

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 14 (1973)
Heft: 3

Artikel: Alte Passübergänge über den Blauenberg
Autor: Gerster, Alban
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1089127>

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: 17.04.2026

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

Alte Passübergänge über den Blauenberg

ALBAN GERSTER

Unsere Untersuchung über alte Pass-Strassen beschränkt sich auf zwei Übergänge, die vom unteren Laufental über die Ostausläufer der Blauenbergkette ins Leimental und ins Birseck führten, zwei Übergänge, die bis zum Bahnbau im 19. Jahrhundert benutzt worden sind und deren Verlauf heute noch ohne Schwierigkeiten verfolgt werden kann. Wir stützen uns aber auch auf die Tradition, die im Laufental noch sehr lebhaft ist, auf die Beobachtung im Gelände, auf alte Dokumente und Landkarten und auf Sondierungen, die wir an verschiedenen Stellen durchgeführt haben.

Wenn man auf der Landkarte den Verlauf der Birs von Laufen bis zu ihrer Einmündung in den Rhein verfolgt, fällt sofort auf, dass der Fluss bis unterhalb von Grellingen von Westen nach Osten fliesst. Bei dieser Ortschaft macht er eine Kehrtwendung und fliesst direkt nach Norden, bis zu seiner Vereinigung mit dem grossen Strom bei Birsfelden.

Die Flussläufe und die Täler wurden schon in prähistorischer Zeit als Verkehrswege benutzt, aber da diese, durch die Gebirge gezwungen, grosse Umwege machen, um ihr Ziel zu erreichen, und da die Talsohlen in früheren Zeiten oft sumpfig waren, wählte der Mensch Abkürzungen, auch wenn grosse Höhendifferenzen überwunden werden mussten.

1 Der Plattenpass

Eine solche Abkürzung bildete der Plattenpass, der das Laufental mit dem Birsigtal verband und von dort an das Rheinknie bei Basel führte. Dass dieser Pass schon sehr früh benutzt wurde, beweisen die prähistorischen Fundstellen, die auf beiden Seiten des Passes vorhanden sind (Abb. 1).

Auch wenn man annimmt, dass der prähistorische Mensch dem Flusslauf der Birs gefolgt ist, deutet doch die Häufung der Funde auf beiden Seiten des Passes darauf hin, dass auch dieser begangen worden ist. Das Schloss Angenstein, das den Eingang des Tales bei Aesch und die Strasse beherrscht, wurde im 13. Jahrhundert erbaut, aber der kürzere, obwohl unbequemere Weg über den Plattenpass wurde während des ganzen Mittelalters rege befahren und erst mit dem Bau der Eisenbahn um die 70er Jahre des 19. Jahrhunderts definitiv verlassen. Wir dürfen annehmen, dass der Pass schon in prähistorischer Zeit begangen war, aber wir glauben nicht, dass schon die Kelten eine Fahrstrasse angelegt haben¹.

Die erste Fahrstrasse wurde von den Römern erbaut, eine Strasse, die, wie wir vermuten, bis in die Neuzeit in Gebrauch war, ohne dass das Trasse während dieser langen Periode eine Änderung erfahren hätte.

¹ A. Quiquerez (1864): *Monuments . . . Topographie d'une partie du Jura oriental*. Porrentruy, p. 161.

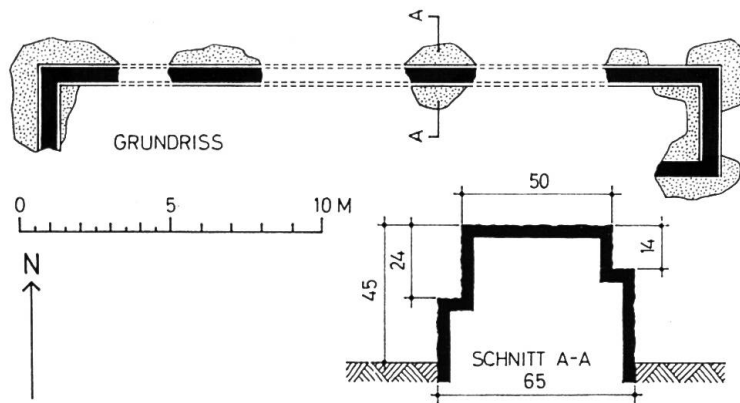


Abb. 2 Römische Ruine bei Blauen, schematische Aufnahme. Der Bau lag nur wenige Meter neben der Strasse. ·
Fig. 2 Ruine romaine près de Blauen, schéma. La construction ne se trouvait qu'à quelques mètres de la route.

