

"... also genau 10 römische Fuss." : Eine Annäherung an die Steinbrücke in Liestal, die älteste Steinbrücke im Kanton

Autor(en): **Domeniconi, Eneas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Baselbieter Heimatblätter**

Band (Jahr): **71 (2006)**

Heft 1

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-859144>

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.

Eneas Domeniconi

«... also genau 10 römische Fuss.»

Eine Annäherung an die Steinenbrücke in Liestal, die älteste Steinbrücke im Kanton



Abb. 1: Schon im 17. Jahrhundert war der Frenke-Übergang beim «Steinenbrückhlein» nicht mehr im selben Mass von Bedeutung wie die östlich durchführende «Landstras nach Wallenburg»; der «Weeg nach Bubendorff» besass auch schon eine untergeordnetere Rolle. Die Wegbreiten im Bereich der «Fraenckene» sind dementsprechend schmaler eingetragen. (Ausschnitt aus der nach Süden orientierten Karte von Georg Friedrich Meyer, 1679)



Abb. 2: Ausschnitt aus der Karte von Emanuel Gross (nach 1709). Die nach Osten orientierte Karte nennt die «Steinenbruck» als Fixpunkt des Frenke-Übergangs. Die weiteren Strassenverläufe sind wie die Gewässer sehr schematisch eingetragen.

Geschichten und Geschichte

Theophil Burckhardt-Biedermanns¹ Sicht der Dinge zur Steinenbrücke, wonach diese eine römische Konstruktion sei, nehmen wir zum Anlass, das unter dem Zahn der Zeit leidende Bauwerk etwas näher zu betrachten. Denn die Brücke steht im Kontext mit der Linienführung zum Passweg des Oberen Hauensteins, der seit langer Zeit einige Bedeutung hatte und sie, wenn auch etwas abgeschwächt, nach wie vor hat.

Über die Frage, in welcher Zeit die Mittelland-Hauenstein-Strasse entstand, herrscht in Forschungskreisen keine Einigkeit.

Nach Ludwig Berger muss sie in die Zeit der Gründung der Colonia Raurica erfolgt sein². Eine ältere Auffassung bringt sie mit den Gründungen der Kolonien Nyon und Augusta Raurica als Sicherung einer wichtigen Strassenverbindung zwischen dem schweizerischen Mittelland und dem Oberrhein in Verbindung, also in den 40er Jahren v. Chr.

Die Behauptung Burckhardt-Biedermanns beruht auf der Annahme, dass der Verlauf der Strasse zwischen der Chräiegg nördlich Langenbruck, deren Durchstich er für eine römische Anlage

hält, und dem Bad Bubendorf im Wesentlichen dem Verlauf der mittelalterlich-frühneuzeitlichen Landstrasse entspricht. Einige nicht durch Funde datierten Strassenkörper dürfen aus heutiger Sicht nicht einfach der römischen Epoche zugewiesen werden, da dafür auch jüngere Stras-

Historische Belege für die Brücke

Halten wir uns an die Fakten, denn zwischen dem «Brücklein römischer Arbeit mit einer Breite von genau 10 römischen Fuss», wie es Burckhardt-Biedermann⁴ gerne gehabt hätte, und der Ersterwähnung liegt fast ein Jahrtausend. Einerseits entspricht der flache Bogen eher einem im 13. oder 14. Jahrhundert üblichen Bogentyp. Und andererseits fällt in diese Zeit die Nennung erster Steinbrücken im Gebiet des heutigen Kantons Baselland: 1299 die «steinbrugge» in Binningen sowie 1363 diejenige über die Ergolz bei Augst und die «steinen brugge» südlich von Liestal.

Im Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)⁵ wird die Passstrecke zum Oberen Hauenstein als von nationaler Bedeutung eingestuft. Der Übergang über die Frenke zwischen Liestal und Bubendorf, die Steinenbrücke, ist ein Teil dieser Verkehrsverbindung zwischen dem schweizerischen Mittelland und dem Oberrhein. Das Inventar hält sich an nachvollziehbare Belege für seine Einstufung.

