

Zeitschrift:	Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland
Herausgeber:	Jahrbuch Oberaargau
Band:	31 (1988)
Artikel:	Historische Verkehrswege am Vierländereck zwischen Jura und Wigger
Autor:	Tanner, Rolf
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1071741

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: 16.01.2026

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

HISTORISCHE VERKEHRSWEGE AM VIERLÄNDERECK ZWISCHEN JURA UND WIGGER

ROLF TANNER

Redaktionelle Vorbemerkung: Im Jahrbuch 1986 hat der Autor eine Übersicht über die historischen Verkehrswege zwischen Langeten und Roth gegeben und dabei Ziele und Methoden der Arbeit am Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS umrissen. In der vorliegenden Arbeit weitet er den Blick von der Nordostecke unserer Region auf den ganzen Raum zwischen Jura und Wigger, dem hervorragender Anteil am «diagonalschweizerischen Verkehrskanal» zukommt.

Das Untersuchungsgebiet im geopolitischen Kraftfeld

Es ist ein schwieriges Unterfangen, die Region um den Zusammenfluss von Aare und Murg als Einheit zusammenfassen zu wollen. Auf vier Kilometern Flussstrecke grenzen die vier Kantone Aargau, Bern, Luzern und Solothurn aneinander.¹ Der Verkehr jedoch – ein verbindendes Element zu jeder Zeit – brachte es mit sich, dass sich grenzüberschreitende Fäden spannen bis auf den heutigen Tag. Die Aare als Hindernis am Weg von Nord nach Süd erlaubt die Überquerung nur an wenigen Stellen; gerade dort bilden sich Knoten dieser Fäden untereinander. Einigen solchen Übergängen von hüben nach drüben und den Wegen über die Grenzen hinweg soll im folgenden nachgespürt werden.

1. Die Römerzeit

Zwei Alpentransversalen durchquerten die Schweiz in der römischen Zeit: Die Route über den Grossen St. Bernhard nach dem heutigen Besançon und ins weitere Gallien und die Strecke über die Bündnerpässe zum Donauplateau. Quer dazu verlief die Strasse von der Rhonemündung über Genava (Genf) und Aventicum (Avenches) nach Augusta Raurica über den Oberen Hauenstein, und damit sind wir schon im Bereich unserer Region. Noch heute ist nördlich von Langenbruck die Strasse mit Karrgeleisen im Fels in

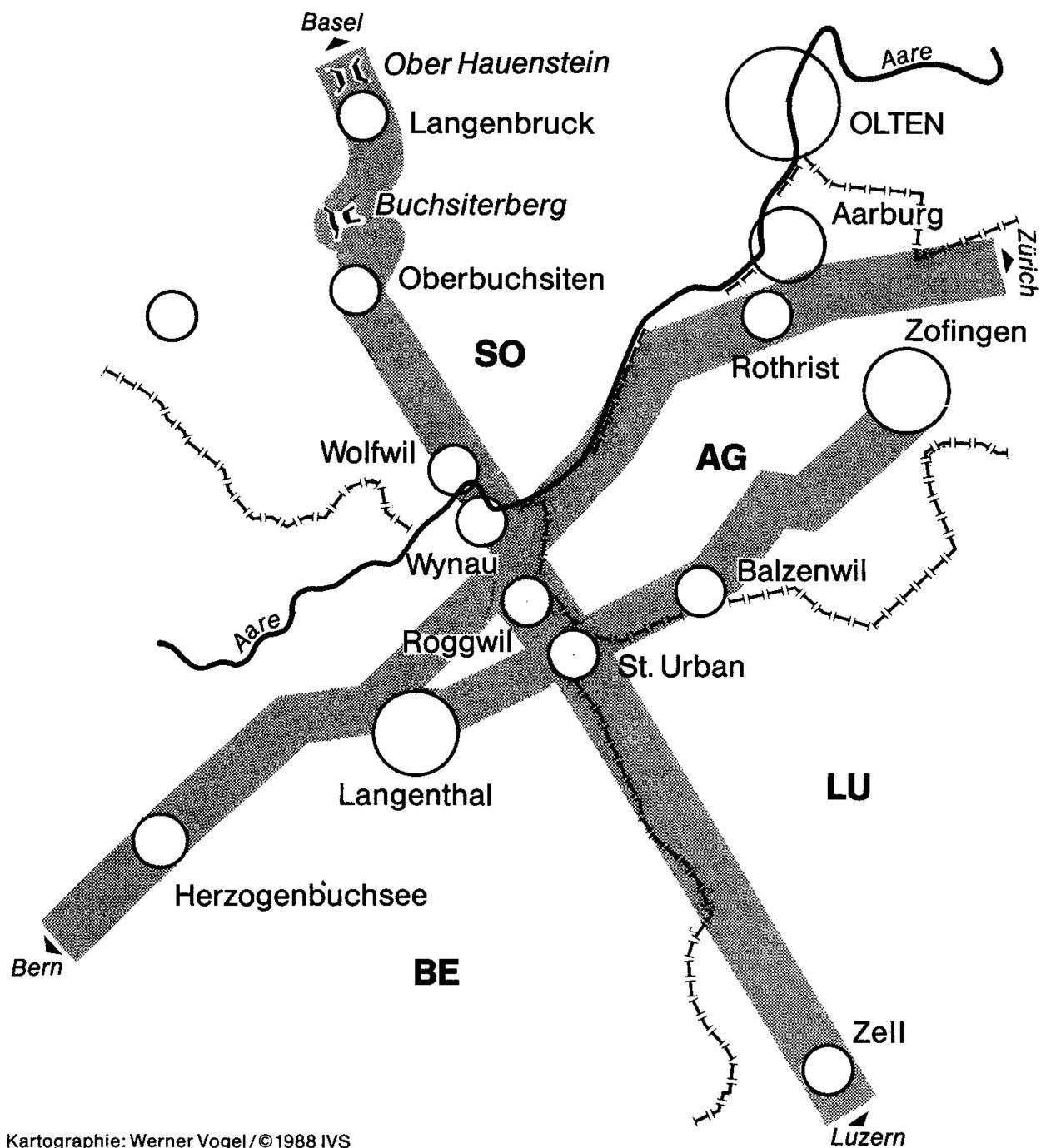


Abb. 1. Das Untersuchungsgebiet

einem tiefen Felsdurchschlag zu sehen. Obwohl in römischer Zeit die Bedeutung der Alpentransversalen überwiegte³, dürfte der Verkehr auf dieser Strasse nicht unbedeutend gewesen sein. Aber auch die kleinen Nebenübergänge des Juras zwischen Roggen und Belchen sind vermutlich begangen gewesen.⁴

Auf der Südseite der Aare sind die Römer ebenfalls präsent, zwischen Herzogenbuchsee und Langenthal zum Beispiel häufen sich die römischen Villen;⁵ Grund genug, schon in dieser Zeit Aareübergänge zu suchen.

2. Im Mittelalter

Auf die zwei grossen Machtfaktoren des Mittelalters im Gebiet zwischen Aare und Jura, die Froburger und die Bechburger, soll im Kapitel über den Buchsiterberg ausführlicher eingegangen werden. An dieser Stelle sei lediglich erwähnt, dass die Grafen von Froburg im hohen Mittelalter den grössten Teil des Verkehrs über die beiden Hauensteinpässe sowohl mit Städten, als auch – in einer früheren Phase – mit Burgen kontrollierten. Gerade die Öffnung des Gotthardweges in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts brachte eine erhebliche Zunahme des Transites über den Unteren Hauenstein und den Aareübergang bei Olten.

