

Zeitschrift: Für die Heimat : Jurablätter von der Aare zum Rhein
Band: 1 (1938-1939)
Heft: 10

Artikel: Die Strasse über den obern Hauenstein
Autor: Haefeli, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-860893>

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

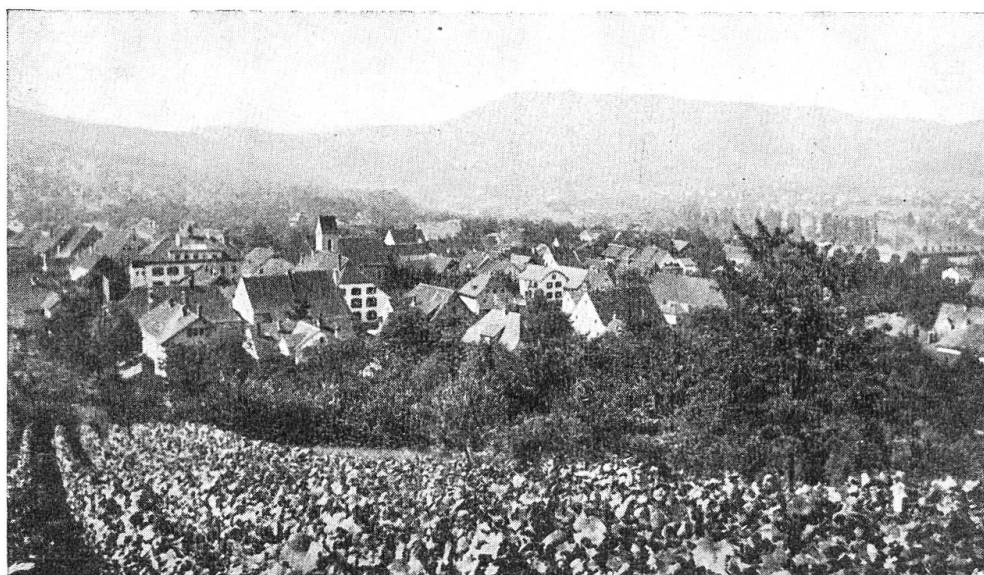
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.02.2026

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

kiert, so erstreckt sich der linke Ausläufer von der Hasenmatt über die Stahlfluh und die Grenchenberge bis zu den Stierenbergen. Dass der Solothurner Jura einst ein Eldorado für Burgsitze war, bezeugen die vielen Schlösser und Ruinen, die noch heute beidseitig die Hänge romantisch bele-

lothurner Jura irgendwie seinen Dornröschencharakter bewahrt. Ein Rest Geheimnis ist geblieben, ein Stück unentdecktes Land. Was also von der Hauptstadt des Kantons gilt, das gilt ein wenig vom gesamten Solothurner Jura. Wollte man Egoist sein, so würde man diese Dinge gerne den Fremden



Oberdornach von Nordosten

ben. Flühe mit prächtigem Auslug, wie etwa die Roggenfluh oberhalb Oensingen, sind keine Seltenheiten. Wie reichhaltig dieser Land- und Bergstrich eigentlich an Ueberraschungen ist, geht erst hervor, wenn man eine Zeitlang kreuz und quer von den Höhenwegen ausgeschwärmt ist und aufs geratewohl eine Fahrt ins Blaue angetreten hat, die zu den Wunderfahrten, ja eigentlichen Entdeckungen gehört. Es begeben sich dabei in der Tat Dinge, von denen sich schwerlich träumen liess.

