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

Artikel: Die Strasse über den obern Hauenstein am Basler Jura. Schluss
Autor: Burckhardt-Biedermann, Th.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-111274

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: 11.07.2025

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

Die Strasse über den obern Hauenstein am Basler Jura.

Von

Th. Burckhardt-Biedermann.

(Schluss.)

Mängel der alten Strasse.

Es wird zunächst von mehrern Punkten berichtet, dass die Fahrstrasse zu schmal war, um neben einem Wagen auch nur einen Reiter passieren zu lassen, geschweige denn einen zweiten Wagen. Daher mehrfach ein «Reitweg» parallel der Fahrstrasse.[1]) Es ist schon früher (S. 10) angeführt worden, dass man noch im Jahre 1738 über den eigentlichen Hauenstein nur einspännig fahren konnte. Dasselbe sagt von der Strecke Waldenburg bis Langenbruck (diese muss nach dem Zusammenhang der Aktenstücke gemeint sein) ein Gutachten vom 11. November 1740: «die (bisherige) Strasse ist fast an allen Orten nicht breiter als zum Durchgang eines Wagens».[2]) Im Hauptthale mag es damit durchgängig besser bestellt gewesen sein, wenigstens war bei Pratteln die «alte Strasse» (d. h. vor der Korrektion von 1748) 15—18 oder selbst 21 Schuh breit.[3]) Aber anderswo sah es in dieser Beziehung schlimm aus. Der Obervogt von Waldenburg muss 1711 berichten, dass in seinem Bezirk die anstossenden Besitzer ihre Zäune nach und nach so gegen die Strasse heraustrieben, dass oft kein Fussweg mehr mög-

[1]) Siehe Exkurs No. 11. — [2]) Lst. L 39 D No. 68, 3. — [3]) Bericht Schäfers 1801: Lst. L 96, 20; Schreiben Stähelins 1742: L 72, 104.

lich sei neben der Fahrstrasse, damit die Reiter und Pferde den Wagen ausweichen könnten.[1]) Und selbst als auf seinen Rat hin eine Aussteinung der Strassen vorgenommen worden, welche den Reitweg zwischen Hölstein und Niederdorf auf 12 Fuss Breite bestimmte, fand sich derselbe bei einer Besichtigung im Jahre 1732 durch das oben genannte Verfahren der anstossenden Landbesitzer stellenweise auf 4—5 Fuss verengt, und auch die «bis dato übliche Land- und Fahrstrass» (also die Känelgasse, s. oben S. 44) «durch Nachlässigkeit der obern und untern Beamten in ziemlich liederlichen, ja der Reitweg bald in unbrauchbaren Stand geraten.»[2]) Und trotz neuen Verfügungen erscheint 1748 die neue Klage: «Zuoberst in Niederdorf ist die Strasse zu schmal, weil die Bauern mit ihren Baugruben einerseits und dem Gartenhag anderseits vorrücken!»[3]) Und wo die Strasse, wie oft, durch Zäune vom umgebenden Land abgesondert war — die Skizzen Meyers lassen sie deutlich sehen —, da wurden dieselben häufig nicht beschnitten und bildeten ein Hindernis für die Durchfahrenden. So an der gefährdeten Stelle oberhalb Hölsteins, wo die Fahrstrasse dicht neben dem Bach sich zur Mühle herabsenkte. Die Häge, erklärt der Obervogt in einem Bericht des Jahres 1734, seien beiderseits ziemlich in Weg und Bach gewachsen, die Besitzer behieben sie nur «inwendig» (d. h. gegen ihre Äcker hin), so dass die Wege je länger, je schmäler würden; daher stauten sich auch im Bach bei grossem Wasser mitgeschleppte Baumstämme und laufe dann der Bach über die Strasse».[4]) Auch zu nahe an die Strasse gepflanzte Bäume beeinträchtigten das Austrocknen der Strassendecke, daher verlangte man Fernhaltung derselben bis auf 12 Schuh vom Strassenrande.[5])

