Zeitschrift: Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde
Band: 37 (1975)
Heft: 6

Artikel: Strassentunnels im Solothurner Jura
Autor: Wiesli, Urs
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-862214

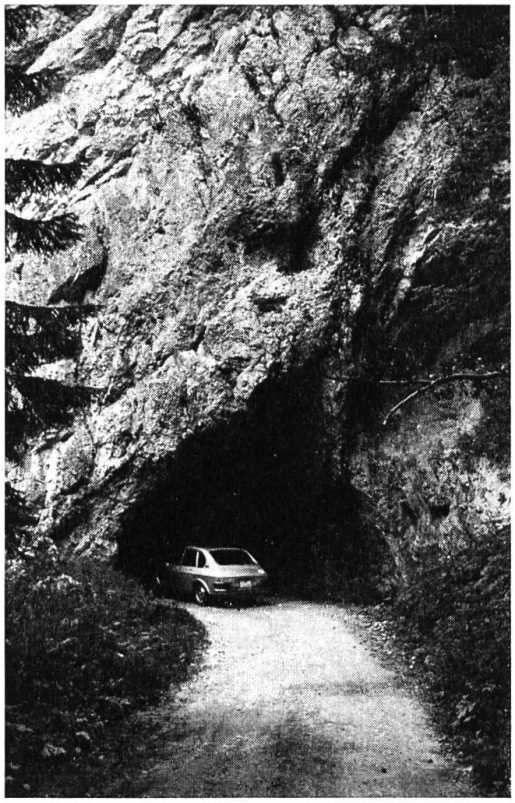
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 13.07.2025