hören könnte. Das Mauerfundament war 0,65 m stark und das aufgehende Mauerwerk 0,50 m, alles in Bruchstein mit Kalkmörtel ausgeführt. Diese Dimensionen weisen auf ein massives Gebäude, das nach unserer Annahme nur ein Stockwerk aufwies. Die Breite des Gebäudes war nicht mehr feststellbar, da selbst die Fundamentgräben den Kulturarbeiten zum Opfer gefallen waren. Die grosse Zahl römischer Ziegelfragmente beweist, dass der Bau mit einem Ziegeldach abgedeckt war, aber Keramikfragmente oder andere Kleinfunde, die eine Datierung erlauben, kamen nicht zum Vorschein. Wir glauben annehmen zu dürfen, dass dieses so hart an der Römerstrasse gelegene Gebäude als Stallung für die Vorspannpferde diente, die von der Talsohle bis hierher nötig waren.

Beim höchsten Punkt des Plattenpasses auf 578 m ü. M. befindet sich der Grenzstein, wo die vier Gemeinden Blauen, Nenzlingen, Pfeffingen und Ettingen zusammenstossen, und der auch die Grenze bildet zwischen den Kantonen Bern und Baselland. Wenige Meter nördlich davon stand seinerzeit das Plattenwirthshaus, das schon lange vor der Aufgabe der Pass-Strasse verlassen worden ist. Noch ist die Ruine, die vor einiger Zeit teilweise ausgegraben und leider auch zerstört worden ist, sichtbar⁴.

Ein Weg führt heute noch von der Platte über die Plattenweid und den Hof Kleinblauen ins Birstal hinunter. Man hat diesen Zugang zur Platte auch für die Plattenstrasse gehalten, eine Vermutung, die sich nicht bestätigt. Auf der ganzen Strecke ist nirgends ein Strassenkörper, der als Strasse gelten könnte, nachweisbar, und der ursprüngliche Weg, der vom Tale aus, bei den Kugeläckern unterhalb Zwingen, in steilem Aufstieg auf den Kleinblauen führte, entsprach in keiner Weise einer Pass-Strasse. Der steile Aufstieg vom Waldrand über die Plattenweide, der sehr schattig liegt, muss, da er über eine Lehmhalde führt, bei schlechtem Wetter kaum befahrbar gewesen sein. Da der Gutshof mit seiner alten, dem Heiligen Wendelin geweihten Kapelle auf älteren Kulturschichten stehen könnte, haben wir bei der Kapelle einige Sondierungen durchgeführt, die ohne jedes Ergebnis verlaufen sind.

⁴ In den Rechnungen des Amtes Zwingen-Laufen für die Jahre 1703/1704 p. 69 heisst es, dass dem Plattenwirt Jacob Schumacher «für Zehrung wegen gesetzten Bahnsteinen zwischen Blauen und Nenzlingen 11 Pfund und 13 Schillinge ausbezahlt wurden». Mitteilung von Herrn Pfarrer Lachat, Nenzlingen.

