

- Signaturen Geländekarte

Wegformen

Lockermaterial

Fels

Stützmauer

Mauer/Brüstungsmauer

Baumreihe, Hecke

Randstein

Randplatten, steil gestellt

Zaun/Geländer

Wegoberflächen

Fels

Lockermaterial

Schotterung

Pflasterung

Hartbelag

Trittschritte
- Kunstabauwerke

Brücke

Brückenrest/Widerlager

Wasserdurchlass/Tombino

Tunnel
- Wegbegleiter

Distanzstein

Anderer Stein

Einzelbaum

Inskript

Wegkreuz

Bildstock/Wegkapelle

Kapelle

Kirche

Burg/Schloss/Ruine

Profanes Gebäude

Gewerbebetrieb

Steinbruch/Grube

Anlegestelle/Hafen

Brunnen
- Signaturen Inventarkarte

Klassifizierung

Nationale Bedeutung

Regionale Bedeutung

Lokale Bedeutung

Substanz

Historischer Verlauf

Historischer Verlauf mit Substanz

Historischer Verlauf mit viel Substanz

Geländekarte IVS

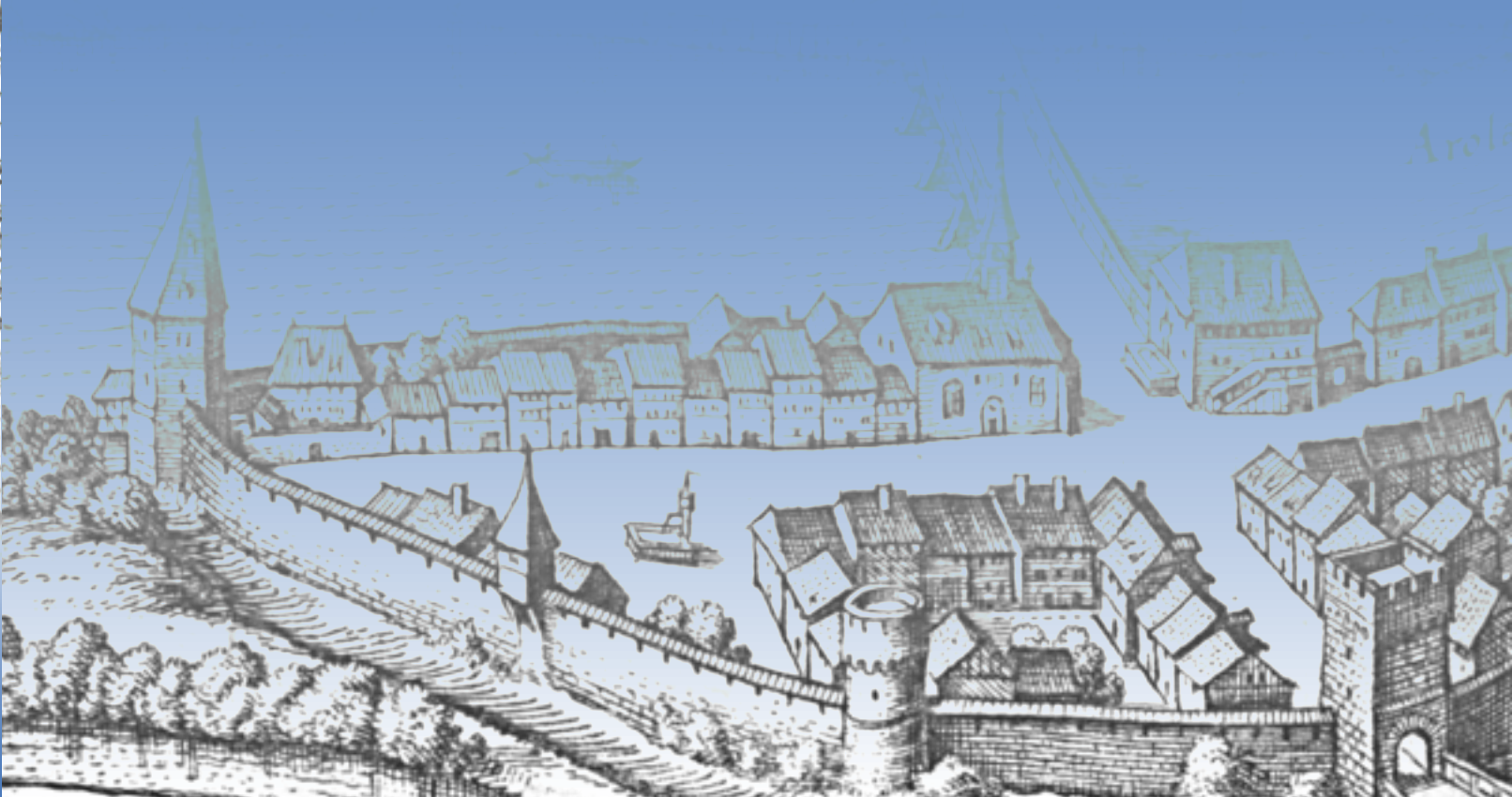


Inventarkarte IVS



Historische Verkehrswege im Kanton Solothurn

SO



Titelseite
Aspekte der historischen Verkehrslandschaft im Kanton Solothurn: Die Oltener Brücke von 1804, der älteste bestehende Aareübergang im Kanton (links; CD); Birnbaumallee der Auffahrt von der Baselstrasse zum Schöpferhof bei Hinter Riedholz (Mitte; CD); Serpentina der Militärstrasse von 1914/15 an der Südrampe des Scheltenpasses (rechts; CD). Unterlegt ist die Darstellung der Stadt Solothurn aus Matthäus Merians «Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae» von 1642.

Rückseite
Ausschnitt aus der Erstausgabe der «Topographischen Karte der Schweiz», der so genannten Dufourkarte im Massstab 1 : 100 000, Blatt VII, erschienen 1845.

Bildnachweis
Die Herkunft der Bilder ist am Schluss der Bildlegenden in Klammern angegeben:
RB Ruedi Bösch
CD Cornel Doswald
Reproduktion der Kartenausschnitte mit Bewilligung von Swisstopo (JA002008).

Impressum

Historische Verkehrswege im Kanton Solothurn

Eine Publikation zum
Inventar historischer Verkehrswege
der Schweiz IVS, herausgegeben
vom Bundesamt für Strassen
(ASTRA)
www.ivs.admin.ch

© ASTRA, Bern 2006

...

Texte
Cornel Doswald, ViaStoria –
Zentrum für Verkehrsgeschichte,
Universität Bern
Ruedi Bösch, Mitarbeiter am IVS
1984–2001

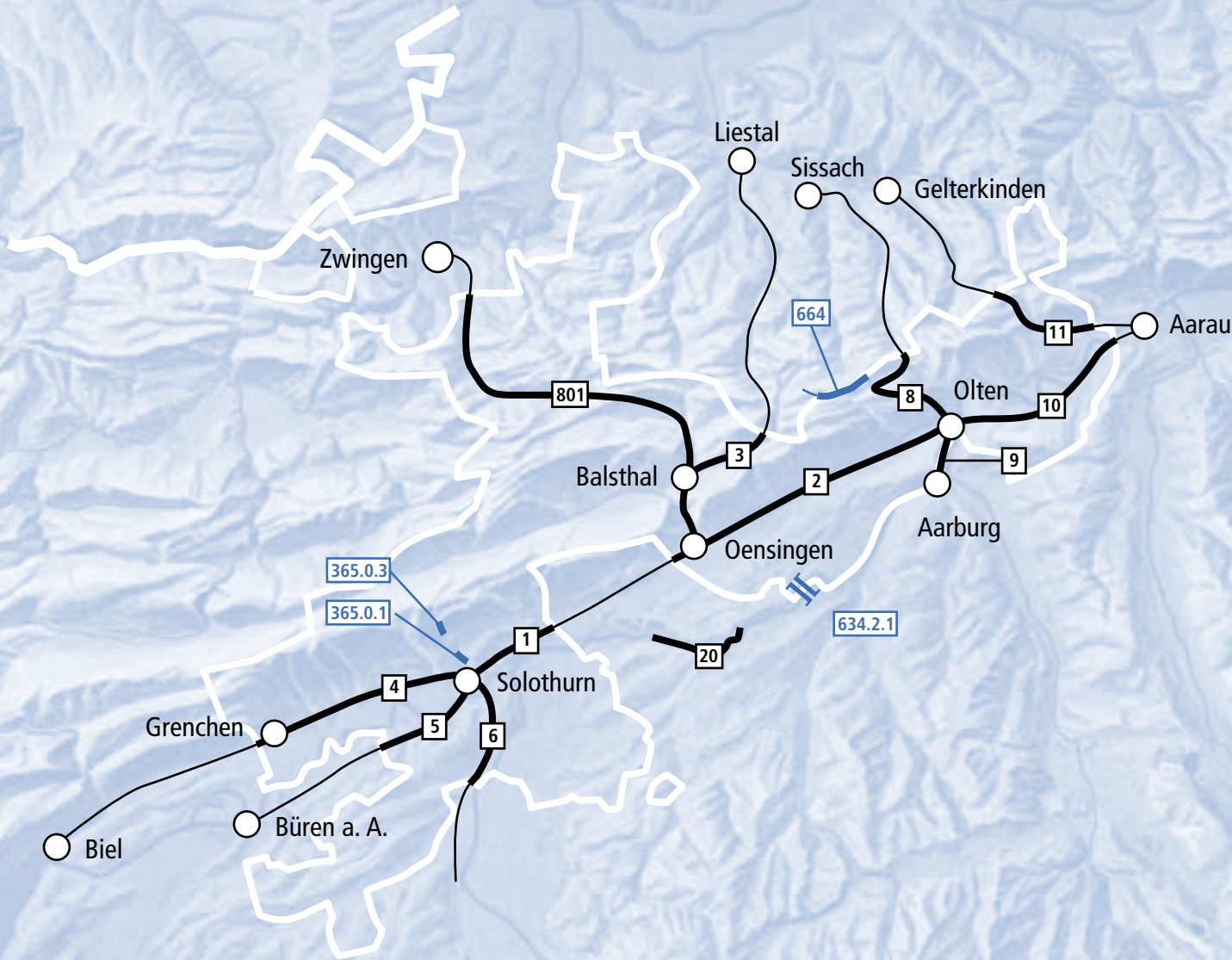
Redaktion, Layout, Kartografie
Andres Betschart, ViaStoria –
Zentrum für Verkehrsgeschichte,
Universität Bern

Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung im Kanton Solothurn

Nummerierung gemäss IVS

- 1** Solothurn–Oensingen (–Basel /–Brugg)
- 2** Oensingen–Olten (–Brugg)
- 3** (Solothurn–) Oensingen–Liestal (–Basel); Oberer Hauenstein
- 4** Solothurn–Grenchen (–Nidau)
- 5** Solothurn–Büren a. A. (–Lausanne)
- 6** Solothurn–Urtenen (–Bern)
- 7** Solothurn–Herzogenbuchsee (–Luzern)
- 8** Olten–Sissach (–Basel); Unterer Hauenstein
- 9** Olten–Aarburg
- 10** Olten–Aarau (–Brugg)
- 11** Aarau–Gelterkinden (–Basel /–Rheinfelden); Schafmatt
- 20** Aare
- 365.0.1** St. Niklaus–Einsiedelei; Verenaschlucht
- 365.0.3** Vorberg–Nesselboden; Stiegenlos
- 634.2.1** Aarebrücke Fülenbach–Murgenthal
- 664** Ifenthal–Belchenflue; Belchensüdstrasse
- 801** Balsthal/St.Wolfgang–Zwingen; Passwang

Die Strecken in blauer Farbe sind aufgrund der erhaltenen historischen Substanz national eingestuft.



Geleitwort aus dem Kanton Solothurn

Die Schnelligkeit, mit der wir uns im Verkehr bewegen, verhindert meist, dass wir mehr wahrnehmen, als das, was direkt vor uns liegt. Jetzt aber ist «Eile mit Weile» geboten. Historische Verkehrswege begegnen uns nicht als achtlos benützte Verkehrsträger, sondern als Strassen und Wege mit grossem historischem Zeugniswert, mit vielfältigen baulichen Qualitäten und grosser landschaftsprägender Kraft.

Seit dem Zweiten Weltkrieg hat eine tief greifende Umgestaltung unseres Verkehrssystems dazu geführt, dass mit den traditionellen Wegformen auch das uns überlieferte Wissen um die Verkehrsbeziehungen der Vergangenheit zu verschwinden droht. Deshalb ist es wichtig, auch solche Zeugnisse unserer Geschichte im Gelände und in den Geschichtsquellen zu erforschen und zu dokumentieren. Diese Erfassung der Geländebefunde und der historischen Dokumente liegt mit dem Inventar historischer Verkehrswege (IVS) des Kantons Solothurn nun vor. Das vorliegende Begleitheft würdigt die Entstehung des solothurnischen Verkehrsnetzes in seinen historischen Zusammenhängen. Geht man die Texte und Landkarten durch, wird einem die Allgegenwärtigkeit dieses bisher vernachlässigten Kulturerbes eindrücklich vor Augen geführt.

Das IVS ist ein Arbeitsinstrument für Behörden, Planer, Touristiker und Historiker und eine fast unerschöpfliche Fundgrube für alle, denen der Schutz und die Erhaltung unserer vielfältigen Kulturlandschaft am Herzen liegen. Es ist nun Aufgabe der Planungs- und Bauverantwortlichen von Kanton und Gemeinden, die Ergebnisse des Inventars in die Gestaltung von Wanderwegen und Strassen einfließen zu lassen. Dadurch kann beim Bau, beim Unterhalt und bei der Nutzung der historischen Verkehrswege eine enge Verbindung geschaffen werden zwischen der Pflege des historischen Bestandes und den Anforderungen an ein zeitgemässes Verkehrssystem.

Für die umfangreiche, fundierte und sachkundige Arbeit danken wir der Fachorganisation ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte der Universität Bern herzlich. Ebenso danken wir dem Bund, der dieses einmalige Werk gesamtschweizerisch initiiert und finanziert hat.



Walter Straumann

Regierungsrat Walter Straumann

Vorsteher des Bau- und Justizdepartements des Kantons Solothurn

Inhalt

5 DIE VERKEHRSWEGE

6 Solothurner Landschaft und Verkehrsgeschichte

Nur ein passives Durchgangsland? (Cornel Doswald)

18 Die Verenaschlucht und ihre Umgebung

Katholische Sakrallandschaft (Cornel Doswald)

20 Von Solothurn auf den Weissenstein

Romantische Landschaft und früher Tourismus (Cornel Doswald, Ruedi Bösch)

22 Belchensüdstrasse und Scheltenpass

Militärische Strategie und Strassenbau (Cornel Doswald)

24 Flösse, Weinschiffe, Salztransporte

Die Aare als Verkehrsträger über Jahrtausende (Cornel Doswald, Ruedi Bösch)

26 Karrgeleisestrassen im Solothurner Jura

Handwerkliche Verkehrstechnik im Fels (Cornel Doswald)

29 Brücken im Kanton Solothurn

Zurückhaltend und solide (Cornel Doswald)

35 Schlösser, Strassen, Bäume

Vom Ursprung der Alleen (Cornel Doswald, Ruedi Bösch)

39 DAS INVENTAR

40 Das IVS im Kanton Solothurn

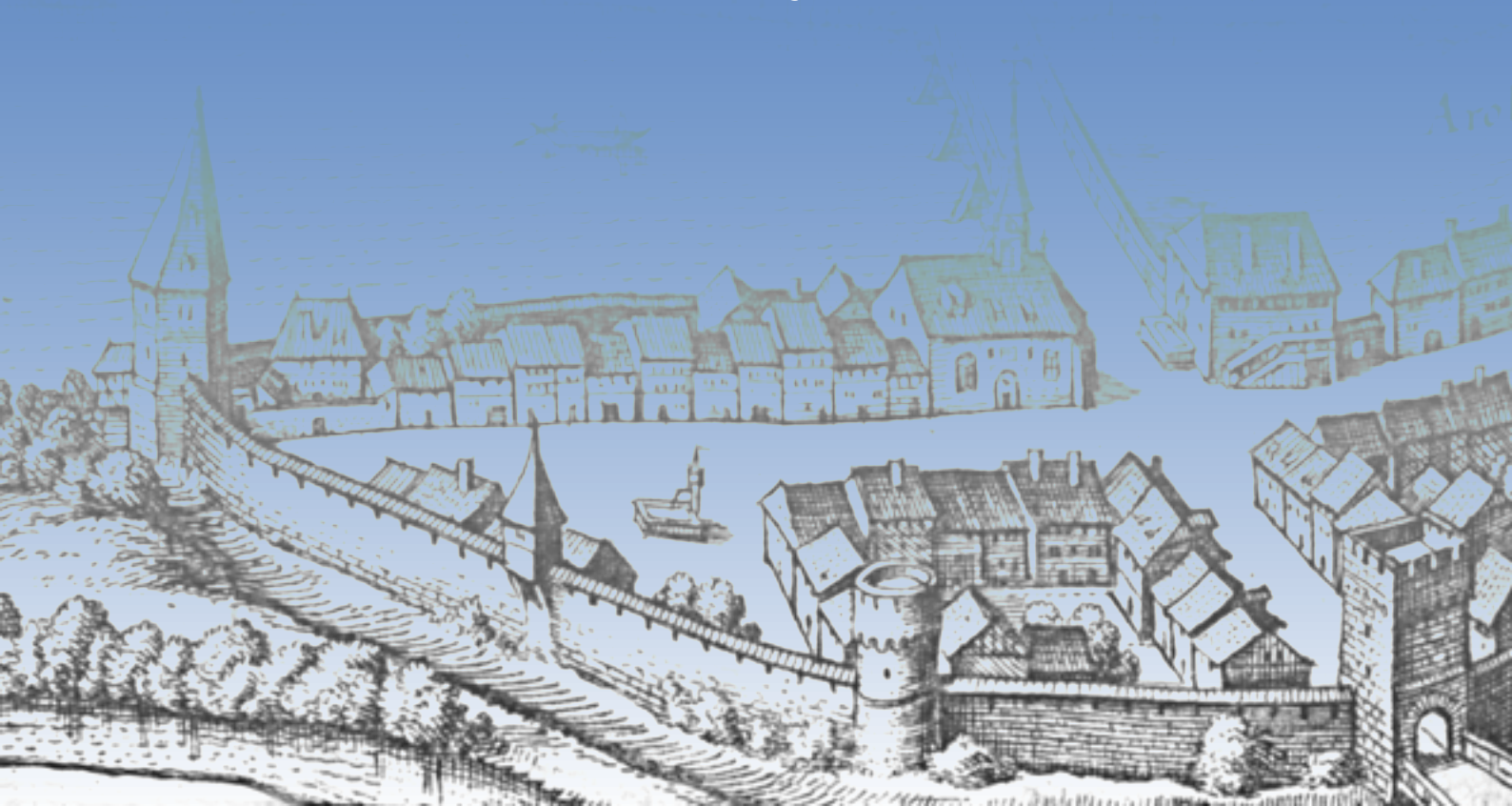
Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

Die Verkehrswege

Seit es Menschen gibt, die miteinander kommunizieren, gibt es Verkehrswege. Sie lassen sich nicht bis in die Anfänge, aber im Kanton Solothurn immerhin 2000 Jahre zurückverfolgen.

