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: IV: Unterhalt und Ausbau der Passstrasse

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: 15.07.2025

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

IV. UNTERHALT UND AUSBAU DER PASSSTRASSE

Die grossen Heerwege und Landstrassen, auch freie Reichsstrassen genannt, waren zugleich die grossen Handelswege; hier verband sich Militärisches mit dem Handel. Hecken und Häge fassten diese Strassen ein und trennten sie vom Weideland und vom Privatbesitz. Zu diesen gehörte seit dem 13. Jahrhundert auch der Übergang am Untern Hauenstein, das Verbindungsstück zwischen Gotthard–Luzern und Basel–Rheintal.

Um den Strassenbau war es im Mittelalter schlecht bestellt: die Wege und Stege lagen seit der germanischen Landnahme in arger Vernachlässigung. Den Unterhalt besorgte nicht mehr wie in römischer Zeit eine besonders ausgebildete Behörde. Bestenfalls kümmerte sich der Bischof oder der Landgraf darum, in der Regel aber fiel diese Aufgabe unmittelbar den Anwohnern zu. So kam es, dass schlechte Strassen für das ausgehende Mittelalter bezeichnend sind.

Die oft geäusserte Ansicht, dass für den Untern Hauenstein in froburgischer Zeit die Neuanlage einer Strasse vorliege, möchte ich als unwahrscheinlich zurückweisen.[1] Der Saumverkehr, der bis zum Beginn der Neuzeit in unseren Gegenden fast den gesamten Verkehr aufnahm, bedurfte einer gutausgebauten Kunststrasse nicht. Erst im 15. Jahrhundert lässt sich ein Wagen- und Karrenverkehr über den Berg quellenmässig belegen, was allerdings nicht ausschliesst, dass nicht schon im vorausgehenden Jahrhundert Warentransporte fahrenderweise den Pass überquerten; doch wird die herkömmliche Art des saummässigen Verkehrs noch stark im Vordergrund gestanden haben. Zudem wären die Anwohner, denen der Bau zugemutet wird, kaum imstande gewesen, ein solches Werk durchzuführen.[2] Alois Kocher hat in seiner Dissertation über den alten St. Gotthardweg nachgewiesen,[3] dass nicht einmal dieser stark begangene Alpenpass durchgehend fahrbar war, sondern als Verkehrsstrasse für Fuhrwerke nur für die

[1] Der Verkehr war im 13. Jahrhundert sehr gering. Aus dem Elsass vernehmen wir, dass es nur wenige Kaufleute gab; Karren waren selten, und die Wagen, welche man gebrauchte, ohne Eisen. Siehe Seite 38, Anm. 30.

[2] Auch dürfen die Mönche von St. Urban nicht für den Strassenbau am Untern Hauenstein bemüht werden – urkundlich lässt sich kein Hinweis finden (siehe Seiten 23 und 38). Der um die Mitte des 14. Jahrhunderts erwähnte Wegverbesserer könnte auch für den Buchsiterberg in Beschlag genommen werden.

[3] A. Kocher, Der alte St. Gotthardweg, Diss., Freiburg 1951, Seite 73.

Strecken Flüelen bis Amsteg und Andermatt bis Hospental in Frage kam. Auch wurde die Felspassage am Untern Hauenstein nicht in einem Arbeitsgang geschaffen. Die Basler Jahresrechnungen und die Solothurner Seckelmeisterrechnungen des 15. und 16. Jahrhunderts zeigen wiederholt Eintragungen von Ausgaben, die für Arbeiten am Durchbruch gemacht wurden. Wir haben es hier mit dem allmählichen Ausbau eines – vielleicht bereits bestehenden und ursprünglich ganz unbedeutenden – Überganges zu tun.

Die Regierungen von Basel, Solothurn und Bern,[4] die im Laufe des 15. Jahrhunderts in den Besitz des Sisgaus, Buchsgaus und Aargaus und damit der landgräflichen Rechte in den betreffenden Gebieten kamen, liessen die Strassen nur eben soweit herrichten, dass sie fahrbar waren und die Zolleingänge sicherstellten.

Wie ging nun der Ausbau der Hauensteinstrasse vor sich? Einen schüchternen Anfang machte Basel, damals Pfandherr von Olten, im Jahre 1420, als sich der Rat an Bern und Luzern wandte und die Orte ermahnte – da «die wege uff derselben straß [Unterer Hauenstein] boeß ze varende und nit gemaht, daz man si varen koenne» – ihre Strassen in Stand zu halten und die Zolltarife festzulegen.[5] Basel dagegen versprach, den Landgrafen Hans von Falkenstein zu bitten, dass er den «weg ze Hagberg» [unmittelbar vor den Toren Oltens] bessere.[6] Bis weit über die Jahrhundertmitte hinaus aber hat sich die Rheinstadt wenig mehr um den Untern Hauenstein bemüht.

Ihr lag damals der westliche Nachbar des Untern Hauensteins näher. Der als römischer Handelsweg bekannte und durch das ganze Mittelalter begangene Obere Hauenstein erscheint urkundlich bereits 1145 als «strata»;[7] 1363 werden ein «brugglin» bei Langenbruck und eine steinerne Brücke über die Frenke unterhalb Bubendorfs erwähnt.[8] Das Konzil zu Basel[9] gab der Stadt, die seit dem Jahre 1400 Liestal und Waldenburg besass, Anlass, in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts den Obern Hauenstein auszubessern. Im Jahre 1431 liess sie sich von Kaiser Sigmund die Bestätigung ihres Rechtes geben, in ihren Gebieten – namentlich auch in Liestal, Homburg und Waldenburg – Weg- und Brückengelder zu erheben, da «wege, stege und strassen jaerlichs und von tag zu tag gekraencket werdent und notdurfftig sind ze bu-

[4] G. Baumann, Das bernische Strassenwesen bis 1798, Diss., Bern 1925.

