

Zeitschrift: Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde
Herausgeber: Historische und Antiquarische Gesellschaft zu Basel
Band: 1 (1902)

Artikel: Die Strasse über den oberen Hauenstein am Basler Jura. Teil 1
Autor: Burckhardt-Biedermann, Th.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-111272>

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: 05.02.2026

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

Die Strasse über den obern Hauenstein am Basler Jura.¹⁾

Von
Th. Burckhardt-Biedermann.

Mit vier Tafeln und einer Karte.

I. Römische Zeit.

Nachdem die Helvetier und mit ihnen die Rauriker, von Cäsar i. J. 58 v. Chr. besiegt, in ihr Land zurückgekehrt waren und darin als römische Unterthanen lebten, dauerte es noch eine geraume Zeit, bis sie förmlich nach römischer Weise organisiert waren. Die von Munatius Plancus i. J. 43 v. Chr. gegründete Rauriker-Kolonie scheint zunächst wenig Einfluss gewonnen zu haben. Wenigstens wissen wir nichts von ihr, als die Thatsache ihrer Gründung. Erst in den Jahren 16 bis 13 v. Chr., als Augustus persönlich längere Zeit in Gallien anwesend war, vollzog sich unter seiner Leitung die Organisation Galliens und mit ihr wahrscheinlich auch die des Helvetier- und Raurikerlandes.

Damals begannen die Römer auch die Ost- und Centralalpen durch Strassen mit ihrem italischen Heimatlande zu verknüpfen, nachdem sie sich zunächst die Verbindung mit dem südlichen Gallien über die Westalpen gesichert und u. a. nach der Gründung von Aosta i. J. 25 v. Chr. die Fahrstrasse über den Kleinen St. Bernhard nach Lyon gebaut hatten. Als nun aber i. J. 15 v. Chr. die Brüder Tiberius und Drusus auf und bei dem Bodensee die Räter und Vindeliker besiegt hatten und also Tirol, Südbayern und das Rheintal der Ostschweiz römisch wurden, baute Drusus eine Strasse über die

¹⁾ Erklärung der Abkürzungen und Verzeichnis der Abbildungen s. S. 52.

Ostalpen, welche die Po-Landschaften mit der obern Donau verband. Sie ging von Verona über Trient nach Bozen bis an den Ursprung der Etsch über den Pass von Reschen-Scheidegg — also westlicher als der heutige Brennerpass — ins Arlbergische an den Bodensee nach Bregenz und von da nach Augsburg. Dies ist die älteste dieser östlichen Alpenstrassen, zugleich auch die inschriftlich zuerst bezeugte. Später, in den Jahren 46 und 47 n. Chr. liess sie der Sohn des Drusus, Kaiser Claudius, neu und wohl erst jetzt kunstgerecht bauen, worüber zwei von ihm gesetzte Meilensteine Kunde geben.¹⁾ Sie hiess in der Folge via Claudia Augusta, und wurde erst später, wir wissen nicht wann, über den Brenner geführt. Mit ihr verbanden sich, wahrscheinlich auch erst später, zwei von den Bündnerpässen, dem Julier und Splügen,²⁾ herkommende Strassen, die von Chur zu beiden Seiten des Rheines nach Bregenz führten.³⁾

Eine zweite Hauptstrasse führte vom Grossen St. Bernhard durch die Westschweiz und das Helvetierland, und diese war die gebrauchtere als die der Ostschweiz. Am Alpenübergang war sie nicht fahrbare, wohl aber von Octodurum (Martigny) an; von hier lief sie durch das untere Wallis an den Genfersee nach Vevey, von dort in gerader, nördlicher Richtung über Moudon und Payerne nach der Hauptstadt des Helvetierlandes Aventicum, bei Petinesca (am Studenberg bei Biel) vorbei nach Salodurum (Solothurn). Von Solothurn ging sie durch die Balsthaler Klus über den Hauenstein nach Augusta Raurica, von wo sie dem Rhein entlang an dessen linkem Ufer die Waffenplätze Strassburg und Mainz erreichte. Sie diente somit nicht nur dem Handelsverkehr, sondern verband als Haupt-Militärstrasse die Reichs-Hauptstadt Rom mit den am Ober- und Niederrhein errichteten Legionslagern, welche sowohl die Reichsgrenze gegen Germanien deckten, als auch das hinter ihnen liegende, neu-eroberte Gallien im Zaume hielten. Wann sie errichtet wurde, lässt sich urkundlich nicht bestimmen. Doch kann dies, nach dem Gesagten, nicht früher geschehen sein, als

¹⁾ C. J. L. V, No. 8002. 8003. — ²⁾ Duhn, N. Heidelb. Jahrb. II, S. 70. 71.
— ³⁾ Ferd. Keller, Schweiz. Anz. 1856, S. 1.

die militärische Organisation Obergermaniens stattfand. Nun ist das Legionslager in Mainz, wie Mommsen urteilt,¹⁾ «allem Anschein nach eine Schöpfung des Drusus» also 9 v. Chr. errichtet. Der Geograph Strabo führt im 4. Buche, das er bald nach Augustus' Tode i. J. 17 n. Chr. schrieb, verschiedene Alpenstrassen an, die Agrippa unter Augustus habe bauen lassen; unter diesen eine, die über den Grossen St. Bernhard (Mons Poeninus) führe, dann «nach dem Übergang über die Rhone oder den Lemansee» in die Ebenen der Helvetier und von da zu den Sequanern über den Jura und zu den Lingonern, von wo dann eine Gabelung teils nach dem Rhein, teils nordwärts bis an den Ocean (Nordsee) eintrete. (Strabo IV. 6, 11.) Es kann dies also nicht unsere über den obern Hauenstein führende Strasse sein, sie muss weiter südlich über den Jura, dann nach Besançon und von da erst an den Oberrhein gegangen sein (also vermutlich die Strasse am Nordufer des Genfersees bis Lausanne — wo die von Genf kommende sich mit ihr verband — und von da nach Orbe, über den Jougne-Pass nach Pontarlier). Allein wenn Augusta Rauracorum, wie es doch am wahrscheinlichsten ist, dem ersten Augustus ihre Erneuerung als Kolonie verdankt, so muss schon in seiner Zeit oder bald darauf ihre Verbindung mit der südlich des Jura sich ausbreitenden Ebene hergestellt worden sein. Und auch die nördliche Fortsetzung dieses Strassenzuges durch das Elsass dem Rhein entlang, welche den Waffenplatz Strassburg und das Haupt-Legionslager Obergermaniens, Mainz, mit Augst und weiterhin mit dem Alpenübergang nach Italien zu verbinden hatte, wird nicht später anzunehmen sein, als die Einrichtung der germanischen Legionslager. Diese setzt Mommsen (R. G. V, S. 44) in die Zeit nach der Varusschlacht, 10 n. Chr. Damals stand auch schon die II. Leg. Augusta in Strassburg: Mommsen, Correspbl. d. Westd. Zschr. III. (1884), No. 147.

Nun aber gab es in der heutigen Schweiz noch eine andere Militärstrasse. Es ist diejenige, welche von Vindonissa aus einerseits nach Osten über Baden, Kloten, Oberwinter-

¹⁾ Mommsen R. G. V, S. 28.

thur, Pfyn, Arbon durch das Gebiet der Helvetier und weiter ins Land der Rätier nach Brigantium führte, anderseits aber nach Westen über den Bözberg bis Augst, wo sie sich mit der Rheinstrasse vereinigte. Ebenfalls nach Westen ging von Vindonissa aus ein Strang der Aare entlang nach Aarau, Olten, Solothurn und traf hier mit der vom Genfersee kommenden Hauptstrasse der Westschweiz zusammen. Die Meilensteine der Strecke Solothurn-Vindonissa zählen von Aventicum an (Mommsen J. C. H. 330. 337); an der Bözbergstrasse wurde bei Mumpf ein Fragment eines Meilensteins gefunden, der von Strassburg — jedenfalls nicht von Augst — die Meilen zu zählen scheint. Auf der Strecke Windisch bis Bodensee hat man noch keine Meilensteine gefunden. Die Bedeutung dieser durch die Nordschweiz dem Rhein parallel ziehenden Militärstrasse hat schon Theod. Mommsen in seinem Aufsatz: «Die Schweiz in röm. Zeit» S. 10 festgestellt: sie sollte die westliche und die östliche Heerstrasse, die von Italien über die Alpen an Rhein und Donau führten, mit einander verbinden, d. h. vom Hauptquartier Vindonissa aus «die Kommunikation der Rhein- und der Donauarmee unter sich und mit Italien sichern». (Von ihr ging übrigens nach Norden über Zurzach und dessen Rheinbrücke eine Verbindung mit dem seit Vespasian römisch organisierten Decumatlande nach dem heutigen Württemberg.) Die Strecke Windisch-Augst ist also nur ein Arm dieser Nordstrasse. Dies bestätigt auch die Beschaffenheit der Strasse, so weit sie genauer beobachtet wurde. Ferd. Keller, der sie bei Frauenfeld durch einen Anschnitt schon im Jahre 1841 untersuchte, berichtet (Schweiz. Anzeiger f. Gesch. u. Altertumskunde 1856, S. 1 ff.), dass er den Strassenkörper dort 30—32 Fuss breit und 3 Fuss hoch, ohne Steinbette, aus lauter festgestampftem Kies gebaut fand. «Es ist gewiss,» so fügt er bei, «dass sie von Chur bis Augst in dieser einfachen, heute noch üblichen Art konstruiert war und nur in feuchten, sumpfigen Niederungen ein Steinbette hatte.» In der That habe ich sie bei unsren Ausgrabungen innerhalb des Terrains von Augusta Raurica ebenso breit und ebenso beschaffen gefunden (Anz. f. schweiz. Altertumskunde 1880, S. 30 f.).

Die Anlage dieses Strassenzuges wird wohl ebenso früh fallen als die der östlichen und der westlichen Hauptstrassen. Denn eine im Jahr 1899 zu Windisch gefundene Inschrift (Anz. f. schweiz. Altertumskunde N. F. II, S. 91) ist dem Kaiser Tiberius, wie es scheint, in dessen ersten Regierungsjahren gewidmet; und da auf derselben am Schluss eine ausgeradierte Zeile sich findet, so liegt die Vermutung nahe, dass es der Name der 21. Legion ist, der hier, wie auch auf andern Inschriften von Windisch, später getilgt wurde. Ist dem aber also, so stammt das Legionslager in Windisch nicht erst von Claudius, wie man bisher annahm, sondern bestand schon unter Tiberius', oder am Schluss von Augustus' Regierung. Es wird also auch damals durch die Strasse, die durch die Nordschweiz lief, seine Verbindungen erhalten haben: nach Westen hin über den Bözberg und Augst mit den oberrheinischen Militärstationen, nach Osten mit Bregenz und der via Claudia. Immerhin mag Claudius, wie im Osten so auch in der Westschweiz, für Verbesserung der Strassen gesorgt haben. Denn es sind Anzeichen vorhanden (wie hier nicht näher auszuführen ist), dass das Kastell auf der Höhe von Augst unter Claudius errichtet wurde, und der älteste Meilenstein der Schweiz, zwischen Vevey und Lausanne gefunden (Mommsen J. C. H. 311), trägt den Namen des Claudius und das Jahr 47, also dasselbe Datum wie die via Claudia. Man darf also mit einiger Wahrscheinlichkeit vermuten, dass dieser Kaiser nicht nur die östliche Verbindung des Po mit der Donau, sondern auch die westliche, vom Grossen St. Bernhard nach dem Rhein führende durch Strassenbau oder Strassenverbesserung gefördert habe, zumal da auch ein weiter rheinabwärts, oberhalb Koblenz gefundener Meilenstein seine Sorge für die Rheinstrasse bezeugt, allerdings aus dem Jahre 44 (Zangemeister, Westd. Zeitschr. III. (1884), S. 307 ff.).¹⁾

¹⁾ Durch die Tiberiusinschrift fällt, wenn ihre Deutung sich bewährt, die ansprechende Vermutung von F. Münzer (Sonntagsbeilage der Allg. Schweiz. Zeitung vom 23. Okt. 1898) dahin, dass nämlich nach dem 1898 in Windisch gefundenen Inschriftstein (Anzeiger f. schweiz. Altertumskunde 1898, S. 66) die 21. Legion im Jahr 47 n. Chr. in Vindonissa eingezogen sei. — Andere Strassenbauten des Claudius: Schiller, Gesch. d. röm. Kaiserz., I, S. 337 Note 3 u. 4.

Und dass die linksrheinische Militärstrasse in Ober-germanien schon früh im ersten Jahrhundert unserer Zeit-rechnung bestand, lässt sich auch daraus schliessen, dass schon im Jahr 74 n. Chr. ein Meilenstein das Vorhandensein einer Querstrasse bezeugt, die von Strassburg an das rechte Rheinufer, nach dem Neckar durch das von Vespasian neu organisierte Decumatland führte (Zangemeister a. a. O.).

Der Pass über den obern Hauenstein nun, der hier insonderheit besprochen werden soll, bildete einen schon zur Römerzeit oft gebrauchten Teil der westlichen Hauptlinie. Dass er es ist, der zum Übergang über den Jura von Solothurn nach Augst vor allem in Betracht kam, in viel höherm Masse als der untere Hauenstein von Olten nach dem Homburgerthale, das beweisen die aus dem Altertum überlieferten Kursbücher des römischen Reiches, das «Itinerarium Antonini» und die Strassenkarte «Tabula Peutingeriana». Beide nennen als Distanz von Salodurum nach Augusta Rauracorum XXII Leugen, d. i. 48,8 km oder rund 10 Schweizerstunden. Das entspricht der Wirklichkeit, die nach Messungen der heutigen, verlängerten Strasse 53 km betragen soll.¹⁾ Es pflegten also, im vierten Jahrhundert n. Chr. wenigstens, aus welcher Zeit die römischen Strassenbücher stammen, Heere und Wanderer diese Strasse vornehmlich zu benützen, wenn sie vom Grossen St. Bernhard oder der westlichen inneren Schweiz nach dem Rheine zogen. Denn die Strasse von Solothurn nach Olten, Aarau und Windisch ist in jenen Verzeichnissen gar nicht genannt, wiewohl sie mit Meilensteinen versehen war. Ja, man darf, nach Meisterhans²⁾, die in Solothurn gefundenen 2—3 Meilensteine von Caracalla und Hadrian, welche die Distanzen von Aventicum angeben, auf den in den Itinerarien bezeichneten Weg beziehen, so dass Solothurn eine Zwischenstation darstellt zwischen Aventicum und Augusta Rauracorum. Und der niedere Militärbeamte, der laut einer Inschrift als Abgeordneter des

¹⁾ Meisterhans, 24. Jahresheft des Vereins schweiz. Gymnasiallehrer (1894) S. 18. — ²⁾ Meisterhans, Das röm. Solothurn, in: J. R. Rahn, Die mittelalterl. Kunstdenkmäler des Kantons Soloth. (Beilage zum Anzeiger f. schweiz. Altertumskunde 1893, und separat) S. 142. Derselbe im Jahresheft S. 24.

Mainzer Oberkommandos zu Solothurn stationiert war im Jahr 219 n. Chr., hatte ohne Zweifel die Station dieser Heerstrasse zu beaufsichtigen.¹⁾ Er widmet der Göttin Epona einen Altar, vielleicht als der Schutzmutter einer für die Fuhrten auf der Strasse bestimmten Pferde- oder Maultierstation?

Die Zugehörigkeit des Hauensteinüberganges zu der westhelvetischen Hauptstrasse wird nun auch bestätigt durch die Beschaffenheit des aufgedeckten Strassenkörpers. Darüber hat schon 1856 Ferd. Keller Zuverlässiges berichtet, nach den Untersuchungen, die 1855 bei der Vermessung des Seelandes zur Korrektion der Juragewässer zwischen Avenches und Solothurn Müller und Schwab, sowie Ingenieur Kutter angestellt hatten.²⁾ Die Strasse läuft dort als fusshoher Damm durch die Ebene. Das auf festem Lehm ruhende Fundament ist ein 9' (ca. 3 m) breites Steinbett aufrecht gestellter Kieselsteine, deren Zwischenräume mit Steinsplittern ausgefüllt sind. Darauf ist der eigentliche Strassenkörper ausgebreitet: ungereinigter Kies und Sand, die oberste Schicht reinerer Kies, mit geringer Wölbung nach den Seiten. Keller unterscheidet einen ältern Bau von 1,25' (= 0,375 m) und einen neuern, darübergelegten von 1,4' (= 0,42 m) Höhe. Er nimmt an, dass das 3 m breite Steinbett nur das Mittelstück, die Fahrbahn der Strasse, bedeute, dass aber an beide Seiten desselben sich je 5—6 Fuss breite Fusswege anschlossen, so dass die ganze Strassenbreite wenigstens 20' (6 m) betragen habe.³⁾

Der Strassenzug geht, nach Meisterhans (Jahresheft S. 23 f.), oberhalb Solothurn vom rechten Aarufer auf das linke und von da nach Önsingen. Während sich dann der Heerweg nach Olten der Aare entlang weiter zog, bog die Route der Itinerarien links ab und wandte sich durch die

¹⁾ Mommsen J. C. H. 219, vgl. Schweiz. Nachstudien, Hermes XVI., S. 457. — ²⁾ Ferd. Keller, Anzeiger f. schweiz. Gesch. u. Altertumskunde (1856) S. 1. — Dazu vgl. denselben in: Bavier, Die Strassen d. Schweiz (1878) S. 5 f. und Taf I. — ³⁾ Siehe die Durchschnitte der Römerstrasse bei Kallnach (Postbezirk Aarberg) zwischen Aventicum und Petinesca und bei Mett im Längholze zwischen Petinesca und dem Jura, beide nach Kellers Angaben bei Bavier a. a. O., Taf. I; dazu ebenda eine nur 1,35 m breite Strasse «gegen Büttenberg», ebenfalls Durchschnitt nach Keller. Etwas abweichend im Anzeiger 1856 a. a. O. — Den Durchschnitt bei Kallnach nach Bavier reproduziert unsere Taf. I, Fig. 1.

«Klus» dem heutigen Flecken Balsthal zu. Am Eingang nun in die Klus, links von der heutigen Strasse und näher an der «Lehnfluh», kam bei einer Abgrabung der Wiesenhalde durch den Besitzer des dortigen Wirtshauses im Jahr 1892 die alte Römerstrasse zu Tage. Sie zeigte¹⁾ bei einem Durchschnitt folgende Beschaffenheit (s. unsere Taf. I). Das Fundament bildete ein 3 m breites Steinbett aus aufrecht gestellten Kieseln, deren Zwischenräume mit Steinsplittern ausgefüllt waren; darauf lag der aus Kies und Sand bestehende Strassenkörper. — Wir bemerken also ganz dieselbe Beschaffenheit der Strasse nach Breite und Bau, wie zwischen Avenches und Solothurn: ein weiterer Beweis dafür, dass der Hauensteinübergang die Fortsetzung jener Haupt-Römerstrasse im westlichen Helvetien war.

