

**Zeitschrift:** Oltner Neujahrsblätter

**Herausgeber:** Akademia Olten

**Band:** 28 (1970)

**Artikel:** Die Projekte zur neuen Strasse über den Untern Hauenstein (1827-1830)

**Autor:** Frey-Bloch, Peter

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-658774>

### 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:** 02.02.2026

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

# Die Projekte zur neuen Strasse über den Untern Hauenstein (1827–1830)

Von Peter Frey-Bloch

Das Stadtarchiv Olten ist vor kurzem in den Besitz einer Mappe mit Akten gelangt, die in Beziehung stehen zum Neubau der Passstrasse über den Untern Hauenstein in den Jahren 1827–1830<sup>1)</sup>. Es handelt sich um einen gedruckten «Bericht der zur Untersuchung der Strassenkorrektion über den Untern Hauenstein verordneten Eidgenössischen Kommissarien» Joh. Casp. Zellweger von Trogen (1768–1855), eidgenössischer Zollrevisor, und Appellationsrat Carl Ludwig Tscharner von Bern (1754–1841), ausgestellt in Olten am 31. Mai 1826, und um drei lithographierte Memoriale und Begleitschreiben der Stände Basel und Solothurn an die Eidgenossenschaft betreffend den neuen Strassenbau und die notwendig gewordenen Weggeldbegehren aus den Jahren 1826 und 1828. Diesen Akten kommt insofern ein geringerer Wert zu, als sie nicht unterschrieben sind und in mehreren Exemplaren auf verschiedenen Archiven vorliegen. Bedeutend wird die Erwerbung durch zwei zeitgenössische Plankopien aus den Jahren 1819 und 1825, die an die letzte Seite des erwähnten Berichtes angeheftet sind: die Darstellung von drei Projekten zur neuen Strassenführung.

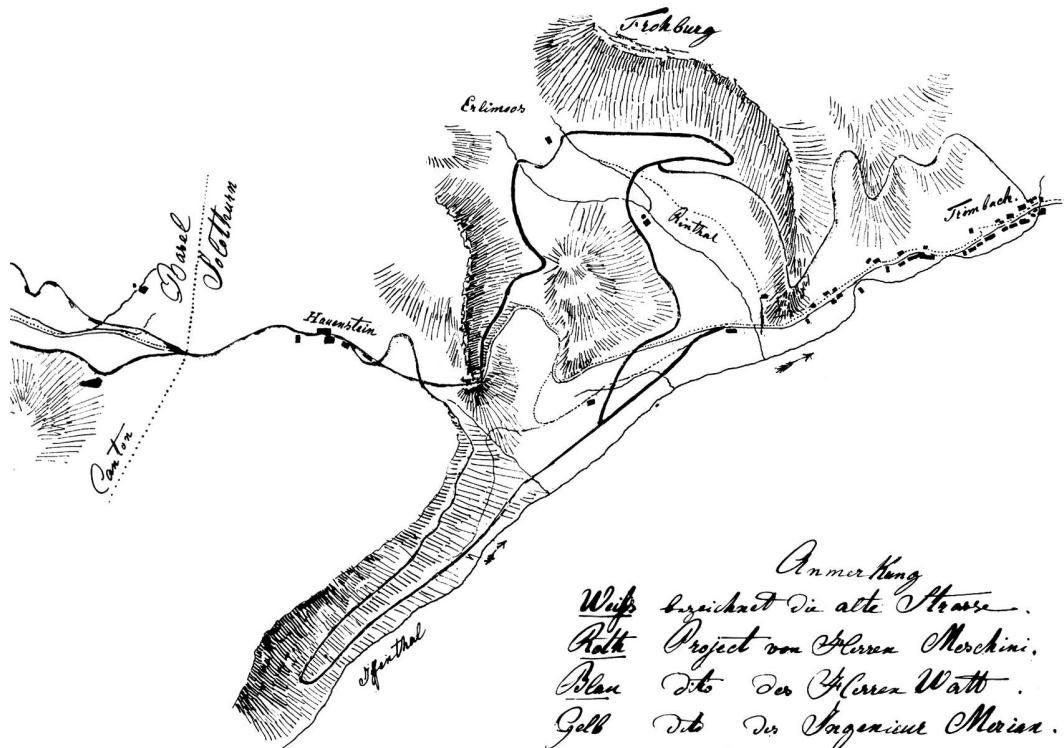
Der Untere Hauenstein erhielt seine Bedeutung als Teilstück der Süddeutschland–Oberitalien-Route, die von Basel über Luzern zum Gotthard führte. So bekam der Pass im 13. Jahrhundert mit der Eröffnung des Gotthards seine alte Strasse mit der Felsspassage unterhalb des Dorfes Hauenstein (= heutiger Fussweg); so nahm er im Spätmittelalter und in der Neuzeit den Nord–Süd–Transit auf; so wurde in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine Erneuerung notwendig – wieder im Zusammenhang mit dem Gotthard, der in den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts die berühmte Kunststrasse erhalten hat. Der Lokalverkehr fiel demgegenüber nie ins Gewicht. Um den Unterhalt der Hauensteinstrasse war es im Spätmittelalter, wie überall, nicht eben vorbildlich bestellt: sie wurde lediglich fahrbar gehalten. Einzelne Stellen wurden je nach Bedürfnis von einem Obrigkeitlichen Wegmacher im Verding ausgebessert; von einem eigentlichen grossangelegten Ausbau oder gar Neubau war nie die Rede, bis dann im 18. Jahrhundert die Strasse für den zunehmenden Verkehr mit grossen Wagen unhaltbar wurde, was zu einer ersten bedeutenden Sanierung in den Jahren 1740–1748 geführt hat. Als dann zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Obrigkeit von Basel und Solothurn vom bevorstehenden Ausbau der Gotthardstrasse durch die Kantone Uri und Tessin vernahmen und eingeladen wurden, die Teile der grossen Route auf ihren Gebieten auszubauen, begann man sich zu fragen, ob der mittelalterliche Strassenzug noch tauge, führte er doch bisweilen recht steil den Berg hinauf, so dass bei schlechter Witterung oft zehn bis zwölf Pferde Vorspann erforderlich waren (so im Untersuchungsbericht).