In dem Masse, wie der Niedergang der Froburger erfolgte, stärkte sich die Macht der Habsburger an der Gotthardroute. Rudolf von Habsburg, 1273 zum deutschen König gewählt, erscheint als Inhaber der Zollstätten in Zofingen, Reiden und Luzern.⁶

Die Kiburger, Erben der Zähringer, geraten als Inhaber der Landgrafschaft Burgund, die sich auch über den heutigen Oberaargau erstreckte, gegen Ende des Mittelalters vermehrt unter Druck der aufstrebenden Stadt Bern. Nicht anders ergeht es den Freiherren von Grünenberg, die zu Ende des 14. Jahrhunderts zwar noch fast den ganzen Oberaargau kontrollierten.⁷ 1480 jedoch ist ihre Herrschaft in bernischer Hand, nachdem die Kiburger 1406 bereits die Landgrafschaft Burgund an die Aarestadt verkauft hatten.⁸

Die Grafschaft Buchsgau geriet, nach mehreren Handwechseln am Ende des 14. Jahrhunderts, im Jahr 1405 in die Hände des Basler Zunftmeisters Conrad von Laufen. Schon zehn Jahre später sah sich dieser gezwungen, diesen Besitz an Bern weiterzuverpfänden; im gleichen Jahr hatte die Stadt den Aargau erobert. In gemeiner Herrschaft regierten fortan Solothurn und Bern

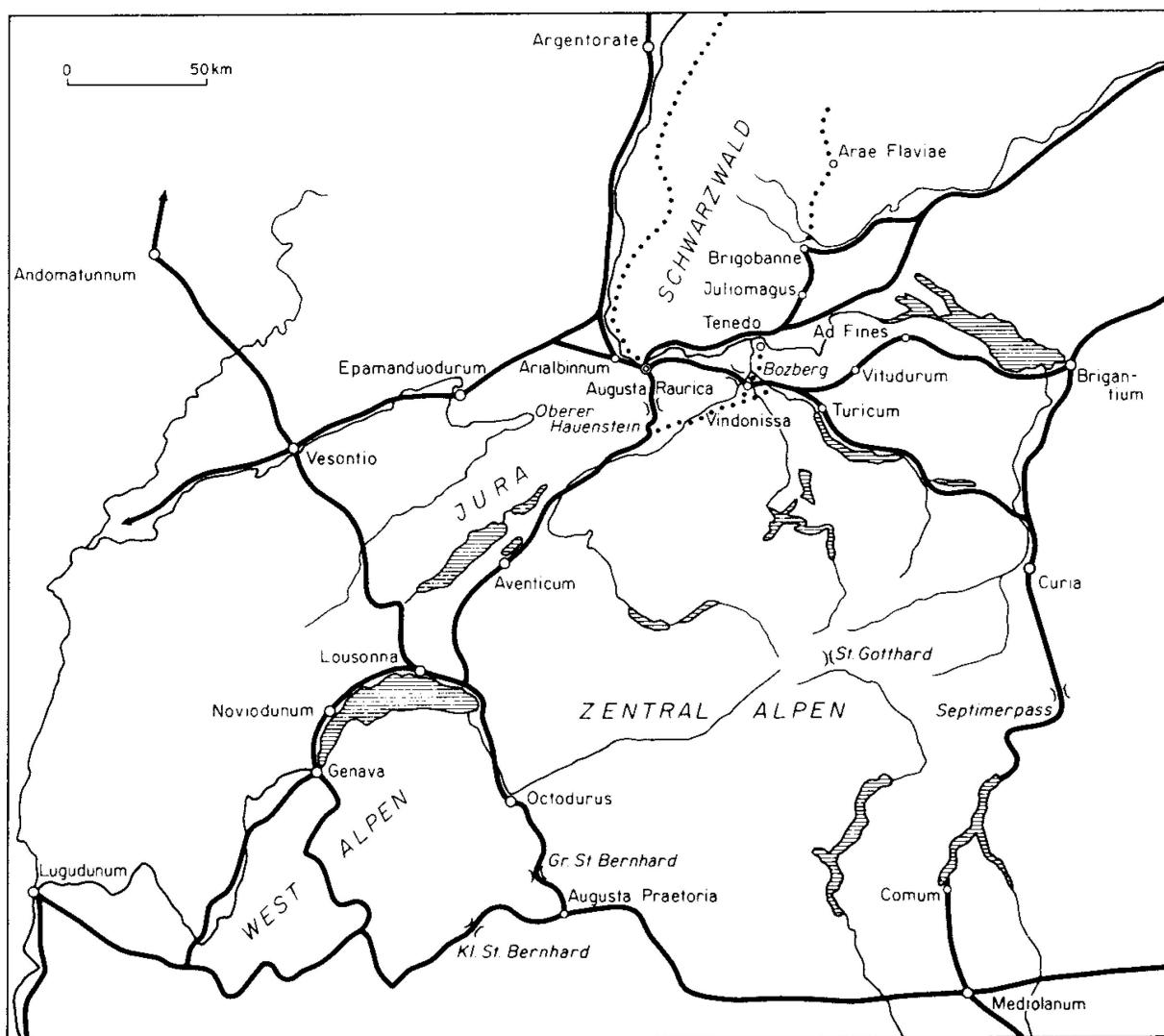


Abb. 2. Römische Hauptverbindungswege in der Schweiz²

den Buchsgau bis 1463. In diesem Jahr folgte die Teilung: das Bipperamt ging an Bern, Solothurn behielt das Gäu zwischen Oensingen und Olten.⁹

Auch in der Südostecke unseres Gebietes brach alte Feudalherrschaft zusammen. 1407 kam die habsburgische Herrschaft Willisau an Luzern, mit ihr auch das Kloster St. Urban.¹⁰

3. In der Neuzeit

Was nun folgte, war eine Zeit der Konsolidierung. Bis zur napoleonischen Zeit blieben die Grenzen unangetastet, unser Gebiet war Bestandteil der Schweizerischen Eidgenossenschaft geworden. Verkehrsverlagerungen ergaben sich kaum. Einzig die Reformation dürfte das politische Gefüge etwas erschüttert haben. So wurden auch grenzübergreifende Kirchspiele neu aufgeteilt.

Erst das 18. Jahrhundert mit dem Bau von Chausséen nach französischem Vorbild begann die Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsträger neu anzustossen, welche zur Zeit in der bevorstehenden Errichtung einer Schnellbahnlinie durch die Region gipfelt.

Die alten Wege

1. Der Buchsiterberg

Situierung: Ein Blick auf die Karte zeigt, dass der Buchsiterberg in gerader Linie aus der Region Basel gegen die Innerschweiz leitet. Wenn man davon ausgeht, dass der Weg über den Unteren Hauenstein erst im Zusammenhang mit der Eröffnung des Gotthardweges um 1220 wiederhergestellt und ausgebaut wurde¹¹, ist es wohl möglich, dass er vorher einen nicht unerheblichen Teil des Verkehrs von Basel und vom Oberrhein zur Innerschweiz geleitet hatte. Wenn man sich des weiteren überlegt, dass die kürzeste (wenn auch nicht die einfachste) Verbindung von Basel nach Mailand ausser dem Gotthard die Linie Luzern–Brünig–Grimsel–Gries darstellt, könnte der Buchsiterberg im frühen Mittelalter sogar eine gewisse Bedeutung im transalpinen Verkehr gehabt haben.

