

## e7

### Am einstigen Tor zum Mittelland

**Die Schafmatt – ein heute kaum noch bekannter Jurapass – stand früher im Brennpunkt politischer Zankerei. Gleichzeitig war er Militär- und Pilgerweg in einem und für die Lokalbevölkerung bedeutender Zugang zum Marktort Aarau. Wissen Sie, wie man früher über Pässe reiste und was es mit dem sogenannten Schafmatthandel auf sich hat?**

#### **Die Schafmatt – wichtig über Jahrhunderte und nicht ungefährlich**

Die Schafmatt ist ein sehr alter Übergang ins Mittelland, der vermutlich schon in vorgeschichtlicher Zeit benutzt wurde. Die Römerstadt Augusta Raurica scheint diese alte Route in ihr Fernstrassennetz aufgenommen zu haben. Via die wichtige eisenzeitliche Siedlung Sissach querte die Römerstrasse den Jura bei der Schafmatt und wahrscheinlich auch beim Unteren Hauenstein. Der Verlauf des römischen Verkehrswegs wurde für Wenslingen durch den Wald beim *Grossholz* und etwas unterhalb des Reservoirs bei *Asp* rekonstruiert.

Urkundlich tritt die Schafmatt als Übergang ins Mittelland erstmals 1363 auf. In Grenzbeschreibungen aus dem 16. Jahrhundert wird sie einmal Schochmatt, einmal Schachmatte genannt. Es ist anzunehmen, dass sich dieser Begriff vom Wort Schâch (= Raub) ableitet. Schafmatt bedeutet demnach vermutlich Raubmatte, in Anlehnung an die düsteren Gestalten, die auch zu Friedenszeiten die Schafmatt unsicher machten. Dass dieser Pass später in Schafmatt umgetauft wurde, könnte aus „marketingtechnischen“ Überlegungen erfolgt sein: Die Vorstellung, über einen Pass zu ziehen, der von Schafen beweidet ist, tönt harmloser als einen Räuberpass queren zu müssen!

Verschiedene Reisende begingen den Pass: Händler, Militär und Pilger. Einfache Reisende mussten wohl zu Fuss gehen, die betuchteren ritten oder liessen sich in Sänften tragen. Später kamen natürlich auch Kutschen zum Einsatz.

Abbildung: Der Plan von Johann Jakob Schäfer aus dem Jahr 1794 zeigt die Zugänge von Oltingen und Zeglingen auf die Schafmatt sowie das solothurnische und bernische Grenzgebiet.

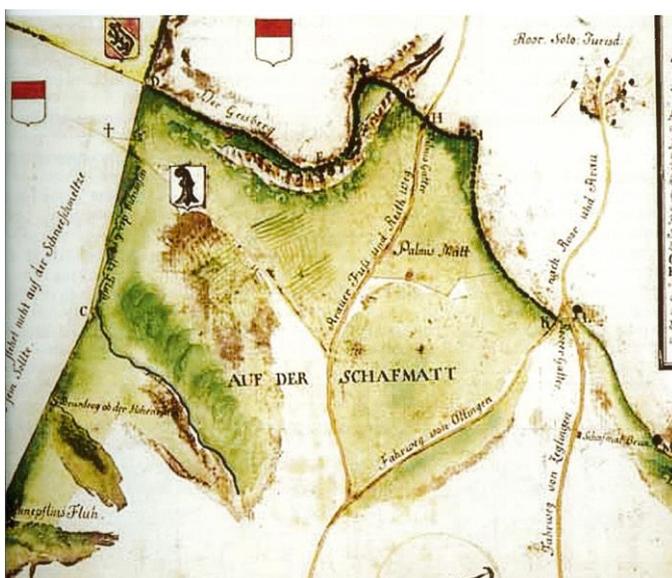


Bild: Heimatkunde „Oltige“ 2008

Auffallend für die Schafmatt ist, dass verschiedene Aufstiegsrouten von Norden her existierten. Einerseits wurde der Pass via Anwil-Oltingen oder Wenslingen-Oltingen

begangen. Andererseits existierte auch ein Zugang über Rünenberg-Zeglingen. Die Wenslinger Route wurde von Basel um 1690 ausgebaut und avancierte in der Folge zum wichtigsten Zugang zur Schafmatt (siehe unten).