Wenn man von der Abzweigung der Plattenstrasse bei Zwingen (Abb. 1, Kote 349) ausgeht und die Länge der Strasse bis auf die Platte mit derjenigen über den Kleinblauen vergleicht, stellt man fest, dass beide fast genau gleich lang sind, so dass der beschwerliche Weg über den Kleinblauen keine Vorteile bot. Bei trockenem Wetter konnte er, besonders bei Benützung von Tragtieren, eine gewisse Rolle gespielt haben, die wir nicht ausschliessen möchten. Von der Passhöhe biegt der Weg in einem grossen Bogen in nördlicher Richtung um den Ostabhang des Blauenberges. In etwa 350 m Distanz vom Grenzstein auf der Platte fällt das heute nicht mehr befahrene Strassenstück sehr stark, bis zur Abzweigung des Weges bei Punkt 492 nach Ettingen. Das Gefälle beträgt im Mittel etwa 17 ‰, und der Weg ist auf eine grosse Länge in den anstehenden Felsen eingelassen und weist im oberen Teil, wo er als Hohlweg ausgebildet ist, von Wand zu Wand nur eine Breite von 4,10 m auf. Ungefähr in der Mitte dieses steilen Wegstückes, wo das Trasse auf der Talseite freiliegt, befindet sich eine Ausweichstelle mit einer maximalen Breite von etwa 4,60 m. Weiter unten weist die Fahrbahn nur eine Breite von 3,00 m auf, so dass das Kreuzen von Wagen nicht mehr möglich war. Von der Abzweigung des Weges nach Ettingen an (Abb. 1) wird die Strasse schon lange nicht mehr begangen. Das Trasse ist zwar im dichten Niederwald teilweise noch erkennbar, aber vollständig überwachsen. Es mündet in den Heerweg oder Herrenweg, der heute die Grenze bildet zwischen den beiden Gemeinden Aesch und Pfeffingen. Der Flurname Herrenweg ist heute noch erhalten und auf der Karte 1:5000 der Gemeinde Ettingen eingetragen⁵.

Wir vermuten, dass die Strasse nach Ettingen, die beim Tschöpferli den Römerweg verlässt, auch römischen Ursprunges ist, da in ihrer Nähe, im Matztal, römische Funde gemacht worden sind⁶. Dieses Strassenstück stammt spätestens aus dem Mittelalter, da an ihm, wie der Name Matztal beweist, ein Siechenhaus, ein Haus für Aussätzige, lag. Diese Häuser lagen von den Ortschaften entfernt, jedoch nicht, wie man annehmen könnte, an einsamen Orten, sondern an vielbegangenen Strassen, wo die Aussätzigen von den Passanten Almosen für ihren Unterhalt betteln durften⁷.

2 Der Glögglifels-Pass

Neben dem Plattenpass führte ein weiterer Weg aus dem unteren Laufental über die Blauenbergkette nach Norden. Dieser verliess die Talsohle unterhalb dem Dorfe Zwingen auf 335 m ü. M., kreuzte die heutige Strasse nach Nenzlingen, um in ziemlich steilem Aufstieg von teilweise bis 14 ‰ Steigung das Dorf Nenzlingen zu erreichen (Abb. 1). Er verliess dieses bei der Kirche auf 454 m ü. M., um in langsamem Anstieg über die heutigen Weiden, unter Umgehung der Eggfluh, den höchsten Punkt bei 520 m Höhe zu überschreiten. Beim sogenannten Glögglifels verlässt er die Gemeinde Nenzlingen und den Kanton Bern, um, auf fast immer gleicher Höhe bleibend, in einem grossen Bogen zum neuen Schloss Pfeffingen zu ge-

⁵ *Paul Brodmann* (1883): *Heimatkunde des Dorfes und der Pfarrei Ettingen*. Basel, Emil Birkhäuser, S. 55.

⁶ *H. B. L.* 3. Band.

⁷ *D. K. Gauss* (1932): *Geschichte der Landschaft Basel*, Bd. 1, S. 188.