Kartographische Quellen nennen das Bauwerk 1679 «Steinenbrückhlein» (Georg Friedrich Meyer: Abb. 1⁶), um 1709 «Steinenbruck» (Emanuel Gross: Abb. 2⁷) mit Namen und weitere (Emanuel Büchel, um 1750, Abb. 3⁸ und Gabriel Walser 1767, Abb. 4⁹) werden etwas pauschaler, belegen den Übergang aber

senbauten in Frage kommen können. Dazu gehört auch die archäologisch nachgewiesene Schotterstrasse südöstlich von Bad Bubendorf, am Hangfuss des Tals. Diese Strasse muss bereits vor 1740 bestanden haben, ist aber nicht durch Funde datiert.³

damit, dass die darunter durchfliessende Frenke deutlich erkennbar unterbrochen ist. Im umgekehrten Fall würde es sich um eine Furt durch das Gewässer handeln.

Die etwas unterschiedliche Namengebung in den vorliegenden historischen Karten spielt keine Rolle; eine Verwechslung mit einem anderen Bauwerk kann ausgeschlossen werden. Die jüngeren Kartenquellen belegen einzig einen Übergang über die Frenke, ohne den Namen zu nennen, was darauf schliessen lässt, dass das Bauwerk seine einstige Bedeutung verloren hat. Vollends ausserhalb des einstigen Verkehrsnetzes ist die Brücke bei Friedrich Baader gefallen, der sie in seinen 1838–39 erstellten Messischblättern für die Topographische Karte der Schweiz als Teil einer «Kunststrasse von geringer Breite» resp. als «Fahrweg ohne Kunstanlage» kartierte (Abb. 5¹⁰): Die Verkehrsströme bewegten sich wahrscheinlich schon vor den Aufnahmen Meyers auf der «Landstrass», die ihrerseits durch die heutige Hauptstrasse abgelöst worden ist. Dieser Befund wird im Topographischen Atlas der Schweiz¹¹ bestätigt (Abb. 6). Einen Eindruck zum Zustand einer derartigen «Kunststrasse von geringer Breite» vermittelt Abb. 7. Die anonyme Aufnahme deutet auch an, wie wir uns den Zustand der Strasse bei Regenfällen vorstellen müssen.

