

Verkehrswesen

Objektyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Jahrbuch für Solothurnische Geschichte**

Band (Jahr): **64 (1991)**

PDF erstellt am: **02.07.2024**

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.

es gerade damals, wie die freisinnige «Solothurner Volkszeitung» eingestehen musste, um das dortige Kreditwesen schlecht bestellt war¹⁰⁸.

5. Verkehrswesen

Eine der schwungvollsten Aktionen des Lanwirtschaftlichen Vereins Laufen-Thierstein war der 1867 erhobene laute Ruf nach dem *Ausbau der Passwangstrasse*. Man erinnerte daran, dass 1853 dieses alte Postulat erneut gestellt worden war. Jetzt beschritt man den politischen Weg und beschloss die Eingabe einer Massenpetition an den Kantonsrat¹⁰⁹. Die Schwarzbuben würden sich diesmal durch einen Machtspruch, «wie er damals leider geschah, nicht totschweigen lassen». Das Vorhaben wurde am 27. Oktober 1867 an einer öffentlichen Versammlung in Büsserach gefasst, wo «mehr als 150 der einflussreichsten Persönlichkeiten aus sämtlichen Gemeinden» des Thiersteins zugegen waren. Man einigte sich auch auf ein gemeinsames Vorgehen mit den Gemeinden des Thals und Gäus¹¹⁰. Schon an der Novembersession 1867 behandelte der Kantonsrat das Projekt, dem sich nicht weniger als 1820 Bürger und 28 Gemeinden angeschlossen hatten. Das Begehren sei nicht neu und entspreche einem «allgemeinen Bedürfnis». Der oppositionelle Constanz Glutz-Blotzheim, Fürsprecher in Solothurn und nachmaliger eidgenössischer Oberst, machte auf die militärische Bedeutung der Passstrasse aufmerksam und regte eine finanzielle Beteiligung des Bundes an. Der Vorstoss wurde erheblich erklärt¹¹¹ und fand auch seitens des Regierungsblattes, des «Solothurner Landboten», lebhafte Zustimmung¹¹². Im Februar 1868 war zu lesen, für den «Ausbau der Strasse über den Barschwang» habe man bereits Hand angelegt, worüber die Bevölkerung von Breitenbach und Büsserach sich besonders freue¹¹³. Der «Landbote» selber erinnerte an den Vorschlag von 1853, als ein Tunnelbau angeregt worden war. Jene Pläne seien von falschen Voraussetzungen ausgegangen. Jetzt könnten die Behörden sich «auf zuverlässige, sorgfältige Aufnahmen einiger Techniker stützen»¹¹⁴. Heute ist erwiesen, dass die Verwerfung des alten Tunnelprojekts ein

¹⁰⁸ SVZ 1879, 130, 30. Okt.

¹⁰⁹ Echo 1867, 88, 2. Nov. – BB 1867, 44, 2. Nov.

¹¹⁰ BB 1867, 45, 9. Nov.; 46, 16. Nov.: Wortlaut der Petition.

¹¹¹ KRV 1867, 295 f. – BB 1867, 49, 7. Dez.

¹¹² SL 1867, 131, 31. Okt.; 134, 7. Nov.; 135, 9. Nov.

¹¹³ Echo 1868, 11, 5. Febr.

¹¹⁴ SL 1868, 101, 22. Aug.

Fehler war. Hermann Büchi bestätigt, dass die frühere Erschliessung des Strassennetzes im Schwarzbubenland «unter Verzicht auf den Ausbau der Passwangstrasse» erfolgte¹¹⁵. Karl Flatt meint, das Thiersteinervolk habe «die ersehnte Passwangstrasse» erst in den 30er Jahren dieses Jahrhunderts aufgrund einer Motion O. Jecker/Borer erhalten, was die Thiersteiner «nicht zuletzt mit der unverbrüchlichen Treue zur FdP» verdankt hätten¹¹⁶.

