

Der Obere Hauenstein

Autor(en): **Wirz, Eduard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Für die Heimat : Jurablätter von der Aare zum Rhein**

Band (Jahr): **10 (1948)**

Heft 8

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-860595>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

fassung des Fortschrittes, den die Bundesrevision brachte. Wir sehen aber auch, dass unsere heutigen Auffassungen im Grunde noch etwas ziemlich Neues sind und dass Manches, was wir gewöhnlich ins Mittelalter zurückzuschieben geneigt sind, erstaunlich nahe an unsere Gegenwart heranreicht. So ergeben sich auch aus der Beschränkung auf einen kleinen Umkreis für die Geschichte Ausblicke, die von allgemeiner Bedeutung sein können.

Der Obere Hauenstein.

Von Eduard Wirz.

Sie ist mehr als hundert Jahre alt, die heutige Strasse. Sie hat also schon viel erlebt, könnte vieles erzählen. Und wenn das erst ihre Vorfahrin tun wollte! Wenn sie beginnen wollte aus ihrer Jugendzeit, da römische Kohorten aus dem Aaretal heraufstiegen und auf der Höhe nach dem langersehnten, fernen Rheinstrom spähten. Wenn sie berichten wollte von den Kaufleuten und Pfeffersäcken aus aller Herren Ländern, die ihre Waren oft mühsam genug über den Berg führten. Wenn sie von den jungen, raschen Kriegerern erzählen wollte und von den ältern erfahrenen Soldaten, die alle, alle über ihren geduldigen und ach, oft so holperigen Rücken liefen. Würde sie das tun, so hätte sie vielleicht ihr halbes Leben oder auch ein gut Stück mehr vor uns ausgebreitet. Sie behielte aber immer noch gar manches Stücklein und Müsterchen für sich. Denn nicht wahr, sie müsste ja auch berichten von den vornehmen Herren und den feinen Frauen, die sie über die Höhe trug, von den Fürsten, Königen und Kaisern und Päpsten. Wollte sie das tun, und schrieben wir mit hurtiger Hand nieder, was sie vor uns entrollte, wir trügen leicht ein dickleibiges Buch zusammen, eines jener Bücher, die schwer und ernst in alten Bibliotheken und Archiven stehen. Aber heute wollen wir nicht in diesem Buche blättern, sondern nur einiges aus der eigenen Geschichte der Strasse notieren.

Es ist wohl anzunehmen, dass der Passübergang schon in vorrömischer Zeit benutzt worden ist. Während der Römerherrschaft in Helvetien aber zählte der Durchgang über den Obern Hauenstein zu den wichtigsten Strassenstücken unseres Landes. Er verband Augusta Raurica mit Solothurn und weiter nach Süden mit dem Grossen St. Bernhard. «Die Strasse führte von Augst her über den Hülftengraben und folgte ungefähr der heutigen Landstrasse über Niederschönthal nach Liestal, wo die «Strassmatt» noch heute an sie erinnert, überschritt den Orisbach, gewann über das «Steinenbrücklein», das den Römern seine Entstehung verdankt, die rechte Talseite des Frenkentals und setzte sich im «Reitweg» fort. In Hölstein erinnern wieder die «Strassmatt» und der «Reitweg», letzterer auch in Nieder- und Oberdorf, an die Römerstrasse. In Waldenburg drängte sie sich, durch die von den beiderseits abfallenden Bergrücken gebildete natürliche Sperrklausur hindurch, stieg südlich vom Städtchen den «langen Stich», früher «Kumen» (cumba-Schlucht) genannt, dessen Ueberwindung nur durch eine Seilwinde (Seilhüslifluh) möglich war, hinauf nach dem Königsbrunn, durchschnitt die Felsen des Abhanges des Kräneckberges durch einen künstlich eingehauenen, oben offenen Gang, den Hauenstein, erreichte die Passhöhe, durchquerte auf einer langen Brücke oder mit Rundhölzern belegten Strecke (Langenbruck)

das Sumpfgebiet des Hochtals, senkte sich nach Holderbank hinab und erreichte durch «einen gehauenen Felsen» St. Wolfgang bei Balsthal und durch die Klus bei Oensingen den Ort, wo die Strasse westwärts nach Solothurn abbog.» (Gauss).

