Zeitschrift: Für die Heimat : Jurablätter von der Aare zum Rhein
Band: 7 (1945)
Heft: 6-7

Artikel: Verkehrsgeschichtliches aus dem Thal
Autor: Nussbaumer, Walter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-860692

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.07.2025

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

FÜR DIE HEIMAT
JURABLÄTTER VON DER AARE ZUM RHEIN

7. Jahrgang 1945 6. und 7. Heft

Verkehrsgeschichtliches aus dem Thal.

Von Walter Nussbaumer.

Sanft eingebettet zwischen die schattigen, waldigen, sanft abfallenden Hänge der Weissensteinkette und die sonnige, unregelmässige Südböschung der Hauensteinkette erstreckt sich auf eine Länge von fast sechs Wegstunden das Dünnern- oder Balsthalertal, kurzweg das Thal genannt. Scheinen auf den ersten Blick die beiden, teilweise bis über 1000 m über Meer emporragenden Bergzüge die Talschaft einzuengen und von der übrigen Welt abzuschliessen, so zeigt uns ein Gang durch diesen reizvollen Fleck Erde, dass die Natur bequeme Durch- und Uebergänge und dadurch den Hauptort Balsthal, inmitten einer der landschaftlich schönsten Gegenden des ganzen Juras, zu einem wichtigen Verkehrsmittelpunkt und Umschlagsplatz geschaffen hat. Im Süden wird die Weissensteinkette durch die romantische Klus, die dem darin liegenden früheren alten Städtchen ihren Namen gegeben und heute hauptsächlich durch das sich über einen Kilometer Länge erstreckende von Roll'sche Eisenwerk bekannt ist, durchbrochen, so eine Verbindung mit dem Aaretal herstellend. Nach Norden öffnet sich beim malerischen Weiler St. Wolfgang die ebenfalls von trotzigen, senkrecht emporsteigenden Felsen umrahmte Klus gleichen Namens und führt uns an der düstern, sagenumwobenen Stätte des Lobisei vorbei ins Guldental nach Mümliswil. Hier zweigt ein schönes Strässchen über die Breitenhöhe nach Langenbruck ab und findet da Anschluss an die Hauensteinstrasse. Die Hauptstrasse zieht sich westwärts durch das Guldental, an der Weltabgeschiedenheit des «Moos» vorbei, und findet ihre Fortsetzung im Uebergang über den Schelten, am Fusse der Hohen Winde, und hinunter in das breite Becken von Delsberg. Dieser frühere Saumpfad wurde anlässlich der Grenzbesetzung 1914/18 zu einer allerdings etwas schmalen Fahrstrasse ausgebaut, die berufen schien, im Verkehrswesen eine grosse Rolle zu spielen. Ihre Bedeutung wurde aber übertroffen durch die neue Passwangstrasse, die hinter dem heimeligen Dorf Ramiswil von der Talstrasse abzweigt und nach Norden, ein «modernes Urnerloch», den Scheitelpunkt durch den etwas unglücklichen Zingelentunnel bezwingt, der die Staatskasse schon ein schönes Stück Geld gekostet hat. Durch diese Strasse wurde die schon längst gewünschte Verbindung mit dem sich als «ennetbirgische Vogtei» fühlenden Schwarzbubenland hergestellt und einem lange Zeit peinlich empfundenen Uebelstande abgeholfen.

Die eigentliche Hauptstrasse aber durchzieht das ganze Dünnerntal, im Osten über den altbekannten obern Hauenstein Richtung Basel einschlagend und im Westen durch die Klus bei Gänsbrunnen das Birstal bei Münster an einem

dritten Punkte erreichend. Drei Bergstrassen, von Gänsbrunnen über den Weissenstein nach Solothurn und von dem früher als Luftkurort und heute als Wintersportplatz bekannten Langenbruck über Bärenwil nach Egerkingen und Hägendorf, stellen hauptsächlich dem Lokalverkehr dienende Querverbindungen mit dem Aaretal dar.

So liegt Balsthal im Mittelpunkt eines reichverzweigten Verkehrsnetzes; auf vier verschiedenen Strassen gelangen wir an die Landesgrenze, ein Umstand von nicht nur wirtschaftlicher, sondern auch ganz besonders militärischer Bedeutung, was recht anschaulich während der Grenzbesetzung 1914/18 zum Ausdruck kam, als der sog. Pruntruterzipfel eine ganz andere Rolle spielte als in dem eben zu Ende gegangenen zweiten Weltkrieg.