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

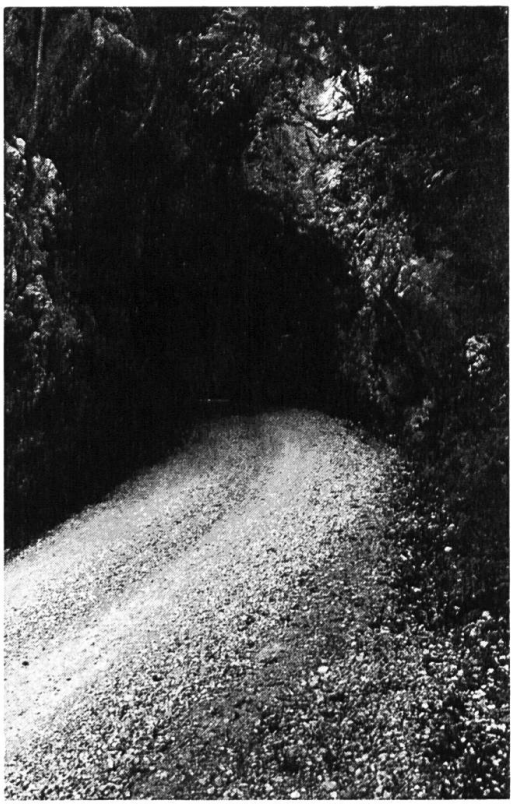


Wolfschlucht
nordöstlich
Welschenrohr

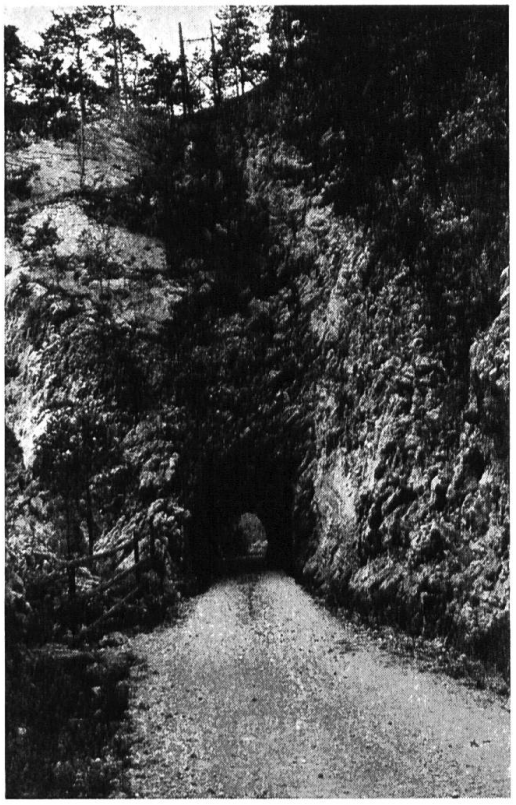
Strassentunnels im Solothurner Jura

Von URS WIESLI

Tunnelbauten reichen in der Geschichte des Strassenbaus überraschend weit zurück. Die Römerstrasse zum Beispiel, welche in der Gegend von Petinesca (bei Biel) von der helvetischen Hauptstrasse nordwärts abzweigte, führte auf der Passhöhe zwischen den Tälern der Schüss und Birs durch einen kurzen Tunnel. Ein natürliches Felsentor, das künstlich erweitert wurde, hatte dort den römischen Strassenbauern die Arbeit allerdings erleichtert. Diese Stelle bekam den Namen petra pertusa (durchschlagener Fels; Pierre Pertuis), der jedoch hier nicht ausdrücklich bezeugt ist, wohl aber für einen ähnlichen, bedeutend längern Strassentunnel in Italien, durch den Kaiser Vespasian die Via Flaminia über den Apenninenkamm gelegt hatte. Von besonderer Bedeutung in späterer Zeit wurde das Urnerloch am Eingang zur Schöllenenschlucht nördlich Andermatt. Der Tunnel wurde 1708 vollendet und ersetzte die berühmte und gefährliche Stiebende Brücke. Vor dem Bau von Festungswerken besass das Urnerloch eine Länge von



