

Zeitschrift: HÄGENDORFER JAHRRINGE : Bilder einer Gemeinde und ihrer Bewohner aus Vergangenheit und Gegenwart

Herausgeber: Hans A. Sigrist

Band: 7 (2016)

Artikel: Vom Autobahnbau in Hägendorf

Autor: Sigrist, Hans A.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1091976>

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: 02.02.2026

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

Vom Autobahnbau in Hägendorf

Seit bald 150 Jahren teilt der Bahndamm das zwischen der Kantonstrasse (T5) und der Dünnern gelegene Gemeindegebiet von Hägendorf. 100 Jahre später wurden die Hanglagen der Gemeinde durch den Bau der Belchen-Südrampe der Autobahn A2 zerschnitten. Die Gemeindebehörden und die Bevölkerung realisierten die gravierenden Folgen für das Dorf und sein Naherholungsgebiet erst nach und nach.

Die Planungsarbeiten für das schweizerische Nationalstrassennetz waren bereits nach dem zweiten Weltkrieg aufgenommen worden. Als das eidgenössische Parlament 1960 den gesetzlichen Rahmen abgesteckt hatte¹, konnte noch im gleichen Jahr das erste Autobahnteilstück Genf – Lausanne in Angriff genommen werden.

Kein Widerstand

Bis zu diesem Zeitpunkt hatte das offizielle Hägendorf keine Notiz vom Nationalstrassenbau und dessen möglichen Auswirkungen auf die Gemeinde genommen.² Im Mai 1960 aber erhielt der Bürgerrat dicke Post: Mittels Kreisschreiben teilte das kantonale Oberforstamt mit, für das Autobahntrasse durch Hägendorf müsse eine zirka 700 Aren grosse Waldschneise ausgeholzt werden. Das Amt forderte zudem auf, eventuelle Änderungsvorschläge zur vorgesehenen Linienführung einzureichen. Aus heutiger Sicht erstaunt die Reaktion des Rates: Kein Wort gegen die geplante Schneise! Hingegen machte er sich Sorgen, wie ein derart grosser Holzschlag ausgeführt und verwertet werden könne. Etwas düpiert war die Behörde allerdings

darüber, dass keine Planunterlagen mitgeliefert worden waren und somit eine Stellungnahme zur Linienführung unmöglich war. Zwei Monate später machte der Kreisförster den Bürgerrat auf eine in wenigen Tagen stattfindende Konferenz aufmerksam, an der die Linienführung vorgestellt werden sollte. Für den Bürgerammann und den Rat war dieses Thema offensichtlich nicht Chefsache, wurden doch lediglich der Statthalter und der Forstpräsident an den Anlass delegiert. Danach herrschte Stillschweigen; das Traktandum «Autobahn» erschien erst wieder neun Monate später.

Schlecht informiert

Infolge der in den 1950er-Jahren zunehmenden Bautätigkeit an den Hanglagen von Hägendorf befasste sich der Einwohnergemeinderat vorrangig mit dem Ausbau der Infrastruktur. Von den Vorarbeiten zur Linienführung der Belchenrampe nahm er keine Notiz. An einer Gemeindeversammlung im Mai 1960 wollte ein besorgter Bürger Genauereres zur Linienführung der Autobahn durch das Gemeindegebiet wissen. Ihm wurde erklärt, die Planung sei im Gang ...

Bau-Departement des Kantons Solothurn

Öffentliche Auflage des generellen Projektes der Nationalstrasse N2 (Belchenrampe)

Das kantonale Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 26. März 1961 bestimmt, dass die Vorprojekte der Autobahnen im Kanton Solothurn in den betroffenen Gemeinden im Vernehmlassungsverfahren auf die Dauer von 14 Tagen öffentlich aufzulegen sind.

Gestützt hierauf gelangt nunmehr das generelle Projekt der Belchenrampe der Nationalstrasse N2 auf dem Gebiet der Gemeinden Hägendorf und Egerkingen im Massstab 1:5000 in der Zeit vom

20. Juli 1962 bis und mit 4. August 1962

zur öffentlichen Auflage.

Auflageorte:

Solothurn: Kant. Tiefbauamt, Büro für Nationalstrassen, Baselstrasse 77

Hägendorf: Gemeindeverwaltung

Egerkingen: Schulhaus, Kommissionszimmer.

Innert der Auflagefrist können die Grundeigentümer, Bürgergemeinden und Flurgenossenschaften beim Ammannamt der örtlich zuständigen Einwohnergemeinde **Einwendungen** gegen das generelle Projekt erheben. Der Gemeinderat hat hierauf bis zum 5. September 1962 dem Bau-Departement seine Stellungnahme zum generellen Projekt zu unterbreiten und dabei auf die wesentlichen Einwendungen der Grundeigentümer, Bürgergemeinden und Flurgenossenschaften hinzuweisen.

Das Einspracherecht gegen das später aufzulegende Detailprojekt im Massstab 1:1000 bleibt vorbehalten.

Solothurn, den 16. Juli 1962

Für das Bau-Departement,

Der Vorsteher:

Dr. H. Erzer, Reg.-Rat

1 Dir.

Inserat im Anzeiger für Gäu und Thal, Juli 1962

Als sich im April 1961 an einer Sitzung des Einwohnergemeinderats ein Mitglied erkundigte, wozu im Spittelberg Bohrungen durchgeführt würden, zeigte sich, dass die Behörde offiziell nicht orientiert war. Ein Ratsmitglied wusste vom Spittelbergbauern, dass es sich um Sondierbohrungen für den Tunnelbau handelte.

Nur wenige Tage später lud das für die Planung und Ausführung der Belchen-Südrampe zuständige Autobahnbüro des solothurnischen Bau-Departements zu einer Konferenz ein, an der verschiedene Varianten der Linienführung³ vorgestellt wurden. Dabei zeigte sich das Büro bezüglich Information wenig kompetent. So vergaß es unter anderem den Hägendorfer Bürgerammann einzuladen. Zudem fehlten anfänglich Plankopien, mit deren Hilfe die Gemeindeparlamente die favorisierten Varianten im Detail hätten studieren können.

