Strecke SO 3 (Solothurn -) Oensingen - Liestal (- Basel); Ober Hauenstein
Landeskarte 1088, 1107, 1108

GESCHICHTE *Stand juin 1999 / rb, sbo*

Die Strecke von Oensingen über den Oberen Hauenstein nach Liestal ist ein Teilstück der grossen römischen Mittelland-Transversale, die vom Genfersee über Avenches/Aventicum, Studen/Petinesca, Solothurn/Salodurum nach Augst/Augusta Rauracum an den Rhein führte. Diese römische Hauptstrasse ist sowohl in der Tabula Peutingeriana, der mittelalterlichen Abschrift einer Strassenkarte aus dem 4. Jahrhundert n. Chr. als auch im Itinerarium Antonini, einem Verzeichnis von Orten längs der Strassen, das um 280 n. Chr. entstanden ist, eingetragen (HOWALD, MEYER 1940: 112ff.). Der Obere Hauenstein ist in den Itinerarien nicht erwähnt, aber die Distanz zwischen Salodurum und Augusta Rauracum ist mit 22 Leugen angegeben, was umgerechnet 48.8 km ergibt; bei dieser Distanz kommt als Jura-Übergang von Solothurn nach Augst kein anderer Pass in Frage.

Darüber, wann die römische Mittelland-Hauenstein-Strasse entstanden ist, besteht in der Forschung keine Einigkeit. Nach MOTTAS (1982: 114f.) entstand die Strasse von Yverdon über Avenches und Solothurn nach Windisch/Vindonissa im Zusammenhang mit der Gründung des tiberischen Legionslagers. Neueste Forschungen zeigen, dass in Windisch schon vorher, spätestens gegen Ende des 2. Jahrzehnts v. Chr., Militär stationiert war. Das Legionslager wurde im Jahr 14. n. Chr. gegründet; zuerst war dort ein Teil, ab dem Umbau um 40 n. Chr. die gesamte 13. Legion stationiert (Auskunft Andrea Hagendorn, Kantonsarchäologie AG; zu Vindonissa: EBNÖTHER, SCHUCANY 1998: 92, Nr. 8; SPM V 2002: 401 f.; HAGENDORT ANDREA et. al. (im Druck)).

MOTTAS meint, die erste Verbindung von Nyon nach Augst sei von Cäsar geplant worden, zur Zeit der Gründung der beiden Kolonien Iulia Equestris und Augusta Rauracum in den Jahren 45–43 v. Chr. Diese Militärstrasse verlief aber nach MOTTAS Hypothese nicht durchs Mittelland, sondern von Nyon aus nach La Sarraz und Orbe, dem linken Ufer des Neuenburger- und Bielersees entlang und über den Col de Pierre Pertuis ins Birstal. Dies begründet er strategisch. (Das Trassee müsse einem Abhang entlang geführt sein, damit ein weites Gebiet überblickt werden konnte; ebenso sei es wichtig gewesen, dass die Strasse weder durch Wälder noch an günstigen Orten für einen Hinterhalt vorbeiführte.) Nach dem Tod des Kaisers Augustus (14 n. Chr.) installierte sein Nachfolger Tiberius eine Legion in Vindonissa, an zwei natürlichen Verkehrswegen, den einen dem Aaretal entlang, den anderen von den Bündner Pässen ins Limmattal führend über den Walen- und Zürichsee. Das Legionslager zog den militärischen Verkehr ins Mittelland, und somit wurde eine Verbindung vom Genfersee an die Rheingrenze eingerichtet. Diese Verbindung traf in Yverdon auf die cäsarische Strasse; sie führte von dort nach Avenches, Solothurn und Vindonissa. MOTTAS nimmt an, dass das Forum Tiberii, ein Ort, dessen Lokalisierung bis heute nicht gesichert ist (neuster Vorschlag: Avenches; vgl. RAPIN 2003), im Zusammenhang mit dem Bau dieser Strasse errichtet worden sein könnte. Die neue

transhelvetische Strasse, die bald mit einer Abzweigung über den Hauenstein nach Augst ergänzt worden sei, habe dann die alte cäsarische Strasse am Jurafluss entlang ersetzt (MOTTAS 1982: 114f.).

