

**Zeitschrift:** Für die Heimat : Jurablätter von der Aare zum Rhein  
**Band:** 10 (1948)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Der obere Hauenstein  
**Autor:** Wälti, Hans  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-860562>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

## Der obere Hauenstein.

Von Hans Wälti.

An Bergpässen sind wir nicht verlegen. Dabei denken wir aber zuerst an unsere Alpenübergänge, an den St. Gotthard, den Splügen, den Simplon, den Grossen St. Bernhard und an ihre bewegte, zum Teil ruhmreiche Geschichte mit den abenteuerlichen Passfahrten und halsbrecherischen Gefahren. Viel weniger erinnern wir uns der Juraübergänge, obwohl auch sie für den in- und zwischenländischen Verkehr grosse Bedeutung hatten. Unter den juraquerenden Wegen standen obenan der Col de St-Cergue, der Bözberg und die beiden Hauensteinpässe, wovon der obere der wichtigere war, denn sein Weg wies die kürzeste Verbindung zwischen dem ganzen südwestlichen Mittelland und Basel, der Grenzstadt.

Seine Verkehrsgeschichte beginnt schon im letzten Jahrhundert vor Christus, zur Zeit, als die Römer unser Land kolonisierten und es ihnen daran gelegen war, alle Teile des eroberten Gebietes durch militärische Strassen mit dem römischen Hauptquartier Aventicum zu verbinden. Einer dieser Fächerwege führte von Salodurum durch die Balsthaler Klus über den obern Hauenstein nach Augusta Raurica und weiter das Rheintal hinunter. Das schwierigste und mühsamste Wegstück an diesem Juraübergang lag zwischen Balsthal und Liestal. Da hatte der Weg zwei Hindernisse zu überwinden, die durchs ganze Mittelalter hindurch dem Verkehr viel Mühe und Sorgen verursachten. Die erste Klippe befand sich bei St. Wolfgang unterhalb der Ruine Neu-Falkenstein. Dort musste der Weg zuerst eine steile, glitschige Kalkplatten-Partie überwinden, die durch einen eingehauenen Engpass führte, in dem die meterbreite, ausgekerbte Radspur heute noch sichtbar ist. Von dieser Stelle erhielt der ganze Pass den Namen Hauenstein. Auf die Transportmittel hatte sie entscheidenden Einfluss. Karren und Wagen mussten der eingehauenen Spurweite entsprechen und konnten nur von Zugtieren in «Ländern», das heisst in Babelfuhrwerken mit voreinander gespannten Pferden und Maultieren befahren werden. Anschliessend wurde der Weg noch steiler. Zugtiere kamen gar nicht mehr vorwärts. Den Stutz konnten nur technische Mittel bezwingen. Dies geschah mit einem Seilhaspel, einer hölzernen Welle, die ob der Klus von Fels zu Fels reichte und an einem langen auf- oder abrollenden Seil die Frachten auf einem Fahrgestell, einer «Bere» in die Höhe zog oder sie talwärts gleiten liess. Ueber mehrere Menschenalter versah diese Frachtwinde den Dienst am Hauensteinweg, und die Gemeinden dies- und jenseits des Passes hatten gute Gründe, die Einrichtung in Stand zu erhalten. Aber sie kostete Geld. Das ganze Jahr durch musste ein Wächter zur Stelle sein, dem gegen Wind und Wetter ein eigenes Häuschen gebaut worden war. Ausser dem Wartegeld gab es noch vielerlei Reparaturen, die fällig wurden. Die grössten Ausgaben verursachte das «Bereseil», das durch den Gebrauch ausfranste und immer wieder ersetzt werden musste. So vernehmen wir aus einer Rechnung aus dem Jahre 1620: «den 27. September Meister Richel Ronus dem Seiler zu Basel umb ein gross Seil auf den Hauenstein geben, so laut Zedelus (Frachtbrief) gewogen 125 Pfund, — jedes Pfund 2 Sch. = 12 Pfund. 10 Sch.» Die erhobenen Strassengelder vermochten nicht alle Unkosten zu

decken. Die Passgemeinden hatten noch zusätzliche Abgaben zu entrichten. Langenbruck zum Beispiel verlangte von jedem neu aufgenommenen Bürger eine besondere Abgabe von 10 Schilling für das grosse Berenseil. — Diese einzigartige Verkehrseinrichtung, an die heute noch oberhalb des Felspasses die «Hüslifluh» erinnert, blieb bestehen bis zur Eröffnung der Klusstrasse im Jahre 1744.

