiedlisbach und Bleienbach genannt. Daneben bestanden viele kleinere Ablagen. Ihre Geschichte bis um 1700 haben wir schon früher dargestellt.¹

In Bern verlieh ursprünglich der Grosse Rat die Zölle in Pacht, bis anfangs des 18. Jahrhunderts eine selbständige Zollverwaltung mit Beamten geschaffen und der Zollbezug zentralisiert ward.

Die Statistik des Zollertrags zeigt Wangen im Zeitraum 1450/1540 an der Spitze vor Wiedlisbach, Aarwangen und Langenthal. Im späten 16. Jahrhundert überflügelten Wiedlisbach und Langenthal infolge des grössern Strassenverkehrs die Zollstätten an der Aare. Zuweilen flossen die ganzen Erträge, zweimal im Jahr von den Gleitsherren aus der Büchse genommen, in den Staatssäckel; dann wurden die Zölle wieder gegen feste Summen verpachtet. Im Laufe des 17. Jahrhunderts waren sie manchmal pauschal an Zollbesteher deutschen Landes verliehen.

Von den vielen erhaltenen Zollrödeln mit ihren verschiedenen Tarifen nennen wir nur diejenigen von Herzogenbuchsee, Lotzwil, Madiswil, Murgenthal und Roggwil aus der Zeit von 1530 im Staatsarchiv Bern. – Erst die neue Zolldirektion hat 1714 einen einheitlichen Tarif in Kraft gesetzt, der 1742/43 durch einen Land- und Wasserzolltarif ersetzt ward. «Er erhob Zoll und Geleit im deutschen Land überall nach dem gleichen, sehr einfachen Ansatz.»² Sie wurden fortan für die ganze Route im ersten, im sogenannten Bureau d'Entrée an der Grenze bezogen. Dies war dem Handel und Verkehr sehr bekömmlich.

Die neuen, absetzbaren Zollbeamten wurden durch die Direktion streng instruiert und überwacht. Die Aquitzettel als Quittungen brachten Ordnung in den Zollbezug. – In Wangen und Aarwangen besass der Staat je eine Zollwirtschaft. Im Zuge der Neuregelung sah sich Bern gezwungen, das Amt von Zollcommis und Wirt zu trennen. In Wangen durfte der Zollpintner nur Getränke, Brot und Käse abgeben, während in Aarwangen die Konzession auf eine richtige Speisetaverne lautete und der Lehenzins etwa das Sechsfache betrug.

Die Zentralisierung des Zollbezuges entzog den vielen Nebenzollstätten die Einkünfte. Bern dachte zuweilen daran, sie aufzuheben, aber es stiess auf ungeahnte lokale Widerstände. Da brachten die grossen Kunstbauten der Bern–Zürich-Strasse und der Juraroute solche Verkehrsausmasse, dass man die alten Nebenzollstätten als Kontrollbüros gegen Schleichhandel beibehielt und sogar neue errichtete: so 1746 in Bätterkinden für den Verkehr aus dem Bippertamt über Solothurn nach Bern, 1772 dann als Nebenbüro zu Dürrmühle in Attiswil, 1771 in Koppigen, 1781 in Oberönz. Als sich der Zöllner von Heimenhausen 1784 weigerte, eine neue Instruktion zu beschwören, verlegte man die Zollstatt nach Inkwil an die Solothurn–Luzern-Strasse.

Der Zoll zu Huttwil

Die aargauischen Städte, die bis 1415 Habsburg unterstanden, hatten es früh verstanden, dem Landesherrn das Zollregal abzunehmen und sicherten sich damit eine reiche Einkünftequelle. Bern gelang es erst spät oder überhaupt nicht, diese Rechte abzugelten.

Im Gegensatz dazu blieben alle oberaargauischen Zölle in der Hand des Landesherrn. Lokale Behörden erhielten nur kleine Spenden aus dem Ertrag. Einzig Huttwil hatte von den Kyburgern neben dem Recht auf Bezug des Ohmgeldes vom eingekellerten Wein – das auch Wiedlisbach und Wangen besassen – im 14. Jahrhundert (vielleicht nach dem Brand von 1340) den Zoll zu eigenen Händen erhalten.

Bern bestätigte dies 1505: «Denen von Huttwil ist durch gegenwärtigen oberkeitlichen Concessionsbrief datirt uff Freitag vorem Balmtag 1505, den Zoll und Ohmgeld bei ihnen in Bescheidener zimlicher Gestalt, und wie sie bis dahin Im Bruch und Uebung gehabt zeforderen zu bezeuchen und aufzuheben, so lange es meinen gnedigen Herren gefällt, bewilligt worden, wie es

bisher darmit gebracht worden, soll es fürbas weiter verbleiben.» Erst 1862 wurden Huttwils Rechte mit rund 10 000 Fr. abgegolten.³

Die Hauptzollstätten im 18. Jahrhundert
a) *Wiedlisbach/Dürrmühle*

Wiedlisbach liess alle übrigen oberaargauischen Zollstätten mit seinem Umsatz weit hinter sich. 1755 verzeichnete es über 1000 Kronen Einnahmen, 1762 mehr als 2000 Kronen, und schon 1769 erreichte es auch die Dreitausendsgrenze. Dieser Ertrag hing natürlich von dem grossen Verkehr auf der Jurastrasse und deren Unterhalt ab. Dieser Unterhalt aber lag vor allem den Gemeinden ob, die unentgeltlich Fuhrungen und Gemeinwerk zu leisten hatten. Die Zollmanuale berichten Band für Band über die Strassenreparaturen, war doch seit 1718 die Aufsicht über das Strassenwesen nicht mehr der Polizei-, sondern der Zollkammer überbunden.

1738 wurde die Erweiterung der Strasse auf 18 Schuh befohlen und fortan 1 Batzen pro Wagen für die Wegsamen bezogen. Attiswil erhielt 1740 eine erste bernische Beisteuer von 100 Kronen an den Bau. Oberbipp will gleichzeitig die Strasse wie bisher unter dem Dorf durchführen und verspricht, sie gegen Wasserschaden zu schirmen. Ein Projekt von 1742 sah folgende Arbeiten vor: Zur Trockenlegung alle Hecken und Bäume, welche die Strasse überschatteten, ausmachen. Reinigung der Strasse von Misthaufen, Scheiterbeigen und Steinen. Erhöhtes Strassenbett aus grossen Kieseln, mit Grien bedeckt. Die Abzuggräben mit Platten bedecken usw. Als Beitrag versprach Bern dem Amt 500 Thaler.

Zur selben Zeit schloss Bern mit Solothurn einen neuen Schiffahrtsvertrag ab und bestätigte die alten Handelserleichterungen.⁴ Der neue, moderierte Zolltarif von 1744 führte dann in diesem Sinne den einmaligen Zollbezug an der Grenze und die Ausstellung von Aquit- oder Quittungszetteln ein. Aber die neuen Bureaux d'Entrée sollten möglichst an der Grenze liegen. So kam das Gutachten 1743 zum Schluss: «damit aber die Entrée von Seiten Basel besser besorgt werden kante, so müsste das Bureau von Wietlispach nach Niederbipp zur dürren Mühl versetzt werden.»