LUDWIG BERGER behandelte in der Festschrift Laur-Belart (BERGER 1968: 15ff.) die Gründung der Colonia Raurica im Zusammenhang mit der Bedeutung der Mittelland-Hauenstein-Strasse. Die alte Auffassung betrachtet die zwei Kolonien Nyon und Augst als Sicherung einer wichtigen Strassenverbindung, die, durch das westliche Mittelland führend, den Oberrhein mit der Rhone und dem südlichen Gallien und Italien verband. Nach einer anderen These bestand vor dem 2. Jahrzehnt v. Chr. kein strategisches Interesse an der Mittelland-Hauenstein-Strasse (BERGER 1968: 16). Die beiden Kolonien dienten der Flankendeckung Galliens, das neu erobert worden war. BERGER stimmt damit überein, dass das Schweizer Gebiet vor dem 2. Jahrzehnt v. Chr. für die Römer keine strategische Rolle spielte, und dass die strategische Nutzung der durch das schweizerische Mittelland über den Hauenstein führenden Strasse von der älteren Forschung falsch eingeschätzt worden war. Diese Nutzung habe erst im 2. Jahrzehnt v. Chr. mit dem Eroberungsfeldzug des Augustus stattgefunden. Trotzdem findet Berger die Eliminierung der Mittelland-Hauenstein-Strasse aus der für die Gründung der beiden schweizerischen Kolonien massgeblichen Konzeption nicht befriedigend. Er geht davon aus, dass die Lage der Colonia Augusta Raurica nicht zufällig sei, und dass die Koloniegründungen von Cäsar in eine offensive Planung als Sicherungen einer «Anmarsch- und Nachschubroute» für zukünftige Unternehmen einbezogen waren (BERGER 1968: 18). Nach BERGER war der Wunsch nach einer direkten Verbindung vom Oberrhein nach Oberitalien bei Cäsar und somit nach einer für Rom benutzbaren Mittelland-Hauenstein-Strasse spätestens während der Vorbereitungen zur Gründung der Colonia Raurica wachgeworden. Ob es sinnvoll ist, aus heutiger Sicht über die Wünsche Cäsars zu spekulieren, sei hier in Frage gestellt. BERGER lehnt die These ab, dass das Gebiet der Helvetier zur Zeit Cäsars für Rom keine Rolle gespielt habe. Er meint auch, es müsse bekannt gewesen sein, dass die Mittelland-Hauenstein-Strasse die kürzeste Verbindung zwischen den Kolonien am Rhein und am Genfersee sei. Im Gegensatz dazu hält MOTTAS die Route westlich der Seen, am Jurasüdfuss entlang und über den Pierre Pertuis für die direkteste Verbindung (siehe oben, MOTTAS 1982: 114). Zusammenfassend meint BERGER, die Mittelland-Hauenstein-Strasse habe bei der Gründung der beiden Städte Nyon und Augst in den 40er-Jahren v. Chr. eine bedeutende Rolle gespielt; die strategische Nutzung sei aber nicht sofort, sondern erst für die Zukunft geplant gewesen.

Bei den Germanenfeldzügen des Augustus im 2. Jahrzehnt v. Chr. gewann das Gebiet zwischen Jura und Alpen für Rom an Bedeutung und somit auch die Mittelland-Hauenstein-Strasse als Teilstück der Achse zwischen Südgallien und dem rätischen und oberrheinischen Gebiet. Bei Augst traf sie auf die linksseitige Rheinuferstrasse, die zu den militärischen Basen an Mittel- und Unterrhein führte, und auf die grosse Ost-Westachse, die das nördliche Gallien über Bregenz - Kempten mit der mittleren Donau verband, und auf einen Rheinübergang, von dem die Hochrhein-Donau-Strasse zum Oberlauf der Donau führte.