Derselbe führte also durch die Balsthaler Klus, dann ohne Zweifel durch das jetzige Dorf Balsthal und an die südliche Thalseite bei St. Wolfgang, wo in den «Heidenäckern» eine Ruine im Boden mit 1 m dicken Mauern noch der Untersuchung harrt. Sie dürfte mit der hart an ihr vorbeiführenden Strasse im Zusammenhang stehen (über dies u. a. in der Nähe: Meisterhans, Jahresheft S. 32). Ich lasse es hier auf sich beruhen, ob die hoch auf der Lehnfluh stehende Erlisburg an der «Schwengimatt», deren spärliche Ruinen Meisterhans (Schweiz. Anzeiger 1893, S. 183 ff. mit Taf. XII) beschrieben hat, von den Römern erbaut war zur Bewachung des Durchganges durch die Klus, ebenso ob die in Laupersdorf gefundene Inschrift der «ältern Tungrecanier» auf eine bei Balsthal errichtete Sperrschanze sich bezieht, wozu der Ort sich allerdings durchaus geeignet hätte; doch ist weder in der Ruine Alt-Falkenstein, die den Ausgang aus der Klus nach Balsthal sperrte, noch in den Trümmern der romantisch über St. Wolfgang emporsteigenden Burg Neu-Falkenstein etwas Römisches nachgewiesen worden.²⁾ Unter der letztern führte jedenfalls die Römerstrasse vorbei, die hier mit der

¹⁾ Nach Ferd. Eggenschwiler: Geschichtliches über Balsthal und Umgebung, mit Illustrationen von R. Puschmann, Soloth. 1898, S. 34, mit Abbildung des Durchschnittes; hiernach unsere Taf. I, Fig. 2. — ²⁾ Meisterhans: Älteste Gesch. d. Kant. Solothurn, Festschrift (1890) S. 46 ff. Über die beiden Burgen: Rahn, Die mittelalterl. Kunstdenkm. des Kantons Soloth. (1893) S. 56 ff.

alten, vor der grossen Korrektion von 1830 ff. gebrauchten Hauensteinstrasse identisch war. Sie ging von St. Wolfgang steil bergan, und man gewahrt noch heute an dieser Stelle die eingeschnittenen Karrengeleise. In der Reisebeschreibung Thomas Platters des Jüngern (Basler Jahrb. 1879, S. 16) heisst es von dieser Stelle «Darnach sind wir [von Langenbruck her] durch ein gehauwenen Felsen in ein Thal kommen, sahen ein Schloss auf einem hohen Berg, an der rechten Hand, Falckenstein genannt, ist solothurnisch». Weiter verfolgen wir die Strasse, wo sie am Berghange nordwärts oberhalb des heutigen Dorfes Holderbank ziemlich eben geht, bis sie gegen Langenbruck hin wieder eine kurze Strecke sich steil hinabsenkt, um bei dem «Lochhause», dem Grenzpunkte der Kantone Solothurn und Baselland, in die jetzige Strasse zu münden. Diese ganze Partie wird noch jetzt als «alte Strasse» von den Fussgängern begangen, da die neue auf einem weiten Umwege mit viel weniger Gefälle von Balsthal emporsteigt. Wir können diesen alten Weg unbedenklich als die Linie der Römerstrasse betrachten. Weiter ging es mit einer Wendung links gegen die Stelle des heutigen Langenbruck, doch nicht eben und gerade, wie die neue Strasse, sondern erst wieder etwas hinauf und dann hinab am Abhange des Wannenberges, wie man noch jetzt an den Spuren der «alten Strasse» erkennen kann. Dann durch das Dorf und den «alten Weg» hinauf, da wo die Lindenallee denselben überschattet.

Vom Dorfe weiter gegen die Passhöhe ist die Spur der Römerstrasse sicher nachzuweisen. Man geht von der höchsten Stelle der heutigen Strasse, wenige Schritte nach dem letzten Hause («Freichelen» genannt), rechts ab einem Karrenwege nach, der gegen den schroffen Abhang des Kräheckberges, welcher das Thal zur Rechten sperrt, hinanführt. Der Weg ist heutzutage durch einen Steinbruch unterbrochen (vor 30 und mehr Jahren war er noch als Fussweg gangbar), setzt sich aber im Walde wieder fort und erreicht an der Kante des Bergabhangs die Stelle, wo die Felsen durch einen künstlich eingehauenen, oben offenen Gang durchschnitten sind. Jenseits, d. h. thalwärts, senkte sich der jetzt durch eine Griengrube in seiner oberen Hälfte beseitigte Weg jäh hinab und

erreichte die heutige Strasse etwa da, wo sie von Norden her den Vorsprung des Kräheckberges zu umgehen beginnt. Der Felseinschnitt liegt etwa 35 m über dem Niveau der modernen Strasse und 50 m über dem Weiher, der in der engen Schlucht zwischen Kräheck einerseits und dem Ausläufer des Helfenberges anderseits sich ausbreitet. Nach Norden also, d. h. gegen Waldenburg, muss die Strasse von da auf eine Strecke von etwa 300 m etwa 50 m tief gefallen sein, also mit einer Steigung von 17 %. Der Felseinschnitt selbst hat folgende Masse und Gestalt (s. unsere Abbildung Taf. II).¹⁾ Auf eine untere Länge von 19 m sind die Felsen so durchschnitten, dass die beiden Seitenwände, die 6 m hoch sind, nach oben sich etwas erweitern; die Breite der Bahn beträgt 1,20—1,30 m, bis zum äussern Rand der künstlich eingeschnittenen Geleise. Diese Geleise sind glatt, wie poliert in den Felsen eingeschnitten, 0,10 m breit und 0,10—0,25 m tief. Die Breite von der Innenfläche eines Rades zu der des andern mass also nur einen Meter, und es konnte nur ein Wagen genau von der Breite dieser Räderspur die Stelle passieren. Es war demnach nur das Vorspannen eines Zugtieres möglich. Und wir erfahren in der That aus einem Aktenstücke des 18. Jahrhunderts, zur Zeit, als die Strasse noch in dem Zustand vor der Korrektion der Jahre 1738—1748 war, dass man die Hauensteinstrasse nur einspännig befuhr, wenn nicht auf ihrem ganzen Verlauf, so doch wohl auf der Strecke des eigentlichen Bergüberganges, von Waldenburg an (s. unten die Gesetze über Deichsel- und Gabelfuhren). Damit ist aber nicht ausgeschlossen, dass eine Reihe von Pferden vor einander gespannt wurde. Und diese Art der Bespannung von Lastfuhrwerken war, nach der Schilderung eines Sachkundigen, im südlichen Frankreich noch vor 100 Jahren üblich, ist es

¹⁾ Die Abbildung des Felsdurchschnittes Taf. II giebt eine Ansicht von Norden her und zeigt die eingeschnittenen Geleise der nach Norden fallenden Bahn deutlich. Die Photographie verdanke ich der Güte meines Kollegen und Neffen Herrn Dr. Rud. Löw. — Meisterhans giebt im Jahresheft S. 33 die Wegbreite zwischen den Geleisen unrichtig als 1,80 m betragend an. Ich mass sie im Oktober 1899 selbst, so wie im Text angegeben, also nur 1 m breit (mit Abzug der Geleisebreite).

wohl auch jetzt noch hie und da.¹⁾ Von den Alten kennen wir allerdings als gewöhnliche Bespannung nur die mit dem Juche. Dass aber auch die andere vorkam, da die Zugtiere an Strängen hinter einander zogen, ist von Ginzrot zuverlässig nachgewiesen. Er beruft sich dafür auf Claudians Epi-gramm «de mulibus Gallicis» oder die Stelle in Catos Origines B. V. (ed. Jordan 1860, S. 26, 8: sed protelo trini boves unum aratrum ducent). Deutlicher aber wird die Sache durch die Abbildungen, die er Bd. I, Taf. 11, von solchen Wagen giebt. Dort zeigt Fig. 3 einen zweirädrigen Wagen mit einer Person, Fig. 6 einen vierrädrigen Wagen mit dem Kutscher und einem Passagier hinter ihm. Beide Male ist ein Pferd vorgespannt, das über dem Hals ein Kummet trägt, an welchem die Zugstränge befestigt sind. Der Kutscher hält eine Geissel und lenkt das Tier mit Zügeln.²⁾ Ebenso, vielleicht auch mit mehrfach hintereinander gespannten Tieren, mit zwei- oder mit vierrädrigen Wagen muss man zur Römerzeit über den Hauenstein gefahren sein.

Aber haben wir das Recht, den Felsdurchschnitt als römisches Werk zu bezeichnen? Stammt er nicht erst aus dem Mittelalter? Meisterhans (Jahresheft S. 33) begründet seine Annahme eines römischen Werkes mit dem Hinweis auf die Benennung «Hauenstein». Diese findet sich urkundlich allerdings zum ersten Mal im Jahr 1126³⁾. Aber Meisterhans meint, das Fehlen der passivischen Vorsilbe «ge», die im Gotischen noch nicht als Zeichen des Particips vor kommt, «zeige das Alter der Benennung an». Indessen ist dieses Indicium trügerisch. «Die Vorsilbe „ge“ trat vor der gleichen Kompositen auch später nicht, und es ist somit sehr gewagt, einzig vom sprachlichen Standpunkte aus die

¹⁾ Joh. Christian Ginzrot: Die Wagen und Fuhrwerke der Griechen und Römer, 2 Bde. 1817. Der Verfasser nennt sich «Königlich-Baierischer Wagenbauinspektor». Die erwähnte Bespannung ist anschaulich beschrieben Bd. I, S. 71. — ²⁾ Ginzrot a. a. O. I, Taf. 11, Fig. 3 ist von einem in Metz gefundenen Grabrelief, das sich bei Montfaucon *Antiquité expliquée*, Suppl. tom. V. Taf. 26, Fig. 1 findet; Fig. 6 ist bei Maffei, *Museum Veronense*, Taf. 141, 4 und 6. — ³⁾ Boos S. 1126. — Was dagegen Geering, *Industrie und Handel der Stadt Basel* S. 198, Note 5, aus derselben Urkunde anführt: «Huwenberch», ist der heutige Hof «Hauberg».

Entstehung von ‚Hauenstein‘ schon in die Zeiten der Völkerwanderung zu verlegen ». (Briefliche Mitteilung von Prof. Ad. Socin, der ähnliche Wortbildungen vergleicht).¹⁾ Allein schon die Zusammengehörigkeit des Felsendurchgangs mit dem Weg, der am südlichen und am nördlichen (siehe später) Zugang des ganzen Passes erwiesen römisch ist, spricht auch für römischen Ursprung des Felseinschnittes. Und evident erwiesen ist die Sache durch einen neulichen Münzfund. Im Sommer 1899 hat der Verschönerungsverein von Langenbruck den Felsengang durch Wegräumen des Schuttes sauber freilegen und von der Landstrasse aus einen Spazierweg mit der Affiche «Weg zur Römerstrasse» im Zickzack hinaufführen lassen. Beim Wegräumen des Schuttes, der nahe bei dem Felsenthor lag, fand der Gärtner (Müller) eine wohlerhaltene Bronze-Münze von Hadrian, die ich selbst bald nachher sah. Es sind also sicher Römer hier hindurchgefahren. Vielleicht haben sie, als praktische und findige Leute, eine natürliche Felsspalte benutzt und durch Abhauen der Felsen zum fahrbaren Durchgang ausgearbeitet. So ist ja auch die Pierre Pertuis bei Tavannes eine von der Natur geschaffene, von den Römern nur vollends zur Strasse hergerichtete Felsöffnung²⁾. Von andern, ähnlichen Fels sprengungen der Römer an Strassenbauten ist wohl die bekannteste die von Vespasian im Jahr 79 an der via Flaminia vorgenommene am «Furlopass». Derselbe führt an der Apenninstrasse zwischen Fano und Gubbio in der Nähe von Fossombrone (forum Sempronii) durch die Felsschlucht des Candigliano, eines Nebenflusses des Metaurus, und ist auf der Peutinger'schen Tafel mit dem Namen «ad Intercisam» bezeichnet.³⁾ Dem Hauenstein ähnlicher dürfte der Felsendurchschnitt bei Sisteron sein, in einem Nebenthale der von Marseille nach Gap führenden Römerstrasse. Eine antike Inschrift, die dort an einem Felsen eingemeisselt ist,

¹⁾ Socin vergleicht: angels. *waepnedman*, althd. *locus Wuntenwurze* — gewundene Wurzel; *wîhidhûs* = geweihtes Haus; aber auch neuhd. Branntwein. — ²⁾ Aug. Joh. Buxtorf, *Die Reise nach der Birsquelle* (1756) in: Bruckners *Merkwürdigkeiten der Landschaft Basel*, Stück XIV, S. 1688. — ³⁾ Siehe Exkurs No. 1.

giebt davon Nachricht, dass der hochgestellte Præfектus Prætorio von Gallien Namens Claudius Postumus Dardanus, samt seiner Gattin Nevia Galla, um das Jahr 409 nach Chr. dem Orte, der den Namen Theopolis hat (wahrscheinlich der jetzige Flecken Théou, 5 km nördlich vom Inschriftfels entfernt, vom Thale der Durance aus durch eine Schlucht mit einem Bache, neben dem der antike Weg entlang führte, zugänglich), den Strassenverkehr verschafften, indem sie links und rechts die Seiten der Berge abhauen liessen. Es ist das also wie am Jura, nur auf längere Distanz, eine künstliche Erweiterung einer Felsenschlucht zur Herstellung eines Weges.¹⁾

Dass eine römische Niederlassung in der Nähe des Hauensteins sich befand, erweist eine im Jahr 1900 hier gefundene Inschrift. Sie ist auf einem kleinen Altärchen aus Jurakalkstein, das samt dem 0,13 m hohen Sockel 0,23 m hoch und etwa 0,15 m breit ist, mit hübschen Buchstaben eingehauen und enthält die Widmung eines Heniochus (so ergänze ich die oben lädierte Schrift) und eines freigelassenen Amor an eine nicht mehr zu bestimmende Gottheit. Obgleich ich nicht alle Buchstaben der noch erhaltenen 6 Zeilen sicher deuten kann, scheint doch sowohl der Name Heniochus, der wohl ursprünglich Appellativum und vom Sklavenberufe eines «Wagenlenkers» hergenommen ist, als auch insbesondere der Fundort mit der römischen Fahrstrasse in Beziehung zu stehen. Der Stein wurde in der Tiefe der Bergschlucht «Klus» gefunden und muss dahin durch den von «Bachthalen» herabfliessenden Bach geschleppt worden sein. Er deutet also auf eine Ansiedlung, die in der Nähe der «Freichelen», d. h. etwas nordwärts von der Passhöhe muss gestanden haben, also nahe bei dem Felsenpass. Sonst fand man dort, nach Aussage zuverlässiger Zeugen, nur alte Hufeisen, diese aber in solcher Menge, dass man berechtigt ist, an einen Standplatz zu denken, wo die Zugtiere beschlagen wurden. Nahe bei dem Inschriftstein lag eine Anzahl römischer Bronzemünzen; da sie aber von dem Finder sofort mit Säuren bearbeitet wurden, so

¹⁾ Siehe Exkurs No. 2.

kann ich unter den 10 nur noch einen Caligula (?), Vespasian, Domitian und Traian (?) erkennen.

Sind wir von Wurstisen recht berichtet, so wurde die Strasse über dem Felsspass durch eine kleine Warte gehütet.¹⁾ Denn höher am Berg erhebt sich über dieser Stelle ein turmartiger vereinzelter Fels, jetzt die «Seilhüslifluh» (von der noch zu besprechenden späteren Vorrichtung eines Seilaufzuges) genannt, «welchen niemand ohne Leitern ersteigen mag, darauf noch Mauren zu finden: achtet man vorzeiten ein Wart oder Wachthaus gewesen zu sein, von welchem man auf beide Strassen nach Wallenburg und Balstal sehen mögen». Zwar habe ich, als ich im Jahr 1888 auf der Felskuppe etwas nachgraben liess, keine Spur von Mauern oder Bauresten gefunden; sie können aber seit Wurstisens Zeit, dessen Angaben sonst zuverlässig sind, vom Regen weggewaschen worden sein. Der Ort ist sonst wie geschaffen zu einem kleinen römischen Beobachtungsposten.

Die Strasse, die von der jetzigen Passhöhe beim Kurhause Langenbruck nur mässig bis zum Felsdurchschnitt gestiegen war, fiel von da an nach Norden sehr steil (mit etwa 17% Gefäll, siehe oben S. 10) und folgte dann wohl ungefähr der heutigen bis zum «Spital». Von hier bis Waldenburg wird die «alte Strasse» den Gang der römischen wiedergeben: sie stieg also wieder mit 9% Gefäll bis zu der Stelle, die später «Königsbrunn» hiess, und fiel dann «am langen Stich» bis zur heutigen Papiermühle anfangs mit 7%, dann mit 11, 16 und 6%. An der Stelle des Städtchens Waldenburg traf sie auf eine natürliche Sperrklause, die von den beiderseits steil abfallenden Bergen gebildet wird. Hier, vermute ich, hat eine Warte den Pass beherrscht und den Durchgang geschützt. Zur linken Hand, ehe man von oben das Städtchen betritt, erhebt sich ein vom Berge her leicht zugänglicher Hügel, auf dem chemals — «vor viel hundert Jahren», sagt Wurstisen — das Schloss Alt-Waldenburg stand. Bruckner (XIII, S. 1457) sah «ausser dem Boden keine Merkmale mehr davon», doch

¹⁾ Wurstisen, Basler Chronik, erste Ausg. 1580, S. 29. — Dr. Bider (Vater): Langenbruck als Kur- und Erholungsort, dritte Aufl. 1874, S. 79.

erwähnt Dr. Bider (Langenbruck als Kurort, S. 120) «einen noch sichtbaren Wallgraben und Gemäuer im Boden». Den Graben beobachtete ich im Jahr 1881 noch selbst. Die Sage behauptet, die Gugler hätten das Schloss bei ihrem Durchzuge (1375) zerstört. Der Hügel, der gegen das Städtchen mit einer etwa 30 m hohen, epheumrankten Felswand endigt, heisst auch «Schänzli».¹⁾ Sicher befand sich hier ein mittelalterliches Schloss, das Graf Ludwig von Froburg in der Urkunde von 1265 mit dem andern, von der entgegengesetzten Thalseite hoch herabschauenden und noch als Ruine vorhandenen erwähnt, indem er sich als Vasall der Kirche von Basel bekennt für den Lehenbesitz von «ambo castra Waldenburg cum suburbio.²⁾ Aber es ist möglich, ja nach der Lage des Ortes wahrscheinlich, dass vor dem mittelalterlichen Gebäude eine römische Festigung über der unmittelbar unten vorbeiführenden Strasse sich erhob. Denn nahe an dieser Höhe wurden 1788 die von Vischer³⁾ besprochenen Bronzestatuetten unseres Museums und die kleine Dedicationsinschrift gefunden. Es sind u. a. zwei hübsche Minerven und ein Merkur; die Inschrift nennt einen Tauricus, Sohn des Caratus. Dass sodann die Stelle, wo jetzt Waldenburg liegt, mehrere römische Niederlassungen⁴⁾ hatte, sagen auch neuere Funde unterhalb des Städtchens. Beim Graben eines Weihers im Garten der Villa Thommen, also am Fuss des westlichen Thalabhangs, fand man 1884 zahlreiche Dachziegel «auf einem Haufen»⁵⁾, wovon einer mit Legionsstempel (man sah nur noch den unteren Teil von X: wohl Leg. XXI?), ferner viele kleine Thonkrüge und eine Bronzemünze von Trajan oder Hadrian oder Marc Aurel. Beim Bau des Primarschulhauses kamen römische Ziegel zu Tage. — Von römischen Funden am

¹⁾ Handschriftl. Heimatkunde von Waldenburg, von Bezirkslehrer Mory 1871 verfasst, im Basellandsch. Staatsarchiv, Bd. VI. der Heimatkunden. —

²⁾ Boos S. 56, 11. — ³⁾ Wilh. Vischer, Kl. Schriften II., S. 421; Mommsen J. C. H. 276. — ⁴⁾ Über diese Niederlassungen und die folgenden bei Ober-, Niederdorf, Hölstein, Bubendorf siehe auch Meisterhans, Jahresheft (1894), S. 33 f. — ⁵⁾ Mündliche Mitteilung des Sohnes des Erbauers, vgl. auch Winterthurer Landbote vom 11. November 1884.

weiteren Verlauf der Strasse bis hinab nach Liestal nenne ich hier nur eine wichtiger Stelle, die ich selbst besichtigte¹⁾). Geht man von Oberdorf auf dem hübschen Strässchen, das nach Liedertswyl führt, etwa 10 Minuten, so breiten sich rechts gegen die waldige Anhöhe und links gegen den Bach Äcker aus, die den Flurnamen «z'Hof» und (rechts weiter im Thal, wo die Strasse eine Biegung ins Gehölz macht) «z'Muren» tragen. Zu beiden Seiten findet man beim Graben altes Gemäuer und römische Ziegel, gegen den Bach hin eine ganze Strecke weit Ziegel an Ziegel. Es müssen also hier, in dem wohlgeschützten und sonnigen Gelände zur Seite des Hauptthales, wo auch reichliche Quellen sich befinden (die zur Wasserversorgung des Dorfes gefasst sind; bei einer Brunnengrabung 1873 fand man jene Ziegellage), auf eine Ausdehnung von 5 Minuten Weges nach beiden Richtungen hin mehrere Wohngebäude, also eine ansehnliche Ansiedlung gestanden haben. Von da stammt auch der Ziegel der Sammlung Kilcher her, der noch deutlich den Stempel der 21. Legion trägt: L·X·XI — Also gehört die Niederlassung wohl dem ersten Jahrhundert n. Chr. an, da die 21. Legion nur bis 70 n. Chr. in Vindonissa ihr Quartier hatte. Weiter in der Höhe, auf einer der Terrassen des rechten Bergabhangs (wenn man von Oberdorf gegen Liedertswyl geht), bei dem Hofe «Langacker» fand man römische Bronze-Münzen, von denen ich (in der Sammlung Kilcher) folgende sah: Claudius Gothicus, Probus, Constantin, Constantinopel (Wölfen). Es wäre möglich, dass die so in den Bergen gelegenen Höfe mit der Gewinnung und Schmelzung von Bohnerz zusammenhängen: anderswo, bei Zeglingen und Bärenwyl, fand ich deutliche Spuren dieser Industrie, und im welschen Jura hat Quiquerez kleine alte Schmelzstätten keltischen und römischen Zeitalters nachgewiesen. Bei Niederdorf und Waldenburg wurde in späteren Zeiten

¹⁾ Im Herbst 1899 unter Begleitung von Lehrer Stocker in Oberdorf, dem ich zahlreiche, zuverlässige Mitteilungen verdanke. Nachricht über die Fundorte einiger Münzen und Besichtigung des folgenden Legionsstempels gab mir der Besitzer dieser Stücke, Herr Kilcher in Oberdorf, der eine ansehnliche Sammlung von Antiquitäten hat.

diese Kleinindustrie wirklich betrieben.¹⁾ Wie dem auch sein mag: die Gruppe von Niederlassungen weist auf die Nähe der Römerstrasse hin.