### Wie Pässe überwunden wurden

Vor unserer Zeit des Gütertransports auf Schiene und Autobahn waren die Relief- und Bodenverhältnisse oftmals limitierende Faktoren beim Fernverkehr. Beispielsweise waren das Eital und das Ergolztal, welche ab Gelterkinden in Richtung Schafmatt weisen, wegen ihrer sumpfigen Böden nur schwer zugänglich. Vom Ergolztal wird berichtet, dass die Reisenden sogar lieber im als neben dem Bachbett wanderten. Da dies jedoch wenig befriedigend war, wurde schon früh nach Alternativrouten gesucht. Diese führten in der Regel über die Hochflächen von Wenslingen oder Anwil bis zum Passfussort Oltingen und von da steil zur Schafmatt hinauf.

Eine grosse Palette an Waren wurde über den Pass gebracht: Früchte, Wein, Hanfsamen, Reis, Salz, Eisen, Spezereien, Wolle, Häute und Leder. Üblicherweise wurden diese Waren in „Kräzen“ (Körben) am Rücken oder auf Saumtieren transportiert. Auf besseren Strecken gebrauchte man auch zweirädrige Lastwagen, vor welche Pferde gespannt waren. Erst Mitte des 18. Jahrhunderts setzten sich an den Steilhängen auch vierrädrige, mit Deichseln ausgestattete Lastwagen durch. Der Kampf der Zugtiere mit ihrer Last lässt sich anhand von Karrenspuren im Kalkgestein erahnen. So findet sich etwa ein Karrengeleis auf dem *Oltwäg* zwischen Anwil und den Talweihern. Ob das Karrengeleis auf dem *Zig* zwischen Schafmatt und Wenslingen auch auf den Fernverkehr zurückzuführen ist (manche bezeichnen den Weg gar als Römerweg), ist heute umstritten. Möglicherweise handelt es sich bei dieser letzten Karrenspur bloss um einen Weg zur Wald- und Weidebewirtschaftung.

Abbildung: Alte Wagenspur beim Oltwäg, Anwil



Foto Regula Waldner

Vor steilen Bergstrecken hielten die Fuhrleute meist in den Passfussorten an, um sich sogenannte Vorspannpferde für den Übergang zu holen. Der Aufstieg selbst bot keine weiteren Probleme. Aber schwieriger gestaltete sich die Abfahrt jenseits der Passhöhe: Hier galt es, die schweren Lastwagen wirkungsvoll zu bremsen. Zu diesem Zweck benutzte man Hemmschuhe, die man meist vor das rechte Hinterrad (und damit ins Blickfeld des Kutschers) – schob.

Abbildung: Das Wappen Oltingens erinnert mit den Hufeisen an seine einstige Bedeutung als Passfussort.

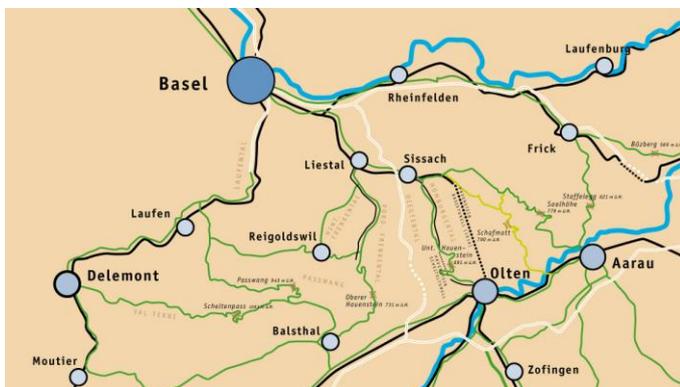


Zu erwähnen sind auch die Viehtransporte insbesondere der Metzger über die Pässe. Rinder, Kühe, Kälber, Schafe, Schweine und Ziegen wurden die Wege hinauf- bzw. hinabgetrieben. Wichtig war hierbei die enge Beziehung zum Marktort Aarau. Zunächst durfte sich Oltingen in Aarau einer gewissen Zollfreiheit erfreuen, später kamen auch Wenslingen, Anwil, Rothenfluh, Zeglingen und Kilchberg dazu. Das heisst, diese Gemeinden mussten an der Aarebrücke keinen Zoll bezahlen, hatten aber alljährlich das sogenannte Zollkorn abzuliefern (Angaben aus der Brückenzollordnung 1601). Auch Solothurn mischte bei den Zollerhebungen mit und richtete im solothurnischen Erlinsbach eine Zollstätte ein, der kein Passgänger ausweichen konnte (siehe e1).