MÜLLER-LHOTSKA (1993: 9) nimmt an, dass mit der Einquartierung des Militärs in Vindonissa eine schon bestehende keltische Fernstrasse durch die Römer mit militärischen Mitteln ausgebaut und vervollständigt worden war.

HERZIG (1986: 9) hält das Postulat von BERGER nicht für

zwingend, dass Cäsar die Mittelland-Hauenstein-Strasse schon gekannt habe, da Cäsar diese Verbindung zwischen Nyon und Basel gar nicht brauchte. Die beiden Kolonien hätten nur als militärische Stützpunkte gedient und seien auch anders erreichbar gewesen, nämlich durch die Verbindung im westlichen Jura über Vallorbe - Cluse de Jougne. Der östliche Teil der heutigen Schweiz sei noch nicht in die Pläne Roms einbezogen worden.

Für die Claudische Zeit (41–45 n. Chr.) belegen Meilensteine des Kaisers die Strasse über den Grossen St. Bernhard bis an den Genfersee; über die Fortsetzung der Transitroute durch die Schweiz fehlen jedoch die Quellen. HERZIG (1986: 13) bringt ihre Entstehung in Verbindung mit der Entwicklung des Legionslagers von Vindonissa, das unter Tiberius (14 n. Chr., siehe dazu oben) errichtet und nach 45 n. Chr. unter Claudius umgebaut worden ist. Bereits die Anlegung dieses Stützpunktes muss die Ausrichtung einer Hauptverkehrsachse bestimmt haben. HERZIG zieht in diesem Zusammenhang auch eine Verbindung über die Bündner Pässe in Betracht, da die Strasse durch das Schweizer Mittelland für die frühe Kaiserzeit nicht belegt ist. Er widerspricht MOTTAS Vermutung, dass das Legionslager bei seiner Errichtung in tiberischer Zeit auch mit dem Genfersee verbunden worden war. Wahrscheinlich stehe der Ausbau dieser Strecke mit der Passpolitik des Claudius in Zusammenhang (HERZIG 1986: 13). Claudius habe das unter seiner Herrschaft umgebaute Legionslager an die Westtransversale angeschlossen und dabei die Mittellandstrasse ausbauen lassen (HERZIG 1986: 14). Aufgrund seiner Überlegungen hält HERZIG die Hypothese MOTTAS einer cäsarischen Verbindung zwischen Nyon und Augst für unbegründet (HERZIG 1986: 17). HERZIG postuliert eine römische Hauptverkehrsachse, die zuerst nach Vindonissa führte und später nach Augst. Für ihn gehört die Hauptachse von Westen nach Osten (Yverdon - Avenches - Solothurn - Vindonissa) wie die Alpentransversale (Grosser St. Bernhard - Vidy - Orbe - Pontarlier) zu den «Reichsstrassen», die mit Pferdewechseln, Unterküften und Stationen versehen waren, und über die sich der Transitverkehr abwickelte (HERZIG 1986: 18).

Vom Trasse der römischen Strasse über den Oberen Hauenstein gibt es nur einige Befunde ohne gesicherte Datierungen. 1892 wurde in Oensingen am Eingang der Klus eine Wiesenhalde abgegraben. Links von der modernen Strasse, näher an der Lehnfluh, stiess man auf ein altes Strassenbett von 3 m Breite. Dieses war tief in die Erde eingeschnitten und mit einer regelmässigen Steinsetzung unterlegt, worauf sich der Strassenkörper aus Kies und Sand befand (JbSGU 5, 1912: 267). In der Kiesgrube gegenüber dem Bahnhof von Oensingen wurde 1919 von K. Stehlin ein alter Strassenkörper angegraben, bei dem es sich um die römische Strasse über den Oberen Hauenstein handeln soll. Der Strassenkörper ist die Verlängerung eines Streifens, der aus der von Solothurn her kommenden Landstrasse links abzweigt und dann eine Strecke parallel am Abhang entlang läuft (JbSGU 12, 1919/20: 120f.) Die Datierung dieser alten Strasse in römische Zeit ist jedoch rein hypothetisch. 1912 wurde am anderen Eingang der Klus ein alter Strassenkörper aufgedeckt, an dem Ort nämlich, wo die Felsrippe aufhört, die sich vom Schloss Alt-Falkenstein oberhalb des Dorfes Klus gegen die Strasse hinunterzieht. Das aufgedeckte Stück einer alten Strasse lief parallel zur mittelalterlichen und zur modernen Strasse in Richtung Südost-Nordwest und war ca. 5.5 m breit. Das Strassenbett war etwa 70 cm dick. Es bestand aus Kalkbruchsteinen und Kieselsteinen mit