Diese nun muss von Waldenburg an thalabwärts ungefähr diejenige Richtung gehabt haben, welche die heutige Strasse nimmt, und hat vielleicht dem «Reitweg» in den alten Karten entsprochen (siehe unten). Somit lief sie von Waldenburg abwärts nach Ober- und Niederdorf meist links vom Bach, von Niederdorf nach Hölstein am linken Bergabhang zweimal hinauf und hinab, überschritt den Bach am Eingang von Hölstein und hielt sich von da an in der Niederung zuerst dicht rechts desselben, ging dann am Fuss des Bergabhangs unter Ramlisburg vorbei und wandte sich beim Ausgang ins Bubendorfer Thal nach rechts, hinter dem heutigen Bubendorfer Bad vorbei. Dies alles lässt sich übrigens nur nach Prüfung der späteren Strassenkorrekturen durch Rückschlüsse vermuten.

Sichern Boden aber gewinnen wir wieder abwärts vom Bubendorfer Bad. Von diesem an bis nach Liestal kann ich die Römerstrasse nachweisen und habe durch einige Querschnitte derselben ihre Beschaffenheit festgestellt. Sorgsam und ängstlich hält sie sich zunächst von den tiefen Teilen des weiten Thales fern. Denn diese sind bei hochgehenden Wassern, wie wir sie noch vor einigen Jahren nach einem heftigen Sommergewitter erlebt haben, von der Frenke überschwemmt, d. h. nun von den beiden vereinigten Frenken des Waldenburger- und des Reigoldswyler-Thales. Darum bleibt die Strasse am östlichen Thalrande, etwas über dem Niveau der heutigen Strasse beim Bubendorfer Bad, 20–25 m davon entfernt, am Fusse der Galmshöhe. So ist sie vor Überschwemmungen gesichert. Die Strecke,

¹⁾ Briefliche Mitteilung von Lehrer Stocker in Oberdorf. — Übrigens hat das hist. Museum in Basel kürzlich eine Reihe von Münzen erhalten, die alle bei Oberdorf, doch ohne genaueren Nachweis des Fundorts, in den letzten Jahrzehnten sollen gefunden worden sein. Es sind: 8 Antoninus Pius und Marc Aurel, 2 Faustina d. j., 2 Caracalla, Geta, Julia Paula, Alex. Severus, Gordianus III., Traian. Decius, Volusianus, alles Bronzen- und eine unlesbare Silbermünze: im ganzen 19 Stück.

an der ich sie im April 1898 untersuchte,¹⁾ liegt in der Wiese oberhalb des «Neuhofes», nordwärts vom Bubendorfer Bad. Das Terrain steigt von jenem zu diesem etwas bergan. Der Besitzer des Neuhofes, Herr Nationalrat Meyer, hatte in dem trockenen Sommer 1893 auf seiner Wiese einen breiten gelben Streifen verdornten Grases bemerkt, der mindestens 350 m lang sich hinzog vom Garten bis an das südliche Ende des Ackers. Als Ursache des Verdurrens erwies sich, wie vermutet, ein Strassenkörper, der an seiner höchsten Stelle nur 0,15 bis 0,35 m unter der Wiesen-Oberfläche liegt. Ein Durchschnitt an zwei Orten (beim Gartenzaun und am südlichen Ende des Landstückes) ergab ein übereinstimmendes Resultat (siehe unsere Taf. I, Fig. 3).

Die Strasse besteht aus lauter «Bachkies», d. h. unge reinigtem Kies, ohne ein untergelegtes Steinbett. Der Strassenkörper ist in der Mitte 0,80 bis 0,85 m hoch, an den Seiten aber kaum halb so hoch und hier scharf abgeschrägt; seine Breite beträgt ungefähr 4 m. An beiden Seiten beobachtete ich Strassenräben, je 0,80 m breit und reichlich mit Strassenschlamm gefüllt. Der äussere Rand der Strassenräben war durch eingesetzte, faustgrosse Steine markiert. Bemerkenswert ist die sehr starke Wölbung der Strassenoberfläche, deren Scheitelpunkt sich nicht ganz in der Mitte befindet, sondern mehr dem Bergabhang zugerückt ist. Man möchte vermuten, dass die spätere Bearbeitung des anstossenden Bodens durch den Pflug oder die Abwaschung des Regens die ursprünglich kleinere Wölbung vermehrt habe, wenn nicht der Strassenkörper so überaus fest wäre; auch fand sich an der nachher anzuführenden Stelle derselben Strasse «im langen Hag» die gleiche starke Wölbung.

Dass wir es mit der römischen, nicht einer mittelalterlichen Strasse zu thun haben, sagt uns vor allem die Fortsetzung derselben, die sogleich zu besprechen ist: sodann auch die Bauart, die der mittelalterlichen nicht gleicht: eine reine Kiesstrasse im Lehmboden stellte man damals

¹⁾ Kurze Darstellung des Fundes in der Allg. Schweiz. Zeitung vom 14. April 1898.

nicht her. Endlich kann ich aus den Akten erweisen, dass die Fahrstrasse vor 1740, welche ohne Zweifel auch die mittelalterliche war, anders lief. Es heisst in einem Projekt zur damaligen Strassenkorrektion im Jahr 1741: «von Anfang des Liestaler Bahns — das ist eben das Ende des Ackers mit der Römerstrasse — könnte die Strasse oben gegen den Reitweg gezogen und durch Hans Freyen von Bubendorf Acker, oben «in Gräubern», hinunter wieder in die alte Strass geführt, der alte hohle Weg aber dennoch gelassen werden, wie er ist».¹⁾ Demnach lag «die alte Strasse» in der Tiefe, «der Reitweg» ist unsere Strasse, deren Fortsetzung nach dem Steinenbrücklein noch jetzt der Reitweg genannt wird.

Verfolgen wir nun die Spur der gefundenen Römerstrasse thalabwärts. Hinter dem Neuhof vorbei zieht sie in der bisherigen Richtung geradlinig weiter²⁾), schneidet die heutige Landstrasse, geht jenseits derselben quer durch die Felder, streckenweise als etwa fusshoher Damm unter dem Namen «Wannenweg» oder «Reitweg»³⁾ — es ist der jetzt noch von Wanderern oft benützte Fussweg von Liestal nach dem Bubendorfer Bad — und gewinnt so die Stelle, wo das steinerne Brücklein die Frenken überbrückt. Nun ist die gefährliche Thalebene, welche notwendig durchquert werden musste, glücklich überstanden: wenn auch das Ackerland hie und da vom Bach, dessen Lauf früher nicht eingedämmt war, überschwemmt wurde, so war die Strasse hier durch ihre Lage auf einem kleinen Damm und auf erhöhtem Terrain gesichert. Dieselbe soll sich hier noch heute durch besondere Festigkeit auszeichnen. Jenseits des Brückleins geht es sodann in S-förmiger Biegung steil bergauf und dann in sicherer Höhe dem steilen Abhang entlang Liestal zu. Der heutige Fussweg heisst hier «im langen Hag». Hier ist es, wo wieder die Römerstrasse an zwei Orten ange-

¹⁾ Lst. L 39 D No. 68, 2 mit Datum 27. Sept. 1741. — ²⁾ Nationalrat Meyer sagt, man habe im trocknen Sommer diese Fortsetzung genau beobachten können. — ³⁾ In G. Friedr. Meyers Entwürfen zu seiner Karte (s. unten) vom Jahr 1680, Bl. 669, trägt der Weg vom «Steinenbrückli» aufwärts nach der «Hölsteiner Strasse» den Namen «Reitweg».

schnitten wurde. Das erste Mal durch Ständerat Birmann im Jahr 1883, als in der Liestaler Ziegel-Lehmgrube ihre Spur entdeckt wurde. Es war wieder eine reine Kiesstrasse, doch in Höhe und Breite des Strassenkörpers nicht unverletzt, da sie nur 9 Fuss breit und 2 Fuss tief gefunden wurde, darüber 3—4 Fuss hoch aufgeschwemmter Lehm. Ihre Lage: höher als der jetzige Weg, bergwärts dicht daneben. Im Lehm Bruchstücke römischer Leistenziegel, eine Münze des Augustus und eine zweite, unkenntliche römische Münze, auch römische Scherben. Etwas näher bei Liestal, 250—300 m ausserhalb der Brücke, die über den Eisenbahn-einschnitt nach Seltisberg führt, fand der zweite Anschnitt der Römerstrasse bei Anlass einer Kellergrabung (Herrn Küfer Strübins) im Jahre 1897 statt¹⁾, worüber ich eine genaue Zeichnung des Herrn Dr. Strübin erhielt. Der aufgefundene Strassenteil ist wieder nur einen halben Meter vom heutigen Fussweg entfernt und sein höchster Punkt 1,20 m höher als derselbe; er selbst, aus lauter grobem Kies bestehend, wie beim Neuhof, sehr stark gewölbt und, die seitlichen Ausläufer (Strassengräben?) mitgerechnet, etwa 5 m breit. Es ist also dieselbe Strasse, wie die in der Lehmgrube und wie die am Neuhof. Somit ist die Linie der Römerstrasse von Liestal bis gegen Bubendorfer Bad so genau als nur wünschbar, sicher nachgewiesen.

Ihre Bauart entspricht, wie man wird bemerkt haben, nicht derjenigen, die wir südlich vom Jura in der Westschweiz gefunden haben, da sie kein Steinbette hat; wohl aber stimmt sie zu der im Elsass beobachteten (Näher: Die römischen Militärstrassen 2. Aufl. 1888, S. 8: 3—4 m breit, ohne Versteinung; vgl. S. 8). Man könnte somit auf gleichzeitige Anlage schliessen.

Wie dem auch sei, es folgt aus dem Bisherigen, dass auch das «steinen Brücklein» am Frenkenbach den römischen Brückenübergang bezeichnet, ja, es ist möglich, dass das Brücklein selbst noch einen römischen Baurest vor Augen stellt. Darum noch einige Worte und Betrachtungen über das Brücklein selbst (siehe die Abbildung nach Photographie

¹⁾ Allg. Schweiz. Zeitung vom 24. Dez. 1897.

Taf. III). Sehr geschickt ist vorerst die Stelle ausgewählt zu einem Brückenbau. Hier gerade, sonst aber weder unter-, noch oberhalb, erheben sich an beiden Ufern des Baches ungefähr gleich hohe Felsen. Das linke Ufer, von Liestal bis hierher hoch und schroff über dem Bach, steigt an dieser Stelle etwas hinab und erleichtert so den Zugang, der übrigens, wie oben bemerkt, in starkem Bogen der Strasse sich senkt. Die Breite der Brücke beträgt nur 2,95 m, also genau 10 römische Fuss. Die an die Felsen gebauten Widerlager sind nach oben auswärts zurückgelehnt und, vom felsigen Bachbett an gerechnet, $4\frac{1}{2}$ m hoch. Gerade doppelt so hoch, d. h. 9 m, liegt die Fahrbahn der Brücke. Das Gewölbe hat im Lichten 14 m Breite und, von der Höhe der Widerlager aus, $3\frac{1}{2}$ m Höhe; also beträgt die Gewölbehöhe die Hälfte des Radius. Die Steine des Baues sind sämtlich glatt behauene, etwa 0,3 m hohe und 0,6 m lange Quader aus Jurakalk, alle wohl gefugt. Die des eigentlichen Gewölbes sind ursprünglich regelmässig — spätere Restaurierungen haben offenbar die Regelmässigkeit gestört — abwechselnd länger und kürzer, was einen mühleradartigen, hübschen Anblick gewährt. Die längern Steine sind wohl eigentlich als Binder von zwei Schichten des Gewölbebogens gemeint. Sie sind jetzt vielfach durch eiserne Querklammern verbunden, ein Zeichen von Restaurierung, das aber um so mehr das hohe Alter des Bauwerkes bezeugt. (In den letzten Jahren seit meiner, im Jahr 1883 aufgenommenen Beschreibung ist das baufällig gewordene Brücklein neuerdings restauriert worden. Die Fahrbahn ist breiter gemacht und mit eisernem Geländer eingefasst, die Fugen der Steine sind mit Cement verkleistert worden.)

Das hohe Alter des Bauwerks lässt sich denn auch urkundlich feststellen; denn schon als 1363 die Grafen von Froburg und Tierstein vom Bischof von Basel mit der Landgrafschaft Sisgau belehnt werden, behält hier der Bischof sich und der Stadt Liestal das Fischrecht vor, «von der Ergenz die Frenkinen uff, untz an die statt der man spricht an der steinen brugg, das ist obwendig dem alten merckt, der enhalb der Frenkinen lit, obwendig unverr». Und wiederholt wird später diese steinerne Brücke als alte

Grenze der Herrschaft Waldenburg bezeichnet.¹⁾ Wenn aber die Steinbrücke schon 1363 für eine alte Ortsbezeichnung gebraucht wird, so weist das auf ein noch viel höheres Alter derselben hin.

Steinerne Brücken an Landstrassen gab es in so früher Zeit überhaupt nur wenige: am frühesten wird in den Urkunden die von Binningen erwähnt, im Jahr 1299²⁾; die bei Augst, welche aber wohl, in ihrem ursprünglichen Bestande, von den Römern erbaut war, wird im Jahr 1363 genannt³⁾; die Hülftenbrücke wurde erst 1550 aus Stein gewölbt⁴⁾ und ums Jahr 1750 erweitert (siehe unten: «Brücken»); am untern Hauenstein wurde die Brücke zu Rümlingen im Jahr 1565, und anlässlich der Strassenkorrektion die in Sissach im Jahre 1568 aus Stein gewölbt⁵⁾; am obern Hauenstein wurden 2 Brücken oberhalb des Städtleins in den Jahren 1565 bis 1568, die dritte unterhalb desselben 1615 aus Stein errichtet (siehe unten: «Brücken»); die beim alten Markt 1731⁶⁾; die Wiesenbrücke 1738⁷⁾; die Birsbrücke bei Birsfelden war 1740 bis 1744 von Stein, von da an aber, da sie weggeschwemmt worden, wieder von Holz bis ins 19. Jahrhundert (siehe unten: Landstrasse von Liestal bis Basel). Im Jahr 1741 vernimmt man gelegentlich, dass der Rat «wegen immer mehr sich ergebendem Holzmangel mit grossen Unkosten alle hölzernen Brücken abthun und steinerne degegen habe erbauen lassen».⁸⁾ So

¹⁾ Alteste Erwähnung: Boos S. 1132, 4 u. 362, 12. — Weitere Erwähnungen: a. a. O. S. 570, 38; 621, 19; 719, 20. 24; 733, 1. 5; 736, 10. —

²⁾ Boos S. 146, 1: *in loco dicto ze steinibrugge* — also ebenfalls sehr alt!

— ³⁾ Boos S. 368, 12. — ⁴⁾ Lst. L 96 A 1. Schreiben des Schultheissen zu Liestal vom 19. Juni 1550: dem Maurer Peter Klein ist von den Bau- und Lohnherren verdingt worden «die Hülftenbruck ze welben» um 85 Pfund und 8 Viernzel Korn. Er hat nun das Gwelb vollendet «weydenlich und wol», leidet aber Schaden dabei und bittet deshalb die Regierung um «etwas Verehrung». — ⁵⁾ St. A., Jahresrechn. des Rats 1565: «so ist verzert worden als man die Bruggen zu Rümlikon gwelbt hat, in fronmolen und in der werklüten molen 71 \bar{n} 10 β 4 ϑ . — Ebenda 1568/9: Jacob Jordan dem Murer zu Liestal, von der Brucken zu Sissach zu welben geben 300 \bar{n} ; dazu noch andere Ausgaben. — ⁶⁾ Bruckner X, S. 1081. — ⁷⁾ St. A., Bauakten B 4 (Bd. 1733—1752), Gutachten vom 5. Jan., 30. Nov., 21. Dez. 1737. — ⁸⁾ R. Pr. 24. Juni 1741.

baute man bei der Korrektion des untern Hauensteins u. a. bei Buckten vier (kleinere!) steinerne Brücken.¹⁾

Es besass somit die Landschaft Basel um die Mitte des 14. Jahrhunderts — wenn man von der Binningerbrücke absieht, die ins Stadtgebiet kann gerechnet werden — nur 2 steinerne Brücken, und von diesen war die eine gewiss römisch, die zweite war unser Steinenbrücklein oberhalb Liestals, an einer Römerstrasse, also gewiss auch römischen Ursprungs. Man möchte nur gern wissen, was von dem heutigen Bauwerk noch römische Arbeit ist.

Es wurden nämlich, abgesehen von kleinen Arbeiten neuerer Zeit, nach den Akten zweimal Reparaturen daran vorgenommen. Doch sah sich der Staat Basel niemals verpflichtet, solche zu übernehmen, denn er betrachtete den Weg nur als Nebenweg und wies darum schon im Jahre 1673 die Unterhaltung «des steinin Brücklins oberhalb Liestal» der Liestaler «Stube» (d. h. dem Gemeindefonds) zu.²⁾ Und als ihm bei den Vorbereitungen für die Korrektion der obern Hauensteinstrasse am 9. Nov. 1740 vom Schultheissen zu Liestal u. a. ein doppeltes Projekt für die Strecke Liestal bis Hölstein eingegeben wurde: entweder die «ordinari Fahrstrass», d. h. die über den alten Markt zu verbessern, oder aber die um 90 Ruten kürzere Route des Reitweges zu wählen, die allerdings einen Neubau bedinge, erklärte er rundweg, «von einer neuen Strasse rechter Hand abssehen» und die schon übliche korrigieren zu wollen.³⁾ Etwas später, im Jahr 1758, hatte der Schultheiss von Liestal Hebdenstreit an dem baufällig gewordenen Steinenbrücklein einiges reparieren lassen. Das eine Widerlager (am rechten Ufer) war baufällig, «so dass das Gewölb oder Schwibogen selbst in Gefahr stande einzufallen». Er liess die Sache durch einen Liestaler Maurer, Kaspar Degen, besichtigen, einen Kostenüberschlag machen und unter Anleitung des Architekten Fechter von Basel die nötigen Verbesserungen vornehmen, die besonders in Unterfahren des schadhaften Widerlagers bestanden. Die Kosten von 80 Pfund möchte

¹⁾ R. Pr. 17. Sept. 1746. — ²⁾ R. Pr. 15. Febr. 1673. — ³⁾ R. Pr. 9. Nov. 1740 und 4. Febr. 1741.

nun aber der Liestaler Schultheiss der Basler Regierung aufbürden, indem er samt dem Stubenmeister glaubt beweisen zu können, dass die in der Ratserkanntnis von 1673 bezeichnete Brücke nicht die jetzt reparierte sei, sondern die unterhalb Liestals gelegene. Auch diene die Steinbrücke über die Frenke «denen Burgeren zu Liestal (weilen sie nicht darüber auf ihre Güter fahren können) nichts mehrers als Ew(er) Gn(aden) Unterthanen aus dem Waldenburger Amt, die darüber nacher und von Basel gehn, auch als andern Fremden, so reitenden als fussgehenden Reisenden». Allein das Bauernräsonnement und die Auslegung der Erkanntniss half diesmal den Liestalern nichts: der Ratsbeschluss von 1673 redete allzu deutlich vom Steinenbrücklein oberhalb Liestals, dessen Erhaltung der Liestaler Gemeinde oblag.¹⁾ Dieselbe Erörterung wiederholte sich im Jahre 1806 und endete wieder mit der Abweisung der Liestaler.²⁾ Wieder war das Brücklein in Zerfall geraten und drohte einzustürzen. Aber da die Steingrube in Titterten — so berichtete das Landkollegium — drei Stunden entfernt sei, wollte anfangs kein Maurermeister einen Accord für den Bau eingehen, bis sich ein solcher in Liestal fand, der die Arbeit für 800 Fr. übernehmen wollte (die Fuhrten inbegriffen). Das Landkollegium der Basler Regierung lehnte es wieder ab, etwas zu thun, da das Brücklein zu einem Nebenweg gehöre, bloss zur Verbindung eines Fussweges diene; es wäre daher ein hölzerner Steg vorzuziehen, «wie es sonst im ganzen Kanton auf blossen Fusswegen gebräuchlich» sei; ein solcher aber würde bloss 20 Franken kosten. — Offenbar wurde also nichts Wesentliches an der Brücke geändert, und somit darf man schliessen, dass es auch in früheren Zeiten nicht geschah, dass also der heutige Bau im ganzen auf der ältesten Anlage beruht. Wir dürfen, glaube ich, in ihm noch ein Brücklein römischer Arbeit erkennen, obwohl das Gewölbe ein Stichbogen, nicht nach römischer Gewohnheit ein Halbkreis ist; ein solcher war eben, bei der bedeutenden Breite und der

¹⁾ Lst. L 2, 86: 13. Nov. und 18. Dez. 1758. — ²⁾ Lst. L 96 A No. 20 21. 22, wovon das erste Stück vom 2. Jan 1806 datiert ist, das zweite 1804, das letzte undatiert.

im Verhältnis zu derselben geringen Höhe der Ufer, hier nicht herstellbar.