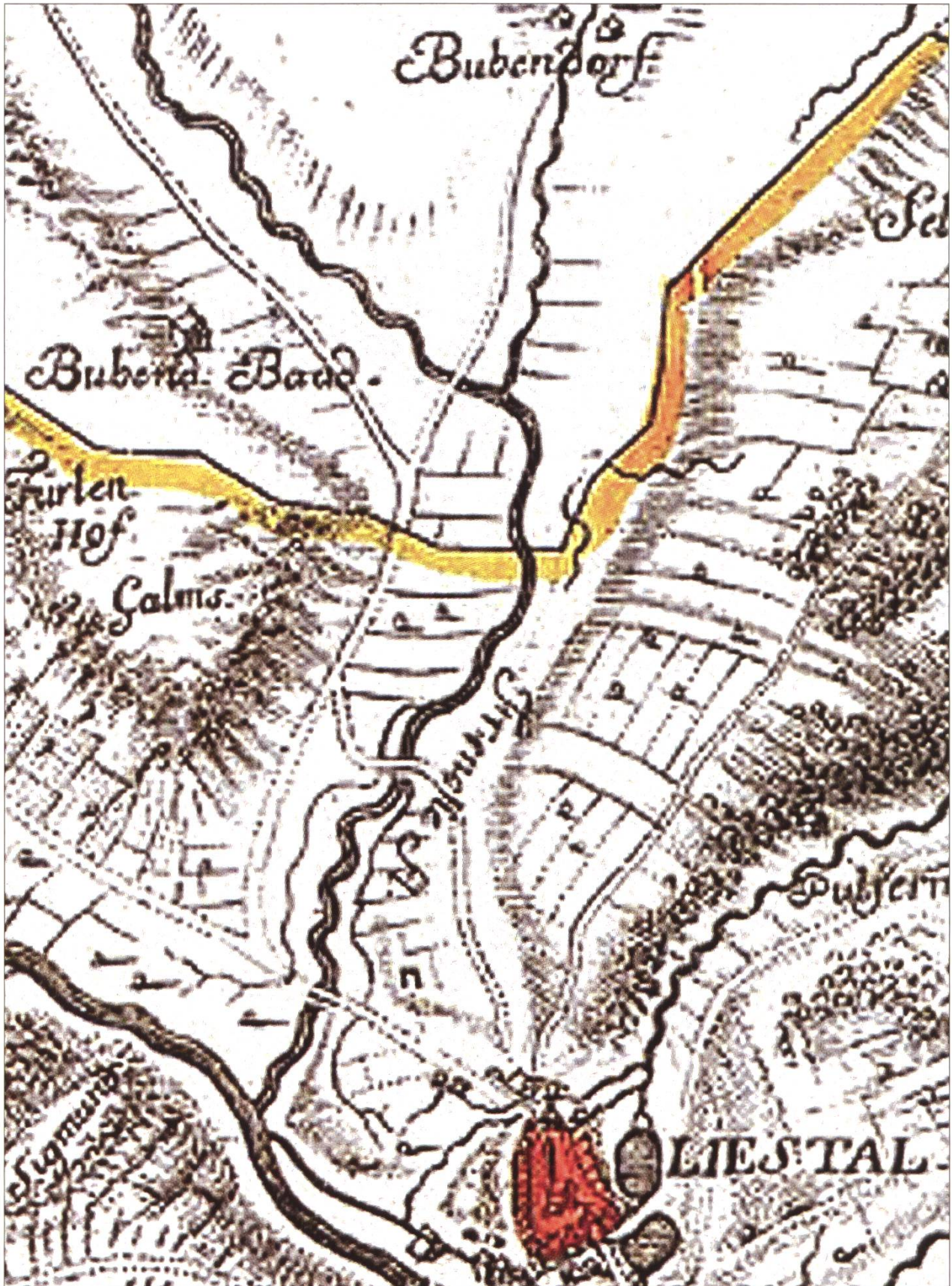


Abb. 3: Ausschnitt aus Büchel (um 1750). In der nach Süden orientierten Karte befindet sich die Brücke bei der Bezeichnung der «Frencke Fl.».



Abb. 4: Im Ausschnitt aus Walser (1767) markiert eine Brückensignatur beim «Bubendorfer Bad» den Standort der Brücke. Die wichtigsten Verkehrslinien berühren das Bauwerk nicht mehr. Die Karte ist nordorientiert.

Wie weiter?

Nicht mehr regelmässig benutzte Gebäude, auch Brücken, werden wegen der hohen Unterhaltskosten oft vernachlässigt und drohen zur Ruine zu werden. Noch in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts war das Bauwerk vollständig sicht-

bar und scheint in gutem Zustand gewesen zu sein (Abb. 8–11). Grosse Restaurierungen wurden seither aus Kostengründen nicht vorgenommen. Insbesondere die Widerlager waren aber immer wieder Angriffspunkte der manch-