Von der verwunschenen Märchenstadt Solothurn hat sich auch der So-

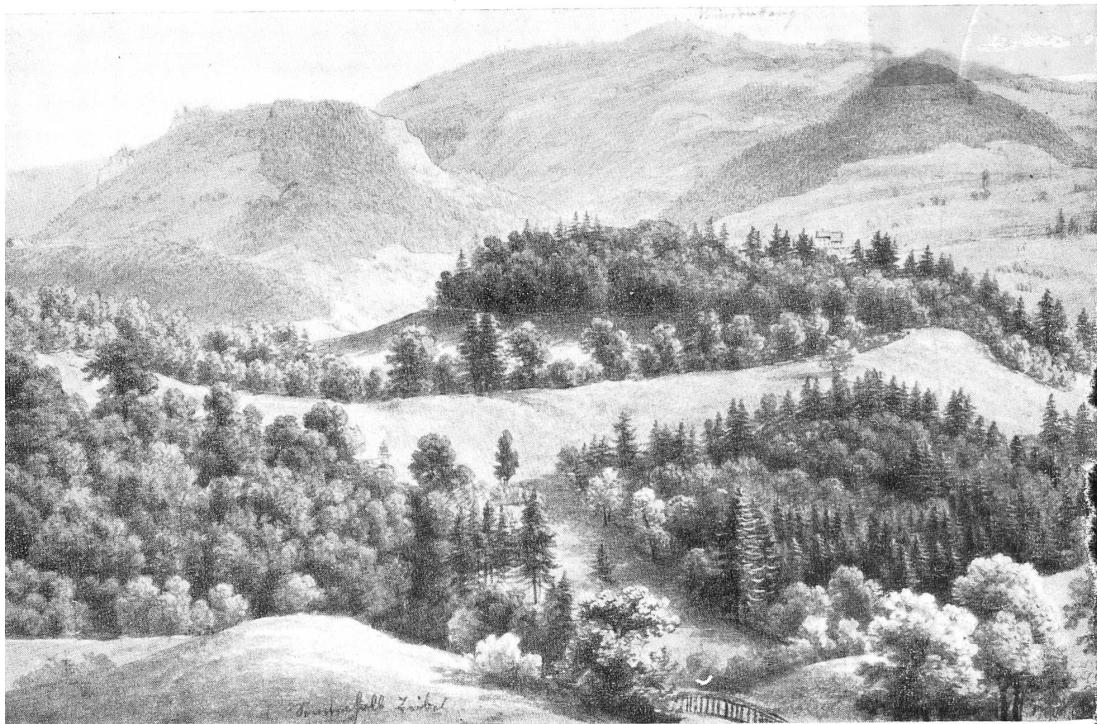
vorenthalten. Aber im Interesse des Verkehrs wäre dieser Standpunkt kaum. Wenn das Gastgewerbe hierzulande auch bloss in bescheidenem Rahmen, nicht in Allerweltspalästen auftritt, so dient es doch auch auf seine Weise seiner volkswirtschaftlichen Aufgabe. Die meisten Gastwirte sind Selbstversorger, daher ihr billiger, gesunder Betrieb und die Bodenständigkeit ihrer heimeligen Aufmachung. Man ist bei ihnen gut gehalten, und sie behandeln ihre Gäste noch individuell, wie es in der guten alten Zeit überall geschah.

Die Strasse über den obern Hauenstein

von H. Häefeli

Die Strasse über den obern Hauenstein ist römischen Ursprungs und das Tracé lässt sich heute noch an vielen

Stellen feststellen. Sie hat den Namen von einem Felseneinschnitt in der Kluse nördlich von Langenbruck und