Weitaus die wichtigste von allen diesen Strassen war aber von jeher diejenige über den obern Hauenstein. Schon zur Römerzeit zweigte von der grossen Heerstrasse über den Grossen St. Bernhard nach Aventicum, Vindonissa und weiter bei Oensingen eine bedeutende Nebenlinie ab, die über Balsthal und den obern Hauenstein nach Augusta Raurica, Mainz und Köln führte. Diese römischen Heerstrassen dienten vorab militärischen Zwecken, der Nachrichtenübermittlung und der Warenbeförderung; ein Postverkehr in heutigem Sinne fand nicht statt. Erst vom 15. Jahrhundert an vollzog sich nach und nach die Umgestaltung der Nachrichten-, Personen- und Warenvermittlung in einen regelmässigen Betrieb zur Beförderung der Briefe, Reisenden und Güter. So wird bereits von einem im Jahre 1583 von Basel nach Bern über den obern Hauenstein und Balsthal eingerichteten Postdienst berichtet. Lange Zeit aber besorgten von der Obrigkeit angestellte Stadtreiter und Läufer den Botendienst, zum Teil nur nach Bedarf. Das änderte sich um die Wende des 17. Jahrhunderts, als Bern aus dem Postwesen ein Staatsregal, d. h. ein ausschliessliches Recht zur Postbeförderung machte und mit Beat Fischer von Reichenbach 1675 einen Pachtvertrag abschloss, welchem Beispiel Solothurn 1692 nachfolgte, indem es sein Postwesen ebenfalls an B. Fischer, zuerst auf 15 Jahre, verpachtete. Diese solothurnische Postpacht der Fischer, die immer wieder erneuert wurde, dauerte bis 1832.

Die Pächter bemühten sich mit Erfolg, bessere, namentlich aber einträglichere Verbindungen auf den Hauptverkehrsrouten einzuführen, vernachlässigten aber die Postverbindungen in verkehrsarmen Gegenden, die nichts einbrachten. Aus staatspolitischen und konfessionellen Gründen verbesserte Solothurn in den 1730er Jahren die Strasse über den Passwang; denn Solothurn war im kleinen, was die Schweiz im grossen: ein Passtaat. Im Zusammenwirken mit Basel kam auch der Ausbau des Hauensteinpasses zu einer durchgängig fahrbaren Strasse zustande, wodurch die Seilhaspel ob Langenbruck und hinter St. Wolfgang, die zum Auf- und Abwinden der Transporte dienten, überflüssig und beseitigt wurden. Die neue Strasse bedeutete eine gewaltige Verkehrsverbesserung, die infolge der günstigen Anschlüsse in Bern nach Genf-Lyon und in Basel nach Frankfurt a. M. eine der wichtigsten Verkehrslinien der damaligen Zeit darstellte.

Im Jahre 1780 richteten die Pächter Fischer in Balsthal ein Postbureau ein, doch handelte es sich vorerst um eine Relaisstation mit sechs Postpferden. Zweimal wöchentlich, Mittwoch und Samstag, verkehrte eine Diligence von Bern über Herzogenbuchsee-Dürrmühle (Niederbipp)-Balsthal nach Basel. Der Anschluss von Solothurn an diesen vorteilhaften Kurs wurde in Dürrmühle

Hochbetrieb in Balsthal.

vermittelt. Den Reiseverkehr zwischen Solothurn und Basel besorgten jedoch noch Fuhrhalter; es kam in jener Zeit wieder das sog. «Stümpelpostwesen» in Schwung, so sehr auch die Postpächter Fischer dagegen in Solothurn Beschwerde führten. Der Verkehr über den obern Hauenstein hatte nun grosse Bedeutung erlangt, sodass 1792 ein neuer, dritter Postkurs errichtet werden musste.

Die Französische Revolution brachte den politischen Umsturz, die Schweiz wurde ein Einheitsstaat. Die Periode der Helvetik suchte das Postwesen zu vereinheitlichen und zu verstaatlichen, was aber wegen der kriegerischen und politischen Wirren und hauptsächlich der finanziellen Schwierigkeiten nicht zustande kam. Auch protestierten die Postpächter Fischer lebhaft gegen eine vorzeitige Aufhebung der Postpacht, die ihnen zu grossem Reichtum verholfen hatte. Unter der die Helvetik ablösenden Mediation blieb, von einigen wenigen Neuerungen abgesehen, alles beim alten.