Von der Fortsetzung der Römerstrasse unterhalb des Städtchens Liestal kann erst im folgenden gesprochen werden, wenn die mittelalterlichen und neueren Strassenzüge dieser Gegend untersucht sind. Zu diesen wende ich mich also.

II. Mittelalter und neuere Zeit bis 1738.

Die römische Strassenforschung nimmt heutzutage meistens an, dass die mittelalterlichen Strassen nichts anderes gewesen seien als die alten römischen, nur in verwahrlostem Zustand. Es wird vorausgesetzt, das Mittelalter habe keine neuen Strassen gebaut. Auf jenen seien dann oft die neuern und neuesten, nur in besserer Bauart, angelegt worden, so dass man, wenn man einmal an einer Stelle unter einer neuen Strasse die ehemalige römische nachgewiesen habe, nur der modernen zu folgen brauche, um, fast ohne fehl zu gehen, den Lauf der römischen zu bestimmen. Diese Annahme hat gewiss eine grosse Wahrscheinlichkeit und beruht im allgemeinen auf der Thatsache, dass das Mittelalter sich um Anlage von soliden Strassen wenig kümmerte. Die zerstückelten Besitzverhältnisse eigneten sich nicht für längere Strassenanlagen und für eine gehörige Unterhaltung derselben durch die Anwohner, die von Distanz zu Distanz stets wieder neuen Grund- und Lehnherren unterthan waren. So begnügte man sich meistens mit den schon vorhandenen römischen Strassen oder half sich von Ortschaft zu Ortschaft mit den ohne System und technische Kenntnis gebauten oder durch die Fuhrleute zufällig ausgewählten Vicinalwegen.

Allein diese Voraussetzungen, die sich allerdings manchmal durch genauere Untersuchung bewähren, können doch auch täuschen. Man sollte zuerst die späteren Veränderungen des Strassenzuges nachzuweisen suchen, um wenigstens festzustellen, was nicht ursprünglich sein kann. Diesen Nachweis für die Strecke des obern Hauensteins zu leisten, habe ich im folgenden unternommen. Es wird dadurch zugleich ein Gebiet der baselstädtischen Verwaltung beleuchtet werden

das bis jetzt noch nie zusammenhängend behandelt worden ist und doch für die Erkenntnis der veränderten Anschauungen und Kräfte alter und neuer Zeit nicht ohne Interesse ist, so unbedeutend manches einzelne an sich erscheinen mag und wirklich ist. Hilfsmittel meiner Darstellung sind die auf Strassenbau bezüglichen zahlreichen Strassenberichte, Gutachten für Strassenkorrektionen, Stellen der Ratsprotokolle, Rechnungen der Obervögte (besonders von Waldenburg) in den Staatsarchiven von Baselstadt und Baselland, zu einem sehr kleinen Teil auch von Solothurn. Leider enthalten die Bauakten, wo sie von beiliegenden «Rissen» d. h. Strassenplänen für Korrektionen reden, dieselben regelmässig nicht.

Sehr schätzbare Auskunft aber fand ich für die ältere Zeit in den Karten des «berühmten Ingenieur und wohlverdienten Lohnherrn» Georg Friedrich Meyer (1645 bis 1693).¹⁾ Er hat gegen den Schluss seines Lebens im Auftrag des Rates seiner Vaterstadt Basel eine Karte des ganzen damaligen Kantons Basel aufgenommen und gezeichnet, nach der dann später zu Bruckners «Merkwürdigkeiten der Landschaft Basel» Emanuel Büchel eine Anzahl verkleinerter Kärtchen zeichnete. Die Meyer'sche Karte ist in überaus grossem Massstabe ausgeführt und liegt, auf auf einen Holzstab aufgerollt, jetzt auf dem Basler Staatsarchiv. Leider ist manches, besonders die eingezeichneten Strassen, stellenweise bis zur Unkenntlichkeit verblichen. Pausen der Karte, aber ohne die Strassen, bewahrt die vaterländische Bibliothek der Lesegesellschaft auf. In verkleinertem Massstab, 50 × 80 cm gross, findet sich die Karte in der Falkeisen'schen Bibliothek (jetzt in der Kartensammlung der Universitätsbibliothek), mit dem wohl später eingetragenen, nicht ganz genauen Datum 1678. Hier sind die Strassenzüge eingetragen, aber, wie es scheint, nicht ganz zuverlässig genau. Mit genügender Ausführlichkeit aber und völlig authentisch fand ich das Gesuchte in den Skizzenblättern Meyers, die in einem dicken Bande des Liestaler Staatsarchivs enthalten sind. Es sind dies die Vorarbeiten Meyers zu seiner Karte. Hier sind auf Folioblätter mit feinen

¹⁾ Siehe Exkurs No. 3.

und überaus sichern Federstrichen die Landschaften aus der Vogelperspektive anschaulich gezeichnet und mit den nötigen Wortangaben versehen. Da lassen sich denn von Blatt zu Blatt u. a. die Landstrasse und deren Nebenwege durch das Waldenburgerthal von der Landesgrenze jenseits Langenbrucks bis nach Liestal und weiter abwärts durch das Hauptthal bis nach Basel verfolgen. Die Stelle, wo der fleissige Zeichner bald von der rechten, bald von der linken Thalseite aus die Höhenzüge und Thäler mit dem Flusslauf, den Wegen und den einzelnen Häusern oder Kirchen aufgenommen hat, ist jeweilen bezeichnet.¹⁾ Auf einigen Blättern ist auch die Abmessung der Strasse angegeben, so auf Blatt No. 448 die Landstrasse von Langenbruck bis gegen Waldenburg hinab, d. h. von der Kantonsgrenze bis an das nördliche Ende des Langenbrucker Gemeindebannes (s. unsere Taf. IV). Meyer mass, wie aus seinen Angaben hervorgeht, mit einer Messkette von fünf Ruten Länge, d. h. von 50 alten Basler Fussen (ein Basler Fuss = 0,2982 m) und steckte am Ende einer Kettenmessung je einen «Pfahl» ein, deren Anzahl er offenbar zur Kontrolle der Zählung der Ketten gebrauchte.²⁾ Diese Messungen und Zeichnungen fallen in die Jahre 1678 bis 1680. Sie zeigen uns also den Gang der obern Hauensteinstrasse in einer Zeit, die der ersten grössern Reparatur der Jahre 1738 ff. voranging.

Endlich lässt sich durch die Besichtigung des heutigen Strassenzuges und der noch mehrfach als Fussweg üblichen «alten Strasse» das Tracé der Strasse feststellen, wie es vor der eingreifenden Korrektion der dreissiger Jahre unseres Jahrhunderts bestand. Erkundigungen bei den Bewohnern und namentlich eine Begehung der ganzen Strecke in Begleitung des ortskundigen Herrn Lehrer Stocker in Obersdorf haben mir im Oktober 1899 mancherlei Aufschluss und Bestätigung der aus den Akten geschlossenen Ergebnisse gebracht. Von Vorarbeiten kenne ich nur die des verstorbenen Bezirkslehrers in Waldenburg, C. Mory: Vom obern Hauenstein, in F. A. Stockers Zeitschrift: Vom Jura zum Schwarz-

¹⁾ Lst. Altes Archiv II F. Allgemeines: Entwürfe von G. F. Meyer, 730 Blätter in Folio Kartonband. — ²⁾ Siehe Exkurs No. 4.

wald, Bd. VI (1889), S. 1—12. Der Aufsatz enthält neben einigem Unrichtigem manche schätzenswerte Angaben aus Urkunden, Akten und Lokalerinnerungen.

Der Seilhaspel am Hauenstein. Ehe wir das Schicksal der Strasse im Mittelalter verfolgen, ist von einer Einrichtung zu sprechen, deren Alter sich nicht bestimmen lässt; dieselbe kann schon in Römerzeiten bestanden haben, gehört aber, wie ich glaube, eher in spätere Zeit. Um nämlich bei der steilen Passage nördlich des Felsdurchschnitts schwerere Lasten ohne Gefahr hinab bewegen zu können, war folgende Vorrichtung getroffen. Quer von Fels zu Fels war eine hölzerne Welle befestigt — die Stelle, wo sie eingesetzt war, ist nicht mehr zu erkennen — und um die Welle war ein langes Seil gewunden, mittelst dessen die Lastwagen hinabgelassen wurden. Südlich vom Felsengang (rechts für den von Langenbruck Kommenden) war ein Häuschen errichtet, mit Schindeln gedeckt, in welchem ein Mann Wache hielt, dessen Aufgabe es war, das Seil zu handhaben. In seinem Berichte über eine Reise nach Frankreich im Jahr 1595 schildert Thomas Platter der Jüngere den Vorgang folgendermassen, indem er seinen Ritt von Waldenburg hinauf beschreibt:¹⁾ « Demnach — sindt (wir) auf ein gar hohen Berg geritten, da in aller Höhe ein Seilheusslein, damitt man auf beyden Seyten die Lastwegen (deren viel nach Genff und anderstwohin durchgehendt) kenne wie die Fass in Keller fein sittiglich hinunderlassen. Alsbaldt wier den Berg hinunder kommen sindt, haben wier das Dorff Langenbruck angetroffen. » Hierbei ist nur zu erinnern, dass das Hinablassen der Wagen durch die Seilkraft wohl nur an der steil abfallenden Nordseite geschehen sein kann, da südlich von dem Felsdurchschnitt der Weg zunächst fast eben geht und erst später fällt. Hier war also die Seilhilfe unnötig. Es könnte hiernach fraglich erscheinen, ob die Vorrichtung auch bei dem Heraufziehen angewandt wurde. Denn wie Platter nur vom « hinunderlassen » spricht, so reden auch die Akten nur vom « Abloss uff dem howenstein » oder vom « Ablossseil »

¹⁾ Herausgegeben von B. Brömmel, Basler Jahrb. 1879. Die Stelle ist daselbst S. 16.

oder noch deutlicher vom «Seil am Hauwenstein, die Wägen daran abhin ze lassen» (1605). Nicht anders erzählt Wurstisen in der Basler Chronik (erste Ausgabe 1580, S. 29), dass man bis vor kurzem am obern Hauenstein bei dem Felsdurchbruch «die geladenen Wägen mit grossen Seilern über die gähen Klimsen hinablassen müssen, wie auch jenseits Langenbruck am ‚Giselstalden‘, nahe bei dem Schloss Falkenstein». Allein Bruckner (Merkwürdigkeiten d. Landsch. Basel XIII, S. 1486) bezeugt die erst seit 15 Jahren ausser Gebrauch gekommene Übung: «es waren an den jähhesten Orten starke Häspel vestgemacht und durch Seiler die Fuhren mit Auf- und Abfahren erleichtert, indem die Lastwagen an diese Seiler gebunden, bald hinaufgezogen bald hinabgelassen wurden». Ebenso erwähnt er an einem andern Ort (S. 1502) die «Haspel und Seiler», mit denen «den Fuhren geholfen wurde», und «des hölzernen Häusleins, worinnen das nötige Zuggeräte aufbehalten wird». Der Ort habe auch hiervon seinen Namen, die «Haspelstrass», behalten. Seit der Strassenkorrektion der Jahre 1738 bis 1748 wurde nämlich die Passage am Felseinschnitt verlassen und hörte die Übung des Seilwindens auf; man fuhr von da an nur durch die «Klus». Nach einer Mitteilung des ortskundigen Dr. Bider¹⁾ hatte früher jeder neu aufgenommene Bürger Langenbrucks 10 Schilling an das grosse «Beerenseil» zu zahlen. Hieran knüpfe ich noch folgende Vermutung bezüglich der praktischen Vorrichtung. Die Benennung «Beerenseil» ist wohl von dem Worte «die Bere» (sprich Bäre mit langem Stammvokal) abzuleiten, das im Volksmunde noch in einigen Zusammensetzungen üblich ist: Tragbäre = Tragbahre, Stossbäre = Schiebkarren.²⁾ Ich schliesse daraus, dass das Seil an ein berädertes Traggestell gebunden, der Wagen also erst auf dieses geschoben und mittelst des Vehikels des Gestelles heraufgezogen und hinabgelassen

¹⁾ Dr. Bider a. a. O. S. 79. Von dem «Bohrloche an der Sohle» des Felsenganges, das eine Verbesserung desselben nach der Entdeckung des Schiesspulvers bezeugen würde, haben weder ich und meine Begleiter bei der Besichtigung der Stelle, noch hat der Arbeiter, der den Platz vom Schutte reinigte, etwas bemerkt. — ²⁾ Schmeller, Bayr. Wörterb. I, S. 26.

wurde. Das Gestell hatte natürlich immer die genaue Spurweite der im Felsen eingegrabenen Geleise, was für die Wagen nicht im voraus zu bestimmen war. So sind alle technischen Bedenken gelöst, welche sonst die Manipulation erwecken könnte.

Dieselbe Verwendung eines Seiles — das alte Vorbild einer modernen Seilbahn! — fand sich am untern Hauenstein. Auch dort war in den Felsen auf der Passhöhe ein Gang ausgebrochen, und wurde mit einem Haspelseil die Wagenfuhr erleichtert. Die Stelle befindet sich jenseits (südlich) des Dorfes Hauenstein, das ehemals Horwe hiess, links (für den nach Olten Gehenden) von dem Punkt, wo jetzt die Landstrasse ihre weite Ausbiegung nach dem Thal unterhalb von Iffenthal beginnt. Nach Strohmeier, Gemälde der Schweiz, Kanton Solothurn, S. 221, ist der Fels einschnitt 6 Klafter lang, 4 Klafter tief und $1\frac{1}{2}$ Klafter breit. Der «alte Weg» fällt dort links jäh hinab bis ungefähr da, wo die Eisenbahn die Strasse oberhalb des Dorfes Trimbach kreuzt. Eine im Jahr 1497 erwähnte Verhandlung des Basler Rates mit der Regierung von Solothurn über den daselbst zur Handhabung des Seiles angestellten Hans Strub beweist das hohe Alter dieser Einrichtung. Hans Strub ist Basler Unterthan, hat aber als Besitzer des Hofes bei Horwe in Solothurner Herrschaft, wie seine Vorgänger, das Recht, «die läste vom Hauenstein abezulassen». Da der solothurnische Landvogt Babenberger zu Wartenfels dem Strub dieses Recht streitig macht, so verwendet sich Basel bei dem Vogt und dessen Regierung für ihren Untergebenen, sonst werde «egemelter hoff und sitze sins alt harbrachten gebruchs und nutzes gestummelet, auch egemelter unser arm mann seiner narung merglich beroubet».¹⁾ — Anderwärts ist mir ähnliches nur bei Schloss Weinfelden im Thurgau vorgekommen, wo berichtet wird, dass von der Scheune bis zum untern Thore die Fuhrwerke vermittelst eines um einen Pfosten geschlungenen Seiles hinuntergelassen wurden.²⁾

¹⁾ St. A. Missiven Bd. XIX, S. 84, 85, 90; 11. Febr. 1497 ff. — ²⁾ Rahn und E. Haffter: Die mittelalterlichen Architektur- und Kunstdenkmäler des Kantons Thurgau (1895?), S. 449.

Die Strasse durch die Klus. Dass dieser Seilgebrauch am obern Hauenstein auf die Zeiten der Römer zurückgehe, wage ich weder zu behaupten, noch zu verneinen. Doch wir verfolgen nun, nach den spärlich erhaltenen Nachrichten, die Schicksale der Hauensteinstrasse im früheren Mittelalter. Denn dass eine Strasse, und zwar eine fahrbare, damals fortbestand, lässt sich trotz der Lückenhaftigkeit der Tradition nachweisen. Die ältesten Spuren bietet uns die Stiftungsurkunde des Klosters Schöntal vom Jahre 1145. Zweimal wird dort eine «strata» erwähnt, und zwar an zwei Stellen, die wir noch bestimmen können. Das erste Mal ist es ein Punkt an der jetzigen «alten Strasse», wo dieselbe unterhalb des Spitals nordwärts wieder in die Höhe steigt und wo ehemals eine Quelle war, die in der Urkunde wie auch in Meyers Karte «der Königsbrunn», später «Hühnerbrünnlein» heisst.¹⁾ Das zweite Mal nennt die Urkunde als (südliche) Grenze des Schenkungsgebietes eine Linie, die vom Schöntalerbach hinauf zum Kräheck und Hauenstein — «welcher Berg ganz dazu gehört»: es ist also der Kräheckberg durch Nennung des Hofes Kräheck und des Felsdurchschnittes (denn einen Hof Hauenstein giebt es nicht) in das Schenkungsgebiet einbezogen —, von da zur Strasse, von der Strasse zum Frenkenbach und dann — quer durch die Schlucht der Klus — zum Helfenberg geht²⁾. Hiermit ist jedenfalls ein Strassenabschnitt gemeint, der in der Nähe des Felsdurchschnittes lag. Genaues lässt sich allerdings hier nicht sagen. Wahrscheinlich aber war schon damals die ursprünglich römische Strasse an dieser Stelle nicht mehr die einzige, sondern führte neben derselben und unterhalb des durchschnittenen Felsrückens eine Fahrstrasse dem Bach entlang durch die Klus, wie wir dies in späteren Zeiten finden (s. die Reproduktion der Meyer'schen Skizze, unsere Taf. IV). Das können wir mit aller Wahrscheinlichkeit aus dem Namen des Dorfes Langenbrück folgern, der zum

¹⁾ Boos S. 1126, 8 und 15; siehe Exkurs No. 5. — ²⁾ Boos a. a. O. Zeile 13 ff. . . usque in fluvium iuxta pratum, a flvio sursum usque ad Chriawnecka et Howenstein, qui mons totus huc pertinet, et inde usque ad stramat, de strata in fluvium qui dicitur Frenchina, et inde usque ad supradictum montem Helfenberg.

erstenmal in einer der obigen ungefähr gleichzeitigen Urkunde (1145 bis 1153) vorkommt.¹⁾ Wenn nämlich Wurstisens Annahme richtig ist, die zu bezweifeln ich keinen Grund sehe, so stammt der Name «Langenbruck» daher, dass man die «hiedisseits Langenbruck» von den Brunnquellen etwas vertiefte Strasse «mit Fleckling und Zwerchhölzern, gleich einer Bruck, weit her hat belegen müssen». Damit ist die Strecke «in der Klus» deutlich genug bezeichnet. So nämlich heisst noch heute die enge Schlucht zwischen dem abfallenden Felsgrat des Kräheckberges und dem jenseits schroff aufsteigenden Helfenberg. Durch die Schlucht fliest der Frenkenbach und zog sich dicht neben demselben und den beiden Weihern (seit 1870 ist es noch ein Weiher, etwas weiter oben) die Fahrstrasse hin, bevor dieselbe (seit 1830) höher oben durch die Felsen gesprengt wurde. Die Situation erkennt man deutlich auf Meyers Skizze: einerseits den Auf- und Ablauf der Strasse durch das Felsenthor, anderseits in der Thalsole den Bach, die beiden Weiher und die Strasse. In der Klus und unterhalb derselben war die Strasse beständigen Überschwemmungen ausgesetzt, daher die von Wurstisen genannte «Brücke». Diese muss sich aber noch weiterhin ausgedehnt haben, dahin, wo die Strasse auf die heutige Passhöhe beim Hofe «Freichelen» hinauf- und von da ins Dorf Langenbruck wieder hinabsteigt; denn unterhalb des heutigen Kurhauses, wo die «alte Strasse» von der neuen abzweigt und gegen die Lindenallee ziemlich stark fällt, fand man an jener beim Graben einer Wasserleitung vor einigen Jahren die Reste dieser sogenannten «Brücken». Es waren dies quer gegen die Wegrichtung in mehr als Metertiefe unter dem Boden, dicht aneinandergelegte, mindestens 50 cm dicke Rundhölzer.²⁾ Solche Brücken wurden vor der Strassenkorrektion der Jahre 1738 ff. nicht nur an sumpfigen oder der Überschwemmung ausgesetzten, sondern auch an besonders abschüssigen Stellen angelegt.³⁾ Dass von der «langen Brücke» das Dorf Langenbruck seinen Namen erhalten habe, scheint

¹⁾ Boos S. 6, No. 18. — ²⁾ Aussage von Gärtner Müller, der nahe bei der Stelle wohnt. — ³⁾ Bruckner XII, S. 1336.

mir eine sehr einleuchtende Annahme Wurstisens: dann aber bestand diese Vorrichtung sehr lange vor 1145, wo wir den Namen des Dorfes erwähnt finden. Man hatte also schon früh angefangen, neben dem Felsdurchgang unten durch die Klus mit Wagen zu fahren.