Schlecht organisiert

Spätestens 1962 hatten die Behörden der Einwohner- und Bürgergemeinde die ausserordentlichen Dimensionen der beiden Bauvorhaben Belchenrampe und Tunnel erkannt und auch realisiert, dass dem Dorf grosse Beeinträchtigungen und Veränderungen bevorstehen würden. Wahrscheinlich verunmöglichte das damals allgegenwärtige Parteiengenzänk unter den Schwarzen, Gelben und den Roten⁴, die Kräfte der Einwohner- und Bürgergemeinde zu bündeln und so den Anliegen und Bedürfnissen der Gemeinde mehr Gewicht zu verleihen.

Ende Mai 1962 erfolgte die Planauflage des generellen Projekts Belchentunnel⁵ und zwei Monate später jene der Belchenrampe (M 1:5000)⁶. Der Bürgerrat liess sich durch einen Beauftragten

Vom Autobahnbau in Hägendorf

des Planungsamtes darüber orientieren. Kurz darauf studierte auch der Einwohnerrat die Projektunterlagen, um dann eine Besichtigung vor Ort mit Leuten der zuständigen Planungsstelle zu verlangen. Beide Gremien erhoben vorsorglich Einsprache. Der Bürgerrat forderte Mitsprache bei der Deponie des Tunnelausbruchs, bei den zu erstellenden Wasserverbauungen sowie bei der Linienführung der Werkstrassen und Stromleitungen. Die Einwohnerräte sorgten sich um das Landschaftsbild sowie um die Quellfassungs- und Durchleitungsrechte. Wer soll das Bauwasser liefern und wohin wird das Tunnelwasser abgeleitet? Wo wird die Werkstrasse gebaut? Muss für den Werkverkehr durch das Dorf womöglich eine Umfahrung via Eigasse erstellt werden, um den ohnehin viel befahrenen und von vielen Schülern benutzten Kirchrain zu entlasten?

Drei Einsprachen

Fragen über Fragen, die zwei Referenten des Autobahnbüros an einer öffentlichen Orientierungsversammlung grösstenteils beantworten konnten. Nur zwei Einwohner im Gnöd erhoben Einsprache: Theodor Kamber-Hodel, «s'Geissjöre» und Otto Vögeli befürchteten, durch den Bau der Werkstrasse könnten ihre privaten Wasserfassungen abgegraben werden.

Die Bürgergemeinde, welche grundsätzlich mit der geplanten Linienführung der Werkstrasse sowie der Strom- und Wasserzufuhr über Bürgerland und -wald einverstanden war, hielt vorsorglich an ihrer Einsprache fest, um so ihrer Forderung nach vollständigem Realersatz Nachdruck zu verleihen.

An einer Konferenz Ende August 1962, an der Delegierte der Einwohner- und der



Bürgergemeinde teilnahmen, wollte oder konnte das Autobahnbüro keine verbindliche Zusage zu der Forderung der Bürgergemeinde abgeben.

Am 4. September 1962 genehmigte der Regierungsrat das generelle Tunnelprojekt.

Weg von der Spitzenerüti ins Gnöd. Links der Hufschmid-Hof, rechts das Haus des Gottlieb Kamber

Baubeginn

Die Lage des zu bauenden Belchentunnels war bereits 1960 durch eine eidgenössische Kommission fixiert worden,⁷ lange bevor die ideale Linienführung der Belchen-Südrampe feststand. Der im September 1962 gefasste Regierungsratsbeschluss, wonach der Baubeginn der A2 auf 1963 terminiert wurde, erzeugte bei den Bauverantwortlichen Druck, der umgehend an die Gemeindebehörden weitergegeben wurde. So drängte das Tiefbauamt darauf, mit der Bürgergemeinde Preisverhandlungen über das dem Staat abzutretende Land zu führen, da demnächst mit dem Bau einer Werkstrasse von der Allerheiligenstrasse via Gnöd ins Richenwil begonnen werde. Der Bürgerrat wusste, dass ohne diese lastwagentaugliche Zufahrt der Tunnelbau nicht zu realisieren war. Deshalb liess er sich nicht von

Nationalstrassenbau

Zeitlicher Ablauf

1958	06.07.	Bundesbeschluss über das Volksbegehren für die Verbesserung des Strassennetzes (Gegenentwurf zu der am 06.02.1956 eingereichten Initiative)
1960	08.03.	Bundesgesetz über die Nationalstrassen NSG
1960		Baubeginn Nationalstrasse 1. Teilstück Lausanne–Genf
1963		Eröffnung 1. Teilstück Lausanne–Genf
1967	10.05.	Eröffnung N1 Oensingen–Hunzenschwil
1968		Eröffnung N1/N2-Anschluss Egerkingen

Belchentunnel

Belchen-Südrampe

1960	Mai	Info: Für den Autobahnbau sind in Hägendorf ca. 700 Arealen Wald zu roden.
	Mai	Lage des Tunnels fixiert
1961	03.05.	Orientierung Linienführung
1962	21.05.	Öffentliche Projektauflage
	20.07.	Öffentliche Projektauflage
	19.09.	RRB: «Autobahn-Baubeginn wird 1963 erfolgen»
1963	März	Baubeginn Werkstrasse
	09.07.	Arbeitsvergabe an Costruzioni Stradali & Civili SA, Lugano
	01.08.	Baubeginn Tunnel
	06.05.	Chalchofenprojekt: Widerstand
1964	07.12.	Öffentliche Planauflage
1966	16.05.	Arbeitsvergabe an das Konsortium A. Marti & Cie. AG, Solothurn und H.R. Schmalz AG, Biberist
1965	05.11.	Baubeginn Teufelsbrücke
1967	03.03.	Verzicht auf Chalchofenprojekt
	Juni	Feldsdurchbruch Balmköpfli
	Aug.	Abbruch Reservoir
	03.11.	Teufelsbrücke fertig, prov. Abnahme
	Dez.	Tunnel vollendet
1970	23.12.	Eröffnung

Vom Autobahnbau in Hägendorf

seiner Forderung nach vollem Realersatz für die abzutretende Landfläche und eine Neuaufforstung für die zu rodenen Waldflächen abbringen. Unter der Bedingung, dass der Staat dieses Begehren akzeptieren werde, willigte er im November 1962 in den Bau der Werkstrasse ein.