Der schlimmste Feind der Strasse aber war das Wasser, besonders bei Überschwemmungen, wie z. B. im Jahr 1629, wo «Ende Mai ein grosses Gewässer alle Strassen in dem

---

[1]) Lst. L 96 C 3: 5. Jan. 1711. — [2]) Lst. L 96 C 6: 7. Mai 1732. — [3]) St. A. R 1: undatiertes Blatt, ohne Zweifel gleichzeitig mit: «Bericht» vom 30. Dez. 1748. — [4]) Lst. L 96 C 7: 11. Dez. 1734. — [5]) R. Pr. 27. Mai 1739: Relation des Stadtlieut. Stähelin über Strasse von Hölstein bis Waldenburg. R. Pr. 1. Juni 1743: Bäume an der Strasse durch die Hard.

Waldenburger Amt ruinierte, zu Bennweil etliche Häuser wegschwemmte, also dass Leut und Vieh ertrunken sind»;[1]) aber ebenso auch zu gewöhnlichen Zeiten. Es ist schon oben (S. 42) angeführt worden, wie unterhalb Langenbrucks bei dem Weiher bis gegen den Spital die Strasse dicht und tief am Bach ging; daher war sie hier oft überschwemmt und vollends unbrauchbar, wenn im Winter das überfliessende Wasser gefror.[2]) Ein «Brunnen am Bergweg» pflegte alle Winter den Weg zu verderben, bis ihn Obervogt Christoph Burckhardt «in eine Brunnstuben und in Teucheln über den Weg in die Matten legen» liess, durch Meister Adam Groll, im März 1619.[3]) Zwischen Bubendorfer Bad und dem alten Markt lief 1741 das zur Wässerung einer Wiese dienende Wasser durch die Strasse und verdarb dieselbe völlig.[4]) Und unterhalb Liestals trat 1567 der nicht mehr gut gefasste Rösernbach auf die Strasse aus, nötigte die Fuhrleute, Abwege zu suchen, und bewirkte, dass die Strasse «wiederum in Abgang gekommen, und eben bös zu fahren sei».[5]) Auch war die Hülftenbrücke bei Wettergüssen gefährdet, und es wurde deshalb von der Regierung der Schultheiss zu Liestal angewiesen, «jemand zu ordnen, der zu 8 oder 14 Tagen zu der Brücke ein Aufsehen habe und, so oft die Wetter und Wasser sich auf der Brücke setzen (stehen bleiben), sie abkehre, dass sie von der Brücke laufen mögen».[6]) Am bedenklichsten aber stand es zwischen Hölstein und Niederdorf, besonders da, wo die Fahrstrasse vom rechten Thalabhang gegen die Mühle von Hölstein herabfiel und dicht am Bache ging. Hier überschwemmte den Weg der von Benweil kommende, in die Frenke mündende Bach und hemmte die Durchfahrt aufwärts nach Waldenburg; die Fuhrleute mussten warten, bis das Wasser sich wieder verlaufen hatte, doch — so heisst es in dem Aktenstück vom 7. Mai 1732 beruhigend[7]) — «im schlimmsten Fall nicht über 12 bis 18 Stund»! Noch schlimmer schildert die

---

[1]) St. A. Registratur unter «Hölstein» L 48. — [2]) Lst. L 96, 4: Bericht des Bauamts 17. Febr. 1752. — [3]) Lst. Rechnung d. Waldenb. Obervogts 1620. — [4]) Lst. L 39 D No. 68, 2: Projekt der Strassendeputierten 27. Sept. 1741. — [5]) St. A. Missiven 1567, 4. Nov. — [6]) a. a. O. Missiven 1569, 18 Juli. — [7]) Lst. L 96 C 6.