Eine zweite Wegschwierigkeit bot den Strassenbauern das Sumpfbereich auf der Passhöhe; eine lange seichte Strecke bedeckte die Wasserscheide mit grundlosem Moorboden. Das Verlegen der Strasse in die seitlichen Felswände war dem damaligen Wegbau noch nicht möglich. Dagegen verstanden schon die Römer, den grössten Sumpfbereichen Meister zu werden. Ihr Vorgehen half auch hier. Zu Hunderten fielen in den nahen Wäldern die hohen Tannen. Ihre Stämme wurden herbeigeschleppt, in klafferlange Stücke zersägt, die dann, quer neben- und übereinandergereiht, den Sumpfboden ausfüllten, bis schliesslich eine feste Bohlenstrasse, die sichern Fusses mit Ross und Wagen begangen werden konnte, den Passübergang erzwungen hatte. Das war die lange hölzerne Brücke, die nicht *über*, wohl aber *durch* den Sumpf führte und jedem Fuhrmann im Gedächtnis blieb, der je des Weges kam. Als mit der Zeit auf dem Passrücken einige Häuser entstanden, erhielt auch die Siedlung den Namen Langenbruck.

Die Verkehrsgeschichte über den Jura ist so farbenprächtig und unterhaltsam wie irgendeine unserer Alpenpässe. Wenn der lange, öde Pfad vom Aaretal nach der Rheinstadt vielen eine Sorge war, so änderten sich die Zeiten, als fromme Brüder ob Königsbrunn einen Spittel mit einem Kapellen bauten, wo kranke oder wegmüde Pilger rasten und sich erholen konnten. Und als im walddunklen Tälchen bei Langenbruck das Kloster Schöntal seine Benediktinermönche aufnahm, war der obere Hauensteinpass gar bald zu einem Wallfahrtsweg geworden, dem der Bischof von Basel seine besondere Aufmerksamkeit schenkte.

Neben all den seelischen Nöten und Beschwerden, die der fromme Glaube über und auf den Pass trug, bekam auch der weltliche Verkehr immer grössere Bedeutung. Zentnerkarren und Saumrosse zogen hin und her, beladen mit Leder und Wolle, Blei und Glas. Siebzig- bis achtzigtausend Zentner Frachtgut sollen jährlich so über den Jurakamm spedit worden sein. Kein Wunder, dass sich auch das Raubrittertum an der Güterstrasse zu schaffen machte. Wir hören, wie einst Basler Kaufleute acht Zentner Safran nach dem Hauenstein karrten. Als die Fuhre in die Klus kam, überfielen sie die Ritter aus der Feste Neu-Falkenstein. Die Folge des Ueberfalls war der «Safrankrieg», eine dreimonatige Belagerung der Burg. Nach ihrer Einnahme wurden die Knechte vor dem Schloss hingerichtet und der adelige Führer mit dem «Farrenschwanz» ausgepeitscht und ins Gefängnis gelegt.

Der Verkehr rief in Liestal, Langenbruck, Waldenburg und Balsthal einem regen Fuhrmann- und Gastgewerbe. Heute noch erinnern in Langenbruck die Gasthöfe mit ihren hochgewölbten Stall- und Scheunentoren an jene mittelalterliche Zeit.