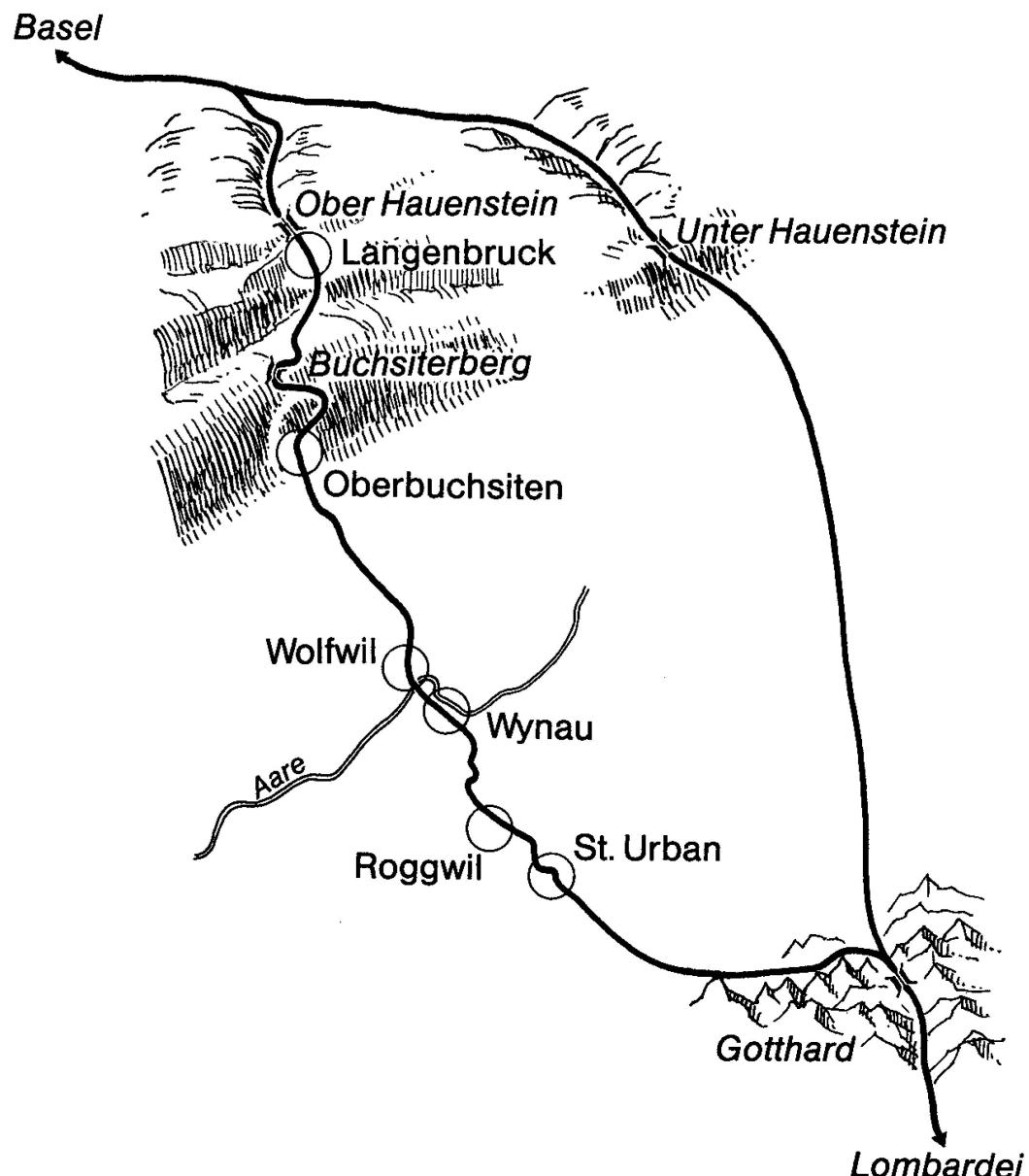
Der Weg im Gelände: Geradezu enttäuschend wenig ist von der alten Route im südlichen Teil an sichtbaren Elementen übriggeblieben. Von St. Urban bis Wynau verlaufen Haupt- und wichtige Nebenstrassen auf der historischen Linie, so dass die Verbreiterungen der letzten Dezennien nichts mehr von alten Wegkörpern übriggelassen haben.

Als Wegbegleiter jedoch sind geradezu hochkarätige Objekte zu melden. Zum ersten sei da natürlich das Kloster St. Urban genannt, dem geneigten Leser sicherlich sattsam bekannt. In unmittelbarer Nähe der Aare steht die Kirche Wynau, ein romanischer Bau von hohem Alter. Ein Fussweg führt von dort zur Aare und zur Fähre nach Wolfwil, eine der letzten an der Aare, die noch im Betrieb stehen.

Jenseits des Flusses lässt sich der Weg weiterverfolgen. Gradlinig übersteigt er den Schlosshubel und zieht hinüber zur Niederbuchsiter Allmend und von dort durch die Ebene nach Oberbuchsiten. Nicht erst die umfangreichen Meliorationen im ganzen Gäu haben den Wegverlauf auf eine solch gestreckte Linie gezwungen, ein Blick auf das Siegfriedblatt¹² zeigt, dass schon zu Ende des letzten Jahrhunderts viele Strassen und Wege, aber auch Gemeindegrenzen und die gestreckten Kettendörfer eine Art Raster bilden, der möglicherweise auf das Landvergabesystem der Römer zurückgeht.¹³ Dennoch ist es erstaunlich, wie wenig sich der Weg auf der Höhe zwischen Wolfwil und Niederbuchsiten eingetieft hat. Obwohl auf der Siegfriedkarte¹⁴ sogar noch als Drittklassstrasse aufgeführt, sind die wenigen Hohlwegstrecken höchstens einen Meter tief.

Anders sieht die Situation am eigentlichen Passweg aus. Kurz oberhalb des Dorfes ist er als Dammweg ausgebildet und geht danach in einen Hohlweg über. Das anschliessende Stück ist leider durch den Kalksteinabbau zerstört worden. Im Graben oberhalb des Steinbruches hat Reber Ende der sechziger Jahre sogar noch Karrgeleise gefunden;¹⁵ zurzeit ist die Stelle jedoch mit Schutt bedeckt, da der Weg in einem Bachbett verläuft. Als fossile Spur, teilweise dicht überwachsen, zieht der Weg nun auf die Wishöchi zum Punkt 838.9 hinauf. Hier hat er den eigentlichen Kulminationspunkt erreicht. Nach Durchquerung des Antiklinaltales senkt sich die Route hinunter zu den Bechburghöfen und weiter ins Tal des Augstbaches, wo er nördlich des Lochhus in die Strasse über den Oberen Hauenstein mündet.

Eine Nebenspur zieht in einem prächtigen Hohlwegbündel durch den Mülibachgraben von Oberbuchsiten hinauf zur Rinderweid und vereinigt sich dort mit dem Hauptweg (siehe Abb. 4). Die Steilheit und die Enge der



