Bettstigi

Anforderung

2h30min ***Wanderkarte/n 1:50'000 214T / 224T*** ***Länge 8km***
Gesamtaufstieg 340m ***Gesamtabstieg 228m***

Der Solothurner Jura zählt zusammen mit dem Basler und dem östlichen Teil des Aargauer Juras zum Tafeljura. Die Topografie ist hier sehr vielfältig und abwechslungsreich mit vielen, eher flachen, Hügeln und dazwischen tiefen Gräben, welche von den vielen kleinen und grösseren Bächen ausgeschwemmt wurden.

Ich verlasse die Eisenbahn, welche den Unteren Hauenstein durch den kürzeren Tunnel gequert hat, in Sommerau, einer einsamen Haltestelle bei der Mündung des Giessen in den Homburgerbach.

Der Wanderweg folgt den Geleisen zurück und begleitet dann den Bachlauf des kleineren Gewässers in dessen immer schmaler werdenden Tal. Schliesslich trete ich ein in das fast mystische Tobel mit dem Namen Stierengraben. Steile Felsbänder rücken bis an die Ufer das Bächleins, das sich weiter hinten über zwei imposante Wasserfälle stürzt.

Recht stotzig erklimme ich die Höhe von Rünenberg und durchmesse den stattlichen Ort auf knapp 600müM Richtung Norden. Nach etwa zwei Dritteln schwenke ich erst nach rechts und dann gleich nach links und steige dann hinunter durch ein schmales Waldband ins Eital mit dem - wie könnte es auch anders sein? - Eibach.

Unterwegs habe ich den Hauenstein Basistunnel überschritten und nichts davon gemerkt! Vielleicht ist halt grad kein Zug unter mir durchgefahren? Die Eisenbahnlinie von Olten nach Basel verschwindet auf etwa 400müM im Berg, und braucht nicht mehr die steilen Anfahrtrampen empor zu klettern, wie das früher beim alten Tunnel der Fall war.

Auf der gegenüber liegenden Seite des flachen Talbodens steigt der Weg am Burgholden aufwärts und erreicht nach wenigen hundert Metern die felsige Wasserflue. Diese spezielle Passage wird Bettstigi genannt. Versuchen Sie selber auf Wikipedia, Google oder im Schweizerischen Idiotikon den tieferen Sinn dieser Bezeichnung zu entdecken. Ich hab's nicht geschafft, hatte aber auch keine besonders grosse Geduld.

In Wenslingen, dem Ziel meiner Tour, gibt es zwei Bushaltestellen. Für die eine schwenken Sie nach rechts, ich ging nach links zur näheren.

Hauenstein Basistunnel

Bis 1872 wurden in allen Bahntunnels in der Schweiz die Sprenglöcher von Hand in den Fels gebohrt. Die verwendeten Hämmer waren meist recht schwer und die Arbeit mühsam. Aus diesem Grund wurde angestrebt, möglichst kurze Tunnels zu bauen und die heranführende Bahnlinie mit Schleifen und, wie zum ersten Mal am Gotthard, mit Spiraltunneln zu den Portalen hoch zu führen. Die Steigung durfte allerdings 26 Promille auf keinen Fall überschreiten.