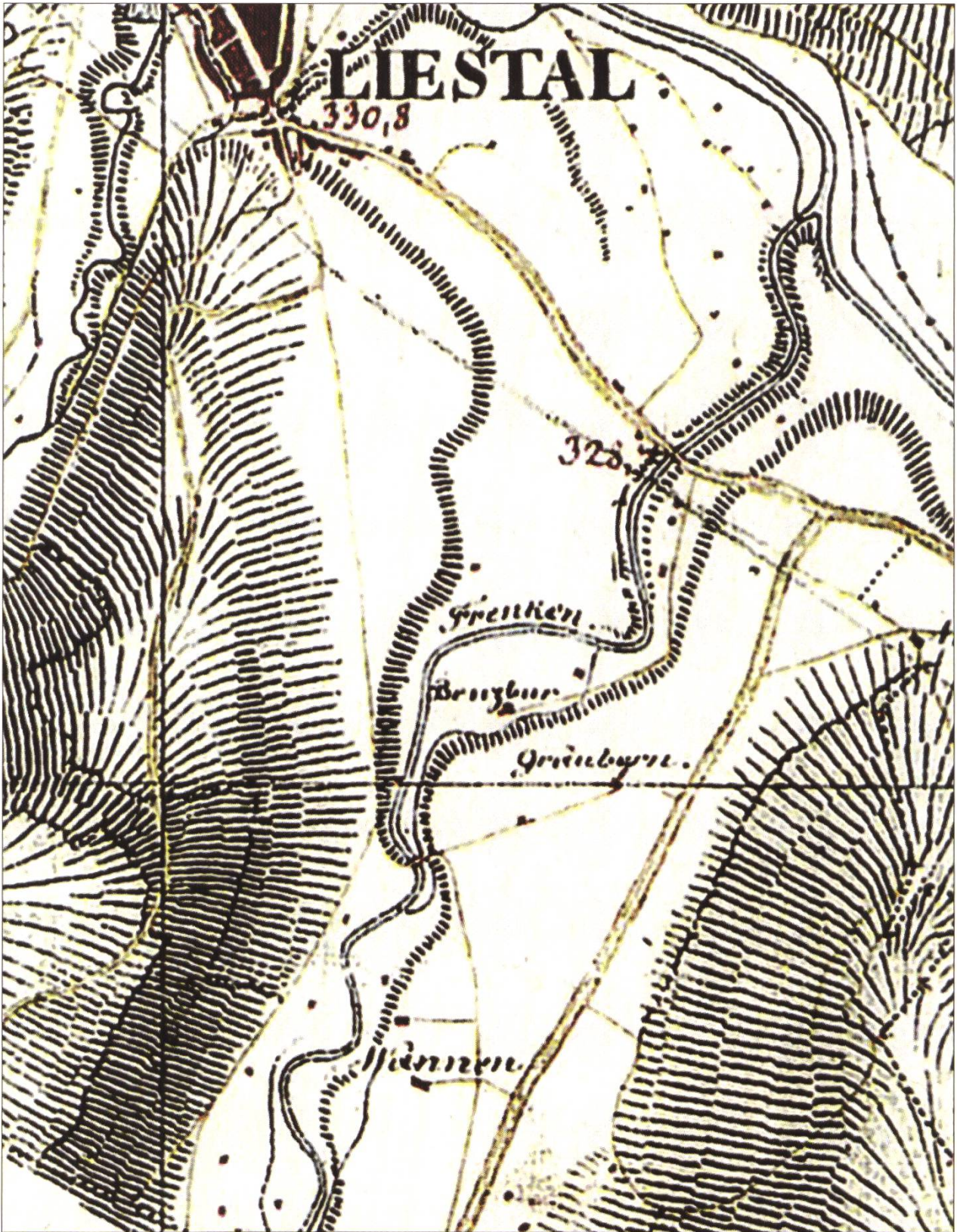


Abb. 5: Friedrich Baader wiedergibt in seinen 1838/1839 erstellten Aufnahmen zur Dufourkarte deutlich voneinander unterscheidbare Strassenklassifikationen, die über die damalige Bedeutung der Verkehrswege Auskunft geben. Aus der Korrespondenz zwischen Dufour und Baader geht hervor, dass die breite Signatur im Bereich Altmarkt als «grande route», der Zubringer zur Steinenbrücke hingegen als «petit chemin» oder «sentier» galt.¹³

