

Zeitschrift: Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde
Band: 57 (1995)
Heft: 12

Artikel: Die alte Passwangstrasse
Autor: Wiesli, Urs
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-862338>

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: 29.01.2025

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

auf der Grenze Dogger-Malm, aber diesmal an der Nordflanke der Passwangkette.

Die Tektonik zeigt somit keineswegs die sonst üblichen Naturgegebenheiten einer Passlandschaft, von der stets nach beiden Seiten Bäche mit entsprechenden Tälern hinabführen. Zum Guldental hinunter fliesst kein Bach, und in die Talung des Scheltenbachs biegt man erst 300 m nach der Kulmination rechtwinklig ein.

Heutige Bedeutung

Bis nach dem Zweiten Weltkrieg war die Passroute lediglich schmale Naturstrasse, auf der stellenweise nicht einmal zwei Wagen kreuzen konnten. Immerhin benutzte in den Dreissigerjahren sogar die Tour de

Suisse einmal den doch recht beschwerlichen Übergang. Heute ist die gesamte Strecke asphaltiert, und wohl auch im Zusammenhang mit dem Schiessplatz im hinteren Guldental stellenweise etwas verbreitert worden. Der Scheltenpass dient heute in erster Linie dem Tourismus. Bei Hinter Erzberg gibt es ein paar Parkplätze, und von hier aus erreicht man zu Fuss in kurzer Zeit den Aussichtspunkt der Hohen Winde, 1204 m, oder auf einem schmalen Strässchen die Bergwirtschaft Vorder Erzberg.

Wichtigste Literatur

Walter M.: Ortsgeschichtliches über Mümliswil-Ramiswil. 2 Hefte Olten 1933 und 1937

Wiesli U.: Geographie des Kantons Solothurn. Solothurn 1969

Die alte Passwangstrasse

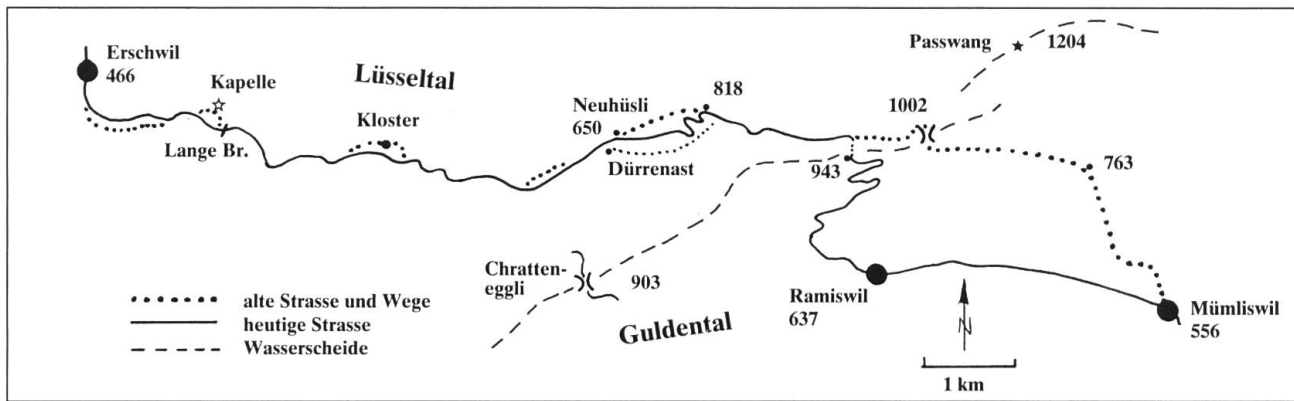
Von Urs Wiesli

1836 hat Peter Strohmeier die alte Passwangstrasse wie folgt beschrieben:

«Die Strasse über diesen Berg wurde 1730 unter dem Bauherrn Suri erbaut; sie steigt an vielen Orten über 20 Fuss Prozent, und ist unstrittig die schlechteste Kommunikationsstrasse der Schweiz, obwohl sie eine der volkreichsten Amteien und die ausgedehnteste mit den vier übrigen und der Hauptstadt des Kantons verbindet. Es scheint, man habe beim Baue dieser halsbrechenden Strasse die höchsten Joche und unschicklichsten Stellen geflissentlich ausgewählt, um sie da durchzuführen.»