langen, und unter Umgehung des Dorfes mit der alten St. Martinskirche in gerader Linie in das an der Birs gelegene Dorf Aesch einzumünden. Der Glögglifels-Pass hatte gegenüber dem Plattenpass den Vorteil, dass sein Kulminationspunkt 50 m tiefer lag. Wir vermuten, dass er in erster Linie benutzt wurde für den Verkehr vom Laufener Becken über Aesch an den Rhein oberhalb von Basel und umgekehrt. Von Interesse ist das Strassenstück beim Glögglifels, wo für den Bau der Strasse zwei natürliche Einschnitte in einer Felswand, die einen Felsenturm, den Glögglifels, isolieren, benutzt wurden. Dieser Felsen bildet heute den Grenzstein zwischen den drei Gemeinden Nenzlingen, Grellingen und Pfeffingen, wobei das Besitztum dieser letzteren auf den steilen Osthang der Eggfluh ganz unnatürlich in spitzem Winkel bis zum Glögglifels heruntergezogen wurde (Abb. 1). Dieser isolierte Felsenturm ist an Ort und Stelle durch Erosion entstanden und ist keine von der Eggfluh heruntergefallene Klippe, wie oft angenommen wurde. An dieser Stelle wurden die zwei natürlichen Einschnitte erweitert und vertieft und eine ganz in den Felsen eingehauene Fahrbahn durch den bergseits gelegenen Einschnitt angelegt (Abb. 3). Auf eine Länge von etwa 18 m ist auf der Bergseite der anstehende Fels senkrecht angeschnitten und die Wand ist durch die Reibung der Wagen glatt geschliffen. Am Fusse dieser Wand befindet sich ein einseitiges Karrengeleise, das eine Tiefe von 10 cm aufweist. Die Wagen mussten in diesem künstlich angelegten Geleise fahren, das einseitig war und das somit von allen Wagen mit verschiedener Spurweite benutzt werden konnte. Auf der Talseite sind stellenweise zwei wenig ausgeprägte, nur durch die Benutzung entstandene Karrengeleise sichtbar, so dass die Spurweite der Wagen, die 1,00 m und 1,20 m betrug, messbar ist. Diese geringen Spurweiten deuten darauf hin, dass nur kleine Wagen verwendet worden sind. Bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts verwendete man zweirädrige, schmalspurige Karren mit nur einer Achse, wobei bei steilen Strassen, die mit Vorspann befahren wurden, die Zugtiere hintereinander angespannt waren⁸. Beim Felseinschnitt war der Durchgang mit 1,50 m im Lichten zu schmal, um dem Fuhrmann zu erlauben, neben dem Gefährt zu gehen. Um diesen Übelstand zu beheben, wurde ein Fussgängerpfad angelegt, der den Glögglifels auf der Talseite umgeht und der mit Wagen nicht befahrbar war (Abb. 3 und 4).

Das kleine Querprofil der bergseitigen Durchfahrt, das wir in Abb. 4, Profil 3, aufgezeichnet haben, das nicht nur sehr schmal, sondern auch nur wenig hoch war, beweist, dass nur kleine Wagen durchfahren konnten, wie wir dies schon bei der Untersuchung der Karrengeleise festgestellt haben.

Für die Art und Weise, wie der Glögglifels zu seinem Namen kam, gibt es heute verschiedene Erklärungen, die uns beweisen, dass die Tradition schon lange verloren gegangen ist. Die Annahme, dass man läuten höre, wenn man den Kopf an den Felsen schlägt, geht an der Wirklichkeit vorbei und steht in keiner Beziehung zur Entstehung der Bezeichnung.

Werner Reber⁸ schreibt, dass die Wagen auf den schmalen Jurastrassen nicht kreuzen oder überholen konnten. «Die Fuhrleute und die Kutscher riefen sich ihre Absichten zu, und die Pferde ihrer Wagen trugen Schellen und Glöcklein, so dass das

⁸ Werner Reber (1970): Zur Verkehrsgeographie und Geschichte der Pässe im östlichen Jura. S. 12.