Weitere Erwähnungen der Strasse. Das Jahr 1363, wo eine Teilung der vom Bischof Johann von Basel verliehenen Landgrafschaft Sisgau zwischen den Grafen von Froburg, Tierstein und Habsburg eintrat, nennt uns in einer Urkunde: erstens das steinerne Brücklein bei Bubendorf, zweitens auch «Zoll und Geleite in dem Dorfe ze Onetzwille», d. h. zu Ober- und Niederdorf.¹⁾ Hier also entrichtete man damals, wie vorher in Waldenburg, den Zoll und wird man wohl zur beginnenden Bergfahrt Vorspann genommen haben. Die Strasse führte also hier, im Thale, vorbei. Die Meinung, dass sie von Bubendorf, etwa beim Arxhof vorbei, auf den Berg gestiegen sei und dann erst bei der Oberdorfer Kirche sich in das Waldenburgerthal hinab gesenkt habe,²⁾ widerlegt sich durch die Richtung der bei Bubendorfer Bad aufgefundenen Römerstrasse, die sicher nicht nach dem heutigen Bubendorf, sondern in das Hölsteiner Thal weist. Eine Förderung des Verkehrs über unsren Jurapass lässt sich auch schliessen aus den freundschaftlichen Verbindungen, die Basel mit Solothurn und Bern am Anfang des 15. Jahrhunderts zur Wahrung eines gemeinsamen Landfriedens, wie auch um diese Zeit mit Strassburg hatte.³⁾ Wie alt sodann die Weinfuhren aus dem Elsass über den obern Hauenstein

¹⁾ Boos S. 362, 12. — Ober- und Niederdorf = Onoltwil, zum ersten Mal in der Urkunde vom Jahr 1345, Boos S. 280, 27: «ze Onoltwil, in dem obern unde nidern dorff». Zoll und Geleite über den obern Hauenstein: Boos S. 365, 22, bes. 368, 17 ff. 30. Juli 1363, bisher zu Waldenburg aufgenommen, von jetzt an auf eine Zeit lang zu Onetzwile. — ²⁾ Mory, in Stockers Zeitschr. «Vom Jura zum Schwarzwald» Bd. VI (1889), S. 2. Diesen Weg pflegten vor dem Bestehen der Eisenbahn, die jetzt bis Waldenburg fährt, die Fussgänger einzuschlagen, die den etwas kürzern und landschaftlich anmutigeren Gang über die Höhe vorzogen. Es ist möglich, dass man zu Zeiten, wenn das Thal überschwemmt war, auch mit Wagen hier hinüberfuhr: die regelmässige Landstrasse aber ging sicher durch das Hölsteinerthal. — ³⁾ Heusler, Verfassungsgesch. d. Stadt Basel, S. 350. 352. Inhalt des Bundes mit Solothurn und Bern: Ochs II, S. 341.

waren, zeigt eine Urkunde des Stiftes Payerne vom 14. April 1373, welche die Eptingischen Lehnslieute des Klosters im Dorfe Hölstein dazu verpflichtet, durch die Leute des Dorfes frohsweise den Klosterwein von Kolmar bis Kerzers führen zu lassen.¹⁾ Wenn hier freilich die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, dass es sich um den Transport auf Saumtieren handelt, so wird doch für dieselbe Zeit das Bestehen einer Fahrstrasse sicher bezeugt durch den bekannten Streit der Kaufleute von Basel, Strassburg, Köln und Frankfurt, denen bei dem Schlosse Neu-Falkenstein — also am südlichen Ausgang des obern Hauensteins bei Balsthal — Freiherr von Bechburg und Genossen u. a. einen Wagen mit 5 bis 8 Centner Safran, der von Lyon kam, rauben liess. Dies geschah im Jahr 1374.²⁾ Ob der Zug der «Gugler» unter Ingelram von Coucy, der im Dezember 1375 mit Tausenden über den Hauenstein hinauf und bald darauf, nach der Niederlage bei Fraubrunnen, wieder hinab zog, auch mit Wagen versehen war, wird meines Wissens nicht berichtet.³⁾ Selbst der Durchzug des römischen Königs Sigismund mit Gemahlin und Dienern, der für die Jahre 1414 und 1415 bezeugt ist, setzt nicht notwendig eine Fahrstrasse voraus, da der Bericht nur vom «Reiten» redet; immerhin werden bei einer solchen Suite auch Fuhrwerke gewesen sein.⁴⁾

Korrektionen im 15. Jahrhundert. Solche und ähnliche Anlässe waren wohl der Grund, dass die Basler Regierung, die seit dem Jahr 1400 Besitzerin von Amt und Schloss Waldenburg war, in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts mehrfache Verbesserungen am obern Hauenstein vornahm. Einen Anstoss dazu gab offenbar das Concil, zu dessen Stätte Basel schon im Jahr 1424 ausersehen war. Daher weist die Rechnung des Waldenburger Obervogtes Hans Sürlin (wohl desselben, der hernach in der Siebener-

¹⁾ Boos S. 432, 1 ff., vgl. Basler Beiträge zur vaterl. Gesch. II, S. 316. Bei Boos ist wohl «chargagium» zu lesen, das Du Cange erklärt: *onerum impositio*. — ²⁾ Ochs II, S. 228 u. Soloth. Wochenblatt 1822, S. 140. — ³⁾ Mory a. a. O. S. 4 f. sucht aus den Urkunden glaublich darzuthun, dass die sonst angenommene gänzliche Zerstörung von Stadt und Schloss Waldenburg durch die Gugler unwahrscheinlich sei. — ⁴⁾ Siehe Exkurs No. 6.

Kommission des Rates zur Besorgung der Concilsachen sass)¹⁾ in den Jahren 1425 und 1426 eine Ausgabe auf: «den howenstein ze brechen», wobei nur leider die Summe nicht angegeben wird.²⁾ Es wird sich wohl um eine Erweiterung der Strasse zwischen Waldenburg und Langenbruck, vielleicht gerade in der Klus, gehandelt haben. Weitere Ausgaben für denselben Zweck kehren in den Vogtsrechnungen wieder: im Jahr 1431 «verbuwen an Brugken und an dem weg uf dem howenstein 28 fl 6 β 4 \mathfrak{D} », dazu in der Kornrechnung desselben Jahres: «denen geben, so den weg uf dem howenstein brachent 3 Vzl.» Also eine bedeutende Ausgabe! Dagegen 1442—1445 nur kleinere von 2—3 fl , und jährlich für die Unterhaltung der Brücken überhaupt nur etwa 1 fl . Einmal, in der Rechnung von 1453, fällt eine etwas grössere Ausgabe, nämlich 16 fl 16 β , auf die Besserung des Weges «ob helsten» (Hölstein). Dagegen von 1469 bis über den Schluss des Jahrhunderts hinaus finde ich keine Ausgabe für den genannten Zweck.³⁾ Es scheint aus dem Obigen hervorzugehen, dass der infolge des Concils vorauszusehende stärkere Verkehr den Basler Rat veranlasste, die Verbesserungen der Hauensteinstrasse zu beginnen, wie er aus demselben Grunde in der Stadt die Strassen pflastern⁴⁾ und in der Nähe derselben die Birs bei Birsfelden im Jahr 1425 und die Wiese im Jahr 1432 mit Holzbrücken überfahrbar machen liess.⁵⁾ Damit hängt zusammen, dass sich die Stadt 1431 vom Kaiser «auf dem Lande oder in ihren Schlössern und Gebieten» wo sie benötigt war, «an Wegen, Stegen und Strassen zu bauen und zu bessern», Erlaubnis geben liess, «ein bescheidenes, leidliches Brückengeld oder Weggeld aufzuheben».⁶⁾

¹⁾ Ochs III, S. 242. — ²⁾ Die Jahresrechnung des Obervogts zu Waldenburg 1430 schliesst: «und ist Hans Sürliins Rodel und der howenstein ze brechen nit gerechnet». Denn laut Rechnung von 1428 wurde mit demselben keine Abrechnung gehalten. Die Notiz kehrt 1431 wieder. — ³⁾ Hier ist zu bemerken, dass die Rechnungen der Waldenburger Obervögte in verschiedene Archive geraten sind. Das Basler Staatsarchiv enthält die Jahre 1415 bis 1468; dann 1554—1580 (mit Lücken!). Das Basellandschaftliche Staatsarchiv die Jahre: 1469—1569; 1570—1624; 1625—1632, je in einem Bande; dann ebenso die folgenden, die ich nicht mehr benützte. — ⁴⁾ Ochs III, S. 187. — ⁵⁾ Birs: Geering S. 180 und 268, nach Ochs III, 233. — Wiese: Geering S. 182, 268. Ochs III, 540. — ⁶⁾ Geering S. 268. Ochs III, 250, vgl. 541, Note 2.

So wird denn im Verlauf des 15. Jahrhunderts die Hauensteinstrasse, so viel wir sehen, lebhaft benutzt und zwar nicht nur von Fussgängern, Reitern und Karren, sondern auch von Last- und Personenwagen. Um die gar nicht seltenen Züge von Kriegern, die ja auch nur aus Mannschaft und Pferden ohne Fuhrwerke bestehen konnten, zu übergehen, will ich wenigstens die mir bekannten Fälle anführen, wo Wagenfahrten vorauszusetzen oder bezeugt sind. Im Jahr 1440 kommt Herzog Amadeus von Savoyen (Papst Felix V.) mit zahlreichem Gefolge über den Hauenstein von Balsthal her; am 16. Juni 1445 wird die Tochter des Papstes, Margareta von Savoyen, als Braut des Kurfürsten von der Pfalz mit grosser Pracht, 300 Reitern und 600 Fussgängern, zu Langenbruck von den Baslern abgeholt; am 9. Januar 1447 verlässt der Papst Basel, nimmt sein erstes Nachtlager in Waldenburg, wird von Baslern, Solothurnern und Bernern bis Lausanne begleitet;¹⁾ zum 4. Juli 1448 meldet Beinheims Chronik: «dornoch an St. Ulrichstag zugent die vättter des conciliums und der meerteil der herren hinweg gon Losen (Lausanne) zü, mit vil wegen, zu ross und zu füss, wurden begleitet mit einem hüpschen zug deren von Basel — biss gon Wallenburg».²⁾ Am 12. Juli 1454 zog der Herzog von Burgund, Philipp der Gute, der mit mehreren hohen Fürsten von Regensburg heimkehrend in Basel verweilt hatte, über Liestal und Waldenburg nach Solothurn und wurde dahin von den Baslern mit grossen Ehren begleitet.³⁾ Im Jahr 1499 (?): die Solothurner kommen mit etlichen Wägen durch Waldenburg das Thal herab; sie wollen an die Hülften, um die Strassen zu räumen und ihre Wägen zu geleiten.⁴⁾ Endlich verdeutlichen einige Notizen bei Ochs (V, 103), was für Waren und Transportmittel um das Jahr 1484 den Pass zu gebrauchen pflegten. Es werden da genannt: Centnerwagen, Centnerkarren, Weinwagen, Weinkarren, Saumrosse,

¹⁾ Diese und die folgenden Notizen hat zum Teil schon Geering S. 198 aus Ochs zusammengestellt; 1440: Ochs III, 297; 1445: III, 449; 1447: III, 489 und Basler Chron. V, S. 397 f. — ²⁾ Basl. Chron. V, S. 408. — ³⁾ Basl. Chron. IV, S. 318, 1—3. Dazu Waldenbg. Vogtsrechn. 1454: 32 β verzerrt durch des Herzogen von Burgund lüte, als er ze Waldenburg durchreyt. — ⁴⁾ Ochs IV, 634. — Vgl. auch ebenda IV, 572; 583 die Kriegszüge.

und als Waren: Rinder, Schweine, Kälber, Schafe, Häringe, Leder, Wolle, Safran, Hühner, Blei, Glas, Fische. Im Jahr 1449 ertrug der Zoll zu Waldenburg 97 Pfund.

Hier ist noch ein Irrtum zu berichtigen, der sich bei Bavier (die Strassen der Schweiz, S. 45) und wahrscheinlich aus dieser Quelle auch bei Geering (S. 198) eingeschlichen hat. Es wird dort von einer Korrektion des oberen Hauensteins gesprochen, welche Basel und Solothurn trotz der Einsprache Kaiser Maximilians im Jahr 1499 vorgenommen haben sollen. Allein dies geht nicht den obern Hauenstein, sondern den Pass über die Schafmatt zwischen Oltingen und Aarau an, wie schon Ochs, Bd. IV, 735 richtig angiebt und worüber das Genauere in den Missiven des Basler Staatsarchivs, Bd. XXI, S. 145. 196. 197. 204 zu finden ist, mit den Daten vom 15. Februar bis zum 30. Juli 1500.

Korrektionen im 16. Jahrhundert. Dieselben betrafen vornehmlich oder, sofern ich sie urkundlich nachweisen kann, fast ausschliesslich die Partie oberhalb Waldenburgs. Die Bergpassage wurde beständig durch das Herabfallen von grössern oder kleinern Felsstücken belästigt, die dann sofort beseitigt werden mussten. Gewöhnlich besorgten diese Arbeit die Anwohner frohdenweise auf das Gebot des Obervogtes und unter Anleitung der Amtspfleger jeder Dorfgemeinde; sie erhielten von der Obrigkeit nur die Verköstigung oder ein Geschenk in Form einer einfachen Bewirtung. In schwierigern Fällen wies der Obervogt auf Befehl des städtischen Lohnherrn die Arbeit in Verding an einen Handwerksmeister, meist an einen Maurer. Diese Fälle sind so zahlreich und sehen sich untereinander so ähnlich, dass es sich nicht verlohnt, alle aufzuzählen. Im 16. Jahrhundert erscheint in den Jahresrechnungen des Obervogtes eine solche Ausgabe etwa 20 Mal; im 17. Jahrhundert habe ich die Sache nur bis zum Jahr 1630 verfolgt.¹⁾

Eine eingreifende Korrektion wurde um das Jahr 1570 vorgenommen und zwar gemeinschaftlich von den Ständen Basel und Solothurn. Darüber berichtet Wurstisen in der Basler Chronik (Ausg. 1580, S. 29), nachdem er von der Ein-

¹⁾ Siehe Exkurs No. 7.

richtung des Seilzuges gesprochen, also: «Doch ist der rauhe, stotzige Weg in kurtzen Jahren also geschlossen, dass man sie (nämlich «die geladenen Wägen») ohne solchen Behilff — ausgenommen Winterszeit, wann es schlipferig — herab- bringen kann. Sonst ist die Strass hiedisseits Langenbruck von den Brunnenquellen etwas tief, dass man sie mit Fleck- ling u. s. w. belegen müssen» (siehe oben S. 32). Und in der «Epitome histor. Basil.» (ediert 1577, hier citiert nach Scriptores rerum Basiliens. 1752 Bd. I, S. 3. 4) lautet seine Nachricht: — *rupes ita perfractae —, ut onustis etiam curribus viam praebeant, faciliorem hodie quam ante pauculos annos, quando currus per praecipitia saxa funibus demittendi fuerunt: nunc autem magistratus Basiliensis atque Solodorensis industria ita attrita, ut sine tali adminiculo montis declivitatem superare queant.*¹⁾ Damit stimmen einige Angaben der Akten. Es heisst in den Jahrrechnungen des Basler Rats von 1570/1 unter «Waldenburg»: Uss Geheiss miner Gnädigen Herren von wegen des Wegs in der Cluss Gladi (Niklaus) murer ze machen geben 20 flr . Hierher beziehe ich auch den Posten 1571/2: verzerten der Lohnherr, Schultheiss Strübin und Cunradt Strub samt ihren dienern in eim Morgen- und Nachtmal 3 flr 4 grd . Denn es heisst in der gleichen Jahresrechnung des Rats: Uss Geheiss miner Gn. HH. Gladi murer vom Verding des Wegs bym Houwenstein geben 100 flr . So auch in der Jahresrechnung des Waldenburger Obervogtes vom gleichen Jahr, wozu hier noch: In Korn Gladin Murer von wägen des Houwensteins 8 Vzl.; in Habern Gladi Murer von wägen des Houwensteins so man im verdingt hat 2 Vzl. Also ungewöhnlich grosse Ausgaben! Nicht lange vorher hatte man die Brücken oberhalb Waldenburgs aus Stein herstellen (S. 22) und «am Stich», d. h. an der oberhalb des Städtleins

¹⁾ Bruckner, Merkwürdigk. XIII (1755), S. 1486 und 1502, beruht augenscheinlich nur auf Wurstisen; er bezieht die Restauration auf den Weg in der «Clus», datiert sie aber 300 Jahre vor seiner Zeit, d. h. um 1450 und nimmt offenbar an, dass erst damals der Felsdurchschnitt gemacht worden sei. — Daraus macht Eggenschwiler, Geschichtliches über Balsthal (1898), S. 35, Note 2 die Angabe, dass nach Bruckner nicht die Römer, sondern die Basler 1458 den Felsdurchgang erstellt hätten.

steil ansteigenden Strasse durch denselben Gladi Murer «etlich Felsen» brechen lassen (siehe Exkurs No. 7). Man achtete also damals besonders auf die Verbesserung der Strasse die durch die «Klus», d. h. in der Thalschlucht nach Langenbruck führte. So wird nun Wurstisens Bericht verständlich, dass man von jetzt an nur noch «Winters Zeit, wann es schlipferig», die Hilfe des Seilhaspels brauchte: zu andern, günstigen Zeiten konnte man nun sicherer und bequemer unten fahren.