[5] 1420 Dezember 16. St.A.BS. Missiven A 2, Seite 171 (an Bern) und 173 (an Luzern): Erst gestern hätten Kaufleute «ein erber groß guet» über die Rheinbrücke nach Rheinfelden (und weiter über den Bözberg) umgeleitet.

Luzern antwortet zustimmend (1420 Dezember 23.). St.A.BS., Polit. A 2.

[6] St.A.BS., Missiven A 2, Seite 173.

[7] ULB, Nr. 17 (Seite 1125). Von einer Strasse bei Sissach ist erst 1360 die Rede: ULB, Nr. 381.

[8] ULB, Nr. 387. Zur Lokalisierung: ULB, Nr. 512, 548, 616 und 628.

[9] Basel war 1424 zum Konzilsort ausersehen worden.

wende und ze besserende, umb das die frömden und heimischen die desterbasz gebruechen und niessen moegen».[10] Und im selben Jahre 1431 hat Basel «verbuwen an brugken und an dem weg uf den Howenstein xxviij ℔ vj β iiij δ», dazu in der Kornrechnung: «denen geben, so den weg uf den Howenstein brachent iij vzl.»[11] – eine bedeutende Ausgabe. Fast jedes Jahr melden die Vogtrechnungen kleinere Posten bis etwa drei Pfund für den Unterhalt der Strasse und Brücken am Obern Hauenstein.

Wie bescheiden nimmt sich dagegen für den Untern Hauenstein die Ausgabe von 1429/30 aus, wo unter andern Posten noch beiläufig erwähnt wird: «Item an dem weg uf den Howenstein ze machende» (unter Homburg, ohne Betrag).[12] Die Luzern–Gotthard-Route oder vielmehr die Verbindung zur Eidgenossenschaft hat ihre volle Bedeutung noch nicht erreicht.

In der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts war der Obere Hauenstein für Basel zweifellos der bevorzugtere Juraübergang. Später standen sich die beiden Hauensteine ebenbürtig gegenüber. Dabei ist festzuhalten, dass die beiden Pässe nicht miteinander in Konkurrenz standen, da ihre Richtung doch so ganz verschieden war. Für einen Kaufmann, der Waren von Süddeutschland nach Italien bringen wollte, stellte sich in Basel die Frage nicht nach dem Jurapass, sondern ob er über Genf/Walliserpässe oder über Luzern und den Gotthard nach Oberitalien ziehen wollte. Die Entscheidung lag also ganz woanders. Immerhin: es ging weitgehend auf Kosten des Obern Hauensteins, als der Untere durch das Hochkommen des Gotthards an Bedeutung zunahm und damit einen Teil des Verkehrs abzweigte. Dem ist entgegenzuhalten, dass das Städtlein Waldenburg bis in die Neuzeit hinein bedeutender war als etwa Olten – eine Erscheinung, die sich ebenfalls nicht aus dem Gebiet selbst erklären lässt.

In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts hat der Untere Hauenstein für Basel und Solothurn an unmittelbarer Bedeutung beträchtlich gewonnen: Basel war seit 1447/50 im Besitze des Zoll-Geleites zu Diepflingen[13] und seit 1461 der Herrschaft Farnsburg mit der damit verbundenen Landgrafschaft im Sisgau. Solothurn besass seit 1458 das Geleit und den Zoll zu Trimbach. Auf beiden Seiten mehrten sich die Ausgaben für den Strassenunterhalt. Einmal war es ein Stück im Homburger Amt, ein andermal im Farnsburger Amt; ähnlich verhielt es sich in

[10] UBB VI, Nr. 285 (1431 Oktober 28.). Es handelt sich um eine Bestätigung alter Rechte und nicht – wie T. Geering, Handel, Seite 268, und daraus Th. Burckhardt-Biedermann, Oberer Hauenstein, Seite 35 – um die Einführung neuer Zölle.

[11] St.A.BS., Jahresrechnungen (B. Harms), Ausgaben 1431; Vogtrechnungen Waldenburg.

[12] St.A.BS., Jahresrechnungen, Ausgaben 1429/30.

[13] Siehe Seite 91.

der alten Herrschaft Froburg. Die Beträge werden grösser und erscheinen zahlreicher gegen 1500 und erst recht im ersten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts: Basel legte Wert auf einen reibungslosen Verbindungsweg zu seinen Bundesgenossen.

Für den Obern Hauenstein hingegen finden sich von 1469 bis über den Schluss des Jahrhunderts hinaus in den baslerischen Jahres- und Vogtrechnungen keine Angaben über Strassenverbesserungen: die Strasse war fahrbar. Das Augenmerk der Stadt galt dem Untern Hauenstein.