Im Frühjahr 1963 fuhren die Baumaschinen im Gnöd auf. Mit voranschreitendem Strassenbau konnten auch die notwendigen Infrastrukturen erstellt werden: Wasser-, Abwasser- und Stromleitungen, ein Barackendorf im Richenwil für 120 Bergleute. Der im südwestlichen Winkel der Weggabelung im Gnöd gelegene Gemeindebrunnen wurde mitten in die neue Verzweigung von Werkstrasse und Gnödweg hinein verlegt.

Nachdem der Regierungsrat im Juli die Arbeiten für den Bau des Belchentunnels an die Firma Costruzioni Stradali & Civili SA, Lugano vergeben hatte, erfolgte am 1. August 1963 der offizielle Baubeginn.

Richenwil-Idylle zerstört

Durch den Tunnel- und Autobahnbau wurde ein Stück intakte Kulturlandschaft unwiederbringlich zerstört: das Richenwil. Das kleine abgeschiedene Tal war vollständig von Wald umschlossen. Von Weidenstöcken flankiert, schlängelte sich der Bach durch das Weideland am Südfuss des Hombergs. Diese Idylle wurde widerstandslos dem Fortschritt geopfert. Das vormals stille Tal wurde buchstäblich umgepflügt. Baumaschinen dröhnten. Für den Rickenbach legte man ein neues begradigtes Bett an und bald türmte sich das im Tunnel ausgebrochene Material auf riesigen Deponien. Im neu angelegten Steinbruch im Schlössli detonierten Sprengladungen. Das dort gewonnene und zerkleinerte Material sollte als so

genannter Beton-Zuschlagstoff beim Tunnelbau eingesetzt werden. Doch der im Gnöd wohnhafte Kantonsrat Walter Vögeli erreichte mit landschaftsschützerischen Argumenten, dass der Abbau nach kurzer Zeit eingestellt werden musste.

Für die auf dem Mittleren Richenwilhof abgeschieden und in archaischen Verhältnissen lebenden vier Geschwister Studer⁸ muss angesichts dieser brachialen Veränderungen in ihrer nächsten Umgebung eine Welt zusammengebrochen sein. Infolge der Bauarbeiten konnten sie nur noch einen kleinen Teil des ihnen verbliebenen Bodens bewirtschaften. Die Anstrengungen des Autobahnbüros, für die Studer während der etwa vierjährigen Bauphase von der Bürgergemeinde Allmendplätze im Gnöd zu pachten, scheiterten am Widerstand der Pachtinhaber. Diese machten Eigenbedarf geltend und meinten, man könne den Studer ja Land im Oberen Richenwil zur Verfügung stellen. Verbitterung und Misstrauen der Geschwister gegenüber allem und jedem war die Folge. Edmund Studer bezeichnete in seinem ohnmächtigen Zorn die



Das noch unberührte Richenwil

Autobahn fortan nur noch als «Huderebahn». Im Dorf hielt sich hartnäckig das Gerücht, Edmund Studer habe seinen Teil des Erlöses vom Landverkauf an die Autobahn irgendwo auf der Balm oder beim Gnödchöpfli vergraben.

Kreisförster Edwin Neher (vgl. S. 156), der sich zeitlebens energisch für den Schutz der Natur einsetzte, hat den Autobahnbau und die dadurch entstandenen landschaftlichen Veränderungen mit etwa 200 Dias dokumentiert. Ihm verdanken wir auch einige Bilder des noch intakten Richenwils.

Probleme rund um den Tunnelbau

Die Leute im Richenwil wie auch im Gnöd und auf den Berghöfen hatten vor allem unter dem starken Werkverkehr zu leiden, der durch die zeitweilige Ausbeutung von Opalinuston im südlichen Teil des Spittelbergs⁹ noch intensiviert wurde. Wiederholt mussten die örtlichen Behörden die Bauherrschaft und die Tunnelbaufirma auffordern, das Befahren unbefestigter Weganlagen (hauptsächlich Gnöd- und Schlössliweg) mit schweren Fahrzeugen zu unterbinden und die ruinierten Wege wieder instand zu stellen.

Zu Beginn des Tunnelbaus sorgte eine weitere Kalamität für Unmut: Weil es im Barackendorf zu wenig Toiletten gab, war der Wald in Baustellennähe bald gänzlich verdreckt. Dieses eine unappetitliche Problem war rasch behoben. Ein weiteres, jedoch folgenschweres, entstand durch die Abwässer aus dem Barackendorf, die man anfänglich ungeklärt in den Rickenbach einleitete. Bald zeigte sich in der Gemeinde Rickenbach, dass das aus ihrer einzigen Quelle gefasste Trinkwasser verunreinigt war. Weil die Ursache auf der Hand lag, ordnete das kantonale Bau-Departement die Erstellung einer

Kläranlage unterhalb der Baracken der Tunnelbaustelle an. Zudem musste die Wasserversorgung in Rickenbach auf Kosten des Nationalstrassenbaus erneuert und an jene von Wangen bei Olten angegeschlossen werden.¹⁰

Besuchermagnet Tunnelbaustelle

Trotz Verbotsstafeln zog der Tunnelbau stets Schaulustige an. Die Tunnelbaufirma beschwerte sich deswegen bei der Einwohnergemeinde und liess wissen, sie lehne bei Unfällen jede Haftung ab. Das half wenig. Einzelnen war es dank guten Beziehungen sogar gelungen, sich spät abends nach Schichtende in einem Förderkorb durch den teils erst roh ausgebrochenen Lüftungskamin vom Spittelberg auf die 150 Meter tiefer liegende Tunnelsohle «abseilen» zu lassen. In der Tat eine nicht ganz ungefährliche Angelegenheit!