Unstreitig das interessanteste Wegstück der alten Strasse ist jener Felseinschnitt am Kräheck. Er ist 19 Meter lang und hat eine Höhe von 16 Meter. Deutlich sieht man noch heute die in den Fels eingehauenen Geleise. Unterhalb des Einschnitts hatte die Strasse einst eine Steigung von 17 Prozent. Das ist wohl die Stelle, von der ein Reisender im Jahre 1595 schrieb: «Demnach sind wir von Waldenburg auf einen gar hohen Berg geritten, da in aller Höhe ein Seilheusslein, damit man auf beiden Seiten die Lastewegen kenne wie die Fass im Keller fein sittiglich hinunderlassen.» Hier war also der Seilhaspel. Quer von Fels zu Fels war eine hölzerne Welle befestigt, und um diese war ein langes Seil gewunden, mittelst dessen die Wagen hinabgelassen wurden. Das Seil mag an ein berädertes Traggestell gebunden gewesen sein. Auf dieses wurden die Wagen geschoben und so mit dem Gestell, das die genaue Spurweite, der in Felsen eingehauenen Geleise hatte, heraufgezogen oder hinabgelassen.

Wie es in der guten alten Zeit hier zu reisen war? Sagt es nicht genug, wenn zu Anfang des 16. Jahrhunderts es in Bern von einem, der arg fluchte, hiess: «Der flucht wie ein Karrer am Hauenstein». Man versteht, dass z. B. der «lange Stich» oberhalb des Städtchens Waldenburg mit seinen 16,5 Prozent Steigung den Fuhrleuten nicht gerade als Erholung vorgekommen ist. Aber auch talwärts trafen die Fuhrwerke auf manche Schwierigkeiten. Der schlimmste Feind der Strasse war das Wasser, besonders bei Ueberschwemmungen, wie z. B. im Jahre 1629, als Ende Mai ein grosses Gewässer alle Strassen im Waldenburgeramt ruinierte. Am bedenklichsten stand es zwischen Hölstein und Niederdorf, besonders da, wo die Fahrstrasse vom rechten Talabhang gegen die Mühle von Hölstein herabfiel und dicht am Bache ging. Hier überschwemmte den Weg der von Bennwil kommende, in die Frenke mündende Bach und hemmte die Durchfahrt aufwärts nach Waldenburg. Die Fuhrleute mussten warten, bis das Wasser sich wieder verlaufen hatte, doch — so heisst es in dem Aktenstück vom 7. Mai 1752 beruhigend — im schlimmsten Fall nicht über 12 bis 18 Stunden.

Es hat an der Oberrn Hauensteinstrasse nicht an Korrekturen gefehlt, so wurden Verbesserungen vorgenommen 1425/26, 1570, 1599, 1738/44 und 1850/54. Auch zwischenhinein waren die «Wegmacher» nicht untätig, wie etwa aus folgenden Notizen hervorgeht: 1596 wird dem Wirt zum Schlüssel in Waldenburg eine Zahlung gemacht für 12 Personen, die «einen grossen Stein am Hauenstein», aus der Strasse beseitigten und den verfallenen Weg beim Spital wieder herstellten, «damit die furleüth nit gesaumbt werden». Und Landvogt Erasmus Wurstisen notiert 1602: «Den 7. Jenner ist ein stuck vom berg am Heuwenstein in weg geritten, also dass Niemandt mehr darüber fahren oder reiten kennen; ist ein Fronung von denen von Wallenburg und Langenbruck angesehen worden, und solches wider verbessert».