Der Kanton Solothurn erneuerte schon 1807 den abgelaufenen Postvertrag mit den Fischer auf weitere 15 Jahre. Nach wie vor gab es auf solothurnischem Postgebiet neben der Hauptverwaltung in Solothurn drei Ablagen: Balsthal, Olten, Schönenwerd. Die Ablage in Balsthal verlor im ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts nichts an Bedeutung. Das Bureau war im alten Zollhaus bei der Inselibrücke untergebracht. Nach einer Vereinbarung mit der «Basler Postkammer» wurde der grosse Postkurs ab 1. Juli 1818 nicht mehr nach Balsthal, sondern nach Olten zur Auswechslung geleitet. Das bedeutete einen schweren Schlag für das Postbureau Balsthal. Im Mai 1822 erneuerte die Solothurner Regierung den Postvertrag mit den Fischer zum letzten Mal, und zwar bis zum 1. Juli 1832. Unterdessen hatte die französische Juli-Revolution von 1830 die Regeneration des politischen Lebens bewirkt. Der bekannte Balsthaler Volkstag vom 22. Dezember 1830 leitete eine neue Aera ein, und die Industrie begann sich immer bedeutender zu entwickeln. Eine Anpassung an diese veränderten Verhältnisse war unumgänglich. Nachdem Bemühungen zu einem Vertrag mit Bern und Basel gescheitert waren, glaubte die solothurnische Regierung, mit einer Postgemeinschaft mit dem Aargau die beidseitigen Interessen am besten wahren und fördern zu können. Es wurde ein Vertrag über eine «gemeinschaftliche Aufsicht und Leitung des solothurnischen Postregals» abgeschlossen, der am 1. Januar 1833 in Kraft trat, die Dauer von sechs Jahren

vorsah und eine Reorganisation der Hauptablagen und die Verbesserung des Botendienstes zur Folge hatte.

Zu dieser Zeit wurde auch die neue, mustergültige Strasse über den obern Hauenstein gebaut und am 4. September 1834 eingeweiht, andere folgten, sodass die Vorbedingungen für einen regen, schnellen Wagenverkehr erfüllt waren. Es begann das Zeitalter der vielbesungenen Postillonpoesie. Der Postpferdehalter in Balsthal musste durchschnittlich 70 Pferde zur Verfügung halten. In den damaligen Reisehandbüchern wurden die landschaftlichen Reize einer Postwagenfahrt von Langenbruck über Balsthal durch die Klus anschaulich geschildert und gepriesen. Auch der Warenverkehr nahm einen ganz gewaltigen Aufschwung, auf der Strecke Balsthal-Langenbruck folgte ein Wagen dem andern, und der Flecken Balsthal erlebte goldene Zeiten; denn der grosse Verkehr brachte den Gasthöfen, Fuhrhaltereien, Schmieden, Wagnern usw. schönen Verdienst.

Bald trat aber für Balsthal eine Verschlechterung ein, indem der grosse «Messageriekurs Basel-Bern» auf Betreiben von Bern auf die untere Hauensteinroute verlegt wurde und durch das weitere Zusammenspiel von Bern und Aarau bald auch der grosse Verkehr über den untern Hauenstein und andere solothurnische Routen beeinträchtigt wurde. Solothurn beschloss deshalb Auflösung der Postgemeinschaft mit dem Aargau und Uebernahme des Postwesens in eigener Verwaltung, und zwar ab 1. Juli 1836. Trotz geringer Erfahrung waren dem reinen solothurnischen Staatsbetrieb bessere Erfolge beschieden als den bisherigen Betriebssystemen. Als Hauptproblem galt zuerst die Einrichtung einer zweckmässigen Bedienung der von den Poststrassen abgelegenen Ortschaften. Balsthal und die Klus erhielten die Briefe jeden Morgen um acht Uhr durch den Oensinger Boten. Um 4 Uhr nachmittags holte er die zu versendenden Korrespondenzen in Balsthal ab und übergab sie der in Oensingen vorbeifahrenden Diligence Olten-Solothurn. Auch Mümliswil holte und brachte die Post in, bezw. nach Balsthal. Laupersdorf und Matzendorf wurden wöchentlich einmal durch den Landjäger von Balsthal bedient. 1843 wurde nach jedem Dorfe eine wöchentlich wenigstens zweimalige Botenverbindung eingeführt. So bestand bis 1858 ein wöchentlich zweimaliger Botenkurs (Sonntag und Donnerstag) nach Gänsbrunnen.