Um den ungebetenen Besucherstrom in geregelte Bahnen zu lenken, wurden später, ab Herbst 1965, in zeitlichen Abständen offiziell Baustellenbesichtigungen für Gruppen angeboten. Zu diesem Zweck waren eigens Führer¹¹ ausgebildet und eine Baracke eingerichtet worden, in der sich Besuchergruppen mit Helmen und Stiefeln ausrüsten konnten.

Treffpunkt Kantine und Bar

Als Ende 1962 bekannt wurde, dass im Richenwil Barackenunterkünfte und eine Kantine geplant waren, forderte der örtliche Gewerbeverein den Gemeinderat auf, bei Verhandlungen dahin zu wirken, dass vorab Detaillisten aus Hägendorf die Kantine beliefern könnten. Tatsächlich konnten darauf einige Lebensmittellieferanten ihren Umsatz beträchtlich steigern. Neben der Kantine, in der sich die Tunnelarbei-



ter verpflegten, gab es in einem separaten Raum eine geräumige Bar, wo auch immer wieder Wanderer zu einem Glas Chianti einkehrten. Abends fanden sich dort oft Gruppen (Vereine, Räte, Kommissionen, Jäger) zum Spaghetti-Essen ein. Padre Giovanni von der Missione Cattolica Italiana Olten, eine wichtige Bezugsperson für die vorwiegend aus Italien stammenden Bergleute, zelebrierte in der Kantine die Sonntagsmesse. Trotz italienischer Predigt besuchten regelmässig auch Einheimische, vor allem Leute aus dem Gnöd, den Gottesdienst. Lässt sich der rege Kirchgang ins Richenwil vielleicht mit dem anschliessend obligaten Apéro in der Bar erklären?

Die anfängliche Angst vor den vielen «Fremdarbeitern» erwies sich als unbegründet. Diese arbeiteten von Montag bis Samstag im Zweischichtbetrieb und zeigten sich nur selten im Dorf. Sie trafen sich in der Kantine oder auf der Bocciabahn nebenan. Der örtliche Raiffeisenkassier Anton Studer, «Viggi», ein passionierter Jäger, kehrte nach seinen Pirschgängen gerne in der Bar ein. Bald ergaben sich freundschaftliche Kontakte

zu den Arbeitern und Studer wurde ihr «Bankier». Zuverlässig und prompt überwies er deren Verdienst an ihre Familien in Italien.

Wasser für die Baustellen

Die Tunnelbaufirma schätzte 1963 den Trinkwasserbedarf für das Barackendorf auf 180 Liter pro Minute und den jährlichen Verbrauch an Bauwasser auf etwa 80 000 Kubikmeter. Da sie es ablehnte, ein eigenes Reservoir zu bauen oder sich an einer Erweiterung des Reservoirs im Gnöd zu beteiligen, musste die Einwohnergemeinde eine neue leistungsstarke Pumpe in Betrieb nehmen, handelte aber im Gegenzug einen guten Kubikmeterpreis aus.

Auch für den Bau der Teufelsbrücke, ausgeführt von der Firma Frutiger AG, Thun, hatte die Gemeinde Wasser zu liefern. In diesem Fall wurde auf Staatskosten im Reservoir eine stärkere Pumpe eingebaut. Seit dem in den 1950er-Jahren einsetzenden Bauboom stieg Hägendorfs Wasserverbrauch stark an. Die Quellschüttung reichte in Spitzenzeiten nicht mehr. Deshalb hatte sich die Gemeinde 1964 mit

Das Barackendorf im Richenwil:

1 Kantine

2 Unterkunft Bauführer

3 Unterkünfte Tunnelarbeiter

4 Büros der Bauleitung und der Unternehmung

5 Besucherbaracke

6 Klärgrube

7 Lokdepot für Schienenbetrieb Sohlstollen

8 Werkstatt für Tunnelvortriebgerätschaften und Fahrzeuge

9 Betonmischanlage

10 Munitionsbaracke neben der Schlössli-Brücke (auf dem Bild nicht sichtbar)

der «Allgemeinen Wasserkommission Untergäu», die in Kappel ein Grundwasserpumpwerk betrieb, zum «Zweckverband Wasserversorgung Untergäu» zusammen geschlossen¹² und eine Notleitung nach Hägendorf verlegt.¹³ Nur dank diesem Anschluss konnte der enorme Wasserbedarf der Tunnel- und Autobahnbaustellen gedeckt werden.

Belchen-Südrampe

Mit dem Bau der Rampe wurde im November 1965 begonnen. Zuerst nahm man die Kunstbauten in Angriff, auf Hägendorfer Boden die Teufels- und die Teufengrabenbrücke sowie die beiden Durchlässe im Heiligacher und Gnöd. Gleichzeitig arbeitete man mit Hochdruck daran, die noch vorhandenen Hindernisse auf dem geplanten Trassee zu beseitigen: eine Kehrichtgrube, zwei Bauernhöfe, ein Kleinbauernhaus und ein Reservoir (siehe unten). Der Ausbruch und die Wandsicherung des 27 Meter tiefen Felseinschnitts zwischen der Balm und dem Gnödchöpfli erwiesen sich als unerwartet aufwändig und heikel.

Der Forderung des Bürgerrats, das «Holzhaus» sei wegen der bevorstehenden Verlegung der Allerheiligenstrasse zu versetzen, wurde nicht entsprochen. In der Bauphase wurde die Benutzung des als Forst-Werkhof dienenden Gebäudes stark beeinträchtigt.