Der Landvogt von Bipp erhielt bereits 1744 den Auftrag, um das Dürrmühle Wirtshaus als neues Zollhaus zu märten. Der Zöllner bekam 1746 ein höheres Salär wegen vieler neuer Skripturen der Aquitzettel; aber er blieb vor-

läufig in Wiedlisbach. Eine Bitte der Juden, künftig durchs Bipperamt statt über den Balmberg nach Solothurn reisen zu dürfen, hat Bern damals abgeschlagen. Einer List der Berner Kaufleute begegnete man 1747 mit einem neuen Kontrollposten in Bätterkinden. Die Leute gaben nämlich ihre Waren in Wiedlisbach als Transitgut für Solothurn aus und zahlten pro Wagen nur einen Kreuzer, statt das Entréegeld ins Bernbiet von 4 Kreuzern.

Der Strassenbau ging indessen munter weiter, der Landvogt auf Bipp streckte das erforderliche Geld vor. 1751 ward der Dorfbach von Attiswil eingefasst und zum Wirtshaus Löwen ein Gewölbe erstellt: der Bach dürfe nicht weiterhin durch die Landstrasse fliessen! Im Mai 1755 endlich war die Bipperstrasse vollendet und konnte den Gemeinden in Obhut übergeben werden. Drei Jahre später aber galt es, die Verbindung nach Aarwangen zu reparieren.

Vergeblich bat 1767 Dürrmühlewirt Fritz Christen um ein Ablagrecht bei seinem Hause. Die Kaufleute von Basel, Zürich und St. Gallen, die nach Bern, Murten, Morges fahren, hätten oft Waren für Langenthal, Zofingen, Burgdorf bei sich, die er gern an den Bestimmungsort brächte. Bern misstraute dem Schmuggel zu sehr, als dass es solche private Ablagen gestattet hätte.

Als im Mai 1771 der alte Beat Kopp als Zöllner demissionierte, stellte sich für Bern erneut die Frage, ob die Zollstatt nicht an die Grenze zu verlegen sei, um auch die Abzweigung nach Aarwangen kontrollieren zu können. Um vermehrte Wachsamkeit und Präsenz des Zöllners zu erreichen, musste vorerst die Besoldung erhöht werden. Der hohe Jahresertrag von über 6000 gld. gestattete dies wohl. Dem alten Beat Kopp sprach Bern ein Leibgeding von 100 Thalern. Die Zolldirektoren Jenner, alt Landvogt von Erlach, und Major von Fischer nahmen ihren Augenschein und reichten im Februar 1772 ihr Gutachten ein. Besonders gravierend sei der Schleichhandel des Fahrs von Walliswil-Bipp nach Berken. Gegen das usurpierte Pintenrecht und Fahr hätte der Landvogt in Aarwangen schon 1749 vorgehen sollen. – Der Grosse Rat genehmigte die Vorschläge, versetzte die Zollstatt nach Dürrmühle, beschloss eine Besoldung von 240 Kronen, wählte David Sprüngli von Zofingen zum Zollcommis und setzte für 20 bis 30 Kronen einen Unterzöllner nach Attiswil.⁵

Mit dem Hausbau sollte man noch zuwarten und das neue Stöckli gegenüber dem Wirtshaus kaufen. Dennoch arbeitete man in Bern gleich zwei Devise für den Bau eines Zoll- und Waaghauses Dürrmühle aus, die auf 2800 bis 3800 Kronen lauteten. Als der Bau am 7. Juli 1773 beschlossen wurde, gab der Dürrmühlewirt nach und trat den Stock (sechs Zimmer, eine Küche,

Scheune, Keller, Stall, Laube hinter Haus) gegen 11 000 statt 16 000 lb. ab. Er erhielt dafür die Zusicherung, dass hinfür in Niederbipp neben den beiden bestehenden Tavernen keine neue errichtet werden dürfe. So war allen Seiten gedient. Mass- und Gewichtsfecker Glardon von Vallorbe lieferte noch eine neue Waage für die Dürrmühle.

Schon im August 1769 gingen neue Klagen über die Strasse im Bipperamt u.a. von Solothurn und von Ambassadoren ein. Herrschaftsschreiber Dürig legte dann 1774 einen Devis für die Reparatur vor. Die Kosten beliefen sich für die 3228 Klafter auf 17 983 lb., welche man der Salzkasse in Bern entnahm. Die Obrigkeit sah ein, welche Bürde den «armen Einwohnern» noch blieb. Besonders im Abilon gab es viel zu bauen, der Attiswiler Dorfbach gab zu Klagen Anlass. Das Städtchen Wiedlisbach erneuerte im Sommer 1777 die Bschüssi (Pflaster) und griente die beiden Brücken über den Graben. (Eben damals logierte ja Kaiser Josef II. im «Schlüssel».) Der Mühlebach lief in schlechten Dünkeln, rinnend, etwa 2 m höher als die Strasse, durchs Städtchen. Laut Urkunde von 1572 hatte der Mühlebesitzer, seit 1679 also der Staat Bern, die Leitung zu erhalten. Für 190 Kronen wurde der Känel nun 1778 bis vors Rathaus zum Stadtbrunnen aus Solothurner Stein gemacht. Damit fand die Strassenarbeit im Bipperamt vorläufig ihren Abschluss.

«In der Waadt warf die Zollstätte Morges den grössten Ertrag ab. Im deutschen Gebiet kam die Hauptstadt am höchsten. In der ersten Hälfte des Jahrhunderts folgte der Umschlagplatz Nidau, in der zweiten Dürrmühle bei Niederbipp.» Bedenken wir aber, dass aller Gewinn in den Staatssäckel floss, der Landschaft jedoch die Bürde des Strassenunterhaltes blieb!

b) Aarwangen und Wangen

Die Betrachtung der Zollerträge zeigt deutlich, dass Aarwangen und Wangen, vor allem auf den *Wasserzoll* angewiesen, in der zweiten Jahrhunderthälfte eher stagnierten, während Langenthal, Herzogenbuchsee und vor allem Wiedlisbach, an den grossen *Durchgangsstrassen* gelegen, einen immer höhern Zoll abliefereten.

Bern hat 1723 während der Zeit der Spannung verboten, Schiffe an Solothurn zu verkaufen. Als der Landvogt 1732 über das neue Salzhaus in Wangen berichtete, antwortete ihm Bern beruhigend: «Mgh. sehen, dass solche ablag die Zurzacher und andere Ergöwische, die Aaren hinuf kommenden waaren

angeht, welche, um dem Zoll zu Solothurn auszuweichen, zu Wangen auf die Achs geladen und anhero geführt werden. Über welchen bericht hin Mgh. nicht finden können, dass hieraus etwas ir Gnaden Zollinteresse nachtheiliges entspringen könne.»