Ebnet

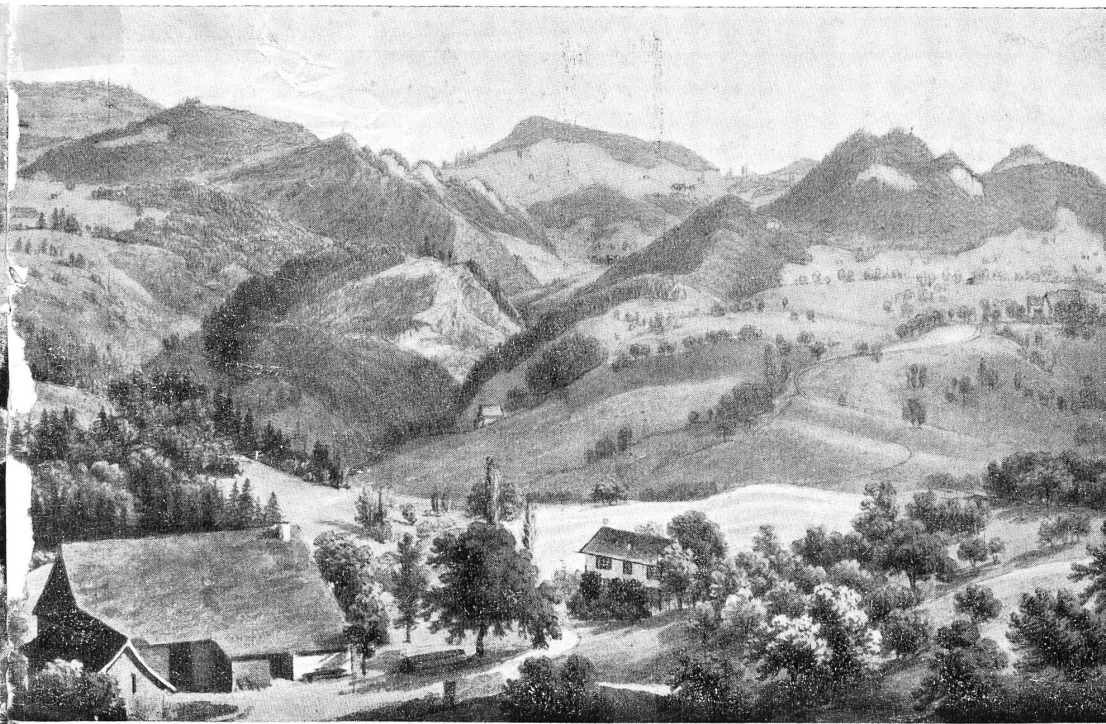
Hohe Winde

Neuhof

Blick auf die Hohe Winde vom Hof „Sonnenhalb“

hiess im Mittelalter Howensteinstrasse. Dieser Felsenweg ist heute noch in seinem einstigen Zustand, liegt östlich der Strassenkurve, und die dort gemachten römischen Funde deuten auf einen römischen Bau. Ursprünglich soll ein Weg durch den Bach in der Klus westlich der heutigen Strasse geführt haben, war aber in diesem Sumpfgebiet häufigen Ueberschwemmungen ausgesetzt; je nach Witterung und Jahreszeit (Vereisung im Winter) wurde der untere oder obere Weg benützt. Der letztere war so steil, dass die Wagen mit einem Seilhaspel den Hang hinaufgezogen und anderseits hinunter gelassen werden mussten. Ein solches «Ablassseil» soll sich auch am «Gisistalden», am heutigen Alt-Berg östlich von St. Wolfgang befunden haben.

In jedem Zeitalter herrschte grosser Verkehr auf der Strasse; den Römern war sie Militär- und Handelsstrasse. Im Mittelalter zogen geistliche und weltliche Würdenträger und fremde Kriegsheere über den Pass. (Siegmund, römischer König deutscher Nationen mit Gemahlin 1414, Papst Felix der 5. 1440. Die Prinzessin Margaretha von Savoyen als Braut des Kurfürsten von der Pfalz wurde mit grosser Pracht von den Baslern mit 300 Reitern und 600 Fussgängern in Langenbruck abgeholt. 1445. Philipp, der Gute, Herzog von Burgund, zog mit mehreren hohen Fürstlichkeiten über den Hauenstein nach Solothurn. 1454 Kaiser Franz Joseph von Oesterreich 1777 bekannt durch die Kuhhandel-Episode von St. Wolfgang).