mindestens sechs verschiedenen Lagen von Kalkschotter, mit Kies und Sand vermischt. Der ganze Strassenkörper war gewölbt. An den Rändern waren Spuren von Kieswegen zu sehen. Der obere Strassenkörper war breiter als das untere Kiesbett. In der Nähe lagen Fragmente von römischen Leistenziegeln. Unter der Strasse fand man zerstreute menschliche Knochen; wahrscheinlich wurde hier ein La-Tène-zeitliches Gräberfeld zerstört. Dass das Trassee im Mittelalter verlegt wurde, könnte mit dem Bau der Burg Alt-Falkenstein in Zusammenhang stehen (JbSGU 5, 1912: 166ff.). Aufgrund dieser Beschreibung handelt es sich hier mit grosser Wahrscheinlichkeit um ein Strassentrassee aus römischer Zeit.

Die Karrgeleise, die traditionell als Nachweis für eine römische Strasse gelten, sind nach neuesten Forschungen (SCHNEIDER, VOGEL 1995: 25ff.) erst in nachrömischer Zeit entstanden. Dazu gehören der Hohlweg Stalden und die Karrgeleise am Stalden östlich von St. Wolfgang (HORISBERGER 1993: 24, Nr. 11; 25, Nr. 12). Ebenso wenig in römische Zeit datieren lassen sich aus heutiger Sicht mehrere Teile einer alten Strasse in Holderbank, Seblen (JsolG 8, 1935: 289), Schnellen, Rainfeld (JsolG 3, 1930: 371; REBER 1970: 129) sowie die sogenannte Römerstrasse in der Allmend oberhalb von Holderbank (JbSGU 21, 1929: 104; HORISBERGER 1993: 24, Nr. 10; SCHNEIDER GUY 2002).

Die bekannten Siedlungsüberreste sprechen jedoch eindeutig für die Benutzung des Oberen Hauensteins ab dem 1. Jahrhundert n. Chr. Bei der alten Kirche in Balsthal, am südöstlichen Abhang des Haulen, befand sich ein römischer Gutshof (DEGEN 1957: 376). Überreste einer weiteren römischen Villa mit Bad, wie auch spätrömische Münzen wurden in Balsthal, St. Wolfgang, in den «Heidenäckern» gefunden (Flavius Constans, 337–350, Valens, 364–378; JbSGU 26, 1934: 70; DEGEN 1957: 376f.).