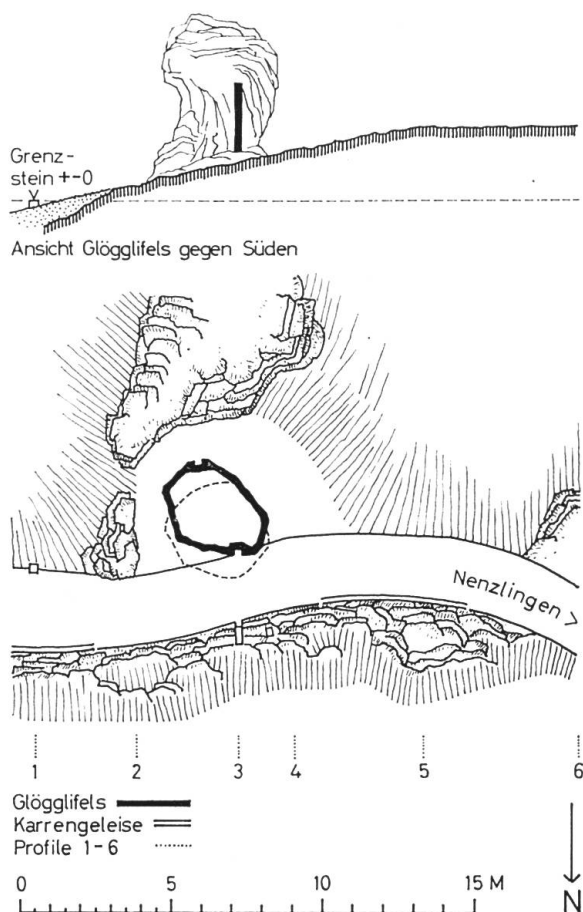


Abb. 3 Schematische Darstellung der Pass-Strasse beim Glögglifels. Der Grundriss zeigt die Fahrstrasse, die, wie im Schnitt oben zu sehen ist, von Westen nach Osten stark abfällt und den Umwegsweg um den Glögglifels herum. Im Grundriss und Schnitt sind die im Fels eingehauenen Schlitzlöcher für den Abschluss der Durchgänge eingezeichnet. Querprofile durch die Strasse in Abb. 4. · Fig. 3 Schéma de la route du col près du Glögglifels. Le plan montre d'une part, la route qui descend fortement de l'ouest à l'est, d'autre part le chemin de détournement autour du Glögglifels. Les entailles servant à barrer le passage dans le rocher y sont visibles. Pour le profil transversal de la route voir fig. 4.

Nahen eines Fuhrwerkes oder einer Kutsche rechtzeitig bemerkt wurde. Nach diesen Glöcklein wird auch der «Glögglifels» seinen Namen bekommen haben.» Diese Version hat sicher viel für sich, aber, da die Strasse nicht nur beim Glögglifels so schmal war, ist sie nicht zutreffend.

An der Talstrasse war schon früher bei Angenstein eine Zollstation, die von den Einfuhren einen Wegzoll erhob. Seit anno 1815 ein Teil des Fürstbistums Basel bernisch geworden war, wurde in Grellingen ein Zollposten eingerichtet. Da die alte Strasse von Aesch über den Glögglifels es gestattete, den Zoll zu umfahren, musste sie überwacht werden. Die Wagendurchfahrt und der Fussgängerdurchgang beim Glögglifels wurden daher durch kräftige Tore abgeschlossen. Diese Tore waren seitlich in tiefen, aus dem Felsen ausgehauenen Nuten, die heute noch gut sichtbar sind, verankert (Abb. 3, 4 und 5). Wenn diese Tore verschlossen waren und jemand durchfahren wollte, musste er mit der am Felsen angebrachten Glocke den Wächter herbeirufen. Diese Glocke hat dem Felsen den Namen gegeben⁹. Dass verschliessbare Tore angebracht waren, geht deutlich aus einer In-

⁹ Seinerzeitige Mitteilung von Direktor Jos. Gerster-Roth, der die Strasse in seiner Jugend vor dem Bahnbau noch befahren hat.