Trogberg

Girland

Unterbeinwil an der Passwangstrasse

Gezeichnet und gemalt von
A. Winterlin

Zahlreiche Kaufmannszüge zogen von Basel und Deutschland über den Hauenstein nach der Westschweiz und Frankreich. Diese waren im Hochmittelalter unter militärischer Begleitung, denn der Verkehr war in dieser unruhigen Zeit des Faustrechtes gefährdet. Die Falkensteiner überfielen 1374 Kaufleute von Basel, Strassburg, Köln und Frankfurt und beraubten sie ihrer Waren.

Die Strassen waren damals allgemein schmal, und es verkehrten nur Gabelfuhrwerke, die Pferde wurden in «Landeren» oder «Gabeln» voreinander gespannt, Brücken gab es in unserer Gegend noch keine, und bei Regenwetter mussten die Warenzüge oft Tage lang warten, bis sie die Bäche durchfahren konnten. In einem Memorial der Basler Kaufmannschaft an den

Rat von 1738 heisst es: «Sie hätten selbst gesehen, dass Wagen mit zirka 15 Pferden bespannt nur unter grosser Not und Gefahr für Menschen, Vieh und Güter kümmerlich des Verderbens aus dem angelaufenen hohen Wasser haben entreissen können, welches erbärmlich zu schauen, billich zum Mitleiden und christliche Behilfe, auch zu einer demütigen Intercession bei unserer gnädigen Landesobrigkeiten auf vielfältige Vorstellung dieser bedrängten Burgeren, Landleuten und Fremden uns bewegen.» Der Ruf nach Korrektion ertönte von einem Jahrhundert zum andern. Immerhin wurden da und dort kleine Strassenstücke korrigiert, erweitert oder neu erstellt und Brücken errichtet, mehr im Tale drunten als auf dem Berg. Auf Solothurnerseite wurde nach Hafners

Chronik im Jahre 1569 der neue Weg «auff dem Hawenstein» genannt, der Gyssistalden, nahe dem Schloss Falkenstein um 600 Pfund Gelts, 10 Malter Korn und 4 Malter Haber verdingt. Die Brücke in St. Wolfgang wurde um 1678 erstellt, denn am angrenzenden Gebäude steht am Torbogen diese Zahl; durch Schuttauffüllung beim Bau der Brücke musste das Tor zugemauert werden, davon sind noch 70 Cm. sichtbar. Grössere Korrekturen und Verbreiterungen erfolgten im Jahre 1738—1744 besonders auf dem baslerischen Gebiet. In der Klus bei Langenbruck wurde der Weg gründlich verbessert, so dass man den Weg durch den Felsendurchschnitt mit seiner Haspeltvorrichtung auf immer verliess. Beide Kantone erliessen Verordnungen zum Unterhalt der Strassen durch Fronung, betr. Angrenze von Bäumen und Grünhecken und Abschlag von Wasser und Wässerung in die Strassen. 1760 trat nach Beschluss der Tagsatzung das Verbot der Gabelfuhrwerke in Kraft; es sollen alle Wagen mit Deichseln und mit weiten oder wenigstens mit Mittelgeleis versehen sein. Als Transportmittel waren im Gebrauch Zentner-, Wein- und Salzwagen und Karren, die Leder, Wolle, Safran, Blei, Glas, Wein und Salz beförderten. Die Pferdebesitzer von Balsthal und Waldenburg hatten durch Vorspanndienste mit ihren Pferden, «Nieten» genannt, ein gutes Einkommen. Das Maximum der Wagenlasten betrug gesetzlich 50 Zentner, später 60 Zentner, das in Verbindung mit andern Kantonen, ja sogar mit dem Ausland festgesetzt wurde.

