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: I: Einleitender Teil

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: 16.07.2025

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

I. EINLEITENDER TEIL

Der Raum, in welchem sich der Verkehr im allgemeinen entwickelt, wird von den kulturellen Zuständen, den politischen, wirtschaftlichen und persönlichen Interessen und Bedürfnissen der Menschen bestimmt. Endziel und Mittel für das weitere Gedeihen des Verkehrs sind Sicherheit, Regelmässigkeit und Geschwindigkeit. Gerade diese drei Forderungen haben im spätmittelalterlichen Juraverkehr noch nicht erfüllt werden können. Seinem Begriff und Wesen nach besteht der Verkehr in der Überwindung von Raum und Zeit, wofür ihm bis zur Neuzeit eine unmittelbare Erleichterung lediglich in bezug auf die Fahrbahn zukam; diese aber war für Jahrtausende vorausbestimmt: Wege zu Wasser und zu Land.

Der einfachere und bequemere, oft gar der einzig mögliche, war der Wasserweg, der vor allem für die Talfahrt fleissig benützt wurde; ihm gebührt eine besondere Aufmerksamkeit. Er soll aber in dieser Arbeit weiter nicht erwähnt werden. Immerhin muss festgehalten werden, dass der Verkehr auf dem Wasser zu jeder Zeit, im Verhältnis zum Landtransport, einen bedeutenden Teil des Warenverkehrs aufgenommen hat. Und gerade der Untere Hauenstein erlitt eine wesentliche Einbusse durch die Aareschiffahrt, wurde doch zum Beispiel Salz lange Zeit nicht über unsern Pass, sondern fast nur auf dem Wasserweg transportiert.

Je mehr die Wirtschaft sich entfaltet, desto reger wird der Verkehr. Im gleichen Masse gewinnen der Fernverkehr und anderseits die Regelmässigkeit der mehr örtlichen Tauschbeziehungen an Bedeutung. Beides kommt am Untern Hauenstein zum Ausdruck: der Fernverkehr zwischen Oberitalien und Süddeutschland und der Handel zwischen den schweizerischen Gebieten diesseits und jenseits des Juras.

In unseren Landstrichen waren es die Römer, welche die ersten eigentlichen Strassen bauten; meist aus militärischen Erwägungen heraus geschaffen, erleichterten sie – oder ermöglichten gar erst – den Landtransport erheblich. Die Völkerwanderung wirkte dann auch in dieser Hinsicht verheerend: sie zerstörte die durch römische Technik geschaffene Organisation. Erst die Städtegründungen nach der Jahrtausendwende wirkten von neuem belebend: mit dem Aufkommen der arbeitsteiligen Produktion und eines Güteraustausches über grössere Strecken zu städtischen Märkten und Messen begannen sich die Hauptlinien des damaligen Verkehrs herauszubilden.

Für die Entwicklung des Verkehrswesens ist von besonderer Be-

deutung die geographische Beschaffenheit des Landes. Günstig war sie in unserer Gegend. Die Strasse von Luzern nach Basel verlief im wesentlichen so, wie ihr die Natur die Richtung wies. Über Rothenburg erreichte sie den Sempachersee und diesem entlang Sursee. Von dort bog sie westlich ab und gelangte in das Tal der Wigger. Hier ist die Richtung durch ein von zwei gleichlaufenden Hügelzügen gebildetes Tal bestimmt. An Reiden, Zofingen und Aarburg vorbei führte die Strasse an die Aare, die sie kurz begleitete. Bei Olten überquerte sie den Fluss. Das Trimbacher Tal gab den südlichen Zugang zum Berg frei. Im Norden war die pässebildende Ergolz mit ihrem Einzugsgebiet (Diegter-, Homburger- und Eibach) ausschlaggebend.

Wie gesagt, steht wegweisend die wirtschaftliche Tätigkeit und das wirtschaftliche Interesse der Bevölkerung neben den natürlichen Gegebenheiten. Dichtere Bevölkerung gewährleistete sicherere Strassen und damit gefragtere Routen. Gleichzeitig erfuhr der Verkehr durch eine rege Teilnahme der Anstösser fördernden Anreiz. Die froburgischen Burgen, zum Schutze des Eigens und als Verwaltungszentren gebaut,[1] übernahmen am Untern Hauenstein die Sicherung des aufkommenden Verkehrs. Schon früh sind namentlich an der Luzern–Basel-Route an zahlreichen Knotenpunkten und Übergängen Märkte und Zollstationen entstanden: die froburgischen Städtchen Liestal, Olten, Fridau, Aarburg und Zofingen, dann Sursee, Sempach und Rothenburg.