Dass in jenen Jahren auch Solothurn auf seiner Seite an der Strasse Besserungen vornahm, sagt nicht nur Wurstisen, sondern bezeugen auch solothurnische Berichte.¹⁾ Wir lesen in Haffners Solothurnischer Chronik (1666) Bd. II, S. 382 zum Jahr 1569: «an Mittwochen vor Nicolai ist der neue Weg auff dem Hawenstein, genannt der Gyssistalden (Wurstisen, oben S. 29, sagt: «der Giselstalden, nahe bei dem Schloss Falkenstein»; vgl. S. 9 in Platters Bericht den «gehauenen Felsen») ein Pass und Lehen der Stadt Solothurn gehörig, durch Herrn Schultheissen Urss Sury und Ursen Graffen, Bawherren, umb 600 π Gelts 10 Malter Korn und 4 Malter Haber dem Conrad Strub verdingt worden». Es ist also derselbe Werkmeister, der laut oben angeführter Notiz ein Jahr später bei der Verdingung der Strasse oberhalb Waldenburgs zu Rate gezogen wird (wie er auch die Korrektion des untern Hauensteins 1568 im Verding der Basler und 1582 in dem der Solothurner ausführte).²⁾ Auch in der Folgezeit richtet Solothurn seine Aufmerksamkeit hie und da auf den obern, häufiger aber auf den untern Hauenstein. Jenes geschieht, laut Ratsprotokoll, am 8. Oktober 1586, wo der Untervogt zu Balsthal ermahnt wird, den Weg auf den Hauenstein zu verbessern, auch Steine,

¹⁾ Eine frühere Korrektion — wir wissen nicht welcher Art und in welcher Ausdehnung — erwähnt das Soloth. Ratsprot. 1546 (S. 130) Mittwoch nach Invocavit. Die Leute von Wolfwil, die früher den Weg auf dem Hauenstein haben machen helfen, geben jetzt darum keine Landgarben; die von Neuendorf, die dasselbe geleistet haben, verlangen die gleiche Begünstigung. — Da Wolfwil und Neuendorf zwar nicht am obern Hauenstein, aber doch viel weiter vom untern entfernt liegen, muss es sich um eine Wegebesserung an jenem handeln. — ²⁾ Siehe Exkurs No. 8.

Holz und alles so zu dem Thor in der Klus (die Önsinger Klus ist gemeint!) nötig sei, an gehörige Stelle zu schaffen. Und ebenda 4. Dezember 1595 wird der Vogt zu Falkenstein ernstlich angewiesen, durch die in seiner Verwaltung stehenden und mit der Strassenunterhaltung beauftragten Leute den Weg vom Hauenstein in die Cluss binnen 8 Tagen «wärtschaft» zu machen, dass sich keine Klage zeige.¹⁾

Ganz am Schluss des 16. Jahrhunderts und zum Anfang des 17. wurde unterhalb Waldenburgs eine eingreifende Verbesserung der Strasse vorgenommen. Der Bericht darüber giebt uns den Anlass, die noch heute von den Landleuten oft ausgesprochene Behauptung auf ihre Wahrheit zu prüfen, in der alten Zeit sei man meistens durch den Bach gefahren. Hauptgewährsmann dafür ist Bruckner, der in seinen «Merkwürdigkeiten der Landschaft Basel» S. 1336 vom untern Hauenstein behauptet: «die alte Landstrasse ging fast überall im Bette der Bäche», weshalb man die (oben besprochenen) Brütschen oder Brücken im Wasser des Baches angelegt habe; erst in neuerer Zeit (d. h. nach 1740) habe man «eine neue Strasse angelegt, welche nicht mehr durch die Bäche, sondern auf Anhöhen und bis über den Hauenstein gehet». Ähnliches giebt er auch für den obern Hauenstein an, wenn er S. 1580 bei Hölstein bemerkt: «bevor die Strasse neben dem Gebürge angeleget ward, erstreckte sich das Gebüsche der Waldungen bis in den Frenkenbach, in dessen Bette im Jahr 1400 und sonsten keine andere Strasse war.» Dagegen ist aber die oben (S. 35) zum Jahr 1453 erwähnte kleine Korrektion des Weges «ob Helsten» anzuführen. Und wenn Bruckner S. 1597 ebenfalls bei Hölstein angiebt: «die Strasse ging in alten Zeiten durch den Bach, denn ward

¹⁾ Bei der Benützung des Solothurner Staatsarchivs hat mich die Gefälligkeit des Herrn Staatsarchivars Kaufmann aufs freundlichste unterstützt. Doch fand ich wenig, das auf den obern Hauenstein Bezug hat, die Ratsprotokolle beziehen sich meist auf den untern Hauenstein (bei Trimbach). Zum Jahr 1569 (s. im Text: Haffner) fehlt gerade das Ratsprotokoll. Die Vogtsrechnungen von Falkenstein zu den Jahren 1570 ff. führen nichts hierher Gehöriges an; ebensowenig die Bände «Merkwürdige Sachen» und «Acta Falkenstein».

ein Fuss- und Reitweg dem Berge nach gemacht, solcher aber im Jahr 1599 erweiteret und endlich vor wenig Jahren in vollkommenen Stand gestellet», — so können wir diese Angabe noch auf das Aktenstück prüfen, auf dem sie allein beruht. Das ist die Verbesserung, von der eben jetzt zu sprechen ist. Eine Eingabe des Waldenburger Obervogtes Erasmus Wurstisen an den Bürgermeister vom 1. Februar 1602 beginnt so: «Ew. Gnaden haben im Januar (15)99 den grossen Schaden angesehen, den öfters die reisenden Fuhrleute leiden in der landstrasse, als in dem Bach so von Waldenburg uf Liestal herab lauffen thut, wan derselbig gross ist und sie hierzwischen von althero dadurch haben faren müssen». Man habe zwei Abgeordnete und die Amtspfleger abgesandt auf Augenschein, um zu raten «wie solche landtstrass uss dem bach uff das trocken landt transferiert und gelegt werden möchte», und habe beschlossen, dass der «reitweg uss dem Buben-Ey biss gen Höllstein» erweitert, mit Steinen und Grien befestiget, «und also die landstrass uss dem bach uff das trocken landt zu verendern sei». Das sei nun durch die Gemeinden des Amtes Waldenburg unter Aufsicht der Amtspfleger geschehen, und dieselbige Landstrasse «sei nun mit Lastwagen wohl zu brauchen», nur dass sie noch wiederholt mit Grien müsse überführt werden. Man wünsche aber den von der Regierung versprochenen Lohn von $2\frac{1}{2}$ Saum Wein und 100 fl. in Geld und einen sachkundigen Aufseher zur Unterhaltung der Strasse.¹⁾ — Es geht aus dem Aktenstück folgendes hervor. Wann der «Reitweg» gemacht wurde, weiss auch Bruckner nicht; er ist älter als 1599. Es ist derselbe, der noch in Meyers Karte, wenigstens von Niederdorf bis Hölstein, an der linken Thalseite dem Abhang nach in die Höhe führt. Er ist ohne Zweifel die ältere, wahrscheinlich die römische Strasse, die man aber verliess, vermutlich weil sie für grössere Lastwagen zu schmal war. Ferner: man fuhr allerdings zu jener Zeit «im Bach», aber nur von der Strecke Waldenburg bis Hölstein («Bubeney»)

¹⁾ Lst. L 96, C 1; vgl. auch die Auszüge aus den Waldenburger Vogtsrechnungen Exkurs No 9.

muss beim heutigen Oberdorfer Bad sein). Es ist dies der Abschnitt des Strassenzuges, der auch später, im Jahr 1738, als der bedenklichste zuerst korrigiert werden muss. Aber eine Generalisierung des «im Bachfahrens» auf den ganzen Hauenstein und auf alle Zeiten der Vergangenheit ist eine Übertreibung.¹⁾ Es wird sich uns dies auch später im einzelnen ergeben. Immerhin werden wir noch eine andere Stelle finden, wo das Fahren durch den Bach das einzige Mögliche war: in der «Klus» unterhalb Langenbrucks.²⁾ Und die Strasse selbst, die an vielen Orten der Überschwemmung ausgesetzt war, mochte oft bei grossem Wasser hie und da einem wirklichen Bache gleich sehen, wie aus mehrfachen Berichten, auch späterer Zeit, hervorgeht.

Der Strassenzug um 1680. Wir verfolgen nun das Tracé, wie es nach Meyers Karte um 1680, jedenfalls aber im allgemeinen schon lange vorher bestand (vgl. unsere Karte). — Wir beginnen unsren Gang an dem Punkte jenseits (südlich von) Langenbruck, wo an der Grenzscheide der Kantone Basel und Solothurn der Grenzstein «zue Loch» stand, wo also heute die «alte Strasse» (s. oben S. 9) in die jetzige Landstrasse mündet. Im südlichen Teil des Dorfes kreuzte die Strasse zweimal den vom Schönthal kommenden und nach Süden fliessenden Bach. Bei der Passhöhe (etwas nördlich vom letzten Haus) teilte sie sich, indem rechts die ältere (ursprünglich römische) Fahrstrasse bergan nach dem Felsdurchschnitt, die jüngere bergab in die «Klus» sich wendete. In der Klus ging sie dem von der Bachthalen herab- und nordwärts fliessenden Bache nach oder auch durch den Bach, dann dicht am Rande der beiden Weiher hin und unterhalb derselben in der tiefen Thalsole, die beständig den Überschwemmungen von Weiher und Bach ausgesetzt war. Nachdem sie hier wieder zweimal über das

¹⁾ Die Übertreibung kehrt noch in einem Strassenbericht des «Orismüllers» Schäfer vom Jahr 1801 wieder: Lst. L 96, 20, wo es heisst, dass «die alten Strassen in den obern Teilen des Kantons meistenteils durch die Bäche gegangen». — ²⁾ In einem Projekt für die Korrektion der Strasse vom 27. Sept. 1741 heisst es: auf der Strecke unterhalb der Freichelen vom Bach bis in und durch die Klus solle das Wasser von der Strasse weggeleitet werden, «so dass man nicht mehr dadurch zu fahren brauche».

Wasser gesetzt hatte, oberhalb des Spitals und bei demselben (zwischen «Milchkeller» und Wohnhaus), gewann sie endlich mit etwa 9% Gefäll emporsteigend die Höhe oberhalb des jetzigen Hofes Langmatt, beim «Hühnerbrünlein», um dann eine lange Strecke steil bergab zu fallen (bei der heutigen Pinte die jetzige Strasse kreuzend) bis zur Papiermühle im Thale oberhalb Waldenburgs. Diesen Abhang entlang betrug ihr Gefäll der Reihe nach 7, $11\frac{1}{3}$, $16\frac{1}{2}$, 6%. Die Strecke hiess darum «im langen Stich». Nun hatte sie sich ihrem Feind, dem Wasser des Baches, den sie während ihres Höhenganges tief unten links in der Schlucht gelassen hatte, wieder genähert und blieb ihm von da an lange Zeit nur zu getreu, indem sie ihn bald an ihre linke, bald an ihre rechte Seite hüpfen liess. Auf Meyers Karte beschreibt die Frenke oberhalb und unterhalb des Städtchens Waldenburg eine solche Schlangenlinie, zweimal nach rechts und zweimal nach links ausbiegend, dass der Weg sie viermal überspringen musste: bei der Papiermühle setzte er ans linke, sofort wieder ans rechte und vor dem Eintritt ins Städtchen (er führte bis 1830 noch durch das obere Thor wie jetzt daneben vorbei) nochmals ans linke Ufer, um beim Austritt aus Waldenburg zum zweiten Mal ans rechte Ufer überzugehen. Man bedurfte also auf dieser kurzen Strecke vier Brücken.¹⁾ Jetzt blieb der Weg — anders als heute — auf dem rechten Ufer, ging dicht am «Badhaus» von Oberdorf vorbei, setzte aber am Eingang in dieses Dorf wieder ans linke Ufer, näherte sich dem linken Thalabhang und führte oberhalb der Kirche und des Kirchhofes von St. Peter,²⁾ (wo der Bergweg über den Arxhof nach Bubendorf abzweigt) gegen Niederdorf. Hier ging er im obern Teil des Dorfes wieder ans rechte Ufer, wo er den «Mühleteich» passieren, bald aber — vor dem Einlauf des Teiches, wie es scheint — ans linke Bachufer zurückkehren musste; denn hier tritt von rechts her eine Erhöhung des Landes mit senkrechtem Felsrand so nahe an

¹⁾ Heutzutage bleibt die Strasse von Waldenburg bis zur Brücke oberhalb Hölsteins immer am linken Bachufer. — Den alten Strassenzug erkennt man in Meyers Entwürfen auf den Blättern 490 (beim «Königsbrunn»), 491 (Papiermühle), 492 (Austritt aus Waldenburg), 479 (beim «Badhaus» von Oberdorf), 493 (vom Badhaus bis Oberdorf). — ²⁾ Meyer, Bl. 195 und 494 A.

den Bach, dass eine Strasse rechts desselben nicht Raum hätte. Schon vorher, oberhalb des Teicheinlaufes und des «Weiher», entsendet er nach links der linken Thalseite entlang, bis nach Hölstein zweimal hinauf und hinab, den «Reitweg». Dieser ist ein Stück des im Jahr 1599 zur «Landstrasse» umgeschaffenen «Reitwegs». Er muss aber als Fahrstrasse wieder aufgegeben worden sein, wohl deshalb, weil man ihn nicht gehörig unterhielt. Die Lastwagen schlügen einen ganz andern Weg ein: sie passierten wiederum — also zum dritten Mal im Bereiche von Niederdorf, etwa ein Drittel Weges von dieser Ortschaft bis Hölstein — den Hauptbach¹⁾ und fuhren an dem rechten Thalabhang hinauf beim Hof «Känel» vorbei und dann wieder hinab zur «Mühle» oberhalb Hölsteins. Daher erscheint diese Strecke unter dem Namen «Känelgasse», und, weil sie bei der Korrektion von 1738 ff. wieder verlassen wurde, später (1741 u. 1742) als «alte Strasse» oder «alte Fahrstrasse».²⁾ Zu Hölstein vereinigten sich Fahrstrasse und Reitweg wieder, indem der letztere (wie heute die Strasse) oben im Dorf über den Bach setzte, welchen die Strasse nun fortgesetzt das ganze untere Thal entlang zur Linken hatte. Ihr Tracé entsprach von da an annähernd dem der heutigen Strasse, nur dass diese, wo sie den Überschwemmungen ausgesetzt wäre, erhöht oder näher an den rechten Thalabhang hinaufgeführt, auch der Bach ohne Zweifel besser eingedämmt wurde, als er es in früheren Zeiten war. Das Einzelne erkennt man aus einem Korrektionsprojekt vom 27. Sept. 1741,³⁾ wo an einer Stelle eine Erhöhung von 17 Fuss über das alte Tracé vorgeschlagen wird. Den Höhenunterschied notiert auch ein Bericht J. J. Schäfers vom Jahr 1801.⁴⁾ Dieser teilt zugleich über die Unregelmässigkeit der

¹⁾ Meyer, Bl. 494 B zeigt den Bachübergang oben, Bl. 495 A unten in Niederdorf und die Abzweigung des Reitweges beim «Weiher», Bl. 495 B den Übergang der «Landstrasse» ans rechte Ufer zurück, da wo sich links gegenüber der «Weg nach Lampenberg» abzweigt; der «Reitweg nach Hölstein» zieht sich hier fast in gerader Linie an der linken Seite des sich schlängelnden Baches hin. — Auf der grossen Landkarte sind diese Verhältnisse nicht mehr deutlich zu sehen, scheinen aber sich zu bestätigen. —

²⁾ Siehe Exkurs No. 10. — ³⁾ St. A. Landsch. L 39 D No. 68, 2 vom 27. Sept. 1741. — ⁴⁾ Bericht des Orismüllers J. J. Schäfer über die alten Strassen und

«alten Strasse» (d. h. der vor 1740 bestehenden) folgendes Charakteristische mit: «Die alte Strasse war ein krummer, einer Schlangenlinie ähnlicher Weg; bei Anlegung der neuen Strasse ist dieselbe an den meisten Orten nach der Richtung der alten auf eine ziemlich unregelmässige Art angelegt worden. Es giebt mehrere Orte, wo zwischen zween gegenüberstehenden Wegsteinen bis zu den zween folgenden die Strasse einen solchen Bogen macht, dass wenn man eine gerade Linie auf diese Wegsteine zöge, ein Teil der Strasse ganz ausser dieselbe fallen würde, und da die Wegsteine in ziemlich weiter Entfernung von einander stehen, so giebt es Orte, wo die Strasse sich zwischen denselben auf beide Seiten krümmt und ausser das Alignement der Wegsteine fällt.» Etwas oberhalb des heutigen Bubendorfer Bades — das aber erst 1742 gebaut wurde — verliess die Strasse das Hölsteinerthal und die Nähe des Baches, um sich rechts zu wenden und am Fusse der Anhöhe des «Galms» nun in ziemlich gerader Linie durch die Äcker nach dem «alten Markt» (zwischen Liestal und Lausen) zu gehen.¹⁾ Doch liess sie damals das Bubendorfer Bad oder dessen spätere Stelle in einiger Entfernung rechts liegen: erst um 1840 wurde sie dicht an demselben vorbeigeführt,²⁾ wo sie noch heute ist. Ein Fussweg führte früher vom Bad zur Strasse.³⁾ Hier entsprach also die Richtung der Landstrasse ungefähr der jetzigen, nur dass dieselbe vor der Korrektion von 1738 ff. gerade hier sehr in der Tiefe ging. Etwas höher gegen den Bergabhang bestand ausserdem ein «Reitweg», der, wie oben dargethan ist, identisch war mit der Römerstrasse, beim jetzigen «Neuhof» die Strasse kreuzte und querfeldein auf einem kleinen Damm das «Steinenbrücklein»,

deren Überbauung durch die anstossenden Güterbesitzer, vom 4. Febr. 1801. Lst. L 96, 20. — Den teilweise sehr gewundenen Strassenzug von Hölstein bis Bubendorfer Bad zeigen Meyers Blätter S. 497 A. B., S. 287.

¹⁾ Diese Partie, sowie den Reitweg oder Wannenweg bis zum Steinenbrücklein zeigt anschaulich Meyer S. 578; ebenso S. 669, wo der heutige Fussweg von Liestal nach dem genannten Brücklein gezeichnet ist und von da nach der «Landstrass» den Namen «Reitweg» hat. — ²⁾ Nach Aussage von Nationalrat Meyer auf dem Neuhof (1898). — ³⁾ Lst. L 51 No. 61: Schreiben des Waldenb. Obervogtes 30. Sept. 1763.

von da aus dann am westlichen Thalrand hinlaufend Liestal erreichte (s. oben S. 19). Beim alten Markt traf die Strasse des obern Hauensteins mit der vom untern Hauenstein (Olten, Trimbach, Läufelfingen, Sissach, Lausen) herkommenden zusammen, überschritt mit dieser die Frenkenbrücke und stieg durch eine Vertiefung nach Liestal hinauf. Die genauere Besprechung ihres weitern Verlaufes von Liestal bis Basel unterlasse ich hier, da dies den Hauenstein nicht direkt angeht.

(Fortsetzung und Schluss im nächsten Heft.)

Exkurse.

No. 1 (zu S. 12, Anm. 1).

Seine Fahrt durch diesen Pass schildert unser verstorbener Basler Mitbürger Karl Vischer-Merian in dem schönen Buche «Ährenlese» (Basel 1893), S. 157, wo er auch eine Ansicht der Route in Radierung giebt. Man erkennt hier den Eingang zu Vespasians Tunnel. Die Inschrift über demselben siehe bei Gruter Taf. 149, No. 7. — Ähnliches bezeugt eine Felsinschrift an der Küstenstrasse nördlich von Beirut in Syrien, bei der Mündung des Flusses Nahr-el-Kelb, C. J. L. III, No. 206: Caracalla lässt (zwischen den Jahren 213 und 217 n. Chr) durch die dritte Gallische Legion die Strasse verbreitern «montibus imminentibus Lyco flumini cæsis». — Ebenso heisst es in einer Felsinschrift Trajans vom Jahr 100 n. Chr., die am rechten Ufer der Donau nahe bei Orsowa ist: «montibus excisis . . . viam fecit»; C. J. L. III, No. 1699, vgl. 1698.

No. 2 (zu S. 12, Anm. 1).

Die Inschrift steht im C. J. L. XII, No. 1524, von Otto Hirschfeld erklärt. Die hierher bezüglichen Worte lauten: Cl. Postumus Dardanus . . . et Nevia Galla . . . loco, cui nomen Theopoli est, viarum usum cæsis utrimque montium lateribus præstiterunt. Der Ort heisst wegen der Felsinschrift im Volksmund «peiro escrito» = petra scripta. Eine Beschreibung der Gegend mit Lokalkärtchen findet sich bei Mylius, Malerische Fussreise durch das südliche Frankreich (1818), Bd. II, S. 164 und bes. S. 66 Anm.; dazu Taf. 28 und 57. Die Inschrift ist etwa 10 km nördlich von Sisteron an dem Vicinalweg von da nach dem Dorfe St. Geniès.

No. 3 (zu S. 26, Anm. 1).

Über Georg Friedrich Meyer hat Professor Friedr. Burckhardt (Rektor des Gymnasiums) schon vor Jahren einige Mitteilungen veröffentlicht in Rud. Wolfs «Notizen zur schweiz. Kulturgeschichte» S. 297 — 306.