Trotz all den Verbesserungen war die Strasse verkehrstechnisch noch schlecht, denn sie weist Steigungen von $16\frac{1}{2}\%$ auf. Dieser stand nun eine rationelle, zum erstenmal muster-gültige Korrektur bevor. Es war dies in der Zeit jener glückhaften Entwicklung, die wir als Regeneration kennen, in der auf den Gebieten der Schule,

der Wirtschaft, des Handels und Verkehrs eine aufsteigende Entwicklung einsetzte. Anlass dazu gab die Korrektur der untern Hauensteinstrasse, die 1827—1829 vorgenommen wurde. Eine Baukommission aus beiden Kantonen, der die Arbeiten am untern Hauenstein unterstellt waren, führte auch die Vorarbeiten für die Korrektur der obern Hauensteinstrasse durch, um später dann beim Bau die selbständige Aufsicht zu übernehmen. Für die Korrektur hatten Tugginer, Solothurn, und Merian, Basel, als Strassenfachmänner gemeinsam ein Projekt entworfen, ein zweites stammte von Ing. Watt, Löwenburg, mit einer Länge von 12 165 m, im Kostenvoranschlag von Fr. 274.200. Die Bauausschreibung wurde im November 1829 beschlossen und erfolgte auch in den Zeitungen der Kantone Zürich, Bern, Luzern, Schaffhausen, Aargau, Waadt, St. Gallen, Bündten und Tessin. Von den 8 eingegangenen Offerten wurde keine berücksichtigt, denn am 10. April 1850 hatte die Strassenbau-Kommission mit Ing. Watt einen Bauvertrag für 279.590 Fr. abgeschlossen, der nun die heutige Strasse schuf. Bei Waldenburg musste eine Wiederkehr die grosse Steigung ersetzen; von der Wirtschaft z. Hauenstein wurde die Strasse statt über den Berg durchs Tal dem Bach entlang geführt, durch einen Ausschnitt in dem steilen Berghang. Bei der Klus bei Langenbruck wurde sie durch Wegsprengen einer ausgedehnten Felsenpartie zwischen den beiden bisherigen Strassen angelegt. Man muss sich verwundern, dass diese Lösung nicht schon früher gefunden worden war. Beim Lochhaus an der Solothurnergrenze wurde der alte Strassenzug ganz verlassen und eine neue Anlage nach Holderbank gemacht. Von hier hatte Watt eine doppelte Wiederkehr in die alte Strasse im Projekt, ebenso am Gisistalden, fand aber keinen Anklang. Solothurn griff ein schon früher aus Basel aufgetauchtes Pro-

jekt wieder auf, die Strasse auf der hintern Talhalde nach Balsthal zu führen. Merkwürdigerweise sträubte sich nun Basel gegen diesen Vorschlag, der doch von ihnen selbst ausgegangen war. Die Vorzüge dieses Projektes, weniger Steigung und 186 m kürzer, keine Gefahr durch Steinschlag, keine unangenehme Wiederkehren, keine Unterbrechung des Transitverkehrs beim Bau, konnten die Basler nicht umstimmen. Gestützt auf Bohrversuche und Planaufnahme konnte eine Konferenz in Balsthal eine Einigung auf die linke Halde herbeiführen.

Der Bau wurde im Juni 1850 begonnen und nach gleichen Grundsätzen wie die untere Hauensteinstrasse, auf gemeinsame Kosten ausgeführt; auch die technischen Vorschriften waren die gleichen: Strassenbreite 7,50 m, Wölbung $\frac{1}{30}$ derselben gleich 25 cm, Steinbett 40 cm. Basel sorgte für das Kapital zu $3\frac{1}{2}\%$ und hat mit aller Energie auf die technisch beste Ausführung hin gearbeitet, denn die Strasse sollte dem künftigen Transitverkehr vollauf genügen. Zur Tilgung der Baukosten wurde das von der Tagsatzung genehmigte Weggeld benützt; zu dem musste jeder Stand jährlich eine Amortisation von Fr. 4500 leisten. Das Weggeld betrug für Kaufmanns-, Güter- und Weinfuhren per Pferd 7 Batzen, für Kutschen, Salzfuhrwerke, Botenwagen und Wagen mit Landesprodukten 5 Batzen per Pferd, für Posten und Steinfuhren 4 Btz., für alle leeren Wagen und Reiter 2 Btz., für Vieh per Stück 1 Btz.