Mit «früh» ist hier der Beginn des 13. Jahrhunderts gemeint. Der seit jener Zeit immer stärker anwachsende Verkehr war entscheidend für den Untern Hauenstein, ja damals kam dieser Übergang eigentlich erst in Gebrauch. Der Pass am Untern Hauenstein ist ein Teilstück der Süddeutschland–Gotthard–Oberitalien-Route, was ihn über die umliegenden Lokalübergänge erhob. Ein neues Element kam vor allem seit dem 15. Jahrhundert hinzu: der Handel Basels mit den eidgenössischen Gebieten, mit Luzern, dem Handelszentrum und Umschlagplatz der Innerschweiz.

Die Anfänge des Überganges über den Untern Hauenstein stehen in direktem Zusammenhang mit der Erschliessung des Gotthards. Um das Jahr 1220 öffnete sich dieser, und der Anstoß, der hievon ausging, wurde sofort auf der ganzen Linie spürbar. Bislang konnten die Händler nur von Westen und Osten her, also seitwärts, ins Gebiet der heutigen Mittelschweiz gelangen: über die Walliser- oder Rhonepässe

[1] Die Ursprünge der froburgischen Burgen, namentlich auch des Stammschlosses oberhalb Trimbach, reichen meist in die strassenlose Zeit der Jahrtausendwende zurück; da der Verkehr noch so dürftig war, dass für ihn solch gewaltige Anstrengungen kaum lohnend waren, müssen wir annehmen, dass sie ihre Entstehung ihrem refugialen Charakter verdanken. Siehe auch W. Meyer, Der mittelalterliche Adel und seine Burgen im ehemaligen Fürstbistum Basel, 140. Neujahrsblatt, Basel 1962.

(A. Schulte) und über die Bündner oder Rheinpässe. Das Mittelalter benützte die alten römischen Passstrassen, die ihre Fortsetzungen im Jura beim Bözberg und Obern Hauenstein hatten. Die Gangbarmachung des Gotthards für den Transitverkehr brachte eine Aufteilung des Verkehrs durch die Alpen. Erst jetzt kam jene Route zu der Bedeutung, die sie als direkteste Verbindung zwischen der oberrheinischen Tiefebene und dem Mittelpunkt der Poebene erhielt und zu behaupten vermochte.

Insbesondere erwuchsen der Stadt Olten als Passort und Flussübergang zahlreiche Vorteile. In ihr kreuzten sich die beiden wichtigen Strassenzüge Luzern–Basel und die west-östlich verlaufende Route durch das Aaretal.

Ausgangspunkt und Schlüsselstellung der vorliegenden Untersuchung bildet die Stadt Basel, deren wirtschaftliche Bedeutung weitgehend durch die nord-südliche Verkehrsrichtung bestimmt wird. Während vom Mittelrhein weg die Strassen fächerförmig nach Norden auseinanderstreben, wird nach Süden hin am Oberrhein der Verkehr nach der Rheinstadt geleitet. Von hier aus verlaufen die Strassen nordwärts über die Jurapässe ins schweizerische Alpenvorland und zu den Alpenpässen.

Der Obere Hauenstein soll zum Vergleich herangezogen werden. Er war bis in die Neuzeit hinein nie eigentlicher Konkurrenzpass zum Untern Hauenstein. Die beiden Übergänge weisen in verschiedene Richtungen: für den Fernverkehr stellte sich die Frage nach den Alpenpässen – und danach richtete sich der Weg über den Jura. Für Genf und die Walliser Pässe war es der Obere, für den Gotthard der Untere Hauenstein – für die Bündner Pässe der Bözberg, den wir hier ganz ausser acht lassen können. Im Vergleich wird deutlich, wie eigenständig jeder seine Bedeutung behaupten konnte.