Im Wechselspiel gebauter und gewordener, nicht mit baulichen Massnahmen errichteter Strassen und Wege ist im Laufe der Jahrhunderte eine reichhaltige Verkehrslandschaft entstanden, die ein zentrales Element unserer Kulturlandschaft bildet und die es neu zu entdecken gilt.

Das vorliegende Heft wirft Streiflichter auf die Thematik und hebt vom Wegrand einige Trouvaillen auf. Es beruht weitgehend auf den Arbeiten an der IVS Dokumentation für den Kanton Solothurn, deren provisorische Fassung im Jahr 2002 abgeschlossen worden ist.



Nur ein passives Durchgangsland?

Solothurner Landschaft und Verkehrsgeschichte

Der «Kanton der fünf Juraketten» erstreckt sich vom Mittelland bis an die Grenze der oberrheinischen Tiefebene. Während das Mittelland südlich des weiten Aaretals von gut zugänglichen Molassehügelzügen und der Schwemmlandebene des Unterlaufs der Emme geprägt ist und der Jurasüdfuss eine sanfte Abdachung bildet, wechseln im Jura rhythmisch gegliederte, oft schroffe Bergzüge und Hochlagen mit tiefen Tälern ab. Diese Situation wirkte auch für die Entwicklung der Verkehrswege prägend.

Verkehrsgeografisch bildete das Aaretal oberhalb von Solothurn und unterhalb von Olten eine bevorzugte Leitlinie, deren Verbindung die Ebene des Buchsgaus (Bipperamt und Gäu) herstellte; hier verliefen bereits in römischer Zeit wichtige Hauptstrassen (Abb. 1). An ihren Schlüsselstellen liegen in guten Brückenkopfpositionen die beiden alten Städte des Kantons, Olten und Solothurn. Die Lage Solothurns ist ausserdem beeinflusst durch das Mündungsgebiet von Emme und Oesch, welche die Passage südlich der Aare in Flussrichtung erschwerten. In diese Jurasüdfussroute mündeten auch die wichtigsten Jurapässe, Oberer und Unterer Hauenstein, die beide durch das Ergolzthal zum Rheinknie bei Basel und in die Oberrheinische Tiefebene führen. Umgekehrt erlauben Solothurn und Olten als älteste

und lange Zeit einzige grössere Brückenstandorte des Kantons den Übergang in das zentrale und westliche Mittelland.

Thal und Guldental sind als südlichste solothurnische Juratäler dank Einschnitten in der ersten und zweiten Jurakette, den Klusen von Balsthal und St. Wolfgang, noch gut mit dem Jurasüdfuss verbunden. Dies begründete auch die bevorzugte Stellung des Marktes Balsthal (mit der Zwergstadt Klus-Falkenstein) am Zusammenschluss der Jurasüdfussroute mit der Strasse über den Oberen Hauenstein. Dagegen trennen die dritte Jurakette mit ihren hindernisreichen Übergängen und das schwer zugängliche obere Lüsseltal (mit dem Kloster Beinwil als einstigen Zentrum) das «Schwarzbubenland» als nördlichsten Kantonsteil ab; seine Gebietsteile mit den beiden Enklaven im Lützel- und Leimental gruppieren sich um das Laufener Becken und das Rheinknie. Mariastein als wichtigster Wallfahrtsort des Kantons berührt bereits die Grenze zum elsässischen Sundgau.

Römerzeit

An den beiden Aareübergängen, die aus dem Aaretal in den Buchsgau führen, bildeten sich bereits in frühromischer Zeit die zwei *vici* (Marktflecken) Solothurn und Olten aus (Abb. 3). Beide wurden in der Spätantike mit Kastellen befestigt und dürften seither kontinuierlich besiedelt worden sein. Solothurn ist ausserdem eine der ältesten christlichen Kultstätten der Schweiz und wird

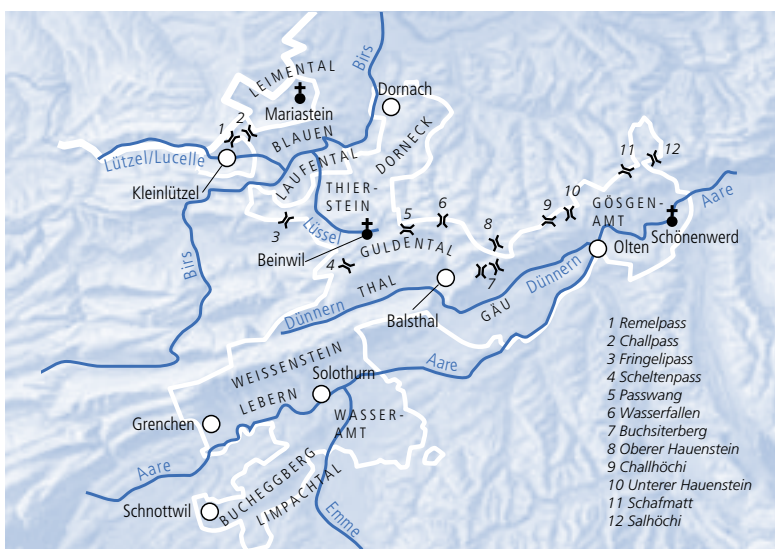


Abb. 1: Die Topografie und die Juraübergänge des Kantons Solothurn (CD).

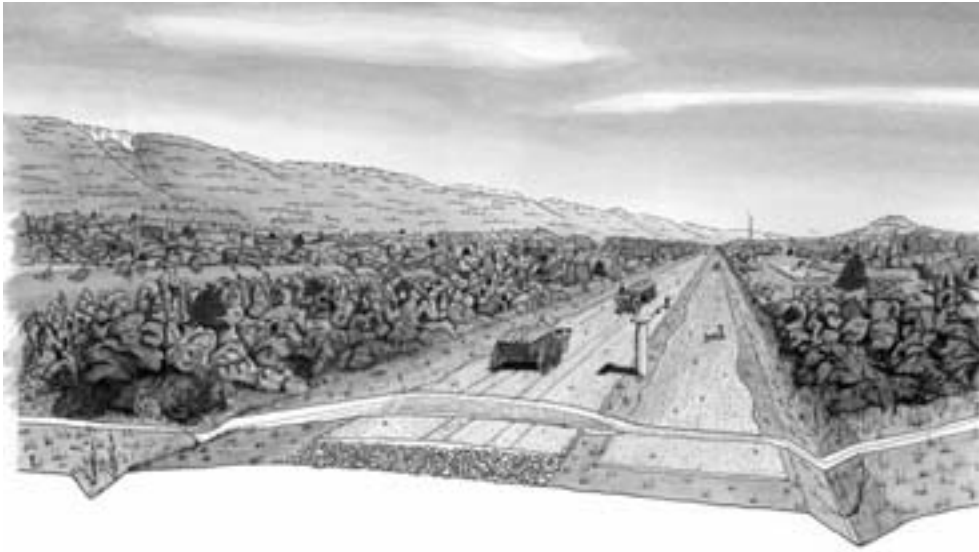


Abb. 2 (oben): Die römische Reichsstrasse bei Arch BE (Archäologischer Dienst des Kantons Bern).

Abb. 3 (unten): Das Strassennetz der Römerzeit auf dem Gebiet des Kantons Solothurn (CD).

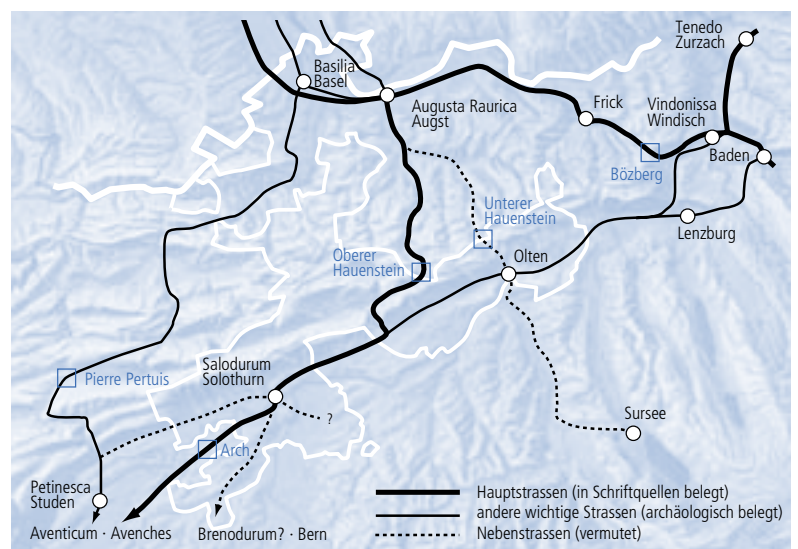
durch die überlieferten Legenden mit der Verehrung der Thebäer Urs, Viktor und Verena in Verbindung gebracht. Der Ort lag an der wichtigsten Transversale des westlichen Mittellandes, die über den Oberen Hauenstein die beiden Kolonien und Stammeshauptstädte *Aventicum* (Avenches) und *Augusta Raurica* (Augst) verband (Abb. 2). Er dürfte dank seiner Brückenlage und seines Marktes ausserdem den Knotenpunkt eines Netzes von regionalen Verbindungswegen gebildet haben, die wir aufgrund der Verteilung der ländlichen Siedlungen annehmen können. Bei Olten überquerte die Fortsetzung der römischen Aaretalroute die Aare; ihre beiden Äste erreichten in Windisch und Baden die Haupttransversale des östlichen Mittellandes, die von Augst über den Bözberg nach Bregenz verlief. Hier dürfte auch ein Nebenweg über den Unteren Hauenstein die Aare gekreuzt haben, der Augst mit dem dicht besiedelten, heute luzernischen Mittelland verband.

«Vil Hag und wenig Garte ...» – Die Bildung des solothurnischen Territoriums

Die Herausbildung des solothurnischen Staatsgebiets erfolgte ab 1344 in rund 200 Jahren. Die Stadt griff zuerst ins Mittelland aus, wo die Erwerbung des geschlossenen Territoriums auf der Jurasüdseite mit der Einverleibung des Amtes Falkenstein 1402–27 und des Gösgeramtes 1458 praktisch abgeschlossen war. Sie brachte mit Balthal, Oensingen und Olten Schlüsselstellen der Jurapässe und der Hauptroute durch das Mittelland unter ihre Kontrolle (Abb. 4).

Mit dem Ausgreifen Solothurns über den Jura hinweg in den Jahren 1483–1527 wurde aber die Sicherung

einer leistungsfähigen internen Passverbindung zum Problem. Im Zeitalter der Reformation setzten sich im nach Besitz und Herrschaftsrechten stark parzellierten nordwestschweizerischen Jura jene drei Kräfte durch, die ihr Geschick in der Neuzeit gestalteten: der Fürstbischof von Basel sowie die Städte Basel und Solothurn. Die Stadt Basel löste sich aus der Herrschaft des Bischofs und sicherte sich den geschlossenen Besitz der Basel-Landschäftler Vogteien, die sie seit 1400 dank der Finanznöte des Bischofs erwerben konnte. Sie dehnte damit ihre



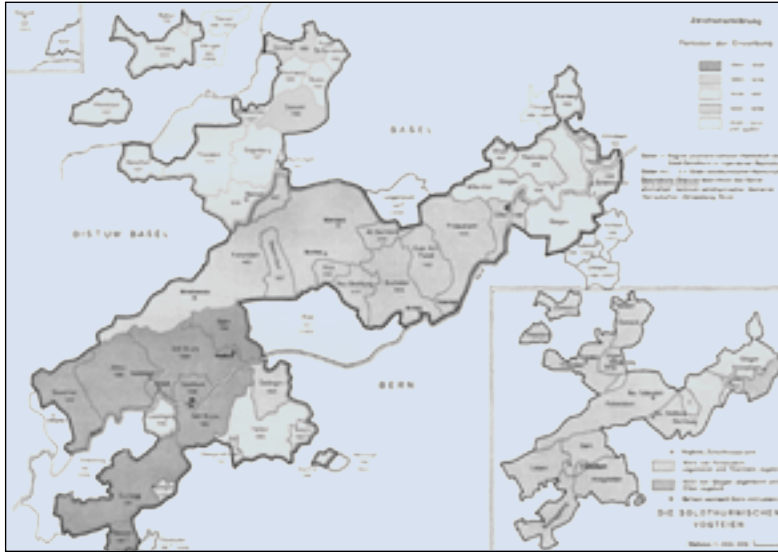


Abb. 4 (links): Die Entstehung des solothurnischen Staatsgebiets (Historischer Atlas der Schweiz).

Abb. 5 (rechts): Vom bernischen Maler Albrecht Kauw stammt diese stark idealisierte Darstellung der Hohlwege in der felsigen Berglandschaft am Oberen Hauenstein um 1670 (Feser 1989, 35).



Reigoldswil über baslerisches Gebiet führte. Über ihn konnte man auf kürzestem Weg Dornach oder über das Gempnenplateau auch Basel erreichen. Beide Routen liessen sich bis in die solothurnischen Exklaven im Leimental verlängern, wobei der Passwangroute nördlich des Laufentals noch die Blauenübergänge im Weg standen, bei denen der Challpass und der Pilgerfussweg über das Metzlerlenchrütz im Vordergrund standen.

Hoheit bis an die Schlüsselstellen der südöstlichen Jurapässe aus, doch gelang es ihr nicht, sich südlich des Juras festzusetzen, nachdem sie 1407 für wenige Jahre auch Olten erworben hatte. Der Fürstbischof sicherte mit dem Erwerb der Herrschaft Pfeffingen (mit Angenstein) den territorialen Zusammenhang des ihm verbliebenen Herrschaftsgebietes und die Hoheit über die Juratransversale im Birstal vom Weichbild Basels bis an den Bielersee. Als dritte Kraft vermochte die Stadt Solothurn zwar nördlich des Passwangs etliche Herrschaften zu erwerben, zuerst 1499 die Landvogtei Dorneck. Es gelang ihr aber nicht, die Hoheit des Fürstbischofs über die Birstalroute zu beschränken, obwohl sie 1520/21 sogar die Burg Angenstein besetzte. Mit Basel musste sie sich die Kontrolle über die Baselbieter Jurapässe teilen (Abb. 5). Als einziger Jurapass kam der steile und hindernisreiche Passwang unter ihre Gebietshoheit, dessen nördlicher Ausgang zwischen Unterbeinwil und Erschwil nur auf dem exponierten, mit Karrgeleisen versehenen Karrweg bei der Nothelferkapelle St. Josef zu passieren war. Als interne Verbindung zwischen den südlichen und den nördlichen Kantonsgebieten bestand daneben nur noch der nie fahrbar gemachte Saumweg über die Wasserfallen, der bei

Brücken als Schlüsselstellen des Fern- und des Marktverkehrs

Neben den Pässen bildeten die Flussbrücken – und hier in erster Linie die Aarebrücken – Schlüsselstellen des regionalen und überregionalen Verkehrs. Während der lokale Verkehr noch bis weit in die Neuzeit hinein mit Furten, Stegen und Fähren auskam (Abb. 6), bestanden seit dem «Brückenbauboom» des hohen Mittelalters an nahezu allen wichtigen Flussübergängen feste Brücken, die dauerhaft unterhalten wurden. Die Flussbrücken des Mittelalters darf man sich indes nur als einfache Pfahljochbrücken vorstellen (Abb. 7). Die Aarebrücke von Solothurn war sogar von der Römerzeit bis ins 19. Jahrhundert eine einfache offene Holzbrücke, deren Fahrbahn auf Pfahljochen auflagerte. Das Bauwerk, das keinen konstruktiven Witterungsschutz besass, musste regelmässig erneuert werden (Abb. 8). Wohl bereits seit 1480 besass hingegen Olten eine gedeckte Holzbrücke. Dieser teurere Bau erlaubte es, das Haupttragwerk über der Fahrbahn anzuordnen, die Anzahl der Jochs zu verringern und die Spannweiten zu verlängern. Er war den Einflüssen des Wetters, der Hochwässer und Eisgänge weniger ausgesetzt und somit dauerhafter (Abb. 9).