Es ist verständlich, dass die verkehrstechnisch abgeschiedenen Schwarzbuben an der Planung des *Eisenbahnnetzes* besonders interessiert waren. Ihre grösste Hoffnung war die *Wasserfallenbahn*, die als Verbindungsstrecke der Centralbahn von Liestal über Reigoldswil nach Mümliswil und weiter nach Balsthal und Oensingen führen sollte. Der Anschlusspunkt an das weitere Bahnsystem wäre Oensingen gewesen. Die Wasserfallenbahn war als direkteste Verbindung zwischen Basel und Bern gedacht. Der Verzicht auf diesen Plan bedeutete einen weiteren Vorteil für den Eisenbahnknotenpunkt Olten¹¹⁷. Als es im Kantonsrat 1874 um die Frage des künftigen Standortes des Kantonsspitals ging, votierte das Roderismännli namens seiner Schwarzbuben wegen der Wasserfallenbahn für Oensingen¹¹⁸. Im August 1874 proklamierte das Regierungsblatt stolz den Beginn der Erdarbeiten¹¹⁹. «Ein Wendepunkt», so lautete die Überschrift eines bahnpolitischen Leitartikels. Im Sperrdruck war da zu lesen: «Wir dürfen mit aller Sicherheit annehmen, dass die für unsern Kanton so wichtigen Unternehmungen ihrer Verwirklichung entgegengehen.»¹²⁰ Die Aufnahme der Bauarbeiten hatte man mit Böllerschüssen gefeiert¹²¹. Doch die Leitung der Centralbahn legte das Vorhaben beiseite. Die Hauensteinlinie bei Olten erhielt nachträglich den Vorzug. Erst im März 1876 hatte man die Arbeiten am Wasserfal-

¹¹⁵ Hermann Büchi, 86.

¹¹⁶ Karl Flatt, 144. – Selbstverständlich gab es schon früher eine Strasse über den Passwang, wie z. B. die Walser-Karte von 1766 zeigt.

¹¹⁷ Oskar Keller, 12 ff. – Mit ihrer Eisenbahnpolitik hatte die Solothurner Regierung keinen Erfolg. Hierüber Hermann Büchi, 87 ff. und Oskar Keller, a. a. O.

¹¹⁸ KRV 1874, 334, 336.

¹¹⁹ SL 1874, 103, 27. Aug.

¹²⁰ SL 1874, 104, 29. Aug.

¹²¹ Echo 1874, 128, 30. Okt.; 148, 16. Dez. – SL 1874, 131, 31. Okt.; 132, 3. Nov.

lentunnel eingestellt. Ein grosser Teil der Kantonsbevölkerung, vor allem in den Bezirken Dorneck und Thierstein, war bestürzt¹²².

Besser ging es beim Bau der *Jurabahn*. Anfangs Mai 1869 beschlossen einige Thiersteiner Gemeinden durch ein spezielles Komitee, sich mit einer halben Million Franken an diesem Bahnbau zu beteiligen, und richteten eine Petition an den Kantonsrat, ein Gleiches zu tun¹²³. Mit Erfolg hatte sich Augustin Saner für Aktienzeichnungen durch mehrere Gemeinden eingesetzt. Die Linie Basel–Laufen–Delémont brachte Dornach 1875 den Anschluss an das Eisenbahnnetz. – Bald machte sich das Bedürfnis für eine Zweigverbindung von Delémont über Moutier nach Solothurn geltend. Aber erst 1891 kam dieses Projekt im Solothurner Kantonsrat zur Sprache aufgrund einer Petition des entsprechenden Initiativkomitees. Das Begehren für diese «*Weissensteinbahn*» *Solothurn–Münster* hatte im Rat der oppositionelle Fürsprecher Siegfried Misteli vertreten, der unter anderem auf die Verkehrsbedürfnisse des nördlichen Kantons teils hinwies¹²⁴. Die Regierung trat auf die Bremse und wollte vom kantonsrätlichen Auftrag für eine Aktienbeteiligung nichts wissen, obwohl der Staat Bern, die Stadt Solothurn und viele Private sich bereits für ca. zwei Millionen Franken engagiert hatten. Nun musste der Kanton Bern für weitere Leistungen die Haltung der Solothurner Regierung abwarten¹²⁵. Schliesslich stellte sich auch noch die Staatswirtschaftskommission «vollständig auf den Boden des Regierungsrates»¹²⁶. So kam es, dass die Solothurn–Münster-Bahn erst 1908 ihren Betrieb aufnehmen konnte.