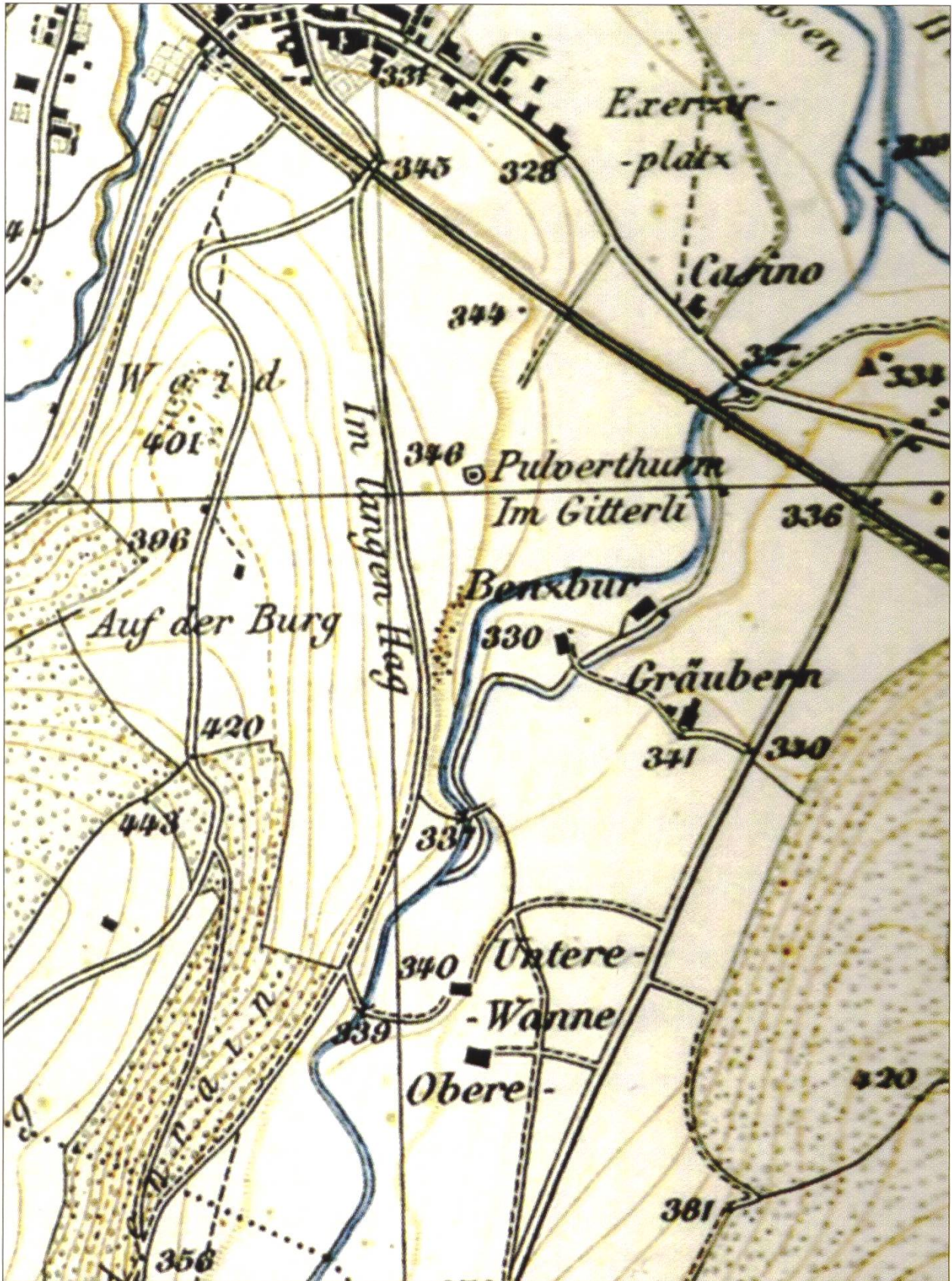


Abb. 6: Der Übergang über die Frenke wird westlich und östlich durch höher klassifizierte Verkehrsverbindungen umgangen. Der Ausschnitt aus dem Topographischen Atlas (1877) enthält zudem erstmals den Flurnamen «Im langen Hag», die heutige Langhagstrasse.



Abb. 7: Einen Eindruck zum Strassenzustand am Beginn des 20. Jahrhunderts gibt diese anonyme Aufnahme von der Langhagstrasse (Blickrichtung Süd) aus dem Jahre 1911. Im Topographischen Atlas aus dem Jahr 1894 wird diese Strasse als «Kunststrasse von geringerer Breite» geführt.¹⁴ Im Mittelgrund führt die Strasse am Ende des Zauns nach links zur Brücke.