Steinenbach, Balsthal

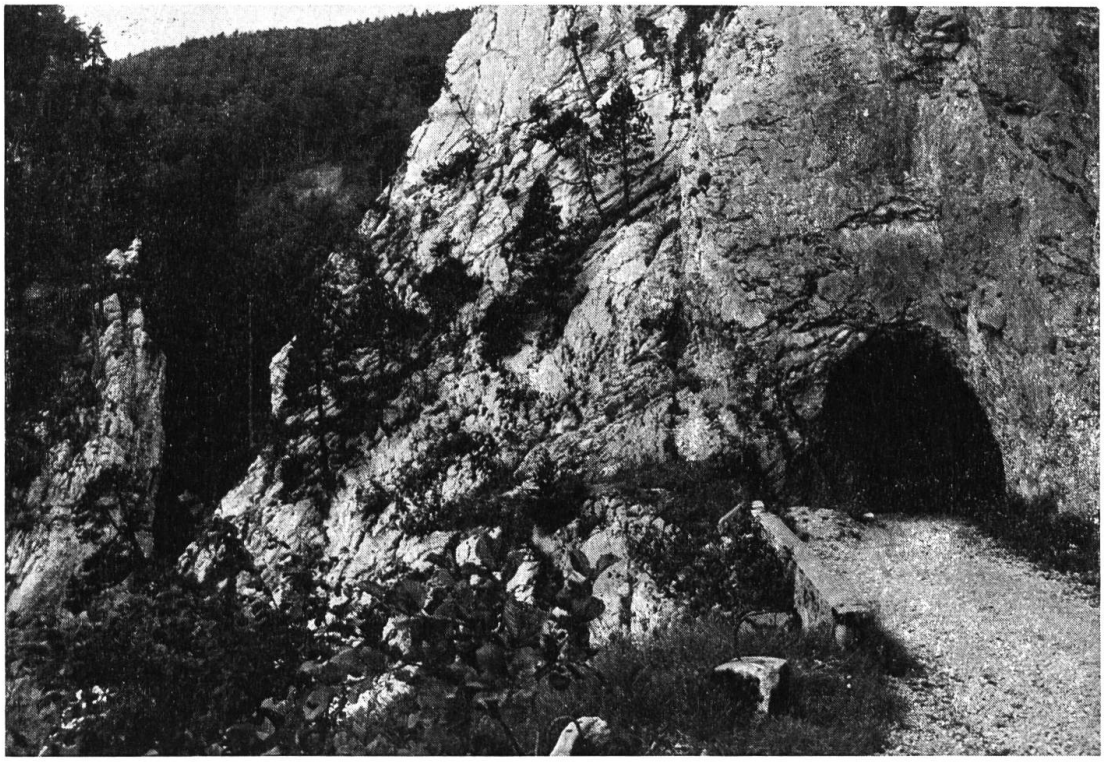


Rüschgraben

64 m. Ebenfalls an der Gotthardroute entstanden seit 1863 die Tunnels und Galerien an der Axenstrasse, deren längste 130 m misst. Längere Strassentunnels blieben jedoch dem 20. Jahrhundert vorbehalten. Grössere Eisenbahntunnels gab es allerdings schon vorher. Der älteste ist der Hauensteintunnel zwischen Trimbach und Läufelfingen, der nach einer schweren Einsturzkatastrophe 1858 dem Betrieb übergeben werden konnte.

Der wohl älteste Tunnel im Solothurner Jura war jedoch nicht ein Strassentunnel. Der Chronist Hafner berichtet, dass 1588 ein tunnelartiger Durchstich durch die Bergsturzmassen zwischen Seewen und Grellingen erstellt worden sei, womit man den Seewener See und Sumpf absenken wollte. Der «Tunnel» soll mehr als 200 m lang und etwa 1 bis 2 m hoch und breit gewesen sein. Das Werk erfüllte zwar seinen Zweck nur ungenügend, doch dürfte es sich wohl um den damals längsten Tunnel in der Eidgenossenschaft gehandelt haben.

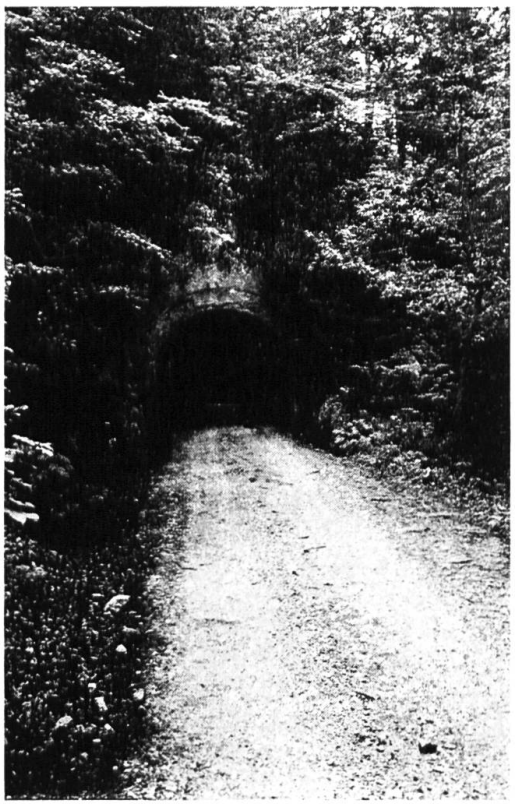
Eigentliche Strassentunnels baute man im Solothurner Jura erst seit etwa 1900, und zwar zu jener Zeit ausschliesslich an den Zufahrten zu ab- und hochgelegenen Berghöfen auf der ersten und zweiten Jurakette. Alle diese