Kartographie: Werner Vogel / ©1988 IVS

Abb. 3. Die Lage des Buchsiterberges

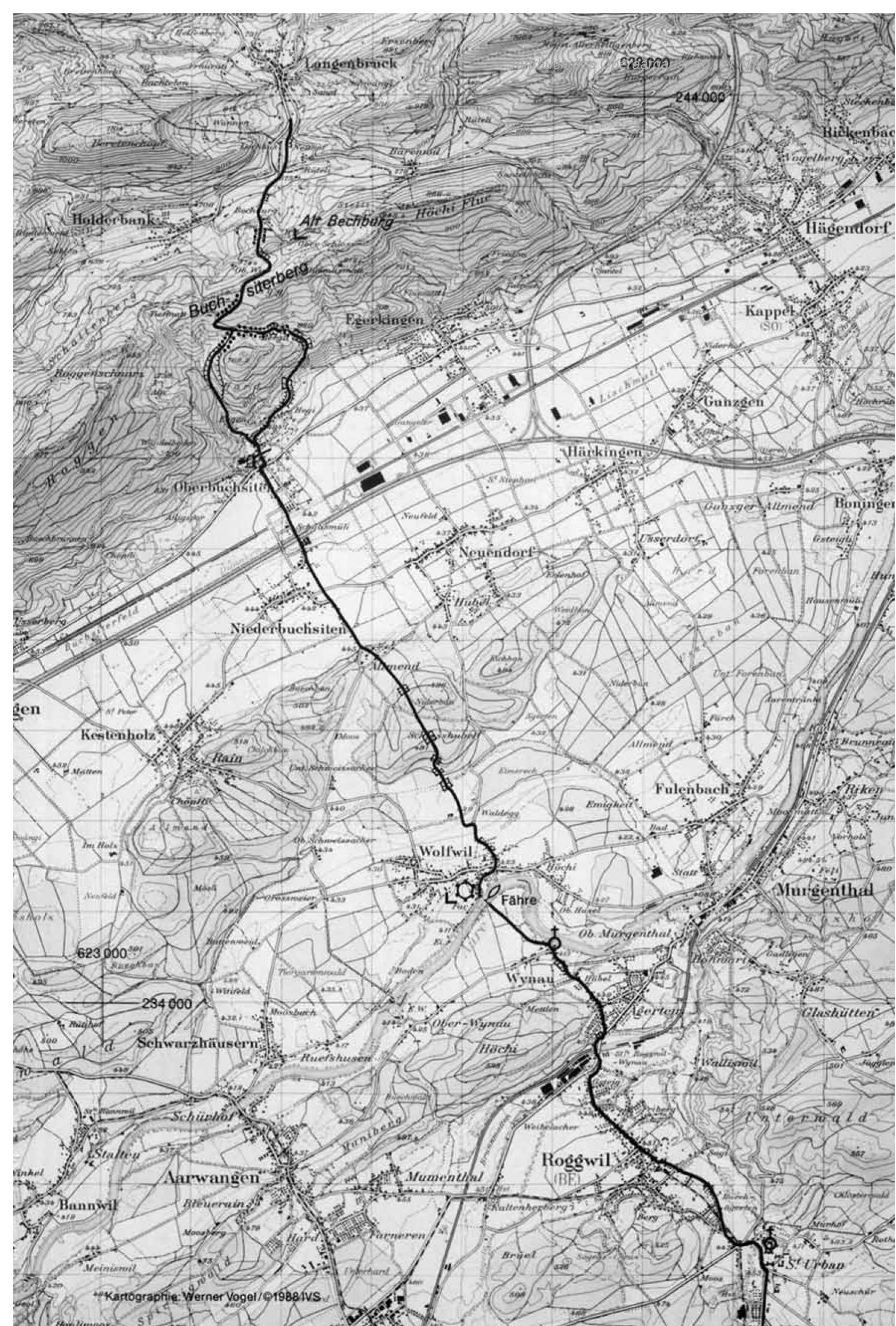
Legende zu Abb. 4

1. <i>Wegoberfläche</i> Auffällige Baumreihe, Hecke
----- im Lockermaterial (Erde, Sand, Moränenmaterial, Gras usw.)	„„„„ Hangkante mit Baumreihe oder Hecke besetzt
mit Holz befestigt (Prügelweg)	4. <i>Wegbegleiter</i>
~~~~ fossil (nicht mehr begangen, überwachsen)	 Brücke, Steg  Furt  Zoll  Stadt  Raststätte, Herberge, Pinte
2. <i>Wegkörper</i>	 Hohlweg im Lockermaterial  Hangweg im Lockermaterial  Hohlwegbündel
3. <i>Mögliche ReliktfORMEN</i>	 Terrasse, Rain, Hangkante  Beinhaus, Kapelle  Kirche, Kloster, Kirchenburg

 *Diese Signatur hat eine doppelte Bedeutung:*

- Objekt kann *nicht mehr aufgrund der Bausubstanz*, sondern nur aufgrund mündlicher Aussagen als solches erkannt werden.
- Lokalisation eines verschwundenen Objektes* erfolgt aufgrund mündlicher Aussagen.

Abb. 4. Routenkarte des Buchsiterberges. Auf Landeskarte 1:50 000, Blatt 224 Olten (leicht verkleinert). Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 1. 11. 88. Die Legende oben wurde übernommen aus Jahrbuch Oberaargau 1986, Seite 94. Die Signaturenliste enthält mehr Details als in der nebenstehenden Karte verzeichnet sind.



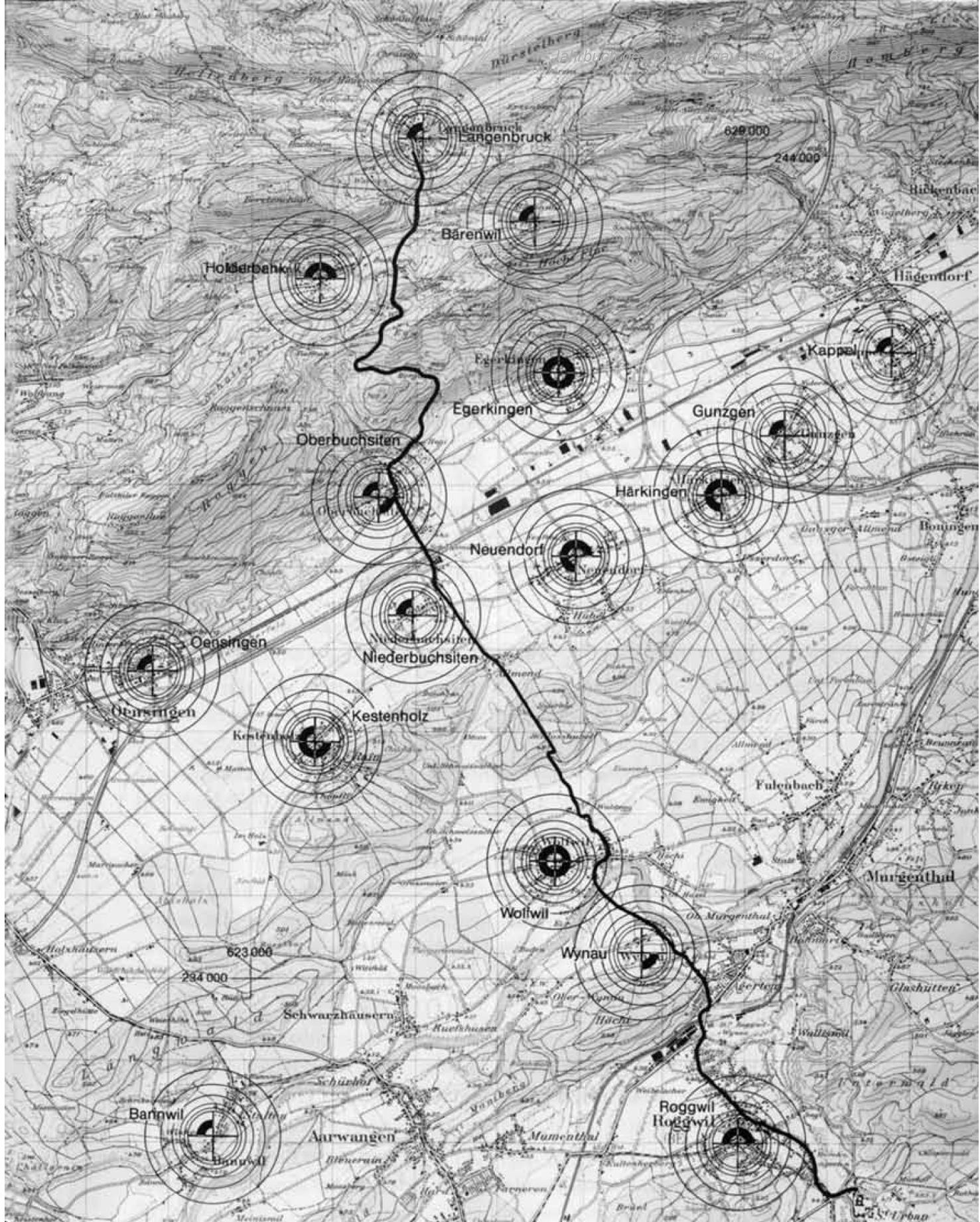
Spuren lässt vermuten, dass diese Route nur von Fussgängern, Reitern und Viehherden begangen wurde. Möglicherweise handelt es sich hierbei um den ursprünglichen Saumweg, der später von der anderen, wagengängigen Strasse abgelöst wurde.

*Der Weg im Mittelalter:* Es ist in der Tat auffällig, wie die bechburgischen Eigengüter sich am Weg über den Buchsiterberg aufreihen. Nach *Sigrist*¹⁶ sei dieser Weg als Saum- und Fussweg im Hochmittelalter sehr viel begangen gewesen. Interessant sind Mutmassungen über einen Wohnturm in der heutigen Mühle zu Wolfwil, also unmittelbar an der ehemaligen Fährstelle.¹⁷ Bei diesem Gebäude befindet sich jedenfalls die einzige einigermassen ebene Stelle am Ufer, die ein Verladen von ganzen Wagen oder grossen Ladungen auf ein Fährschiff erlauben würde. Schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts lag die Anlegestelle der Fähre einige hundert Meter weiter flussaufwärts¹⁸ am heutigen Platz. Der Ortsteilname Far wird 1319 erstmals genannt, die Mühle kurze Zeit später, im Jahr 1336.¹⁹ Eigentümlich mutet auch der Flurname «Schlosshubel» im Wald zwischen Aaretal und Niederbuchsiten an.²⁰ Es ist tatsächlich legitim, an diesem wichtigen Aareübergang das Zentrum einer alten Herrschaft anzunehmen.²¹ Kommt dazu, dass sich die Urpfarrei Wynau (mit der Kirche nota bene in unmittelbarer Nähe des mutmasslichen Herrensitzes an der Fähre) vielleicht auch über die heutigen Gemeinden Fulenbach, Wolfwil und Niederbuchsiten erstreckte.²² Ein solches Zusammentreffen dürfte wohl kaum zufällig sein, und es scheint die Kirche Wynau ursprünglich eine bechburgische Eigenkirche gewesen zu sein.

Schwierig ist der weitere Verlauf des Weges in südlicher Richtung vom Kloster St. Urban weg festzulegen. Am wahrscheinlichsten ist eine Fortsetzung der heutigen Strasse durchs Rottal entlang, zur alten Verbindung von Bern nach Luzern über Huttwil–Zell–Willisau.²³ Nicht ganz von der Hand

Abb. 5. Besitzungen der Bechburger im Oberaargau und im Buchsgau.¹⁶ Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 1. 11. 88





zu weisen wäre auch eine Linie an der Stammburg der Langensteiner in Melchnau vorbei, die ja immerhin als Stifter des Klosters aufgetreten sind. Berührt würde auch Kleinroth, der Standort einer Eigenkirche des Freiherrengeschlechts.²⁴ St. Urban scheint der Übergangsraum der Wegbeherrschung von den Bechburgern zu den Langensteinern zu sein. Zur Zeit der Stiftung des Klosters sind aber bereits die Grafen von Froburg die Herren im Buchsgau. Sie hatten, als Konkurrenzunternehmen sozusagen, die Strasse von Hägendorf nach Fulenbach und von dort über die Aare gefördert.²⁵ In Hägendorf liefen die Passwege über die Santelhöchi und die Challhöchi²⁶ zusammen, während am Aareübergang ja (für etwa 100 Jahre) um die Mitte des 13. Jahrhunderts die Stadt Fridau entstanden ist.²⁷