Dieselben beruhen hauptsächlich auf den Personalien der Leichenpredigt und den Nachforschungen nach den noch vorhandenen Plänen und Karten im Staatsarchiv Basel. Daraus hier nur folgendes: G. F. Meyers Vater war Hans Jakob Meyer, Lehrer an der Knabenschule zu Barfüssern, dann Schaffner zu St. Martin und zu Augustinern, zuletzt Lohnherr. Er unterrichtete privatim in mathematischen Wissenschaften und beschäftigte sich mit Studien in Geometrie und Fortifikationskunst. Als Stadtgenieur verfertigte er Karten und Pläne von der Stadt Basel und deren Festungswerken, wie auch von einigen angrenzenden Bannbezirken. Er starb am 24. Juni 1678. — Der Sohn Georg Friedrich, geboren am 11. Februar 1645, gestorben am 25. Dezember 1693, wurde vom Vater in «Rechen-, Abmessung-, Fortifikations- und Baukunst» unterrichtet, arbeitete als Geometer in Diensten des Herzogs Mazarin um Metz und Trier, half bei der Befestigung von Epinal, erhielt, durch mathematische Schriften bekannt geworden, mehrere Berufungen von auswärtigen Fürsten, schlug dieselben aber aus, um seinem gebrechlichen Vater in dessen Arbeiten zu helfen und um der Vaterstadt Basel in Ehrenämtern und als Geometer, in seinen zwei letzten Lebensjahren als Lohnherr und der Eidgenossenschaft als Ingenieur bei der Errichtung von Schanzen an den Landesgrenzen (1689 ff.) Dienste zu leisten. Von ihm existieren, ausser der im Text besprochenen Karte von Baselland: Pläne über die Grenzen zwischen Weil und Kleinbasel (1670), zwischen Weil und Riehen (1683), ein Grundriss des Schlosses Landskron (1687), ein Plan der Hagenau und Umgebung jenseits der Birs bei St. Jakob (1688) und ein ebensolcher des Rheines von Rheinfelden bis Hüningen samt den Grenzen der Schweiz gegen Frankreich und Österreich (ohne Jahr, wohl in den obengenannten eidgenössischen Angelegenheiten 1689 ff.).

No. 4 (zu S. 27, Anm. 2).

Daher auf Blatt 448 (s. unsre Taf. IV) der Strasse entlang die Angaben: «20 Pfäll», «33 Pfäll» u. s. w. Die Zahlen sind dann am Rand des Blattes addiert und die Summe mit 5 multipliziert, das Produkt mit «Ruthen» bezeichnet. Daraus ergiebt sich eine Messkette von 5 Ruthen. Auf S. 633 (Notizen zu einer «Karte der Bänne Pratteln, Muttenz und Mönchenstein von 1 zu 2000») sagt der Verfasser: «wenn hier von Schue geredet wird, werden nicht die Schue, deren 16 ein Ruthen, sondern Decimalschue, deren 10 eine Baselruthen machen, verstanden». Über das Datum der Messungen habe ich mir folgende Angaben notiert. S. 603 «von Münchensteiner Bann über Schönmatt in Muttenzer-, Gempen- bis Liestalerbann: den 30. September alhie in Muttenzerbann den Anfang gemacht. Gott geb gnad!» S. 589: «Muttenzer- und Bratteler Bann gemessen im 1678 Jahr mense oct. et novemb.» S. 629 (Schloss Pratteln): «raptim die 12. Nov. anno 1678». Auf dem Pergamentschlag der Blätter 440—448 steht S. 439: «Langenbrugger Ban und landmarch 1679». S. 440: «Anfang in Langenbrug den 1. Oct. 1679». S. 508 (Strasse von den heutigen Salinen bis Baselaugst): «Anfang den 24 Martis 1680. Gott gebe seinen Segen». — Am Schlusse einer Serie von Zeichnungen (wo?) heisst es: «gloria deo in excelsis!»

No. 5 (zu S. 31, Anm. 1).

Die Urkunde (Boos 1126, 8) sagt: «ad stratam iuxta fontem regis». Vgl. Meyers Skizzen, Blatt 490: «am Königsbrunn»; die Quelle ist dort an der Grenze der Bänne von Langenbruck und Waldenburg gezeichnet. Mory a. a. O., S. 8, trifft also nicht ganz das Richtige, wenn er den heutigen «Spitalbrunnen» mit dem alten Königsbrunn identifiziert. Königsbrunn liegt vielmehr an dem in Merians Plan zur Hauensteinkorrektion (1827) genannten Ort «im Hühnerbrünnli», etwa 400 m unterhalb des Spitals an der alten Strasse (in der Höhe), wo auch die topographische Karte die Grenze des Langenbrucker Bannes verzeichnet.

No. 6 (zu S. 34, Anm. 4).

Die älteste Jahresrechnung des Obervogtes zu Waldenburg auf dem Basler Staatsarchiv, die am zweiten Tag nach Sonntag Invocavit 1415 abgelegt wurde, nennt als Ausgabe u. a.: «3 Pfds. 7 Schilling wart verzert von unseren Herren dem künige und sinen dienern, als er für Waldenburg abehar reit». Dies muss der in Basl. Chron. V, S. 41, Note 1 genannte Zug von Solothurn nach Basel sein. Allein auch für das folgende Jahr führt die Vogtsrechnung vom Frühjahr 1416 (feria sexta ante dominic. Reminiscere) einen ähnlichen Ritt an, aber das Thal hinauf: «als unser herre der künig und unser frowe die künigin für Waldenburg ushin rittent, und ir gesinde, trinkent 10 Sch. wert wins». Allerdings eine sehr bescheidene Atzung für einen König!

No. 7 (zu S. 37, Anm. 1).

Korrektionen im 16. und 17. Jahrhundert.

Ich führe davon einiges, das bedeutender als das gewöhnliche erscheint, hier an. Im Jahr 1531: vom Felsen z'Langenbruck z'brechen 2 \bar{u} ; 1532: vom weg usfm howenstein an langmatt z'machen (s. topograph. Karte: «Hauenstein-Lammet» nördl. vom Spital) 1 \bar{u} 7 β ; ob dem wiger in der flue (also am Felsdurchgang!) 8 \bar{u} 10 β und 2 Vzl. Haber; ebenso viel Haber der gmein, do sy den weg und Brucken by Sant Peter gemacht; 1542: verzertend die armen lüth, als sy die flue uss dem weg am houwenstein gethan haben, us bevelch miner gnedigen herren 4 \bar{u} 8 β ; 1545: verweget (d. h. verbauen, was auch andere Arbeiten bedeuten kann als das Wegräumen von Felsen) am houwenstein lut des verdings 6 \bar{u} und 1 Vzl. Dinkel; 1548: am houwenstein, den weg und die flue zu bessern und zu brechen 3 \bar{u} 12 β ; 1550: im houwenstein verweget und etlich flue gebrochen und geschlossen 1 \bar{u} 18 β und 1 Vzl. Dinkel; 1556: am heuwenstein verbuwen die flue ze schlissen 40 \bar{u} ; mer daran verweget und durch die fröner verzert 3 \bar{u} 12 β , dazu 7 Vzl. Dinkel; 1563: verehrt etlichen Dörfflern, so die weg wider gmacht, wie si das gross wasser verderpt hatt 10 \bar{u} ; 1566: Gladi Murer verdient am Stich, ob dem Stettlin etlich Velssen brochen, 4 \bar{u} ; 1573/4: Hansen Ysenmann von Langenbruck von wegen der fluoch und anders ze verbessern 50 \bar{u} , dazu in Korn 4 Vzl. und in Habern 2 Vzl. (dies die grösste Ausgabe dieser Art); 1585: den Velsen uss der stross zu thun (wo?), da dry gemeinden

gesin (sind), verzehrt 9 $\text{fl}\ 1\beta$, item ein Velsen verdingt zu schrotten und den weg darmit zu bessern 5 fl ; 1586: die Felsen auss dem weg zu thun 7 $\text{fl}\ 2\beta$; 1588: der gemeind zu Waldenburg von einem Felsen und einem gryt¹⁾ auss der stross zu thun 2 $\text{fl}\ 9\beta$. Ähnlich 1589, 1591 und 1595; 1593: dem wegmacher zu Langenbruck von einem grossen Felsen am Hauenstein hinder sich auss der Strass zu graben und denn ein Felsen zu zerschlagen 4 fl . Im Jahr 1596 wird dem Wirt zum Schlüssel in Waldenburg eine Zahlung gemacht für zwölf Personen, die «einen grossen Stein am Hauenstein» aus der Strasse beseitigten und den verfallenen Weg beim Spital wiederherstellten, «damit die furleüth nit gesaumt werden». Umständlich berichtet Landvogt Erasmus Wurstisen zum Jahr 1602: den 7. Jenner ist ein stuck vom berg am Heuwenstein in weg «geritten», also dass Niemandt mehr darüber fahren oder ritten kennen; ist ein Fronung von denen von Wallenburg und Langenbruck angesehen worden, und solches wider verbessert; hatt man inen ein drunckh geben, darfür zalt 5 $\text{fl}\ 6\beta$. Ebenso 1615/6: als ein grosser Stein auf den weg auf dem Howenstein gefallen, derowegen vier gemeinden einen andern weg graben müssen, damit die furleuth nit aufgehalten werden; ihnen 37 Mass Wein verehrt pro 3 β = 5 $\text{fl}\ 11\beta$. — Auch durch Schneewehen wird etwa (Februar 1603) der Weg verschüttet und muss wieder frei gemacht werden.

Ausgaben für das Seil werden wiederholt erwähnt: «am seil am houwenstein», «am grossen Seil am Hauenstein», so zu den Jahren 1572, 1576, 1582, 1587, 1596. Ein neues Seil wird angeschafft 1563 für 8 fl ; 1578: umb das Seyll, das uff den Houwenstein gehört, Cunradt Gebhart gebeten 9 fl , darvon usshin zu führen 10 β . — 1588 dagegen betragen die Transportkosten von Basel aus 15 β . — Genaueres 1620: den 27. Sept. Meister Michel Ronus dem Seiler zu Basel umb ein gross Seil auf den Hauenstein geben, so laut Zeduls (Frachtbrief) gewogen 125 Pfund, jedes Pfund 2 β = 12 $\text{fl}\ 10\beta$. So verzerten die, so dieses Seil, auch aus Befehl unserer Gnädigen Herren Pulver, Blei und Lunten zu Basel abgeholt, zum Wildenmann laut Zeduls 4 $\text{fl}\ 11\beta\ 8\vartheta$.

Endlich Ausgaben für das Seilhäuslein: «für das Hüsli uff dem Houwenstein zum Ablossseyl» 1532, 1620 (Verbesserung des Schindeldaches), 1627 (Neudeckung). Ein neues Häuschen wird gebaut: 1548 um 2 $\text{fl}\ 2\beta$; 1583 um 5 fl ; 1608: aus Befehl meiner Gnädigen Herren ein neues Seilhäussle oben am Hauenstein machen lassen, dem Werkmeister für Speiss und Lohn 6 $\text{fl}\ 3\beta\ 4\vartheta$.

No. 8 (zu S. 39, Anm. 2).

Hier sei einiges aus den Akten mitgeteilt über die Korrektion des untern Hauensteins, welche Basel in den Jahren 1568, Solothurn 1546 (s. oben S. 39, Anm. 1), besonders aber im Jahr 1582 ausführen liess.

¹⁾ «Gritt» ist ein Bergsturz oder eine Terrainsenkung; daher der Lokalname «im Gritt» zwischen Ober- und Niederdorf, wo laut Wurstisen (Ausg. 1765, S. 30) im Jahr 1295 «ein grosses Stuck von einem Berg (an Basler Zeitschr. f. Gesch. u. Altertum. I. 1.

Basel. Über die steinernen Brücken zu Rümlingen 1565, zu Sissach 1568 und bei Buckten s. oben S. 22. Über die andern Arbeiten:

Wochenausgaben des Rats: 1568, 28. August: 4 fl 14 β 4 ϑ haben Herr Bernhard Brand und der Lohnherr zu Homburg, als sie den Houwenstein besichtigt, verzert (dazu 17 β für Reitgelder der beiden).

ibid. 11. September: 1 fl geben Cunrad Struben und Hansen Buser. — Hiermit identisch:

Jahrrechnung des Rats 1568/9: 1 fl geben Cunradt Strubin (wohl richtiger Struben) und Hansen Buser für ihre Zehrung, als man sie alhar beschickt und ihnen den Hauwenstein ze machen verdingt hat. — Diese Notiz kennt Bruckner XII, S. 1336. Woher er ebenda die Worte entnimmt, dass ein Magistrat der Stadt Basel «im Jahre 1568», wie es heisst, «die bodenlose Strassen am Hauenstein mit grossen Untosten erhöhet» — ist mir unbekannt.

Jahrrechnung des Rats und Rechnung des Obervogts zu Homburg 1568/9: Verzehrten die so den Howenstein und Kalchofen besichtigt hand 3 fl 10 β .

Jahrrechnung des Rats 1568/9: Hansen Buser von Louffelingen, von dem Houwenstein, im Kalchofen genannt, zu erbessern, geben 200 fl .

Jahrrechnung des Rats und Rechnung des Obervogts zu Homburg 1569/70: So haben min Herren, so den Howenstein besichtigt, verzehrt 2 fl 15 β . Wozu die Vogtsrechnung hinzufügt: Uss Befehl miner Gn. III. ist denjenigen so am Howenstein gewercht haben, jedem ein Mol geben worden: 4 fl 10 β . Endlich — nur in der Jahrrechnung, von andrer Hand eingezeichnet — Homburg: 1375 fl Cunradt Struben und Hansen Buser geben von Louffingen (sic) von dem Houwenstein und andern Strassen in Homburger Ampt ze machen, neben 20 Vrzi. Dinkel Korns geben 1 M 30 LXXV fl .

Solothurn. Ratsprotokoll 1582 (Bd. 86, S. 90) Februar: Mine Herren haben uff der Buwherrn Mänsslibs und Vogt Areggers Relation Cunradt Struben den Weg uff dem Hauenstein ze machen verdingt, in Wiss, Form und Gestalt wie deshalb ein Verding Zedel hinder die Seckelmeister kommen ist, umb 900 fl , 10 Malter Korns und 1 Malter Habers. Soll wärschaft machen. — Nach der Angabe des Registers zum Ratsprotokoll handelt es sich hier um den untern Hauenstein, was um so wahrscheinlicher ist, als der obere («am Gyssistalden») kurz vorher i. J. 1569 korrigiert war.

No. 9 (zu S. 41, Anm. 1).

Waldenburg. Vogtsrechnung 1599: verzerten die so die Neuwe Landstrass zu machen beratschlaget haben 2 fl . — a. a. O. 1599 Weinrechnung: die $2\frac{1}{2}$ Soum wyn, so ich von den Zehenden empfangen, haben unser

der Ostseite des Thales) in das Thal hinab gefallen » und infolge davon das Wasser oberhalb der Stelle so sehr anschwoll, «dass die Pfarrkirch ganz bedeckt im Wasser stunde».

Gn(ädigen) H(erren) bevelch geben, den Landleuten selbigen zuzustellen, in machung der Neuwen landtstress. — 1600: als man verschienes Jars die Neue Landstress gemacht, zalt um 5 ysen Wecken (eiserne Keile, s. Weigand Wörterb. II, S. 1059) und die einmal zü verbessern, damit man etliche felsen geschlossen 123. — 1602: den Amtspflegern von wegen Machung der neuen Landstress 1 Vzl. Korn. — Am Schluss erklärt hier der Landvogt, dass er den Amtspflegern noch 125 fl schulde «wegen verbesserung und erhaltung Wegs bei Hölstein».

No. 10 (zu S. 44, Anm. 2).

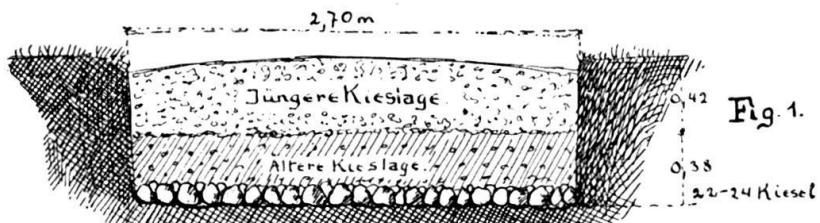
Dass zu Meyers Zeit die Fahr- oder Landstrasse an der rechten, östlichen Thalseite ging, zeigen deutlich seine Blätter S. 233 und S. 505. Auf dem erstern sieht man im Hintergrund den westlichen Thalabhang (oben die Wege nach Bubendorf und Lampenberg, dann «Fürhalden»), an dem, scheinbar eben, in Wirklichkeit hinauf und hinab, der «reitweg nach Hölstein» durch das ganze Bild sich hinzieht. Vor demselben, also in der Thalsohle, der Bach; diesseits des letztern, also an dem östlichen Thalabhang, die «Strass». — Die Bleistiftskizze, S. 505, giebt einen Blick quer durch das Thal von Ost nach West etwa Mitte Weges zwischen Niederdorf und Hölstein zur Bestimmung der Bannlinie dieser beiden Dörfer, die 1681 streitig war. Im Vordergrund sieht man das «Feld im Oettisperg» (östlicher Abhang, s. topogr. Karte), dahinter die «Landstrass» von Hägen eingeschlossen, quer durch das Bild laufend; jenseits «Känelmatt», dann den Bach, und jenseits des Baches, am Fuss des «Brunnenstigs» (s. topogr. Karte) den «Reitweg». — Endlich zeigt S. 228 die Stelle bei dem Hölsteiner Kirchlein, wo die «Landstrass» von der Höhe «aufm Stutz» gegen die Hölsteiner Mühle und die Bachbiegung steil herabfällt. — Nach der Aussage eines alten Wegmachers Baschong, den ich im Oktober 1899 ausfragte, trägt noch jetzt ein Flurbezirk in dieser Gegend den Namen «alte Strasse». Die Beziehung auf eine vor mehr als 150 Jahren hier vorhandene und damals kassierte Strasse war begreiflicherweise niemanden mehr bekannt.

Abkürzungen in den Belegstellen der Anmerkungen:

- C. I. L. = Corpus Inscriptionum Latinarum.
 I. C. H. = Inscriptiones confœderationis Helveticæ, ed. Th. Mommsen 1854.
 St. A. = Staatsarchiv Basel.
 R. Pr. = Klein-Ratsprotokolle des Staatsarchives Basel.
 Lst. = Staatsarchiv Basellandschaft in Liestal.
 Boos = Boos, Urkundenbuch der Landschaft Basel.
-

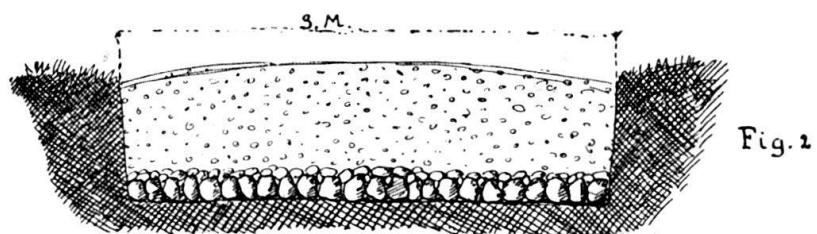
Verzeichnis der Abbildungen:

- Taf. I: Durchschnitt römischer Strassenkörper bei Kallnach, Balsthal und Bubendorf.
 Taf. II: Felseinschnitt und Römerstrasse bei Langenbruck, nach Photographie von Dr. Rud. Löw.
 Taf. III: Steinenbrücklein zwischen Liestal und Bubendorf, nach Photographie von Gebrüder Lüdin in Liestal.
 Taf. IV: G. F. Meyers Skizze No. 448: Strasse im Langenbrucker Bann, nach Photographie vom Original.
 Taf. V: Karte der Hauensteinpassage von Liestal bis Balsthal, gezeichnet von Dr. Hans Barth.
-



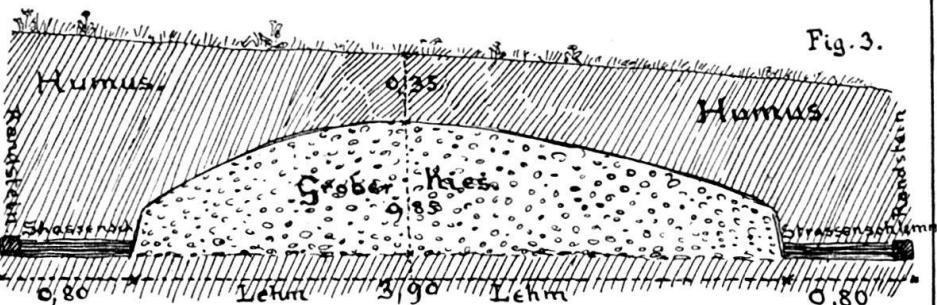
Römerstrasse zwischen Aventicum und Petinesca.