Dem Strassenbau stellten sich keine Schwierigkeiten entgegen; Arbeitslöhne betrugen für Kunstarbeitstag (Maurer) Fr. 1.50, für gemeinen Arbeitstag 1 Fr., für Pferdetage 20 Batzen, Entschädigung für Land $1-4\frac{1}{2}$ Rp. per Schuh und für Bäume bis 50 Fr. Der Unternehmer Watt klagte über grosse Schäden durch Hochwasser von 5900 Fr. und über die politischen Wirren, welche sich in Lohnforderungen be-

merkbar machten. Auch sei ihm während des Baues und den Wirren für 6450 Fr. Werkgeschirr abhanden gekommen.



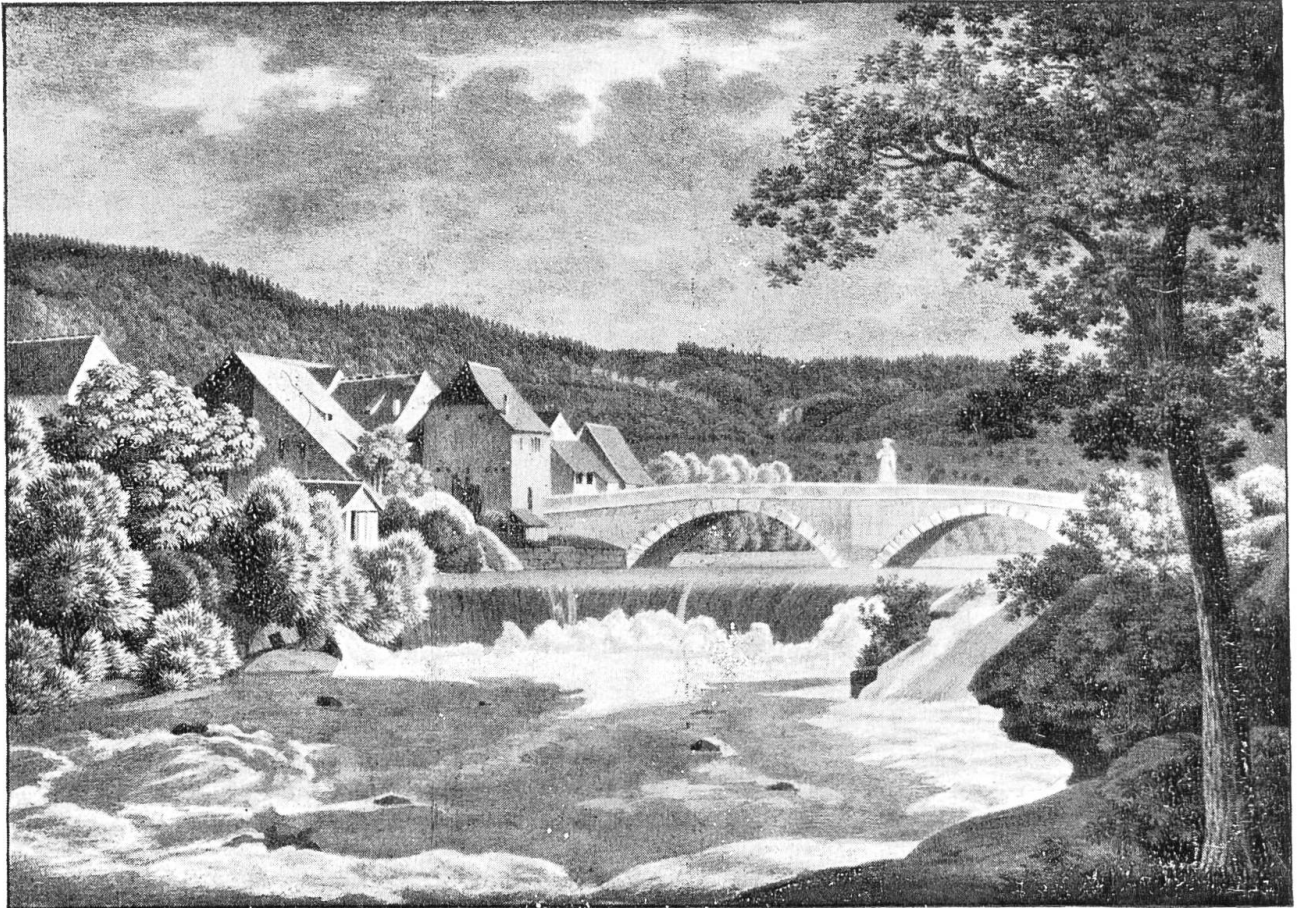
Oberer Hauenstein

Felsenweg-Einschnitt römischen Ursprunges bei Langenbruck

Im Frühjahr 1852 konnte Basel seine neue Strasse befahren; Solothurn erst auf 1. Februar 1855; dies geschah nur einseitig, denn das Steinbett war stellenweise nur wagenbreit. Die Neugierde und der ganz schlechte Zustand der alten Strasse mögen die Gründe zum Befahren der unfertigen Strasse gewesen sein. Auf 1. März 1855 erfolgte die Einführung des Weggeldes, das vor der Ueberfahrt über den Hauenstein in Balsthal und Oberdorf auf gemeinsame Rechnung bezogen wurde. Für die Benützung der Strasse wurden Billette im Doppel ausgegeben; das eine blieb im ersten Büro zur Kontrolle, das andere musste am zweiten abge-

geben werden. Die Bewohner zwischen Oberdorf und Balsthal waren beim internen Verkehr vom Weggeld befreit, ebenso wenn sie Bedürfnisse und Produkte für ihre Gemeinden aus dem eigenen Kanton holten. Die Zöllner er-