Die letzte grosse Korrektur fällt in die 1850er Jahre. 1827/50 war nach den Plänen des Tessiners Meschini die neue Strasse über den Gotthard entstanden. Als im Sommer 1819 sich die Tagsatzungsabgeordneten von Luzern, Uri, Solothurn, Basel, Aargau und Tessin mit der Frage beschäftigt hatten,

wie der Warentransit über den Gotthard bestmöglichst gefördert werden könnte, wurde namentlich auch die Vornahme der sehr nötigen Korrekturen der Hauensteinstrassen gewünscht. Es kam zu langwierigen Verhandlungen zwischen Basel und Solothurn. Zuerst wurde der Untere Hauenstein in Angriff genommen. Der Bau der neuen Strasse wurde nach den Plänen von Ingenieur Meschini ausgeführt, im Jahre 1827 begonnen und zwei Jahre darauf abgeschlossen. Am 1. Januar 1830 konnte die neue Strasse eröffnet werden. Im Juni 1831 wurden die Arbeiten am Oberen Hauenstein aufgenommen. Die Oberaufsicht auf der Baslerischen Seite führte Strasseninspektor Andreas Merian, auf Solothurner Seite der Bauherr Tugginer, später Bauherr Sager. Unternehmer war Ingenieur Johann Amadeus Watt. Die eigentliche Bergstrecke begann beim «Löwen» in Waldenburg und führte bis zur Ottilienkapelle in Balsthal. Die Länge auf der Basler Seite betrug 5890 Meter, auf der Solothurner Seite 6802 Meter. Die Strasse wurde wie diejenige über den Unteren Hauenstein in einer Breite von 7,50 Meter erstellt. Das Gefälle sollte ebenfalls 5 Prozent nicht übersteigen. Das Hauptmerkmal der Neuanlage bildeten die bekannten Kurven. Im Frühjahr 1832 konnte das baslerische, im Januar 1833 das solothurnische Stück befahren werden. Infolge der politischen Verwicklungen und einiger Differenzen mit dem säumig gewordenen Unternehmer konnte die Strasse erst am 4. September 1834 offiziell von den beiden Regierungen übernommen werden.

Die Kosten betragen 460,354 Fr. Basel und Solothurn bestritten die Hälfte zu gleichen Teilen. Für die andere Hälfte hatte das von der Tagsatzung genehmigte Weggeld aufzukommen. Die Trennungswirren führten dazu, dass die alte Redensart von den fluchenden Karrern vom Hauenstein noch einmal aktuell wurde. K. Weber schreibt über diesen letzten Abschnitt in der Geschichte der Hauensteinstrasse: «Basel erhob die Weggelder vor den Stadttoren, wie Liestal behauptete, «um der landschaftlichen Regierung die Subsistenzmittel abzuschneiden». Als nun in Waldenburg auf basellandschaftliche Rechnung ebenfalls Gebühren gefordert wurden und die Reisenden, Kutscher und Fuhrleute, die ihre Karten in Basel gelöst hatten, «unter den grässlichsten Ausdrücken schimpften und scholten», waren auch hier Verhandlungen von Kanton zu Kanton nötig; denn alle Zolleinnahmen mussten zur Hälfte für die Deckung der Strassenbaukosten reserviert werden. Erst nach der Totaltrennung kam in Balsthal eine Uebereinkunft zustande, welche die Tagsatzungsbeschlüsse über Weggelderhebung mit der neuen politischen Situation in Einklang brachte und die Kontrolle und Abrechnung regelte. Nach Inkrafttreten der Bundesverfassung von 1848 hörte der Bezug der Hauensteinzölle mit dem Tag der Erhebung des neuen schweizerischen Grenzzolles auf, und der Bund übernahm von da an die Tilgung der Strassenschuld in halbjährlichen Raten.