Sache ein Memorial des Direktoriums der Kaufmannschaft vom 26. Februar 1735.[1]) Die Fuhrleute, heisst es da, klagten über die enge, oft vom Wasser überschwemmte Fahrstrasse zwischen Hölstein und Niederdorf; besonders im Winter müssten sie entweder viele Tage lang an einem Ort liegen bleiben oder ihr Gut riskieren, da das Wasser oft «eines Gemaches hoch» ansteige. Dazu war etwas weiter oben an dem östlichen Thalabhang die Fahrstrasse auf eine Strecke von 140 Ruten «an vielen Orten so tief, dass man einen Reuter nicht übersehen» konnte;[2]) und an der genannten Stelle dicht oberhalb Hölsteins war sie nicht nur ziemlich eng, sondern 6, 8, ja 12 bis 15 Schuh tiefer als das daranstossende Land, wurde gar oft vom Wasser ausgewaschen; auch musste man oberhalb dieser «Lotsche» über eine ziemlich hohe «Brütsche» (quer gelegte Hölzer, siehe Bruckner S. 1336), die zu einer quer durch die Strasse geführten Wiesenwässerung diente, erst hinauf-, dann hinunterfahren.[3]) Mit Recht hiess daher das ganze Strassenstück die hohle Gasse oder hohle Strasse. Und solche Vertiefungen gab es auch anderwärts, wie beim Bubendorfer Bad, wo noch im Jahr 1766, lange nach der Korrektion, die «alte Strasse» neben der korrigierten als unbenütztes Land bestand und so tief und mit Dornen bewachsen war, dass sie zum «Aufenthalt von allerhand Strolchengesind sehr bequem» bezeichnet werden musste.[4]) Die Wassergefahr für die Strasse führte nicht nur der Umstand herbei, dass sie vielfach zu tief und zu nahe am Bach angelegt war, sondern auch die Regellosigkeit des Bachbettes selbst und die schlechte Unterhaltung der «Brütschen» desselben, d. h. der quergelegten Schwellen, welche zum Schutze der Ufer und zur Regelung des Wasserfalles dienen sollten. Da die Gemeinden diese unterhalten

---

[1]) St. A. R 1. — [2]) a. a. O. Protokoll des Direkt. d. Kaufmannschaft S. 607, Sitzung vom 4. Febr. 1738 in dem «Memorial» für die Regierung. — [3]) Diese Verhältnisse werden anschaulich geschildert in einer Verhandlung, die nach der Vertauschung dieser Strasse mit einer an der linken Thalseite angelegten über das Begehren einiger Anwänder geführt wurde, welche das Terrain der verlassenen «Känelgasse» zum Anbau zu gebrauchen wünschten Lst. L 48 E 1. 2. 4 vom 20. Mai, 21. Okt. 1741 und 18. Juli 1742; vgl. L 96 C 7. — [4]) St. A. R 1. Bericht vom 4. u. 5. Juni 1766.

mussten, ihre Pflicht aber oft versäumten, wurden die Ufer zerstört und die daran liegende Strasse unterfressen und geschädigt.[1])

Aber es fehlte sogar an den Grundbedingungen einer nach heutigen Begriffen ordentlichen Strasse, an der Chaussierung selbst. Es scheint, dass meistens nicht einmal ein Steinpflaster als Unterlage gelegt war, wenigstens erfahren wir, dass erst bei der Korrektion 1738 ff. ein solches gelegt wurde, und auch da nicht einmal, wenn der natürliche Boden hart war.

Auch die Brücken, deren man um so zahlreichere bedurfte, als der Bach, wie oben beschrieben, so oft zu überschreiten war, mussten in älterer Zeit schon deshalb der Zerstörung mehr ausgesetzt sein, weil sie meist nur von Holz waren, höchstens die Uferfesten von Stein hatten. Welche Steinbrücken die Basler Regierung schon früher erbauen liess, ist oben (S. 22) zusammengestellt worden. Von den bei Waldenburg befindlichen wurde die «obere» in den Jahren 1565 bis 1568 gebaut, 1570 nach einem Wasserschaden ausgebessert, beide steinerne Brücken «am obern Thor» 1596 renoviert, die eine derselben 1629 aufs neue gewölbt, die am untern Ausgang des Städtchens 1615 aus Stein gewölbt; die vierte, oberste aber, die an der Papiermühle, wurde erst bei der allgemeinen Strassenkorrektion im Jahr 1740 aus Stein errichtet.[2]) Und unterhalb Liestals war die über den Rösernbach beim Siechenhaus bis 1750 nur aus Holz[3]) und blieb die allerdings steinerne Hülftenbrücke, die bloss 15 Fuss Breite besass, für das Passieren von zwei sich begegnenden Wagen zu eng, bis sie endlich, auch baufällig geworden, nach wiederholten Mahnungen der Baudeputierten, im Jahr 1750 erweitert wurde.[4])

