

Die Passwangstrasse

Autor(en): **Banholzer, Max**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde**

Band (Jahr): **37 (1975)**

Heft 5

PDF erstellt am: **26.06.2024**

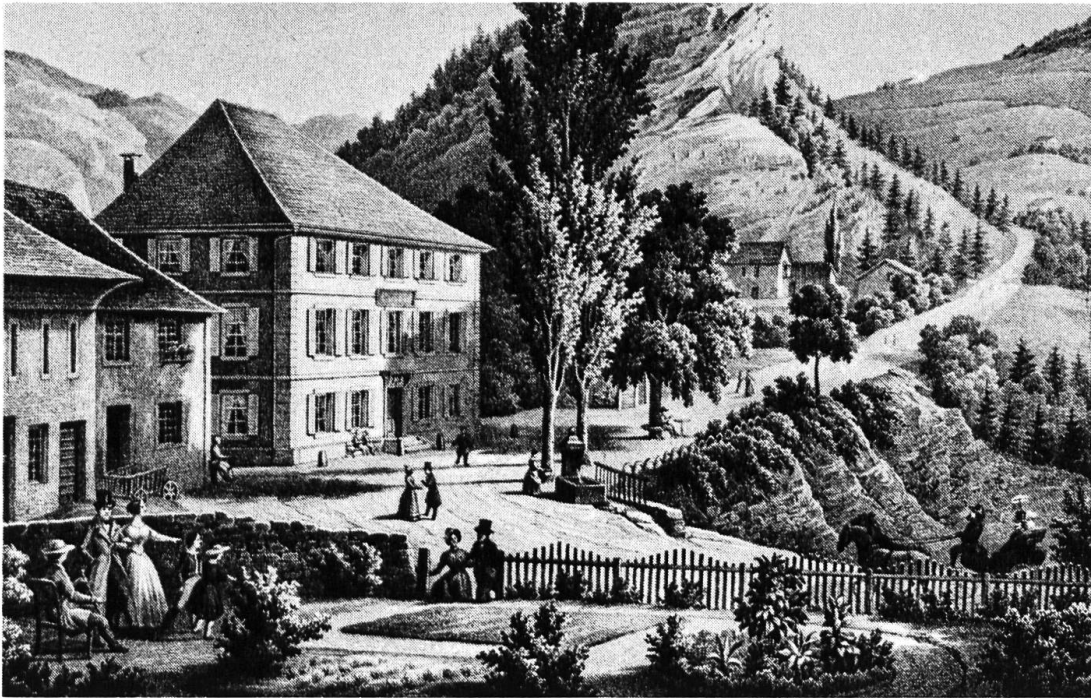
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-862209>

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.



Kur- und Gasthaus Neu Hüsi, 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 zulassen. Strohmeier nennt sie «die schlechteste Kommunikationsstrasse 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 Peraluman gegossen. Die herrlichen Glaswände versinnbildeten das Lebenswerk der «Zwei Sterne vom Beibelberg». In der nördlichen Glaswand stehen drei brennende Kerzen und versinnbildeten die drei klösterlichen Tugenden: Armut, Keuschheit und Gehorsam. Die 15 Rosen erinnern an das tägliche Rosen-