Der Wehrbau bei St. Wolfgang in Balsthal wird als spätrömisch betrachtet und mit dem in römischer Zeit begangenen Passweg über den Oberen Hauenstein in Verbindung gebracht. Altfinde aus der Umgebung (Münzen des 4. Jahrhunderts und ein Spolium mit einer Inschrift in Laupersdorf) lassen eine Datierung ins 4. Jahrhundert vermuten. Eigentliche datierende Befunde gibt es jedoch keine (SCHUCANY 1996: 76, Anm. 16). MOTSCHI datiert den Bau durch bautypologische Vergleiche mit anderen spätrömischen Wachttürmen ins 4. Jahrhundert n. Chr. (MOTSCHI 1998: 166f.). Die Inschrift der Tungrecani seniores aus Laupersdorf (HOWALD, MEYER 1940: Nr. 254) kam 1860 in der alten Martinskirche zum Vorschein. Die Tafel aus Neuenburger Kalkstein erwähnt Bauarbeiten der Tungrecani seniores, einer Elitetruppe des spätrömischen Bewegungsheeres, die zwischen 368 und 374 hierher gekommen sein dürfte, als gemäss Überlieferung die Mehrzahl der valentinianischen Befestigungen im Mittelland und am Hochrhein errichtet wurden. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Bauinschrift ursprünglich an der Mittelland-Hauenstein-Strasse befand und nach Laupersdorf verschleppt worden war. MOTSCHI postuliert bei der Klus von St. Wolfgang eine Abzweigung der römischen Mittelland-Hauenstein-Strasse gegen Norden zu den Juraübergängen Passwang, Schelten und Wasserfallen. Er räumt selbst ein, dass Belege für eine römerzeitliche Benutzung dieser Verbindungen fehlen, meint aber, der Standort des Burgus von St. Wolfgang erhöhe die Wahrscheinlichkeit einer solchen Abzweigung (MOTSCHI 1998: 163).

Die Funde des römischen Passdorfes oder Vicus Holderbank in der Flur Wässermatten reichen vom frühen 1. bis ins 3. Jahrhundert n. Chr. (MÜLLER ERNST 1981). Keramikfunde belegen eine enge Beziehung mit Augst (EBNÖTHER, SCHUCANY 1998: 92, Nr. 4).

Die archäologischen Befunde bestätigen also eine Begehung des Oberen Hauensteins von der 1. Hälfte des 1. bis ins 4. Jahrhundert n. Chr. Von einigen Forschern wurden zusätzliche römische Nebenstrassen postuliert. Auf der Karte von E. MEYER (HOWALD, MEYER 1940) zweigt eine Strasse bei Balsthal nach Westen ab. Da sich in Laupersdorf bei der Kirche St. Martin die Überreste eines Gutshofes befinden, der aufgrund der Funde in der ersten Hälfte des 1. Jahrhunderts n. Chr. gebaut worden und bis zum Ende des 3. Jahrhunderts bewohnt war, musste wenigstens zu diesem Hof eine Verbindung bestanden haben. Die erste Kirche muss aus dem 7. Jahrhundert stammen (JbSGU 57, 1972/73: 373ff.; 318ff.). Zwei weitere vermutete, aber nicht nachweisbare römische Querverbindungen vom Jurasüdfuss zur Hauenstein-Strasse sind der Weg von Oberbuchsiten über die Wishöchi mit Resten von mehreren, sich überlagernden Karrgeleisen (HEIERLI 1905: 42; HORISBERGER 1993: 25, Nr. 13) und der Weg über die Santelhöchi (REBER 1970: 150f.). Aufgrund des Hohlwegs mit Radspuren durch den Santelgraben zum Oberen Hauenstein wurde angenommen, dass es sich bei der römischen Anlage in Hägendorf, Santel um eine Mutatio handelte, wo Transporttiere für den Weg über den Pass bereit standen. Die Keramikfunde dieses Siedlungskomplexes mit Bad gehören in die Mitte des 1. Jahrhunderts bis in die 1. Hälfte des 3. Jahrhunderts n. Chr. (DEGEN 1957: 387ff.; DRACK, FELLMANN 1988: 408).