---

[1]) In dieser Beziehung sind beispielsweise zu vergleichen die Vorschläge des Bauamts im R. Pr. vom 14. Jan. 1741. — [2]) Brücken bei Waldenburg s. Exkurs No. 12. — [3]) R. Pr. 17. Sept. und 1. Okt. 1746: «abstrahieren von einer steinernen Brücke»! erst 23. Nov. 1748 doch beschlossen, aber erst 20. Juni ff. 1750 ausgeführt, um 300 ℔ verdungen. — [4]) R. Pr. 17. Sept. und 1. Okt. 1746; Beschlüsse zur Ausführung: 10. Juli, 19. Okt. und 23. Nov. 1748, aber erst 20. Juni 1750 definitiv beschlossen, sie um 9—10 Schuh zu erweitern.

Von der Gefährdung der Bergstrasse durch herabfallende Felsstücke geben die früher mitgeteilten Korrektionen des 16. und 17. Jahrhunderts (S. 37 mit Exkurs) hinreichenden Aufschluss.

Weitere Mängel lagen in der unvollkommenen Methode der Unterhaltungsweise. In gewöhnlichen Zeiten lag die Pflicht, die Strasse zu unterhalten, den an derselben sesshaften Gemeinden ob; sie liessen unter unmittelbarer Aufsicht der Amtspfleger und unter der Oberaufsicht des Waldenburger Obervogtes die Strassen mit Kies überführen, und zwar geschah dies frohndenweise, ohne Entgelt. Auch waren Wegmacher angestellt, denen die Arbeit wohl auch in Akkord gegeben wurde.[1]) Aber die Sache wurde, wie bei solcher Einrichtung natürlich, oft unterlassen oder ungenügend besorgt. So klagt ein Bericht 1754, Wegmacher Schäuble (im Homburgerthal) sei nicht einmal imstande, die seit zwei Jahren liegenden Schlammhaufen (!) in 14 Tagen wegzuführen.[2]) Selbst der Amtspfleger von Oberdorf hat im Jahr 1741 einen bedeutenden Schaden, den das grosse Gewässer anrichtete, durch seine Nachlässigkeit verschuldet.[3])

Die Benützung der Strasse

war schon vor der Verbesserung um die Mitte des 18. Jahrhunderts nicht unbedeutend. Man musste, um die Schädigung des Strassenkörpers durch allzutiefe Geleise zu verhüten, Verordnungen erlassen über das Maximum der erlaubten Wagenlasten. Als solches waren schon früher wiederholt 60 Centner bestimmt worden. Die Wagen z. B. nach Luzern, die im Basler Kaufhaus regelmässig nur alle 8 Tage abfuhren, wurden — so wird 1723 berichtet — mit 50 bis 55 Centnern, im höchsten Fall mit 60 bis 62 Centnern beladen. Auf eine Anregung Luzerns im genannten Jahre einigte man sich mit den Ständen Luzern, Solothurn und Bern auf 50 Centner Maximum. Für die Weinwagen scheint aber ein anderes Mass gegolten zu haben. Da damals vom Schultheissen in

---

[1]) z. B. Lst. L 96 A 3: Schreiben von Schultheiss Strübin in Liestal vom 18. Aug. 1696: Die Fuhrleute geben «freiwillig» dem Wegmacher eine Bezahlung von einem Plappart per Wagen. — [2]) St. A. R 1: 2. Nov. 1754, Bericht von Peter Fuchs an die Lohnherren. — [3]) R. Pr. 4. Jan. und 14. Jan. 1741.