Aber auch der Wiedergewinnung eines grossen, durchgehenden Diligencekurses über den obern Hauenstein von Bern nach Solothurn-Balsthal-Basel schenkte die solothurnische Postverwaltung die nötige Aufmerksamkeit. Er kam nach langen, wechselfälligen Verhandlungen, namentlich mit Bern, auf 1. März 1840 zustande. Der Kurs wies sofort eine grosse Frequenz auf, was Bern jedoch keineswegs gerne sah. Bern bemühte sich im Gegenteil, die Reisenden durchs Birstal nach Basel zu führen und wünschte auch die Korrespondenzen von Basel auf dem gleichen Wege zu erhalten. Basel trat aber nicht darauf ein. Die Frequenz steigerte sich weiter so stark, dass bald eine Erweiterung des Fahrdienstes nötig wurde. Die Vorteile des obern Hauensteins waren endlich auch den Bernern zum Bewusstsein gekommen, betrug doch die Fahrzeit volle sechs Stunden weniger als durch das hartnäckig bevorzugte Birstal. In Dürrmühle fand auch die bestehende Diligence Aarau-Solothurn Anschluss an den Hauensteinkurs Bern-Herzogenbuchsee-Dürrmühle-Balsthal-Basel, sodass der heute fast vergessene Vorort von Niederbipp damals ein ganz bedeutender Verkehrsknotenpunkt war.

Balsthal
Als noch die Postkutsche fuhr . .

Je mehr nun aber das Postverkehrswesen als Grundlage und Bedingung einer konkurrenzfähigen, aufblühenden Wirtschaft in einzelnen Kantonen verbessert und aufgebaut wurde, desto widerwärtiger wurden die Mängel des in 22 souveräne kantonale Postverwaltungen aufgeteilten Postgebietes der ganzen Schweiz empfunden. «Wie sollte es möglich sein, den Verkehr rationell zu gestalten, wenn alle paar Stunden Schlagbäume, Zölle, andere Organisationen etc. zu überwinden sind?» war die allgemeine Klage.

Die Verfassung des neuen Bundesstaates vom 12. September 1848 schaffte neues, grundlegendes Recht und erklärte u. a. auch das Postwesen als Sache des Bundes. Am 1. Januar 1849 ging der ganze Postbetrieb an die Eidgenossenschaft über; neue, einheitliche Tarife, nach dem Gewicht und der Entfernung bemessen, wurden aufgestellt. Mit Rücksicht auf die zusammengehörigen Eisenwerke Klus und Choindez und den daherigen, sozusagen täglichen Verkehr, wurde auf Gesuch der Thalgemeinden im Jahre 1852 ein einspänniger Postkurs zwischen Balsthal und Münster eingeführt. Damit war für Balsthal der Höhepunkt des Postwagenverkehrs erreicht; denn nun hatte es Verbindungen nach allen Richtungen. Dann folgte langsam der Rückgang, veranlasst durch die Erbauung von Eisenbahnen. Der Eisenbahnbau bereitete dem gesamten Verkehr auf den grossen Durchgangsstrassen ein jähes Ende. Der obere Hauenstein verödete und vergraste nach und nach, und das Strassenbett wurde im Laufe der Zeit stellenweise bis fast auf die halbe Breite zugeschüttet.

Noch einmal hoffte und glaubte Balsthal, seine frühere Verkehrsstellung zurückzugewinnen, als der Bau der von der Natur vorgezeichneten Wasserfallenbahn beschlossen worden war, führt doch die Gerade von Bern nach Basel über die Wasserfalle. (Die s. Z. errichtete internationale Telephonverbindung Berlin-Mailand folgte auch diesem natürlichen Durchgang.) Bereits waren die nötigen Vorarbeiten getroffen und die Tunnelarbeiten zwischen Mümliswil und Reigoldswil seit 1873 in Gang. Da verkrachte schon im folgenden Jahre die Unternehmerfirma «Schneider, Münch und Yerke» und begrub mit ihrem Fall das ganze, grosszügige und aussichtsreiche Unternehmen. Die schweizerische Centralbahn als Konzessionärin konnte oder wollte es aus Mangel an finanziellen Mitteln nicht mehr zur Vollendung bringen. Das war für die ganze Gegend ein fürchterlicher Schlag, der auch lange Zeit nicht abgeschwächt wurde durch die Eröffnung der Eisenbahnlinie Olten-Solothurn, der sog. Gäubahn. Immerhin galt es jetzt für Balsthal, gute Anschlüsse an die neue