Verkehrspolitik im Spannungsfeld zwischen Basel, Bern und dem Fürstbistum

Trotz des weiten Ausgreifens des Territoriums längs dem Aaretal, über den Jura ins Birstal und an den Rand des Sundgaus wurde Solothurn nie Ausgangspunkt, sondern blieb eine Durchgangsstation für den Transit und den Handelsverkehr. Dasselbe gilt für die zweite solothurnische Stadt, Olten, obwohl im schmalen solothurnischen Landstreifen mit dem Aareübergang und der Passhöhe des Unteren Hauensteins zwei Schlüsselstellen der Gott-hartroute lagen. Solothurn besass aufgrund seiner Lage zwischen ähnlich starken oder stärkeren Nachbarn mit geschlossenerem Staatsgebiet weder die politische Kontrolle der wichtigen Routen durch das Mittelland und über den Jura, noch entwickelte es sich zu einem Wirtschaftszentrum, das bedeutenden Verkehr angezogen oder generiert hätte. Basel und Bern entschieden letztlich über den Stellenwert der beiden Hauensteinpässe und die Entwicklung der Mittelland-Transversale, über die sich der Verkehr zwischen dem Genferseebecken und der Ostschweiz abwickelte. Und selbst das Fürstbistum Basel verfügte mit der Birstalroute über eine entwicklungsfähigere Juratransversale, die es im 18. Jahrhundert aktivierte. Unter diesen Bedingungen blieb Solothurn verkehrspolitisch passiv – von zwei gewichtigen Ausnahmen abgesehen, dem «Schafmatthandel» und dem Ausbau der Passwangstrasse. Man beschränkte sich auf die fiskalische Bewirtschaftung der Verkehrswege durch Zölle; lokal schlossen sich verkehrsbezogene Dienstleistungen an, hauptsächlich Gasthöfe und Betriebe, die Vorspannpferde bereit halten konnten. Strassenbaumassnahmen dienten der Verkehrslenkung normalerweise nur insofern, als sie den Verkehr auf den eigenen Strassen halten und damit die Zollerträge si-



Abb. 6 (oben): Wo keine Brücke über einen Wasserlauf führte, bestand neben einer Furt in der Regel ein Steg für die Fussgänger. Am Eingang des Guldentals zweigte um 1810 auf diese Weise ein Bewirtschaftungsweg von der Passwangstrasse ab (Feser 1989, 139).

Abb. 7 (unten links): Die Aarebrücke von Solothurn um 1480 in der ältesten, stark stilisierten Ansicht der Stadt Solothurn in der Berner Chronik des älteren Diebold Schilling. Links im Bild die im Jahr 1318 eingestürzte habsburgische Belagerungsbrücke, die man bei der Tribischrüzkapelle vermutet (Feser 1989, 20).

Abb. 8 (unten rechts) Die Aarebrücke von Solothurn, die heutige «Wengibrücke», um 1825; Darstellung von Ubald von Roll (Feser 1989, 152).

chern sollten. Sie orientierten sich an den wichtigsten Transitstrassen und erfolgten überwiegend spät, in der





Abb. 9: Die Aarebrücke von Olten nach der ersten zuverlässigen Darstellung in der Schweizerchronik von Johannes Stumpf, 1547 (Fischer 1954, 13).

zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, im Anschluss an Strassenbaumassnahmen der Nachbarn Bern und Basel. Derweil blieben Landwirtschaft und Solddienste bis ans Ende des Ancien Régime die wichtigsten Wirtschaftszweige und wurden nur von wenigen protoindustriellen Gewerbebetrieben ergänzt.

Aus der engen Nachbarschaft von Basel und Solothurn im Bereich der zentralen Jurapässe, zwischen dem Passwang im Westen und der Schafmatt im Osten, entstand ein spannungsvolles Gegen- und Zusammenspiel der beiden Städte, das im späten 16. Jahrhundert mit dem «Schafmatthandel» und nach 1728 mit dem Aus-

Neue Landstrassen in der Solothurner Landschaft

Der Kopftext der Strassenkarte von Christian Brunner (Abb. 10) enthält einen knappen Beschrieb der Bauarbeiten und betont die Leistungsfähigkeit der neuen Strasse: «Die Orthographische und Ichnographische Vorstellung der Neüwen Landstrassen, so durch die Solothurnerische Landschaft, vom Schloss Falkenstein, durch das Thal biss an Mimlisweil ausgemacht. Von Mimlisweil biss über den Paswang an Etlichen Orten in Felsen ausgehauen, und eröffnet, dass zwey auch dreÿ Güter, Hoch, Last und andere Wägen, Canonen, Carossen, Bosten [...] können passiren, biss zum Dürrenast, und dergleichen biss nach Breitenberg [Breitenbach], mehrentheils ausgefertigt, und von Breitenberg durch das Bistum Basel, biss über Almschweiller [Allschwil], Jhro Fürstl. Gnaden Bischoff von Basel durch seinen Ingenieur die Strassen durch sein Land; Achtzehn, und auf beyden Seiten, einen Graben von dreÿ Schuh breit, ausstechen lassen, theils schon verfertigt und das übrige noch nicht gefertiget, an etlichen Orten mit 50. 60. Biss 70. Mann, mit den Landleüten, stark gearbeitet wird, zu Ent des Almschweillerischen Bans, stosset der Neüwe Weg an die Königliche Frantsösische Landschaft, das Suntgauw, Burgfelden und dergleichen Orte, wie solches beliebendermassen, alles klärllich auss dem Plan ist zu ersehen.»



bau der Birseck–Passwang-Route durch Solothurn und das Fürstbistum zu Konflikten führte, die bis vor die Tagsetzung gezogen wurden. Andererseits profitierte der Verkehr über die beiden Hauensteinpässe, an deren Zustand beide Stände ein gemeinsames Interesse hatten, von den Ausbaumassnahmen, die seit dem 19. Jahrhundert auch gemeinsam durchgeführt wurden.

Ab 1691 unterband Solothurn den Verkehr mit Fuhrwerken über die Schafmatt, eine seit alters her gebräuchliche Passverbindung zwischen dem Ergolzthal und Aarau. Es reagierte damit auf Ausbaumassnahmen, die Basel und Bern betrieben, und in denen es eine Gefährdung seiner Einkünfte am Unteren Hauenstein erkannte. Die Massnahme führte zu Auseinandersetzungen, die sich als «Schafmatthandel» noch jahrzehntelang hinzogen. Sie liess zwar die Schafmattstrasse veröden, war aber dennoch nur begrenzt erfolgreich, da Basel und Bern mit österreichischer Unterstützung in den Jahren 1705/06 die Route über Anwil und das Bänkerjoch ausbauten, die einen Teil des Verkehrs vom Unteren Hauenstein abzog. Den stärksten Einfluss auf die weitere Entwicklung übte aber schliesslich die Entscheidung Luzerns aus, die Gotthardroute zwischen Reiden und dem Vierwaldstättersee zur modernen Kunststrasse auszubauen. Dies wurde in den Jahren 1758–61 vollzogen und liess das Bänkerjoch wieder auf den Stellenwert einer Regionalverbindung zurückfallen.

1728 unterband Basel die Salztransporte über Gundeldingen, die seit dem Mittelalter nicht durch die Stadt geführt werden mussten. Das Salz sollte fortan in die Stadt gebracht und dort verzollt werden. Als Gegenmassnahme liess Fürstbischof Johann Konrad II. von



Reinach–Hirtzbach 1729 die bestehende Strasse Allschwil–Oberwil–Reinach zum «Salzweg» ausbauen. Durch diese Strasse, die das Basler Gebiet umging, wurde der Salzimport dem baslerischen Zugriff entzogen. Der Ausbau der Birseckstrasse versetzte auch Solothurn gegenüber Basel in eine günstigere verkehrspolitische Lage. 1729 machte der solothurnische Salzdirektor eine Einsprache wegen der hohen Basler Zölle auf den Salzfuhrn 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

Abb. 10 (linke Seite unten): In der nach Osten ausgerichteten Übersichtskarte von Christian Brunner, die wahrscheinlich 1730 entstanden ist, werden die Birseck–Passwang-Strasse und der Obere Hauenstein nebeneinander dargestellt. Vgl. auch Textkasten (Staatsarchiv Basel-Landschaft, KP 5004-876).

Abb. 11 (oben): Am Fuss der Nordrampe der neuen Passwangstrasse gelegen, entwickelte sich die Wirtschaft «Neuhüsli» im 19. Jahrhundert zum gut besuchten Badegasthof. Lithografie von Constantin Guise um 1850 (Feser 1989, 233).

Abb. 12 (unten): Die alten Handelsrouten durch das Mittelland und die neue bernische Haupttransversale (von Cranach 2000, 33 Abb. 4).



Abb. 13: Ortsbild und Strassenraum von Nennigkofen im Jahr 1798. Die Strohdachhäuser des Mittellandorfes orientieren sich an den breiten Landstrassen und Bewirtschaftungswegen, die an zwei Stellen in Dorfplätzen ausmünden. Strassen und Wege sind unbefestigt, aber gegen die Hausgärten hin abgezäunt (Feser 1989, 133).



dem Fürstbischof von Basel und mit dem König von Frankreich. Bereits Anfang 1732 war die Strasse offenbar fertig gestellt (Abb. 10 und Kasten, Abb. 11). 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 Bauzeit.

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 1738–1744 die Strasse am Oberen Hauenstein zu verbessern, um die drohende Konkurrenz auszuschalten. Aber nicht nur dies verhin- derte, dass der Passwang seine Bedeutung für den Fernverkehr längere Zeit behielt, es kamen noch weitere Gründe hinzu: Erstens konnte die Fortsetzung durch das

Laufental und das Birseck zunächst nicht zufriedenstellend ausgebaut werden. Das Ansinnen scheiterte an den «Landestroublen», Aufständen der Untertanen im Fürstbistum, sowie am Geldmangel des Fürstbischofs, der auch durch Subventionen der interessierten eidgenössischen Stände nicht ausgeglichen werden konnte.

Zweitens war die Anlage des Weges wenig geeignet, viel Verkehr anzuziehen, da sie sehr steil war und viel verlorenes Gefälle aufwies. Der Solothurner Urs Peter Strohmeier urteilte in seiner 1836 erschienenen landeskundlichen Darstellung des Kantons Solothurn vernichtend über diese Strasse, sie sei «unstreitig die schlechteste Kommunikationsstrasse der Schweiz. [...] Es scheint, man habe bei dem Baue dieser halbsbrechenden Strasse die höchsten Joche und unschicklichsten Stellen geflissentlich ausgewählt, um sie da durchzuführen.»

Von grösserer Bedeutung für die Verkehrslage Solothurns wurde der Entscheid Berns, nach französischem Vorbild ein modernes, radial von der Hauptstadt ausgehendes Strassennetz anzulegen. Priorität in diesem Strassenbauprogramm, mit dessen Realisierung im Jahr 1740 begonnen wurde, hatte die Anlage einer neuen Haupttransversale durch das Mittelland. Sie sollte den Verkehr zwischen Zürich, Zuzach und Genf durch das bernische Staatsgebiet leiten und von den alten Transversalen über Freiburg und Solothurn abziehen (Abb. 12). Solothurn reagierte darauf mit dem sukzessiven Ausbau der Jurasüdfussroute, an die sich auch der Obere Hauen-



Abb. 14: Wegkreuz und Wegweiser am Weg zum Grenchen- oder Bachtelenbad 1831. Aquarell von Franz Graff (Feser 1989, 202).



Abb. 15: Der kolorierte Grenzplan der Geometer Derendinger und Vissaula aus dem Jahre 1762 zeigt die Wegsituation im Wald nördlich von Schnottwil in allen Einzelheiten. Der Plan ist nach Westen ausgerichtet. Ein Grossteil der dargestellten Wegspuren liegt auf dem Gemeindegebiet von Oberwil b. Büren BE. Vgl. auch Textkasten (Staatsarchiv Solothurn, Planarchiv, A 2; vgl. dazu Bösch, Vogel 1989).

Hohlwege im Urteil der Zeitgenossen

«Im ersten Falle liegen oft 4. bis 6. fache Straßen hart neben einander, die blos bequemlichkeits halber oder weil der erste, zweyte, und dritte angeführte Fahrweg schon zimmlich tiefe Gleise und Löcher hatte, gleich neben zu, wieder ein neuer angeführt, alles was von jung und ältern Holzgatungen das Durchfahren hinderte, weggehauen oder niedergefahren wird, und deßhalben so viele unnütze, und schädliche Waldwege entstanden, daß von diesem Waldbezirk oft der 3te oder 4te Theil, und somit im ganzen Land mehrere hundert Jucharten Waldboden, dazu ganz öde liegen bleiben; anstatt dass nur ein-einziger Hauptweg von Zeit zu Zeit wieder ausgebeßert, das Wasser abgeleitet, und nur Steine darein geworfen würden, deren fast aller Orten im Überflüß vorfindlich, und man nicht nur den so unnöthig verödeten Waldboden gewinnen, sondern die Holzfuhrlleute auch selbst viel an ihren Pferden und Wäagen ersparen könnten – Aber nein! ich war jüngst noch Augenzeug, daß einer ehender den schwer geladenen Holzwaagen, nebst vier Pferdten, und zwey Mann in größter Lebensgefahr, alles gewagt hat, an einem fürchterlichen Praecipisse durch eine vom Waßer ausgefreßene Vertiefung durchzufahren, bevor er nur einige Steine darein geworfen, und zugleich auch seinem folgenden Nachbarn dadurch eine Gefälligkeit erwiesen hätte; «Ich bin jetzt durchgekommen» sagte Er «ein andrer soll es auch versuchen». Zu wenige Wald- und Fahrwege aber sind gemeinlich an den steilen Bergen, alwo es sich auch vielfältig und ohne Kostspieligkeit thun ließe, das quer der Halden nach ganz schleiter [?] ein Hauptfahrweg angelegt, und sohin das so nachtheilige herunter schießen oder Reisten des gefällten Holtzes, durch den noch stehenden Wald entübriget und nicht wie bisher, fast alle stehende Bäume dadurch beschädiget, und wo nicht viele hundert gänzlich ruiniert, doch in ihrem Wachstum so gehindert und zu Nutz- und Bauholz ganz untauglich gemacht werden.»

Staatsarchiv Solothurn, Grossen Raths Protocol vom 12.1.1809, 132–134 (nach einem Hinweis aus Alfred Blöchliger: Forstgeschichte des Kantons Solothurn. Solothurn 1995, 68).

stein anschloss, zur modernen Chaussee (Abb. 18). Allerdings baute man nicht die herkömmliche Landstrasse nach Büren aus, sondern schuf mit der Modernisierung der heutigen «alten Bernstrasse» den Anschluss an das bernische Strassennetz.

Das ländliche Verkehrsnetz

Der Kanton Solothurn ist verkehrsgeschichtlich stark von lokalen und regionalen Bezügen geprägt. Weite Teile des Kantonsgebiets hatten am Transitverkehr keinen oder nur bescheidenen Anteil. Im Alltag der Bevölkerung spielten Bewirtschaftung, Kirchgang und Marktfahrt viel die grössere Rolle. Dementsprechend hatten Feld- und Forstwege, Mühlewege, Kirchwege und Marktwege eine viel grössere Bedeutung als die grossen Landstrassen. Das kumulierte landwirtschaftliche Transportaufkommen übertraf das Transportvolumen des Transitgüterverkehrs bei weitem. Während vor allem für den lokalen Transport der Feldfrüchte und des Heus sowie der (im Vergleich zu heute bescheidenen) Düngergaben, für Holzfuhren und Mühlefahrten Fahrzeuge eingesetzt wurden und Fahrwege zur Verfügung standen (Abb.13), spielten sich viele wichtige Aussenbeziehungen der ländlichen Bevölkerung auf Fusswegen ab. Insbesondere die Kirchwege und die meist längeren Marktwege waren geradlinig geführte, oft schmale und steile Fusspfade.

Aufgrund der bis ins 19. Jahrhundert bescheidenen Verkehrsintensität ist die überkommene Verkehrslandschaft abseits der grossen Durchgangsstrassen noch heute von schmalen Fahrstrassen, Karr- und Forstwegen geprägt; viele Fuss- und Saumwege sind allerdings entweder ausgebaut worden oder verschwunden, da sich die Bewegungsgewohnheiten stark verändert haben. Typisch, wenn auch selten geworden, sind heckenbestandene Wege durch die offene Flur, ausgedehnte Hohlwegbündel in den Wäldern, Hangwege im Felschutt und im anstehenden Fels des Juras, aber auch herrschaftliche Alleen und eine Vielzahl kleiner, rustikaler



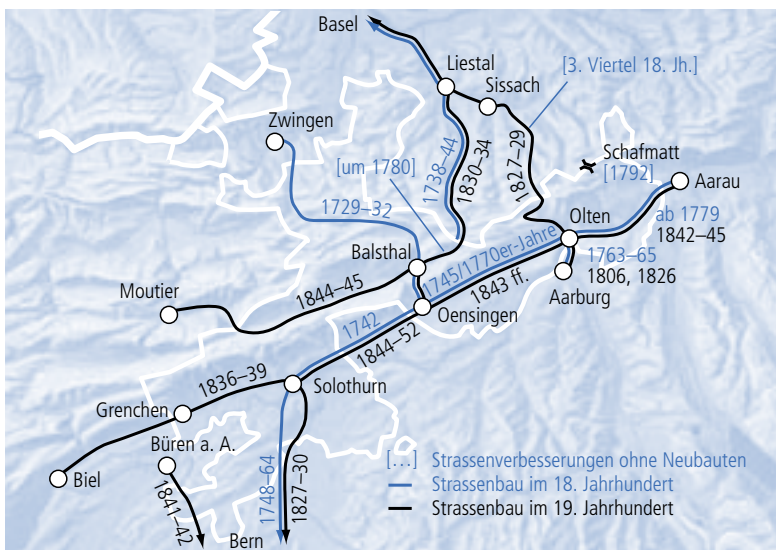
Abb. 16 (oben links): Die Landstrassen durchzogen die Siedlungen als breite, unbefestigte Bänder, so in Schönenwerd noch um 1760 (Feser 1989, 59).



Abb. 17 (oben rechts): Gatter, die von den Passanten geöffnet und geschlossen werden mussten, hinderten das Vieh am Verlassen des Weidelands wie hier an der Passwangstrasse um 1830. Die geschotterte Strassendecke ist von Spurrinnen gefurcht (Feser 1989, 107).