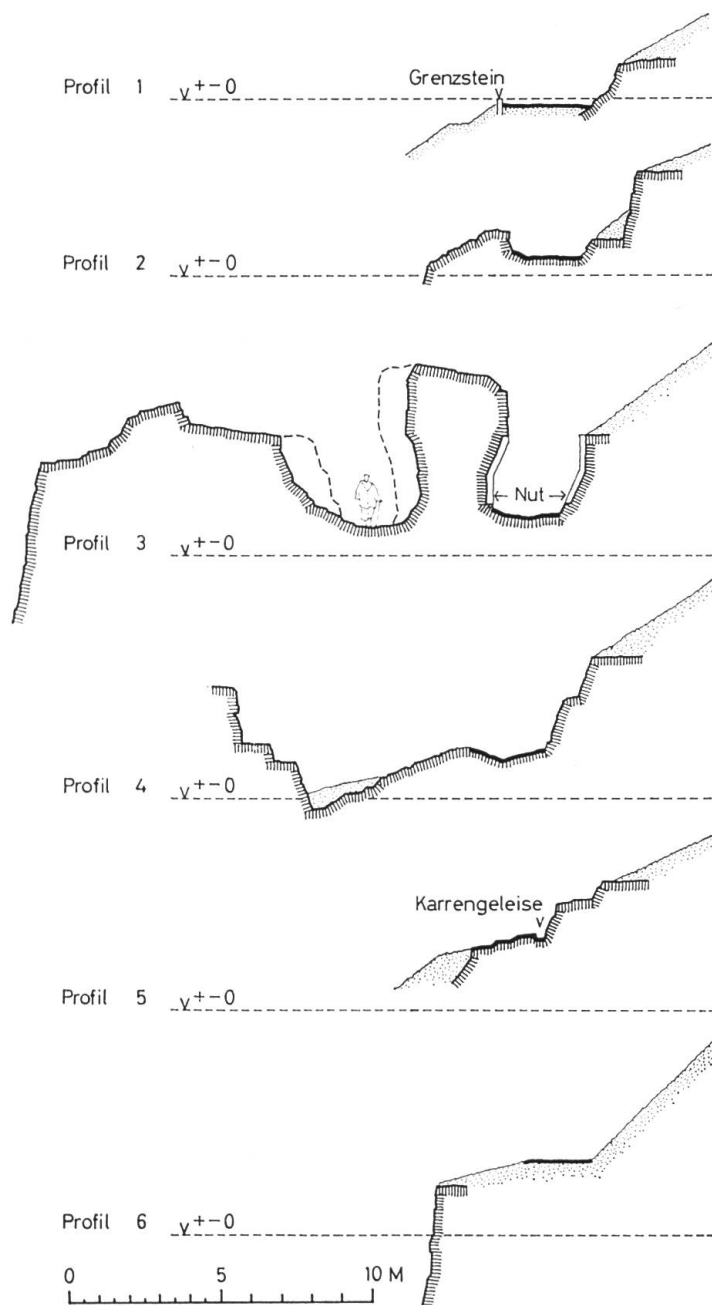


Abb. 4 Querprofile durch die Strasse beim Glögglifels. Profil 3 zeigt rechts die Durchfahrt mit den Nuten für die Torverschlüsse, links den Fussgängerweg. Die punktierte Linie will andeuten, dass der Weg früher bedeutend schmaler war. • Fig. 4 Profils transversaux de la route vers le Glögglifels. A droite, le profil 3 montre le passage avec les entailles pour fixer les portes, à gauche le sentier. La ligne pointillée signifie qu'autrefois le chemin était sensiblement plus étroit.

struktion für die Zollbeamten hervor: «Bureau Principal à Grellingen aurait sous son inscription les portes detraite foraine établi ou à établir au besoin sur la ligne de frontière depuis Lucelle vers Bâle et de Bâle vers le Canton de Soleure jusqu'à la Scheulte»¹⁰.

Ob der Glögglifels-Pass von den Römern angelegt worden ist, kann heute noch nicht mit Sicherheit festgestellt werden. Die Karrengeleise, die er aufweist, sind

¹⁰ Justizschressen für Hauptzoll Grellingen. LB. A.B. B VIII 702 Staatsarchiv Bern.

Abb.5 Ansicht der Nuten für den Torabschluss auf der Bergseite der Durchfahrt · Fig.5 Entailles de la porte, côté montagne.