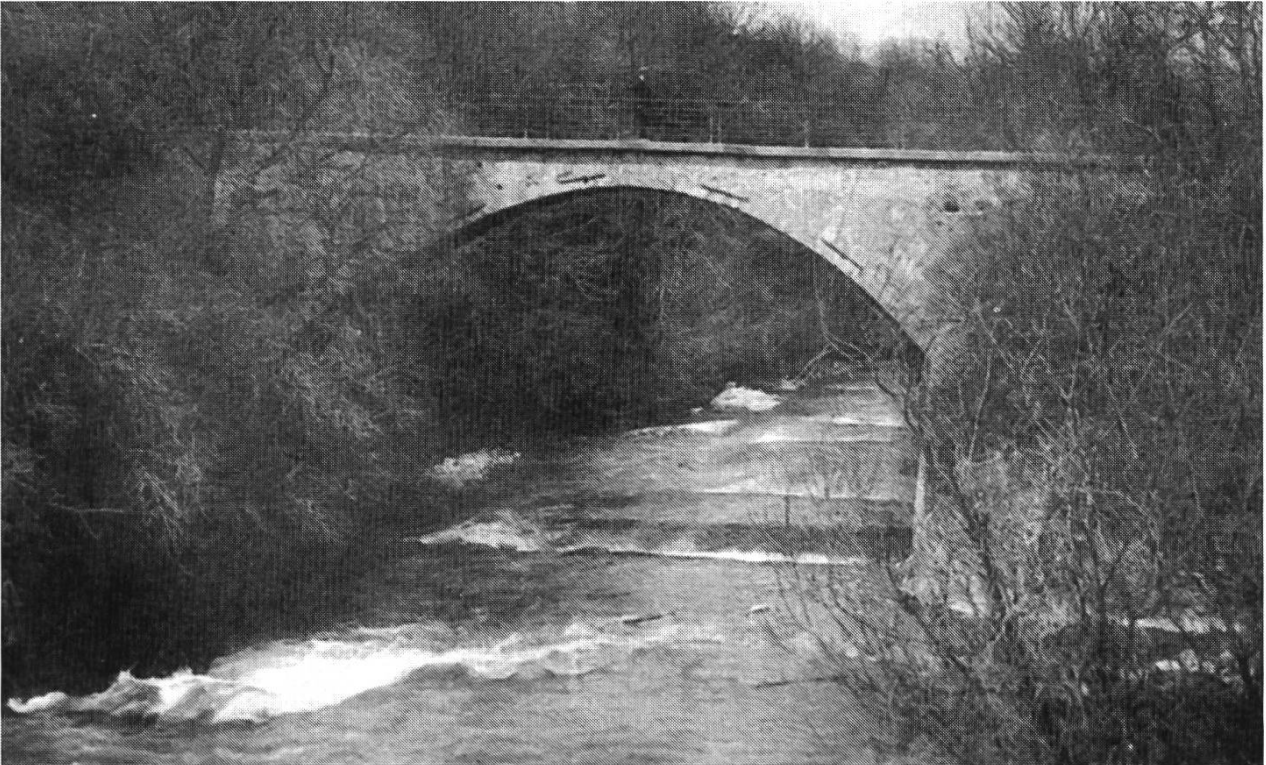


Abb. 8: Eine am 8. Juni 1923 in Liestal abgestempelte Postkarte enthält als Sujet die Steinenbrücke (Blick flussabwärts). Der Kartengruss nimmt keinen Bezug zur Brücke.



Abb. 9: Etwa zur gleichen Zeit wie die Postkarte (Abb. 8) scheint diese undatierte Photographie eines unbekanntem Fotografen entstanden zu sein. Blickrichtung Nord. (Foto Denkmalpflege des Kantons Basel-Landschaft)¹⁵



Abb. 10: 1928 schuf Otto Plattner mit diesem Bild ein wertvolles Zeitdokument . Blickrichtung Süd.¹⁶

mal ungestüm daherkommenden Frenke. In den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts wurden diese durch Vormauerungen geschützt. Aus dem Jahr 1958 liegen die dazu gehörenden Pläne für die Restaurierung vor (Abb. 12)¹². Trotz dieser Arbeiten wurde das dahinter liegende Gestein aber weiterhin aufgeweicht, und es wird immer instabiler. Auskolkungen und Beschädigungen am Widerlager bedrohen das Bauwerk nach wie vor (Abb. 13).

Die als Schutzmassnahme aufgebaute Holzkonstruktion, der Bewuchs durch Efeu sowie die Beschädigungen der Widerlager durch die erosive Tätigkeit des Wassers setzen der Brücke seit Jahren arg zu. Das elegante Bauwerk, wie es sich noch vor knapp 80 Jahren präsentierte ist nicht mehr zu erkennen und droht für immer verloren zu gehen (Abb. 14).



Abb. 11: So genannte «Römerwege» halten sich hartnäckig in unseren Köpfen fest: «Die römische und mittelalterliche Strasse nach dem oberen Hauenstein führte beim Steinenbrüggli über die Frenke», entnehmen wir einer Schrift, die 1956 vom Verkehrs- und Verschönerungsverein Liestal publiziert wurde.¹⁷ In vielen Fällen hat diese Sicht für die Objekte zu einem gewissen Schutz beigetragen. Blickrichtung Süd.