Diese vernichtende Schilderung mag bestimmt zeitweise zutreffen haben. Bedeutung und Funktion dieses Juraüberganges

sind hier jedoch höchstens angedeutet. Seit dem Erwerb der Herrschaften nördlich der Juraketten, etwa vom 15. bis 16. Jahrhundert, besteht am Passwang die einzige Möglichkeit, die Gebiete hüben und drüben auf solothurnischem Territorium miteinander zu verbinden. Dies hat dann auch im Zusammenhang mit Zollstreitigkeiten zu verschiedenen Auseinandersetzungen mit Basel geführt und unter anderem auch Weg- und Strassenverbesserungen zur Folge gehabt. Sodann ist zu berücksichtigen, dass von 1085 bis 1648 auch das Benediktinerkloster Beinwil bestimmt einen gewissen Einfluss auf die Passwangroute ausgeübt hat.



Verlauf von alter und neuer Passwangstrasse.

Verlauf

Die naturräumlichen Gegebenheiten sind für die Anlage einer Strasse am Passwang nicht besonders günstig. Eine von den Tälern aus gut sichtbare und ausgeprägte Passlücke fehlt. Zudem sind die tektonischen Voraussetzungen beidseits des Übergangs recht kompliziert. So kulminiert die alte Strasse auf 1002 m nicht etwa an der niedrigsten Stelle der Kette. Nur 4 km westlich kann der Passwang am Chratteneggi auf nur 903 m überquert werden. Deshalb wollte im 18. Jahrhundert, als Solothurn daran ging, die Verkehrsverbindung über den Passwang zu verbessern, ein Plan die Strasse vom Guldental aus über das Chratteneggi ins Lüsseltal hinüber führen. Die Geländeverhältnisse – sehr steiler Aufstieg im westlichen Guldental auf der Süd- und das Dazwischentreten verschiedener Kurzketten mit engen Stellen auf der Nordseite – vereitelten jedoch das Projekt zugunsten eines direkten Aufstiegs von Mümliswil aus.

So folgte der Strassenbau ab 1730 im wesentlichen dem alten Passweg. Von Mümliswil, 546 m, aus führt die Route zunächst übers Chilchenfeld und ein kleines Trockental im Nordwesten des Dorfes und erreicht östlich des Einzelhofgebietes von Reckenchien, einst 20 Schuh breit und mit grossen Steinen besetzt, auf rund 750 m den Steilhang der Rotisegg. Ohne nennenswerte Kurven führt die Strasse dann hangdiagonal zur 1002 m hohen «Passlücke» südlich des Mittleren Barschwang-Hofes hinauf. Der Malmsüdschenkel der Passwangkette ist bis

hierher übergekippt, sodass stellenweise eine Stützmauer errichtet werden musste, die jedoch anfänglich zusammenbrach und wiederholt Felsbrocken auf die Strasse herunter fielen. Zwischen dem Hangfuss bei Pt. 763 und der Kulmination auf 1002 m beträgt die Steigung rund 8%. Die Strasse ist heute noch durchgehend erhalten und dient ausser dem Wandertourismus auch forstwirtschaftlichen Zwecken.

Von der Kulmination folgt die Strasse, die heute als Zufahrt zum Obern Barschwang dient, dem Dogger-Nordhang bis zur Glatten Fluh beim Zingelentunnel der jetzigen Strasse, wo der felsige Hang etliche Schwierigkeiten bereitete. Im grossen und ganzen ist sie mit der heutigen Strasse bis hinunter zu Pt. 818 vor der ersten Kehre südwestlich des Hofes Schiltloch identisch und quert hier über Lias- und Keuperschichten (Rutschgefahr) das Scheiteltal. Das Gefälle beträgt auf diesem Abschnitt rund 6%. Im Gegensatz zur modernen Strasse, die von hier aus in vier grossen Kehren zum Neuhüsli, 650 m, abfällt, folgt die alte Route, heute noch gut als Weg erkennbar, an dem auf dem «Franzosenboden» eine kleine Wegkapelle, das «Stucketen Chäppeli», als Erinnerung an die erfolgreiche Abwehr der Franzosen 1798 steht, geradewegs den Doggerschichten am Sonnenhang. Das sind gegen 17% Gefälle, die den steilsten längeren Abschnitt der gesamten Route bedeuten. Dies hat dann auch bewirkt, dass hier im Verlauf der Zeit verschiedene Wegvarianten vorliegen. So führte ein alter Weg bis ins 18. Jahrhundert di-

Die einst gepflästerte alte Passwangstrasse oberhalb Mümliswil.



rekt zum alten Gasthof Dürrenast hinunter. Bei Neuhüsli/Dürrenast liegen ganz besondere topographische Verhältnisse vor. Schon 1598 hatte nämlich ein Bergsturz, der von Gritt heruntergebrochen war, die Gewässer gestaut und bei Dürrenast einen See gebildet. Beim Strassenbau um 1730 wurde er entwässert – die Verlandungsebene ist zum Teil heute noch erkennbar – und die neue Strasse auf einen künstlichen Damm, Schanz genannt, verlegt. So entstand hier ein neuer Gasthof, das Neuhüsli.