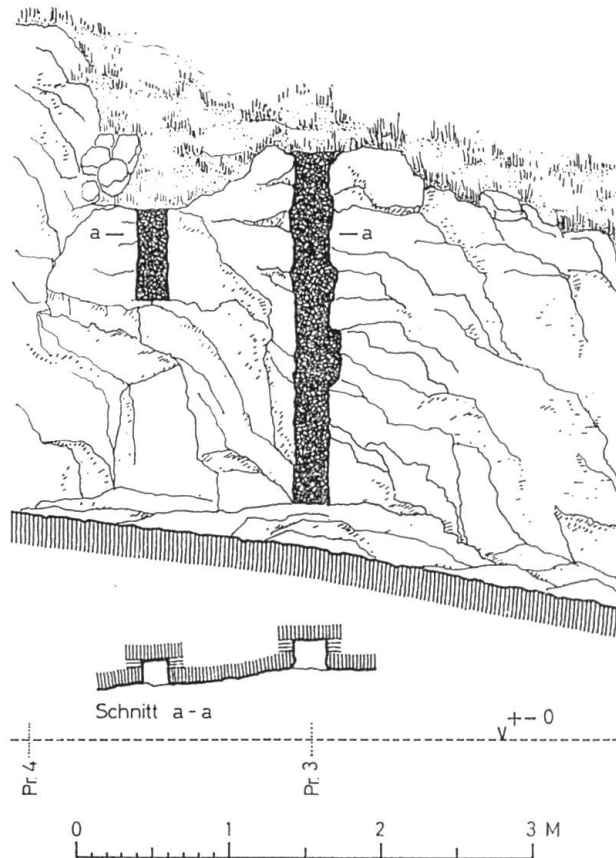


Abb.6 Der Glögglifels von Westen, links die Durchfahrt, rechts der Fussgängerweg. Links unten im Bild ist das Strassen-Trasse mit dem Karrengeleise gut sichtbar. · Fig.6 Le Glögglifels vu de l'ouest, à gauche la route, à droite le sentier. Au premier plan à gauche les ornières des chars sont visibles sur le tracé de la route.

kein genügender Beweis, obwohl sie römischen Ursprunges sein können. Für eine Benutzung in römischer Zeit spricht aber die Entdeckung eines römischen Gebäudes auf Schmelzenried oberhalb Grellingen durch Ingenieur Kräuliger im Jahre 1925¹¹. Dieser nahm an, dass es sich um das Nebengebäude eines römischen Gutshofes handeln könnte, aber dieser Gutshof ist bis heute nicht gefunden worden. Wir glauben daher annehmen zu dürfen, dass es ein Einzelgebäude war, das als Strassenstation diente.

Es lag etwa 50 m tiefer als die Strasse, aber an einer reichlich fliessenden Quelle, die für die Versorgung von Mensch und Zugtieren wichtig war. Für den Aufstieg auf den Pass mussten für schwere Wagen von beiden Seiten Vorspannpferde zur Verfügung stehen, die auf der Passhöhe, bevor sie den Rückweg antreten konnten, eine Unterkunft fanden. Die Ausmasse von 22×18 m weisen auf ein dreischiffiges Gebäude, wie sie für landwirtschaftliche Zwecke bei römischen Niederlassungen schon oft freigelegt worden sind, und die sich für die Unterkunft von Ross und