Abb. 18 (unten): Kunststrassenbau im Kanton Solothurn im 18. und 19. Jahrhundert. Die Daten weichen in den verschiedenen Quellen teilweise voneinander ab (CD, Sabine Bolliger, ViaStoria).

Steinbogenbrücken. Unübersehbar sind schliesslich die zahlreichen religiösen Wegbegleiter der katholischen Sakrallandschaft – Wegkreuze, Bildstöcke, Kapellen und Kirchen (Abb. 14).



Landschaften, Verkehrsbautechnik, Wegformen

Der traditionelle Strassenunterhalt, zu dem sich die Gemeinden und die Anstösser verpflichten mussten, war auf deren eigene Bedürfnisse zugeschnitten. Er wurde nur mit dem unbedingt notwendigen Aufwand betrieben, da er arbeitsintensiv, aber nicht unmittelbar produktiv war. Zudem bevorzugte er die Wirtschaftswege, auf denen man die Heu- und Getreideernte einfuhr, und die Dorfgassen. Diese waren durch die Lage der Zelgen und der Hofstätten fixiert und wurden kaum je verlegt. Das Auffüllen von Schlaglöchern und Gräben – mit Kies oder Lesesteinen, oft aber auch mit Abfallholz oder Reisig – und das gelegentliche Zurückschneiden von Hecken waren die wichtigsten Massnahmen. Ein eigentlicher Weg- oder Strassenbau fand nur ausnahmsweise statt, etwa an den Karrwegen in den Steilhängen des Juras. Viele Wege wurden auch nur temporär geöffnet, etwa die Weidewege in die abgeernteten Zelgen oder die Holzschleipfen ausserhalb des Waldes, die man nur für den winterlichen Holzschlag benutzte. Da ein festes Strassenbett in der Regel fehlte, kam es zur Hohlwegbildung. In den Wäldern, wo keine seitlichen Wegbegrenzungen wie im Wies- und Ackerland bestanden, entwickelten sich durch seitliche Wegverlegungen zahlreiche Hohlwegbündel, die sich an den Waldeingängen jeweils auf eine Spur verengten (Abb. 15 und Kasten).

Dieser Unterhalt vernachlässigte die Landstrassen, wo sie nicht ins Netz der dörflichen Wirtschaftswege eingebunden waren. Aber selbst dann konnte er dem Wachstum des Handels- und Transitverkehrs über Land und der Zunahme der Fuhrlasten nicht genügen, die im 16. Jahrhundert einsetzten und mit der Zeit nach dringlichen Strassenausbauten riefen. Wirkungsvolle Massnahmen bildeten erst der Bau von Kunststrassen mit fes-



Abb. 19: Die neue Strasse über den Unteren Hauenstein von 1827–29. Plan von Franz Schwallier (Beilage in: Lutz 1830, Ausschnitt).

tem Strassenbett und geregelter Entwässerung im 18. Jahrhundert sowie die Entlastung der Anstösser und Gemeinden von den Kosten des Strassenbaus. Sie wurden aber meist erst im Lauf des 19. Jahrhunderts durchgesetzt. Vorerst häuften sich die Klagen über den schlechten Strassenzustand, die das populäre Bild der vorindustriellen Strassenverhältnisse dauerhaft geformt haben, und es mehrten sich die obrigkeitlichen Mandate und Aufforderungen, die Strassen instand zu setzen. Als erste Massnahme zur systematischen Erfassung des Bedarfs wurden seit dem 18. Jahrhundert Strassenzustandsrapporte aufgenommen (Abb. 16, 17).

Durchgreifende Modernisierung

Die rasche Industrialisierung des Kantons, das Bedürfnis nach wirtschaftlicher Integration im entstehenden schweizerischen Wirtschaftsraum und die Forderung nach ausgeglichener Erschliessung aller Kantonsteile führten nach dem Sturz des Restaurationsregimes 1830 zu einem neuen Modernisierungsschub im Strassenbau (Abb. 18).

Bereits unter dem ersten Strassenreglement von 1817 waren 1826 die Strasse von Olten nach Aarburg verbessert und die Bernstrasse 1827–30 neu angelegt worden. Nun wurden nacheinander im Zusammenwirken mit Basel die Strassen über den Unteren (1827–29) und



Abb. 20: Strassenunterhalt am Unteren Hauenstein: In der um 1830 aufgenommenen Darstellung von Anton Winterlin begrüßen sich ein fahrender Handwerksgehilfe und ein Wegmacher am Eingang zum Ifenthaler Graben; im Hintergrund steht ein Wegmacherhäuschen (Feser 1989, 131, Ausschnitt).



Abb. 21: Nach der Eröffnung des Eisenbahn-Scheiteltunnels fasste 1873 ein Holzstich von Heinrich Jenny die dramatische Entwicklung der Verkehrsmittel am Unteren Hauenstein zusammen, von den Anstrengungen der Pferde an den steilen Rampen (Mitte) und der Umständlichkeit der Seilwinde unter dem Käppelijoch (oben) über die schweren Kutschen und langen Pferdezüge auf der Kunststrasse (unten rechts) bis hin zur scheinbaren Mühelosigkeit der Dampftraktion (Feser 1989, 16).

den Oberen (1830–34) Hauenstein neu angelegt. Die Linienführung der neuen Hauensteinstrasse gewährleistete durch die beiden langen Rampen in der Nordflanke des Ifenthaler Grabens und andere Streckenverlängerungen ein ausgeglichenes Gefälle und vermied die steilen Anstiege der alten Strasse (Abb. 19). Die Strasse über den Oberen Hauenstein wurde auf die gegenüberliegende Talseite verlegt. 1836–39 entstand dann als

Fortsetzung der bernischen Bielerseestrasse die neue Leberbergstrasse, 1841–42 der Solothurner Abschnitt der Bern–Büren-Strasse, 1844–45 die neue Thalstrasse von Balsthal ins bernische Moutier. Ebenfalls in den 1840er-Jahren wurde der gesamte, bereits im 18. Jahrhundert modernisierte Strassenzug Solothurn–Olten–Aarau neu ausgebaut. Lediglich die Erneuerung der Passwangstrasse, ein altes Desiderat, erfolgte erst im 20. Jahr-

hundert. Wie alle kantonalen Kunststrassen wurde auch die neue Strasse über den Unteren Hauenstein regelmässig unterhalten (Abb. 20). Das neue Strassenbaugesetz von 1836 regelte die Zuständigkeiten für Bau und Unterhalt der drei Strassenklassen – Handelsstrassen, Landstrassen und Ortsverbindungsstrassen – zwischen dem Kanton, der sich stärker engagierte denn je, und den Gemeinden.

Nicht nur die auf regelmässig revidierte Gesetzesgrundlagen gestützten kantonalen Strassenbaumassnahmen, sondern auch übergeordnete Entwicklungen veränderten seither die Verkehrslage des Kantons grundlegend. Zu denken ist an den Bau der Eisenbahnen im 19. Jahrhundert, der in Olten einen zentralen Knotenpunkt des entstehenden Netzes mit späterer Anbindung an die Gotthardlinie schuf und Solothurn früh über die Jurasüdfusslinie einband. Auch ein dichtes Netz von Regionalbahnen mit zwei Juradurchstichen ist damals entstanden (Abb. 21). Im 20. Jahrhundert erfolgte mit der Motorisierung und der Anlage des Nationalstrassennetzes ein weiterer Entwicklungsschub, der insbesondere die Verkehrslage der Stadt Solothurn durch die günstige Trassierung der Autobahnen A1 und A5 stark beeinflusst hat; die Massnahmen zur Bewältigung der neuen Situation sind eine Gegenwartsaufgabe, die deutlich über den Zeithorizont der vorliegenden Publikation hinausgreift.

Literatur

Aerni, Klaus; Herzig, Heinz E. (Hrsg.): Historische und aktuelle Verkehrsgeographie der Schweiz (Geographica Bernensia G18), Bern 1986.

Bacher, René; Ramseyer, Karl: Arch und Büren a. A. 1991. Zur Römerstrasse zwischen Petinesca und Salodurum, in: Archäologie im Kanton Bern 3B, Bern 1994, 375–391.

Bavier, Simeon: Die Strassen der Schweiz, Zürich 1878, 80–84.

Bolliger, Sabine: Römische Strassen in der Schweiz, in: «Alle Wege führen nach Rom ...» Internationales Römerstrassenkolloquium Bonn (Materialien zur Bodendenkmalpflege im Rheinland 16), Pulheim Brauweiler 2004, 43–58.

Bösch, Ruedi; Vogel, Werner: Der Geländebefund als Spiegel eines historischen Planes [Schnottwil]. In: Bulletin IVS 1989/1, 12–16.

Cranach, Philipp von: Alte Karten als Quellen, in: Cartographica Helvetica 22, 2000, 31–42.

Doswald, Cornel: Zwischen Jurapässen und Nordseehäfen. Verkehrsgeschichte der Region Basel bis ins 19. Jahrhundert, in: Historische Verkehrswege im Kanton Basel-Landschaft, Redaktion ViaStoria, Hrsg. Astra, Bern 2004, 8–21.

Doswald, Cornel: Transitstrassenbau im Fürstbistum Basel. Vom Salzweg zur Chaussee, in: Historische Verkehrswege im Kanton Basel-Landschaft, Redaktion ViaStoria, Hrsg. Astra, Bern 2004, 24–29.

Doswald, Cornel: Die Aarebrücke von Salodurum und ihre Bedeutung für das Strassennetz der römischen Schweiz, Vortrag Historisches Museum Blumenstein 2005 (erscheint im Herbst 2006).

Feser Paul Ludwig: Reisen im schönen alten Solothurnerland. Bilder und Berichte aus sechs Jahrhunderten. Solothurn 1989.

Grosjean, Georges: Die Schweiz. Geopolitische Dynamik und Verkehr (Geographica Bernensia U3), Bern 1982.

Herzig, Heinz E.: Die Erschliessung der Schweiz durch die Römer, in: Aerni; Herzig (Hrsg.) 1986, 5–22.

Herzig, Heinz E.: Arch – Römerstrasse 1991. Der Leugenstein – Geschichte und Topographie, in: Archäologie im Kanton Bern 3B, Bern 1994, 392–396.

Herzig, Heinz E.: Altstrassenforschung zwischen Geschichte, Geographie und Archäologie, dargestellt am Beispiel der Römerstrassen des schweizerischen Mittellandes, in: Archäologisches Korrespondenzblatt 25, 1995, 209–216.

Ingold, Walter (Red.): Strassen und Brücken im Kanton Solothurn, 1900–1962, Solothurn o. J. [1964].

Kaiser, Peter: Die Strassen der Nordwestschweiz im 17. und 18. Jahrhundert, in: Aerni; Herzig (Hrsg.) 1986, 85–100.

Kocher, Ambros: Die Entwicklung im solothurnischen Strassenwesen, in: St. Ursenglocken und Solothurner Geschichtsblätter (Wochen-Beilage zum «Solothurner Anzeiger») 1947, Nrn. 13, 14, 16, 17.

Kocher, Ambros: Handel und Verkehr, in: Der Kanton Solothurn. Ein Heimatbuch, Solothurn 1949, 298–306.

Lutz, Markus: Die Neue Fahrstrasse über den untern Hauenstein in den Kantonen Solothurn und Basel, Aarau 1830.

Reber, Werner: Zur Verkehrsgeographie und Geschichte der Pässe im östlichen Jura, Liestal 1970.

Schiedt, Hans Ulrich: Das ländliche Wegnetz, in: Bulletin IVS 1993/1, 4–9.

Sesseli, A.: Das Strassenwesen im Kanton Solothurn, in: Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen und verwandte Gebiete 11, 1925, 110–113.

Schwab, Fernand: Die industrielle Entwicklung des Kantons Solothurn und ihr Einfluss auf die Volkswirtschaft, Solothurn 1927.

Stromer, Markus: Wege zum Dorf. Die Nutzung ländlicher Wege als Ausdruck dörflicher Selbstbestimmung, in: Meier, Thomas; Sablonier, Roger (Hrsg.): Wirtschaft und Herrschaft. Beiträge zur ländlichen Gesellschaft in der östlichen Schweiz (1200–1800), Zürich 1999, 187–201.

Wägli, Hans G.: Schienennetz Schweiz – Strecken, Brücken, Tunnel. Zürich 1998.

Wiesli, Urs: Die Bedeutung der solothurnischen Juraübergänge, in: Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft Bern 1951/52, 42–45 [Zusammenfassung mit Karte].

Wiesli, Urs: Entwicklung und Bedeutung der Solothurnischen Juraübergänge, in: Historische Mitteilungen (Monats-Beilage zum «Oltner Tagblatt») 5, 1952, Nr. 7, Historische Mitteilungen 6, 1953, Nrn. 1, 2, 4, 7, 8, 10, 11, 12 [ohne Karte].

Karten

Altermatt, Johann Baptist: Carte topographique du Canton de Soleure faite en 1796, 97 et 1798 par M. le Major Altermatt, Staatsarchiv Solothurn A 104.

Walker, Urs Josef: Carte des Cantons Solothurn. Aufgenommen vom Jahr 1828 bis 1832, Gewidmet der hohen Regierung des Standes Solothurn, Staatsarchiv Solothurn B 10, 11, Faksimile Murten 1995.

Walser, Gabriel: Canton Solothurn, Nürnberg 1766.

Zellweger, Johann Kaspar; Keller, Heinrich: Zolkarte der Schweiz 1825, Faksimile Murten 1996.

Die Verenaschlucht und ihre Umgebung

Katholische Volksfrömmigkeit und Theologie haben in vielen vertrauten Kulturlandschaften Wegmarken hinterlassen, welche die Präsenz des Heiligen im Profanen aufleuchten und jede Reise unter dem Schutz Gottes geschehen lassen. Im Umkreis von Wallfahrtsorten erhalten diese Zeichen eine besondere Vielfalt und Dichte.

Bereits vor der Reformation fanden sich in der Schweiz nicht nur Kirchen, Klöster und Kapellen, sondern auch Kreuzsteine, hölzerne Wegkreuze und Bildstöcke, die vor allem die verbindenden Wege begleiteten und ihre Verzweigungen und Kreuzungen sowie in vielen Fällen auch Grenzen markierten. Als Netzwerk von spirituellen Schutzzeichen, Mahnmalen und Gedenkstätten strukturierten sie die Landschaften, so wie heute noch hin und wieder in ländlichen, wenig überbauten Gegenden, etwa in der Umgebung der Wallfahrtskirche von Oberdorf.

Im Verlauf der Reformation wurden diese religiösen Wegmarken in den protestantischen Gebieten vollständig beseitigt; zurück blieben nur die Gotteshäuser. In katholischen Gegenden aber sind sie zu wesentlichen Bestandteilen der Kulturlandschaft geworden. Seit dem 16. Jahrhundert wurde nicht nur die Anzahl der frei stehenden Kreuze und Bildstöcke laufend erhöht, sondern es erfolgte auch eine «Versteinerung», so dass heute die meisten sakralen Wegbegleiter aus Stein oder anderen dauerhaften Werkstoffen bestehen. Zunächst betraf dieser Vorgang vor allem die prominentesten Kreuze an den

wichtigsten Strassen, wo man gelegentlich noch formenreiche Kreuze und Bildstöcke des 17. oder sogar des späten 16. Jahrhunderts antreffen kann. Der grösste Teil des überlieferten Bestandes stammt allerdings aus dem 18. und 19. Jahrhundert.

Gegenreformation und katholische Reformbewegung veranlassten aber auch eine Vervielfachung der Formen und Stätten der Andacht und Verehrung. Dies ist beispielhaft an der Umgebung der Verenaschlucht ablesbar, wo die Bauten, Weganlagen und sakralen Inszenierungen in eine Naturlandschaft von eigener Prägung eingebettet sind.

Die Verenaschlucht: Einsiedelei und Ort der Einkehr

Die Erzählung vom zurückgezogenen Leben der Heiligen Verena nahe Solothurn ist bereits in der knappen ältesten Heiligenvita (Biografie) enthalten, die gegen Ende des 9. Jahrhunderts vom Reichenauer Abt Hatto III. niedergeschrieben wurde. Ältestes Gebäude am oberen Eingang der Schlucht scheint aber die romanische, um 1200 errichtete Martinskapelle zu sein; ihr Patrozinium lässt eine wesentlich ältere, frühmittelalterliche Stiftung vermuten. Die erste Verenakapelle entstand vor 1429, die Einsiedelei vor 1442, damals wohnte der Waldbruder noch in der Höhle hinter St. Martin. Beide knüpfen an die schon im 13. Jahrhundert in Solothurn bezeugte Verehrung der Heiligen an. 1624 erhielt der Waldbruder sein heute noch bestehendes Häuschen, und 1633 wurde die zweistöckige Verenakapelle geweiht (Abb. 2).



Abb. 1: Von der Verenaschlucht führt der Meditationsweg hinauf zur Kirche Kreuzen. Die fünfte Kreuzwegstation besitzt noch den barocken Bildstock mit der vergitterten Bildnische (CD).



Abb. 2 : Im Schutz der Felswände gruppieren sich Verenakapelle, Martinskapelle und Einsiedelei um die fruchtbare kleine Bachaue, die sich am Eingang der Verenaschlucht entwickelt hat (CD).

Der älteste Zugang zu diesen Heiligtümern führte von Norden her in die Schlucht. 1646/47 verband man die Bauten über einen teilweise aus dem Felsen gesprengten Weg, dessen Anlage und Stützmauern heute noch beeindruckend, mit dem zweiten sakralen Kristallisationspunkt in der Lichtung auf «Kreuzen». So entstand in der zweiten Jahrhunderthälfte eine bilderreiche Gesamtanlage, die dem Motiv des Leidens und Sterbens Christi als Ausdruck der Vergänglichkeit gewidmet war. Die Verehrung der ursprünglichen Heiligen des Ortes, Martin und Verena, trat dahinter deutlich zurück. Die Verenaschlucht erhielt in diesem Zusammenhang die Figuren und Gruppendarstellungen der Heiligen Maria Magdalena und der Jünger am Ölberg sowie im Vorgarten der Einsiedelei ein Kreuz, dessen zahlreiche plastische Insignien an das Martyrium Christi erinnern. Die St. Martins-Kapelle wurde mit einem neuen Hochaltar ausgestattet, in dessen Zentrum Statuen des wundenbedeckten Christus («Ecce Homo») und der Schmerzensmutter Maria stehen, und in der Verenakapelle errichtete man einen Heilgkreuzaltar und ein Heiliggrab.