Erhalten durch Renovation und integrieren ins Wanderwegnetz

Durch die Aufnahme ins nationale Netz historischer Verkehrswege wird die Steinenbrücke als schützenswertes Objekt eingestuft. Art. 13 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz regelt die Beiträge zur Erhaltung derartiger Ob-

jekte. Detailliert geben zudem die «Voraussetzungen für die Ausrichtung von Unterstützungsbeiträgen an Historische Verkehrswege nach Art. 13 NHG» des Bundesamts für Strassen (ASTRA) Auskunft. Somit muss die Gemeinde nicht

Ansicht flussabwärts

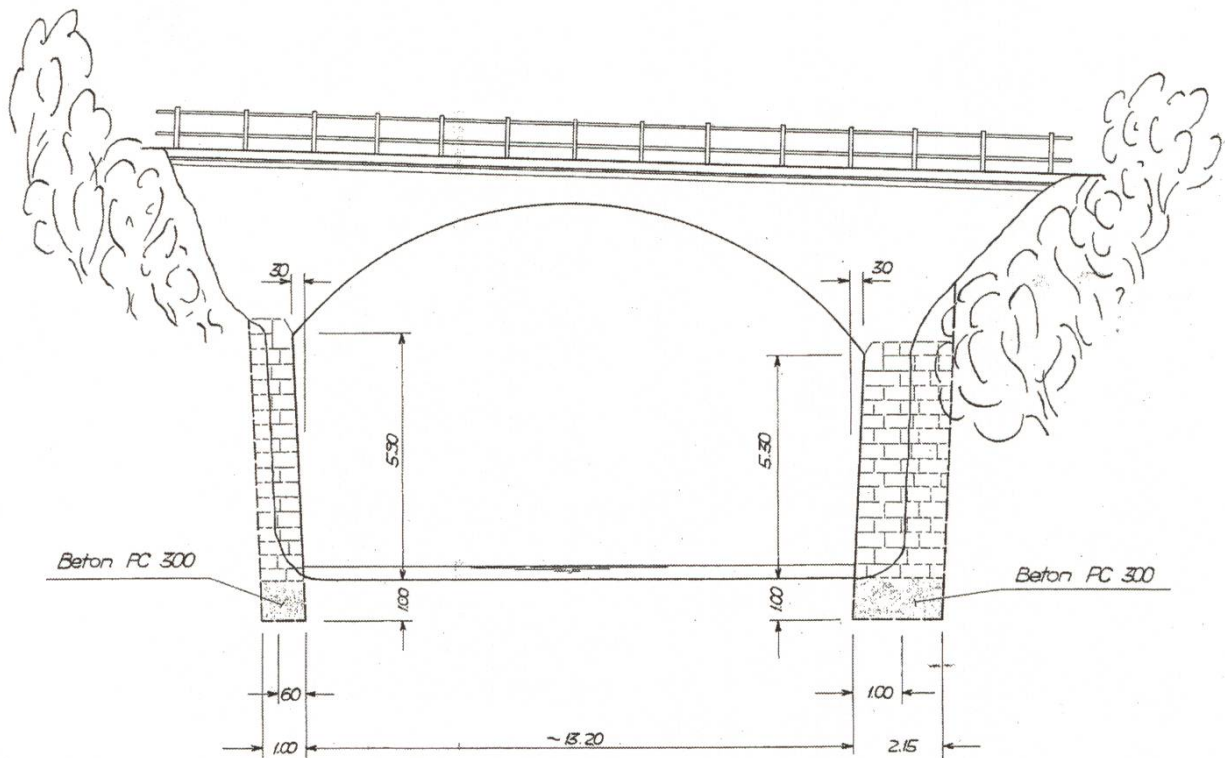


Abb. 12: Ein Ausschnitt aus dem Ausführungsplan zur Restaurierung der Widerlager zeigt die Ansicht der Brücke.



Abb. 13: Die Steinenbrücke ist renovationsbedürftig wie diese Beschädigungen am westlichen Widerlager zeigen. Im Bild links nagern auch durch Wasser verursachte Auskolkungen für einen raschen Zerfall. (Foto ViaStoria, Eneas Domeniconi, März 2003)

die gesamten Kosten für die Sanierung des Bauwerkes tragen. Als Teil des Wanderwegnetzes kann sie den Benutzern als

eleganter Bau für den Sprung über die Frenke dienen (Abb. 15).

