

Zeitschrift: Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft von Bern
Herausgeber: Geographische Gesellschaft Bern
Band: 41 (1951-1952)

Artikel: Die Bedeutung der solothurnischen Juraübergänge
Autor: Wiesli, Urs
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-323497>

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: 23.02.2026

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

Firma gingen andauernd bedeutende Kartenaufträge ein. Als eine der ersten bestellte die Erziehungsdirektion des Kantons Bern eine Schulwandkarte, worauf im Laufe der Zeit 15 weitere Kantone folgten. Parallel dazu ging die Produktion von Schulhandkarten. Die Zeit der Jahrhundertwende brachte aber nicht nur für die Schule eine richtige Kartenblütezeit, sondern verhalf der Reliefkarte auf allen Gebieten zum Durchbruch. So verlangten Kurorte und Verkehrsvereine nach einer bei Kümmerly & Frey ausgearbeiteten Reliefkarte, um auch kartographisch für das Kurgebiet zu werben.

Nach dem frühen und unerwarteten Tod Hermann Kümmerlys führten die Brüder Julius (1905–1915) und Dr. Heinrich Frey (1915–1931) die Serie der Reliefkartenaufträge weiter. Im Laufe der Zeit weiteten sich die Arbeiten aus auf ganz Europa und auch auf überseeische Länder in aller Welt.

Seit 1931 steht die Firma unter der zielbewußten und energischen Leitung der Herren Walter Kümmerly und Max Frey. Ihre Tätigkeit war vorerst charakterisiert durch die schwierigen Jahre der Wirtschaftskrise und – sobald diese zu Ende ging – durch die noch viel heikleren Kriegsjahre. Während dieser Zeit wurde der Druck und der Verkauf für Karten der Schweiz vollständig unterbunden, so daß die Firma zu ihrer Weiterexistenz auf kartographische Randgebiete und auf allgemeine Farbendrucke für die Industrie und die Werbebranche angewiesen war.

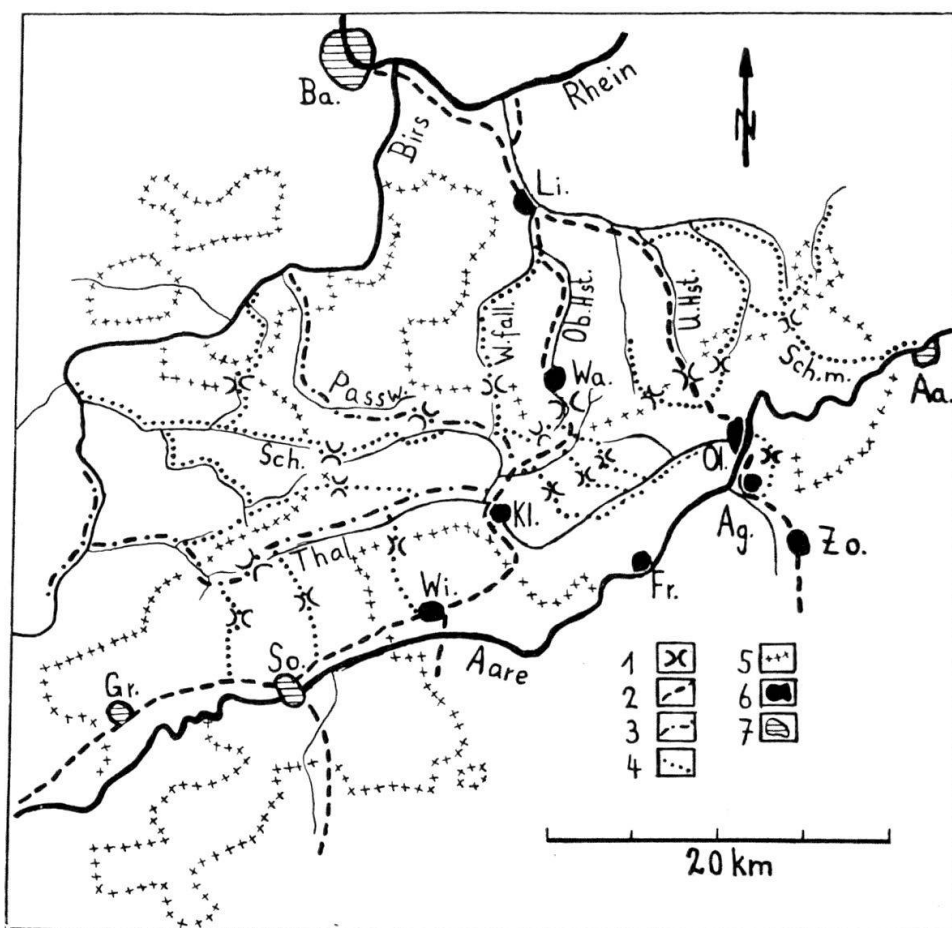
Die Nachkriegszeit brachte die allgemeine wirtschaftliche Prosperität, aber der Rückgang der Reliefkarten wurde dadurch nicht aufgehalten. Immerhin zeigen Arbeiten wie die Berner und Aargauer Schulhandkarten von Professor Imhof und die Zugerlandkarte von Reliefkartograph Kurt Ficker, daß die große Tradition des Hauses weiterhin hochgehalten wird.