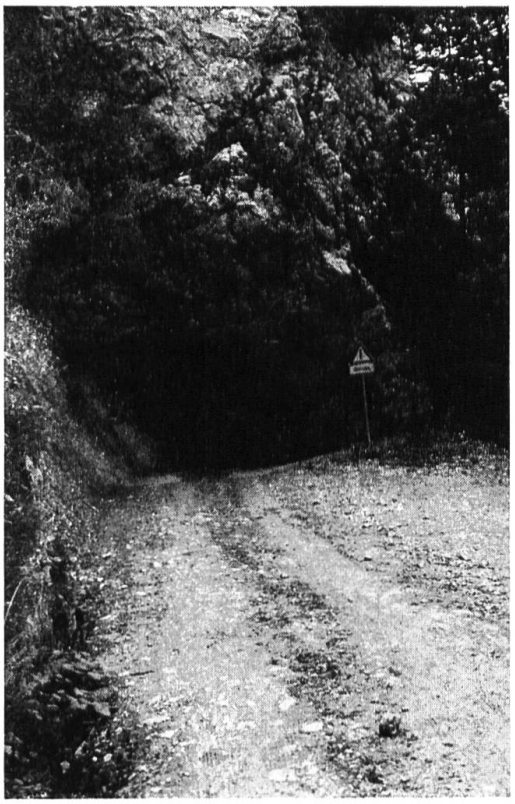
Lochbach

Tunnels weisen untereinander grosse Ähnlichkeiten auf. Sie befinden sich über den engsten, schwer passierbaren und zumeist tiefen Schluchten, durch welche die Hof- und Weidegebiete der Hangtälchen und Kettenrücken Richtung Haupt- und Längstal entwässert werden. Es sind fast überall auch dieselben harten und steil aufsteigenden Kalkbänke, die an solchen Engpässen beim Strassenbau überwunden werden mussten. Somit ist auch stets die Länge dieser Tunnels ähnlich, nämlich zwischen 20 und 40 m. Vielfach übereinstimmend ist dadurch auch die Höhenlage von meist rund 900 m. Nur ein Tunnel ist mit einem Betongewölbe ausgekleidet worden; bei den andern steht der natürliche und zerklüftete Fels an, wo sich meist schon kleinere Tropfsteine gebildet haben. Entsprechend der reinen Zufahrts- und Erschliessungsfunktion sind diese Tunnels und Strassen schmal und nur mit einem zumeist holprigen und ausgewaschenen Naturbelag versehen.

Bereits 1903 entstand der kurze Tunnel über der *Wolfschlucht nordöstlich Welschenrohr*. Durch ihn bekamen die vorher nur mühsam zugänglichen Berghöfe Mieschegg und Obere Tannmatt eine allerdings immer noch beschwerliche, stellenweise recht schmale und steile Zufahrt. Der Tunnel be-



Brüggli I

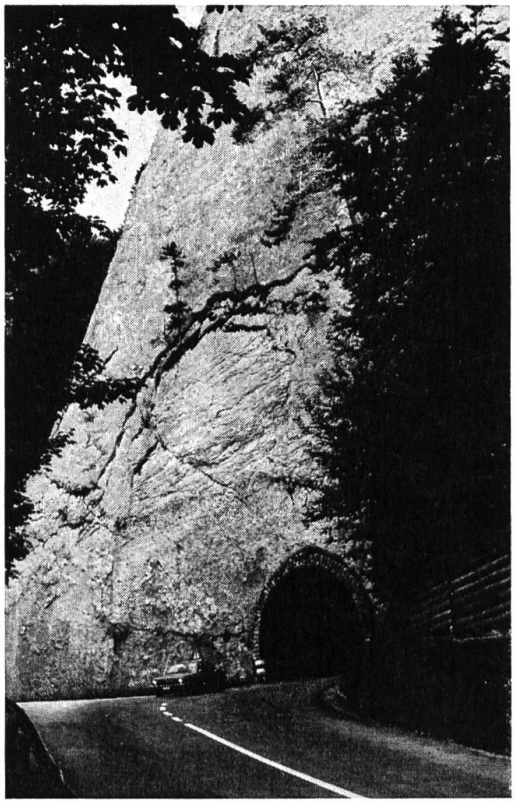


Brüggli II

findet sich auf rund 900 m Höhe am Westhang des obern Schluchtabschnitts (Koord. 608240/237800).

Ebenfalls am Südschenkel der Brunnersberg-Farisbergkette befindet sich direkt nördlich über *Balsthal* der *Tunnel über dem Steinenbach.* Dieser hat sich tief und mit grossem Gefälle in die steilen und hellen Kalkschichten der Holzflue eingeschnitten, von wo er dem Schuttfächer und Talboden bei der alten Kirche zustrebt. Der Tunnel ist westlich über der Schlucht angelegt worden, kurz bevor das Strässchen über eine Brücke dem Gegenhang zustrebt (Koord. 619340/241260/580). Die Strasse dient der Zufahrt zum Hofgebiet Oberberg auf dem flachen Gewölberücken westseits über der Mümliswiler Klus.