Der Kreuzweg von St. Niklaus nach Kreuzen: ein Ziel volkstümlicher Wallfahrt

Bereits 1613 wurde der Stationenweg angelegt, der als Nachbildung der «Via Dolorosa» in Jerusalem die Kirche St. Niklaus mit dem Waldrand oberhalb der Schlucht verband (Abb. 1). Als zwölfte Kreuzwegstation errichtete man auf der höchsten Erhebung die drei Kreuze von Golgatha, weshalb der Ort den Namen «[bei den] Kreuzen» erhielt. Den Abschluss des Weges bildete eine monumentale Darstellung des Grabes Jesu. 1614 siedelte sich auch hier ein Waldbruder an, dessen Einsiedelei nach der Vollendung der Kirche 1644 aufgehoben wurde.

Nachdem 1686 Papst Innozenz XI. die Kreuzwegandacht mit einer symbolischen Pilgerfahrt nach Jerusalem gleichsetzte, dessen Besuch unter der Türkenherrschaft erschwert war, entwickelte sich Kreuzen zum volkstümlichen Wallfahrtsziel. Diese Wallfahrten verloren aber im 19. Jahrhundert an Bedeutung, und die Kreuzwegstationen waren bis auf fünf verschwunden, als der Stationenweg in den Jahren 1997–2000 als «Meditationsweg Einsiedelei» auf Initiative der Gesellschaft Einsiedelei St. Verena wieder hergestellt wurde. Zeitgenössische Neuschöpfungen des Bildhauers Til Frentzel ergänzen die überlieferten Stationen; die Bilder in den Nischen der Kreuze und Stelen schuf die Malerin Maria Hafner.

Die Verehrung des Heiligen Grabes und die Erbauung der Kirche Kreuzen

Die Kirche Kreuzen, die in ihrem Chor eine Nachbildung des Heiligen Grabes in Jerusalem birgt, wurde 1643 geweiht. 1645 erstellte man die Kaplanei, die dem Inhaber der Priesterpfünde und dem Sigrist Wohnung bot, und mit dem Bau des Sigristenhauses 1722 fand die Baugruppe ihre heutige Form. Die Verehrung des Heiligen Grabes hat in der christlichen Kirche eine Tradition, die an die Kreuzzüge anknüpft und weit ins Mittelalter zurückreicht; sie hat einen eigenen Bautypus begründet, dem auch dieses Solothurner Heiliggrab angehört.

Literatur

Feser, Paul L.: Führer durch die Einsiedelei St. Verena und die Kirche zu Kreuzen bei Solothurn, 2. erweiterte Ausgabe, Solothurn 2000.

Halter, Ernst; Wunderlin, Dominik (Hrsg.): Volksfrömmigkeit in der Schweiz, Zürich 1999.

Horat, Heinz: Sakrale Bauten (Ars Helvetica 3), Disentis 1988.

Schneider, Armin: Meditationsweg Einsiedelei, Solothurn 2000.

Von Solothurn auf den Weissenstein

Die abwechslungsreiche Wanderung von Solothurn auf den Weissenstein widerspiegelt die schweizerische Tourismusgeschichte des 19. Jahrhunderts. Anreize für die Besteigung des Solothurner Hausbergs boten 1791 der Bau des Weges durch die Verenaschlucht, 1818 die Veröffentlichung des Alpenpanoramas von Heinrich Keller und 1827 der zeitgemässe Neubau des Kurhauses Weissenstein.

«Rüstige Bergsteiger, welche die Reise zu Fuss machen, mögen den Weg bei den Steinbrüchen und der Einsiedelei vorbei, über die Riese und den Stiegenlos einschlagen. Dieser Fusssteig ist keineswegs gefährlich, und jedem, der imposante Felsgruppen und Gebirgsansichten liebt, anzuempfehlen». So beschreibt Urs Peter Strohmeier den Aufstieg auf den Weissenstein in seiner 1836 erschienenen Beschreibung des Kantons Solothurn. Er fasst damit in zwei Sätzen zusammen, was auch über 160 Jahre später zu den schönsten Ausflügen im der näheren Umgebung der Stadt Solothurn gehört.

Die Verenaschlucht: Naturdenkmal, Parklandschaft und Ort der Erinnerung

Der enge, formenreiche Einschnitt des so genannten «Kreuzengrabens» mit seinen schroffen Felswänden, Balmen und Erosionskehlen, Stromschnellen und kleinen Wasserfällen wurde erst 1791 begehbar, als der französische Emigrant und frühere Minister Baron Louis-Auguste de Breteuil einen Fussweg den Bach entlang erstellen liess (Abb. 2). Eine Inschrift auf der rechten Seite nahe beim Südeingang der Schlucht erinnert an den Bau. Zeitgenössische Gemälde zeigen anstelle der heutigen, über den Verenabach führenden Steinbrücklein einfache Stege aus Holz oder Steinplatten.

Anderthalb Jahrhunderte nach dem Verbindungsweg zwischen Kreuzen und der Einsiedelei entstanden, demonstriert der Weg durch die Schlucht ein neues Verständnis der natürlichen Gegebenheiten und eine neue

Interpretation des Ortes. Die Abgeschiedenheit, Weltferne und Stille der spirituellen Andachtsstätten wird jetzt als nahe Erfahrung der Natur erlebt. Die Einkehr an diesem Ort gilt nicht mehr nur, wie ursprünglich angestrebt, der Andacht vor Christus und den Heiligen, sondern dem Naturerlebnis, das viele Zeitgenossen zunächst als ähnlich spirituell motiviert verstanden. Es ist also kein Zufall, dass der Schluchtweg den Kreuzweg als Zugang zum Heiligtum abgelöst und verdrängt hat – und auch nicht, dass das späte 20. Jahrhundert mit seinen Formen neuer Religiosität den alten Stationenweg in einer Interpretation als Meditationsweg wieder ins Leben gerufen hat.



Abb. 1: Der Einstieg in das Stiegenlos in der klassischen Darstellung von Franz Graff, 1830 (Feser 1989, 157).

Der Weg durch das Stiegenlos als Erfahrung der Gebirgswildnis

Schwieriger und anstrengender als der Weg durch die Verenaschlucht war die Fortsetzung vom Leewald hinauf zum Stiegenlos. Die heute bewaldete Geröllhalde wird in einem Reisebericht von 1810 als beschwerliche, «ausserordentlich lange und steile Holzrutsche» beschrieben. Vom bodenlosen Untergrund dürfte sich auch der Name «Stiegenlos» ableiten, der soviel bedeutet wie Aufstieg (Stieg, Stiege) im lockeren («losen») Gestein. Der heutige Fussweg windet sich in zahlreichen, engen Kehren dem Westrand der früheren Holzriesen entlang bis an den Fuss eines Felsriegels. Dieser wird auf mehreren Abschnitten mit in den Jurakalk gehauenen Treppenstufen überwunden (Abb. 3). Trocken gebaute Stützmauern ergänzen stellenweise das Trasse, so dass die Passage trotz der Steilheit einen sicheren Aufstieg bietet. Belohnt werden die Mühen der Wandernden mit atemberaubenden Ausblicken auf das Mittelland und auf die Berner Alpen.

Vom älteren Weg, der noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts über hölzerne Treppen in der Falllinie durch ein Felsencouloir führte, sind nur noch bildliche (Abb. 1) und schriftliche Darstellungen überliefert.

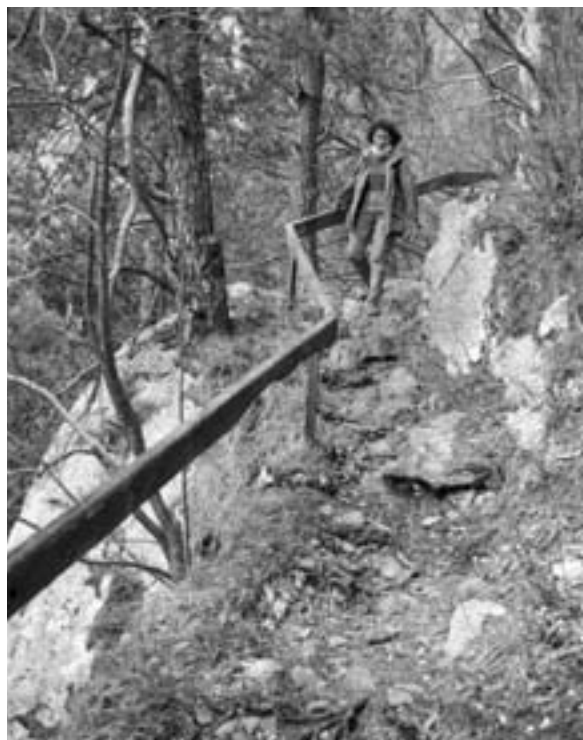
Keine hundert Meter nach dem «Chänzeli» – einer steinernen Ruhebänk, von der man ein letztes Mal vor dem Einstieg in die Schlucht die Aussicht geniessen kann – sind an der bergseitigen Felsböschung die eingemeis-



Abb. 2 (oben): Der Weg durch die Verenaschlucht ist als detailreiche Fussgängerpromenade ausgestaltet (RB).

Abb. 3 (unten): Auch heute noch verlangen die Felsenwege im Stiegenlos aufmerksames Wandern und Trittsicherheit (RB).

selten Jahreszahlen «1644» sowie «RENOV. 1830» zu erkennen. Die ältere Zahl belegt, dass ein Weg auf die fetten Alpweiden des Nesselbodens seit über 350 Jahren besteht. Damals wurde der Aufstieg wohl vor allem von Hirten benutzt, denn eine touristische Bedeutung erhielt er erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts: Das berühmte Alpenpanorama des Zürcher Kartografen und Panoramazeichners Heinrich Keller machte den Weissenstein ab 1818 auf einen Schlag zum Anziehungspunkt für naturverbundene Reisende. Nach der Eröffnung des Kurhauses im Jahre 1827 und dem Aufschwung der weit herum bekannten Molkenbäder etablierte sich der Solothurner Hausberg endgültig zum Ausflugsziel für Touristen und Kuristen aus allen Landesgegenden. Entsprechend wurde der Stiegenlosweg im Jahre 1830 renoviert und verbessert, als der Besucherstrom auf den Weissenstein einen ersten Höhepunkt erreichte.



Literatur

Bösch, Ruedi: Über den Weissenstein. Von Einsiedlern und Kurgästen, in: Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS (heute ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, Hrsg.): Wanderungen auf historischen Wegen. Thun 1990, 180–191.

Bösch, Ruedi: Der steile Aufstieg von Touristen und Kuristen, in: Bulletin IVS 99/2, 44–45.

Feser Paul Ludwig: Reisen im schönen alten Solothurnerland. Bilder und Berichte aus sechs Jahrhunderten, Solothurn 1989.

Hochstrasser, Markus: Erlebnis Weissenstein, Solothurn 1990.

Belchensüdstrasse und Scheltenpass

Das zentrale operative Problem der Schweizer Armeeführung während des Ersten Weltkriegs war der Schutz des Territoriums gegen Grenzverletzungen und Angriffe aus verschiedenen Richtungen. Vorbereitete Abwehrstellungen und befestigte Räume, aber auch neue Pass- und Erschliessungsstrassen dienten dazu, dieser Bedrohung zu begegnen.

Im Vordergrund stand während des Krieges die Vorbereitung auf einen Angriff Frankreichs gegen das Deutsche Reich über schweizerisches Territorium. Man erwartete französische Operationen im Nordjura, im Westschweizer Jura und in der Südwestschweiz.

Über die operativen Mittel zur Sicherung der Verteidigungsfähigkeit bestand innerhalb der Armeespitze nie Einigkeit, nachdem sich schon in der Vorkriegszeit Anhänger des Baues permanenter Befestigungen und Befürworter der Lehre der beweglichen Kampfführung gegenüberstanden. Generalstabschef Theophil Sprecher von Bernegg förderte ergänzend zu den bestehenden Festungswerken den Bau räumlich ausgedehnter temporärer Fortifikationen. General Wille dagegen rechnete mit einem beweglichen Einsatz der Truppen aufgrund der jeweiligen strategischen Lage; er sah in den Befestigungen in erster Linie gebundene Mittel und Truppen, welche die Beweglichkeit der Armee einschränkten.

Fortifikationen sichern Schlüsselräume

Die beiden Fortifikationen Murten und Hauenstein, deren Bau nach Kriegsbeginn einsetzte, bildeten die wichtigsten temporären Armeestützpunkte nach Sprechers Konzeption. Murten sicherte die Einfallsachsen aus Westen und Südwesten zwischen Saane, Neuenburger- und Bielersee. Hauenstein sollte den Eisenbahnknotenpunkt Olten schützen und war als Brückenkopf der Armee für Operationen nördlich der Aare, im nördlichen und nordwestlichen Jura, gedacht.

Von grossem faktischem Einfluss auf die Disposition der Armee war aber auch der Anschluss des Südens der Westfront im Raum der Ajoie, dem «Pruntrut Zipfel», der diesen Teil der Landesgrenze zum wichtigsten Schauplatz der «Grenzbesetzung» und den Pass von Les Rangiers zu einer fast legendären Verschiebungs- und Nachschublinie machte.

Neue Strassen gewährleisteten die Beweglichkeit

Sowohl im strategisch-operativen Rahmen der Verteidigungskonzeption als auch im taktischen Rahmen war die Anlage neuer Wege und Strassen erforderlich.

Für die Strassen im nordwestlichen Jura beurteilte Sprecher die Situation folgendermassen: «Die Strassenverhältnisse im Jura sind für einen Vor- und Aufmarsch mit Front gegen den Sundgau recht ungünstig. Zwischen der oberen Hauensteinstrasse und der Strasse durch die Taubenlochschlucht (Biel) führt keine vollständige Strasse



Abb. 1: Mit elegant in den Talschluss des Guldentals eingebundenen Serpentin überwindet die Militärstrasse die steile Südrampe des Scheltenpasses (CD).



vom Aaretal ins Birstal. Passwang [Balsthal–Zwingen] und Dünnerntalstrasse [Balsthal–Moutier] sind Zweigstrassen des obern Hauenstein. Die erstere ist sehr steil und für Truppentrains ohne Vorspann nicht fahrbar. Es fehlt aber ganz besonders an durchgehenden Verbindungen vom Aaretal ins Delsbergertal.» Diese waren nötig, um schnelle Bewegungen von grösseren Teilen der Armee zwischen dem zentralen Mittelland (mit der Fortifikation Hauenstein), dem westlichen Mittelland (mit der Fortifikation Murten) und der Grenze in der Ajoie auf möglichst direkten Verbindungslinien zuzulassen. So liess die Armeeführung die Strasse zwischen Biel und Moutier über die Pierre Pertuis verbessern und die Scheltenstrasse zwischen Balsthal und Moutier vollständig neu erstellen.

Über den Scheltenpass hatte bis in die 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts nur ein Fussweg geführt, der dann zum Feldweg ausgebaut wurde. Erst 1914/15 wurde als erste Fahrstrasse überhaupt die heute noch bestehende Militärstrasse angelegt. Sie genügt immer noch dem bescheidenen Lokal- und Ausflugsverkehr und hat bis auf einen Asphaltbelag und die Sicherung durch Leitplanken an exponierten Stellen kaum Veränderungen erfahren. Zahlreiche kunstvolle Stützmauern, Kilometersteine und Inschrifttafeln sowie einzelne kleine Betonbrücken aus der Bauzeit sind noch heute erhalten (Abb. 1).

Innerhalb der Fortifikation Hauenstein bauten Truppen der Armee Verbindungsstrassen von insgesamt 25,4 Kilometer Länge, die heute noch als Forst- und Bewirtschaftungsstrassen gebraucht werden. Unter ihnen besitzt die Belchensüdstrasse einen besonders hohen Stellenwert, handelt es sich doch um die einzige mit den Mitteln des handwerklichen Strassenbaus erstellte Gebirgsstrasse des Deutschschweizer Juras, die heute noch

Abb. 2: Unterhalb des Belchengipfels erinnert eine Inschrift an die Erbauung der Bergstrasse von November 1914 bis August 1915 (RB).

Abb. 3: Porträt eines hohen Offiziers – wahrscheinlich des Oberkommandierenden der Armee, General Ulrich Wille (RB).

in praktisch unveränderter Form existiert (Abb. 2). Da sie über weite Strecken durch steiles und abschüssiges Gelände führt und vielfach aus dem Fels gebrochen werden musste, weist sie zahlreiche mörtellos ausgeführte Kunstbauten auf, hauptsächlich Stützmauern und Entwässerungen. Zahlreiche bunte Kantonswappen und Truppeninschriften erinnern an ihre Erbauer: Spezialisten der Genietruppen, Infanteristen, Artilleristen und arbeitslose Zivilarbeiter. Ihnen verdanken wir eine der landschaftlich und handwerklich beeindruckendsten Strassen des ganzen Jurabogens (Abb. 3).

Literatur

Bösch, Ruedi; Doswald, Cornel: Die monumentale Belchensüdstrasse, in: Historische Verkehrswege im Kanton Basel-Landschaft, Redaktion ViaStoria, Hrsg. Astra, Bern 2004, 48–49.

Doswald, Cornel: Scheltenpass, in: Historisches Lexikon der Schweiz HLS (im Druck).

Fuhrer, Hans Rudolf: Befestigungslinien im Rahmen der schweizerischen Verteidigungskonzeption des 19. und 20. Jahrhunderts, in: Stadt- und Landmauern 1: Beiträge zum Stand der Forschung, Zürich 1995.

