

Strecke SO 801 *Balsthal/St. Wolfgang - Zwingen; Passwang*
Landeskarte *1087, 1088, 1108*

GESCHICHTE *Stand septembre 2003 / dk, sbo*

Die Strecke SO 801 verbindet Balsthal mit Zwingen im Laufental und führt über den Passwang (siehe auch BL 101). Der Passwang ist für den Jura ein relativ hoch gelegener Passübergang (1001 m ü. M.), der gemäss REBER (1970: 165) schon seit alter Zeit als Verbindung zwischen Gulden- und Lüsseltal benutzt wurde (s. SO 801.1). Die Strasse wurde 1730 als Kunststrasse ausgebaut (s. SO 801.2), seit 1920/30 besteht die heutige Linienführung (s. SO 801.3).

Die Namen «Barschwang» (wie die drei Höfe auf dem Passwang im Siegfriedatlas TA 99 Mümliswil 1884 noch beschriftet sind) oder «Baschwang», auf die die Bezeichnung «Passwang» zurückgeht, bedeuten «Kahle Rodung, Kahlschlag» (REBER 1970: 165). Der Pass ist als solcher im Gelände nicht erkennbar. Es existiert keine eigentliche Passlücke, sondern es handelt sich um einen Diagonalpass. Der eigentliche Passübergang befindet sich am Beinwilberg auf 959 m ü. M.; dieser ist aber sehr steil und felsig. Einen weiteren Übergang vom Lüsseltal über den Passwangsscheitel bildet das Chratteneuggli (s. SO 838).

Es ist ungewiss, ob bereits zu Zeiten der Römer das Gulden- und das Lüsseltal mit Wegen verbunden gewesen sind (WIESLI 1951: 117). Bei Erschwil findet sich ein kurzes Stück einer Geleisestrasse (s. SO 801.1.3). Diese wurde mit den Römern in Verbindung gebracht, allerdings fehlen Kleinfunde als Belege für einen Römerweg (in JsolG 1947/20: 182). Römische Siedlungsreste sind nur im Laufenthal, nämlich aus Breitenbach/Uf Büchs (JbSGU 1931: 64), Breitenbach/Blattenacker (Mitte 1.–2. Jahrhundert n. Chr.; ASO 8, 1993, 37ff.) bekannt, sowie Reste eines Gutshofes auf Schlissmattägerten zwischen Breitenbach und Fehren (1. Hälfte des ersten Jahrhunderts; JbSGU 1972/57: 298ff.). In Büsserach wurde ein frühmittelalterliches Gräberfeld aus dem 7. Jahrhundert gefunden (AS 1999: 104ff.). Über die Verkehrssituation ist jedoch kaum etwas bekannt (vgl. IVS DOKUMENTATION KANTON BASEL-LANDSCHAFT: BL 7, BL 8).