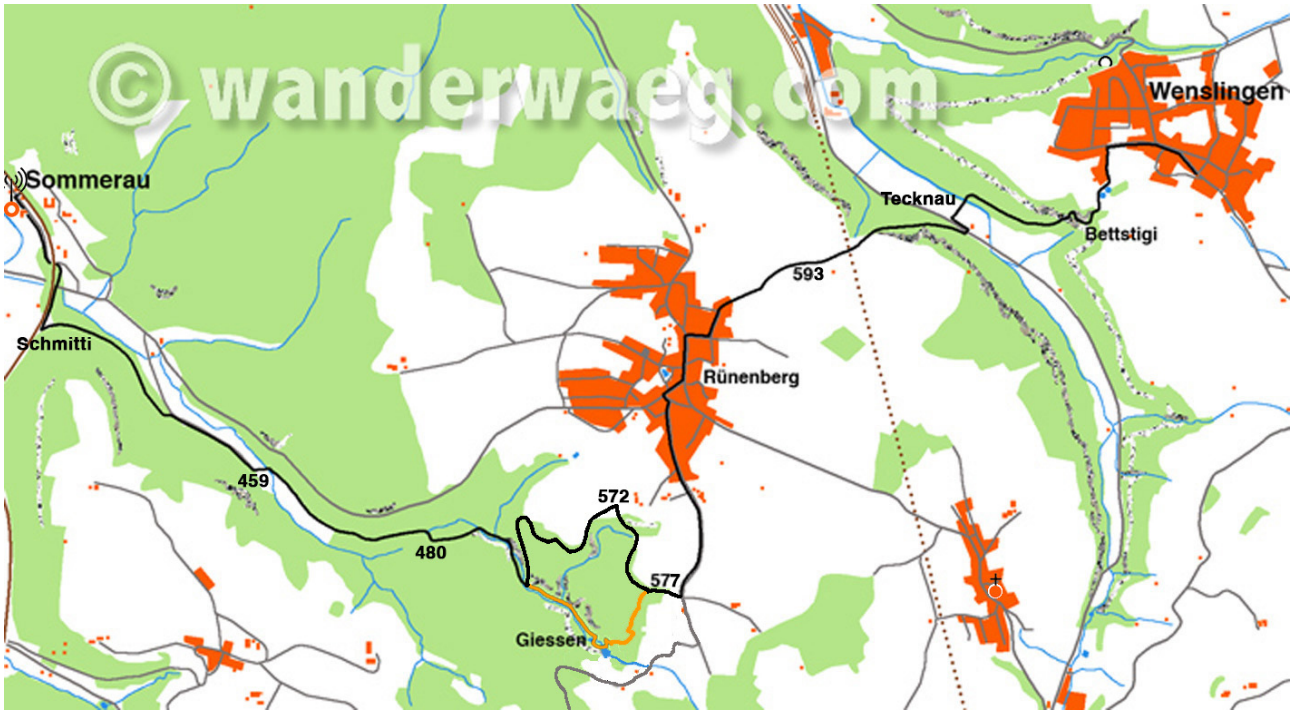
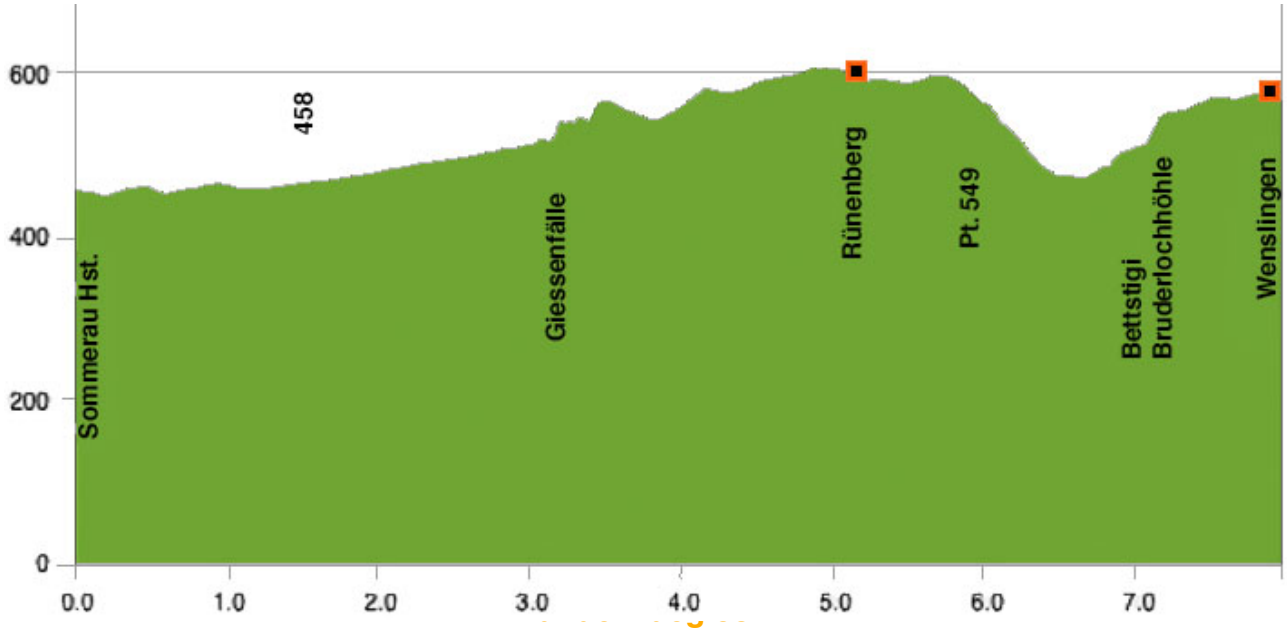
Die Fortschritte in der Tunnelbautechnik erlaubten ab dieser Zeit die Röhren länger und schneller, und vorallem mit weniger Arbeitern zu errichten. Stossbohrmaschinen mit Druckluft-Antrieb und handlichere Bohrhämmer für den Ausbruch, sowie Druckluft-Lokomotiven anstelle der Stollenpferde für den Transport von Material und Gestein standen seit dem 20 Jhd. auf allen Baustellen im Einsatz.

Der Simplon, der erste Basistunnel in der Schweiz, wurde 1906 eröffnet und bewies, dass keine langen

Bettstigi

Anfahrtrampen mehr erforderlich waren, auch wenn die Baukosten, schon damals mit 25 Mio Franken, deutlich höher ausfielen. Die Einsparungen im Betrieb von jährlich über einer Million Franken liessen die Baukosten jedoch in einem anderen Licht erscheinen.

Für die neue Hauensteinlinie wurde die Verbindung von Gelterkinden nach Olten gewählt, um die Zufahrt zum Gotthard möglichst flach und möglichst kurz zu gestalten. Der Bundesrat ratifizierte diese Variante am 20. Juni 1910 und bewilligte für den Bau 24Mio Franken. Die zentrale Funktion von Olten blieb auf der Nord-Süd-Achse, sowie auf der Ost-West-Achse erhalten, ohne dass auf der Gotthard-Linie ein Richtungswechsel vollzogen werden musste.

Dass beim Tunnelbau im Jura - Mergelschichten und Gemenge von Kalk und Ton - Probleme auftauchen könnten, war von der alten Hauensteinstrecke und anderen Bauwerken her bekannt. Um Reaktionen im Gestein zu minimieren, erfolgte deshalb der Ausbau unmittelbar nach dem Ausbruch. Zudem wurde ein zusätzlicher Stollen für die Ausleitung von einbrechendem Wasser erstellt.

Nach 10 Jahren Bauzeit erfolgte die Eröffnung des 8km langen, zweigleisigen Tunnels, der noch heute eine zentrale Rolle im Transitverkehr spielt.