Fuhrer, Hans Rudolf: Die Schweizer Armee im Ersten Weltkrieg. Bedrohung, Landesverteidigung und Landesbefestigung, Zürich 1999.

Merz, Adolf: Die Fortifikation Hauenstein zur Zeit des 1. Weltkrieges 1914/18; in: Baselbieter Heimatblätter 48, 1983, 382–389.

Sprecher von Bernegg, Theophil: Bericht des Chefs des Generalstabes der Armee an den General, in: Wille, Ulrich: Bericht an die Bundesversammlung über den Aktivdienst 1914/18, Zürich 1919.

Wiesli, Urs: Der Scheltenpass, in: Jurablätter 57, 1995, 182–185.

Die Aare als Verkehrsträger über Jahrtausende

Flösse, Weinschiffe, Salztransporte

Heute denkt man bei der Flussschifffahrt in der Schweiz zuerst an den Ausflugsverkehr durch bevorzugte Flusslandschaften. Die Gerinne der grösseren Schweizer Flüsse sind längst durch zahlreiche Staustufen unterbrochen und nicht mehr schiffbar. Bis zum Bau von Kunststrassen und Eisenbahnen im 19. Jahrhundert war das aber ganz anders: Der Schwerverkehr wählte den Wasserweg, wo immer dies möglich war.

Die Flüsse des schweizerischen Mittellandes wurden bereits in römischer Zeit, ja wahrscheinlich sogar schon seit der Jungsteinzeit befahren. Dank einer Inschrift aus dem römischen Aventicum (Avenches) ist ein Schifferverband bekannt, dessen Angehörige die Aare und wohl auch die Zihl befuhren.

Die Flüsse galten im Mittelalter als «freie Reichsstrassen», deren Oberhoheit spätestens seit 1158 dem deutschen König zustand. Im Zusammenhang mit dem allgemeinen Aufschwung des europäischen Handels und insbesondere mit der zunehmenden Bedeutung der Messen von Frankfurt und Zürich im Hochmittelalter hat sich auch eine rege Flussschifffahrt entwickelt. Die Besucher der Zürcher Messe aus Freiburg, Bern und Solothurn benutzten für ihre Fahrten vorwiegend die Aare bis an die Schifflände von Klingnau.

Seit dem Spätmittelalter ist die Aareschifffahrt durch zahlreiche Zollltarife gut dokumentiert. Aus dem 14.–16. Jahrhundert kennt man Zollltarife von Büren, Solo-

thurn, Wangen an der Aare, Aarwangen, Aarburg, Olten und Aarau. Sie geben einen Überblick über die damals auf dem Wasser transportierten Waren. An erster Stelle stand das aus dem Burgund und Südfrankreich importierte Salz. Weitere wichtige Güter waren das Getreide sowie der aus dem Burgund, der Westschweiz und dem Elsass eingeführte Wein. Auf der Aare beförderte man also vor allem Massengüter (Abb. 1).

An den Zollstationen hatten Personen, Tiere und Waren ein Weggeld zu bezahlen. Spätestens seit 1587 mussten in Solothurn sogar sämtliche Waren ausgeladen und deklariert werden. Diese so genannte Ladergerechtigkeit war mit ein Grund für einen Jahrhunderte dauernden Konflikt zwischen Solothurn und Bern.

Eine besondere Form der Längsschifffahrt war die Flösserei, die bis ins Mittelalter zurückreicht. Mit ihren waldreichen Oberläufen bildeten die Aare und vor allem die Emme dafür ideale Voraussetzungen. Erste Hinweise gibt es seit dem 16. Jahrhundert; im grossen Stil wurde

Abb. 1: Die Ansicht des Aareraums mit Frachtschiffen von Laurent Midart zeigt die Hauptverkehrsader der Stadt Solothurn um 1780. Der mächtige Schanzengürtel prägt das Stadtbild beidseits des Flusses (Feser 1989, 92, Ausschnitt).



Abb. 2: Das Landhaus von 1722 (rechts) und das Schulhaus «Am Land». Dieses ersetzte 1870 das städtische Kaufhaus, das einst der zweite wichtige Güterumschlagplatz an der Wasserstrasse gewesen war (CD).



die Flösserei aber erst im 19. Jahrhundert betrieben. In dieser Zeit wurden Gesellschaften gegründet, die das Holz nach Frankreich und den Niederlanden exportierten.

Die Fahrtrichtung flussabwärts spielte in der Längsschifffahrt eine dominierende Rolle, doch waren auch Fahrten gegen den Strom üblich. Für die Bergfahrt wurden die Schiffe an Seilen festgemacht und mit Pferden oder menschlicher Kraft dem Ufer entlang hochgezogen. Häufig geschah dies auf so genannten Treidel-, Lein- oder Reckpfaden. Die bernische Salzdirektion verlangte 1774 eine Verbesserung des Schiffsweges zwischen Brugg und Wangen, und noch 1839 beklagten sich die Schiffsmeister zwischen Aarburg und Biberstein über den schlechten Zustand der Schiffszieherwege.

Verschiedene Umstände setzten der Aareschifffahrt ab dem 16. Jahrhundert zu. Der allmähliche Niedergang der Zurzacher Messen, fiskalische Massnahmen und seit dem 17. Jahrhundert die immer stärker einsetzende Verbesserung der Landstrassen bewirkten einen Rückgang der Schifffahrt. Für Massengüter blieb der Flusstransport zunächst aber konkurrenzlos. Dies änderte sich erst im 19. Jahrhundert mit dem Bau der ersten Eisenbahnen. Sie brachten die kommerzielle Schifffahrt auf der Aare praktisch zum Erliegen. 1902 wurde das letzte Floss von der Rankwaage bei Olten nach Stilli geführt. Das endgültige Ende für jegliche durchgehende gewerbliche Schifffahrt von Solothurn aareabwärts erfolgte mit dem Bau einer Serie von Flusskraftwerken. Noch bis weit in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg hegte man aber Pläne für den Ausbau der Aare zur modernen Wasserstrasse.

Zeugen des Flussverkehrs in der Stadt Solothurn

Auch nach dem Ende des Güterverkehrs sind im Flussabschnitt zwischen Büren an der Aare und Aarau Hafenanlagen, Zollhäuser, Pinten, Land- und Lagerhäuser erhalten geblieben. Im Kanton Solothurn sind das neben dem Zollhaus von Olten von 1786 vor allem drei Bauten in der Hauptstadt:

Der prominenteste Bau bei der Schiffflände «am Land» ist das Landhaus. Einst hiess das Gebäude auch «Weinland» – nach der wichtigsten Fracht, die hier gestapelt und verzollt werden musste. Der heutige, gut proportionierte Zweckbau stammt von 1722. Seine ge-

räumigen, mit Stichbogen überwölbten Öffnungen ver-raten die Schiffsanlegestellen. Unmittelbar flussaufwärts findet sich eine ausladende Schiffsrampe (Abb. 2).

Schräg gegenüber steht das ehemalige städtische Kaufhaus aus dem Jahre 1640, einst der wichtigste Handelsplatz für die auf dem Fluss eingeführten Güter. Seit dem Umbau zum Schulhaus «Am Land» ist es durch eine strenge spätklassizistische Fassade mit prominentem Dreiecksgiebel ausgezeichnet.

Gegenüber der Altstadt am rechten Aareufer liegt der 1697 gebaute Rollhafen mit seinem markanten Tor. Eine flache, teilweise überwölbte Rampe erlaubte hier das Herausziehen der Flussschiffe. Die Anlage wird von zwei massigen Terrassenbauten flankiert, die wie Bastionen aus der Ufermauer in den Flussraum vorspringen.

Literatur

Appenzeller, Gotthold: Geschichte der schweizerischen Binnenschifffahrt im Gebiet der Juraseen und Aare. In: Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Solothurn, Heft 11, Aarau 1922.

Bösch, Ruedi: Saufende Zöllner und fluchende Schiffer. Unterwegs auf der Aare zwischen Solothurn und Olten. In: Bulletin IVS 98/2, 33–38.

Brönnimann, Stefan: Die schiff- und flössbaren Gewässer in den Alpen von 1500 bis 1800. Versuch eines Inventars. In: Der Geschichtsfreund 150, 1997, 119–178.

Hasler, Kurt: Vom ehemaligen Flösserhandwerk. In: Jurablätter 35, 1973, 152–156.

Hochstrasser, Markus: Solothurn, Landhausquai 23, Jugendherberge «am Land», in: Archäologie und Denkmalpflege im Kanton Solothurn 2, 1997, 116–122.

Loertscher, Gottlieb: Altstadt Solothurn (Schweizerische Kunstführer 121), 3. überarb. Aufl. Bern 1987.

Schubiger, Benno: Die Kunstdenkmäler des Kantons Solothurn 1. Die Stadt Solothurn I, Basel 1994.

Wägli, Hans G.: Aare-Schifffahrt – einst und jetzt (Separatdruck aus: Jurablätter 41, 1979, Heft 4/5), Biel o.J.

Karrgeleisestrassen im Solothurner Jura

Karrgeleisestrassen galten lange Zeit als seltene und rätselhafte Wegzeugen aus der Römerzeit. Forschungen der letzten Jahre haben aber gezeigt, dass sie eine übliche Strassenbautechnik darstellen, die in exponierten Felspassagen bis in die frühe Neuzeit gerne eingesetzt wurde. Ihre Spurrillen schützten die Karren und Wagen auf Talfahrten mit blockierten Rädern davor, seitlich wegzurutschen.

Eine Geleisestrasse besteht aus zwei parallelen Rillen in einem festen Untergrund – in der Regel im anstehenden Fels, in selteneren Fällen in einem Steinpflaster oder einer hölzernen Fahrbahn (Prügel- oder Bohlenweg). Die Rillen sind mindestens 3–5 Zentimeter tief, können aber auch eine Tiefe von mehreren Dezimetern erreichen. Sie sind meist V-förmig und weisen eine gerundete Sohle auf. Ihre Funktion besteht darin, den Karrenrädern als Führung zu dienen, um das seitliche Ausscheren der Gefährte zu verhindern. Sie sind also mit heutigen Tramschienen vergleichbar.

Die Gefahr des Ausscherens bestand beim früheren Verkehr besonders bei der Talfahrt, wenn den Karren, die nicht die heute üblichen Bremsen aufwiesen, die Räder blockiert wurden. Auf den Geleisestrassen verkehrten Karren mit standardisierter Spurweite. Erst in der Schlussphase dieser Verkehrsform wurden auch breite, kastenförmige Rillen hergestellt, die das Befahren mit Wagen von unterschiedlicher Spurweite erlaubten (nach Schneider 2002, 56).

Mythos Karrgeleise

Karrgeleisestrassen sind in den Gebirgslandschaften Mitteleuropas recht häufige archäologische Befunde. Hier finden sich die steilen Hänge und exponierten Felsabbrüche, welche die Anlage einer sicheren Fahrbahn erforderlich machen, und hier findet sich auch der Fels, der das Aushauen relativ dauerhafter Spurrillen erlaubt.

Lange Zeit galten die Karrgeleisestrassen durchwegs als römische, allenfalls sogar keltische Strassenbauten. Erst Forschungen der letzten zwanzig Jahre, die in der Schweiz vor allem von ViaStoria-Mitarbeitern im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz vorangetrieben wurden, lassen erkennen, dass dieses stereotype Bild gründlich revidiert werden muss.

Die Mehrzahl der bisher zuverlässig untersuchten Geleisestrassen stammt aus einer Zeitspanne, die vom



Abb. 1: Geleise in der Blockpflasterung am Stalden bei Holderbank am Oberen Hauenstein (Foto Kantonsarchäologie Solothurn).

Abb. 2: Ein in den Fels gehauener Geleiseabschnitt unterhalb der Kapelle St. Joseph an der Passwangroute – ein steiler, exponierter und bei nassem Wetter schlüpfriger Weg (CD).



Mittelalter bis ins 18. oder sogar 19. Jahrhundert reicht – sie wurden angelegt, erneuert und benutzt, bis moderne Kunststrassen sie in ihrer Funktion als Pass- oder Erschliessungsstrassen ablösten. Die Auffassung, dass die heute sichtbaren Geleisestrassen aus römischer Zeit stammen, ist nicht mehr haltbar. Nicht ausgeschlossen ist aber, dass die an vielen Orten beobachtete Abfolge von mehreren Geleisestrassen auf eine römische Strasse zurückgeht.

Karrgeleisestrassen im Kontext

Die Karrgeleisestrassen des Kantons Solothurn verteilen sich auf Verbindungen von ganz unterschiedlicher Bedeutung. Meist lässt sich ihr Alter nur ungefähr angeben, doch geht kaum eines der bekannten Teilstücke in die römische Zeit zurück.

Bereits früh haben die Geleise an der Fernstrasse über den Oberen Hauenstein die Aufmerksamkeit auf sich gezogen, durfte man doch glauben, man habe am Stalden ein typisches Stück einer Steinplattenstrasse römischer Machart vor sich (Abb. 1). Der Weg wird in der Landeskarte noch heute als «Römerstrasse» bezeichnet. Seine Spurrinnen schienen durch Abnutzung entstanden zu sein, was die vorherrschende Theorie über die Entstehung der Karrgeleise bestätigte. Wahrscheinlich stammt das Strassenstück in der heutigen Form aber erst aus den Jahren 1711/12; es ist noch nicht geklärt, ob es sich bei den Geleisen in der Pflasterung wirklich um natürlich entstandene Spurrinnen und nicht um künstlich ange-

legte Spurrillen handelt. Sicher älter, aber noch nicht datiert sind die Karrgeleise, die man in den Hohlwegen nördlich davon sowie an einem Felsvorsprung weiter östlich gefunden hat.

Genauer weiss man über die Geleisestrasse, die 1993 unmittelbar nördlich des Felsdurchstichs durch die Chappeliflue am Unteren Hauenstein festgestellt wurde und in der man einen Beweis für die grosse Bedeutung des Übergangs in römischer Zeit gefunden zu haben meinte: In historischen Quellen sind zwischen 1567 und 1585 an dieser Stelle vier Tieferlegungen der Wegsohle

Karrgeleisestrassen im Solothurner Jura

Gemeinde	Ort	Funktion	Koordinaten	Quelle
Beinwil	Schlettgraben	Wirtschaftsweg	609 680 / 245 630	Kant. Arch. SO / G. Haase
Egerkingen	Vorberg	Wirtschaftsweg	627 000 / 241 740	ViaStoria / C. Doswald
Erschwil	St. Joseph	Passstrasse (Passwang)	609 180 / 246 180	Horisberger 1993, Nr. 14
Hofstetten-Flüh	Hofstetten	Ortsverbindung	605 140 / 258 700	Horisberger 1993, Nr. 15
Hauenstein-Ifenthal	Chappeliflue	Passstrasse (Unterer Hauenstein)	632 880 / 247 030	Drack 1993
Holderbank	Allmend/Absetzi	Passstrasse (Oberer Hauenstein)	624 150 / 242 910	Horisberger 1993, Nr. 10
Balsthal	Stalden	Passstrasse (Oberer Hauenstein)	621 900 / 241 630	Horisberger 1993, Nr. 11
			621 825 / 241 580	Horisberger 1993, Nr. 12
Oberbuchsiten		Passstrasse (Buchsiterberg)	625 150 / 241 000	ViaStoria / G. Schneider
			625 250 / 241 140	Horisberger 1993, Nr. 13

bezeugt. Das entdeckte Karrgeleise kann daher frühestens 1585 entstanden sein.

Aber nicht nur die beiden Solothurner Jurapässe mit internationaler Bedeutung besaßen Abschnitte mit Karrgeleisen. Auch Pässe, die nur als regionale Verbindungen dienten, wurden an besonders exponierten Stellen mit Geleisen ausgestattet, so der Passwang in der Lüsselschlucht bei St. Joseph (Abb. 2) oder die Südrampe des Buchsiterbergs im steilen Hang des Hards.

Besonders Bachgräben, deren ausgreifende Wasserläufe den Weganlagen zusetzten, nötigten die Wegbauer immer wieder zum Ausweichen in die felsigen Hänge. So entstanden auch die Karrgeleisestrassen zwischen Flüh und Hofstetten, eine reine Ortsverbindung (Abb. 3), oder die Wirtschaftswege bei Egerkingen und im Schlettgraben bei Unterbeinwil, die abseits liegende Jurahöfe, Alpen und Wälder erschlossen. Sie besitzen im Jura zahlreiche Parallelen (vgl. Zürcher, Schneider 2005). Der Karrweg im Schlettgraben könnte ausserdem auch für Eisenerzfuhren aus den Abbaugebieten südlich der Lüssel zu den Hammerschmieden im Talboden benützt worden sein. Ein ähnlicher «Erzweg» mit Karrgeleisen ist bei Guntmadingen im Schaffhauser Südranden bezeugt (Doswald 2004).

Handwerkliche Strassenbautechnik ist nicht epochegebunden

Karrgeleisestrassen sind technische Wegbauten, die bei Bedarf jederzeit angelegt und erneuert werden konnten, solange das Wissen um sie weitergegeben wurde. In der Regel entstanden sie nicht durch Abnützung, sondern wurden eigens aus dem Fels geschlagen oder in eine Steinplattenpflasterung eingehauen. Diese Technik war nicht zeitgebunden. Und auch die Spurweiten, die in der Altstrassenforschung lange Zeit als epochentypisch galten, waren keine unveränderlichen Grössen. Sie schwankten in relativ kurzen Zeiträumen, wenn auch nur um wenige Zentimeter. Im Besonderen lässt sich an den Spurweiten der Geleise auch der grundlegende Wechsel von den schmalspurigen einspännigen Karren und Gabelfuhrwerken zu den breitspurigen zweispännigen Deichselfuhrwerken im 17. und 18. Jahrhundert erkennen.

Karrgeleisestrassen sind also gängige, den Anforderungen ihrer Zeit anpassbare Kunstbauten, die unter bestimmten Umständen fast überall im Gebirge anzutreffen waren – selbst an den bäuerlichen Fahrwegen auf den Jurahöhen. Mit weiteren Funden ist jederzeit zu rechnen.