Daneben berichten die alten Chroniken auch von würdevollen und kriegerischen Aufzügen, die den Uebergang am obern Hauenstein benützten. **Voran** Kaiser und Könige. In den Jahren 1414/15 war es Kaiser Sigismund

mit Gemahlin und Dienerschaft, die des Weges kamen. Die hohe Gesellschaft kehrte in Waldenburg ein, und der damalige Obervogt liess sie bewirten. In seinem Ausgabenverzeichnis lesen wir: «5 Pfd. 7 Schilling wart verzehrt von unsern herren dem kunige und sinen dienern, als er für Waldenburg abehar reit.»

Dem Kaiser muss die Gastfreundschaft gefallen haben, denn auf der Rückreise steigt er abermals in Waldenburg ab, und der Vogt verzeichnet im Rodel: «Als unser herre, der kunig und unser frowe, die kunigin für Waldenburg uffhin rittent und ihr gesinde, trinkent 10 Schilling wert wins.» Am 18. des Heumonats 1777 hatte wiederum Langenbruck höfische Visite. Im Gasthof «zum Bären» übernachtete Kaiser Josef II., um sich andern Tags nach Basel zu begeben. Selbst Napoleon I. kam im November 1797 über den Hauenstein. Die Langenbrucker hatten alles aufgeboten, um die zu erwartende Hoheit angemessen zu empfangen. Als dann aber das Gefolge erschien, schlief der Kaiser bis nach Waldenburg hinunter. Den Frenkentalern fuhr die Durchreise des französischen Kaisers in alle Glieder. Auf jedem Dorfplatz postierte sich eine zwölf Mann starke Truppe der ehrenwertesten Bürger; sie nahm Achtungstellung an und salutierte vor der Majestät. In Liestal unten war das Empfangskomitee sogar auf hundert Mann angewachsen. Die Kanonen donnerten, und die Glocken läuteten. Alles Volk jubelte, und der Schultheiss fand in seiner Begrüßungsrede gewählte, untertänige Worte. — Nach der Schlacht bei Leipzig 1813 zog eine Armee Oesterreicher und Russen über den Hauenstein nach Bern: 150,000 Mann mit Ross und Wagen, ungarische Reiter mit bunten Tschakos, hellgraue Tiroler Schützen, Schwadronen weisser Kürassiere, ein höchst farbenprächtiger Wehrzug, der aber auf der gefrorenen und vereisten Strasse nur mühsam vorwärts kam, endlich aber doch mit Hilfe der hand- und standfesten Baselbieter Balsthal erreichte.

Weiterhin dann die kirchlichen Würdenträger. Beinahe zwei Jahrzehnte lang bot Basel als Konzilstadt (1451—1448) einzigartige Schauspiele, bis die Kirchenversammlung all ihre Teilnehmer begrüsst hatte. Zum Einzugsgebiet dieses kirchlichen Glanzes gehörte wiederum der Hauenstein. Ueber ihn zog mit unerhörtem Hofstaat der zum Papst erkorene Herzog Amadeus von Savoyen, um sich in Basel während des Konzils zum kirchlichen Oberhaupt Felix V. krönen zu lassen. Als Nachfolger Christi, dessen Reich nicht von dieser Welt war, zugleich aber als höchster Fürst, setzte der Papst alles daran, seine weltliche Macht zu betonen. Was ihn umgab, glänzte in Goldstoff und Purpur, funkelte von Perlen und edlem Gestein.

So hat die alte Hauensteinstrasse fast zwei Jahrtausende lang Anteil genommen am grossen Weltgeschehen. Auf ihrem Pfad wandelten Armut und Reichtum, Gewalt und Knechtschaft, ehrbares Gewerbe und loses Landstreichertum. Und der anfängliche Römerweg mit seinen Beschwerlichkeiten ist geblieben, bis im Jahre 1850 mit dem Bau der Gotthardstrasse nach den Plänen Meschinis die Basler Regierung demselben Strassenbauer den Umbau ihrer Hauensteinstrasse in die Hand legte. Der nun einsetzende grosse Wagen- und Postverkehr war aber nicht von langer Dauer. Mit der Eröffnung der Bahn Olten - Basel vereinsamte der Pass, bis dann die Autos von neuem den Weg zu den ländlichen Gasthöfen am alten Passweg fanden.