Zu bemerken bliebe noch der Umstand, dass der Zoll zu Oberbuchsiten im 14. Jahrhundert an den Edlen Grimm von Grünenberg verpfändet wurde.²⁸ Offensichtlich hatten die Grünenberger als Nachfolger der Langensteiner am Südabschnitt der Route alles Interesse, ihren Einfluss auch auf den Nordteil auszudehnen.

*Von der Gemeinen Herrschaft Buchsgau bis zum Verfall des Weges:* In der Neuzeit ist der Buchsiterberg auch mit Wagen befahren worden. Ob dabei immer noch die Fähre zu Wolfwil verwendet wurde, um die Aare zu überqueren, oder ob der Brückeübergang in Aarwangen vorgezogen wurde, ist unklar. Die schwache Ausprägung der Hohlwege zwischen Niederbuchsiten und Wolfwil lässt eher letzteres annehmen. Nicht zu vergessen sei auch die Brücke, die die abgegangene Froburgerstadt Fridau bei Fulenbach mit dem Südufer der Aare verband.²⁹

Über den Umfang der Warentransporte über den Berg finden sich Angaben in den solothurnischen Säckelmeisterrechnungen. Ab 1463 ist Solothurn ja Alleinherrscher im Buchsgau. Im Zeitraum von der Übernahme bis 1500 beträgt der jährliche durchschnittliche Zollertrag in Oberbuchsiten 11 Pfund 5 Schilling 4 Pfennig.³⁰ Der Zoll in Waldenburg am Oberen Hauenstein brachte zwischen 1451 und 1500 77 Pfund 0 Schilling 9 Pfennig.³¹ Die Zahlen sind zwar nicht direkt vergleichbar, da sie in zwei verschiedenen Währungen gesetzt sind, aber dennoch zeigen sie, dass der Buchsiterberg zu dieser Zeit nur einen kleinen Teil des Hauensteinverkehrs abzuzweigen vermochte. Die Zollerträge zeigen auch grosse Schwankungen: In der Periode von 1463 bis 1600 fällt der Höchstertrag in die Jahre 1503/04 mit 24 Pfund, kurz zuvor, im Jahr 1500, lautet der Eintrag lakonisch «nütz».³²

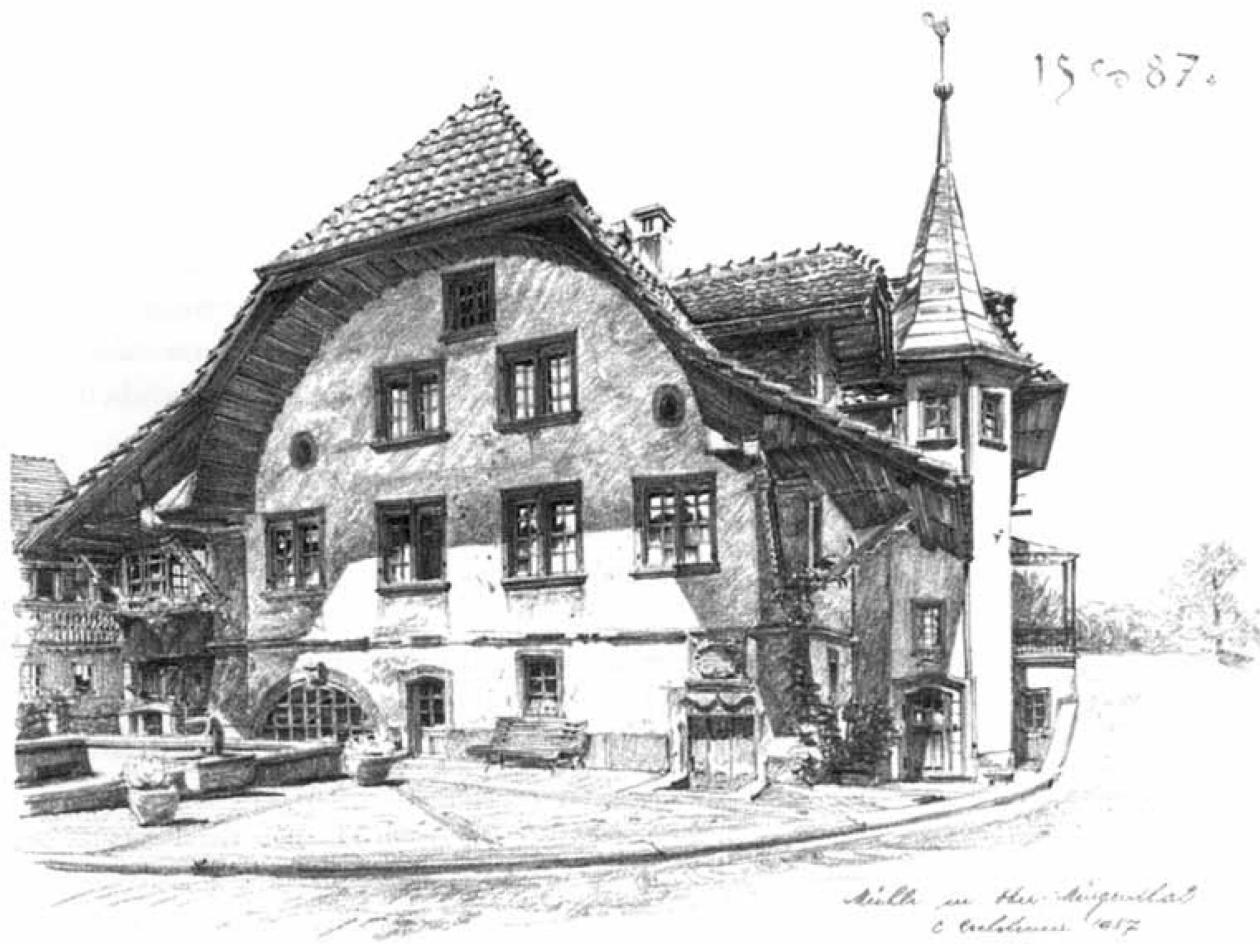


Abb. 6. Die Mühle in Obermurgenthal. Zeichnung Carl Rechsteiner

Im 17. Jahrhundert hatte der Weg vermutlich Bedeutung als Schleichweg zur Umgehung der Zölle Olten und Trimbach. Der solothurnische Rat ordnete deshalb am 12. April 1621, dass Seckelmeister Glutz und Altrat Brunner den «wäg über den Buchsiberg» in Augenschein nehmen und feststellen sollten, «wie doch khumlich solcher Wäg khondte ingeworffen werden».³³ Ob der Weg tatsächlich «ingeworffen» worden ist, bleibt fraglich, denn auch im 18. Jahrhundert wird noch Warenverkehr über den Buchsiterberg gemeldet.³⁴

Endgültig verlassen wurde der Weg im 19. Jahrhundert.³⁵ Einer der Gründe dafür dürfte die Aufhebung der Binnenzölle sein, was die Umfahrung gewisser Orte unnötig machte. So blieb der stetig zunehmende Wagenverkehr auf den bequemeren und ausgebauten Achsen der beiden Hauensteine. Heute ist der Weg auf der Karte nicht einmal mehr durchgehend eingezeichnet.

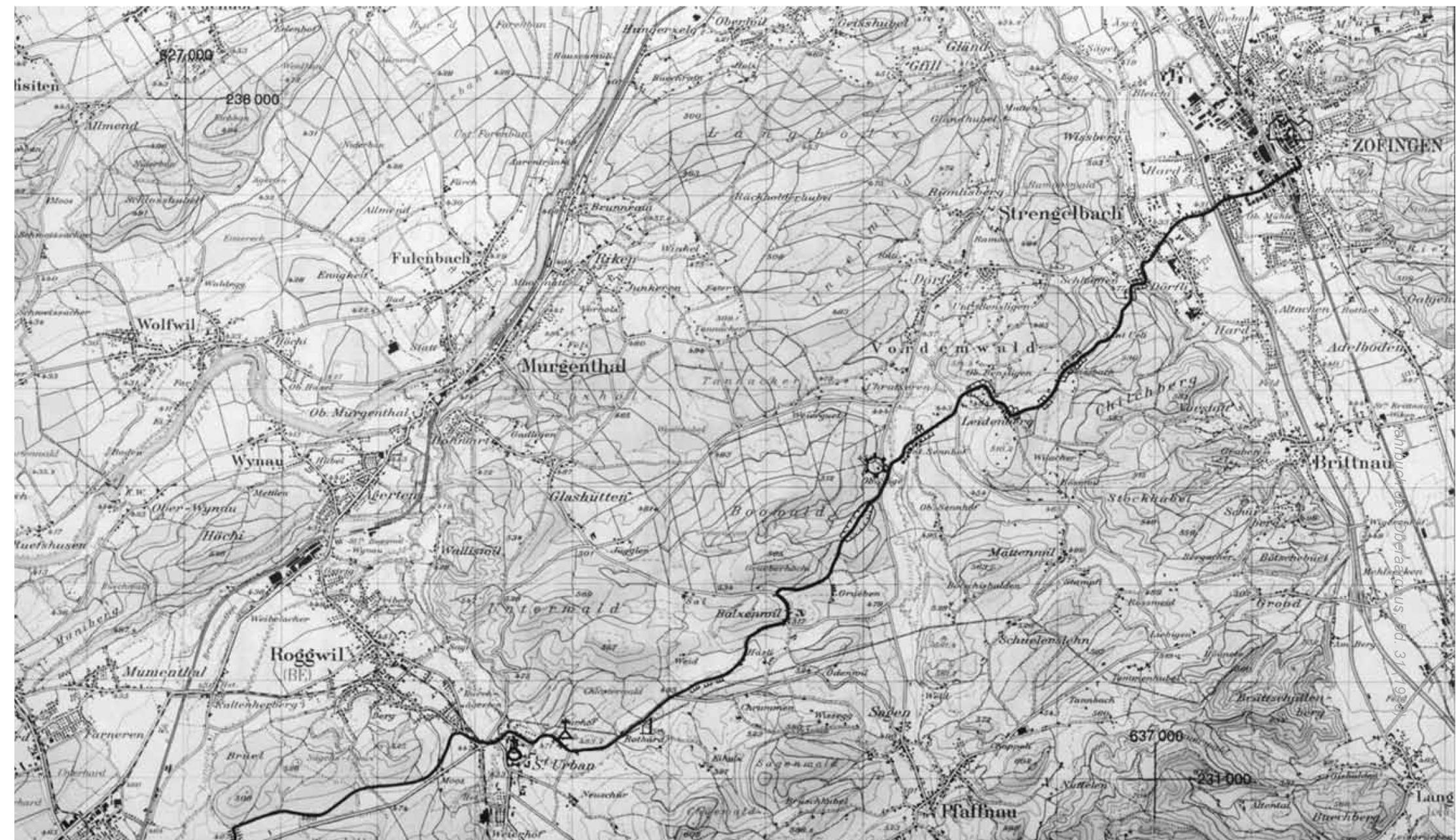
Zum Schicksal der Wolfwiler Fähre lässt sich sagen, dass Mühle und Fahrrecht von 1490 bis 1906 (!) an die Familie Rauber verliehen war. Inhaber des Mannlebens waren die Patrizierfamilien Wagner, von Roll und Roggenstill.³⁶ Die Fähre scheint im 16. und 17. Jahrhundert ein ständiger Stein des Anstosses für den Vogt zu Aarwangen gewesen zu sein. Während der konfessionellen Spannungen wurde fremdes Kriegsvolk übergesetzt, aber auch Schmuggel getrieben und Bettelvolk eingeschleppt, was Bern natürlich zu verhindern trachtete.³⁷