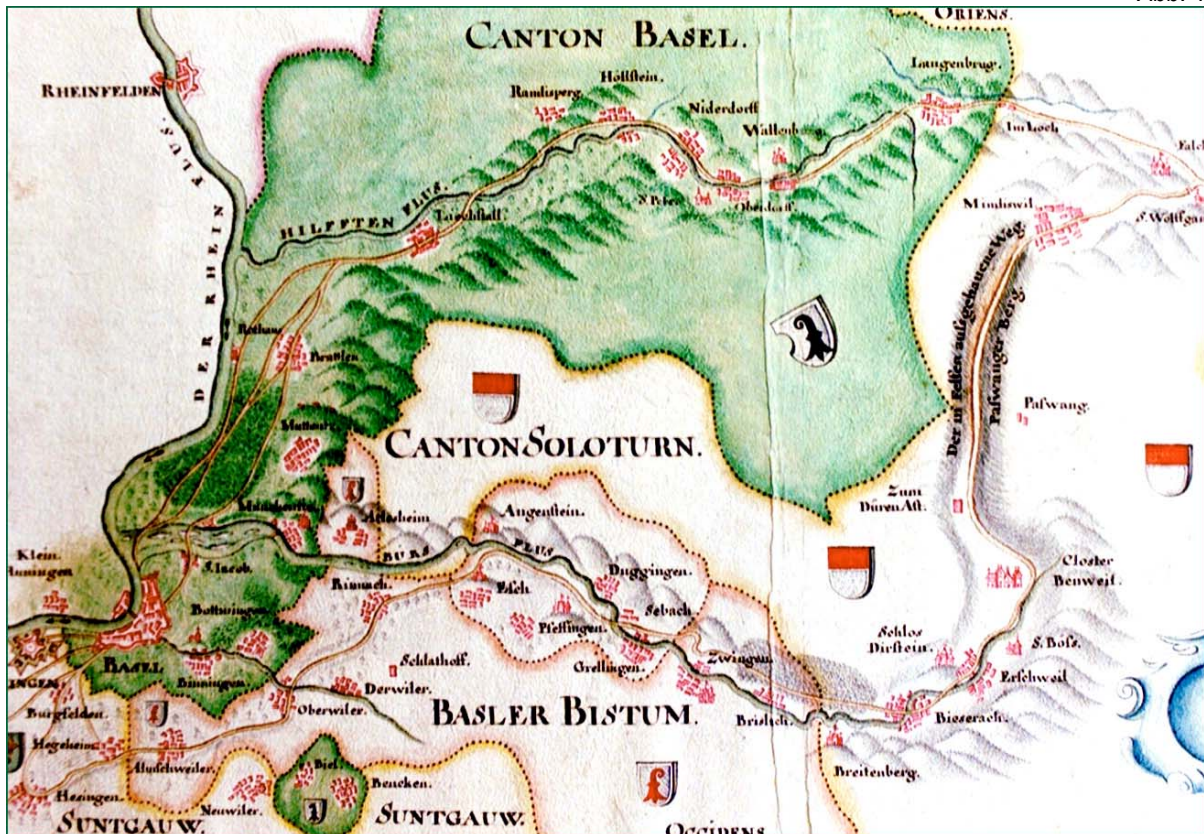
REBER (1970: 175ff.) berichtet, dass Ende des 11. Jahrhunderts das Kloster Beinwil (gegründet 1085, KDMSO 1957: 150; HLS: Beinwil SO) das Zentrum des Lüsseltales war. Er nimmt an, dass damals der Weg über das Chratteneuggli wichtiger war als der höher gelegene Passwang. Es existierte aber auch eine Strasse über den Passwang, denn 1531 wird vom Solothurner Chronisten Anton Haffner über Streitigkeiten um den Wegunterhalt am Passwang berichtet (REBER 1970: 167). Das Kloster Beinwil scheint über ein ausgedehntes Beziehungsnetz verfügt zu haben, denn es besass nicht nur Güter nördlich des Juras sowie im Breisgau und im Elsass, sondern auch im luzernischen Seetal (SCHENKER P. L. 1972). Zudem sind Klagen des Klosters darüber bekannt, dass die

Verpflegung der vielen Durchreisenden seine Mittel erschöpft hätten (WIESLI 1951: 118). Dies weist darauf hin, dass zumindest ein gewisser Durchgangsverkehr bestanden haben muss. 1648 wurde das Kloster Beinwil nach Mariastein verlegt (WIESLI 1969: 199).

Die Stadt Solothurn verfolgte seit dem 14. Jahrhundert eine expansive Territorialpolitik. Ende des 15. Jahrhunderts gelang die Ausdehnung ins Schwarzbubenland nördlich des Juras. Das Lüsseltal kam 1522 in der Folge des Todes des letzten Grafen von Thierstein und durch Vermittlung der Eidgenossenschaft in den Besitz des Kantons, wodurch für Solothurn die Verbindung zu den nördlichen Amteien hergestellt war und der Staat nun auch über Gebiete beidseits eines Jurapasses verfügte (AMIET 1929: 88).

