Zeitschrift: Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde
Band: 37 (1975)
Heft: 5

Artikel: Die Passwangstrasse
Autor: Banholzer, Max
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-862209

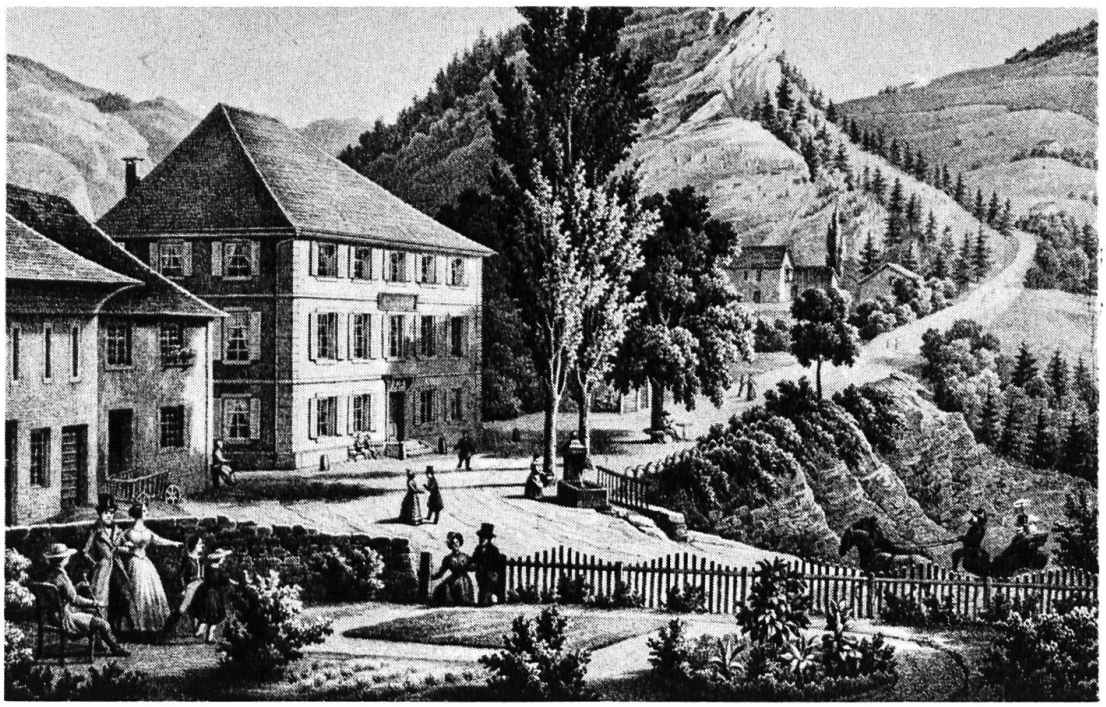
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 11.07.2025

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



Kur- und Gasthaus Neuhüsli, Beinwil. Litho von Rey/Gnise um 1840.
(Foto Zentralbibliothek Solothurn)

Die Passwangstrasse

Von MAX BANHOLZER

Über die ältere Geschichte dieses Überganges ist keine Klarheit zu gewinnen. So bleibt namentlich unsicher, ob er schon in der *Römerzeit* benützt wurde; die Karrengeleise bei der St.-Josefs-Kapelle zu Erschwil und ein grösserer römischer Münzfund im Dorf — «etwann zwo Händ voll alter römischer Pfenningen» — den Haffner in seiner Chronik unter 1549 meldet, scheinen allerdings dafür zu sprechen.

Im *Mittelalter* erhielt der Weg durch die Gründung des Klosters Beinwil um die Wende vom 11. zum 12. Jahrhundert wohl etwas vermehrte Bedeutung, noch mehr seit Erwerbung des Schwarzbubenlandes durch Solothurn, bildete er doch die einzige direkte Verbindung zwischen der Hauptstadt und ihren neuerworbenen Vogteien. So machte Solothurn in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts denn auch Anstrengungen, den Weg auszubauen — vor allem durch Beizug der Anwohner — und erhob in Beinwil nun auch einen Zoll, der allerdings nur bescheidene Einnahmen erbrachte.

Erst im *18. Jahrhundert* nahm sich die Stadt dieser Verbindung ernsthafter an. Die Beweggründe waren strategischer und handelspolitischer

Natur. Einmal war eine bessere Verbindung mit dem Fürstbistum und mit Frankreich erwünscht, dann wollte man auch eine Alternative zur schlecht unterhaltenen Strasse über den Obern Hauenstein bieten und zudem die Zollstätte Basel umgehen, besonders bei der Salzeinfuhr aus Lothringen. Die Arbeiten wurden 1730 bis 1732 durchgeführt. Während sie sich auf der Südseite ohne grosse Schwierigkeiten abwickelten — die Errichtung der Stützmauer im Rodiseggwald ausgenommen — bot die Nordseite mannigfaltige Probleme. Der Weg musste streckenweise aus dem Felsen gehauen, auf Bohlen gelegt, beim Neuhüsli gar auf einem Damm geführt werden; verschiedene Steinbrücken wurden über die Lüssel gewölbt, von welchen die «Lange Brücke» oberhalb Erschwil viel bewundert wurde.