1734 sandte Bern folgende Weisung betr. Schiffahrt nach Wangen: «Es sind Mgh. berichtet worden, wie dass Lobl. Stand Solothurn bei Anlass der durchfahrt letzter Zurzacher waaren, zweifelsohn in dem Absehen, die gute harmoney zwüschen beyden hohen Ständen, widerherzustellen, die Nauwen in Solothurn nicht zur Abladung gehalten, sondern sich vergnügt, zwey von ihren Schiffleuthen bis nacher Wangen darauff zu setzen. Wann nun Mgh. sich auch incliniert befinden, gedeute gute Verständnuss zu facilitieren, wollen sy auch ihrer seits zugeben, dass die Solothurner Schiffleuth nicht dahin gehalten werdind, ihre waaren in Wangen abzuladen und sy unseren Schiffleuthen zu übergebn, sondern ihnen gestattet werde, mit ihrer Ladung das wasser hinunter zu fahren ...»

Über den Brüggknecht von Aarwangen ging 1737 folgende Klage ein: «indem derselbige des Tags selten bey der Brugg, des Nachts aber solche umb den lohn öffnet, dabey solcher gelegenheit allerhand Contrebanden und entragung des Zolls verübt werden könne.» Er bezog bloss den kleinen Zoll in Aarwangen. 1745 wurde die Zollpinte einem besondern Wirt zugesprochen, und der Brüggknecht erhielt bloss ein Wachthäuslein und ein Kucheli gebaut. Weder Wangen noch Aarwangen waren über die Zentralisierung des Zollbezugs nach 1740 erfreut, bekamen sie doch kein Bureau d'Entrée, weder auf dem Land-, noch Wasserwege.

Auf eine Klage des Landvogts von Wangen antwortete Bern 1745, die Gründe seien nicht zureichend, um den Eintrittszoll für Solothurnerwaren in Wangen statt Aarburg zu beziehen. «Damit aber das Port und das anländen zu Wangen nicht hindangesetzt, auch die besorgende Zoll Verschlagnus von den waaren, so obenhier Aarburg oder anderen verbotteten Ohrten ausgeladen werden möchten, vermiten bleibe, so finden Mgh. gleich dem H. Landvogt nöthig, dass zu Wangen die Ladung der Schiffen visitiert und von allen Waaren und Weyn, so obenthalb Aarburg ausgeschiffet werden sollen, der gebührende Zoll bezogen, auch achtung gegeben werde, ob keine verbottene Waaren sich in den Schiffen befinden und wohin dieselben zur Ausladung destiniert.»

1746 heisst es in Bestätigung der Erkenntnis: «In Ansehen der Waaren dann, so die Aare hinauf kommen, ist Wangen das Bureau de Sortie und werden allda die acquits von Brugg und Aarburg abgelegt, controlliert und ein-



Wangen an der Aare. Die gedeckte Holzbrücke, Zeuge einer entschwundenen Zeit, als das Handwerk noch Volkskunst bedeutete. Ältester Baubestand aus dem 16. Jahrhundert.

geschrieben.» Der Zöllner musste sich wehren, dass ihm wegen des verminder-ten Zollertrags nicht das Salär um die Hälfte verkürzt ward. Seine Mühe mit den vielen Skripturen hatte eher zugenommen.

Der Länti in Wangen und Aarwangen waren natürlich die neuen Ord-nungen und die Unerbittlichkeit Berns nicht förderlich. Sie lagen in jenen Jahren darnieder. Das *Läntihaus Wangen* bestand seit 1663 und wurde vom Landvogt selbst verliehen, im Gegensatz etwa zu Büren, wo Bern den Abwart wählte. In *Aarwangen* hatte um 1745 Hans Reust die Läntimatt inne; er legte Ausläger und ein steinernes Hüttlein zum Übernachten an und versah ohne Konzession den Laderdienst. Vom Fass bezog er 3 Kreuzer. 1749 baute Hans Egger einen Schopf für leere Fässer und einen Keller für Schiffswaren. – Wider Erwarten hatte Landvogt Wurstemberger mit seinem grossen Projekt 1754 Erfolg: er erreichte den Neubau des Zollwirtshauses mit einer Zöllner-wohnung, ohne Vereinigung des Amtes eines Zöllners und Wirtes. Dann malte er in drastischen Farben den Schwarzhandel und begründete, dass in Aarwangen ein Bureau d'Entrée für die Baselstrasse errichtet werden müsse, wenn man nicht in Dürmühle bauen wolle. Der Bezug in Langenthal genüge nicht.

Im Februar 1757 akzeptierte Bern diese Argumentation, da der Zweck der Einrichtung von 1745 nicht erreicht worden sei «in demme besagter Brugg-knecht nicht von der hierzu erforderlichen tuechtigkeit begäbet ist, gestalten selbiger nicht schreiben und nur schlechter dingen lesen kann». Fortan wurde in Aarwangen bezogen: der kleine Zoll, in die Büchse gelegt, wöchentlich gezählt; der Läntizoll; ferner vom Gut nach Herzogenbuchsee, Kirchberg, Murgenthal und Aarburg der ganze Zoll (4 Kreuzer Eintrittszoll ins Amt Bipp, 1 Kreuzer für Aarwangen und jede weitere Zollstatt). Dafür waren Aquits auszustellen, für die Baslergüter nach Langenthal und Thun nur Pas-sier- und Waagscheine, da dieser Zoll weiterhin in Langenthal fiel.

Im Jahre 1762/63 hat dann der Staat Bern in Aarwangen auf dem nörd-lichen Aareufer, dem Schloss gegenüber, um rund 2770 lb. ein Läntihaus errichtet. Hans Egger, der bisher privat für die Lagerung vom Fass Wein 7 Kreuzer, vom leeren Fass 4, von einem Zentner Ware oder einem Sack Ge-treide 3 Kreuzer bezogen hatte, ward ausgekauft.

Auch in Wangen erreichte man 1758 das Ziel der Wünsche, denn die Zoll-kammer beschloss am 15. September: die Schiffe, welche von Solothurn her in Richtung Brugg fahren, müssten fortan in *Wangen, nicht mehr in Aarburg als Bureau d'Entrée* Zoll zahlen. Die Schiffsleute von Aarburg antworteten mit

einer wütenden Supplik: in Wangen könne man wohl bei der Brücke landen, dies sei aber gefährlich, viele Unfälle hätten sich schon ereignet. Dreissig Schuh im Fluss draussen müsse man anhalten, und wenn nur vier Mann auf dem Schiff seien, könne keiner mit dem Seil an Land springen.

Sonst aber müsse man eine Viertelstunde ob der Stadt landen und die Schiffe dann ziehen. Mit der Expedition der Aquits zusammen verlängere sich der Aufenthalt auf fast zwei Stunden. Schiffsleute, die erst um 13 oder 14 Uhr in Solothurn abfahren, müssten dann unterwegs übernachten wegen der fünfstündigen Fahrzeit.