Liestal (wo die Fuhren der beiden Hauensteine zusammentrafen) geklagt wurde, dass die darauf bezüglichen Mandate nicht eingehalten und «durch die allzu grossen Läst der Fuhr- und Weinwägen schier alle Steg und Weg verderbet würden», machte man am 6. Oktober 1723 bekannt, dass jeder Fuhrmann, der auf einer Übertretung des Mandates im Basler Gebiet betroffen würde, ohne Nachsicht bestraft und der Überschuss über das erlaubte Gewicht abgeladen werden solle. Aber die «Kaufhausherren» (seit alten Zeiten vom Rat gesetzte Aufseher: Ochs II, 384) müssen am 25. März 1724 melden, es gingen wöchentlich 4 Wagen aus dem Kaufhaus über den untern Hauenstein, jeder mit nicht mehr als 50 Centnern «es seie denn ein extraordinari casus». In weit grösserer Zahl und mehr beladen passierten Weinwägen die Route. Der Rat beschloss, es müsse einem Fuhrmann, dem mehr als 50 Centner gestattet würden, aus dem Kaufhaus ein Schein mitgegeben werden.[1]) Man kann sich denken, dass die also halb zurückgenommene Verordnung von nun an erst recht übel gehalten wurde; es waren daher später (1744, 1750 und 1763) neue Massregeln nötig, über die in der Folge berichtet werden soll.

Lässt sich aus diesen Mandaten über den Güterverkehr auf den Jurapässen schon einiges erkennen, so erfahren wir über den obern Hauenstein aus einem Gutachten des Bauamts vom 28. September 1740, dass «täglich sehr starke, schwere Lastwägen» über denselben geführt wurden. Gelegentlich wird erwähnt, dass Wagen «mit cirka 15 und mehr Pferden bespannt» hier passierten. Um so auffälliger muss es erscheinen, dass der Rat höchst ungenügend für die Herstellung einer brauchbaren Strasse sorgte. War es nun Mangel an Einsicht oder übel angewandte Sparsamkeit, er sah sich dadurch zuweilen in eine recht unwürdige Lage versetzt. Als im Jahr 1724 der Geheime Rat des Königs von Sardinien, Herr Marquis d'Entreives, der die Prinzessin von Hessen-Rheinfels als Braut des Prinzen von Piemont

[1]) R. Pr. 16. Jan. 1723: Schreiben von Luzern; 20. Jan., 11. Aug., 14. Aug., 6. Okt. 1723: Verordnung Basels; 20. u. 23. Okt. Antworten Berns und Luzerns; 22. u. 25. März 1724: neue Verordnung Basels; 10. u. 29. April, 5. Aug. 1724: Antworten Luzerns und Berns.

abholen und in ihre neue Heimat geleiten sollte, über den obern Hauenstein fuhr, fand er die Strasse so schlecht, dass er vom Basler Rat verlangte, dieselbe müsse für die Reise der Prinzessin in bessern Stand gesetzt werden; der Rat war Schanden halber genötigt, durch eine Mahnung an die Beamten von Mönchenstein, Liestal und Waldenburg zu befehlen, dass innerhalb drei Wochen das Nötigste sollte gethan werden.[1]) Eine ähnliche Verlegenheit empfand man, wenn etwa ein neuer französischer Ambassador von Basel aus seinen Einzug in Solothurn über den obern Hauenstein halten sollte. In solchem Falle musste z. B. der Rat in seiner Sitzung vom 12. März 1738 beschliessen, es sei an die Beamten in Waldenburg, Liestal und Münchenstein zu schreiben, sie sollten auf die Durchreise des neuen französischen Ambassadoren Mr. de Courteille die Strasse «auf das eilfertigste» in Stand setzen. Weniger gingen dem Rat offenbar die oft wiederholten Beschwerden der Fuhrleute zu Herzen; ihre Befürwortung übernahm daher das Direktorium der Kaufmannschaft, dem damals das Postwesen übergeben war. Die Fuhrleute auf der Solothurner Strasse, so äusserte es sich in einem Memorial vom 26. Februar 1735,[2]) klagten, dass die Strassen auf Basels Gebiet noch immer sehr schlecht seien, während die Stände Bern und Solothurn seit fünf bis sechs Jahren die ihrigen gebessert hätten.[3]) Besonders werden die Übelstände auf der Strecke der Fahrstrasse zwischen Hölstein und Niederdorf, die oben S. 155 angeführt sind, gerügt. Und da immer noch nichts tiefer Eingreifendes geschah, stellte dieselbe Behörde am 4. Januar 1738 dem Rat die Sache noch eindringlicher vor:[4]) die Strasse zwischen Liestal und Waldenburg, bis über die Papiermühle hinauf, rufe wegen ihres