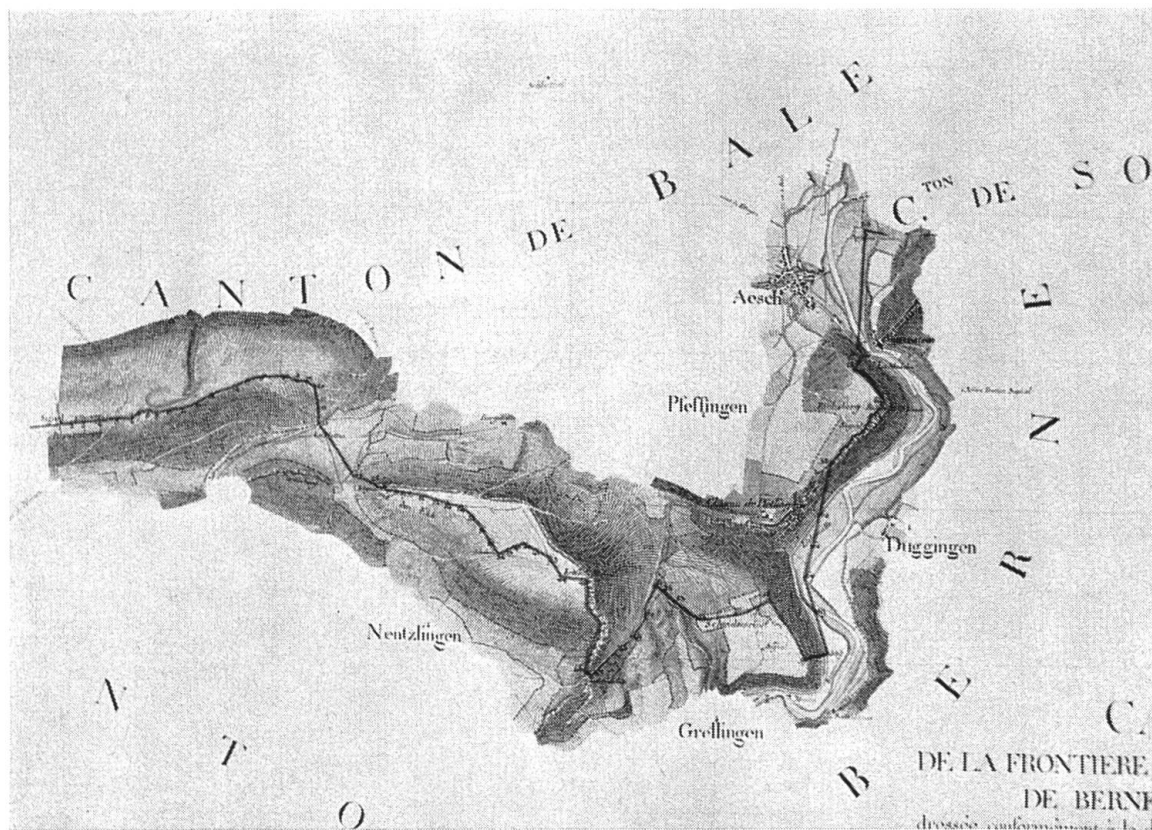


Abb. 7 Karte von Genieoberst Antoine Buchwalder aus dem Jahre 1822. Sie zeigt die beiden Passübergänge, oben links den Plattenpass, unten den Glögglifels-Pass von Nenzlingen über den Glögglifels zum «Château de Pfeffingen» und von dort ins Dorf Aesch. · Fig. 7 Carte du Colonel Antoine Buchwalder (1822). Elle montre les deux cols: à gauche en haut le col de la «Platte», à droite en bas le col près du Glögglifels, qui conduit de «Nenzlingen» au «Château de Pfeffingen» et qui descend à Aesch.

¹¹ S. G. U. 1925. 17. Jahresber., S. 90 ff.

Wagen besonders gut geeignet haben. Das Längenmass entsprach annähernd demjenigen der Ruine am Plattenpass und man darf annehmen, dass beide dem gleichen Zwecke gedient haben. Auf einer prächtig kolorierten Landkarte, aufgenommen und gezeichnet vom bekannten Geographen A. Buchwalder, aus dem Jahre 1822, betitelt «Carte de la frontière entre les Cantons de Berne et de Bâle», ist der Glögglifels eingezeichnet unter dem Namen «Glöckleinfels». Die Bezeichnung scheint somit schon alt zu sein, da sie damals schon gebräuchlich war. Auf der Ostseite des Felsens sind die Wappen des Kantons Basel (vor der Trennung in zwei Halbkantone) und Bern mit dem Datum 1822, die mit den Aufnahmen von A. Buchwalder in Verbindung gebracht werden müssen, eingemeisselt.

Vom Glögglifels führte der alte, noch heute benutzte Weg, immer annähernd auf der Meereshöhe von 500 m verlaufend, bis zum Weinberg bei der Bezeichnung «Kleine Weid» und bildet auf eine grosse Strecke die Gemeindegrenze zwischen Grellingen und Pfeffingen und dementsprechend auch die Kantonsgrenze. Da wo der Weg den Bergkamm, auf dessen Ostende die Burgruine Pfeffingen steht, überschreitet, ist er auf eine neue Trasse verlegt. Der alte Weg aber, der als Hohlweg ausgebildet und auf eine Länge von etwa 40 m ganz in den Felsen eingelassen ist, mündet beim westlichen Burggraben wieder in den heute neuen Weg ein, macht beim Schlosshof (Abb. 1, 15) eine Kehrtwendung nach Norden und steigt in fast gerader Linie, unter Umgehung des Dorfes Pfeffingen mit seiner St. Martinskirche, ins Dorf Aesch hinunter.