Basel erteilte 1819 dem Kollegium in Landessachen die Weisung, sich über die Verbesserung des Strassenzuges über den «Läufelfinger Hauenstein» zu beraten und für die Obrigkeit ein Gutachten einzugeben. Diese Kommission kam zum Schluss, dass sich der derzeitige Zustand der Bergstrasse wohl mit andern Pässen messen könne; sollte aber eine grössere Sanierung vorgenommen werden, so nur durch eine Verlegung des Strassenzuges, was allerdings mit einem Kostenaufwand von 300000 Franken verbunden wäre.

<sup>1)</sup> Im Jahre 1830 wurde die neue Strasse fertiggestellt. Im selben Jahr erschien aus der Feder des regsamsten Markus Lutz, Pfarrer in Läufelfingen, ein dünnes Schriftchen: Die Neue Fahrstrasse über den untern Hauenstein in den Kantonen Solothurn und Basel, Sauerländer Aarau 1830; beigeheftet ist eine Wegkarte. Umfangreiches Aktenmaterial zum neuen Strassenbau liegt im Staatsarchiv Basel: Bau-Acten R 1, R 4 (4 Bde.); Zoll-Acte F 1; Planarchiv.

Durch die Vermittlung Luzerns, das man wegen eines geeigneten Strassenbauingenieurs befragt hatte, wurde *Francesco Domenico Meschini aus Bellinzona* (1762–1840), der Erbauer der Gotthardstrasse von Bellinzona nach Göschenen, mit der Ausarbeitung eines Projektes betraut, ausgehend von der Chatzbachbrücke<sup>2)</sup> vor Läufelfingen bis zur Schwärzi oberhalb Trimbachs, einem Hof unmittelbar hinter dem Restaurant «Zur Eisenbahn». In einem umfangreichen Bericht legte Meschini seinen Vorschlag dar, der zunächst eine Fortführung der alten Passstrasse in die Duletten vorsah, dann aber mit einer spitzen Wendung dem Lindenrain entlang gegen den