Im 16. Jahrhundert tritt nun klar hervor, wie der Strassenbau gehandhabt wurde. Es war in erster Linie Aufgabe der Gemeinden, für den Unterhalt ihrer Strassen zu sorgen. Diese Pflicht leitet sich her von der römischen Rechtsregel, wonach derjenige zum Bau der Strasse beizutragen habe, der sie gewöhnlich benützt und gebraucht, also der Anstösser; der Kaufmann und der Reisende leisteten ihren Teil, indem sie den Zoll entrichteten. Man nannte das die collatio viae.[14] Die Arbeiten hatten die Einwohner auf obrigkeitliches Gebot hin im Frondienst (mhd. tage-wan) zu leisten. Sie erhielten dafür eine Verköstigung oder eine bestimmte Menge Korn. In schwierigeren Fällen wies der Vogt, im Solothurnischen auch der Weibel, die Arbeit im Verding einem Handwerksmeister zu. Die Brücken besorgte ein Bruggmeister. Solothurn bestellte bereits im 16. Jahrhundert jeweils einen Wegmacher.[15] Einen Teil der Ausbesserungskosten übernahm die Obrigkeit; sie bestritt die Beträge aus den Zolleinnahmen.

Für den Frondienst am Untern Hauenstein kamen auf der baslerischen Seite die Leute im Homburger und Farnsburger Amt in Frage;[16] auf der solothurnischen vor allem die Leute aus der alten Herrschaft Froburg (Wisen, Hauenstein und Ifenthal,[17] Trimbach); dazu kamen

[14] F. J. Mone, Strassenbau im 14.–16. Jahrhundert in der Schweiz, Württemberg, Baden, Elsass und Bayern. Zs. für Gs. des Oberrheins, Band XIX, 1866, Seite 131.

[15] 1509 war der Weg dem Hans Syniger geliehen (RM 1509, Seite 274).

1514 dem Heini Brisi, damit er ihn in Ehren halte, auf dass dem Zoll kein Abbruch geschehe (RM 1514, Seite 225).

1539 war der Weg dem Hans Jeggi ab dem Howenstein verdingt (Gösgen Akten 1300 bis 1825, Nr. 13, Seite 55).

1542 war der Weibel von Trimbach für den Weg verantwortlich (RM 1542, Seite 121).

1567 baute Konrad Strub die Strasse aus (Schafmattisches Geschäft, Seite 213).

1604 verkaufte Konrad Strub das Wegmacheramt an Hans Zist.

Auch auf baslerischer Seite wurde jeweils ein Wegmacher bestellt, und zwar für jedes Amt ein besonderer. Für die Steigung am Unteren Hauenstein war demnach der Wegmacher des Homburgeramtes zuständig.

[16] Die Entschädigungen richtete jeweils der Vogt aus. St.A.BS., Jahresrechnungen, Ausgaben unter Homburg und Farnsburg.

[17] St.A.Sol., RM 1551, Seite 90: Mahnung an die von Wisen und ab dem Hauenstein, dass der Weg gemacht werde.

die Dörfer Winznau, Lostorf, Gösgen, Erlinsbach und Werd.[18] Aufgeboten wurden sie durch den Vogt oder Weibel.

Die Leute aus dem Niederamt waren zudem verpflichtet, das Holz für die Brücke in Olten zu liefern; sie genossen dafür Zollfreiheit. Die aus der Herrschaft Gösgen gaben den Zoll oder den Brugghaber als Ablösung der Zollpflicht. Die auf dem Hauenstein, aus Wisen und Trimbach gaben den Brugghaber (jedes Haus einen Viertel), ebenso die aus dem Werder Amt.[19]

Bleiben wir bei den Brücken. 1465, vor allem aber zwischen 1491 und 1504 wurde «an der bruck ze Rumliken gewerkt». Es wurde Kalk herbeigeschafft, ein «pfilmet zuo der bruck» gesucht und Steine gebrochen für das «murerwerk an der bruck»; der Schlosser lieferte «ysen nagel und wecken zuo den jochen», der Zimmermann besorgte das Zimmerwerk und legte «tillen», der Hafner deckte das Dach.[20] 1565 wurde die Brücke aus Stein gewölbt – drei Jahre vor jener zu Sissach.[21] Wir haben hier das für unser Gebiet seltene Erlebnis, einem Brückenbau beiwohnen zu können, und zwar einer besondern Art: einer gedeckten Brücke.

Eine einfachere Brücke befand sich «undergangs halb uff dem Howenstein», oberhalb des Dorfes Läufelfingen über den Alten Hauensteinerbach; sie wurde 1501 neu gelegt.[22]

Nach 1494 erscheint in den Solothurner Seckelmeisterrechnungen immer wieder die Brücke von Trimbach. 1583 schreibt die Obrigkeit an den Vogt zu Gösgen, «daß er die bruggen zuo Trimbach angends, so woll feil als jenen möglich, verdinge, machen lasse, unnd die landtlütt daselbst alle fhuor darzu thun heisse».[23]

In Zeiten mit viel Regen muss der ohnehin beschwerliche Verkehr auf der Strasse überaus mühsam gewesen sein. Dann glich der Weg mehr einem Holzschleif oder Bachbett. Karrer und Pferde mussten sich gewaltig anstrengen, um vorwärtszukommen. Durch das fortwährende Benützen der gleichen Durchgangsstellen bildeten sich Geleise. Wo nicht Fels den Untergrund bot, war der Weg zertreten und ausgekarrt. Noch fehlte das Geld zu einem kunstgerechten Bau einer wirklich brauchbaren Strasse; die Form des Steinbettes erscheint erst im 18. Jahrhundert.