Problem Kehricht

Da die Kehrichtdeponie westlich des Teufengrabens im Bereich des zukünftigen Autobahntrasses lag, verfügte das kantonale Tiefbauamt, diese sei aufzuheben und umzulagern. Ein neuer Deponieplatz war rasch gefunden und 1964 in Betrieb genommen: der Teufengraben südlich der Liegenschaft Ludwig Flury. Die Stadt Olten, die zu diesem Zeitpunkt eine «Kehrichtverwertungsanlage» baute, vereinbarte mit der Einwohnergemeinde Hägendorf, bis zur Inbetriebnahme der Anlage den städtischen Hausmüll im Teufengraben zu entsorgen. Im Gegenzug durfte Hägendorf ab Juli 1966 kostenlos das Anderthalbache der von Olten gelieferten Müllmenge zur Verbrennung nach Olten



Das 1944 erstellte «Holzhaus» zwischen der Baustelle Teufelsbrücke und der Allerheiligenstrasse

Vom Autobahnbau in Hägendorf

abführen. Bereits ein Jahr zuvor hatte die Stadt ihre Verbrennungsanlage in Betrieb nehmen können. Gemäss Vertrag liess sie zu diesem Zeitpunkt den durch die vielen Fuhrten arg beschädigten Fridgasse wieder instand stellen.

Der Teufengraben war 1966 nach nur zweijährigem Betrieb aufgefüllt. Zum Material aus der alten Deponie waren rund 2500 Tonnen Müll aus Olten, der Kehricht von Hägendorf und schliesslich noch grosse Mengen an Aushubmaterial von einer Grossbaustelle¹⁴ in Wangen abgelagert worden. Im Zuge der Humusierung der Grubendecke konnte auch der Weg vor der Liegenschaft Ludwig Flury begradiert werden.

Drei Hausabbrüche

Bereits während der Planungsphase der Belchen-Südrampe in den Jahren 1961/1962 zeichnete sich ab, dass der Santelhof der Gebrüder Flury sowie die beiden Liegenschaften von Adolf Hufschmid und Gottlieb Kamber im Gnöd



*Heuernte im
Teufengraben*

abgebrochen werden mussten. Zweifelsohne war das für die betroffenen Familien ein harter Schlag.

Die Besitzer des Santels¹⁵ wünschten, der neue Hof müsse, wie schon der alte, auf



*Die ausgeräumte alte
Kehrichtgrube westlich
des Teufengrabens*

Der alte Santelhof kurz vor dem Abbruch



Egerkinger Boden erstellt werden. Das hätte eine Grenzregulierung erfordert, die von Hägendorf abgelehnt wurde. So kamen die Neubauten schliesslich etwa 200 Meter südöstlich des alten Standortes in der Einung Hägendorf zu stehen. Der alte Hof wurde am 7. Dezember 1967 abgebrochen.

Die Aussiedlung des Hufschmid-Hofes im Gnöd erwies sich als schwierig, da der Besitzer über keinen nahe gelegenen geeigneten Bauplatz verfügte. Wie beim Santel griff das kantonale Landwirtschaftsdepartement auch hier vermittelnd und beratend ein. Dank Realersatz für



Links der Hufschmid-Hof, rechts das Haus des Gottlieb Kamber kurz vor dem Abbruch. Hinten wird am Balm-Durchbruch gearbeitet, rechts vorne entsteht die Gnöd-Unterführung.

Vom Autobahnbau in Hägendorf

das an die Autobahn abzutretende Areal des alten Hofes, eines Landabtauschs mit der Bürgergemeinde¹⁶ und der Abtretung von weiterem Bürgerland¹⁷ entstand an der Werkstrasse westlich von Otto Vögeli eine ausreichende Fläche für einen neuen Hof. Durch die Zusicherung der Bürgergemeinde, Hufschmid für mindestens zehn Jahre dessen bisherige gepachtete Fläche an Bürgerland zu garantieren, konnten Bundessubventionen für die Aussiedlung erwirkt werden. Hufschmid bezog den neuen Hof im Dezember 1966.

Die Nachbarn des alten Hufschmid-Hofes, der Zimmermann Gottlieb Kamber und sein Sohn Hans konnten sich über den vom Staat angebotenen Realersatz für das Gebäude und das Land nicht einigen, weshalb es schliesslich zur Enteignung kam. Darauf liess der Kanton auf einem zuvor erworbenen Grundstück an der Allerheiligenstrasse¹⁸ ein eingeschossiges Wohnhaus mit zwei Wohnungen für die beiden Familien Kamber erstellen. Im Februar 1967 zogen diese in den Neubau um. Wenig später erfolgte der Abruch der beiden Liegenschaften im Gnöd. Hans Kamber, im Dorf als «Mändlibeth» bekannt, bezeichnete sich fortan als ein Heimatvertriebener, dabei liegt sein neues Haus gerade mal 700 Meter Luftlinie vom abgebrochenen Heimetli entfernt, aber eben nicht im Gnöd ...