Die an diesen Strassenbau geknüpften Hoffnungen erfüllten sich aber nicht. Basel vermochte nämlich den Transitverkehr auf der Hauensteinroute zu halten, da es die Strasse im Waldenburgertal verbesserte und die Zölle ermässigte. Auch machte der Fürstbischof nicht im erhofften Masse mit. Zudem wies die Passwangstrasse Mängel auf, die keinen rechten Verkehrsaufschwung zuliessen. Strohmeier nennt sie «die schlechteste Communikationsstrasse der Schweiz» und meint gar, «es scheint, man habe beim Baue dieser halsbrechenden Strasse die höchsten Joche und unschicklichsten Stellen geflissentlich ausgewählt». Die Strasse wies tatsächlich starke und zum Teil unnötige Steigungen und entsprechende Gegengefälle auf.

Gegen Mitte des 19. Jahrhunderts wurden deshalb Verbesserungen ins Auge gefasst; 1852 reichten die Schwarzbuben eine diesbezügliche Petition ein. Ein damaliges Projekt sah einen 550 Meter langen Tunnel zwischen «Untere Buchen» und «Hintere Sagi» vor, doch fand es im Kantonsrat keine Gnade und so wurde nichts verwirklicht. Erst zwischen den beiden Weltkriegen wurden die Arbeiten an die Hand genommen. Als erstes Teilstück wurde 1921 bis 1923 die Lüsseltalstrasse bis Unter-Beinwil korrigiert. Im Zuge der Notstandsarbeiten der Jahre 1931 bis 1933 wurde dann die *heutige Passwangstrasse* geschaffen, nach dem Projekt des Ingenieurbüros Salzmann und mit einem Kostenaufwand von 2,3 Millionen Franken, wovon der Kanton 1,36 Millionen zu tragen hatte. Neu ist auf der Südseite die Strassenführung im Talgrund bis Ramiswil und über die dann folgenden Kehren bis auf die Passhöhe. Für den Passübergang wurde eine Stelle etwa 800 Meter westlich des bisherigen gewählt und dort der 180 Meter lange Zingelentunnel angelegt — auf nur noch 943 Meter Höhe über Meer (alter Übergang 1001 Meter). Beim Bau der Nordrampe bis «Sattel» und der folgenden Kehren in der Stucketen traten grosse Schwierigkeiten auf, die bedeutende Kunstbauten nötig machten und entsprechende Kostenüberschreitungen ver-

ursachten. Der Bau der neuen Passwangstrasse wurde durch die damit erreichte Arbeitsbeschaffung und bessere Verbindung mit dem Schwarzbubenland zu einer wertvollen staatspolitischen Leistung.

An der Passwangstrasse oder in ihrer Nähe findet der Wanderer zahlreiche kleine *Heiligtümer:* Wegkapellen, Wegkreuze und Bildstöckli aus alter und neuer Zeit. In den folgenden Beiträgen werden uns zwei Kapellen etwas vorgestellt.

Literatur

Werner Reber, Zur Verkehrsgeographie und Geschichte der Pässe im östlichen Jura. Quellen und Forschungen zur Geschichte und Landeskunde des Kantons Baselland, Band XI. Liestal 1970. — *Urs Wiesli,* Geographie des Kantons Solothurn. Solothurn 1969. — *Bericht* über den Bau der Passwangstrasse. Herausgegeben vom Bau-Departement des Kantons Solothurn. Solothurn 1935.

Die Heilig-Blut-Kapelle Vorder-Beibelberg, Mümliswil-Ramiswil

Von THOMAS BASCHUNG

«Zwei Sterne leuchten über dem Beibelberg», so lautet der Titel eines Dia-Vortrages, der uns das heiligmässige Leben von *Anna Maria Brunner-Probst* (1795—1836) und *P. Franz Mar. Salesius Brunner* (1795—1859) vor Augen führt. Zwei Heilige aus echtem Juraholz geschnitten. Die Mutter, fromm und hilfsbereit, Stifterin der Schwestern vom kostbaren Blute. Der Sohn, mit sich streng und hart, gründete als rastloser Wanderer Gottes drüben in Amerika viele Klöster und Schulen, zuletzt aber das Kloster Schellenberg im Fürstentum Liechtenstein.

Aus Dankbarkeit für ihren vorbildlichen Einsatz im Weinberge des Herrn erbaute die Stiftung Heilig-Blut-Kapelle Beibelberg dieses einzigartige und kostbare Heiligtum auf ihrem Heimatboden vor der zweitletzten Kurve südseits unter dem Passwangtunnel. Am 7. Juli 1974 wurde es durch Dr. Anton Hänggi, Bischof von Basel, feierlich eingeweiht.

Der eigenwillige Stil der Kapelle stammt von Albin Amsler. Die Innenarchitektur, der Entwurf der Glasfenster und das kunstvolle Portal sind Werke von Willi Buck. Kreuz, Tabernakel, Ambo und Portal sind aus Peralluman gegossen. Die herrlichen Glaswände versinnbilden das Lebenswerk der «Zwei Sterne vom Beibelberg». In der nördlichen Glaswand stehen drei brennende Kerzen und versinnbilden die drei klösterlichen Tugenden: Armut, Keuschheit und Gehorsam. Die 15 Rosen erinnern an das tägliche Rosen-