DIE BEDEUTUNG DER SOLOTHURNISCHEN JURAÜBERGÄNGE

Von Dr. Urs Wiesli, Olten

Der Kanton Solothurn hat von der Gegend von Grenchen bis zu derjenigen von Schönenwerd eine Längenausdehnung von rund 60 km. Auf dieses Gebiet entfallen über 15 Juraübergänge, die alle eine mehr oder weniger hohe Funktion innehaben und teilweise auch von historischer Bedeutung sind.

Allein diese Tatsachen genügen, um Solothurn als jurassischen Paßstaat benennen zu können, eine Bezeichnung, die sich schon kurz nach Beginn der solothurnischen Territorialpolitik im 14. Jahrhundert unweigerlich ergeben und aufdrängen mußte: indem diese Politik bald einmal aareabwärts und dem Jurafuß entlang drängte, kam das solothurnische Gebiet der stärksten Ader des schweizerischen N–S-Verkehrs unmittelbar in die Quere. Als darauf einer weitem Ausdehnung in dieser Richtung ein Riegel geschoben wurde, wandte sich Solothurn nach N, hin-



Die solothurnischen Juraübergänge

1 Paßlücke, 2 Paß 1. Ordnung (international), 3 Paß 2. Ordnung (national), 4 Paß 3. Ordnung (regional, aber meist von historischer Bedeutung), 5 Kantonsgrenze, 6 Frobургische Städtegründung, 7 Übrige Städte.

Abkürzungen: Ba. = Basel, So. = Solothurn, Ol. = Olten, Aa. = Aarau, Gr. = Grenchen, Li. = Liestal, Ag. = Aarburg, Zo. = Zofingen, Fr. = Friedau (heute verschwunden), Kl. = Klus, Wa. = Waldenburg, U. Hst. = Unterer Hauenstein, Ob. Hst. = Oberer Hauenstein, Sch.m. = Schafmatt, Sch. = Schelten, W. falle = Wasserfalle, Paßw. = Paßwang.

weg über die Juraketten, wodurch die Stellung als Paßstaat von selbst noch mehr verstärkt werden mußte.

Unter solchen Umständen suchte man auf solothurnischem Territorium nach geeigneten Paßstellen, was keine besonderen Schwierigkeiten bereitete; denn je weiter der Kettenjura nach E streicht, desto besser gegliedert, niedriger und damit auch wegsamer wird er. Hieraus ergibt sich auch eine natürliche Einteilung:

1. Ein noch hoher, wenig bedeutsamer, *pässearmer Westen* mit den nur in römischer Zeit zu lokaler Bedeutung gelangten Schauenburg-, Balmberg- und Schmiedenmattübergängen, vom Aaretal über die durchwegs noch über 1000 m hohe Weißensteinkette in die erste Jurasynklinale von Balsthal-Gänsbrunnen.

2. Ein ebenfalls noch ziemlich hoher, jedoch durch *Klusen* weit geöffneter und dadurch sehr verkehrsfördernder *Mittelteil*, für welchen Balsthal die Drehscheibe darstellt, sowohl für den schon seit römischer Zeit wichtigen Oberen Hauenstein, als auch für die große Durchgangsrouten über die Talwasserscheide von Welschenrohr und die Kluse von Gänsbrunnen in den Berner Jura, ferner für die wichtige solothurnische Verbindungsstraße über den Paßwang und schließlich für den historisch und eisenbahngeschichtlich bedeutsamen Weg über die von Natur so deutlich vorgezeichnete Wasserfalle. Eine ganze Reihe von kleinern Übergängen, die heute zwar keine wesentlichen Funktionen mehr erfüllen, in früheren Jahrhunderten jedoch wichtige Verbindungen besorgten, lassen diesen Abschnitt noch mehr hervortreten.