Abb. 3: Die Geleise am Karrweg zwischen Hofstetten und Flüh führen durch den Felsdurchbruch westlich von Hofstetten (CD).

Literatur

- Bösch, Ruedi:** Über römische und andere Strassen. In: Bulletin IVS 1999/2, 46–48.
- Doswald, Cornel:** Von Erzgruben und Erzfuhren im Klettgau. In: Revue Schweiz, Heft 4, 2004, 19–20.
- Drack, Walter:** Karrengeleise bei der Chappelliflue freigelegt. In: Oltenener Tagblatt, 8.2.1993.
- Horisberger, Beat:** Zur Problematik der «römischen» Karrgeleise im schweizerischen Jura. In: Archäologie des Kantons Solothurn 8, 1993, 7–35.
- Schneider, Guy; Vogel, Werner:** Karrgeleise: Der Versuch, die Geleiselandschaft von Vuiteboeuf/Ste-Croix (VD) zeitlich einzuordnen. In: Bulletin IVS 1995/1, 25–34 [mit Karte aller damals bekannten Karrgeleisestrassen in der Schweiz].
- Schneider, Guy:** Mythos Karrgeleise. In: Wege und Geschichte, Zeitschrift von ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, Universität Bern, 2002, 56–61.
- Schneider, Guy:** Alle Wege führen nach Rom – auch Geleisestrassen?, in: «Alle Wege führen nach Rom ...» Internationales Römerstrassenkolloquium Bonn (Materialien zur Bodendenkmalpflege im Rheinland 16), Pulheim Brauweiler 2004, 67–78.
- Zürcher, Pierre; Schneider, Guy:** Die Charrières – vergessene Landwirtschaftswege im Jura. In: Wege und Geschichte, Zeitschrift von ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, Universität Bern, 2005/1, 12–16.
-

Brücken im Kanton Solothurn

Traditionelles Brückenbaumaterial war im Solothurnischen bis ins 18. oder gar 19. Jahrhundert das Holz, das nicht nur für Fussgängerstege an Furten und für kleine fahrbare Brücken gebraucht wurde, sondern auch für die ältesten grossen Flussbrücken über die Aare in Olten und Solothurn und über die Birs in Dornachbrugg. Erst die Modernisierung der Verkehrsnetze führte zum Einsatz dauerhafterer und leichter berechenbarer Baustoffe: Stein, Stahl und Beton.

Der Stein setzte sich bei den kleineren Brücken im 18. und 19. Jahrhundert weit gehend durch, während die Grossbrücken über die Aare noch im 19. Jahrhundert ganz oder in wichtigen Teilen aus Holz bestanden. Erst das Eisenbahnzeitalter machte die Verwendung von Stahl für die Tragwerke gebräuchlich. Stahlbrücken ersetzten viele der alten Fähren über die Aare, beginnend 1837 mit der Drahtseilbrücke von Aarburg, die noch eine vollständig aus Holz konstruierte Fahrbahn besass. Im 20. Jahrhundert schliesslich wurde der armierte, nach dem Zweiten Weltkrieg auch der vorgespannte Beton zum Baustoff, der den Brückenbau prägte.

Die grossen Aarebrücken – ein Spiegel des Brückenbaus im 19. Jahrhundert

Als älteste bestehende Aarebrücke im Kanton Solothurn entstand Blasius Baldischwilers Oltener Brücke von 1804 noch in der Tradition des handwerklichen Holzbaus.

Dennoch ist sie bereits geprägt von der rationalen Ökonomie, die den Ingenieurbau seit dem 19. Jahrhundert bestimmt. Wirtschaftlichkeit, Gebrauchstauglichkeit und Zuverlässigkeit bestimmen die Grundelemente ihres Tragwerks – trapezförmige Hängewerke mit mässigen Spannweiten zwischen Pfahljochen – und ihr ausgewogenes Erscheinungsbild (Abb. 1). Die Fortsetzung der Entwicklung des Holzbrückenbaus belegt die 1863 fertig gestellte Aarebrücke zwischen Fulenbach und Murgenthal: Trotz ihres traditionell anmutenden Äusseren ist sie ein Ingenieurholzbau aus standardisierten Bauteilen, die je nach Bedarf zu durchlaufenden Trägern von fast beliebiger Länge zusammengefügt werden konnten. Erbaut nach dem Patent des Amerikaners William Howe, besteht ihr Tragwerk aus gitterförmig angeordneten hölzernen Druckstreben, die von vorgespannten eisernen Zugstangen zusammengehalten werden (Abb. 2).

Auf Initiative der Stadt Aarburg entstand 1837 als dritte solothurnische Aarebrücke überhaupt eine zeitge-



Abb. 1: Olten – eine gedeckte Holzbrücke aus der Kultur des alten Handwerks. Ihre harmonischen Proportionen und ihre schnörkellose Erscheinung sind Ausdruck rationaler Ökonomie und der reichen Erfahrung, die der 52-jährige Blasius Baldischwiler in seinen ersten Brückenentwurf einbrachte (CD).



Abb. 2: Fulenbach – eine gedeckte Holzbrücke als Ingenieurbau im Geist des 19. Jahrhunderts (CD).

mässe Hängebrücke, die es erlaubte, den Fluss stützenfrei zu überspannen. Nur drei Jahre nach dem Bahn brechenden «Grand Pont Suspendu» in Freiburg eröffnet und von Guillaume Henri Dufour, einem Pionier des Hängebrückenbaus begutachtet, stellte sie eines der mutigsten Tragwerke dar, das solothurnischen Boden berührte (Abb. 3). Die Drahtseilbrücke besass, wie damals üblich, ein hölzernes Brückendeck mit kreuzweise verstrebtten Geländern; es war nur geringfügig versteift, und die Brücke geriet daher leicht ins Schwanken. Zugelassen war sie für Fussgänger, Vieh und einspännige Fuhrwerke im Schritt, doch konnte sie auch ein vierspänniges Fuhrwerk tragen. An ihrer Stelle entstand 1912 eine Stahlbetonbrücke, auch sie eine Pionierleistung: Als Solothurns erste grosse Flussbrücke aus dem neuen Baustoff wurde sie von keinem geringeren als Robert Maillart entworfen.

Abb. 3: Ansicht von Aarburg mit der neuen Hängebrücke von Westen, Situation vor dem Stadtbrand von 1840 (J. H. Luttringhausen in: Peter Kleiner u. a. [Hrsg.]: Unbekannter Aargau. Ansichten des 18. und 19. Jahrhunderts aus der Sammlung Laube, Aarau 1994, 73).



Als Tragkonstruktion wählte der heute weltberühmte Brückeningenieur ausnahmsweise einen eingespannten Bogen, der über das Stabwerk einer feingliedrigen Rahmenkonstruktion die Fahrbahnplatte trug; deren kräftige, sie versteifende Brüstungen liessen sie als schwebenden Balken erscheinen, der in einem harmonisch ausgewogenen Verhältnis zum Brückenbogen stand. 1969 wurde sie umgebaut und verbreitert; das aktuelle Tragwerk, ein Kastenträger, erinnert zumindest noch an Vorbilder von Maillarts Hand.

Im Lauf des 19. Jahrhunderts vermehrten sich die Aarebrücken in zuvor ungekanntem Mass. Nach Simeon Bavier, dem Verfasser des ersten Standardwerks über «Die Strassen der Schweiz» und späteren Bundesrat, waren 1878 die Stahlbrücken bereits zahlreicher als die Holzbrücken – obwohl im 19. Jahrhundert noch die Übergänge von Fulenbach–Murgenthal (1863) und Niedergösgen–Schönenwerd (1864) aus Holz erbaut wurden. Neben der Hängebrücke von Aarburg bestanden vier weitere stählerne Strassenbrücken: zwei in Solothurn sowie zwei Fachwerkträger zwischen Grenchen und Arch und bei Attisholz. Letztere ist heute noch in Betrieb.

Insbesondere die alten Verkehrsknotenpunkte Solothurn und Olten, wo zu den Strassen auch die Eisenbahnen traten, erlebten im Zug der Verdichtung des Verkehrsaufkommens eine Zunahme der Übergänge, die sich bis heute fortsetzt – man denke bei Solothurn an die Fertigstellung der A5, die 2005 aufgenommenen Arbeiten für den Ersatz der Rötibrücke von 1925 und die bevorstehenden Brückenschläge für die Westumfahrung, bei Olten an die laufende Projektierung der Entlastungsstrasse südwestlich der Stadt. Exemplarisch zeigt die



Stadt Solothurn, wie es in der Nachfolge einer einzigen offenen Holzbrücke zur Verteilung der Verkehrsflüsse auf zuerst zwei (erste Kreuzackerbrücke 1697/98), dann zahlreiche zeitgemässe Neubauten kam.

Zwei Stahlbrücken stellen heute Solothurns älteste Aareübergänge dar. Den Kern der Wengibrücke (Abb. 4) bildet immer noch der 1878 vollendete Fachwerkträger, der an die Stelle der jahrhundertlang bestehenden offenen Holzbrücke getreten war. Er wurde 1930 durch seitliche Vollwandträger verstärkt und verbreitert, deren elegant ausschwingende Konsolen die Gehsteige tragen. Aus den Jahren 1927 und 1937 stammen die doppelten Vollwandträger der neuen Eisenbahnbrücke, die den Oberbau der ersten Brücke von 1856/57 ersetzen (Abb. 5).

Steinbogenbrücken der frühen Neuzeit

Naturstein bildete in der Neuzeit bis weit ins 19. Jahrhundert hinein das bevorzugte Baumaterial für ländliche Brücken – nicht nur im Jura, sondern auch im Mittelland,

Abb. 4, 5: Nachbarinnen an der ältesten Brückenstelle des Kantons: die Wengibrücke (links) und die Eisenbahnbrücke in Solothurn (rechts; CD).

das reich an Findlingen war. Der bodenständige Werkstoff konnte von einheimischen Bauhandwerkern verarbeitet werden. Diese orientierten sich fast durchwegs an wechselnden Stilvorbildern, die dem gängigen architektonischen Formenrepertoire entstammten. Stilistisch unbeeinflusst blieben nur die archaisch wirkenden Brücken, die aus rohen Bruchsteinen gebaut sind. Allerdings setzten sich die Steinbogenbrücken erst im 18. Jahrhundert im Strassenbau durch. Eine Ausnahme bildete einzig die 1612/13 errichtete Birsbrücke von Dornachbrugg, die mit drei gewölbten Jochen eine spätmittelalterliche Holzbrücke mit Mauerpfeilern ersetzte. Ausserdem war ihr Einsatzbereich auf Bäche und kleinere Flüsse beschränkt. Die neue Birsbrücke von Dornachbrugg aus dem Jahr 1823 blieb mit zwei Jochen und 35,2 Meter Gesamt-



Abb. 6: Die Brücke über den Chastelbach zwischen Himmelried und Steffen besitzt wie viele ländliche Kleinbrücken keine Brüstung, sondern nur vier Prellsteine an den Auffahrten. Das Bruchsteingewölbe hat sich etwas gesenkt und ist renovationsbedürftig (CD).



länge zwischen den Widerlagern die grösste Steinbogenbrücke des Kantons (Abb. 10). Eine besonders aufwändige Steinbrücke war auch die alte Oeschbrücke in Subingen mit rund 21 Meter Länge zwischen den Zufahrtsdämmen (Abb. 9).

An Länge wurden sie allerdings vom «Höch Stäg» in Oensingen übertroffen, der nicht eigentlich eine Brücke war, sondern ein mit Mauerwerk verblendeter Damm von etwa 60 Meter Länge aus dem 19. Jahrhundert. Er überquerte mit sechs überwölbten, in unregelmässigen Abständen eingeschalteten Durchlässen nicht nur die bescheidene Dünner, sondern das ganze hochwassergefährdete Gebiet der Talaue.

Viele ländliche Brücken bestehen aus rohem, oft trocken gemauertem Bruchsteinmauerwerk und wirken da-

durch besonders alt und archaisch. Sie besitzen meist ein flaches Stichbogengewölbe, da sie zwischen niedrige Ufer eingespannt sind. Entscheidend war bei der Wahl der Gewölbeform immer die Sicherung eines möglichst grossen Durchflussprofils, um bei Hochwasser einen Rückstau zu vermeiden, der zur Überschwemmung des Vorlandes geführt und die Brücke gefährdet hätte. Beispielhaft dafür ist die gut erhaltene Brücke über den Chastelbach zwischen Himmelried und Steffen, über die einst die Fahrstrasse nach Brislach führte (Abb. 6). Die traditionelle ländliche Brücke stammt aus dem späten 18. oder frühen 19. Jahrhundert und hat ein «schiefes», schräg über den Bachlauf gespanntes Gewölbe. Die Fahrbahn besitzt keine Brüstungen und liegt direkt auf dem Bogenscheitel auf. Die Auffahrten sind aber durch

Abb. 7 (oben links): Die Lüsselbrücke zwischen Erschwil und der St. Josephskapelle ist möglicherweise die älteste bestehende Strassenbrücke des Kantons (CD).

Abb. 8 (oben rechts): Die Dürrbachbrücke beim Königshof, Gemeinde Rüttenen, ein robuster Zweckbau aus dem 18. Jahrhundert (CD).

Abb. 9 (unten): Die für Solothurn ungewöhnlich kunstvolle Gliederung der alten Oeschbrücke von Subingen geht am besten aus dem Projektplan mit dem Aufriss hervor (Johann Baptist Altermatt: Project einer Brugg im Dorf Subingen, 1812. Staatsarchiv Solothurn).

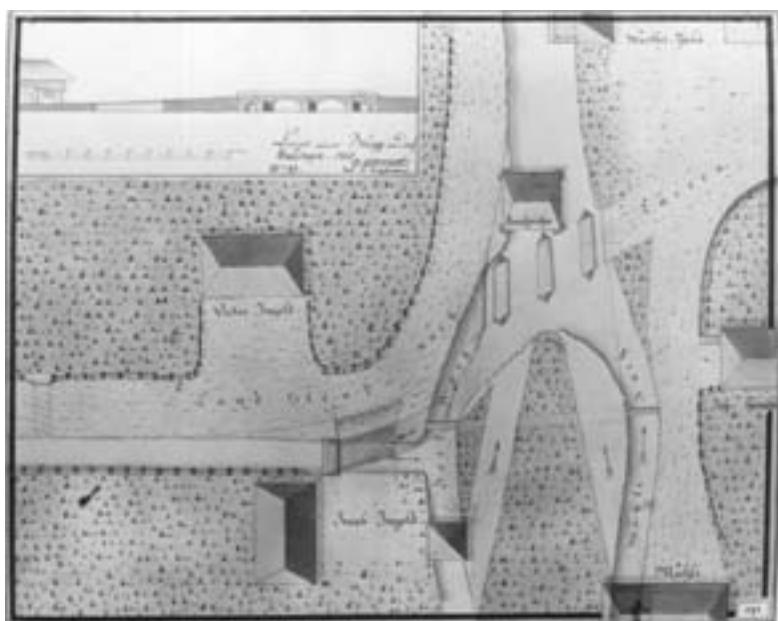




Abb. 10: Die Birsbrücke von Dornachbrugg, 1823. Obwohl sie heute zu tief im gestauten Wasser steht, erahnt man noch die Eleganz ihres Bogenpaares (CD).

Abb. 11: Die Siggernbrücke zwischen Hinter Riedholz und Niederwil steht in einer Biegung des Bachlaufs und musste daher mit besonders aufwändigen Futtermauern vor der Erosionskraft des Wassers geschützt werden (CD).

Prellsteine gesichert, und auf der Oberstromseite wurde ausserdem ein Einlenker konstruiert, um das Einbiegen von links aus Richtung Himmelried zu erleichtern.

Die Lüsselbrücke oberhalb von Erschwil dürfte noch aus der Bauzeit der ersten Passwangstrasse um 1730 stammen (Abb. 7). Die stichbogige Hausteинbrücke ist damit wohl die älteste noch bestehende Steinbogenbrücke im Kanton Solothurn. Sie führte die Passwangstrasse schräg über das Flüsschen. Als Teil der ersten durchgehend neu angelegten Kunststrasse des Kantons wurde sie sorgfältig durchgestaltet und besitzt einen regelmässigen Steinschnitt. Ihre Fahrbahn wird von niedrigen monolithischen Brüstungsmauern begrenzt, die an der Innenseite mit Prellsteinen geschützt sind.

Zu den ältesten Steinbogenbrücken gehört auch die 1768 erbaute Fahrwegbrücke, die westlich des Königshofs bei Rüttenen über den Dürrbach führt (Abb. 8). Da sie keine Anforderungen an eine repräsentative Gestaltung zu erfüllen hatte, wirkt ihr solides Bruchsteinmauer-

werk recht unruhig. Die Fahrbahn liegt auch hier direkt auf dem Scheitel des hoch gestelzten, stark ausgerundeten Segmentbogens auf und wird von Brüstungsquadern begrenzt.

Die 1812 erbaute Alte Oeschbrücke an der Luzernstrasse in Subingen wurde 1973 abgetragen, aber leider nicht wie vorgesehen wieder aufgebaut. Ihre Gliederung mit zwei breiten Mittelöffnungen und zwei schmalen flankierenden Durchlässen, die sorgfältige Ausbildung der Pfeiler mit dreieckigen Vorköpfen und die Anwendung des Korbbogens, der konstruktiv aufwändige Steinmetzarbeit verlangt, demonstrieren ihren repräsentativen Anspruch (Abb. 9). Korbbogen, niedrige Brüstungsmauern und sorgfältiger Steinschnitt finden sich etwa auch an der 1826 erneuerten «Chutzenbrugg» über den Limpach, über die damals noch die Kantons-grenze und die Hauptstrasse zwischen Bern und Büren verliefen. Auch die 1823 neu errichtete Birsbrücke in Dornachbrugg erfuhr als Grenzbrücke eine repräsen-

Abb. 12: Die Strassenbrücke an der Bergstrasse von Egerkingen nach Langenbruck ist trotz ihres Aussehens keine Römerbrücke; sie wurde erst 1877 erbaut (CD).



tative Gestaltung (Abb. 10). Auf ihrem Mittelpfeiler steht die Statue des hl. Johannes Nepomuk, die schon auf dem 1813 teilweise eingestürzten Vorgängerbau gestanden hat. Leider kommt die Höhe des Mittelpfeilers und der Widerlager heute nicht mehr zur Geltung, da die Birs hier gestaut ist und die Kämpfersteine der Stichbogen bereits im Wasser stehen.