Mit geringfügigen Änderungen gegenüber heute, so zwischen Post Oberbeinwil und Schachen, durchzieht die alte Strasse wie die heutige den Talgrund der Lüssel bis gegen das Kloster Beinwil. Ein alter Weg steigt zum Kloster hinauf, umgeht damit eine Talenge und fällt hierauf kurz vor der Hofgruppe Joggenhus wieder zum Bach hinab. Eine besonders schwierige Stelle ist sodann der Engpass nördlich des Hofes

Girlang in den Malmkalken des Hochstellis im Norden und des Hörnlis im Süden. Ein alter Weg umgeht mit grosser Steigung diese Schlucht bei der St. Josephskapelle. Hier sind Karrengeleise vorhanden, auf die noch eingegangen werden muss. Diese recht mühsame und Rutschungen ausgesetzte Umgebung bedingte beim Strassenbau um 1730 den Bau der berühmten «Langen Brücke», die, in verbreiteter Form noch immer von der modernen Strasse benutzt, auf einer beträchtlichen Länge die Lüssel im Engpass drin überdeckt. Diese «merkwürdige Brücke» war derart bekannt geworden, dass ihr David Herrliberger in seiner «Topographie der Eydgnosschaft» um 1760 einen Kupferstich nach einer Zeichnung von Emanuel Büchel gewidmet hat. Unterhalb dieser Brücke erreicht dann die Strasse im Gegensatz zur heutigen auf dem Südufer der Lüssel in Bergsturz- und Blockschuttgebiet den Talkessel von Erschwil.

Die alte Passwangstrasse kurz vor der Passhöhe.





Die alte Passwangstrasse beim Franzosenboden mit dem Stucketen Chäppeli kurz vor dem Neuhüsli.

Der Name Passwang

Der Name «Passwang» deutet auf einen typischen Gebirgsübergang hin. Die Reliefverhältnisse hingegen lassen den Passbegriff im engeren Sinn nur in bedingter Form zu. Ungewohnt ist bereits die Tatsache, dass im Gegensatz zu «richtigen» Pässen der Wortteil Pass- am Anfang steht. Auf dem «Topographischen Atlas der Schweiz», Blatt 99, heissen die drei Höfe Unter-, Mittler- und Ober Barschwang. «Bar» bedeutet Kahlschlag (vgl. «barfuss») und «Schwang» Schwende/Rodung. Eine volksetymologische Umdeutung hatte dann wohl durch die Anlage einer befahrbaren Bergstrasse daraus einen «Pass» gemacht, und möglicherweise führte dann auch noch die grosse Wand (Mundart = Wang) beim Nordportal des Zingelentunnels zu einem weiteren Missverständnis.

Geschichte

Ob der Übergang mit der alten Strasse und dem damit im grossen und ganzen identischen Weg bereits in römischer Zeit benutzt wurde, ist fraglich, jedoch möglich. In der älteren Literatur wird eine Begehung in der damaligen Zeit zumeist bejaht oder höchstens mit Einzelfunden beidseits des Übergangs belegt, ohne jedoch konkrete Beweise zu liefern. 1945 wurden Karrengeleise bei der St. Josephskapelle im Lüsseltal entdeckt, die 1993 von Beat Horisberger

näher untersucht und mit andern solchen Geleisen im Jura verglichen worden sind. Innenkant beträgt der Abstand 96 cm, aussenkant 123 cm, die Tiefe 6–10 cm (am Obern Hauenstein zum Beispiel innenkant 93–102 cm, aussenkant 116–126 cm). Ausserdem sind Trittsuren östlich der Kapelle festgestellt worden. Auch die neueste Untersuchung kommt zum ungewissen Schluss, dass «ein römischer Verkehr durchaus möglich» gewesen sei. Jedenfalls ist diese Wegstrecke spätestens seit dem Bau der Langen Brücke um 1730 kaum mehr vom Durchgangsverkehr benutzt worden.