Hegiberg (damals Grändelfluh geheissen) und einer erneuten Wendung oberhalb des Oberen Rintels über den Sattel des Lindenrains in die Kehre der alten Strasse und mit dieser in den Durchbruch und nach Hauenstein geführt hätte. Interessant ist dabei, dass sich Meschini den alten Durchbruch zunutze machen wollte (s. Abb.2). In Basel war man von dieser Strassenführung nicht überzeugt und liess die Ergebnisse der Augenscheine und Diskussionen an den Tagungen in Olten durch den Ingenieur Andreas Merian von Basel (1794–1880) zusammenstellen: *Strassenbauspezialist Jean Amadée Watt aus Delsberg/Biel* (1775–1834) hatte eine Variante gebracht – die heutige Hauensteinstrasse –, nach welcher die Strasse vom Dorfe Hauenstein dem nördlichen Abhang des Ifenthaler Grabens entlang, mit einer spitzen Kehre beim Rankbrünneli, zur Schwärzi gelangen sollte; dies wurde insofern abgeändert, als die Strasse statt mit 6% Gefälle mit 5% höher an den Hang gelegt und oberhalb der Duletten, die alte Strasse schneidend, nach dem Rintel bis unter den Zoll zu Trimbach (auf der Höhe des heutigen «Baselbieters») verlängert wurde. Merian fügte seinerseits eine neue Strassenführung bei, welche die alte

<sup>2)</sup> Vgl. Landeskarte der Schweiz 1:25000, Hauenstein, Blatt 1088. Lit.: St.A.BS. Bau-Acten R 4 1. Bd.

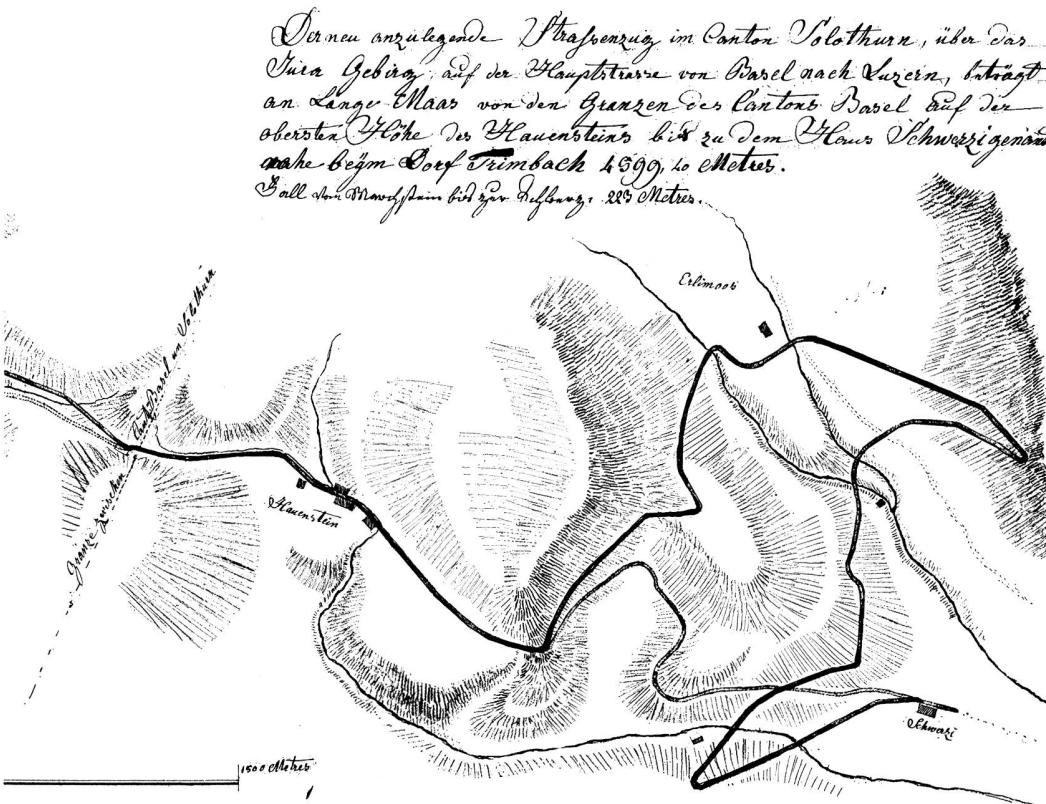


1. Ausschnitt aus der Plankopie Merian/Siegfried von 1825. Die dunkle Linie, die sich durch den Rintel zieht, bezeichnet das Projekt Meschini, die Linie Dürberg–Hegiberg das Projekt Merian; ausgeführt wurde schliesslich das Projekt Watt, dem Ifenthaler Graben entlang.