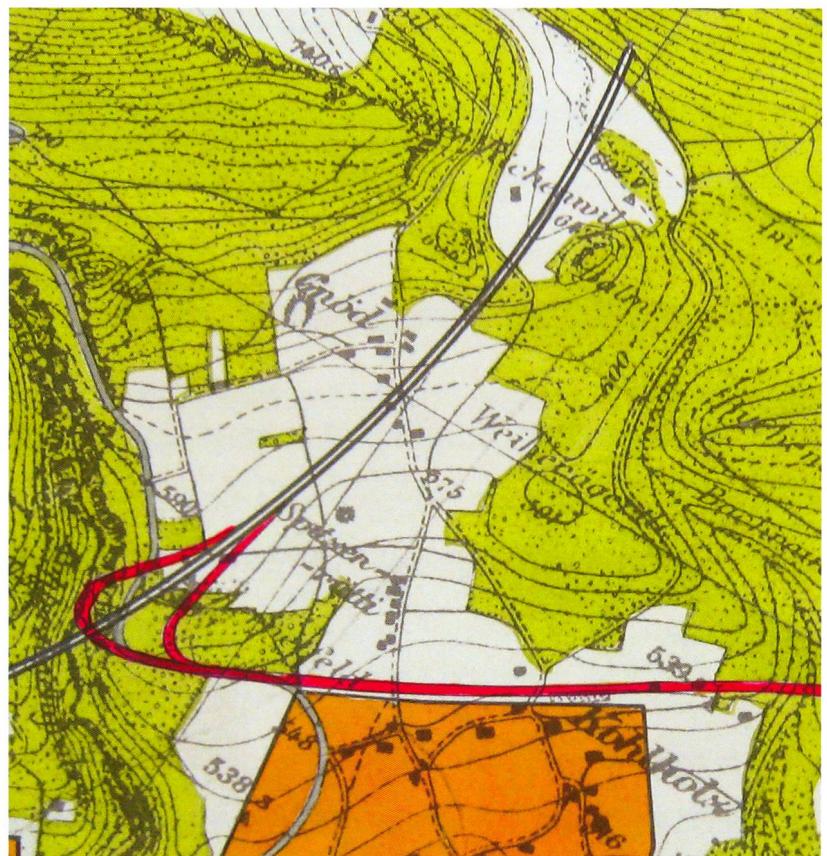
Widerstand gegen Autobahnzubringer

Im Dezember 1964, vier Monate nach dem Baubeginn am Tunnel, lagen die Pläne (M 1:1000) für die Belchen-Südrampe öffentlich auf. Damit sahen die örtlichen Behörden erstmals detailliert die Ausmasse des gigantischen Bauvorhabens und erkannten, dass zu wenig Rücksicht auf die Infrastrukturen der Gemeinden

genommen worden war. Die Einwohner wie auch die Bürgergemeinde erhoben Einsprache.

Bereits 1963, als die Regionalplanungsgruppe Olten und Umgebung eine geplante Verbindungsstrasse ab Chalchhofen an Oltens Westgrenze zur A2 im Gnöd vorstellte, hatten die betroffenen Gemeinden Wangen, Rickenbach und Hägendorf eine Fortsetzung der Planung vehement bekämpft. Da diese Strasse in den nun vorliegenden Plänen immer noch enthalten war, stemmten sich die Einwohner- und Bürgergemeinderäte Hägendorfs gegen eine Realisierung. Sie waren nicht bereit, weitere Landflächen zu opfern und führten an, dieser Autobahnzubringer sei unnötig. Die Durchgangsstrasse T5 oder eine allenfalls später zu erstellende Expressstrasse genüge. Der anhaltende Wider-

*Heftige Proteste gegen die Chalchhofenstrasse (rot), einem geplanten Autobahnzubringer von Olten zur A2 im Gnöd, bewogen die Regierung, das Projekt zu streichen.
Zonenplan 1:1000*



stand der drei betroffenen Gemeinden zeigte schliesslich Wirkung: Im März 1967 strich der Regierungsrat das Strassenprojekt und hob das vorsorglich verhängte Planungs- und Bauverbot wieder auf.

Ein neues Reservoir ...

Aus den Plänen ging hervor, dass eine Kammer des Reservoirs Spitzentrüti und die

davon eine 500-Kubikmeter-Kammer gebaut. Der Staat zahlt daran Fr. 100 000.– und die Gemeinde hat Fr. 24 000.– für das grössere Fassungsvermögen beizusteuern.

... und ein Rohwasserbecken

Lange konnten sich die Gemeindeverantwortlichen nicht entscheiden, ob ein neuer Teilschacht oder statt dessen ein so-

1949/50 war auf der Spitzentrüti durch das Baugeschäft Kamber neben dem bestehenden Reservoir eine 400-Kubikmeter-Kammer erstellt worden. In der Bildmitte der Polier Adolf Kamber, «der Bantli-Dolf». 1967 musste dieses Reservoir der Autobahn weichen.



Hauptwasserleitung von dort zum Verteil schacht vom Autobahntrassee überdeckt werden würde und damit ein ungehinderter Zugang versperrt wäre. Zudem war eine meterhohe Deponieaufschüttung über einer bestehenden Wasserleitung geplant. Das konnte der Einwohnergemeinderat nicht akzeptieren. Nach langen Verhandlungen und wachsendem Zeitdruck für die Bauherrschaft war im Januar 1967 eine einvernehmliche Lösung gefunden: Die alte 300-Kubikmeter-Reservoirkammer bleibt bestehen. Anstelle der 400-Kubikmeter-Kammer, die spätestens am 1. August 1967 abzuschalten und dann abzubrechen ist, wird nordöstlich

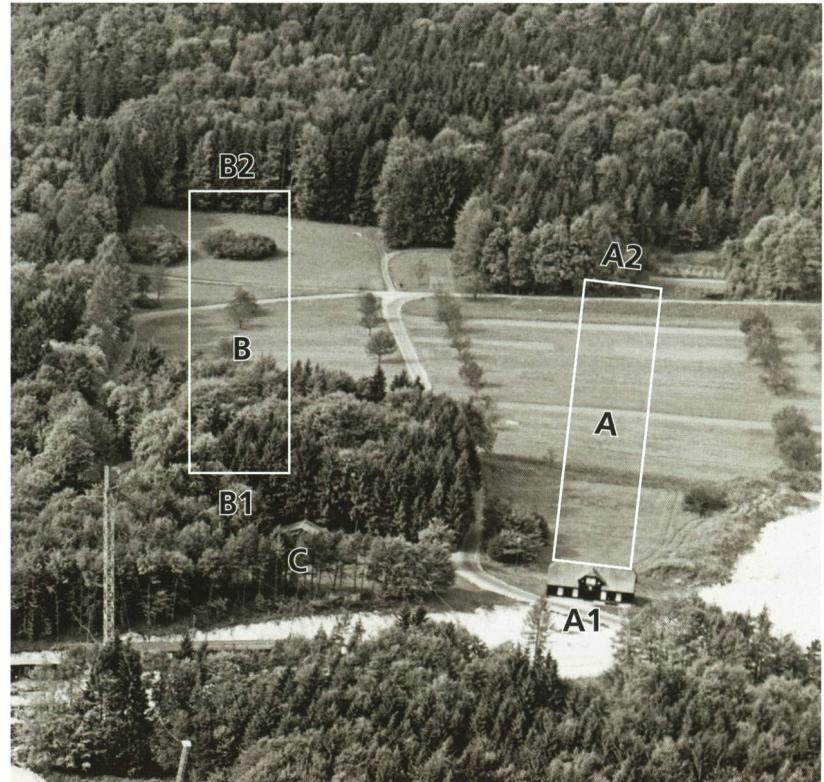
genanntes Rohwasserbecken¹⁹ mit Filteranlage gebaut werden sollte. Man liess das Quellwasser untersuchen und traf weitere Abklärungen. Das dauerte. Wieder spielte der Zeitdruck eine Rolle, dieses Mal zu Gunsten des Staates. Dieser offerierte, den zu entfernenden alten Teilschacht mit Fr. 9300.– abzugelten, stellte aber klar, dass in dem für einen neuen Schacht oder ein Rohwasserbecken vorgesehenen Bereich westlich der Unterführung Gnöd ab Herbst 1968 Ausbruchmaterial deponiert werde. Schliesslich gab die Gemeinde den Bau eines Rohwasserbeckens²⁰ in Auftrag. Dieses konnte 1970 in Betrieb genommen werden.