Ausbau und Unterhalt der Verbindung über den Passwang sind erst für das 16. Jahrhundert belegt. Im sogenannten Galgenkrieg von 1531 sollen die Solothurner aus militärischen Gründen einen Weg über den Beinwilberg anzulegen begonnen haben, und 1576 wurde eine Bauernfamilie in Oberbeinwil verpflichtet, den Weg in Ehren zu halten und wenn nötig zu verbessern. Besondere Bedeutung erlangte die Route jedoch erst im 18. Jahrhundert, als es darum ging, die Basler Zollstätte über Allschwil-Reinach zu umgehen. Der Weg sollte ausgebaut und ein Salzlager in Dornach errichtet werden. Mit den Bauarbeiten wurde schon bald, um 1730, begonnen. Basel hingegen sah die neue Strasse nur ungern und brachte die Angelegenheit sogar vor die Tagsatzung. Dies führte dann unter anderem dazu, dass Basel die Strasse über den Obern Hauenstein ausbaute und Bern aufforderte, für Salzfuhren aus Lothringen und

dem Elsass diese Route zu benutzen. Die Strasse über den Passwang erlangte dadurch nie die von Solothurn erhoffte Bedeutung. Der Transitverkehr benutzte den Obern Hauenstein, und zudem war der Passwang weit höher, beschwerlicher und gefährlicher. Schon um 1850 trafen daher sowohl aus dem Schwarzbubenland als auch aus dem Guldenal Projekte und Petitionen für Korrekturen ein. Bereits damals sprach man von einem Tunnel, der den Passwang auf einer Länge von 800 m zwischen Hinterer Säge im Gulden- und Untere Buechen im Lüsseltal durchstossen sollte. 1853 wurde das Projekt vom Kantonsrat aber abgelehnt. Basistunnel-Pläne sind jedoch seither noch einige Male vorgelegt worden. 1922/23 wurden sodann einige Korrekturen durchgeführt. 1926 traf aus dem Schwarzbubenland eine weitere Motion ein, und nach der Prüfung verschiedener Projekte – Basis- oder Scheiteltunnel, Schleife über Ramiswil oder direkte Linie von Mümliswil/Reckenchien aus – konnte dann 1931 mit dem Bau der heutigen Strasse mit dem Zingelen-Scheiteltunnel begonnen werden.

Welche Bedeutung man dem Passwang vor allem im Schwarzbubenland zumass, geht zum Beispiel aus dem Ausspruch eines frühern Neuhüsli-Wirtes hervor:

«Durch die korrigierte Passwangstrasse würden den Amteien Dorneck-Thierstein die Märkte von Balsthal, Solothurn, Langenthal, Olten und Aarau geöffnet, andererseits würden auch die Produkte dieser Amteien wie: Heu, Hafer, Käse, Butter, Baustein, Gyps, Holz und Vieh mit Vorteil auf den Märkten der inneren Schweiz verwertet werden, weil die Preise derselben südlich vom Jura immer bedeutend höher stehen als in Basel.»

Eine der Begründung beigefügte Berechnung des zukünftigen Warenverkehrs weist aus, dass unter anderem aus dem Schwarzbubenland jährlich voraussichtlich 6200 Fass Gips und 2000 Zentner Glas über den Passwang transportiert würden. Durch die Konkurrenz naher bequemerer Juraübergänge, durch die Verlagerungen von Produktions- und Fertigungsstätten und nicht zuletzt durch das Aufkommen der Eisenbahnen (Wasserfallen-Projekt) hat die alte Passwangstrasse nie die erhoffte wirt-



Karrengeleise bei der St. Josephskapelle über der Langen Brücke.

schaftliche Bedeutung erlangt. Ihr blieb vor allem die auch nicht unwesentliche Funktion, die solothurnischen Amteien dies- und jenseits miteinander zu verbinden und mit einzelnen Teilstücken dem im Passwanggebiet recht verbreiteten Erholungstourismus zu dienen.

Wichtigste Literatur

- Banholzer M.*: Die Passwangstrasse. Jurabl. 1975, Heft 5
Baur F.: Der Passwang. Basler Jb. 1903
Bavier S.: Die Strassen der Schweiz. Zürich 1878
Horisberger B.: Zur Problematik der «römischen» Karrengeleise im schweizerischen Jura. Archäol. Kt. Solothurn 8/1993
Jeker O.: Von der Passwangstrasse. Dr. Schwarzbuech 1923
Jeker O.: Der Passwang früher und jetzt. Lueg nit verby 1934
Kocher A.: Die Entwicklung des solothurnischen Strassenwesens. Solothurn 1947
Reber W.: Zur Verkehrsgeographie und Geschichte der Pässe im östlichen Jura. Liestal 1970
 Strassen und Brücken im Kt. Solothurn 1900–1962. Solothurn 1963
Strohmeier P.: Der Kanton Solothurn. St. Gallen und Bern 1836
Walter M.: Ortsgeschichtliches über Mümliswil-Ramiswil. 2 Hefte Olten 1933 und 1937
Wiesli U.: Entwicklung und Bedeutung der solothurnischen Juraübergänge. Hist. Mitt. OT 1952–53