ganze Zoll- und Weggeld-Geschichte provisorisch erledigt. Baselland wurde das Recht zugesprochen, das Weggeld an den beiden Hauensteinstrassen einzuziehen, musste es aber zu Händen des Tilgungsfonds an die Stadt ablie-



Dornach-Brugg

hielten 10 Prozent vom Einzug und mussten quartalweise Rechnung an die Staatskasse ablegen, die unter den beiden Ständen zur Kontrolle ausgetauscht wurde. Die Vorspannpferde waren vom Weggeld befreit. Mit der Trennung von Basel entstanden betr. Zoll und Weggelder Streitigkeiten. Da Solothurn begreiflich grosse Sympathie zum neuen Kanton zeigte, drohte die Stadt mit Einstellung der Zahlung für die Vollandung der Strasse. Auf eine Beschwerde der Erbauer bei dem Vorort der Tagsatzung wurde auf einer Konferenz 1855 in Balsthal die

fern. Dieser wurden auch 56 Prozent der Zolleinnahmen zugesprochen, Baselland 64 Prozent.

Am 4. September 1854 wurde die Strasse offiziell von den Regierungen übernommen; die Bausumme betrug Fr. 460,354.40, also 180,964 Fr. mehr als der Voranschlag. Landentschädigung, in dieser Summe inbegriffen, musste jeder Kanton auf seinem Gebiete bezahlen. Diese betrug auf Baslerseite 37,500 Fr., auf Solothurner 29,572 Fr. Die Gemeinde Balsthal forderte für Waldbodenverlust 5558.31 Fr., erhielt dafür vom Staat 25 Juch. Wald, Land

und die «Kohlgrube» unter der Bedingung, das Land ihrer Kuhweide unter der neuen Strasse zu «Rüttenen» ausmessen zu lassen.