[18] St.A.Sol., RM 1513, Seite 90: Lostorf soll seinen Teil an den Weg auf den Hauenstein leisten. Ebenda, Seite 93: Gösgen, Erlinsbach und Werd. Ebenda, Seite 104: Werd und anderen soll man entgegenkommen, da sie genug beladen seien.

[19] Siehe Beilage 5b. E. Fischer, Oltner Brückenbuch, Seiten 11ff.

[20] St.A.BS., Jahresrechnungen, Ausgaben 1465/66 und 1491–1504.

[21] Ebenda, 1564/65: «So ist verzert worden alls man die bruggen zu Ruemlikon gwelbt hat, in fronmolen und in werklüten molen lxxj ℔ x β iiij δ.» Ebenda, 1568/69: «Jacob Jordan, dem murer zu Liestal, von der brucken zu Sissach ze welben geben ccc ℔»; dazu noch andere Ausgaben.

[22] Ebenda, 1496/97, 1500/01 und 1503/04.

[23] St.A.Sol., RM 1583, Seite 183.

Eine grosse Sorge war der Steinschlag. Die Basler Jahresrechnungen und die Solothurner Seckelmeisterrechnungen verzeichnen alle paar Jahre Beträge, die für das Wegräumen herabgefallener Felsbrokken ausbezahlt wurden: 1502/03 «Item xviij ℔ geben, den weg am Howenstein ze machen, als er mit einem felsen verfallen was»; 1605 schrieb Hans Zist, der Wegmacher am Untern Hauenstein, «daß in der selben straß der maßen so vil flue und grosser steinen, wölliche den durchfharenden fuorlüchten ballen und wahren zerreyssen, ime aber nit moglich, solliche fürweg ze rumen», er bitte um Hilfe;[24] 1563 «verehrt ettlichen doerffern, so die weg wider gmacht, wie sij das großwasser verderpt hatt x ℔».[25]

Laufend mussten kleinere und grössere Reparaturen vorgenommen werden: Felsen waren zu schleissen, die Felspassage wurde zu schmal. 1500/01 «Item vj ℔ dem jhennen, so den felsen uff dem Howenstein geschlissen hatt»; 1504 wurden «jx β verzert, den Howenstein ze brechen»;[26] 1542 war die Klage an den Rat gekommen, der Weg über den Hauenstein sei ganz zerbrochen «und sonderlich die brück by dem steine»; es missfalle den Fuhrleuten, da sie ja dafür zollen müssen.[27]

Gleichzeitig und im selben Rahmen wurde der Obere Hauenstein befahrbar gehalten. Eine Kanalisierung des Verkehrs auf eine bestimmte Strasse wurde weder von Basel noch von Solothurn angestrebt. Mit Diepflingen/Trimbach und Waldenburg/Balsthal waren ihnen ja die Zolleingänge beider Strassen sicher. Wenn ein Übergang stärker frequentiert wurde, dann hing das zusammen mit der Tradition oder der allgemeinen Bevorzugung einer Route.

Eine besondere Schwierigkeit bot der Weg unmittelbar am südlichen Ausgang der Felspassage. Die Strasse fiel dort ursprünglich für ein paar Meter recht steil ab, bis sie auf eine natürliche Terrasse stiess, die sich sanft gegen Osten der oberen Kehre zuneigte. Diese Stelle hat man schon früh mit einem Seil gesichert. Aus den urkundlichen Belegen lässt sich nachweisen, dass es sich um ein Ablass- und nicht um ein Aufzug-Seil handelte. Es bietet wenig Schwierigkeiten, einen Wagen – selbst auf steiler Strasse – den Berg hinaufzuziehen, da man eine beliebige Anzahl Vorspannpferde einsetzen kann; hingegen lassen sich die Wagen schlecht bremsen, da die eisernen Hemmschuhe – damals die

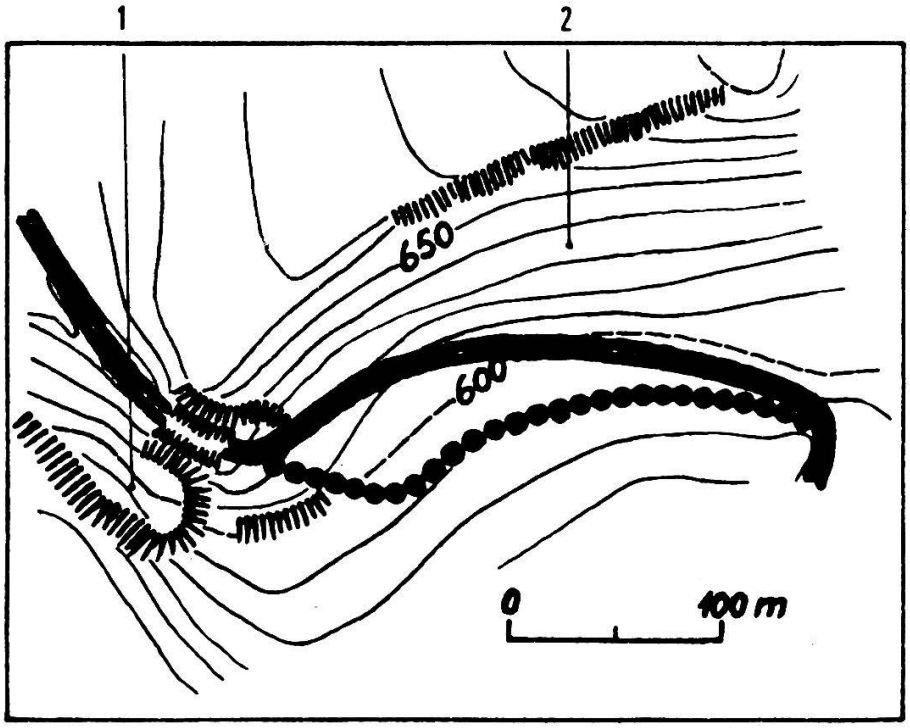
[24] St.A.BS., Jahresrechnungen, Ausgaben 1502/03. St.A.Sol., Cop. der Missiven, Band 54, Seite 39.