[1]) R. Pr. 5. Juli 1724. — [2]) Es ist das S. 156 Anm. 1 citierte Memorial. — Das Direkt. d. Kaufmannschaft, d. h. die Vertreter sämtlicher Kaufleute, gegründet schon 1670 (nach Geering S. 638), erhält vom Rat als ein obrigkeitliches Regal das gesamte ober- und niederländische Postwesen zur Verwaltung, am 7. Jan. 1682: Ochs VII, 366. Es waren anfangs acht, seit 1690 zwölf Mitglieder. — [3]) Besserung der Strassen Berns: Bavier S. 30: «endlich im Jahr 1740 machte in der Eidgenossenschaft Bern den Anfang damit, wirkliche Kunststrassen zu erstellen» u. s. w. vgl. Taf. V daselbst. — [4]) Lst. L 96 C 17: Memorial d. Kaufmannschaft u. s. w. 4. Jan. 1738; vgl. Protokolle des Direkt. d. Kaufmannschaft S. 587.

schlechten Zustandes häufigen Klagen Fremder und Einheimischer; die Waren und selbst das Leben der Fuhrleute sei gefährdet, und die Reisenden würden bei gefrorenem Boden oder grossem Gewässer verspätet. Am schlimmsten stehe es zwischen Hölstein und Niederdorf. Die Verfasser des Memorials hätten selbst gesehen, dass Wagen, mit circa 15 und mehr Pferden bespannt, «nur unter grosser Not und Gefahr, Menschen, Vieh und Güter kümmerlich des Verderbens aus dem angelaufenen hohen Wasser (wie solches jetzt in dem Weg anlaufet) haben entreissen können, welches erbärmlich zu schauen, billich zum Mitleiden und christlicher Beihilf, auch zu einer demütigen Intercession bei unsrer Gnädigen Landsobrigkeit auf vielfältige Vorstellung dieser bedrängten Burgeren, Landleuten und Fremden uns beweget». Zugleich erinnerte das Direktorium daran, dass Solothurn jetzt eben eine Landstrasse baue, die durch die Dörfer seines Bischofs und durch eigenes Gebiet aus dem Elsass jenseits des Jura führe, so dass der Verkehr über Basels Jurastrasse abgefahren zu werden drohe, «mit grossen Kösten und Schaden für unsern Verkehr und Handel». Das war die noch heute von Balsthal und Mümliswil über den Passwang und ins Birsthal hinab nach Äsch, Reinach, Terwiler, Oberwiler, Allschwiler und Hüningen führende Strasse. Sie hatte schon 1731 an der schweizerischen Tagsatzung Aufsehen erregt, [1]) wurde aber erst 1740 vom Bischof Jakob Sigismund begonnen und nach seinem Tod (1743) von seinem Nachfolger Joseph Wilhelm vollendet. Ihren Ruhm verkündet mit hohen Worten Professor Buxtorf in seinem Schriftchen: «Reise nach der Birsquelle» 1756.[2]) Im Vergleich mit dem Felsdurchschnitt der Römer an der Pierre pertuis nennt er diese Landstrasse, die durch Sprengung der

---

[1]) Bavier, Die Strassen der Schweiz, Zürich 1878, S. 31 (nach den Eidgen. Abschieden). — [2]) Angehängt an Bruckners Merkwürdigkeiten d. Landsch. Basel, Stück XIV, S. 1625 ff. Ein hübsch angefertigtes, koloriertes Kärtchen der ganzen Strasse befindet sich im Solothurner Staatsarchiv (etwa 0,50×0,40 m gross), zwar ohne Jahreszahl, aber laut der Überschrift während des Baues gezeichnet und gemalt: «Die orthographische und ichnographische Vorstellung der neuen Landstrassen, so durch die Solothurnerische Landschaft, vom Schloss Falckenstein durch das Thal bis an Mümliswil ausgemacht» u. s. w.