Solothurn zahlte an die Amortisation der Baukosten jährlich 4500 Fr. nebst Zins und dem Reinertrag des Weggeldes, welcher pro 1855 Fr. 5080.76 betrug. Die Verkehrszunahme auf der neuen Strasse zeigte folgende Zahlen:

Zolleinnahmen in Balsthal 1830 Fr. 4611.75, 1840 Fr. 9,114.85, 1848 Fr. 11,414.41.

Weggeld 1855 Fr. 5519.56, 1840 Fr. 5895.84, 1848 Fr. 6864.17.

Durch die Bundesverfassung 1848 wurden die Zölle aufgehoben und an die Landesgrenze verlegt. Durch Vertrag von Bund und Kantonen wurden im folgenden Jahr alle Zölle, Weg- und Brückengelder abgelöst und der Bund zahlte bis 1874 an die Kantone eine Entschädigung; dieselbe betrug für den Kanton Solothurn jährlich Fr. 45,714.29, während die Zolleinnahme 1848 im ganzen Kanton Fr. 34,047.85 betrugen. Auf diesen Zeitpunkt schuldet Solothurn für den Strassenbau noch Fr. 52,111.09. Diese Summe wurde bis 1857 getilgt; der Kanton Solothurn hat an den Strassenbau samt Zins den Betrag von 184,854.25 Fr. bezahlt.

Die Gemeinde Mümliswil stellte 1851 das Gesuch an den Grossen Rat betr. Anschluss an die neue Strasse von St. Wolfgang aus, die Kommission lehnte das Gesuch ab. Der Grosse Rat beschloss, beim Verkauf der Schlossgüter nebst andern Servituten von der Brücke östlich bis zum Augstbach 20 Schuh Land vorzubehalten. An dieser Stelle ist heute eine Strasse projektiert, die den Verkehr vom Passwang, der ebenfalls projektierten Ver-

kehrsumleitungsstrasse von Balsthal zuführen soll.

Ende der 50er Jahre nahm der Verkehr einen katastrophalen Niedergang für unsere Gegend infolge Bau von Eisenbahnen, wodurch das Gewerbe in den beiden Talschaften schwer geschädigt wurde. Ein Vorspannbuch des Gasthofes z. «Rössli» Balsthal zeigt uns diesen Rückgang in drastischer Weise; denn dasselbe erzeugt für das Jahr 1855 Einnahmen für Nieten Fr. 5238.40, 1859 nur noch Fr. 202.20. So ist's auf einmal stille geworden um den Hauenstein. Der Lokalverkehr war nur gering; dagegen verschaffte die schöne Landschaft dem Fremdenverkehr (Langenbruck) Eingang. An Stelle der Warenzüge hat nur noch die heimelige Postkutsche das Strassenbild belebt.

Und heute ist die Strasse wieder zur alten Verkehrs-Linie geworden, dank der Entwicklung des Automobils und der Neuorientierung des Verkehrs. Die mustergültige Anlage der Strasse genügt aber den heutigen Anforderungen nicht, jedoch deren Unterbau. So gab der Kt. Solothurn für den Ausbau, Walzung und Teerung, den Betrag von Fr. 455,744.25 aus, während Baselland in den letzten 10 Jahren 210,000 Fr. dazu verwendete. Die Verkehrszählung 1956/57 weist für die einzelnen Fahrzeuge folgende maximale Tagesfrequenz auf Lastautos 216, Personenautos 1536, Motorvelos 657, Velos 1575.

Verständlich wird, dass bei diesem Motorenlärm und Benzingestank der beschauliche Wanderer und das gemütliche Pferdegespann selten geworden sind, und dass man beinahe die Zeiten zurückwünscht, wo nur das Posthorn durch die stille Talschaft hallte.

Sprüche

's Wybe und 's Boue isch scho mänge groue.

Schreit e Wiggle bym e Huus, so git's e Dotfall druus.

Drünisch uuszoge isch einisch abbrennt.