Die Steinenbrücke ist ein Kulturgut von hohem Wert

Die Steinenbrücke ist – nur wenige Meter neben der ältesten Eisenbahn-Stahlgitterbrücke der Schweiz – als wahrscheinlich älteste noch erhaltene Steinbrücke für den Kanton von hohem historischem Wert. Zudem befindet sie sich in einem für Liestal bedeutungsvollen Naherholungsgebiet. Dass die Brücke erhalten geblieben ist, dürfte in erster Linie der Tatsache zu verdanken sein, dass die Hauptverkehrsströme aus dem Ergolz-

ins Waldenburgertal schon früh in den Raum Altmarkt als Kreuzungspunkt umgelegt worden sind, womit das Bauwerk nicht mehr dem Druck ausgesetzt war, dem die Brücken von Binningen und Augst letzten Endes zum Opfer fielen. Wir müssen uns dessen bewusst sein, dass die Steinenbrücke, wenn auch nicht ein aus der römischen Zeit stammendes, aber doch ein technisch hochstehendes Bauwerk ist, das unseren Schutz verdient.



Abb. 14: Die Brücke präsentiert sich nicht mehr als das elegante Bauwerk, das es einst war. (Foto ViaStoria, Eneas Domeniconi, März 2003)



Abb. 15: Der aktuelle Flurweg nördlich des Hofes Unter Wannan soll römischen Ursprungs sein. Dessen ungeachtet ist die elegante Form des Schotterweges auf kleinem Damm als Wandweg attraktiv. (Foto ViaStoria, Eneas Domeniconi, März 2003)

Anmerkungen

- ¹ Burckhardt-Biedermann Theophil: Die Strasse über den obern Hauenstein am Basler Jura. In: Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde, 1. Band, 1. und 2. Heft. 1901, 1902.
- ² Berger Ludwig: Führer durch Augusta Raurica. 6. Auflage. Basel, 1998.
- ³ Burckhardt-Biedermann 1901: 14–20.
- ⁴ Burckhardt-Biedermann 1901: 21.
- ⁵ ViaStoria–Zentrum für Verkehrsgeschichte: Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS, Dokumentation Kanton Basel-Landschaft, unveröffentlicht, Bern 2003.
- ⁶ Meyer Georg Friedrich: Grundriss der Statt Liechthal samt deroselben Zwing und Bansgerechtsame. 1679. [StABL: KP 5002 0076]
- ⁷ Gross Emanuel: Basel Grenzen von Rheinfeldern bis Hünigen. Nach 1709. In: Schauenburg-Sammlung.
- ⁸ Büchel Emanuel: Amt Liestal. 1753. In: Bruckner Daniel: Versuch einer Beschreibung historischer und natürlicher Merkwürdigkeiten der Landschaft Basel, IX. Stück, 1753.
- ⁹ Walser Gabriel: Canton Basel sive Pagus Helvetiae Basileensis [...]. Nürnberg, 1767.
- ¹⁰ Baader Friedrich: Kanton Basel-Landschaft, Blatt I, Nordteil. Manuskript Swisstopo Wabern. 1838–39.
- ¹¹ Topographischer Atlas der Schweiz, Blatt 30 Liestal, 1877.
- ¹² Herzlichen Dank an Alex Rudin für die zur Verfügung gestellten Pläne zur Restaurierung der Widerlager, 1958.
- ¹³ Auszug aus der Korrespondenz Dufour–Baader [9 août 1836]. Quelle: Schweizerisches Bundesarchiv Bestand E27. Herzlichen Dank an Martin Rickenbacher für den Hinweis und die Erlaubnis zur Erwähnung.
- ¹⁴ Topographischer Atlas der Schweiz, Blatt 30 Liestal, 1894.
- ¹⁵ Herzlichen Dank an Walter Niederberger, Kantonale Denkmalpflege BL, für die Foto.
- ¹⁶ Rueff Alfred und Mitarbeiter: Otto Plattner 1886–1951. Maler, Zeichner, Graphiker, Heraldiker. Liestal, 1986.
- ¹⁷ Verkehrs- und Verschönerungsverein Liestal (Hg.): Liestal. 2. ergänzte Auflage, 1956.