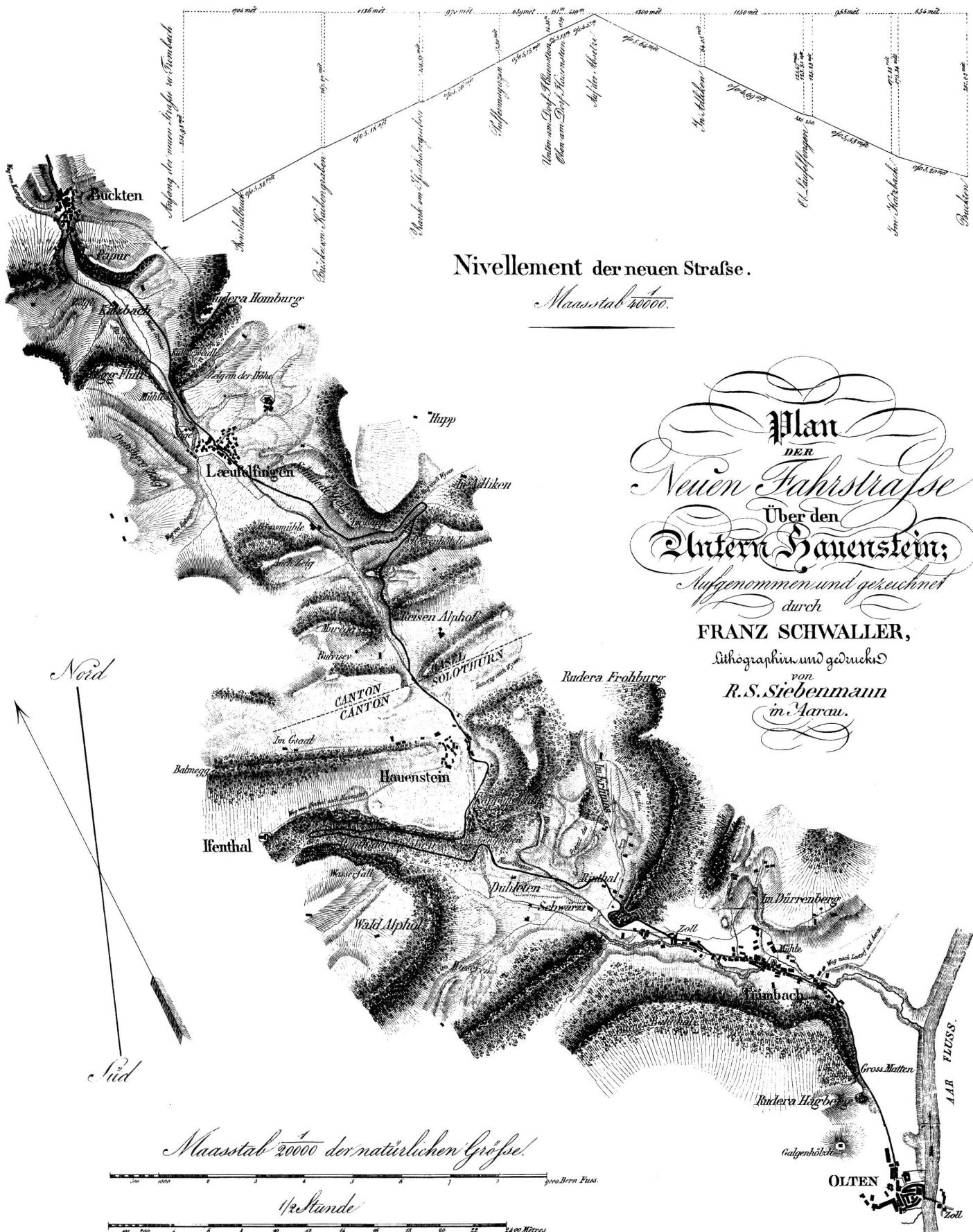
Strasse bei der Trimbacher Dorfbrücke zwischen der Kirche und dem «Rössli» verlassen hätte und mit 5 bis  $5\frac{1}{2}\%$  Gefälle durch den Düriberg gegen Chaltenbrunnen und dem Hegiberg entlang (wie der heutige Holzerweg, ausgehend vom Denkmal für Kreisförster Paul Meier) und über den Hegiberggrat, das Projekt Meschini schneidend, um den Lindenrain herum in die alte Hauensteinstrasse geführt hätte. Merian legte seinen Bericht im November 1821 vor, verbunden mit einem Situationsplan, der allerdings in Basel nicht aufzufinden ist.