In seinem Gegenbericht entrüstete sich Zöllner Sigrist von Wangen, «dass sy sich ohne bedencken erfrächen dörfen, das Port und die Länti zu Wangen auf eine solch ungeziehmende Weis anzudasten.» Der Weg zur obern Länti hin und zurück betrage keine Viertelstunde, übrigens wollten die Aarburger nur den hiesigen Schiffsleuten ins Gewerbe pfuschen. Die Schiffsmeister Rudolf Tanner und Samuel Strasser bestätigten diese Deklaration. So hielt denn Bern am Entscheid fest.⁶

Vergleichen wir nun noch den *Zolleingang* der beiden Flusslänten. Wangen steht noch im Jahrzehnt 1734/44 am höchsten im Oberaargau, wohl inkl. Herzogenbuchsee. In der Folgezeit herrschte aus den erwähnten Gründen Krise. Die sechziger Jahre brachten mit dem Bureau d'Entrée neuen Aufschwung bis zu einem Zolleingang von 888 Kronen, gegenüber rund 300 Kronen vorher. In den siebziger Jahren sank der Durchschnitt auf 650, 1780 gar auf 500 Kronen. Im folgenden Jahrzehnt schwankte der Ertrag zwischen 440 und 775 Kronen und überstieg 1790/96 selten 500 Kronen, immer ohne Zollpintenpacht. – Vergleichen wir damit die Nettoeinkünfte in Aarwangen (ohne Pintenpacht, aber inkl. Brügg sommer), zeigt sich, dass in 43 von 50 Vergleichsjahren Wangen höher als Aarwangen kam. 1780–83 lagen die Einnahmen gleich hoch, und dreimal nur stand Aarwangen obenan.

Auch Wangen, nicht nur das Bipperamt und Langenthal, hatte sein *Strassenproblem*. 1758 wurde geboten, dass für die Salzfuhr auf der Strasse von Wangen durchs Wasseramt nach Burgdorf nur noch Deichselwagen statt Gabelwagen mit zwei Rossen verwendet werden dürften. Im Januar 1771 hat Bern wegen Schleichhandels diese Strasse überhaupt verboten, ebenso den Anschluss von Biberist zum Krätzerentörli bei Koppigen, wo ein Inspektor gesetzt wurde. In Wangen hatte man die Fuhrleute über Herzogenbuchsee auf die neue Aargäustrasse zu weisen. Auf Protest der Salzkammer wurde dann die alte Route als Salzweg doch gestattet. Aber zur Reparatur der

Strasse von Wangen über Röthenbach nach Herzogenbuchsee wollte sich Bern nicht verstehen, weil der Bau und Unterhalt der Nebenstrassen den Gemeinden obliege (1764 und 1783/84). Erfolgreich wehrte sich Wangen zur gleichen Zeit gegen die Unterhaltspflicht der Aargäustrasse in Bützberg-Thunstetten. Bern anerkannte den «Vorbehalt des Städtlins Wangen habenden Privilegien».

Auf heftiges Drängen der Amtleute von Bipp und Wangen liess die Zollkammer dennoch in den achtziger Jahren von Architekt Voruz einen Strassendevis Wangen–Wiedlisbach erstellen. Der Heimlicher May gab zu, dass die Gemeinden in diesem Falle nichts ausrichten könnten, die Strasse sei schon schlecht angelegt. Wichtig wäre aber die direkte Verbindung des Bipperamtes mit Bern und der Verkehr von Basel ins Emmental ohne Transit durch Solothurner Gebiet.

Die Amtleute legten zwei Varianten vor: entweder Reparatur der alten Route übers sog. Bierhübeli, oder Neuanlage der Strasse durchs Moos. Die alte Linie kostete 3766 lb. für Handarbeit und Fuhrungen, 3279 lb. Beisteuer Berns. Man wollte vor allem den Holweg im Stutzboden verbreitern. Die neue Route erforderte 12 600 lb. wegen des Steinbetts, den Abzügen und des Moosbachbrückleins. Sie misst indessen nur 589 Klaffter und ist 169 Klaffter kürzer als der alte Weg. Neben einem unmerkbaren Rain ist sie gerade und eben, die Stutzhole aber im Winter unpassierbar. Die Burger und die Wirte von Wangen übernahmen 300 Schritte zum Unterhalt und Fuhrung. Aber in Bern fand die Mehrheit der Zollkammer und des Grossen Rates eine Neuanlage unnötig und wollte keinen Beitrag leisten. Die Einwohner der Gegend seien überhaupt kraftlos und finanziell schwach. Bern sollte aber eines andern belehrt werden: Wiedlisbach baute schon im April 1786 die Strecke bis zum Scheideweg. Hierauf erklärten die Gemeinden der Obrigkeit, sie hielten an der neuen Linie fest und seien bereit, die Kosten zu tragen! Am 19. Mai erklärte sich der Grosser Rat einverstanden; aber der Staat nehme nichts auf sich.

Im Herbst 1786 wurde die neue Strasse von den Landleuten erbaut. Bern sprach im März 1787 100 Thaler Beisteuer. Auf eine weitere Supplik hin antwortete ein Gutachten vom April 1788: Die Strasse sei schön und dauerhaft ausgefallen und werde bereits stark befahren. Die Kosten betrugen 1574 Kronen, 2226 Fuhrungen und 6824 Handtagwan. Das Bipperamt habe innerhalb dreissig Jahren zweimal die Landstrasse auf 2 Stunden hin erneuert, ebenso einmal die Strasse nach Aarwangen auf 1½ Stunden hin, und dies trotz grosser Armut. «So können sie das Opfer der Bereitwilligkeit und des Gehorsams, welches das

Amt Bipp aus anlass der nüien Strasse ... gebracht hat, nicht anders als bewundern.» Am 23. Mai 1788 übernahm hierauf der Staat Bern die Restkosten von 1334 Kronen. So wurde die Initiative damals doch belohnt! Die Strasse, umrahmt von zwei Reihen Bäumen, tut auch heute nach 175 Jahren ihren Dienst noch, bis sie der Nationalstrasse 1 und dem Anschluss Wangen weichen wird.⁷ (Sie wird gegenwärtig verlegt.)

Eifrig wurde in der Folgezeit an der Buchsistrasse gebaut, die im August 1789 fertig wurde. In Wangen musste man noch das Allmendbrücklein wölben. Der Staatsbeitrag von zwei Kreuzern an die 24 173 Schuh betrug 483 Kronen. Weibel Wälchli von Ursenbach, der Bauleiter, empfing 30 Kronen Gratifikation.

c) *Langenthal*

Dass Langenthal im 18. Jahrhundert einen grossen Aufschwung erlebte, ist bekannt und schon öfters dargelegt worden.⁸ Es zeigt sich deutlich auch im Zollwesen.