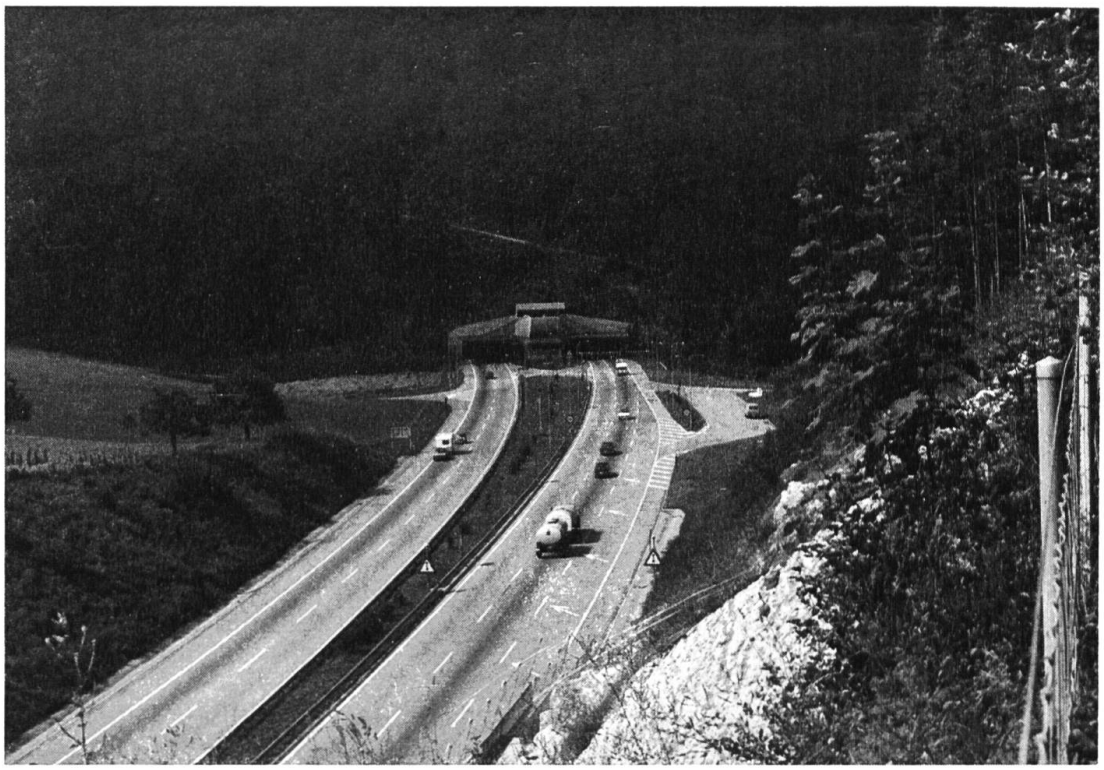
Kurz vor dem Waldrand südöstlich Gänsbrunnen zweigt von der Weissensteinstrasse das Strässchen zum Hof *Rüschgraben* ab. Der Rüschbach hat nordöstlich von Hasenmatt und Althüsli einen grossen Quelltrichter ausgeräumt und sich Richtung Gänsbrunnen hinunter grabenartig eingetieft. Somit ist am Nordschenkel der Kette ein ähnlicher Engpass entstanden wie über Welschenrohr und Balsthal. Durch einen etwa 20 m langen Tunnel wird



Passwang

er auf der Ostseite der Schlucht durchstossen (Koord. 601940/233740/920). Diese Hof-Zubringerstrasse ist allerdings mit einem Fahrverbot belegt.

Gleich drei Tunnels sind wiederum an ähnlichen Stellen nördlich Selzach–Bettlach angelegt worden. Der eine findet sich hoch über der Schlucht des *Lochbachs,* welcher das Hangtal und den Trichter unterhalb der Stallflue Richtung Selzach entwässert (Koord. 599820/231240/990). Er erschliesst das Hofgebiet Schauenburg westseits unter der Hasenmatt. Gegenwärtig hört jedoch die Fahrstrasse unmittelbar nach dem nördlichen Tunnelportal auf, denn 1970 hat sich dort eine schlimme Bergrutschkatastrophe ereignet, die bis in die Aareebene hinunter arge Verwüstungen zur Folge hatte und deren Spuren im Abrissgebiet hinter dem Tunnel noch deutlich zu sehen sind. Zwar stammt der Tunnel erst aus dem 20. Jahrhundert, doch liegt er an einer Route, der schon frühzeitig eine gewisse Bedeutung zugekommen sein dürfte. Oberhalb des Hofes Schauenburg befindet sich zwischen Stallflue und Hasenmatt die 1318 m hohe Einsattelung Müren. Es ist möglich, dass dieser Mürenpass einst öfters begangen wurde, fanden sich doch bei Schauenburg und auch etwas westwärts bei den Brügglihöfen römische Münzen.