¹²² SA 1876, 26, 29. Febr.; 30, 9. März – *Bruno Saner*, Mümliswil, und die Wasserfallenbahn, in: Solothurner-Kalender 1988, 79 ff. Später, 1893, hatte das Scheitern des Projekts ein Nachspiel im Kantonsrat: Die Regierung musste Bericht und Antrag stellen zu den «den betroffenen Gemeinden zugesprochenen Wasserfallenbahn-Entschädigungen» (KRV 1893, 346 f.). Noch 1899 äusserte der Präsident des Kantonsrates, V. Steiner, die Hoffnung, «dass das alte Wasserfallenprojekt zu Ehren gelange», da dieses «unstreitig die beste Verbindung zwischen Basel und Bern vermittelt und einer grossen Gegend in vorzüglicher Weise zum Lokalverkehr dient» (KRV 1899, 84 f.).

¹²³ Echo 1869, 55, 7. Mai.

¹²⁴ Sol. Bl. 1847, 35, 1. Mai.

¹²⁵ KRV 1892, 157 f.

¹²⁶ KRV 1892, 160 f. – Der Staat konnte sich der Subventionierung dieser Bahn nicht entziehen. Diese Frage kam am 12. Okt. 1898 im Kantonsrat zur Sprache. Es wurde Eintreten beschlossen, freilich mit dem Vorbehalt der Volksabstimmung (KRV 1898, 107 ff., insbes. 117 f., 152). Die Volksbefragung, welche zwei Monate später stattfand, erbrachte ein Ja zum staatlichen Engagement (*Walter von Burg*, Volksabst., 341, Nr. 153. – Dazu auch KRV 1899, 488 ff.).

Für die verkehrstechnische Erschliessung sind aber auch noch zwei Schmalspurbahnen von erheblicher Bedeutung, so namentlich die *Birsigtalbahn* (BTB), die von Basel aus (zuerst vom Steinenbrunnen, später ab Heuwaage) ins Leimental führt. Die Einweihung des Dampfbetriebes am 3. Oktober 1887 «gestaltete sich zu einem wahren Volksfest». Das Werk war von Anfang an vom schönsten Erfolg gekrönt, weshalb die sehr lukrative Bahn schon 1888 bis Flüh (Bättwil) weitergeführt wurde. Der elektrische Betrieb konnte 1905 aufgenommen werden. 1910 fand anlässlich der Eröffnung der erweiterten Streckenführung bis Rodersdorf wieder ein grosses Volksfest statt. Die verkehrspolitische Bedeutung der BTB war schon früh eine ganz beträchtliche^{127a}.

Erst ab Anfang Oktober 1902 verkehrte die *Birseckbahn* vom Aeschenplatz in Basel aus nach Dornach und weiter ins Birseck.

