

Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura
Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura
Band: 2 (1931)
Heft: 6

Artikel: Der Bahnbau im untern Birstale : 1874-1875
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-823797>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 13.04.2026

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

celle des *produits chimiques* qui a trouvé asile à Münchens-stein et qui livre entr'autres du silicate de soude (Wasserglas); celle des *pipes* à Petit-Lucelle.

Ainsi, on le voit, la basse vallée de la Birse est une ruche en pleine activité; l'industrie y a acquis un développement réjouissant qui est dû en tout premier lieu à la création du chemin de fer. Nous souhaitons que la crise économique intense qui pèse si lourdement sur notre économie nationale et qui fait sentir ses effets aussi dans cette intéressante région prenne fin prochainement et que l'électrification de la ligne Delémont-Bâle marque pour elle le début d'une nouvelle ère de prospérité.

F. R.

Der Bahnbau im untern Birstale

1874-1875

Vor der Eröffnung der Jurabahn musste die grosse Heerstrasse Basel-Delsberg den gesamten, recht lebhaften Verkehr mittelst Pferdefuhrwerke bewältigen.

Ausser den zahlreichen fünfspännigen Pferdeposten belebten die Strasse viele Lastfuhrwerke nach Basel mit Roherz, Holz, Hausteinen, Gussröhren, — von Basel mit Mehl, Spezereien und allerlei Krämereiwaren. Ein grosser Teil der Bevölkerung, die Wirte, Krämer, Schmiede, Wagner, Fuhrleute, lebte zum grossen Teil von der Strasse und verarmte als diese verödete und sich mit einem Grastepich überzog.

Die Inauguration der Bahn fand am 7. Oktober 1875 statt. Ein bekränzter Festzug mit den kantonalen Behörden, der auf allen Stationen mit Böllerschüssen, Ehrenjungfrauen und Ehrenwein empfangen wurde, gab das Zeichen zur Eröffnung.

Der Bau der Bahn brachte grossen Verdienst in's Tal, indem er viele Erdarbeiter und Maurer, fast alles Italiener, beschäftigte. Die Unternehmer selber, ebenso die Ingenieure waren vorzugsweise Franzosen. Grossunternehmer der Strecke Soyhières-Angenstein war ein Herr Bajolot, der jedoch die ganze Strecke wieder an kleinere Unternehmer übergab. Der ganze Unternehmerapparat scheint von einem beendigten französischen Bahnbau nach der Schweiz gezogen zu sein.

Der Anfang der Bahnarbeiten bestand darin, dass die Birs, die nach dem Austritt aus dem engen Felsental von St. Jakob oberhalb Laufen in die Ebene, grosse Kurven bildete, oberhalb und unterhalb des Städtchens, gerade gezogen wurde. Da wo die Felsen und Höhenzüge an die Birs heranstiessen, wurden Einschnitte und Abgrabungen vorgenommen, mit deren Material wieder grosse Dämme aufgeschüttet wurden. Alles wurde mit Pickel

und Schaufel, d. h. mit der Handarbeit bewältigt und mittelst Schienen und Kippwaggonet und Pferdebespannung transportiert. Die Pferde, französische Percherons, waren so gut dressiert, dass sie auch ohne Führung aus den Schienen traten, sobald der Schotterzug im Gefälle von selbst zu laufen begann, — ein Vorgang der allgemein bestaunt wurde.

Grosse Hoffnungen banden sich an die neue Eisenbahn, Erwartungen, die sich nicht alle erfüllten. Gewaltige politische Kämpfe gingen ihr voraus, handelte es sich doch lange darum, ob man dem von der französischen Ostbahngesellschaft auf ihre Kosten auszuführenden Projekt Porrentruy-Lucelle-Laufen-Balsthal-Oensingen, oder der heute bestehenden Linie den Vorzug geben sollte. Endlich nach langem Kampfe, der durch den gerade grassierenden Kulturkampf unseligen Angedenkens unheilvoll beeinflusst wurde, siegte das Projekt Porrentruy-Delsberg-Münster-Tavannes-Sonceboz-Biel mit der Verbindungsstrecke Delsberg-Laufen-Basel. Diejenigen Gemeinden, die sich angemessen an der Aktienzeichnung beteiligten, erhielten ihre Bahnstation, die andern wurden übergangen. Der Einfluss, dass die an der Bahn angeschlossenen Talgemeinden Liesberg, Bärschwil, Laufen, Grelingen einer ungeahnten Entwicklung, Vergrösserung und Blüte sich erfreuten, veranlasste die Gemeinde Zwingen vor ca. 20 Jahren und die Gemeinde Duggingen in letzter Zeit ihren Anschluss zu bewerkstelligen.

