

Neues von der "lange Brugg"

Autor(en): **Strübin, Theodor**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Baselbieter Heimatblätter**

Band (Jahr): **27 (1962-1963)**

Heft 1

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-859491>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Bild 8. Schöntal nach einer Zeichnung von Em. Büchel, 1754.

Neues von der „lange Brugg“

Von Theodor Strübin

Die Brücke, die dem höchstgelegenen Baselbieter Passdorf den Namen gab, war nicht in schwindelnder Höhe durch die Luft gespannt, sie lag auf dem Boden, auf der morastigen, tiefdurchweichten Erde zwischen der Passhöhe und dem Dorf. Trotz des ziemlich starken Gefälles war der Boden hier ständig aufgeweicht und unbefahrbar. Dafür sorgten einige (heute gefasste) Quellen, die südlich, nahe bei der Passhöhe entspringen. Die «Brugg» war also eine Art von Knüppeldamm oder Bohlenweg, der die Aufgabe hatte, das Gewicht der Fahrzeuge und Zugtiere auf eine breitere Grundlage zu verteilen. Die gleiche Technik wenden die Lastwagenchauffeure auch heute noch an, wenn sie genötigt sind, ein Stück weit über weichen Untergrund zu fahren. Kleine Bruchstücke der «langen Brugg» waren wiederholt bei der Erstellung von Wasserleitungen angeschnitten worden. Ein genaues Bild der Beschaffenheit konnte aber erst 1957 gewonnen werden, als sie bei Anlage einer neuen Kanalisation und einer Wasserleitung erneut zutage trat. Durch einen Beitrag der kantonalen Altertümerkommission wurde es möglich, den Bohlenweg in einer Fläche von 2,65 mal 2,70 m abzudecken und zu untersuchen.

Die Fahrbahn besteht aus quergelegten Rundhölzern von 14 bis 35 cm Dicke und 220 bis 270 cm Länge, die auf dem sandig-tonigen natürlichen Un-

tergrund aufliegen. An einer weiter südlich gelegenen Stelle lagen die Querhölzer (wenigstens in ihrer südöstlichen Hälfte) auf einem Längsholz. In die Querhölzer, 10 bis 15 cm eingetieft, waren die offensichtlich künstlich angelegten Karrengeleise. In der Mitte der Stammstücke zeigten sich von Hufeisen herrührende Abnutzungsspuren. Diese beweisen, dass einspännig, d. h. mit Gabelfuhrwerken, natürlich mit dem nötigen Vorspann, gefahren wurde. Die Spurweite in der Geleisesohle beträgt innerkant 105,4 cm und ausserkant 122 cm.

Ein Vergleich mit dem bekannten, in den Fels der «Chräiegg» eingetieften und als römisch bezeichneten Karrengeleise erbrachte die *Überraschung*, dass die Masse an beiden Stellen *nicht* überein stimmten. Hier betragen sie innerkant 102,5 cm, ausserkant 116 cm. Es handelt sich in jedem Fall um den Durchschnittswert von fünf genauen Messungen. Auf dem Holz ist die Spurweite innerkant 3 cm, ausserkant 6 cm grösser, als auf dem Fels. Bei einem Karren, der in beiden Geleisen fahren könnte, müsste also *jedes Rad* auf seiner Achse ein seitliches «Spiel» von *mindestens 3 cm* haben! Dies ist entschieden zuviel! Es erscheint darum als sehr unwahrscheinlich, dass der gleiche Karren an beiden Orten durchgekommen wäre. Die beiden Strassenstücke, der Felseinschnitt in der «Chräiegg» und das ausgegrabene Stück der «langen Brugg» müssen also wohl zu verschiedenen Zeiten dem Verkehr gedient haben. Einen Hinweis in dieser Richtung ergeben Beobachtungen an der alten Strasse südwestlich Langenbruck, am Hang oberhalb Holderbank und am «Giselstalden». Ob Holderbank hat ein geschichtskundiger Anwohner ein Stück ebenfalls in den Fels gehauenes Karrengeleise freigelegt und eine Hinweistafel: «Römerstrasse» angebracht. Der heute noch benützte «alte Weg» verläuft wenige Meter tiefer am Hang in der gleichen Richtung. Die Spurweite im Fels (99,8 / 116 cm) entspricht weitgehend derjenigen der «Chräiegg» (102,5 / 116 cm). Der gleiche Karren konnte an beiden Orten durchkommen, nicht aber am hölzernen Teilstück, das dazwischen liegt. In der viele Meter breiten, steil gegen Balsthal abfallenden Felsplatte des «Giselstalden» sind wiederum Karrengeleise erhalten geblieben. Sie sind jedoch nirgends auf eine längere Strecke stark eingetieft; doch ist bei schräg einfallendem Licht festzustellen, dass hier die Rillen der breiten und der schmalen Spur vermischt auftreten und meist schwer von einander zu trennen sind. Eine genauere Untersuchung dieser Stelle könnte vielleicht erweisen, ob die Annahme richtig ist, dass in einer früheren Zeit mit schmalen, in einer späteren aber mit breiteren Karren über den Hauenstein gefahren wurde. In Holderbank hätte man dann die schmalen Geleise am Felshang verlassen und etwas tiefer eine Schotterstrasse angelegt. Die breitere Spur der «langen Brugg» würde die Fortsetzung dieses (heute alter Weg genannten) Strässchens bilden. Wie aber steht es mit dem nördlichen Anschluss? Wurde über die «Chräiegg» eine Art Rollselmel benützt? In diesem Fall hätte der durch die Überlieferung belegte *Seilhaspel* auf der «Seilhüsliflue (= Chräiegg») nicht nur die Aufgabe gehabt, die Steilheit der Strecke (17 Prozent!) überwinden zu helfen, sondern auch den Rollselmel zu ziehen.

Vielleicht ist der Wechsel von der schmalen zur breiten Spur erst dann vollzogen worden, als 1740 ein Fahrsträsschen unten durch die Klus angelegt und der mühsame «Chräiegg»-Übergang aufgegeben wurde. Genaueres wissen wir heute noch nicht. Wir sind darauf angewiesen, dass in Zukunft alle weiteren Bodenfunde und Aufschlüsse gemeldet und sorgfältig untersucht werden. Es wäre beispielsweise recht interessant, wenn gelegentlich einmal ein

Rundholzstück mit der engeren Geleisebreite gefunden würde. Systematische Grabungen auf der Passhöhe könnten wohl über die schwebenden Fragen Aufschluss geben und vermutlich interessante Überraschungen bringen!



Bild 9. Der im Jahre 1957 aufgedeckte Bohlenweg an der alten Strasse beim Kurhaus Langenbruck. Spurweite der Karregeleise innerkant 105,4 cm.
Photo Th. Strübin.



Bild 10. Felseinschnitt am Chräieggberg mit eingehauenen Geleisen, die sogen. Römerstrasse. Photo O. Jenny.