Die zahlreichen Strassenbrücken aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts besaßen überwiegend einen standardisierten Aufbau. Über einem flachen Stichbogen waren Stirnmauern aufgeführt, die nicht nur die Bogenzwickel ausfüllten, sondern auch über dem Bogenscheitel durchliefen; sie hielten den geschotterten Strassenkoffer zusammen. Ihren oberen Abschluss bildeten aneinandergefügte Steinplatten, die ein leicht vorspringendes Gurtgesims formten. Darauf wurden die aus mächtigen Quadern bestehenden Brüstungsmauern gestellt, die oben meist abgerundet waren. Um die Mitte und in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts traten kräftig profilierte Schmuckformen auf, meist Kissen- oder Bossenquader, welche die vorher glatten Mauerflächen gliedern – etwa an der Siggernbrücke an der Strasse zwischen Hinter Riedholz und Niederwil (Abb. 11) mit ihren hohen Flügelmauern. Als Besonderheit besitzt diese Brücke zwischen dem Bogenscheitel und dem Gurtgesims ein Band aus profilierten Steinquadern. Das rustikale Bossenquadermauerwerk der rundbogigen Strassenbrücke an der Bergstrasse von Egerkingen nach Langenbruck erinnert an römische Brückenbauten (Abb. 12). Entstanden ist das «historisierende» Bauwerk aber erst im Jahr 1877 zusammen mit der neuen Strassenanlage.

Diese Steinbogenbrücken sind wertvolle Zeugen der ersten Modernisierungsphase des solothurnischen Stras-

sennetzes, die im 18. Jahrhundert einsetzte. Ihre solide handwerkliche Bausubstanz ist an vielen Nebenstrassen noch erhalten; sie fordert Rücksichtnahme und schonende Anpassungen an den modernen Strassenverkehr.

Literatur

- Affolter, Claudio:** Solothurn. Architektur und Städtebau 1850–1920. Solothurn 2003.
- Fischer, Eduard:** Oltner Brückenbuch. Brücken, Zoll und Fähren. Olten o. J. [1954].
- Backman, Ylva:** Oensingen/Solothurnstrasse, in: Archäologie und Denkmalpflege des Kantons Solothurn 8, 2003, 34–35.
- Flatt, Karl H.:** Flussübergänge an der mittleren Aare. In: Bau- und Landwirtschafts-Departement des Kantons Solothurn (Hg.): Festgabe Hans Erzer. Solothurn 1983.
- Hauser, Andreas:** Olten. Architektur und Städtebau 1850–1920. Solothurn 2000.
- Heitz, Fritz:** Von Strassen und Brücken in und um Aargau. Aargau 1991.
- Ingold, Walter (Red.):** Strassen und Brücken im Kanton Solothurn, 1900–1962. Solothurn o. J. [1964].
- Kaiser, Otto:** Die alte Nepomukbrücke zu Dornachbrugg. In: Jurablätter 18, 1956, 53–63.
- Kernkraftwerk Gösgen-Däniken AG (Hrsg.):** Burgen, Brücken und Fähren im Gösgeraum. Däniken 1986.
- Loertscher, Gottlieb:** Die Kunstdenkmäler des Kantons Solothurn, 3. Die Bezirke Thal, Tierstein und Dorneck. Basel 1957.
- Schubiger, Benno:** Die Kunstdenkmäler des Kantons Solothurn, 1. Die Stadt Solothurn I. Basel 1994.
- Stadelmann, Werner:** Holzbrücken der Schweiz – ein Inventar. Chur 1990.
- Stähli, Hans:** Das Limpachtal und seine Bodenverbesserung. Fraubrunnen 1941.
- Verkehrsprojekte** Entlastung Solothurn und Region Olten: www.entlastung.info
- Wägli, Hans G.:** Schienennetz Schweiz – Strecken, Brücken, Tunnel. Zürich 1998.

Schlösser, Strassen, Bäume

Die Allee als kultivierte Wegbegrenzung ist in der Schweiz eine eher junge Erscheinung, Frankreich hingegen kennt sie seit Jahrhunderten. Nachdem in den Anfängen noch hauptsächlich Nutzhölzer angepflanzt worden waren, wählte man Bäume allmählich als Gestaltungselement in der Gartenbaukunst. Erst im 18. Jahrhundert fanden die Alleen ihren Standort an den grossen Überlandstrassen.

Die Wurzel des Begriffs Allee liegt im französischen Verb «aller» (gehen), das substantiviert als Bezeichnung für einen Weg am Ende des 13. Jahrhunderts in die Schriftsprache einging. Als «Allée» im engeren Sinn wurde ein Weg zwischen zwei Einfassungsmauern, zwischen Heckenstreifen oder Baumreihen bezeichnet; im schweizerischen Verständnis entsprach das einer Gasse.

Weiteres erfährt man in einem vor über 450 Jahren in Frankreich erlassenen Reglement. Darin wird die Landbevölkerung verpflichtet, entlang der Landstrassen Ulmen zu pflanzen, um so solides Holz für Geschützlafetten zu produzieren. Neben Ulmen und Eschen säumten allmählich weitere Baumarten die Strassenränder.

Strassen als Alleen

Busch- und Baumhecken waren in der Schweiz seit alters als Strassen- und Wegbegrenzungen verbreitet. Da sie oft die Strassen einengten und ihr Schattenwurf das Trocknen der Fahrbahn verzögerte, gibt es zahlreiche Verordnungen zu den Bepflanzungen entlang von Strassen. So schreiben die ersten solothurnischen und bernischen Strassenreglemente von 1737 und 1744 vor, dass Bäume nur in einem bestimmten Abstand von der Strasse gepflanzt werden dürfen, damit die Fahrbahn der Sonne und dem Wind besser ausgesetzt ist.

Den Kunststrassen des späten 18. und des 19. Jahrhunderts konnten Schatten und Laubwurf nichts anhaben, und so setzten sich die Baumreihen entlang der



Abb. 1: Eine Birnbaumallee und zwei klassizistische Postamente begrenzen die Auffahrt von der Baselstrasse zum Schöpferhof bei Hinter Riedholz (CD).

Landstrassen auch in der Schweiz durch. Bern verhalf nicht nur den Kunststrassen, sondern auch der Alleepflanzung zum Durchbruch. 1738–1740 liess die Obrigkeit die Engeallee mit Ulmen bepflanzen, und bald galt diese mit ihrer Aussicht auf Stadt und Alpen als die beliebteste Promenierstrasse weit und breit. Das Strassenbauprogramm von 1740 erhob die Bepflanzung der wichtigen Berner Ausfallstrassen zum Standard. Der Aargauerstalden (1750–58) und der Muristalden (1779–83) sind noch heute eindrückliche Beispiele.

Ganz in französischer Tradition schreibt bereits 1759 der Übersetzer von Hubert Gautiers grundlegender Abhandlung über den neuen Strassenbau von 1693 in einer Anmerkung: «Die vornehmste Zierde der heutigen Landstrassen besteht in schönen Alleen von Bäumen, die den Reisenden einen kühlenden Schatten geben.»

Abb. 2 (links): Eine regelmässig verzüngte Lindenallee bildet die axiale Promenade zwischen Schloss Steinbrugg und dem Aareufer (RB).

Abb. 3 (rechts): Ein Tor dient als Abschluss der Königshofallee, der schönsten Baumallee Solothurns (RB).

Vom Nützlichen zum Schönen

Auch von einer anderen Seite her finden die Alleen Eingang in unser Landschaftsbild: Als sorgsam gepflegte Pflanzform sind sie ein wichtiges Element des symmetrischen Gartenstils, der vom Franzosen Claude Mollet eingeführt und Ende des 17. Jahrhunderts von André Le Nôtre vollendet wurde. Die Gartenbauer setzten die Baumreihen nicht mehr nur im Hinblick auf ihren Nutzen ein, sondern erhoben sie zu einem der wichtigsten Gestaltungsmittel im klassischen französischen Garten.

Solothurn war die erste Schweizer Stadt, in der sich Le Nôtres Gartenbaukunst durchsetzte. Seit 1530 residierten hier die Ambassadoren Frankreichs, und so wurde die Stadt von den französischen Modeströmungen stärker beeinflusst als der Rest der Eidgenossenschaft. Der Solddienst und das Pensionswesen brachten den Bürgern einen Reichtum, der sich heute noch in den zahlreich erhaltenen Patrizierhäusern in und um Solothurn widerspiegelt. Fast alle privaten Stadtpalais und Sommerhäuser entstanden in der Zeit zwischen 1650 und 1720. Wer etwas auf sich hielt, nannte eine französische Gartenanlage vor dem Haus sein eigen. Je grösser der Landsitz war, desto aufwändiger wurden die Grünanlagen gestaltet. Dies ging so weit, dass man die Haupt-





achse des Gartens bis auf mehrere hundert Meter verlängerte und als prunkvolle doppelte Baumreihe zur Residenz führte. Die Schweiz sah daher ihre ersten Alleen in den Zufahrten der barocken Landsitze. Fünf davon sind in Solothurn erhalten.

Vom Schönen zum Seltenen

Eine 260 Meter lange, zweireihige Lindenallee liegt auf der Südseite des um 1670 gebauten Schlosses Steinbrugg (heute Bischöfliches Ordinariat der Diözese Basel; Abb. 2). Die Allee war hier nicht die Hauptzufahrt des Gebäudes, sondern eine im Schatten verlaufende, romantische Promenade zum Aareufer hin. Vermutlich liegt die erste Pflanzung der Bäume bald 300 Jahre zurück. Die Linden wurden laufend ersetzt, so dass die Allee ihren Charakter bis heute behalten hat.

Bei der Fegetzallee, dem Zugang zum barocken Sommerhaus Schloss Blumenstein, machte sich in den letzten Jahren das Alter bemerkbar. Etliche der Linden mussten aus Sicherheitsgründen gefällt werden. Altersschätzungen gehen für die Baumriesen von über 270 Jahren aus. Tatsache ist, dass bereits eine Darstellung zu Beginn des 18. Jahrhunderts eine vierreihige Allee zeigt.

Der 300 Meter lange Zugang zum Herrenhaus Königshof ist heute die kompakteste und schönste Allee Solothurns (Abb. 3). Die in zwei lückenlosen Reihen ge-

Abb. 4: Die denkmalpflegerische Ergänzung der Südallee von Schloss Waldegg entspricht einer Wiederherstellung der Originalanlage (RB).

pflanzten Ahornbäume bilden im Sommer mit ihren breiten Kronen ein wunderbares Blätterdach.

Vom Seltenen zum Wiederentdeckten

Dass Alleen nicht statische, sondern dynamische Gebilde sind, zeigt sich am repräsentativsten Bau aus der Ambassadorszeit, dem Schloss Waldegg. Zum 1682 von Schultheiss Johann Viktor Besenval erbauten Landsitz führen von Süden und Osten zwei Alleen. Dominant ist die erstmals 1709 dargestellte Südallee, die das Schloss mit der Baselstrasse verbindet, indem sie die Hauptachse des Gartens verlängert. Im Verlauf des 18. Jahrhunderts verschwanden die Bäume auf einer Länge von 400 Meter. Im Rahmen der Gesamtrenovation des Schlosses sowie der Ausgrabung und Rekonstruktion des historischen Gartens wurde die ganze Südallee im Winter 1990 mit Sommerlinden wieder angepflanzt (Abb. 4). In der Ostallee der Waldegg stehen nicht nur klassische Allee-bäume, sondern auch Obstbäume, deren Pflanzung der französische Agronom Jean-Baptiste François Rozier bereits gegen Ende des 18. Jahrhunderts empfohlen hat (vgl. Abb. 1).

Der wachsende Motorfahrzeugverkehr des 20. Jahrhunderts bedeutete für viele Alleen entlang von Hauptstrassen das Ende. Die Baumreihen wurden zu Hindernissen bei Strassenverbreiterungen, fielen Unfällen zum Opfer, oder man beseitigte sie aus Sicherheitsgründen. Ein Umdenken setzte erst ein, nachdem die Ausmerzaktionen schon manchen nackten Strassenrand hinterlassen hatten. Umso erfreulicher ist es, dass heute die Baumpflanzungen im Strassenbereich eine eigentliche Renaissance erleben und auch der überlieferte Bestand alter Alleen gepflegt und ergänzt wird.

Literatur

Altermatt, Johann Baptist: Plan der Stadt und des Stadtbezirks Solothurn. Solothurn 1822, Faksimileausgabe Murten 1995.

Amiet, Bruno; Sigrist, Hans: Solothurnische Geschichte 2. Stadt und Kanton Solothurn von der Reformation bis zum Höhepunkt des patrizischen Regimes, Solothurn 1976.

Baumann, Albert: Der Solothurner Garten im 17., 18. und 19. Jahrhundert, in: Jurablätter 24, 1962, 73–94.

Baumgartner, Hansjakob: Auf- und Niedergang eines Statussymbols. Alleen in der Schweiz. In: Wander-Revue, April 2004, 30–31 [Mit Fotos von Ruedi Bösch].

Bösch, Ruedi: Von der Strasse in den Garten und zurück. Wie die Alleen von Frankreich in die Schweiz kamen und was von ihnen in Solothurn übrig blieb. In: Bulletin IVS 97/1, 18–20.

Heyer, Hans-Rudolf: Historische Gärten der Schweiz, Bern 1980.

Kunststrassen: Wege und Geschichte, Zeitschrift von ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, Universität Bern, 2002.

Mader, Günter: Alleen. In: anthos 1/97, 4–7.

Das Inventar

Seit den Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts ist unsere Kulturlandschaft rasanten Veränderungen unterworfen. Private und gewerbliche Bautätigkeit sowie die Infrastruktur für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft haben Eingriffe bewirkt, von denen besonders die Kleinformen der Landschaft betroffen sind. In diesem Zusammenhang sind auch zahlreiche historische Wege zerstört worden.

Vor diesem Hintergrund gab der Bund 1984 den Auftrag zur Erarbeitung des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz IVS. Die Aufgaben und Ziele des IVS gehen allerdings weit über den Bereich der Raumplanung im engeren Sinne hinaus.



Das IVS im Kanton Solothurn

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS ist eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen in der Schweiz. Als Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) steht es in einer Reihe mit dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Das IVS ist in dieser Form weltweit einmalig.

Die Grundlagen zum IVS sind im Auftrag des Bundes zwischen 1983 und 2003 erarbeitet worden. Die Aufgaben und Ziele des Inventars sind vielfältig:

- Es stellt für die Bundesbehörden ein verbindliches Instrument dar für den Schutz, die Pflege und Erhaltung der historischen Verkehrswege.
- Es bietet den Kantonen und Gemeinden eine Entscheidungshilfe bei ihrer Schutz- und Nutzungsplanung.
- Durch eine angepasste Nutzung und die Integration ins heutige Langsamverkehrsnetz leisten die historischen Verkehrswege einen wertvollen Beitrag für die Förderung eines nachhaltigen Tourismus.

Die Methode und das Produkt

Das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz NHG gibt bei Inventaren nach Art. 5 NHG die Einteilung in die Bedeutungskategorien *national*, *regional* und *lokal* vor. Diese Einteilung richtet sich einerseits nach der historischen Kommunikationsbedeutung einer Strecke, andererseits nach der morphologischen Substanz, also nach den im Gelände noch zu erkennenden Spuren der historischen Verkehrswege. Nur die Verkehrswege von nationaler Bedeutung finden gemäss NHG in das Bundesinventar Eingang. In der Regel bildet der «Topographische Atlas der Schweiz», die so genannte Siegfriedkarte vom Ende des 19. Jahrhunderts, zur Gegenwart hin die zeitliche Abgrenzung der Bearbeitung. Das in diesem und in früheren Kartenwerken verzeichnete Wegnetz wird nach einer selektiven Analyse – unabhängig von einer späte-

ren NHG Einstufung – im Gelände begangen, und die vorhandene Substanz wird festgehalten.

Diese Aufnahme bildet die Grundlage für die *Geländekarte*, die einen Teil der IVS Dokumentation darstellt. Mit Hilfe der historischen Literatur, alter Karten und von Bild dokumenten wird vorgängig oder parallel dazu die historische Kommunikationsbedeutung der Wegstrecken beurteilt und zusammen mit dem Geländebefund im *beschreibenden Teil* der IVS Dokumentation zusammengefasst. Sie bilden gemeinsam die Grundlage für die Einstufung der einzelnen Verkehrswege nach NHG, die in der *Inventarkarte* kartografisch festgehalten ist. Ausschnitte der Inventar- und Geländekarte sind auf der Umschlagklappe hinten in dieser Publikation wiedergegeben.

Das IVS im Kanton Solothurn

Die IVS Dokumentation Kanton Solothurn entstand in den Jahren 1996–2002. Die Definition des historischen Streckennetzes, die Feldaufnahmen und die verkehrshistorische Darstellung der Strecken von nationaler Bedeutung erarbeiteten die Mitarbeiter von ViaStoria (Universität Bern) Ruedi Bösch, Dorothea Koelbing, Sabine Bolliger, Guy Schneider und Martino Froelicher. Der Grossteil der historischen Informationen basiert auf der Auswertung von Sekundärliteratur. Für die Festlegung des Streckennetzes grundlegend war die systematische Auswertung der wichtigsten älteren Kantonskarten, der Dufourkarte und der Erstausgabe der Siegfriedkarte sowie die Berücksichtigung von zahlreichen Manuskriptkarten des Staatsarchivs aus dem 18. und 19. Jahrhundert.