1718 rügte man Peter Geiser, nur seine Zolleinnahmen hätten sich von allen bernischen gegenüber dem Vorjahr vermindert. Er ward 1722 durch Friedrich Mumenthaler ersetzt. 1725 ist die Rede von bedeutendem Salz- und Leinwandhandel und von der Opposition des Hintersassen Joh. Sägesser gegen den Waaglohn. Mumenthaler schlug bereits 1734 den Bau eines *obrigkeitlichen Ablagehauses in Langenthal* vor, die Gemeinde verleihe nämlich die Waage an ungeeignete Leute. Bern überliess die Initiative für eine neue Ordnung vorerst den Langenthalern und wies den Landvogt erst 1745 an, ein Haus oder einen Platz für ein «Hallage» zu suchen. Werkmeister Zehnder riet davon ab, den Platz (18 auf 12 m) zwischen Löwen und Weibel Martis Haus wegen Überschwemmungsgefahr zu nehmen. Er schlug das gegenüberliegende erhöhte Eckhaus vor.

Des Zöllners Salär ward 1746 wegen des vervierfachten «Passes» auf 50 Kronen verbessert. Ein Gutachten meint: «Langenthal ist seit etlichen Jahren her noch das ablag ohrt worden für alle von Basel dadurch ins Luzernische und das Emmenthal wie auch nach Burgdorf, Thun und Wallis gehenden Kaufmannsgütern, als welche von den Basler Fuhrlügen zu Langenthal ab und von den bärnischen aufgeladen werden.»

Schliesslich kaufte man nicht den von der Gemeinde angebotenen Platz, sondern den des Ammanns Geiser um 900 Gulden und baute das Ablaghaus Langenthal. Im März 1749 ward des Halliers Pflichtenheft aufgestellt. – 1754 ist die Rede von einem wöchentlichen Güterwagen von Langenthal nach Thun (40 Zentner), von einem Magazin des Tuchhändlers Henchoz in Bützberg. Die Strumpffabrikanten Dupan und Rytz geben Wolle zur Bearbeitung nach Attiswil. Ein Gutachten spricht sich gegen die Meinung der Fabrikanten Henchoz, Huguenin, Henzi, Fueter und Boards aus, sie müssten ihre weissen Tücher in Langenthal nicht mehr wägen lassen. Auch die Bändelkrämer Geiser von Roggwil werden 1760 zum Wägen angehalten. Dies alles mag das pulsierende Wirtschaftsleben des Oberaargaus ahnen lassen.

Seit 1758 kämpften Burgdorf und Langenthal vergeblich gegen die Umfahrung durch die, schon 1710 geplante, neue Aargaustrasse, welche an Stelle der alten Kastenstrasse trat. Aber in der Nachbarschaft wie in Bern stiessen sie auf wenig Gegenliebe. Die alte Kastenstrasse über Bleienbach, Thörigen, Bettenthal, Hermiswil, Wynigen, Burgdorf blieb den Gemeinden zum Unterhalt überlassen. Von der Fuhrungspflicht an die neue Hauptstrasse suchten sie sich aber vergeblich zu drücken.⁹

1764 folgte Johann Jakob Mumenthaler seinem Vater als Langenthaler Zollcommis. Bern übernahm damals die Kosten für den Anschluss Langenthal an die neue Hauptstrasse und die Verbindung nach Aarwangen. 1772 wird bestimmt, dass von Tüchern, welche zum Bleichen zu Daniel Beck nach Rohrbach kommen, Zoll zu zahlen sei. Der Bau der neuen Langetenbrücke in Rohrbach wird 1776 subventioniert. Zehn Jahre später hat Bern den Zöllner Müller von Rohrbach wegen Betrügereien mit den Juden Nathan Aaron, Wolf Bunsel und Leopold Samuel abgesetzt.

Auch Huttwil strengte sich wirtschaftlich an und suchte es Langenthal gleich zu tun. Bern genehmigte 1787 die Ordnung für das neue Kaufhaus der Gemeinde.

Im folgenden Jahr ersuchte Langenthal Bern um ein Darlehen von 20 000 lb. für den *Ersatz des hölzernen Kaufhauses von 1613*, dem Einsturz drohte. Der Devis des St. Urbaner Baumeisters Purtschert belief sich auf 21 000 Gulden.¹⁰ Im Gutachten konnte die Zollkammer die Supplik nur unterstützen. Der Getreide- und Leinwandhandel, der Verkauf von Käse und Anken aus dem Emmental blühten, «und noch letzthin in Anno 1786 ist Langenthal in Absicht seiner Wochenmärkten mit dem Stadt Recht begnadiet worden».¹¹

Langenthal, das 1744 den Zollertrag von Wangen erreichte, liess die andern Zollstätten bald zurück. 1753/57 stieg sein Zolleingang erstmals über 1000 Kronen, sank dann auf 800 bis 900 Kronen, seit 1771 nie mehr unter 1000 Kronen. Ein Höhepunkt von beinahe 1800 Kronen ist Ende der achtziger Jahre erreicht. Die gute Frequenz von Kaufhaus und Markt macht sich bemerkbar, daneben auch die neue Bern–Zürich-Strasse, die noch mehr aber Herzogenbuchsee zugute kam. Mit den über 4000 Kronen Zolleinnahmen von Dürrmühle freilich konnten weder Langenthal noch Herzogenbuchsee konkurrieren.

Buchsee überflügelte Wangen erstmals 1772 und erreichte 1773/77 Zolleingänge von über 1000 Kronen. Eine relative Stagnation ward 1783 endgültig überwunden und mit 1800 Kronen 1786 ein Höhepunkt erreicht. Mit einem Durchschnitt von 1390 Kronen für die Jahre 1783/96 steht Herzogenbuchsee Langenthal mit rund 1550 Kronen nur wenig nach.

Ergebnis

Unsere Betrachtungen über das oberaargauische Zollwesen geben wohl einige Hinweise auf den Umfang von Handel und Verkehr, Fragmente zu einer Wirtschaftsgeschichte, die noch zu schreiben ist. Insbesondere sticht die Bedeutung der Strassen und Wasserwege hervor.

Das pulsierende Wirtschaftsleben des Oberaargaus fiel auch den vielen in- und ausländischen Reisenden des 18. Jahrhunderts auf. Hauptsächlich war die Leinwandherstellung für unsren Landesteil kennzeichnend, ein Produktionszweig, der unbedingt einmal dargestellt werden sollte. Zum zweiten zeigt ein Einblick in die landvögtliche Verwaltung den reichen «Kornspeicher» Oberaargau. Weitere Untersuchungen zur Zehntgeschichte und Struktur unserer Flur wären erwünscht: die Frage der Dreifelderwirtschaft ist noch sehr umstritten.

Wie Langenthal vom Bauerndorf des Abtes von St. Urban zu einem der schönsten Marktflecken der Schweiz ward, ist von J. R. Meyer seit Jahrzehnten von allen Seiten beleuchtet worden. Man möchte sich nur die Veröffentlichung der Hausbücher der Langenthaler Kaufleute mit den Angaben über den Umfang des Handels wünschen.