Nach Bayler „Die Strassen der Schweiz“ T. I. (Ferd. Heller)



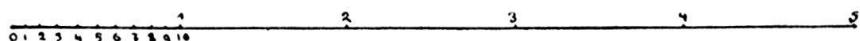
Römerstrasse am Eingang der Klus bei Oensingen

Nach Eggenschwiler: „Geschichtliches über Balschwil“ S. 35



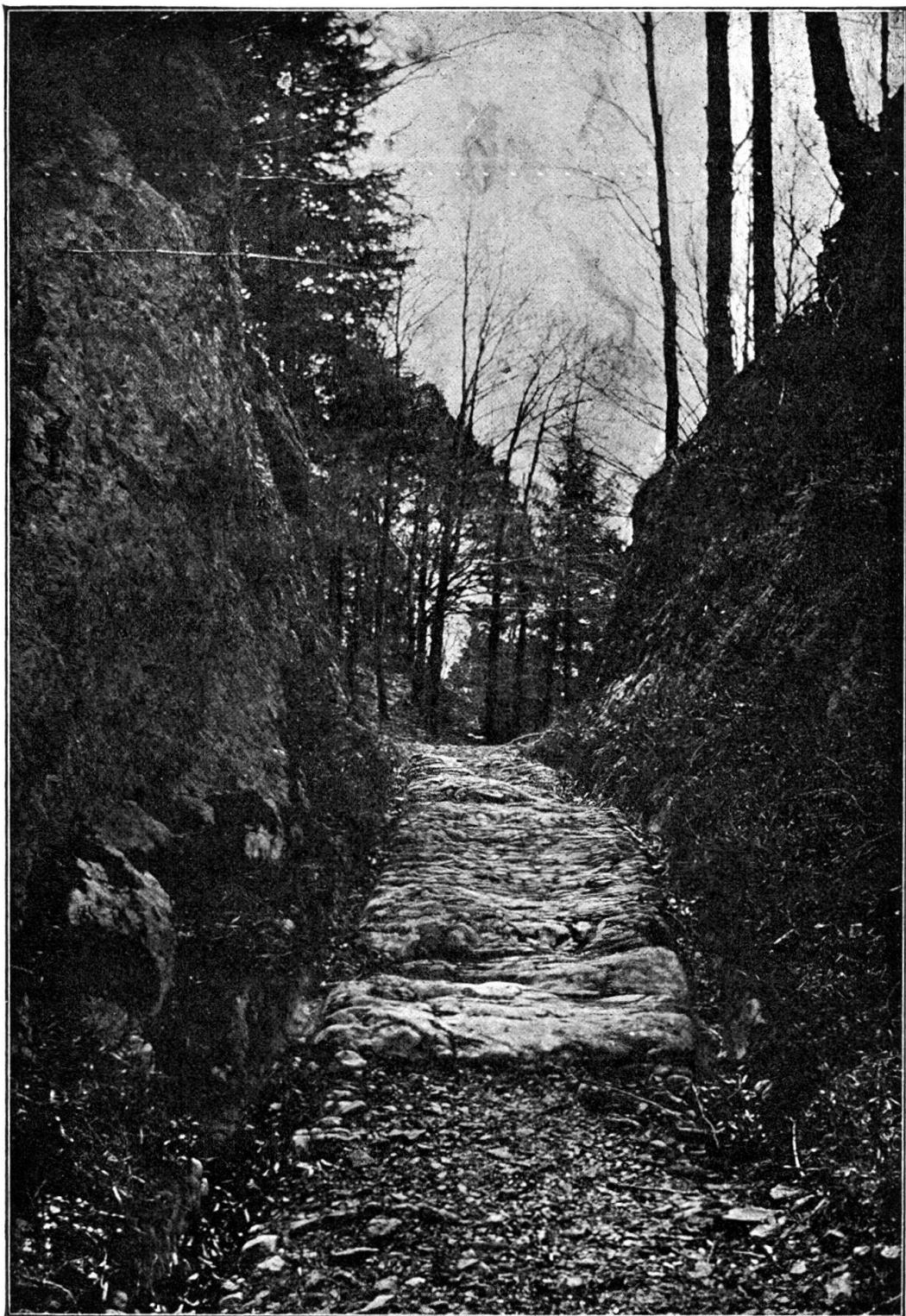
Römerstrasse beim Neuhof (Bubendorfer Bad) Apr. 1898.

Ansicht von Norden



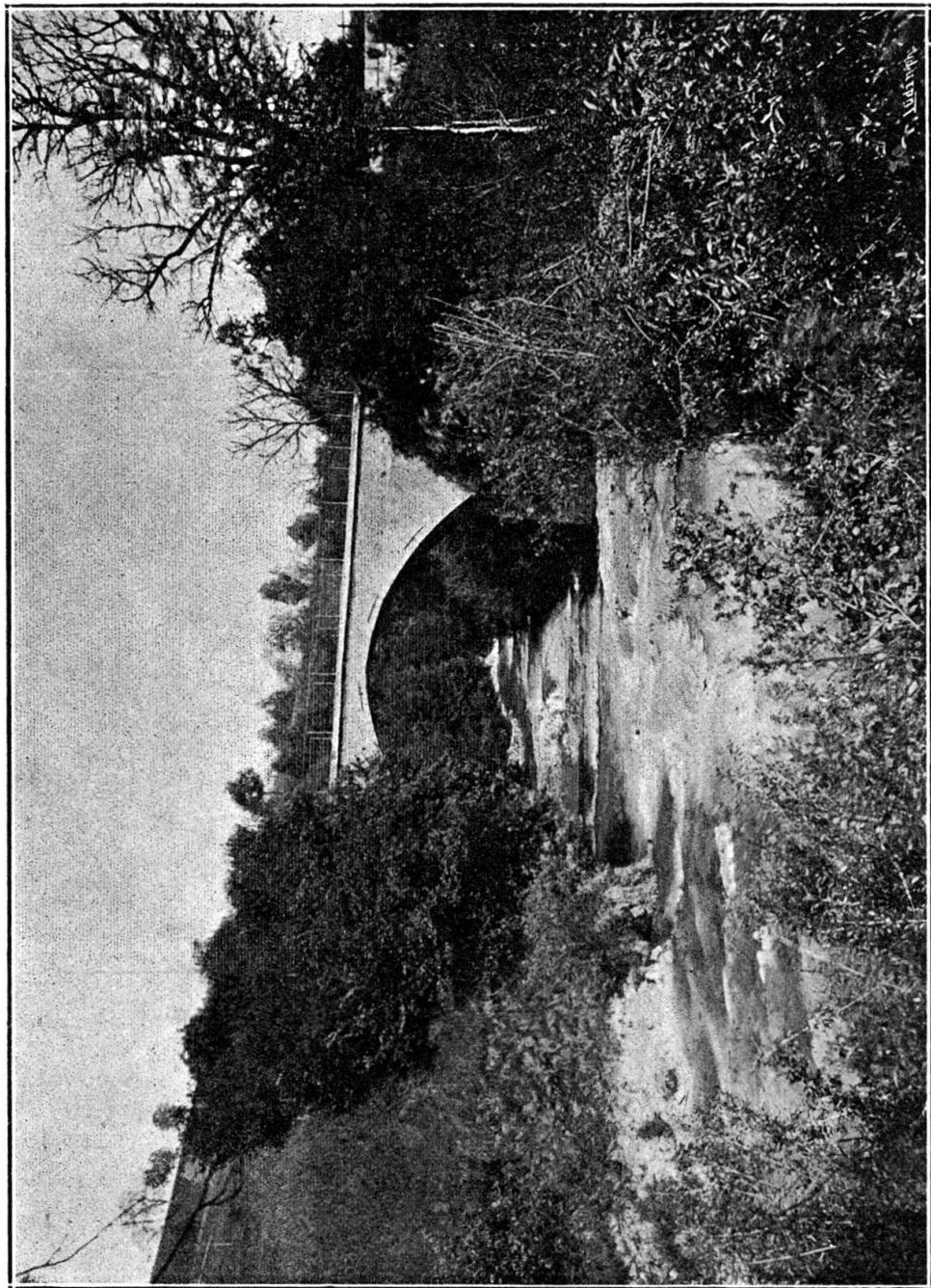
TAFEL I.

Durchschnitt römischer Strassenkörper.



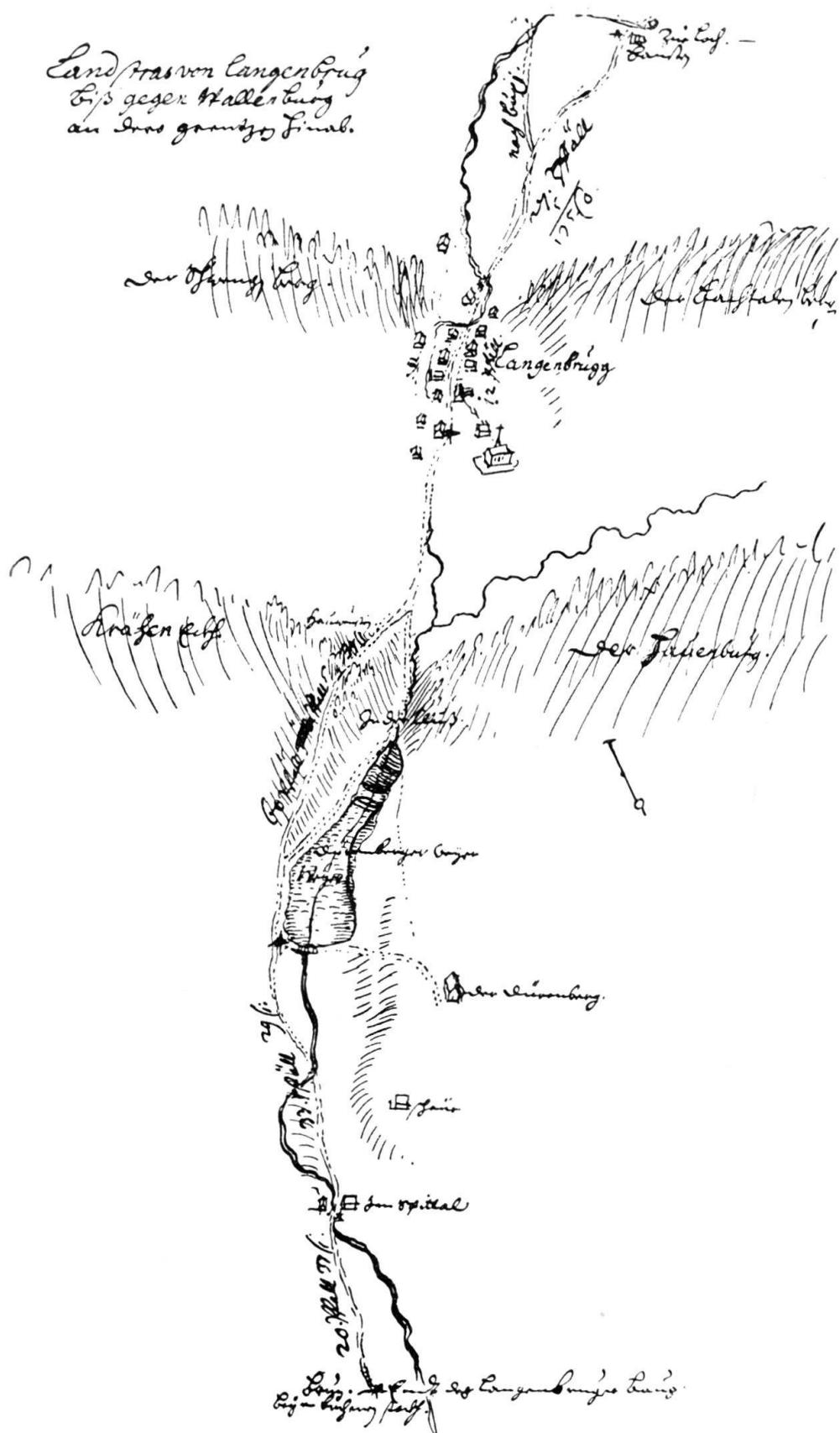
TAFEL II.

Felseinschnitt und Römerstrasse bei Langenbruck.



TAFEL III.

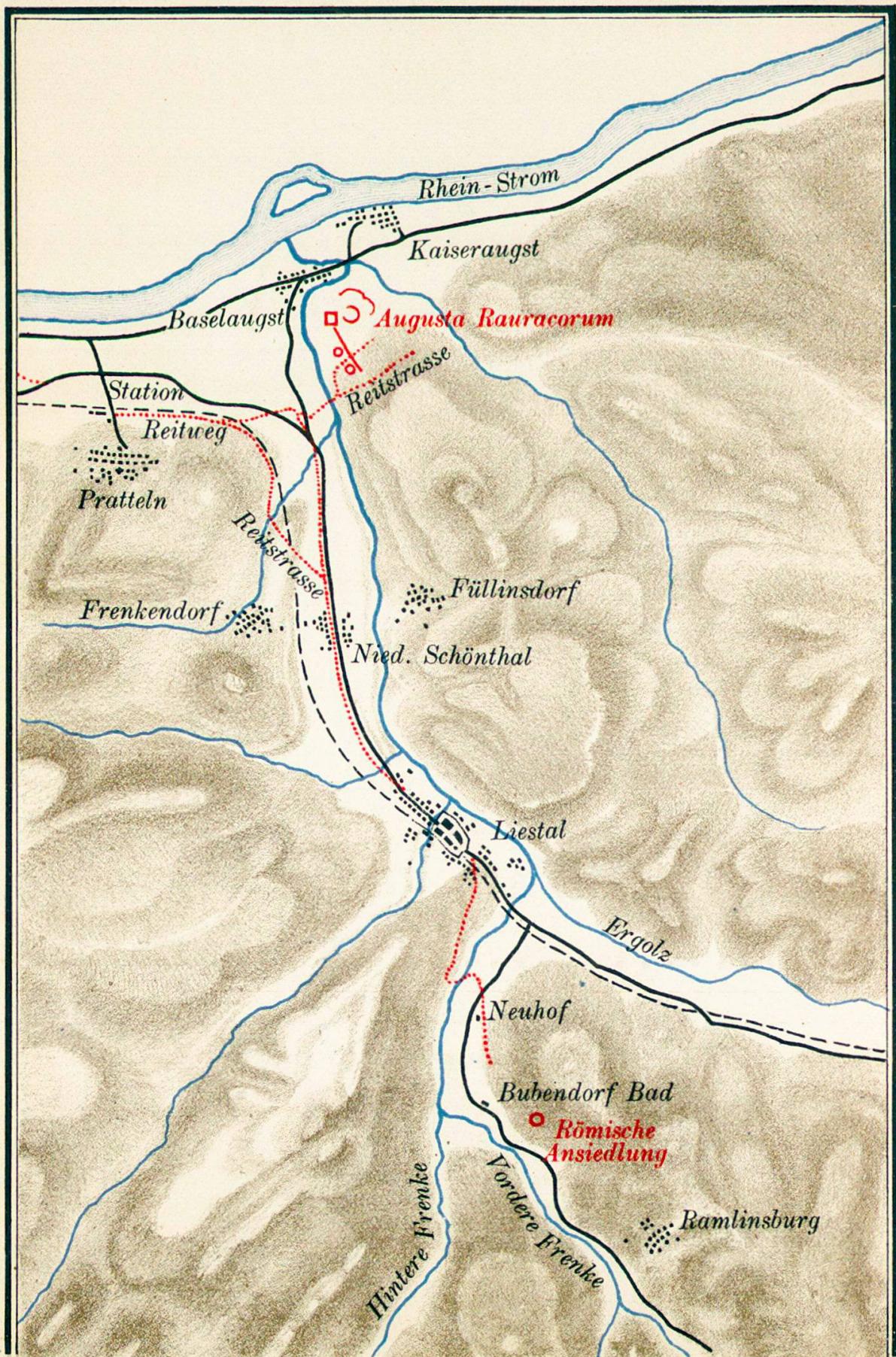
Steinenbrücklein zwischen Liestal und Bubendorf.

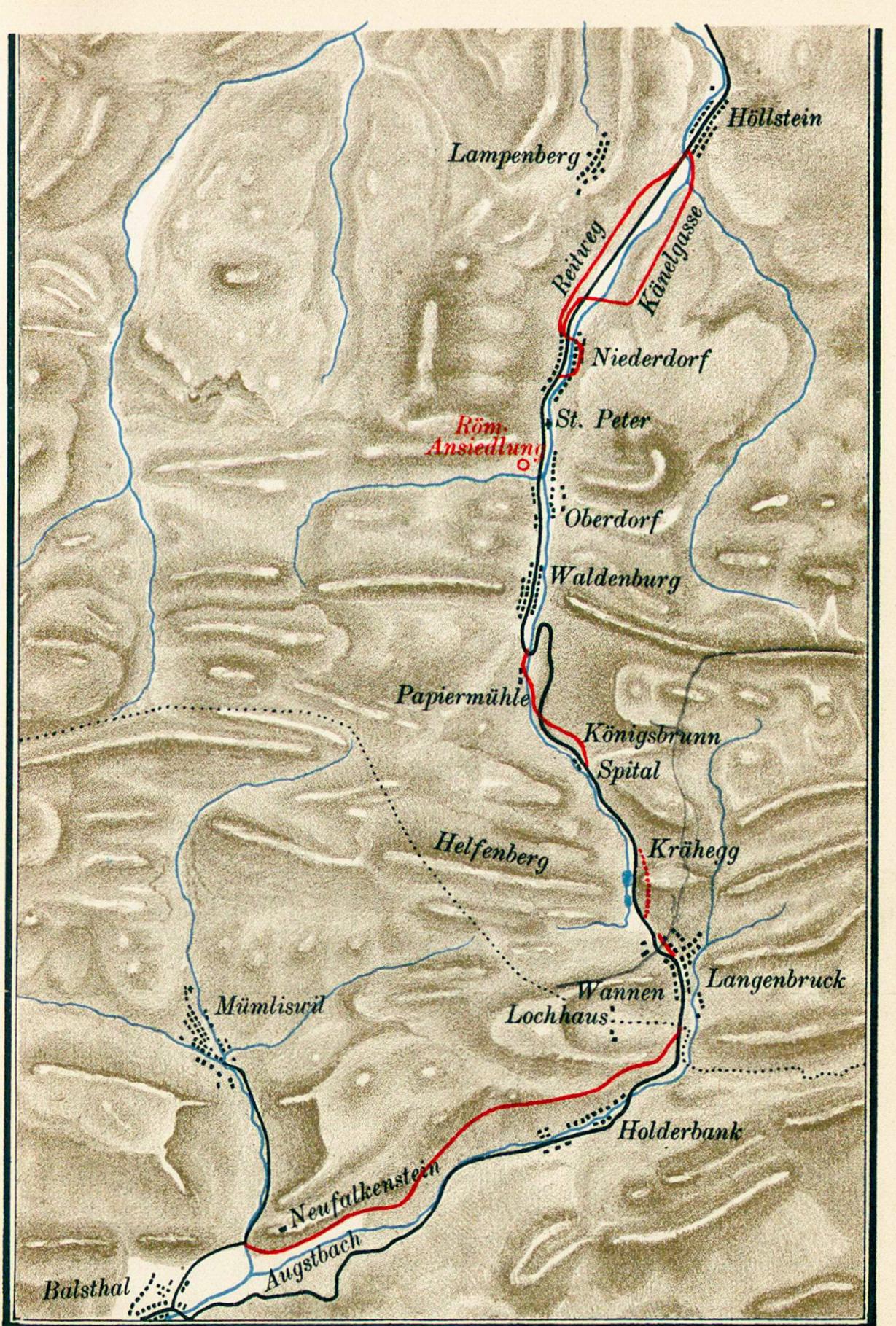


TAFEL IV.

Skizze des Geometers G. F. Meyer 1679.

— Eisenbahn
— jetzige Strassen
- - - - - Kantonsgrenze
— alte Strassen
- - - - - römische Strassen





BLATT V.

Karte der Hauensteinpassage von Liestal bis Balsthal.