[25] St.A.BS., Räthe und Beamte, K 2 (Vogtrechnungen).

[26] St.A.BS., Jahresrechnungen, Ausgaben 1500/01 und 1503/04.

[27] St.A.Sol., Missiven, Band 26, Seite 86. RM 1542, Seite 142. Ich vermag die Brücke nicht zu lokalisieren.

Zwei Jahre später gebietet die Obrigkeit, der Zoller von Trimbach habe jede Woche den Weg anzusehen und mit dem Wegmacher zu besprechen, was zu tun sei. St.A.Sol., RM 1544, Seite 213.



1 Kapellenflue. 2 Flüeli.
••• Ältester Aufgang mit Steilanstieg.
== Alte Hauensteinstrasse.

einzige Art, ein Rad wirksam zu bremsen – auf dem ausgeschliffenen Felsen der Karrengeleise sofort gleiten. Das Seil war eine Bremsvorrichtung.

Über das Alter der Einrichtung lässt sich nichts aussagen. Die erste urkundliche Erwähnung stammt aus dem Jahre 1471. Der zunehmende Wagenverkehr zu Ende des 14. und im 15. Jahrhundert wird eine solche Hilfe nötig gemacht haben. Der Abt von St. Urban war mit den Seilknechten in Streit geraten, weil er den üblichen Tribut für das Seil nicht entrichten wollte. Er stützte sich dabei auf einen alten Brief, den er von den Grafen von Froburg her besass; darin war ihm in deren ganzen Gebiet Befreiung von allen Abgaben und Zöllen zu Wasser und zu Land zugesichert. Die Knechte brachten den Streit vor die Obrigkeit in Solothurn, und diese entschied dann aufgrund der Froburger Privilegien,[28] dass St. Urban weiterhin von den Abgaben befreit sei; bloss den üblichen Wein an die Knechte habe es abzuliefern, «wie dz von altar har komen und geprucht ist».[29]

Die senkrecht in den Felsen gehauenen Kerben in den Seitenwänden lassen sich heute noch in etwa drei Metern Höhe erkennen. Ihre Lage entspricht der schmalsten Stelle des Felsdurchbruches (3.30 m), der auf dem Niveau des Tracés eine Länge von ca. 35 Metern aufweist, neun

[28] Siehe Seite 38.
[29] St.A.Sol., RM 1471, 2 rot, Seiten 24 und 25.

Meter tief in den Grat eingeschnitten. Wie am Obern Hauenstein deckte ein hölzernes Häuschen die Winde und schützte Seile und Leute bei schlechtem Wetter.[30]

Im Jahre 1497 machte der solothurnische Vogt Daniel Babenberger dem Basler Untertan Hans Strube, «so uff dem Houwenstein inn Horwe herlichkeit gesessen», das Recht streitig, «die laeste von Houwenstein abzulassen, so bitzhar yewelin die besitzer egemelten hoffes und gesesses geuebt und gebrucht».[31] Dieses Verbot hat Basel nicht wenig befremdet; «egemelter hoff und sitze werde sins alt harbrachten gebruchs und nutzes gestummelet, auch egemelter unser arm mann siner narung merglich beroubet».[32] Die Unklarheit in den Rechtsverhältnissen am Untern Hauenstein wurde durch die Grenzbereinigung kurz nach der Jahrhundertwende beseitigt: Solothurn bekam mit dem Dorfe Hauenstein das Ablass-Seil und erklärte es in der Folge als ein Mannlehen der Obrigkeit.

Solothurn war darauf bedacht, dass das Seil nur in gute Hände kam. Immer wieder wurde nachgefragt, ob der Inhaber zu Recht den Nutzen ziehe und ob er tauglich genug sei. Wer das Mannlehen ohne Wissen der Regierung veräusserte, wurde empfindlich gebüsst und musste den Erschatz entrichten.