Station Oensingen herzustellen. Das geschah vorerst mit 5-, dann mit 12- und schliesslich mit 16plätzigen und mit 3 Pferden bespannten Postwagen. Der Postkurs Balsthal-Oensingen, der täglich elfmal hin- und herfuhr, beförderte eine Menge Post und Reisende, ohne den Bedürfnissen genügen zu können. Im letzten Jahre seines Bestehens, 1898, beförderte er 39,604 Reisende, während die Oe. B. B. im ersten vollen Betriebsjahr, 1900, 146,498 Passagiere zu verzeichnen hatte. Heute sind es über eine halbe Million!

Bei der Eröffnung der Gäubahn im Dezember 1876 wurden die Postkurse Solothurn-Liestal und Solothurn-Olten aufgehoben. Balsthal war noch in den 1890er Jahren Ausgangspunkt für folgende Postkurse: 1. Balsthal-Oensingen, 2. Balsthal-Mümliswil. 3. Balsthal-Crémines und 4. Balsthal-Langenbruck. So blieb es längere Zeit. Der Postwagenverkehr war wieder auf einem Höhepunkt angelangt, verkehrten doch täglich 36 ankommende und abgehende Postwagen. Von diesen Postkursen wurde der wichtigste, Balsthal-Oensingen, bei der Eröffnung der Oe. B. B. aufgehoben, und der Kurs nach Crémines verkehrte nur noch bis Welschenrohr. Dieser Zustand dauerte an die zwanzig Jahre. Da eroberte ein neues, schnelles und starkes Transportmittel, das Automobil, das sich jedem andern als ganz überlegen erwies, die verträumte Strasse zurück. Die eidgenössische Post machte sich dessen Vorteile auch zu eigen. Die Pferdeposten wurden nach und nach durch Automobilposten ersetzt und es entstanden konzessionierte Autogesellschaften, so die Automobilunternehmung Mümliswil-Balsthal. Heute durchfahren die schmucken, gelben Postwagen von Balsthal aus das Thal nach allen Richtungen, nach Gänsbrunnen, Langenbruck und Ramiswil (und hoffentlich auch bald wieder über den Passwang hinüber ins Schwarzbubenland). In welch ungeahnter Weise der Reisendenverkehr durch die Automobile gefördert wurde, zeigt folgende Gegenüberstellung: Im Jahre 1910 reisten mit den Pferdeposten in Balsthal 11,051 Passagiere, im Jahre 1942 aber 125,217 Personen.

Ausser den Postautos befuhren aber in ständig zunehmendem Masse die vielen Personen- und Lastwagen unsere in immer schlechtern Zustand geratenen Strassen. Der Verkehr war zu gewissen Zeiten, so z. B. in den Sonntag Abendstunden, oft so stark, dass es fast unmöglich war, die mit Blitzeseile vorbeiflitzenden Vehikel zu zählen. Das bedingte eine vollständige Korrektion aller wichtigsten Verkehrswege. Die Strassen wurden gewalzt und mit einem harten Belag versehen, sodass das Fahren darauf zu einem wahren Vergnügen wurde, wovon auch die immer zahlreicher werdenden Velofahrer profitierten. Verschwunden sind nun der oft fusshohe Strassenkot und die lästigen Wagengeleise, und die durch die dahinsausenden Autos verursachten kilometerlangen Staubwolken gehören der Vergangenheit an. Leider hat die Kriegszeit dem Strassenverkehr grosse Wunden geschlagen; infolge Benzin- und Pneuknappheit wurde der Autoverkehr auf ein Minimum beschränkt, und wegen Materialmangel konnten die schadhaft gewordenen Strassen nicht mehr ausgebessert werden. Die kommende Friedenszeit wird hoffentlich auch in dieser Beziehung bald helfend eingreifen.