## 2. *Die Chaussée Bern-Zürich*

In ganz anderer Richtung verlief die alte *via regia* von Genf nach Zürich über Bern, Burgdorf und Langenthal. Da sie im 18. Jahrhundert den Ausbauansprüchen des Ancien Régime in Bern nicht mehr genügte, ging man daran, eine neue Chaussée nach französischem Vorbild zu errichten. Die Linienführung folgte nicht der mittelalterlichen Königsstrasse, sondern einer Nebenroute über Kirchberg und Herzogenbuchsee.³⁸ Unklar war, ob die «Neuwe Aargäuerstrass» durch das Dorf Langenthal geführt werden oder den Ortskern meiden solle. Mit allen Mitteln versuchten natürlich die interessierten Kreise in Langenthal, die erste Variante durchzusetzen.³⁹ Dennoch entschied der Grosse Rat am 9. Juni 1762 anders. Ausschlag gab das Langetenhochwasser, das durch das Dorf geführt würde, so dass die Sicherheit der Reisenden nicht gewährleistet sei.⁴⁰ Im Jahr 1764 wurde der Oberaargauer Abschnitt der «Neuwen Aargäuerstrass» vollendet.⁴¹ Der Strassenkorrektionsplan im Staatsarchiv Bern⁴² zeigt, dass die Korrektion nur eine Begradiung bereits bestehender Wege darstellte und somit die neue Verbindung bereits früh vorgezeichneten Verkehrslinien folgte.

An alten Wegresten ist verständlicherweise nichts mehr vorhanden, da die Chaussée des 18. Jahrhunderts identisch ist mit der heutigen Hauptstrasse Nr. 1, besser bekannt als «Bern-Zürich-Strasse».

Abb. 7. Routenkarte der Zofingenstrasse. Auf Landeskarte 1:50 000, Blatt 224 Olten (leicht verkleinert). Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 1. 11. 88. Zeichenerklärung s. Legende Abb. 4.



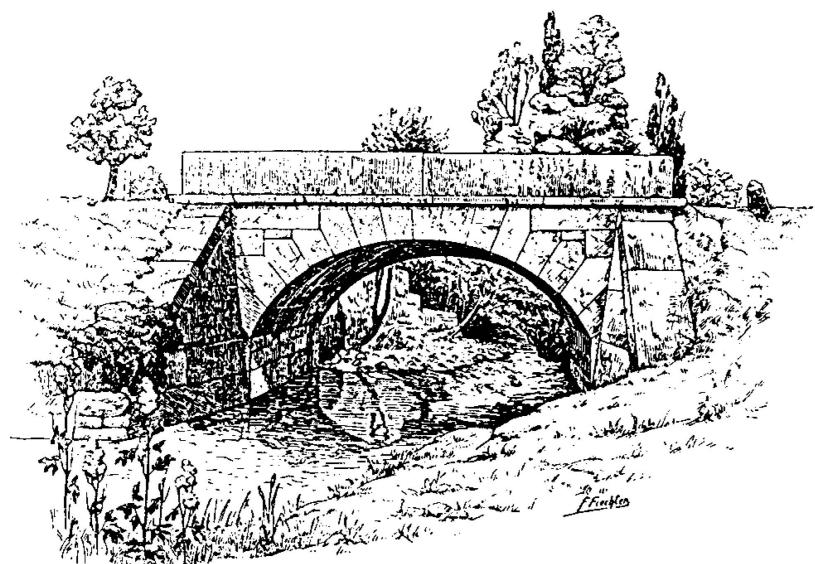


Abb. 8. Zeichnung F. Fiechter. Aus E. Friedli: Bärndütsch, Band Aarwangen. 1925

Als Wegbegleiter sind die Wirtshäuser «Zur Kalten Herberge» in der Gemeinde Roggwil und «Zum Löwen» in Obermurgenthal zu nennen. Ein Gasthaus gibt es im Weiler Kaltenherberg erst seit dem Ende des 18. Jahrhunderts, der Name der Lokalität könnte aber von einer Art Hospiz aus viel früheren Zeiten stammen.⁴³ Erheblich älter ist das Gasthaus in Obermurgenthal. In der Mitte des 14. Jahrhunderts betrug der Tavernenzins aus dem Gericht Wynau 10 Schillinge (eine genauere Ortsangabe wird nicht gemacht). 1581 aber ist ein Michell Amman als Wirt in Murgenthal festzustellen.⁴⁴

Unmittelbar nach dem «Löwen», gleich bei der Murgbrücke, steht das Mühlengebäude von 1587. 1263 schenkten die Grafen von Froburg die Mühle in Murgenthal («super rivum qui Murgathun nominantur») dem Kloster St. Urban, ein einträgliches Geschenk, da der Betrieb die Bannmühle⁴⁵ für die Einwohner des nahen Städtchens Fridau war.⁴⁶

Die Murgbrücke selber ist eine hochgeschwungene Gewölbebrücke, datiert von 1818.

Auf dem Südufer der Aare, gegenüber der Stadt, lag der feste Turm zu Fridau, der vermutlich auch in Verbindung stand mit der Dingstätte des Landgerichts an der Murg.⁴⁷

Es ist erstaunlich, wie ein Grenzraum wie dieser, aufgeteilt auf drei Kantone, im Mittelalter offensichtlich das Zentrum einer ganzen Region darstellte.

### *3. Die Strasse von Bern nach Zofingen*

Natürlich war diese Verbindung nicht so wichtig wie die Haupttransversale durch das ganze Mittelland. Als eigentliche Route kann sowieso nur der Abschnitt Langenthal–Zofingen gelten, denn weiter bis Bern ging der Verkehr auf der Hauptstrecke von Genf nach Zürich.

Fassbar wird das Wegstück in einer Klage von 1525⁴⁸, wo sich die Roggwiler über Beschränkungen des Verkehrs aufhalten, während die Nürnberger Kaufleute freie Fahrt hätten.

Der Verlauf lässt sich heute noch gut rekonstruieren (s. Abb. 7), etliche Pläne aus dem 19. Jahrhundert und Geländespuren dokumentieren ihn.⁴⁹ An Wegspuren und Wegbegleitern sei als erstes der Überrest des «Weiherdäntsches» (Damm) bei der Schiessanlage Weier in Langenthal erwähnt. Dieser Damm wird fassbar in einem Urteilsspruch von 1478, wo dem Kloster St. Urban die Errichtung eines Dammes für einen Fischweiher erlaubt wird, unter der Bedingung, dass die Krone breit genug sei, um zwei Wagen das Kreuzen zu ermöglichen.⁵⁰ Diese Aussage lässt auf einen nicht unerheblichen Fahrverkehr auf dieser Strecke schliessen.