Für das Schwarzbubenland war es mit dem *Postdienst* noch lange Zeit nach 1848, d. h. nach der Übernahme des Postwesens durch den Bund, denkbar schlecht bestellt. Bis 1833 war die solothurnische Post an die Familie Fischer verpachtet. Nun ging der Stand Solothurn mit dem Aargau eine Postbetriebsgemeinschaft ein, deren Leitung sich in Aarau befand. Dieses Abkommen, das nur bis 1836 galt, brachte vor allem den verstreuten Dörfern im Schwarzbubenland keine Verbesserungen. Weiterhin wurden nur jene Gemeinden bedient, die an der Durchgangsstrecke der Pferdepost lagen, die mit ihren Diligencen in regelmässigen Kursen Briefe und Personen beförderten. Nachdem sich die Postverbindungen verschlechterten, übte Solothurn ab Juli 1836 sein Regal in eigener Verwaltung aus. Die Zustände waren so bedenklich geworden, dass die Postlinie über den Obern Hauenstein lahmgelegt worden war. Die eigene Postorganisation funktionierte von 1836 bis 1849^{127a}. Weiterhin erhielten die an der Strecke Balsthal–Dornach gelegenen Orte die Post zweimal pro Woche. Von Breitenbach und Dornach aus besorgte je ein Landjäger die Zustellungen an die entlegenen Dörfer, doch jede Woche nur ein- bis zweimal. 1840 sollten die Gemeinden wenigstens eigene Postablagen einrichten, was offenbar nicht realisiert wurde. Die Regierungsverordnung vom 7. Januar 1840 sah vor, dass zwei Postboten wöchentlich zweimal von Breitenbach aus alle umliegenden Dörfer bedienten, was ebenfalls nur auf dem Programm stand. Jeder die-

¹²⁷ Ernst Baumann, die Birsigtalbahn, in: Vom solothurnischen Leimental, Basel 1980, 411 ff. (posthume Ausgabe wertvoller Geschichts- und heimatkundlicher Forschungen des 1955 verstorbenen Historikers).

^{127a} A. Ochsenbein, Die Entwicklung des Postwesens der Republik Solothurn, Soloth. 1925, 179 ff., 181, 203 (zit.: A. Ochsenbein).

ser Boten erhielt eine jährliche Entschädigung von 70 Franken und eine Postjacke sowie alle zwei Jahre einen Mantelkragen¹²⁸. 1847 wurden im Dorneck «von nun an» wöchentlich zweimal Briefe vertragen. Im Thierstein hatten erst damals die Gemeinden ihre Briefablagen installiert¹²⁹.

Seit Gründung des Bundesstaates (1848) verschlechterten sich die postalischen Zustände im Schwarzbubenland drastisch. Ende der 50er Jahre begann der Eisenbahnbau, «der für den solothurnischen Postwagenverkehr die nachteiligsten Folgen hatte». Die Verhältnisse verschlimmerten sich dermassen, dass verschiedene Amteien – so auch Dorneck und Thierstein – in Solothurn vorstellig wurden und zum Ausdruck brachten, wie sehr «die Bevölkerung derartige, den Verkehr hemmende Übelstände tief empfand». Die solothurnischen Eingaben an die Adresse Berns fruchteten nichts. Der Bundesrat wies die Begehren ab, da die solothurnischen Kurse nur einen «unbedeutenden Ertrag» einbrachten. Nun beabsichtigte der Kantonsrat 1858, an das Bundesgericht zu gelangen, doch verzichtete die liberale Regierung zufolge der «politischen Zeitverhältnisse», d. h. aus politischer Rücksichtnahme Vigiers, diesen Schritt zu unternehmen¹³⁰.

Aber schon 1859 trat eine Verbesserung ein: Neu führte täglich ein Einspännerkurs von Laufen nach Liestal über Nunningen und Büren, ferner ein Zweispänner von Balsthal nach Liestal, und wieder ein Einspänner von Laufen über Zwingen, Büsserach, Nunningen und Büren nach Liestal, von wo aus er jeden Abend nach Laufen zurückkehrte¹³¹. 1861 wurde eine Fahrpostverbindung zwischen Flüh und Basel und eine weitere zwischen Dornach und Basel eingeführt. Die im Ausbau befindlichen Eisenbahnstrecken erhielten die gewünschten Postanschlüsse, während für den weitem Lokalverkehr vermehrt Diligencen lostrabten¹³². Der Mariasteiner Pater Pius Munzinger, Pfarrer zu Büsserach (1841 einer der politischen Häftlinge Josef Munzingers, mit dem er nicht verwandt war), bemühte sich 1865 mit einer Unterschriftensammlung um eine direktere Postlinie von Büsserach nach Basel¹³³. Zweifelsohne hatte er hiefür in Augustin Saner einen bestgeeigneten Helfer gefunden.