3. Ein ebenfalls infolge *Schuppung* und Aufbrandung auf den Tafeljura gestörter und daher an einzelnen Stellen gleichfalls außerordentlich günstiger *E-Teil*. Unterer Hauenstein als schweizerische Hauptverbindung in N-S-Richtung, der römische Erlimoosübergang und die in der alten Eidgenossenschaft bedeutsame Schafmatt stehen hier an erster Stelle.

4. Der *nördliche* Solothurner *Jura*, der größtenteils bereits dem Tafeljura angehört. Daher ist hier lediglich der schon römische, jedoch heute fast ganz verlassene Fringelipaß, als Umgehungsweg für die nahen Birsklusen, zu erwähnen.

Eine solche Vielfalt von Pässen auf kleinstem Raum mußte sich unweigerlich auch auf deren Entwicklung und Funktionen auswirken. Da Solothurn, mit Ausnahme des Paßwangs, überall nur die S-Flanken und Anfahrten vollständig in seiner Hand hatte, stand nie ein Paß, trotz günstigster natürlicher Verhältnisse und Verkehrslage, konkurrenzlos da. Stets waren auch politische und wirtschaftliche Sonderinteressen der übrigen angrenzenden Orte, Basel und Bern, im Spiel.

So kam es, daß schließlich alle größeren Übergänge irgendwie miteinander in Zusammenhang gerieten und jeder auf Veränderungen bei einem andern stets mehr oder weniger heftig reagieren mußte. Eine solche Kettenreaktion blieb zuweilen aber nicht nur auf solothurnisches Gebiet beschränkt, sondern reichte unter Umständen auch bis weit in den Berner Jura oder Aargau hinein. Der Obere Hauenstein zum Beispiel verursachte den Bau einer Straße über den Paßwang. Dieser förderte dann wiederum dort Ausbau und Zollerleichterungen und ließ die einst sehr begangene Wasserfalle in den Hintergrund treten. Die Schafmatt bewirkte den Bau einer bernisch-baslerisch-österreichischen Benkerjochstraße und trat in Konkurrenz mit dem Untern Hauenstein, dessen moderner Ausbau von 1827 auch denjenigen des Oberen Hauensteins zur Folge hatte, der damals seinerseits wieder in Wettstreit trat mit der bernischen Route über die Pierre-Pertuis nach Moutier-Delémont.

Solche Verschlingungen wirkten sich natürlich erst recht auf die kleinen und kleinsten Übergänge aus, so daß es nicht verwunderlich war, daß sich mit der Zeit eben nur diejenigen Pässe behaupten konnten, die von Natur aus am meisten be-

vorzugt waren und auch eine wesentliche Funktion zu erfüllen hatten. Die beiden Hauensteine, die Straße durch das Balsthaler Tal mit ihren internationalen und schweizerischen Aufgaben und der Paßwang mit seiner wichtigen kantonalen Funktion stehen hier an erster Stelle, während etwa die höhere Schafmatt, das allzu nahe dem Untern Hauenstein gelegene Erlimoos, der steile und gefährliche Wasserfallenübergang u.a. heute immer mehr in den Hintergrund treten müssen.

Vielfalt und Wichtigkeit dieser Verkehrswege und Paßübergänge wirkten sich schließlich auch auf die gesamte Struktur der Kulturlandschaft der solothurnischen Juragebiete aus. Daß der Paßverkehr eine Gemeinde sowohl äußerlich als auch innerlich gestalten kann, zeigen besonders eindrücklich die vom schweizerischen Längsverkehr ganz isolierten Paßgebiete von Balsthal und Holderbank. Grund- und Aufriß der Siedlungen, Einwohnerzahlen und Berufsstruktur haben hier zu allen Zeiten äußerst fein auf alle Veränderungen im Verkehrs- und Paßwesen reagiert.

Aber auch in der geschichtlichen Entwicklung dieser Gebiete hat der Jura-Paßverkehr Spuren hinterlassen. Es braucht in diesem Zusammenhang nur an die zahlreichen Städtegründungen des einst mächtigen Grafengeschlechtes der Froburger erinnert zu werden. Die Lagen von Liestal, Waldenburg, Wiedlisbach, Zofingen, Aarburg, Olten, Klus/Falkenstein und Friedau (in der Nähe des heutigen Fulenbach, jetzt jedoch vollständig verschwunden), von denen die drei letztgenannten auf solothurnischem Territorium liegen, sind ganz vom Juraverkehr abhängig. Bei der Gründung dieser Städte ist nur auf die Verkehrs-, nicht aber auf die Marktlage und das nötige Einzugsgebiet geachtet worden. Aus diesem Grunde konnte sich bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts keine dieser Froburger Städte wesentlich über den ursprünglichen Umfang ausdehnen.