Den grössten Aufschwung verdankt aber Balsthal der Schaffung einer Bahnverbindung mit Oensingen. Nachdem andere Bahnprojekte gescheitert waren, ergriffen einsichtige Männer die Initiative zum Bau einer Eisenbahn Balsthal-Oensingen, die am 17. Juli 1899 dem Betrieb übergeben werden konnte. Welchen Anteil der Bahn an der Entwicklung der Industrien und da-

Alt-Falkenstein

mit einem Zug der elektrischen Oensingen-Balsthal-Bahn.

mit dem Blühen und Gedeihen der Ortschaften Balsthal und Klus zufällt, zeigen die von Jahr zu Jahr steigenden Verkehrsziffern. Konnte sie sich doch zu einer Zeit rühmen, die bestrentierende Bahn der Schweiz zu sein! Allerdings blieben ihr auch Krisenjahre nicht erspart, und besonders stark wurde sie in der letzten Zeit durch die immer schwierigere Kohlenbeschaffung und die damit zusammenhängenden Fahrplaneinschränkungen betroffen. Dies führte vor zwei Jahren zum Beschluss, die Bahn auf elektrischen Betrieb umzustellen. Diese Arbeit wurde in der Rekordzeit von nicht ganz vier Monaten durchgeführt und fand ihren Abschluss am 3. Oktober 1943 in einer festlich begangenen Eröffnungsfeier, wobei die Verbundenheit der ganzen Bevölkerung

mit der Bahn deutlich zum Ausdruck kam. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Oe. B. B. liegt vor allem in der Bedienung der in ihrem Einzugsgebiet liegenden Industrien und dem Umstand, dass sie die einzige Verbindungslinie nach der West-, Zentral- und Ostschweiz ist für Balsthal und die hier zusammenlaufenden Talschaften.

Seit dem Jahre 1908 hat auch das hintere Dünnerntal seine Bahnverbindung erhalten durch die Solothurn-Münsterbahn (Weissensteinbahn), die am Nordausgang des Weissensteintunnels die Station Gänsbrunnen berührt. Wenn sie auch für das ganze Thal nicht von grosser Bedeutung ist, bietet sie doch den Bewohnern von Gänsbrunnen und Welschenrohr einen bequemen Anschluss an die Bahnlinien im Süden und im Norden.

Nimmt unser schönes Thal im ganzen Schweizerland auch nur einen bescheidenen Raum ein, so haben wir doch ersehen, welch grosse Rolle seine Verkehrswege in der Geschichte spielten. Sie widerhallten vom Schritte römischer Legionen und wurden erfüllt vom Lärm der hereinströmenden Alemannen; kriegerische und friedfertige Menschen sind auf ihnen gewandert, niedrige und hohe, ja sogar von Königen und Kaisern und hohen Würdenträgern berichten uns die Chroniken —, vorbei, ein neues Zeitalter hat begonnen. Verschwunden sind die die Schluchten abschliessenden Ketten und die die Wege und Brücken sperrenden Schlagbäume, sicher und unbehelligt fährt der Fuhrmann an sein Ziel. Und mögen in Zukunft die mechanischen Vögel am Himmel dahinbrummen und surren und einen grossen Teil des Verkehrs in der Luft bewältigen, werden die Landstrassen ihre Bedeutung doch nie verlieren. Wird in seinem Auto der geschäftstüchtige Handelsmann oder der sorgenfreie Tourenfahrer durch unsere sonst so stille Gegend sausen, wird die Strasse für den einfachen Talbewohner bleiben, was sie immer gewesen, der Weg zur Arbeit, der Weg zur Pflicht, aber auch der Weg der Abwechslung und Entspannung. Und bot die Strasse in den letzten Jahren gar zu oft das Schauspiel militärischer, an den schrecklichen Krieg gemahnender Durchzüge, so hoffen wir, dass auch sie in Zukunft wieder friedlicheren Zwecken dienen werde zum Wohl und Heil unseres ganzen Landes.

Nach Oskar Profos, Post- und Verkehrsgeschichtliches von Balsthal.

Wanderfahrten im hintern Thal.

Von Otto Steffen.

Lieber Wanderer aus dem nähern und weitern Heimatland! Kennst du alle Wanderwege des «Rosinlitals»? Wohl kaum, denn sie sind nirgends mit den zweifarbigen Rhomben gekennzeichnet, wie man sie anderwärts — oft fast zu häufig — trifft. Und doch ist die Arbeit zur Förderung des Wanderns vor einem guten Dutzend Jahren in Angriff genommen worden. Leider wurde sie durch den unseligen Krieg jäh unterbrochen und muss jetzt von den Organen der solothurnischen Verkehrsvereinigung mit neuem Eifer in Gang gebracht werden. Es *muss* geschehen, um die Wanderlust im Volke wach zu halten; denn zur Erhaltung unserer körperlichen und geistigen Kräfte gehört das Wandern. Drückt nicht das Wort «wandern» schon die