Auch Huttwil und Herzogenbuchsee wetteiferten mit Langenthal als Marktflecken und brachten es zu einiger Blüte. Im einzelnen bleibt ihre Wirtschaftsstruktur aber noch zu erforschen. Nicht zuletzt in der Wirtschaft lag es

begründet, dass Langenthal zur freisinnigen, Herzogenbuchsee zur konser-
vatischen Hochburg im 19. Jahrhundert wurde.

Wiedlisbach und Wangen zogen bis ins 17. Jahrhundert Vorteile aus ihrer Stellung als Städtlein. Dann aber wurden ihre Märkte im Vergleich zu Langenthal und Herzogenbuchsee bedeutungslos. Die tiefern Gründe der Unmöglichkeit ihres wirtschaftlichen Fortkommens sind aber schon in der Zeit ihrer Gründung zu suchen. Galt noch das Interesse von Stumpf und Kauw den Städtlein und Schlössern im Land, die sie beschrieben und malten, so sang der Reisende des 18. Jahrhunderts:

O Langenthal, pays charmant!
Où tout me plaît et tout m'enchant!

Nicht Türmlein und Zinnen, nein Gewerbefleiss, Leinwand, Korn und Emmenthaler Käse in der Marktgasse zu Langenthal fanden nun Beifall.

Wiedlisbach blieb indessen Rast- und Stapelort an der grossen Jurastrasse, Wangen am Aarelauf. Salzfaktorei, Kornverwaltung und Weinlagerung lagen da in obrigkeitlicher Hand, von Privatinitiative ist wenig zu merken. So meint ein deutscher Betrachter: «Alles verlässt sich darauf, durch seine Familienverbindungen zu einem Amt, einer Pfründe und damit zu einem Anteil an den Stadtgefällen kommen zu können, um sein Leben in unthätiger Musse hinzuträumen.»

Die Handwerker in den Ämtern Bipp, Wangen und Aarwangen haben sich schon im 16. Jahrhundert zu oberaargauischen Zünften zusammengeschlossen, d.h. zu regionalen statt lokal-städtischen Korporationen. Ihr Schicksal wäre zu erforschen. – Wertvollen Aufschluss geben uns etwa die Pfarrberichte von 1764, deren Veröffentlichung langsam in Gang kommt. Daneben wären die Manuale des bernischen Kommerzienrates, die Schriften der ökonomischen Gesellschaft, die Ämterbücher mit der landvögltlichen Korrespondenz reiche Quellen für die oberaargauische Wirtschaftsgeschichte. Erst ihre Auswertung wird unser Bild abrunden.

Anmerkungen

¹ Die oberaargauischen Zölle zur Zeit des Ancien Régime: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde, 1962, Nr. 1. Wir fassen hier die Ergebnisse kurz zusammen.

² Hedwig Schneider: Die bernische Industrie- und Handelspolitik im 17. und 18. Jahrhundert. Diss. Zürich 1937.

- ³ Ernst Nyffeler: Heimatkunde von Huttwil, 1915. Der Text der Conzession von 1505 findet sich in den Deutsch Spruchbüchern unteres Gewölbe D 261, oberes Gewölbe R 447 im Staatsarchiv Bern.
- ⁴ Ein Faksimile davon ist heute im Schweiz. Verkehrshaus Luzern, Abt. Fluss-Schifffahrt, zu sehen.
- ⁵ Entgegen der Meinung der Bipper Chronisten geschah die Verlegung nach Dürrmühle weder 1743, noch 1760, sondern 1772!
- ⁶ Zollmanual, Staatsarchiv Bern, B VIII, Bd. 21, S. 134 ff., 210 ff., 258 ff. Ämterbücher Wangen ebendort, Band J, 367 ff.
- ⁷ Vgl. über die Strassenverhältnisse: J. Leuenberger, Chronik des Amtes Bipp, 1904, S. 108 ff.
- ⁸ J. R. Meyer: Wie Langenthal sein Stadtrecht erkämpfen und verteidigen musste, Sunndigpost 1948, Nr. 17.
- J. R. Meyer: Der Merkantilismus im Oberaargau, Berner Zeitschrift 1959, 106 ff.
- ⁹ Max Jufer: Langenthals Kampf um die «Neue Aargäustrasse». Langenthaler Heimatblätter 1964.
- ¹⁰ Adolf Reinle: Das Kaufhaus in Langenthal und sein Architekt Josef Purtschert. Jahrbuch des Oberaargaus, Bd. IV, 1961.
- ¹¹ J. R. Meyer: Wie Langenthal sein Stadtrecht erkämpfen und verteidigen musste, Sunndigpost 1948, Nr. 17.
- J. R. Meyer: Der Merkantilismus im Oberaargau, Berner Zeitschrift 1959, 106 ff.

ANHANG

1. Übersicht über die Zölle

Aarwangen	1721: Bendicht Rickli; 1758–1771: Jacob Lauper. Später Conrad Rudolf.
Attiswil	1772–1790: Chirurgus Friedrich Kläy, anfänglich um 24 Kronen, erkämpft 1775 besseres Salär. 1790–1797: Johann Blaser von Trub, dann Johann Ulrich Schaad.
Bleienbach	1767: Hans Hürzeler; 1775: Hans Bützberger.
Dürrmühle	1772–1792: David Sprüngli von Zofingen, dann Johann Heinrich Fisch von Aarau.
Herzogenbuchsee	1759–1784: Jacob Lanz, dann Jacob Morgenthaler von Leimiswil. Seit 1795 dessen gleichnamiger Sohn.
Heimenhausen	Seit 1716: Urs Ingold, vorher sein Vater; 1775: Peter Ingold; 1784: Zollstatt nach Inkwil verlegt.
Inkwil	1784–1792: Gerichtssäss Roth um 12 Kronen, dann Josef Roth um 16 Kronen.
Langenthal	1718: Peter Geiser; 1722: Friedrich Mumenthaler, muss 1730 die neue Strasse Solothurn ins Eisass für Bern ausspionieren; fordert 1734 ein Ablaghaus Langenthal. 1764 ff.: Johann Jacob Mumenthaler, Sohn.

Lotzwil	1765: Caspar Richert, Hufschmied.
Melchnau	1762: Ueli Roth folgt auf gleichnamigen Vater; 1787: Hans Jacob Roth.
Murgenthal	1759 ff.: Abraham Wullschlegel.
Oberönz	1781: N. Gerber; 1783: Jacob Staub; 1790: Alexander Staub, sein Bruder.
Rohrbach	1787 folgt auf Johann Müller Ulrich May.
Wangen	1713–1724: Ulrich Locher; 1724–1743: Hans Heinrich Sigrist; 1743–1771 sein gleichnamiger Sohn; 1772–1775: Gottlieb Feuerstein. 1775–1784: Abraham Kopp; 1784 ff.: Johann Marti.
Wiedlisbach	Auf Jacob Kopp folgt 1738–1771: Beat Kopp. Verlegung der Zollstatt.
Wynstägen	1721: Caspar Aebi; 1757: Jacob Aebi; 1789: Jacob Bühler.