Die Abgabe betrug für einen Wagen mit Wein – ob klein oder gross – «für dz seil ein blaphart, dz ist 6 rappen, und ohngfarlichen ein fleschen mit wyn, so ij maß uf oder nider gehalten». Der Wein gehörte den vier Knechten, die das Seil bedienten; der Wegmacher bekam nichts davon.[33]

Nachfolger von Hans Strub wurde Konrad Jaeggi. 1508 entschied Solothurn in einem Streit zwischen Burcki Büntker von Trimbach als Vogt der Sohneskinder des Erhart an dem Hauenstein einerseits und Turs Schwartz von Wangen und Hans Bastian auf dem Hauenstein, im Namen ihrer Weiber, so, dass Conrat Jägki auf dem Hauenstein, der die genannten Kinder bis jetzt erzogen hatte, das Seil noch acht Jahre als Mannlehen nutzen durfte, um die Kinder besser ernähren zu können.[34] Als derjenige Teil, der den Streit gewonnen hat, musste Konrad Jaeggi versprechen, der Frau von Hans Bastian «die fleschen mit win geben, biß der knab dz seil an hand nimpt».[35] Konrad Jaeggi konnte sein

[30] Dies ist analog zum Obern Hauenstein zu schliessen, wo zahlreiche Angaben ein anschauliches Bild vermitteln (Th. Burckhardt-Biedermann, Oberer Hauenstein). Am Untern Hauenstein fehlen solche Angaben, da sich die Obrigkeit von Solothurn nur um die Verleihung des Seiles, nicht aber um die Instandhaltung der Einrichtung kümmerte.

[31] St.A.BS., Missiven A 19, Seiten 84 und 85. 1497 Februar 2. an Solothurn, 1497 Februar 11. an Daniel Babenberger, Vogt zu Wartenfels.

[32] St.A.BS., Missiven A 19, Seite 90. Es gab nur ein Seil am Untern Hauenstein; es war damals lediglich in der Hand eines Basler Untertanen.

[33] St.A.Sol., Schreiben Gösgen, Band 5, Seiten 247–251.

[34] St.A.Sol., Urk. 1508, November 27. RM 1508, Seite 199.

[35] St.A.Sol., RM 1508, Seite 235.

Recht nicht acht Jahre nutzen. Er starb vorher; ein Barth. von Arx sprang für ihn ein.

1516 war das Seil neu zu vergeben. Der Sohn des Barth. von Arx, Clemens, war noch nicht fähig und geschickt genug, «sollich seyl zu vertigen und zu versechen»; an seiner Stelle konnte Hans Bastian das Seil verwalten.[36] 1521 musste die Obrigkeit dem Vogt auf Gösgen schreiben, «mitt denen, so das seyl am Howenstein haben, zuo reden, disß ... [Lücke] frowen all wochen ein fläschen mitt wyn zue geben, wie das von alter har kommen ist».[37] 1528 erhielten Hans Jaecki und sein Bruder das Seil.[38]

1533 war die Strasse so gut im Stande, dass ein Teil der Wagen passieren konnte, ohne das Seil zu gebrauchen. Die Regierung bestimmte daher, dass diese «gelychen bezalen söllen alls die andren, so das brüchen».[39] Es war der selbe Hans Jaecki, der den Weg verbesserte, so aber nicht zu Schaden kam.

1540 hatte sich der Vogt zu Gösgen in Hauenstein zu erkundigen, wer für eine allfällige Übernahme des Seiles in Frage käme. Solothurn gab es dann dem Ruedolff und dem Melchior Schäubli im Namen «Clausen, des jüngsten, bis er in die tage komme».[40] 1541 rügte Solothurn die Seilknechte, weil sie die Fuhrleute ihres Weines wegen belästigten.[41] Ein Jahr später kam es zwischen den Schäubli wegen des Lehens zu einem Streit, der zugunsten des Melchior ausging.[42] 1555 kam der Obrigkeit zu Ohren, dass Melchior Schäubli das Seil auf dem Hauenstein einem Jacoben Struben verkauft habe; sie verlangte sofort die Rückgabe und Bezahlung des Erschatzes.[43] 1564 war das Seil dem Hans Schöublin «auf dem kleinen Howenstein» (!) verliehen; 1566 an Heini und Joerg Schöublin gegen einen jährlichen Zins von 10 Schilling.[44]

1567 war dann die Strasse soweit verbessert und eingerichtet, dass man des Seiles nicht mehr bedurfte.[45]

Um diesen Strassenbau finanzieren zu können, durfte der Wegmacher aufgrund eines obrigkeitlichen Briefes ein Weggeld fordern; darüber wurde 1629 eine Kundschaft aufgenommen, die hier im Wortlaut folgen soll:

[36] St.A.Sol., Urk. 1516 Februar 29.
[37] Ebd., RM 1521, Seite 145.
[38] Ebd., RM 1528, Seite 504; dazu Seiten 542 und 590.
[39] Ebd., RM 1533, Seite 295.
[40] Ebd., RM 1540, Seiten 22 und 62.
[41] Ebd., RM 1541, Seite 33.
[42] Ebd., RM 1542, Seite 156.
[43] Ebd., RM 1555, Seiten 36, 128 und 240. Erschatz (Laudemium) ist eine Handänderungsgebühr.
[44] Ebd., Copiae, Band 35 (alt 41), Seiten 399f. und Band 36 (alt 42), Seiten 99f.
[45] St.A.Sol., Schafmattisches Geschäft, Seite 213.

«Hanß Zist, der alt wägmacher ufm Houwenstein, zeigt an: by Conrad Struben seligen lebzytten sye er von Conraden zuo einem wägmacher dargeben und von minen gnedigen herren hierzuo bestettet worden.

Er habe von gesagtem Conraden gehört, dz wie man die wägen noch am seil hinab glassen, man von einem geladnen wagen mit wyn habe geben müessen, es sye glych ein wagen groß oder klein gewesen: für dz seil ein blaphart, dz ist 6 rappen, und ohngefarlichen ein fleschen mit wyn, so ij maß uf oder nider gehalten, deren noch eine ufm Houwenstein syn soll. Den wyn hab man für den ablaß geben müessen und habe den vier mannen, so zum seil verordnet gewesen, gehört. Habe den wägmacher nützit berüert.