Belchentunnel

Von Selzach und Bettlach führt auch eine schmale Fahrstrasse zu den *Brügglihöfen* im Quelltrichter des gleichnamigen Baches zwischen Stallflue und Bettlachstock. In derselben steil aufsteigenden Gesteinsformation wie beim nahen Lochbach ist auch hier eine enge Schlucht und darüber ein Engpass entstanden. Die Zufahrt zu den drei Brügglihöfen überwindet ihn mit zwei sich in einem Abstand von rund 20 m folgenden Tunnels auf der Westseite (Koord. 598800/230560/930). Der südlichere ist mit einem Betongewölbe versehen und bekommt dadurch ein wenig das Aussehen eines alten, verlassenen Eisenbahntunnels.

Anderer Art und eine ganz andere Funktion erfüllend ist der rund 190 m lange *Zingelentunnel am Passwang*. Er entstand nach 1931 im Zusammenhang des Baus der neuen Passwangstrasse als typischer Scheiteltunnel auf 943 m Höhe, nur wenig unterhalb der Wasserscheide der Kette. Die alte Strasse, welche von Mümliswil her den Passwang direkt und ohne Umweg über Ramiswil erklommen hatte, kulminierte wenig weiter östlich des Tunnels auf 1001 m. Beim Nordportal in der sagenumwobenen Glatten Flue, einer fast senkrecht einfallenden Doggerbank, treffen alte und neue Strasse wieder zusammen.

Der jüngste, längste — 3180 m — und wichtigste Strassentunnel im Solothurner Jura ist der *Belchentunnel* an der N 2 im Richenwil nördlich Hägendorf. Seine oft beängstigende Formen annehmende Verkehrsdichte kontrastiert recht deutlich zu den abgelegenen und meist stillen «Löchern» im übrigen Solothurner Jura.

Ob der künftige Strassenbau im Kanton weitere Tunnels erstellen wird? Ganz ausgeschlossen ist dies nicht, wurde doch in letzter Zeit wiederholt von einer wintersichern Strassenverbindung mit dem Schwarzbubenland mittels eines Passwang-Basistunnels gesprochen. Würde in wohl noch ferner Zukunft der Vorschlag realisiert, läge hier eine ähnliche Situation vor, wie sie sich vor mehr als einem halben Jahrhundert im Eisenbahnverkehr mit den beiden Hauensteintunnels ergeben hat.

Bildnachweis: Alle Aufnahmen vom Verfasser.

Das Birseck

Von RENE GILLIERON

Der Name

Wenn in der «Basler Heimatkunde» von G. Burckhardt im ersten Band vom nahen Umkreis Basels gesprochen wird, erfährt der Leser bald einmal etwas vom Namen *Birseck*. Als Birseck wird hier das kleine Gebiet am Unterlauf der Birs von Angenstein bis zur Mündung in den Rhein auf einer Karte festgehalten. In der näheren Beschreibung erfährt man später, das Birseck beginne bei der Talenge Angenstein und sei unsymmetrisch gebaut und geformt, weil rechts die hohen Berghänge am Rande der Gempner Tafel, links dagegen die sanften Bodenwellen des Bruderholzes und des Schlatthügels herrschen. Damit grenzt Burckhardt das Birseck als kleine Gegend um Arlesheim mit seinen nächsten Nachbardörfern ab, fügt aber sofort bei, dass der Name Birseck sehr schwankt. So gibt's heute noch eine Birseckbahn (1975: Linie 10), eine Elektra Birseck in Münchenstein und ein «Amtliches Publikationsorgan für das Birseck» in Arlesheim, in dem unter dem Titel die Gemeinden Aesch, Arlesheim, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach aufgeführt sind. Burckhardt weiss aber auch, dass der Name Birseck ursprünglich nur für die Doppelburg über Arlesheim, danach für das von ihr regierte Gebiet und nach 1815 für das ganze Stück des Bistums (Landvogtei