Neue Schiessanlage

Die 1920 auf der Rinderweid erstellte Schiessanlage war in die Jahre gekommen. Das Schützenhaus, ein einfacher Holzbau, und die zehn Scheiben genügten nicht mehr. Zu Beginn der 1960er-Jahre wurde deshalb eine Erweiterung und Modernisierung der Anlage ins Auge gefasst. Angesichts der 1962 publik gewordenen Planung der Belchen-Südrampe beschloss der Einwohnerrat das Traktandum Schiessanlage zu vertagen bis die Autobahn-Linienführung definitiv festgelegt sei. Bald zeigte sich, dass das projektierte Trassee nur zwei Meter neben dem Schützenhaus vorbeiführen würde und letzteres deshalb weichen musste. Das neue Schützenhaus wurde knapp hundert Meter westlich des alten Standorts auf der «Schliffi»²¹, einer zerfallenen und von Wald überwachsenen Befestigung aus dem ersten Weltkrieg²² erbaut. Die neue, 1968 eingeweihte Anlage besteht aus einem 300-Meter-Stand mit zwanzig Scheiben im Obergeschoss. Im Untergeschoss befindet sich ein 50-Meter-Stand mit zehn Scheiben und einer dank Spenden realisierbar gewordenen geräumigen Schützenstube. Bund und Kanton übernahmen annähernd die Hälfte der Baukosten von rund Fr. 400 000.– (ohne Schützenstube). Die restliche Bauschuld wurde von der Einwohnergemeinde innerhalb von fünf Jahren abgetragen. Auch die Bürgergemeinde leistete in bescheidenem Rahmen finanzielle Unterstützung. Sie trat dazu die Flächen für Schützenhaus und Scheibenstand kostenlos im Baurecht ab und gewährte das Überschussrecht.

Autobahn eröffnet

In der Rekordzeit von nur achteinhalb Jahren nach erfolgter öffentlicher Projekt-auf-



A: Alte Schiessanlage mit A1: Schützenhaus, A2: Scheibenstand

B: Neue Schiessanlage mit B1: Schützenhaus, B2: Scheibenstand

C: Schützenwiese mit der 1956/57 erbauten Trinkhalle

lage konnte am 23. Dezember 1970 das A2-Autobahnteilstück Härkingen – Augst in Anwesenheit von viel nationaler Prominenz eröffnet werden. Über sieben Jahre hinweg hatten Lastwagen täglich Kies, Zement und Baugerät durch das Dorf zu den Autobahnbaustellen gekarrt. Vom Lärm und dem Gestank, den diese Transporte verursachten, ist in den Protokollen keine Rede, wohl aber von beschädigten Strassen, bodenlos gewordenen Feld- und Waldwegen sowie von Sprengschäden an Gebäuden.

In Markus Hodel, Bauleiter Trasseebau des Ingenieurbüros Rapp AG, Basel und Walter Gsell, Bauleitung Tunnel des Ingenieurbüros Aegerter & Bosshardt AG, Basel, beide in Hägendorf wohnhaft, hatte die Einwohner- wie auch die Bürgergemeinde



*Eröffnung des A2-Auto-
bahnteilstücks Härkingen –
Augst bei Egerkingen*



*Prominente Gäste bei der Eröffnungs-
feier: Bundesrat Hanspeter Tschudi im
Gespräch mit hohen Militärpersonen*

zwei Ansprechpartner, dank denen manch ein Problem unbürokratisch aus der Welt geschafft werden konnte. Sie machten die örtlichen Behörden rechtzeitig auf entstehende infrastrukturelle Schwierigkeiten aufmerksam und setzten sich für nachhaltige Lösungen ein.

Wirtschaftliche Impulse

Der Autobahnbau löste landesweit wirtschaftliche Impulse aus. In Hägendorf wagte Fridolin Murpf den Schritt in die berufliche Unabhängigkeit. Er kaufte 1962 einen Occasion-Lastwagen und führte damit zu Beginn hauptsächlich Transportaufträge für die Autobahnunternehmer aus, suchte sich jedoch bald andere Auftraggeber. Aus dem Einmannbetrieb ist im Laufe von vierzig Jahren die grosse Firma F. Murpf AG, Transporte und Logistik geworden.²³

Unabhängig von einander erwarben 1962 auch die Landwirte und Fuhrhalter Walter Kissling und Josef Rötheli, «Schuelänge», ein Kippfahrzeug und erhielten ihre ersten Aufträge von der Autobahn (A1). Auch sie verabschiedeten sich rasch aus diesem für Kleinfirmen ruinösen Geschäft. Kissling verlegte sich auf den Transport von Aushubmaterial, fuhr dann hauptsächlich für eine Strassenbaufirma und transportierte Papierholz nach Attisholz. Nach etlichen Jahren gab er das Geschäft altershalber auf. Rötheli fuhr für Esso Wangen und später für die Transport AG Hägendorf (heute Rickenbach). Sein Sohn Josef übernahm die Firma, vergrösserte den Fuhrpark und stieg auf Ferntransport um. Er führte das Unternehmen bis 2010 weiter. Den beim Tunnelbau in grossen Mengen zu Tage geförderten Opalinuston verwendete die Ziegelei Hägendorf AG²⁴ zur Backsteinherstellung.