Conrad hab, nachdem er den wäg gmacht und man dz seil nit mehr bruchen müessen, von minen gnedigen herren ein brieff ußgebracht, so ime einmalen zuogestelt gwesen, der vermögen, dz man dem wägmacher geben söll:[46]

Des ersten von einem geladnen wagen
ein Lucerner schilling, dz ist ..... dry rappen
Ein geladen rosß ..... 3 rappen
Von den durchreisenden ze rosß ..... 3 rappen
Von vischfüerern ..... 3 rappen
Ein geladen mullthier ..... j batzen
Von einem kuppellrosß ..... 3 rappen

Denne haben die metzger ime zuo zytten auch vom durchtrybenden vich wäglohn geben, sye aber im wägbrieff nützit vergriffen gewesen.

Von den Basellpuren, so kernen gon Olten zuo merkt gfüert, hab er auch vom rosß 3 rappen gforderet; sye darumben zum anderen malen vor minen gnedigen herren gewesen und nützit anders ußbringen mögen, weder er sölle syn gehörten wäglohn ynziechen und wylen im wägbrieff diser kernen nit begriffen, hab er nit etwa von inen bekommen mögen; hette zuo letst gern ein rappen genommen, sye umbsonst gwesen.

Christoff Hof sagt, er sye uf Hansen Schöublin khomen, von deme er disen byligenden wägbrief, den er biß dato hinder ime gehept, bekhommen; er habe gforderet:

Von einem geladnen wagen ..... 3 rappen
Von einem ryttenden ..... 3 rappen
Von einem mullthier ..... 3 rappen

[46] St.A.Sol., RM 1591, Seite 234; ähnlich RM 1610, Seite 53. Die Eidgenossen, die ohne Kaufmannsware über den Hauenstein ritten, waren des Weglohns ledig; aber die Ausländer, Deutsche und Welsche, mussten ihn entrichten.

[47] St.A.Sol., Schreiben Gösgen, Band 5, Seiten 249ff. Dazu: RM 1629, Seite 239; Cop. der Missiven, Band 64, Seite 259.

Von j gudtschwagen ..... 3 rappen
Und von den metzgern waß ir guotter will gwesen.

Er habe auch minen gnedigen herren für den wäg jerlichen zuo zinß darusß geben müessen 20 ℔, welche ein vogt empfangen und minen gnedigen herren verrechnet. ...»[47]

Die Sanierung kostete die Stadt Solothurn 1582 900 ℔, 10 Malter Korn und 1 Malter Haber.[48]

Auch die eidgenössische Tagsatzung befasste sich mit der Verbesserung der Strassen. Sie erliess wiederholt Mahnungen an die Orte und Landvögte, die Strassen besser zu unterhalten, den Pass zu sichern und die Strassenräuber zu ergreifen. Am 6. Februar 1569 erging an die Orte folgende Aufforderung:

«Weil in vielen Orten der Eidgenossenschaft und in den gemeinen Vogteien die Wege und Landstraßen so schlecht sind, daß man darauf weder gehen, noch fahren, noch reiten kann, so soll jeder Ort für Verbesserung derselben sorgen ...».[49]

Basel folgte der Aufforderung und baute 1569/70 seinen Teil des Untern Hauensteins aus. Die Stadt erhob ihrerseits ein Weggeld in den Jahren 1570 bis 1598; die Einnahmen ergaben jeweils etwas mehr als die Hälfte des Zollertrages von Diepflingen.[50] Immerhin buchte die Jahresrechnung von 1569/70 eine Ausgabe von 1375 Pfund, die man dem solothurnischen Wegmacher Konrad Strub und Hansen Buser von Louffingen (wahrscheinlich Läufelfingen gemeint) für die Wiederherstellung der Strassen im Homburgeramt gab.[51] Konrad Strub war demnach für die ganze Hauensteinstrasse verantwortlich, ja er machte seine Sache so gut, dass er auch zum Ausbau des Obern Hauensteins zugezogen wurde.[52]

1570 musste der Vogt zu Gösgen vernehmen, «dass der weg uff dem nidren Houwenstein zwüschen den hüsern unnd dem marchstein gar böß unnd sorglich zefaren sye, inmaßen, das sich die fuorlüth uß Luotzernergepiett unnd wie andere gar übel klagend»; der Verantwortliche soll bei Strafe und Busse für Abhilfe sorgen.[53] 1581 kam die Klage, «wie denn guottferggern die ballen mochtig uff dem Houwenstein enge halb der strossen zerryssind».[54] 1587 wurde die Strasse er-

[48] St.A.Sol., RM 1582, Seite 90.

[49] Eidg. Abschiede ad diem.

[50] St.A.BS., Jahresrechnungen, Einnahmen 1570–1598.

[51] St.A.BS., Jahresrechnungen, Ausgaben 1569/70.

[52] Fr. Haffner, Schauplatz, Seite 382, bezieht irrtümlich eine Korrektion am Obern Hauenstein auf den Untern. Der Giselstalden befindet sich am Obern Hauenstein nahe bei der Burg Falkenstein (D. K. Gauss, Landschaft Basel, Band 1, Seite 178). Zu dieser Korrektion gibt Th. Burckhardt-Biedermann, Oberer Hauenstein, eine zuverlässige Aufstellung.

