

# Leutschenberg

Anforderung



**4h30min**    **Wanderkarte/n 1:50'000 214T / 224T**  
**Gesamtaufstieg 660m**

**Länge 15km**  
**Gesamtabstieg 737m**



Wieder ist Kienberg mein Ausgangspunkt für eine äusserst abwechslungsreiche Wanderung im deutschsprachigen Jura.

Von der Bushaltestelle im Ortszentrum folge ich der Strasse, auf welcher ich soeben hergefahren bin, Richtung Salhöhe. Beim grossen Steinbruch des ehemaligen Gipsbergwerks zweige ich jedoch ab und steige an der Südflanke des Stellichopfs hinauf zu den Sennhöfen. Vor mir erhebt sich die Geissflue, auf der sich die Kantone Aargau, Basel-Landschaft und Solothurn treffen.

Das Gehöft Bärenacker lasse ich rechts liegen und quere die Spur eines einsamen Skiliftes, vielleicht gibt es ihn heute nicht mehr? Gleich dahinter steht die Sternwarte

Schafmatt. Hier schwenke ich nach links und zweige dann beim Punkt 839 wieder rechts ab. Mit diesem Schlenker vermeide ich etliche hundert Meter Asphaltstrasse.

Bei der nächsten Gabelung zweige ich nach rechts ab und steige auf zum Leutschenberg - nicht zu verwechseln mit dem Leutschenbach! Aber ganz hinauf geht's nicht, denn bei der Kantonsgrenze senkt sich der Weg wieder und schlenkert sich in wilden Kurven hinab durch die Erlimatt zum tiefsten Punkt der Route in Zeglingen.

Im Zentrum wähle ich den Weg aufwärts und überquere unbemerkt die Eisenbahnlinie im Hauensteintunnel. Die äusserst stark strukturierte Topografie zwingt den Wegen ungeahnte Linien auf, nicht nur vertikal! Maprach liegt mehr als hundert Meter höher als Zeglingen, und der nächste Ort Häfelfingen ist wieder fast gleich hoch. Um die Strasse zu meiden wähle ich die Variante über Rütli. Aus dem Gemeindewappen könnte hervor gehen, dass hier einmal die Häfelimacher gelebt haben.

Mitten im Dorf knickt der Weg nach Norden und folgt der Strasse in einem grosszügigen Bogen über Mettenberg Richtung Rümlingen, wo die ehemals spöttisch als „Läufelfingerli“ genannte Bahn eine Station unterhält. Die Linie war wegen ihrer Unwirtschaftlichkeit schon mehrmals der Schliessung geweiht, aber der Umstieg auf Busse dann doch wieder verworfen.

## Hauenstein Tunnel

Im Laufe der Planung eines Eidgenössischen Eisenbahnnetzes zur Verbindung der drei wichtigsten Städte Zürich, Basel und Bern musste irgendwie und irgendwo der Jura über- oder unterquert werden. Ein erstes Projekt sah einen Tunnel unter dem Passwang vor, aber die Variante durch den Hauenstein erhielt den Vorzug. Der vorgesehene Tunnel war einiges kürzer, weshalb die Kosten tiefer veranschlagt wurden.

Innert kürzester Zeit war die offene Strecke von Basel bis Sissach fertiggestellt und konnte von der Schweizerischen Centralbahn befahren werden. Der technisch anspruchsvollere Teil wurde im Juli 1853 in Angriff genommen.

Die Trasse steigt von Sissach bis zum Tunnelportal 200m auf nicht einmal 10km Strecke und gehörte damals zu einer der steilsten Strecken des gesamten Bahnnetzes. Der Bau des Tunnels wurde an beiden Portalen gleichzeitig begonnen, und kaum jemand hielt es für möglich, dass sich die beiden Teams in der Mitte wirklich treffen würden. Um schneller fertig zu werden, wurden drei senkrechte Schächte in die Tiefe getrieben, um von dort aus Zwischenangriffe zu ermöglichen. Der mittlere Schacht musste allerdings



# Leutschenberg

wegen zu grossen Wassereintruchs bald wieder schliessen. Dieses Verfahren wurde in der Schweiz vorher erst einmal, nämlich am Gotthard angewandt.

Über den Berg markierten hölzerne Merkpunkte die Richtung des Tunnels. Für die Lage der Portale dienten zwei unverrückbar eingemauerte Signalsteine. Unten im Loch musste diese Linie immer wieder mit dem Kompass kontrolliert, und die horizontale Linie in den vertikalen Schächten bestimmt werden.

Viel grössere Probleme bereitete das Wasser, welches bei den Zwischenangriffen nicht abfliessen konnte und von Hand weggepumpt werden musste. Durch Funkenflug von der im Tunnel eingerichteten Schmiede fingen am 28. Mai 1857 die Stützbalken Feuer. Durch die einstürzenden Sparren rutschten grosse Felsmassen in den Stollen und versperrte 52 Mineuren den Rückweg. Der Rettungsversuch kostete weitere 11 Menschenleben und etwa 500 Männer wurden durch Kohlenmonoxid bewusstlos.

Ein Jahr später fand dann die feierliche Eröffnung statt. Auch die Aarebrücke bei Olten war zu diesem Zeitpunkt fertig gestellt.