Kunstbauten Belchen-Südrampe

Objekt	Länge	Höhe
Belchentunnel	3180 m	
Felseinschnitt Balm	55 m	27 m
Teufelsbrücke	150 m	65 m
Teufelsbrücke Bogenweite	85 m	
Teufengrabenbrücke	85 m	
Unterführung Tunnelportal		
Unterführung Gnöd		
Unterführung Heiligacher		
Überführung Teufengraben		
Durchlass Santel		

Vom Autobahnbau in Hägendorf

Gedenkbrunnen

Auf Initiative der Bürgergemeinde und dank Spenden der am Tunnel- und Autobahnbau beteiligten Firmen und der Bürgergemeinde konnte die Schützenwiese, der nun südseitig durch die Autobahn begrenzte Platz mit der alten «Trinkhalle», neu gestaltet und im September 1971 eingeweiht werden.

Ein 1963 beim Autobahnbau im Gnöd entdeckter über 80 Tonnen schwerer Findling war im Winter auf dem roh planierten und verschneiten Trassee zur Schützenwiese geschleift worden. Während des Transports brach der mächtige Brocken (gewollt?) auseinander. Versehen mit einem Brun-

Viel Arbeit für die Bürgergemeinde

Für die Einwohnergemeinde waren mit der Eröffnung der Autobahn die durch deren Bau entstandenen Probleme wie Werkstrasse, Richenwilweg, Rohwasserbecken und Schiessanlage weitgehend gelöst. Ersatz für die aufgefüllte Kehrichtdeponie im Teufengraben fand sich in der «Steigrube» im Schleipfrain. Die durch den Nationalstrassenbau notwendig gewordene Güterzusammenlegung war bereits Mitte 1968 in Angriff genommen worden. Der zu Beginn der Bauphase vom Gemeinderat an den Staat gerichtete Wunsch, in die Teufelsbrücke eine Fussgängerverbindung einzubauen, war längst vergessen.



Arnold Rötheli, Bürgerschreiber (links) und Robert Studer, Forstfondsverwalter auf der Schützenwiese

nenbecken aus Sichtbeton und einer Gedenktafel «Nationalstrassenbau 1963–1970» bildet der etwa auf die halbe Grösse geschrumpfte Megalith das Kernstück der Anlage. Dazu gehörten ein Fahnenmast, drei Feuerstellen, einige Sitzbänke, und ein grosser Steintisch. Dessen Granitplatte²⁵ hatte ursprünglich als Deckplatte des Trinkwasser-Verteilschachtes gedient.

Infolge des stetig wachsenden Verkehrslärms büssste die Schützenwiese ihre anfängliche Attraktivität ein. Wiederholt beschädigten Vandale die aus gehauem Jurastein kunstvoll gefügten Feuerstellen. Schade!

Für die Bürgergemeinde hingegen, die viel Land und Wald hatte abtreten müssen, galt es nun, die mit dem Kanton getroffenen Vereinbarungen umzusetzen, dessen Zusicherungen einzufordern und Inkonvenienzansprüche anzumelden, so zum Beispiel Pachtzinsausfälle, Zuwachsverlust für gerodeten Wald, Revision und Nachführung der Waldpläne, Ersatz abgeschnittener Wegverbindungen usw. Bürgerammann Dr. Urs Studer, unterstützt von Forstpräsident Josef Rötheli und dem initiativen Förster Alfred Fuchs, zudem kompetent beraten von Kreisförster Edwin Neher, verhandelten hartnäckig und mit



Die Ersatzaufforstung im Wuest wurde erst dank vorgängigem Wegbau möglich. Dabei machten steile Rutschgebiete Mensch und Maschinen enorm zu schaffen.

Erfolg. Neben finanziellen Entschädigungen und Neuzuteilung von Land- und Waldflächen wurde unter anderem auch der Sandlochweg ausgebaut, und die Ersatzaufforstung im Wuest realisiert (vgl. S. 153).

Kirschbaumanlage

Viele Obstbäume südlich und südwestlich des Gnöd – sie standen auf Allmendland

und waren an Bürger verpachtet – mussten wegen dem Trasseebau oder wegen Geländeaufschüttungen gefällt werden. Mit der vom Staat dafür ausbezahnten Entschädigung pflanzte die Bürgergemeinde in einer Anlage westlich des Teufengrabens mehr als sechzig Halbstamm-Kirschbäume, die noch heute gepachtet werden können.

Eine dritte Tunnelröhre

Inzwischen sind Jahrzehnte vergangen. Der Strassenverkehr hat in ungeahntem Masse zugenommen und setzt den Trassen und Kunstbauten arg zu. Ein Ende dieser Entwicklung ist nicht absehbar. Karola Dirlam-Klüh schrieb 2012 im INFO Hägendorf²⁶: «Der zweiröhrlige Belchtunnel ist in die Jahre gekommen. Nachdem bereits in den 1990er-Jahren schadhafte Stellen geflickt wurden, sowie zwischen 2001 und 2003 die erste bauliche Instandsetzung stattfand, werden seit 2008 Auflagen aus den Bereichen Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen umgesetzt. Die nächsten Anpassungen der Tunnelröhren auf aktuelle Normen und Richtlinien wird bereits 2020 notwendig sein. Um eine Dauerbaustelle zu vermeiden, soll nun westlich der bestehenden beiden Röhren der zweispurige Sanierungstunnel Belchen realisiert werden – eine dritte Tunnelröhre, die dem Verkehr während zukünftiger Unterhaltsarbeiten weiterhin zwei Fahrspuren zur Verfügung stellt. ...»

Mit ersten Vorarbeiten für den Bau der dritten Röhre war bereits 2013 begonnen worden. Mittlerweile ist das Richenwil erneut umgegraben worden. Eine 2000 Tonnen schwere Tunnelbohrmaschine (Bohrkopfdurchmesser 13.97 Meter) frisst sich seit Februar 2016 durch den Berg.



Tunnelbaustelle Richenwil im Februar 2016