Die Rotbrücke in St. Urban enthält immer noch einen Gewölbeunterbau, die Brückenkrone hingegen ist neu. In einem Marchbeschrieb des Twings St. Urban von 1613 wird bereits die «Steinig Rotbrugg vssert dem Closter» genannt;⁵¹ unmittelbar an der Brücke gelegen hat sich auch ein Zollhaus befunden, 1853 im Kaufbrief der zu verkaufenden Klostergüter⁵² erwähnt.

Der Klosterbau selber, heute als Barockbau erhalten, liegt an sehr wichtiger Stelle: hier kreuzt sich die Zofingerstrasse mit dem vorgängig beschriebenen Weg vom Buchsiterberg her.

In der Chapfhalden, im Wald zwischen Balzenwil und der Oberen Säge, hat sich ein breites Hohlwegbündel ausgebildet. Hohlwege sind auch am Aufstieg auf den Leidenberg in der Gemeinde Vordemwald und in der Schleipfen beim Abstieg nach Strengelbach zu finden. Der Name sagt bereits, dass dort die Räder der Wagen blockiert wurden und diese den Berg hinunter «gschleipft» wurden, damit sie nicht etwa das Pferdegespann überrollten.

Zwischen dem Übergang über die Pfaffnern und der Hofgruppe Geissbach in der Gemeinde Brittnau ist der Weg offenbar im Zeitraum zwischen 1567 und 1640 verlegt worden, der alte Verlauf folgte der heutigen Gemeindegrenze zwischen Vordemwald und Brittnau.⁵³

Selbstverständlich sind die beschriebenen Routen nur ein Teil des Verkehrsgeflechts dieses Raumes. Bedeutung hatte sicherlich auch die Jurafusslinie, die von Solothurn herkommend über Olten in den Unteren Aargau führte. Ebenso müsste auch die Rolle der Nachbarübergänge des Buchsiterbergs und deren Verbindung mit der später verlassenen Stadt Fridau untersucht werden.

Fest steht, dass ein Raum, heute zerschnitten von politischen und konfessionellen Grenzen und geprägt von einer einzigen «Diagonalachse», vor Zeiten geradezu ein Knotenpunkt sowohl regionaler als auch weitgespannter Verkehrslinien darstellte.

### *Anmerkungen*

- ¹ Binggeli, V., 1983: Geographie des Oberaargaus: S. 11. Langenthal.
- ² Reber, W., 1970: Zur Verkehrsgeographie und Geschichte der Pässe im östlichen Jura: S. 146. In: Quellen und Forschungen zur Geschichte und Landeskunde des Kantons Basel-Land. Bd. XI. Abb. 2 nach: Laur-Belart, R., 1966: Die Römerbrücken von Augst im hochrheinischen Strassennetz: S. 245. In: Festschrift Emil Vogt. Zürich.
- ³ Grosjean, G., 1982: Die Schweiz, geopolitische Dynamik und Verkehr: S. 13 ff. In: *Geographica Bernensia* U3. Bern.
- ⁴ Reber, W., 1970: S. 150ff.
- ⁵ Flatt, K. H., 1967: Das obere Aaregebiet im Frühmittelalter: S. 12. In: *Jahrbuch des Oberaargaus*. Langenthal.
- ⁶ Hasler, K., 1967: Sie kontrollierten einen wichtigen Abschnitt der Gotthardroute: S. 153 ff. In: *Jurablätter* Nr. 29.
- ⁷ Flatt, K. H., 1969: Die Errichtung der bernischen Oberhoheit über den Oberaargau: S. 26. In: *Archiv des historischen Vereins des Kantons Bern*. Bern.
- ⁸ Stalder, Ch., 1987: Über die Agrargeschichte des Oberaargaus. Seminararbeit am historischen Institut der Universität Bern in diesem Band, S. 27 ff.
- ⁹ Sigrist, H., 1971: Stadt und Amt Fridau: S. 65 ff. In: *Jahrbuch für Solothurnische Geschichte*, Bd. 34.
- ¹⁰ Ammann, H. und Schib, K., 1958: Historischer Atlas der Schweiz: Karte 28. Aarau.
- ¹¹ Erst 1363 wird der Untere Hauenstein vom Oberen Hauenstein unterschieden. Die alten Übergänge führten über das Erlimoos von Trimbach nach Wisen und über die Challhöchi von Hägendorf nach Eptingen (Reber, W., 1970: S. 114f.).
- ¹² Topographischer Atlas der Schweiz, 1884: Blatt 162 Oensingen.
- ¹³ Laur-Belart, R. 1938: Reste römischer Landvermessung in den Kantonen Baselland und Solothurn. In: *Festschrift E. Tatarinoff*. Solothurn.
- ¹⁴ s. Anm. 12.
- ¹⁵ Reber, W., 1970: S. 146.