### **Schafmatthandel: Politische Ränkespiele um die Schafmatt**

Zollstreitereien waren letztlich auch mit ein Grund für den sogenannten „Schafmatthandel“. Als Basel die Schafmattroute um 1690 ausbauen liess, wurde von Solothurner Seite eine Konkurrenzierung der Zollstätten am Unteren Hauenstein bei Trimbach und Olten befürchtet. Basel machte vergeblich geltend, dass man den Schafmattzugang für Waren aus Schaffhausen und zur Umgehung der österreichischen Zollbeamten im Fricktal ausbaute. Auch hätten der elsässische Wein und Kaufmannsgüter weiterhin über den Unteren Hauenstein transportiert werden sollen – so die Basler Obrigen. Den Solothurnern ging es aber um mehr: Sie befürchteten, dass die Handwerker und Wirtsleute mit der Umgehung des Unteren Hauensteins markante Einbussen bei den Einnahmen verzeichnen würden. Ausserdem kamen strategische Überlegungen hinzu, denn eine ausgebaute Schafmattstrasse würde die Verbindung Basels mit den reformierten Orten Bern und Zürich im Falle eines Glaubenskrieges erleichtern.

Abbildung: Das Pässe-System im nordwestlichen Jura



Karte: [www.schmutz-pfister.ch](http://www.schmutz-pfister.ch)

Nach vergeblichem Einspruch ergriffen die Solothurner daher rabiante Massnahmen und sperrten kurzerhand oberhalb von Rohr den Weg für den Fernverkehr. Trotz verschiedener Verhandlungen, bei denen auch Bern als Besitzerin des nun ebenfalls benachteiligten Städtchens Aarau mitwirkte, kam es zu keiner Einigung. Jahrelang stritten die Städte um die Schafmatt, so dass man diese Epoche als „Schafmatthandel“ bezeichnet. Der Streit liess sich schliesslich dadurch lösen, dass man das Bänkerjoch und im 19. Jahrhundert die Staffelegg als neue Routen ausbaute. Die Konsequenz für die Schafmatt: Sie verlor an Bedeutung für den Fern- und zuletzt sogar auch für den Lokalverkehr.

### **Die Schafmattbahn**

Als 1906 der Simplontunnel eröffnet war – seit 1882 führte bereits der Gotthardtunnel in den Süden – studierte die Generaldirektion der SBB die Frage nach Verbesserungen der Eisenbahnverbindung von Basel in die Zentralschweiz. Eine Version war die sogenannte Schafmattbahn, welche von Basel bis Sissach parallel zur Centralbahn geführt worden wäre und von da via Gelterkinden, Ormalingen und Rothenfluh bis kurz vor Oltingen geführt hätte. Dort hätte man einen 6 km langen Tunnel bis nach Ober-Erlinsbach bei Aarau gebaut. Mit diesem Projekt hätten die Orte Ormalingen und Rothenfluh einen eigenen Bahnhof erhalten. Die Station Rothenfluh wäre ins Gebiet des Naturschutzgebiets Talweiher zu stehen gekommen und hätte auch als Zusteigeort für Anwil, Oltingen und Wenslingen gedient.

Nach Variantenvergleichen kam man zum Schluss, dass der Bau einer neuen Hauensteinlinie letztlich besser sei für die Anbindung an die restliche Schweiz als beispielsweise die Schafmattbahn. So wurde um 1912 der Hauenstein Basistunnel in Angriff genommen. Tecknau erlebte eine wirtschaftliche Blütezeit und grosse landschaftliche Umwälzungen; die Dörfer an der projektierten Schafmattbahn blieben noch längere Zeit landwirtschaftlich geprägt. Wäre es anders gekommen, hätte der Tafeljura heute mit Sicherheit ein anderes Gesicht.

Diesen Text schrieb Regula Waldner für den Erlebnispfad „passepartout tafeljura“ im Jahr 2008.