[53] St.A.Sol., Cop. der Missiven, Band 40, Seite 24.

[54] St.A.Sol., RM 1581, Seite 404.

weitert vom obersten Rank bis an die Fluh, beim Käppeli (Kapellenflue)[55] durch die Felsen[56] und an andern Orten, sowie für richtige Entwässerung gesorgt; die Güterbesitzer liessen nämlich das Wasser auf die Strasse laufen, wenn sie nicht gerade die Wiesen wässerten. Konrad Strub erhielt dafür nochmals 80 Gulden.[57] Die Strasse war so eng, dass zwei Wagen nicht kreuzen konnten; deshalb musste Strub 1576 an einem Ort einen kleinen Rand, eine Ausweichstelle, schaffen.[58]

Auch auf der Basler Seite musste ständig gearbeitet werden. 1615 schrieb der Vogt auf Homberg an den Rat, dass sich die Landstrasse zwischen Läufelfingen und Buckten so in den Felsen eingelassen habe, dass kein Ross ohne grosse Gefahr neben dem Wege «abtrotten» kann; Antrag, zu beiden Seiten des Weges den Felsen einzuhauen und Hölzer hinzulegen.[59]

Infolge der schlechten Strassenverhältnisse gab es zahlreiche Unfälle, mit oft schlimmem Ausgang: 1521 erlitt Uli Benedikt von Trimbach auf der Hauensteinstrasse mit seinem Fuhrwerk ein Missgeschick, das ihm Arme und Beine brach.[60] 1604 verunglückte auf der selben Strasse eine Basler Weinfuhr; bei diesem Unfall verloren zwei Menschen ihr Leben und viele Saum guten Elsässer Weines flossen aus.[61]

Nun war der Strassenverlauf für die nächsten zweihundertfünfzig Jahre festgelegt. Die steile Stelle vor der Felspassage, die ein Ablass-Seil notwendig gemacht hatte, war durch die Höherlegung der Strasse dem Hang entlang verschwunden. Immer wieder aber musste die Obrigkeit die Leute ermahnen, die Strasse in Ehren zu halten, sie sei so eng, dass die Naben an den Rädern abgedrückt würden, und dass die Wege allgemein zu wenig gepflegt würden. Die Plackereien mit den Bauern, wenn sie fronen sollten,[62] hörten nicht auf; die Drohungen wurden meist in den Wind geschlagen.

Im 17. Jahrhundert standen dem Reisen grosse Schwierigkeiten entgegen. Der grosse Krieg im Auslande brachte Unsicherheit auf den Strassen, Bauernunruhen und verschärfte religiöse Gegensätze. Der

[55] Siehe Seite 31.

[56] St.A.Sol., Seckelmeisterbuch, Seite 113 (durch Sprengung). Schliesslich war der Felsdurchbruch 6 Klafter lang, 4 Klafter tief und 1½ Klafter breit (P. Strohmeier, Kanton Solothurn, Seite 221). Siehe auch Seite 55.

[57] St.A.Sol., RM 1587, Seite 318. Bezahlung nach Abschluss der Arbeiten.

[58] St.A.Sol., Gösgen Akten, Band 6, Seite 239.

[59] St.A.Liestal, Lade 96 D 6. Homburger Amt. 1615 Februar 5.

[60] St.A.Sol., Cop. der Missiven, Band 12, Seiten 68f.

[61] St.A.Sol., RM 1604, Seite 185. Cop. der Missiven, Band 54, Seite 75. Solothurn an Basel, der Schaden sei nicht auf schlechte Strassenverhältnisse zurückzuführen (!).

[62] 1544 drohte man dem Wegmacher, «inn in die kebyen ze legen», wenn er seine Arbeit vernachlässige. St.A.Sol., RM 1544, Seite 213.

1557 machte die Obrigkeit den kleinen Zins für eine Weide davon abhängig, dass die Trimbacher «den weg am Houwenstein dester fuerer in eren hallten». St.A.Sol., RM 1557, Seite 297.

Unterhalt der Strassen wurde nicht mehr in dem Umfange und mit der Energie durchgeführt, wie dies zu Ende des 15. und im 16. Jahrhundert der Fall war. D. Bruckner[63] vermittelt ein anschauliches Bild der Zustände: Die Landstrasse verlief an vielen Orten im Bachbett und wurde ausgeschwemmt; die Brütschen, die man an sumpfigen Stellen hinlegte, wurden unterspült, von den schweren Wägen zerdrückt und vom Wasser weggeschwemmt. Basel und Solothurn vermochten ihr Strassennetz nur langsam und mit grosser Mühe auszubauen. Bern und Luzern waren ebenfalls nur soweit für den Strassenbau zu bewegen, dass ihre Kaufleute ungehindert passieren konnten. Kamen keine Klagen wegen unkorrekter Behandlung durch Zöllner und andere Beamte, so liess man es bei Mahnungen bewenden und im übrigen gut sein.

[63] D. Bruckner, Merkwürdigkeiten, Seite 1336. Bruckner stützt sich auf eine Kundschaft aus der Zeit um 1740 (St.A. Liestal, Altes Archiv, Lade 96, Wege und Strassen 10, Seiten 1 ff.); zugleich beruht seine Darstellung auf eigener Anschauung.