Vielfach hielten die Posthalter eine politische Vertrauensstellung inne, womit das Roderismännli als eifriger Korrespondent opposi-

¹²⁸ *A. Ochsenbein*, 214ff.

¹²⁹ Sol. Bl. 1847, 35, 1. Mai.

¹³⁰ RB 1858, 70f.

¹³¹ RB 1859, 184f.

¹³² *A. Ochsenbein*, 243 ff., 259 ff., 262.

¹³³ SL 1865, 30, 9. März.

tioneller Blätter unangenehme Erfahrungen machte. Daher leitete A. Saner wiederholt seine Zeitungsartikel durch Drittadressen in Solothurn an die Redaktion des «Solothurnischen Anzeiger», wie aus einem Brief Saners vom 14. April 1874 ersichtlich ist¹³⁴. Anlässlich des Abstimmungskampfes über die Klostersaufhebung hatte das Postbüro von Breitenbach den Abonnenten des «Solothurner Anzeigers» eine freisinnige Hetzbroschüre beigelegt. Solche Dienste stünden sicher nicht im eidgenössischen Pflichtenheft¹³⁵.

Bei den misslichen Verkehrsverhältnissen und miserabeln Strassen kam der Einführung der elektrischen Nachrichtenübermittlung besondere Bedeutung zu. 1851, als bereits ein Kabel von Dover nach Calais gelegt war (1850), tickte der Telegraph auch schon in Solothurn und Olten¹³⁶. Büren und Büsserach wurden 1870 an das Telegraphennetz angeschlossen¹³⁷. Eifrig hatte man Drähte gespannt. Büren sei die erste Gemeinde des Kantons, die das Telephon installierte! Man erstellte eine Verbindung nach Seewen¹³⁸. Im Telegraphenbüro zu Büsserach hielt man sich sehr korrekt an die offizielle Arbeitszeit. Der Notruf eines Arztes wurde vor 8 Uhr nicht weitergeleitet, ja nicht einmal ein Brandalarm¹³⁹!

6. Schulwesen

Schon 1837 erscholl die später immer wieder aufs neue proklamierte liberale Parole «Volksbildung ist Volksbefreiung»¹⁴⁰. «Der ungebrochene Glaube an die Bildungsfähigkeit des Menschen beflügelte den Liberalismus zu Höchstleistungen im Schulwesen», schreibt Karl Flatt¹⁴¹, was indes nur für den staatlichen Religionsunterricht seit den 70er Jahren zutrifft. Der faktische Stand des solothurnischen Schul- und Bildungswesens war im Vergleich mit andern Kantonen recht bescheiden. Die Ergebnisse der Rekrutenprüfungen wurden kantonal aufgelistet. So meldete etwa der Anzeiger 1880, Solothurn sei auf Rang 15 abgefallen, dies sei das «Resultat» der Schulpolitik¹⁴². Die schlechtesten Ergebnisse lieferten ziemlich regelmässig die

¹³⁴ Briefe A Saners.

¹³⁵ SA 1874, 230, 3. Okt.

¹³⁶ RB 1851, 10.

¹³⁷ VvJ 1870, 70, 11. Juni.

¹³⁸ Echo 1881, 38, 27. März.

¹³⁹ SA 1874, 57, 12. März; 66, 22. März.

¹⁴⁰ Sol. Bl. 1837, 38, 17. Mai, S. 152.

¹⁴¹ *Karl Flatt*, 57

¹⁴² SA 1880, 70, 12. Juni.