Die erste Zeit nach Eröffnung der Bahn, hielt sie nicht alles, was sie versprochen hatte, da diese den Verdienstausfall der Strasse anfangs nicht zu ersetzen vermochte.

Nach und nach suchte sich jedoch die Bevölkerung mit den neuen Verhältnissen abzufinden, und das Einkommen der Strasse durch andere Einnahmequellen zu ersetzen. In Laufen bürgerte sich die Seidenindustrie ein. Ihr folgte bald die Cementindustrie, die es in unserem Tale in der Blütezeit auf 7 Fabriken brachte, die leider bis an 2 wieder eingegangen sind. Die Tonwarenindustrie brachte auch Vielen Verdienst.

Als der Unterbau der Bahn sich noch nicht konsolidiert hatte, sahen die Kondukteure im Anfang darauf, dass sich die Reisenden in den Waggons gleichmässig auf beide Seiten verteilten. Eine Reise von Basel nach Laufen oder vice-versa dauerte in der Regel eine Stunde, indem die Züge auf den Stationen unnötig lange Aufenthalte machten und man es häufig nicht erleben konnte, bis sie sich wieder in Bewegung setzten.

In Laufen lebte ein alter Bauer, der gegen die Beteiligung der Gemeinde für die Aktienübernahme gestimmt hatte. Der Mann kam nun zur fixen Idee, die Bahnverwaltung tue auf ihn lauern, um ihn im Kessiloch aus dem Zug herauszuschmeissen, wenn er die Bahn benütze. Aus diesem Grunde war er nicht zu bewegen einen Bahnwagen zu besteigen; «die erwischen mich

nicht», sprach der alte Fuchs mit pfiffigem Gesicht. Als er aber nach vielen Jahren sich endlich entschloss den Zug nach Basel zu benützen, war er nicht zu bewegen, sein Billett vor dem Aussteigen abzugeben aus Furcht, man werde ihn ohne Billett aus dem Wagon herauswerfen. G.

Von der Steinhauerei im Laufental

Zwischen Blauenberg und den Ausläufern des Passwangs liegt das Becken von L a u f e n. Das Amt Laufen ist als einziger deutschsprechender Amtsbezirk des bernischen Jura mit dem Grossteil des angrenzenden solothurnischen Schwarzbubenlandes wirtschaftlich und kulturell von Basel abhängig. Vom Riederwald bis Angenstein zeugen zahlreiche Fabriken zu beiden Seiten der Birs vom emsig pulsierenden Gewerbefleiss des Laufentaler Völkleins. Dem war aber nicht immer so. Mussten sich doch die Bewohner in der äussersten Nordostecke des Bernerlandes vor bald acht Jahrzehnten und später, buchstäblich gesprochen, am «Boden halten», d. h. ihre einzige dürftige Erwerbsquelle war der Klein-Landwirtschaftsbetrieb.

Es mag in den Sechzigerjahren des vorigen Jahrhunderts gewesen sein, als da und dort in zahlreichen *Steingruben* der Bewohnerschaft des mittleren Laufentales erstmals bescheidene Erwerbsgelegenheit geboten wurde. Die horizontale Lagerung der Kalksteinschichten, örtlich Steinbänke genannt, ermöglichte verhältnismässig schon frühzeitig eine rationelle Ausbeutung und Bearbeitung. Gegraben und behauen wurde von Alters her mit Vorliebe der weichere Muschelkalk, den man fälschlicherweise mit «Sandstein» bezeichnete, und der da und dort an älteren Gebäuden zu Türgewändern und Kreuzstöcken dienen musste. Auf der Brislacherrüti, im Erstel zwischen Nenzlingen und Blauen, in unmittelbarer Nähe der heutigen Schlosserei Kleinklützel und anderswo wurde dieser Stein gebrochen. Es sei nebenbei erwähnt, dass die bekannte Giesserei Paraviccini & Cie., die bis ins Jahr 1875 den Betrieb ihrer Werke in Grosslützel aufrecht erhalten konnte, im Lützeltale den nämlichen Stein ausbeutete, der, fein zerrieben, als Gussmodelle Verwendung fand. Zwischen Hammer Schmiede und Klösterli im Tale der Lützel war in den 60er und 70er Jahren ein sogenannter *Tuffsteinbruch* im Betrieb. Von grossen Sägen in beliebige Formen zersägt wurden Mengen solcher Tuffsteine, die man beispielsweise heute noch am Zwinger Schlossturm sehen kann — was auf eine um Jahrhunderte ältere Verwendung schliesst — per Achse nach Basel überführt. Inhaber dieses Unternehmens war ein Dugginger Bürger namens Zeugin.