2. Besoldung der Zollcommis

Wangen	Die Besoldung betrug 1734 ff. stets 100 Kronen, nicht 160 Kronen, wie Beck anführt. Dazu kommt Haus und Garten. 9 Mütt Hafer als Brüggssommer von Rumisberg, Farnern, Attiswil und Oberbipp. – Abtrennung der Pintenschenke. – Entschädigung an Zöllner: 1776: 36 Kronen; 1781: 24 Kronen; 1782: 36 Kronen; 1784 ff.: 43 Kronen und 1791 ff.: 55 Kronen.
Langenthal	Behausung. Noch 1747: 50 Kronen; 1753: 100 Kronen. Muss Waage und Kaufhaushalle besorgen.
Aarwangen	Behausung. 60 Kronen. Von 1745 bis 1757 nur 20 Kronen. Für die Besorgung des Landhauses bezieht der Commis später noch 20 Kronen.
Murgenthal	In den vierziger Jahren: 20 lb. Seit 1753: einen Drittels des Ertrags.
Herzogenbuchsee	1746/47: acht Kronen. 1753 ff.: einen Viertel des Zollertrages. Wegen der hohen Einnahmen hat der Zöllner 1770 die höchste oberaargauische Besoldung; 1773 ausser dem Aarberger die höchste von allen deutsch-bernischen Commis. 1775 ff. wird sein Bezug auf einen Zehntel beschränkt.
Rohrbach	Der neu gesetzte Zöllner bezieht seit 1772: 24 Kronen.
Wiedlisbach	Seit 1744 statt 60 Kronen nunmehr 72 Kronen, bis 1772.
Dürrmühle	240 Kronen seit Gründung 1772. Haus und Dominiale.
Attiswil	60 Kronen seit Gründung 1773.

3. Zollertrag oder Pachtsumme im 16. Jahrhundert nach den Berner Stadtrechnungen

	Wangen	Langenthal	Aarwangen	Wiedlisbach
1571	78	93	63	131
1572	82	67	47	115

	Wangen	Langenthal	Aarwangen	Wiedlisbach
1573	63	67	50	133
1574	121	113	36	146
1575	53	110	43	141
1576	33	91	72	106
1577	85	111	84	200
1578	146	147	90	200
1581	134	115	74	196
1582	95	110	66	196
1583	72	123	63	196
1584	57	107	50	187
1585	66	113	68	194
1586	48	164	64	187
1587	29	153	57	200
1588	128	145	50	186
1589	157	100	65	190
1590	157	97	47	190
1591	157	125	67	200
1592	161	108	50	186
1593	127	127	70	195
1598	119	162	55	185
1599	119	170	56	185
1600	128	78	54	208

Alle Beträge sind in Pfund angegeben

4- Zollverleihungen im 17. Jahrhundert

	Wangen	Aarwangen	Langenthal	Wiedlisbach
1613	66 Kr.	ca. 12 Kr.	84 Kr.	ca. 70 Kr.
1614	66 Kr.	ca. 72 Kr.	ca. 70 Kr.	ca. 70 Kr.
1615	66 Kr.	ca. 118 Kr.	ca. 70 Kr.	ca. 54 Kr.
1616	66 Kr.	ca. 107 Kr.	ca. 56 Kr.	ca. 58 Kr.
1617	66 Kr.	ca. 112 Kr.	ca. 106 Kr.	ca. 125 Kr.
1618	ca. 64 Kr.	ca. 106 Kr.	ca. 135 Kr.	ca. 135 Kr.
1619 ff.		Pauschalabrechnung		
1640	100 Kr.	ca. 60 Kr.	22 Kr.	100 Kr.
1650	ca. 190 Kr.	ca. 38 Kr.	ca. 18 Kr.	135 Kr.
1653	ca. 106 Kr.	ca. 40 Kr.	ca. 23 Kr.	ca. 5 Kr.*
1660	ca. 379 Kr.	40 Kr.	ca. 34 Kr.	100 Kr.
1666	ca. 404 Kr.	100 Kr.	60 Kr.	ca. 176 Kr.

	Wangen	Aarwangen	Langenthal	Wiedlisbach
1667	ca. 444 Kr.	100 Kr.	60 Kr.	180 Kr.
1668	ca. 486 Kr.	90 Kr.	60 Kr.	180 Kr.
1672	ca. 319 Kr.	110 Kr.	60 Kr.	180 Kr.
1674	ca. 176 Kr.			
1675	ca. 184 Kr.			
1676	210 Kr.	120 Kr.	60 Kr.	180 Kr.
1682	240 Kr.	120 Kr.	110 Kr.	210 Kr.
1685			90 Kr.	
1688			74 Kr.	
1691	270 Kr.	195 Kr.	97 Kr.	243 Kr.
1694	286 Kr.	258 Kr.	100 Kr.	256 Kr.
1697	351 Kr.	300 Kr.	84 Kr.	243 Kr.
1706	552 Kr.	300 Kr.	120 Kr.	375 Kr.

Die Pachtverträge wurden 1709 um ein Jahr, am 28. Juni 1713 noch einmal um ein Jahr verlängert. Dann begann die Ertragsablieferung durch die neu bestellten Zollbeamten. Aus der Zusammenstellung ist ersichtlich, dass im frühen 17. Jahrhundert Zollverpachtung und Ablieferung des Gesamtertrages bunt durcheinander wechselten. Wir geben die Ablieferung des Gesamtertrages hier in Schrägdruk wieder, die Pachtgebühren in Normaldruck.

* «ussert dem, so die Soldaten genommen und mgh. Ihnen nachgelassen.» So hauste das bernische Heer 1653 unter von Erlach im Bauernkrieg!