Aber erst Anfang des 18. Jahrhunderts erhielt die Verbindung über den Passwang eine grössere Verkehrsbedeutung: BAUR (1903: 88ff) berichtet, dass die Route via Allschwil - Reinach immer wieder als Umgehung des Basler Zolls benutzt wurde. 1729 erhob der solothurnischen Salzdirektor erneut Einsprache wegen der hohen Basler Zölle auf den Salzfuhrten von Lothringen. Dies scheint nichts bewirkt zu haben, aber der solothurnische Rat war bereit zu handeln: Er gab noch Ende des Jahres den Auftrag zum Bau einer neuen Strasse über den Passwang. Man wollte nämlich nicht nur den Salzzoll umgehen; das katholische Solothurn wünschte auch eine bessere Verbindung mit dem Fürstbischof von Basel und mit dem König von Frankreich. Bereits Anfang 1732 scheint die Strasse fertiggestellt gewesen zu sein. In Anbetracht der für die damalige Zeit bedeutenden Kunstbauten wie der «Langen Brücke» östlich von Erschwil oder dem Damm beim Neuhüsli war das eine sehr kurze □auzeit (WIESLI 1953,2; s. auch SO 801.2). Basel seinerseits intervenierte bei der Tagsatzung 1731 gegen den Strassenneubau der Solothurner. Es geschah jedoch zu spät, und Basel sah sich gezwungen, die Zölle für Salz zu senken und 1738–44 die Strasse am Oberen Hauenstein zu verbessern (WIESLI 1951: 112; vgl. auch SO 3), um die drohende Konkurrenz auszuschalten. Aber nicht nur dies verhinderte, dass der Passwang seine Bedeutung für den Fernverkehr längere Zeit behielt. Zum einen konnte die Fortsetzung in das Laufental wegen Geldmangels des Fürstbischofs nicht zufriedenstellend ausgebaut werden. Zum anderen war der Weg wenig geeignet, viel Verkehr anzuziehen, da er sehr steil war und viel verlorenes Gefälle aufwies (REBER 1970: 174ff.; BAUR 1903: 90ff.). STROHMEIERS Urteil (1836: 36) über diese Strasse war denn auch vernichtend: «...unstreitig die schlechteste Kommunikationsstrasse der Schweiz[...]. Es scheint, man habe bei dem Baue dieser halsbrechenden Strasse die höchsten Joche und unschicklichsten Stellen geflissentlich ausgewählt, um sie da durchzuführen.» Die Strasse, im Folgenden auch als 1730er-Strasse bezeichnet, folgte bis auf wenige Abweichungen der älteren Linienführung (s. SO 801.1).

Die nach Osten orientierte Karte zeigt einen Übersichtsplan der neuen Passwangstrasse sowie des Oberen Hauensteins um 1730 (anonym, wahrscheinlich BRUNNER um 1730).
Abb. 1



Laut REBER (1970: 165) existierten auch Pläne, den Weg über das Chratteneggli (SO 838), das weniger hoch (903 m ü. M.), aber steiler ist, auszubauen. Es bestand auch ein Projekt zu einer Strasse über den Beibelberg (ERB URS JOSEF 1772; ALTERMATT 1796–1798). Diese Pläne wurden jedoch alle fallen gelassen.

Für die Bewohner des Beinwiltales und des Schwarzbubenlandes war die Passwangstrasse von 1730 eine sehr wichtige Verbindung, weshalb sie schon bald auf eine Verbesserung der äusserst steilen Linienführung drängten. 1850 lag ein neues Projekt für einen ca. 850 m langen Basistunnel von Unter Buechen im Beinwiler Tal bis Hintere Sagi im Guldental vor (FURRER L. 1875–77). Dieses und andere Projekte wurden jedoch vom Kantonsrat abgelehnt (REBER 1970: 174).

Am Anfang des 20. Jahrhunderts wurden weitere Projekte wie ein Basistunnel bei Ramiswil oder ein Scheiteltunnel bei der Zingelen verworfen. 1922/23 wurden einige Korrekturen an der Strasse im Lüsseltal zwischen Erschwil und Beinwil (s. SO 801.3) durchgeführt. 1931 bis 1933 wurde die Strasse erneut verbessert, und es entstand die heutige Linienführung über Ramiswil mit dem ca. 180 m langen Durchstich der Zingelen auf 943 m ü. M. (WIESLI 1953: 2; REBER 1970: 174).

Für den Kanton Solothurn hat die Strasse nach wie vor grosse Bedeutung, da sie die Verbindung zwischen dem nördlichen und dem südlichen Kantonsteil herstellt und für das Schwarzbubenland

einen direkten Zugang nach Solothurn und den Städten und Regionen südlich des Juras bildet.

