

Zeitschrift:	Jahrbuch für Solothurnische Geschichte
Herausgeber:	Historischer Verein des Kantons Solothurn
Band:	42 (1969)
Artikel:	Der untere Hauenstein im ausgehenden Mittelalter : die politische und wirtschaftliche Bedeutung eines Jurapasses
Autor:	Frey, Peter
Kapitel:	Schluss
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-324410

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: 13.01.2026

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

SCHLUSS

Der Untere Hauenstein wurde bekannt und bedeutend als Juraübergang eines Strassenzuges, der als direkteste Verbindung von den Mittelrheingebieten über Basel und Luzern zum Gotthard und weiter nach Oberitalien führte. Da unser Land fast nur durch den Transitverkehr am kontinentalen Güteraus tausch teilnahm, musste es versuchen, diesen auf seine Strassen zu lenken und dort festzuhalten, indem es für Sicherheit und gute Strassenverhältnisse sorgte.

Im 13. Jahrhundert¹ übernahm der Untere Hauenstein als kürzester Pass die Führung gegenüber den kleineren benachbarten Übergängen Erlimoos und Ifenthal-Chall, die ebenfalls vom Aaretal zur Ergolz gingen; diese blieben, was sie von Anfang an waren: Viehwege, Saum- und Fusspfade. Auf Kosten des Obern Hauensteins im Westen, der zu den im Mittelalter fast einzig begangenen Walliser Pässen führte, und des Bözbergs im Osten, der mit den Bündner Pässen in Verbindung stand, kam der Untere Hauenstein als Teilstück der Nord-Süd-Transitstrecke, die jenseits des Gotthards «caminus Basle»² hiess, zu seiner grossen Frequentierung. Die ebenfalls von Luzern aus erreichbaren Parallelübergänge der Schafmatt und des Buchsiterberges, die in Sissach und Liestal auf die grosse Landstrasse über den Untern Hauenstein stiessen und bisweilen auch Wagenverkehr aufnehmen konnten, sanken spätestens zu Beginn des 18. Jahrhunderts zu Lokalübergängen herab: sie hatten keine Strassen bekommen, die den Anforderungen eines starken Verkehrs gewachsen waren. Zudem lag den Obrigkeiten von Basel und Solothurn viel daran, den Verkehr auf ein paar wenige Strassen zu konzentrieren, wo sie sich durch Strassenzwang die Zoll eingänge sichern konnten.

Basel hing mit der schweizerischen Eidgenossenschaft nur über den trennenden Jura hinweg territorial zusammen. Es waren vorwiegend wirtschaftsgeographische Gründe, die Basel vor allen andern Orten mit Luzern in ein enges Freundschaftsverhältnis haben treten lassen. Gegen die Mitte des 15. Jahrhunderts und besonders seit dem Eintritt Basels in den Bund (1501) erhielt der Untere Hauenstein Zuzug durch den Handel Basels mit der Eidgenossenschaft, vorab wieder mit Luzern und dessen Einzugsgebiet. Dann spielten sich Handel und Verkehr über die drei grossen Jurapässe ein: Bern bevorzugte den Obern

¹ A. Schulte, Handel, Seite 178, setzt die Eröffnung des Gotthards zwischen 1218 und 1225 an.

² A. Schulte, Handel, Seiten 178 und 426.

Hauenstein als seinen Verbindungsweg mit Basel, Luzern und die Innerschweiz den Untern Hauenstein, Zürich und die angrenzenden Gebiete noch lange die Schafmatt, später nurmehr den Bözberg.

Infolge der Zugehörigkeit des Hauensteins im Süden zum Buchsgau und im Norden zum Sisgau gestalteten sich im ausgehenden Mittelalter die Rechtsverhältnisse oft so schwierig, dass vielfach nur ex eventu geschlossen werden kann, wie es gewesen sein muss. Die landgräfliche Zeit liegt teilweise heute noch im Dunkeln. Besser unterrichtet sind wir über die Zeit nach der Mitte des 15. Jahrhunderts, da Solothurn und Basel als Stadtstaaten sich des Gebietes als ihrer natürlichen Landschaften bemächtigten. Sie übernahmen gleichzeitig von den Landgrafen des Buchsgaus und Sisgaus das Recht und die Pflicht, für die Sicherheit im Gebiet, namentlich auch auf den Landstrassen, zu sorgen. Die alte Grenzlinie auf der Höhe des Hauensteins, die Buchsgau und Sisgau trennte, sollte wiederum Grenze sein. Basel wollte den städtischen Friedenskreis bis zu den Höhen des Juras ausdehnen. Seine Sicherheitspolitik gebot ihm, den Besitz des Städtchens Olten an Solothurn abzutreten, nachzugeben, wenn die Sicherheit gewährleistet war. Bern wurde Herr im Aargau. Und im allgemeinen galten die Strassen in unseren Gebieten als sehr sicher und wurden auch gerne benutzt. Den Bemühungen der Städte um die Instandstellung und Erhaltung der Strassen können wir bis in viele Einzelheiten hinein folgen; im Vergleich zu den Anstrengungen anderer Gebiete in der näheren und weiteren Umgebung zeichnen sie sich aber durch keinerlei besondere Leistungen aus: Der ursprüngliche Saumpfad über den Untern Hauenstein wurde nach und nach ausgebaut, der Durchbruch im Felsen, der die Übernahme des Namens vom Obern Hauenstein rechtfertigte, immer weiter ausgehauen, die steile Stelle am Südausgang durch ein Ablass- oder Hängeseil gesichert, später durch Höherlegung der Strasse gangbarer gemacht – kurz: nicht ein eigentlicher planmässiger Strassenbau liegt vor, sondern eine allmähliche Anpassung des Weges an die Bedürfnisse des jeweiligen Verkehrs. Von einer Strassenkorrektur nach unseren heutigen Begriffen mit einer richtigen Unterlage von Steinen, von Ablaufgräben für das Wasser oder sonst von technischen Arbeiten, die zum modernen Strassenbau gehören, ist bis ins 18. Jahrhundert hinein keine Rede.

Die Dörfer längs der Strasse stellten sich im Laufe der Zeit auf den Passverkehr ein. Sie bauten Wirtshäuser und Herbergen, Schmieden, Wagnereien und Stallungen für die Pferde. Einzelne, die nicht oder schlecht umfahren werden konnten, wurden Zollstätten (Trimbach und Diepflingen/Sissach). Dabei wies Trimbach die Besonderheit auf, Ort eines freien Niederwurfes zu sein; hier durften ausserrechtlich Schuldforderungen befriedigt werden, was die solothurnische Obrigkeit duldet, ja ausdrücklich erlaubte.