- ¹⁶ Sigrist, H., 1960: Die Freiherren von Bechburg und der Oberaargau: S. 109. In: *Jahrbuch des Oberaargaus*. Langenthal.

- ¹⁷ Vaterland vom 28.2.1986.
- ¹⁸ StAB (Staatsarchiv Bern) AA V 112 a–c: Die Aare zwischen Wangen und der Kantonsgrenze, J. J. Oppikofer, 1817.
- ¹⁹ Vaterland vom 28.2.86, die Urkunde betreffend die Mühle behandelt deren Verkauf aus froburgischem Besitz an die Edelknechte von Ifental, ein froburgisches Ministerialengeschlecht.
- ²⁰ Landeskarte der Schweiz 1:25 000, Blatt 1108 Murgenthal, Koordinaten 626/236.
- ²¹ Sigrist, H., 1960: S. 110.
- ²² Flatt, K. H., 1962: Die oberaargauischen Pfarreien: S. 75. In: Jahrbuch des Oberaargaus. Langenthal.
- ²³ Tanner R., 1986: Historische Verkehrswege zwischen Langeten und Roth: S. 89f. In: Jahrbuch des Oberaargaus. Langenthal.
- ²⁴ Kaufmann, E., 1961: Beziehungen der Zisterzienserabtei St. Urban zum Oberaargau 1375–1500: S. 37. In: Jahrbuch des Oberaargaus. Langenthal.
- ²⁵ Sigrist, H., 1971: S. 60.
- ²⁶ Die Santelhöchi war wie der Buchsiterberg ein Nebenübergang zur Linie des Oberen Hauensteins, während die Challhöchi den Unteren Hauenstein vor dessen Wiederausbau im 13. Jahrhundert förmlich ersetzte. S. auch Reber, W., 1970: S. 114 und 151.
- ²⁷ Sigrist, H., 1971: S. 61.
- ²⁸ Reber, W., 1970: S. 151.
- ²⁹ Diese Brücke scheint 1375 noch vorhanden gewesen zu sein, 1411 vermutlich nicht mehr (Sigrist, H., 1971: S. 62 und 66.). Die heutige Brücke stammt aus dem Jahr 1863 (Flatt, K. H., 1983: Flussübergänge an der mittleren Aare. In: Festgabe für Hans Erzer: S. 44. Solothurn.).
- ³⁰ Solothurner Währung (Reber, W., 1970: S. 152.).
- ³¹ Basler Währung (ebd: S. 141.).
- ³² ebd.:S. 152.
- ³³ Reber W., 1970: S. 150. Nach: StAS (Statsarchiv Solothurn), RM (Ratsmanuale) 125, p. 220, 221, 1621.
- ³⁴ 1771 meldet der Vogt auf Falkenstein eine Abnahme des Transitzollertrags in der Klus. Nach Meinung des Zöllners sei dies auf den Umstand zurückzuführen, dass «man über den Buchsenberg mit der c. v. wahr fahre» (Reber W., 1970: S. 153. Nach: StAS, RM 274, p. 860, 861, 1771.).
- ³⁵ Reber, W., 1970: S. 153.
- ³⁶ Flatt, K. H. 1983: S. 43.
- ³⁷ ebd.
- ³⁸ Baumann, G., 1924: Das bernische Strassenwesen bis 1798, S. 116f.
- ³⁹ Binggeli, V, 1983: S. 188. – Vgl. Jufer M., in Langenthaler Heimatblätter 1964, 65 ff.
- ⁴⁰ ebd. Man stelle sich vor, welches Verkehrshochwasser bei einem anderen Entscheid heute Langenthal durchtoben würde.
- ⁴¹ Baumann, G., 1924: S. 120f.
- ⁴² StAB AA VIII IV 47: Strasse durch den Hardwald zur Kalten Herberge, 1773.
- ⁴³ Schenk, P., 1944: Das Wirtshaus in der Kaltenherberge: S. 158 ff. In: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde.
- ⁴⁴ Leist, H., 1985: Der Gasthof zum «Löwen» in Obermurgenthal: S. 123. In: Jahrbuch des

Oberaargaus. Langenthal. Der Weiler Obermurgenthal, auf Berner Boden gelegen, entspricht dem alten Murgenthal oder Morgenthal, die heutige Gemeinde gleichen Namens im Aargau existierte damals noch gar nicht.

⁴⁵ Die Einwohner im Einzugsbereich (in der «Mühlweide») einer Bannmühle mussten ihr Getreide ausnahmslos dort mahlen lassen.

⁴⁶ Haeberle A., 1964: Das Kloster St. Urban und der Oberaargau von der Stiftung und Gründung bis zum Einfall der Gugler (1194–1375): S. 52ff. In: *Jahrbuch des Oberaargaus. Langenthal*.

⁴⁷ Sigrist, H., 1971: S. 58f.

⁴⁸ StAB UP 2, Nr. 107.

⁴⁹ Heimatmuseum Langenthal: Langenthal um 1810; StAB AA IV 53a: Grundriss über den ursprünglichen Hof Roggwil, J. J. Oppikofer 1814; StALU (Staatsarchiv Luzern) PL 4338: Topographischer Plan St. Urban-Langnau (b. Reiden), TBAG (Tiefbauamt des Kantons Aargau): Nr. 408 a.

⁵⁰ StALU Urk. 627/12471.

⁵¹ Zihlmann J., 1979: Pfaffnauer Namenbuch: S. 236. Luzern.

⁵² ebd.: S. 262.

⁵³ Wullschleger, O., 1968: Geschichte der Gemeinde Vordemwald: S. 115. Vordemwald.