Kartographische Belege

Der Plan in Abb. 1 zeigt bereits die Passwangstrasse über Mümliswil, den «Passwanger Berg» nach Zwingen, durch das Birstal und an Basel vorbei in den «Suntgau». Die beiden Pläne von ERB JOHANN LUDWIG (1752/53, 1754) zeigen den Verlauf der Passwangstrasse von 1730 im Gebiet der Kammer Beinwil, das heisst von der Passwanghöhe bis vor Erschwil. Sie entspricht weitgehend dem heutigen Verlauf, mit Ausnahme der oben genannten Änderungen aus dem 20. Jahrhundert. Auch der Plan von AUBRY (1780) enthält diese Streckenführung, allerdings wird nur der Teil zwischen der Kantonsgrenze/Brislach und Zwingen gezeigt (s. BL 101). Der Abschnitt von der Passwanghöhe bis Mümliswil ist auf einem Plan aus dem Anfang des 18. Jahrhunderts (ERB M., Anfang 18. Jh.) enthalten, der Verlauf ist jedoch etwas frei gezeichnet. Der Plan von PFÄNDLER (1869–71, 1) zeigt die gleiche Situation als Erstklassstrasse, hier entspricht der Verlauf weitgehend der heutigen Linienführung.

Die Karte von WALSER (1766) zeigt die Verbindung Balsthal - Zwingen via Mümliswil - Ramiswil - Dürrenast. Damit könnte das Projekt über den Beibelberg gemeint sein, wie es der Plan von ERB URS JOSEF (1772) aufweist. Diese projektierte Strasse ist auch im Plan von ALTERMATT (1796–1798) eingetragen, jedoch korrekt als «ausgesteckte Strass von anno 1772» betitelt. Ein ähnlicher Verlauf ist im ATLAS SUISSE (1800) mit der Signatur der «Chemins Principaux» erhalten.

Der Plan des EVECHE DE BALE (1780–90) zeigt ebenfalls einen eigenen Verlauf von Büsserach nach Laufen statt nach Zwingen. Es könnte sich hier um einen Darstellungsfehler handeln. Alle anderen untersuchten Quellen führen nach Zwingen.

Auch die Karte von BUCHWALDER (1822) zeigt die Linienführung nach Zwingen. Die Strasse ist ab der Bistumsgrenze westlich von Beinwil mit der Signatur der «Grandes Routes», ab Brislach bis Zwingen jedoch als «Chemin de Communication» eingezeichnet. WALKER JOSEF (1832) zeigt ebenfalls diesen Verlauf und zwar als «Strasse». In der Topographischen Karte (TK Blatt VII/1845) ist die Passwangstrasse von 1730 als «Landstrasse» eingetragen. PFÄNDLER (1869–71: 1) zeigt die Verbindung bis auf die Passhöhe als Erstklassstrasse. Der Topographische Atlas (TA 96 Laufen 1879; 98 Erschwil 1876; 99 Mümliswil 1884; 148 Langenbruck 1883; 162 Önsingen 1884) zeigt ebenfalls den Verlauf der 1730er-Strasse; sie ist bis Mümliswil als «Kunststrasse über 5 Meter Breite», von dort bis Neuhüsli als «Kunststrasse 3–5 Meter Breite» und dann bis Zwingen wieder als «Kunststrasse über 5 Meter Breite» eingezeichnet.

GELÄNDE Aufnahme 15. août 1999 / GS

Die drei Linienführungen sind im Gelände ganz unterschiedlich fassbar. Während dem von der Linienführung vor 1730 (SO 801.1) nur drei kürzere Abschnitte im Lüsseltal vorkommen, sind von der Strasse von 1730 (SO 801.2) – nebst einigen Teilstücken auf der Nordseite des Passes – auch der ganze Aufstieg von Mümliswil zur Passhöhe erhalten. Die heute noch durchgehend benutzte Passstrasse aus dem 20. Jahrhundert (SO 801.3) hat nicht nur diverse Passagen ihrer beiden Vorläuferanlagen übernommen,

sondern hat, zwischen Mümliswil und Ramiswil, auch weitgehend die aus dem 18. Jahrhundert stammende Talstrasse Richtung Scheltenpass (SO 802) überprägt.

— Ende des Beschriebs —