Über die frühmittelalterliche Entwicklung der Strecke ist wenig bekannt. REBER (1970: 140) bezeichnet den Oberen Hauenstein vom frühen bis ins hohe Mittelalter als einer für den Durchgangsverkehr wichtigsten Jurapässe. Erstmals in einer Urkunde namentlich erwähnt wird die Strasse und der Name «Hauenstein» im Jahre 1145 (REBER 1970: 140). Die mittelalterliche Bedeutung zeigen auch die beiden froburgischen Städtegründungen von Waldenburg (Nordseite des Passes) und Klus (Südseite des Passes) (MITTLER 1988: 26). Etwa zur selben Zeit, nämlich zu Beginn des 13. Jahrhunderts, erhielt die dominierende Stellung des Übergangs im Nord-Süd-Verkehr einen ersten Dämpfer. Mit der Eröffnung der Schöllenschlucht und der rasch zunehmenden Bedeutung des Gotthardpasses stand im Jura vor allem beim internationalen Transit plötzlich der Untere Hauenstein höher in der Gunst. Durch den Handel mit Südfrankreich und Spanien gewann der Obere Hauenstein aber im 14. Jahrhundert wieder etwas an Bedeutung (REBER 1970: 140). 1363 vereinbarten die Grafen Rudolf von Habsburg, Johann von Froburg und Sigmund von Thierstein, die Abgaben für den Zoll und das Geleit über den Oberen Hauenstein nicht mehr in Waldenburg, sondern in Onolzwil [Oberdorf] einzuziehen. Damit sollte verhindert werden, dass die Fuhrleute mit dem Weg über Liedertswil und die Wasserfälle der Zollstelle ausweichen konnten. Nachdem die Stadt Basel im Jahre 1400 das Waldenburgertal erwarb, verlegte sie den Zoll wieder nach Waldenburg und richtete in Reigoldswil eine weitere Zollstelle ein. Anhand der Einnahmen der Zollstelle Waldenburg lässt sich die wechselnde Verkehrsentwicklung am Oberen Hauenstein vom Anfang des 15. bis ins 19. Jahrhundert verfolgen (REBER 1970: 140). Trotz des meist schlechten Zustandes der Strasse nahm ab der Mitte des 16. Jahrhunderts das Verkehrsvolumen stetig zu. Auch die von Solothurn um 1730 neu

angelegte Strasse über den Passwang konnte die Attraktivität des Oberen Hauensteins nicht schmälern. Ein Bohlenweg im Bereich der Passhöhe des Oberen Hauensteins (Langenbruck, BL), im Trasse der heutigen Kantonsstrasse, kann aufgrund von C14-Datierungen frühestens aus dem letzten Drittel des 15. Jahrhunderts stammen (JbSGU 86, 2003: 258).

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts entschlossen sich Basel und Solothurn zu einer grundlegenden Verbesserung und einem Ausbau der Passstrasse. Zwischen Waldenburg und Balsthal wurde das Trasse vollständig neu angelegt. Als Vorbild dienten die Normen und Bauvorschriften der bereits 1827–1830 gebauten Strasse über den Unteren Hauenstein. Die Breite der Fahrbahn wurde auf 7.5 m festgelegt, das maximale Gefälle durfte nicht mehr als 5 % betragen (MITTLER 1988: 43). 1834 konnte die neue Strassenanlage in Betrieb genommen werden.

Ausführlich ist die Geschichte des Oberen Hauensteins bei BURCKHARDT TH. (1902) und REBER (1970) dargestellt.

GELÄNDE *Aufnahme 22. juin 2000 / rb*

Im Gelände können heute eine ältere (SO 3.1) und eine jüngere Linienführung (SO 3.2) unterschieden werden. Zwischen Oensingen und Balsthal ist die ältere Linienführung vollständig von der jüngeren überprägt. Von Balsthal bis an die Kantonsgrenze SO/BL verlaufen die beiden Linienführungen SO 3.1 und SO 3.2 getrennt. Beim Stalden, östlich von Balsthal, können weitere Weggenerationen unterschieden werden. Auf der ganzen Länge der älteren Linienführung sind einzelne Teilstücke mit zum Teil bedeutender historischer Wegsubstanz erhalten geblieben. Zwischen Oensingen und Balsthal zeigen mehrere sakrale und profane Bauten einen engen funktionalen Bezug zum alten Verkehrsweg.

— Ende des Beschriebs —