Das Stadtarchiv Olten ist nun in den Besitz einer Kopie von 1825 gekommen: einer synoptischen Darstellung der alten Strasse und der drei Varianten; dazu kommt ein spezieller Plan des Projektes Meschini von 1819. Die beiden Pläne sind unterschiedlich ausgeführt: Der Gesamtplan liegt vor auf gelblichem Pergamentpapier in den Massen  $66 \times 40$  cm; er trägt links oben in schwarzer Tinte folgende Beschriftung: «Situations Carte der Landstrasse über den untern Hauenstein von der Katzenbach-brugg im Canton Basel bis zur Brugg in Trimbach im Canton Solothurn enthaltend die alte Strasse un[d] die verschiedenen Entwürfe zur neuen Strassen nach den vorhandenen Blanen und verschiedenen Messungen zusamengetragen im Oktober 1821 durch Herrn Merian Strasseninspektor und copiert 1825 durch Siegfried Geometer in Basel.» Die einzelnen Projekte (s. Abb. 1) sind durch Farbe kenntlich gemacht.

Beim zweiten Plan handelt es sich um einen weissen Papierbogen von  $60 \times 30$  cm. Er trägt links und rechts zwei Kommentare: «Grundriss der neu anzulegenden Strasse im Canton Basel...» und «Der neu anzulegende Strassenzug im Canton Solothurn, über das Jura Gebirg auf der Hauptstrasse von Basel nach Lurzen, beträgt an Länge Maas von den Gränzen des Cantons Basel auf der obersten Höhe des Hauensteins bis zu dem Haus Schwerzenbach nahe Begm. Dorf Trimbach 4599,20 Metres. Fall von Baselland bis zur Riffburg, 225 Metres.



2. Ausschnitt aus dem Plan Meschini von 1819. Man erkennt deutlich, wie sich die neue Strassenführung unmittelbar vor dem Felsdurchbruch in die alte Strasse eingefügt hätte.



Höhe des Hauensteins bis zu dem Haus Schwerzi genannt nahe beym Dorf Trimbach 4599,40 Meters. Fall vom Marchstein bis zur Schwerzi 233 Metres.» Es handelt sich dabei um das *Projekt Meschini*, wie am untern Rand vermerkt ist (s. Abb. 2).

Zu Beginn des Jahres 1827 wurde mit dem *Bau der neuen Strasse nach dem Projekt Watt* begonnen; vier Maurermeister hatten den Auftrag im Verding übernommen, mussten aber fünfzehn Monate später zurücktreten, weil sie nicht leistungsfähig genug waren. Die beiden Stände Solothurn und Basel liessen daher den Bau der neuen Strasse gemeinschaftlich unter der Leitung ihrer eigenen Kommissionen durch Bauherrn Viktor Tugginger von Solothurn und Strasseninspektor Andreas Merian von Basel durchführen und im Jahre 1830 abschliessen.

3. Legende zur Abbildung auf Seite 12  
Die Karte von Franz Schwaller, die Markus Lutz 1830 seiner Schrift zum neuen Strassenbau beigegeben hat: Auch hier wurden die drei Varianten eingezeichnet. Deutlich ist zu ersehen, wo die alte Strasse durchging und welche Änderungen der neue Strassenzug brachte.



Martin Disteli als Bataillons-Kommandant (Mitte). Von ihm gezeichnet. Original im Disteli-Museum Olten.

Siehe Artikel auf Seite 85