5. Zollertrag im 18. Jahrhundert in Bernkronen

	Wangen	H'buchsee	Langenthal	Aarwangen	Wiedlisbach
1734/35	923 ¹	887	—	193	458 ⁴ 68
1741/42	927	891	—	182	473 81
1743/44	892	856	—	155	468 79
1744/45	480	444	—	457	546 164
1745/46	(297)	(261)	—	802	(637) (260)
1746/47	281	245	74	637	—
					984
1753	317	281	70	1057	438 67
1754	330	294	76	1108	443 73
1755	364	328	87	1230	443 72
1756	302	266	165	1208	435 65
1757	311	275	205	1163	603 233
1758	355	319	205	975	757 383
1759	589	553	224	951	726 352
1760	752	716	186	871	755 380
					1614

	Wangen		H'buchsee	Langenthal	Aarwangen	Wiedlisbach
1761	843	807	199	813	871	495
1762	842	806	225	845	953	574
1763	806	770	193	834	977	599
1764	840	804	278	856	992 ⁵	661
1765	924	888	382	903	927	592
1766	759	723	339	975	868	538
1767	618	582	333	954	855	522
1768	617	581	421	866	816	486
1769	664	628	522	976	837	507
1770	769	733	696	1110	752 ⁶	484
1771	1524	1488	641	1082	648	382
1772	825	789	901	1025	679	413
1773	752	726	1112	1091	709	433
1774	650	614	1128	1099	702	440
1775	666	630	1303	1230	802	535
1776	692	656	1101	1328	959 ⁷	604,
1777	655	619	1189	1421	849	502
1778	647	611	996	1336	837	485
1779	592	556	955	1123	833	482
1780	534	498	985	1230	877	498
1781	615 ²	572	983	1255	926	565
1782	566	523	905	1330	879	514
1783	525	482	1221	1455	836	476
1784	487	444	1463	1560	786	417
1785	624	581	1387	1657	843	452
1786	817	774	1807	1730	910	539
1787	766	723	1346	1787	738	375
1788	653	610	1192	1701	729	300
1789	558	515	1167	1591	791	424
1790	558	515	1250	1447	837	480
1791	579 ³	513	1432	1461	818	442
1792	653	587	1355	1491	806	425
1793	489	523	1600	1508	853	448
1794	453	387	1426	1602	879	425
1795	545	479	1289	1400	788	409
1796	663	597	1538	1292	889	524

Wangen

Zollertrag zu Wasser und Land.

¹ inkl. 36 Kr. f. Zollpinte ² inkl. 43 Kr. f. Zollpinte

³ inkl. 66 Kr. f. Zollpinte

H'buchsee

Früher vom Landvogt bezogen oder bei Langenthal/Wangen verrechnet.

Langenthal

Seit 1772 inkl. Rohrbach, wo wieder neuer Zöllner gesetzt wurde. Vorher vom Landvogt bezogen oder verpachtet.

Aarwangen	Zollertrag zu Wasser und Land, Brüggsummerertrag. Von 1745 bis 1757 nur Bezug des kleinen Zolles, alles andere in Langenthal eingenommen. Dann wieder eigener Zöllner mit ganzem Zollbezug seit Juli 1757. ⁴ inkl. 360 Kr. f. Zollpinte ⁵ inkl. 310 Kr. f. Zollpinte ⁶ inkl. 251 Kr. f. Zollpinte ⁷ inkl. 330 Kr. f. Zollpinte Unter Aarwangen's Ertrag ist hier auch derjenige von Murgenthal begriffen, der aber 30 Kr. selten überstieg.
Wiedlisbach	Hier ist auch der Ertrag von Bätterkinden begriffen (unbedeutende Nebenzollstatt). Seit 1772 wird Zollstatt Wiedlisbach an die Dürrmühle bei Niederbipp verlegt; Nebenbüro in Attiswil.

In *Schrägdruck* geben wir den effektiven Zollertrag in Wangen und Aarwangen ohne die Pachtgebühr der Pinte und ohne Zoll von Murgenthal. Der Totalertrag figuriert in der ersten Kolonne in Normaldruck.

6. Schaffhauser Kaufleute und ihre Erlebnisse im Oberaargau

Zwischen den beiden Routen Bern–Kirchberg–Aarau und Aarberg–Solothurn–Olten lag das Städtlein Wangen, das uns in Zolldifferenzen immer wieder begegnet. Schon im Jahre 1581 beschwerten sich die Brüder Heinrich und Hans Andreas Peyer, ebenso Paul Hagenbach und seine Gesellschafter der verschiedenen Zölle wegen. Zu Wangen verlangte man einen Batzen vom Zentner, «das ist das glait», wenn nicht ein Schein vorgewiesen werden konnte, dass die Abgabe bereits entrichtet worden war. Im Jahre 1596 weigerten sich David, Heinrich und Martin Peyer, zu Wangen für die Waren, die sie auf dem Wasser führten, den Zoll zu bezahlen, allein sie mussten sich belehren lassen, dass beide Grafschaften (Wangen und Nidau) vor der Einverleibung in Bern ihre besonderen Rechte besessen hatten, die sie auch unter dessen Herrschaft beanspruchten.

Auch in den nächsten Jahren wollen die Anstände wegen des Zolls zu Wangen nicht aufhören. Im September 1613 verwandte sich der hiesige Rat für die Peyer, erhielt aber die Auskunft, dass Zoll und Geleite alte Abgaben seien, von denen auch die Bürger nicht befreit würden. Im folgenden Jahre belegten die dortigen Zöllner einige Ballen Spanggrün, die den Peyer gehörten, mit Arrest. Auf eine Beschwerde lautete die einfache Antwort, man werde sie ausliefern, sobald der Zoll bezahlt sei.

Mit welchen Hindernissen man früher reiste, zeigt ein Beispiel aus dem Jahre 1610. Ein Bote David und Heinrich Payers geriet im Dezember auf seinem Ritt nach Hause bei Attiswil in einen Sumpf. Als er schliesslich nach mancherlei Mühen seinen Weg in das dortige Wirtshaus gefunden hatte, bemühte er sich, die nass gewordene Korrespondenz wieder zu trocknen und die bei sich führenden Kostbarkeiten zu kontrollieren, wobei ihm zwei Wirtshausgäste behilflich sein wollten. Bei der Ankunft in Schaffhausen stellte sich heraus, dass Briefe für die Firma selbst, als auch für die Fugger zu Augsburg fehlten. Die geschädigte Firma forschte fleissig nach und sandte auch einen besonderen Boten nach der Ortschaft, und nach längern Anstrengungen ergab es sich schliesslich, dass die beiden untreuen Helfer Prädikantensöhne gewesen waren, die natürlich eingesperrt wurden. Die Fugger verlangten für die Briefe und Kleinodien Entschädigung.

Als im Jahre 1717 David Hüninger auf der Rückreise mit Pferd und Wagen im Schlüssel zu *Wiedlisbach* einkehrte, nahm ihm der Wirt zwei Pferde vom Zuge weg unter dem Vorwand, sie seien Eigentum von Heinrich Blank, der ihm 15 Thaler schulde. Tat-
sache war, dass dieser Hüninger die beiden Pferde so übergeben hatte, dass er sie verwen-
den konnte, als ob sie sein Eigentum wären.

Im Jahre 1803 wurde dem hiesigen Fuhrmann zu *Büttberg* während der Nacht die Decke des Wagens aufgeschnitten, wobei eine Balle Halstücher und Mousseline im Werte von 756 Gulden verschwand. Den Fuhrmann traf wohl kaum eine Schuld, erklärte er doch, es sei schon lange nicht mehr Brauch, die Wagen bewachen zu lassen.

(Nach Albert Steinegger, Schaffhausens Handel und Verkehr nach der Westschweiz und Lyon, Schaffhauser Beiträge zur vaterländischen Geschichte 39, 1962.)