Als die Quittung vorlag, hatte sich das tägliche Strassenbild bereits wesentlich verändert. Der einst so grosse Verkehr, der willkommene Beschäftigung und Verdienst gebracht hatte, war durch die Eröffnung der Centralbahnstrecke Basel-Olten (1858) stark beeinträchtigt worden. Die schöne neue Strasse wurde zur Lokalstrasse degradiert. Die unternehmungslustigen Bewohner des Städtchens Waldenburg und ihnen folgend die der Talschaft aber hatten es verstanden, durch Einführung der Uhrenindustrie den wirtschaftlichen Ausfall wett zu machen. 1880 wurde die Waldenburgerbahn dem

Betrieb übergeben. Auch sie nahm der Strasse noch einen Teil des klein gewordenen Verkehrs weg. Und heute? Heute hat sich die Strasse schon längst wieder durchgesetzt. Das verdankt sie dem Automobil, das unbedingt Strassenmeister geworden ist.

Burgen und Ruinen zwischen Aare und Rhein.

29. Gilgenberg.

Von A. E. Jaeggli.

Burgruine im Siggau (Gde. Zullwil, Bz. Thierstein, SO).

Name: Gilienberc 1312, Gilgenperg 1315, castrum Gilgenberg 1340, die burg Gilgenberg mit dem turm uff dem velsen dauor 1371, vestin Gilgenberg, schloss Gilgenberg 1470, Liliimons 1472, slos Gilgenberg 1499.

Wenn man auf der Landstrasse von Nunningen her gegen Zullwil kommt, erblickt man linkerhand in einem kleinen Seitentälchen zu Füssen der zerklüfteten Portenfluh den wuchtigen Mauerstock der Ruine Gilgenberg.

Diese Burg ist eine Gründung der Ramsteiner aus dem Anfang des 14. Jahrhunderts. Damals trennte sich nämlich das Geschlecht in zwei Linien. Die eine, welche durch eine unebenbürtige Heirat den Freiherrenrang verlor, blieb auf der alten Stammburg bei Bretzwil, während die andere den Gilgenberg erbaute und sich nun bald nach dieser Burg, bald nach ihrem Zwingener Lehen benannte.

Als Bauherr der neuen Burg gilt Thüring IV. von Ramstein, der seit 1294 bezeugt ist und 1312 erstmals als «herre ze Gilienberc» auftritt. Beim Grossen Erdbeben (1356) wurde die Burg beschädigt, aber von Thürings Sohn, Rudolf, wieder aufgebaut. Zur Burg gehörten nach dem bischöflichen Lehensbrief von 1371 die Dörfer Meltingen, Zullwil und Nunningen, die Höfe Enge, Rodris und Fehren mit hohen und niedern Gerichten. Zu diesen Gütern kamen noch Rechte, die die Gilgenberger von früher her an der Herrschaft Ramstein hatten, darunter das Wohnrecht auf der obern Burg zu Ramstein.

Da die Freiherren meist in Zwingen hausten, überliessen sie den Gilgenberg der Obhut eines Vogtes. Als Rudolf III., der letzte Freiherr, um 1459 starb, erhielt sein unehelicher Sohn Hans Bernhart das Gilgenberger Lehen mit bischöflicher Genehmigung. Da dieser als Söldnerführer aber meist ausser Landes weilte, schloss er mit Solothurn ein Burgrecht ab und stellte seine Güter in dessen Schutz. 1474 fiel er bei der Belagerung von Neuss als Hauptmann der Picarden im Heere Karls des Kühnen. Von den beiden Söhnen, die er mit Suselin von Staufenberg hatte, erreichte nur Hans Imer die Volljährigkeit. Er wurde Ritter und bekleidete in Basel zweimal das Bürgermeisteramt. Da er im Verdachte stand, während des Schwabenkrieges mit den Oesterreichern konspiriert zu haben, wurde er von den neutralen Baslern vom Amte entsetzt. Solothurn beurteilte aber den Handel anders und sandte dem Ritter nach der Dornacher Schlacht einen Dankbrief für seine gute Gesinnung gegen die Eidgenossen. Es ging den Solothurnern eben um die Herrschaft Gilgenberg.

Die Ehe Hans Imers mit Barbara von Andlau blieb kinderlos. Als seine Frau um 1503 starb, vermählte er sich mit Agatha von Breitenlandenber.