Felsen im engen Birsthale hergestellt war, eine «mehr als römische Arbeit», eine Strasse, auf der «ganze mit Kaufmannsgütern reichlich beladene Lastwägen gemächlich fahren und zwo mit zweien neben einander gehenden Pferden bespannte Kutschen einander in vollem Laufe ausweichen können». Übrigens hatte schon ein Ratschlag der XIII-Herren am 28. September 1735 gemahnt, Bern bediene sich für das Herführen der Salzfässer aus dem Lothringischen der neuen Solothurner Strasse und gebe als Entschuldigung unter anderm den schlechten Zustand der Basler Strassen an. Damals glaubte man sich aber noch mit den gewohnten Mitteln, der Herstellung durch die Dorfbewohner unter Leitung der Oberbeamten, begnügen zu können. Wir irren wohl nicht, wenn wir annehmen, dass die Furcht, den Verkehr vom Basler Hauenstein auf die Passwangstrasse abgelenkt zu sehen, mehr wirkte als alle Klagen der Fuhrleute. Denn jetzt, am 4. Januar 1738, auf die Eingabe des Direktoriums der Kaufmannschaft hin, das selber schon Studien für eine Besserung der Strasse von Liestal bis Waldenburg und besonders der Strecke Hölstein bis Niederdorf hatte machen lassen, beschloss endlich der Rat: «solle löbliches Direktorium der Kaufmannschaft die Sache näher überlegen, einiger in dergleichen Geschäften erfahrener Personen Rath pflegen, über die Kösten einen Überschlag machen und, wie alles anzugreifen, Ihr weiter Bedenken vorlegen». Schon vorher hatte das Direktorium «einen der Sach und Messkunst verständigen Mann und Baumeister» zu Rate gezogen und sich durch diesen «Meister» einen «Riss» (der aber jetzt verloren ist!) anfertigen lassen über die Korrektion nicht nur des Weges zwischen Hölstein und Niederdorf, sondern auch des Baches, dem ein neues Bett sollte gegraben werden. Schon war vorläufig berechnet, dass man zum Graben eines 100 Ruten langen, anderthalb Ruten breiten und vier bis fünf Schuh tiefen Kanales 200 Arbeiter auf zehn bis zwölf Wochen brauchen werde, und hatte man den Lauf desselben mit Pfählen ausgesteckt. Die daneben laufende Strasse von anderthalb Ruten (15 Fuss) Breite sollte mit dem ausgegrabenen Material erhöht und gegen das bisherige Einlaufen des Wassers mit starken Böschungen gesichert werden.

Hiermit war eine rationelle Korrektion eingeleitet und dieselbe in fachkundigere Hände gelegt. Das Verdienst der Initiative gebührt also dem genannten Direktorium der Kaufmannschaft, dem damals als Präsident Ratsherr Debary, als in dieser Sache (wie es scheint) besonders thätige Mitglieder Ratsherr Ryhiner und Gerichtsherr Thurneysen angehörten.[1]) Wie nun diese erste Strassenkorrektion gefördert wurde, soll im folgenden dargestellt werden.

III. Korrektion des obern Hauensteins in den Jahren 1738—1744.

Einleitendes.

Die Arbeit wurde partienweise ausgeführt, zuerst die Strecke von Hölstein bis Niederdorf, als die der Korrektion bedürftigste, in dem Jahre 1738, dann die Fortsetzung abwärts nach Liestal 1741 und 1742, und thalaufwärs von Niederdorf über Oberdorf bis Waldenburg und von da über Langenbruck bis an die Kantonsgrenze in den Jahren 1739—1744. Erst zuletzt, nachdem inzwischen auch der untere Hauenstein gebessert worden war in den Jahren 1745—1748, schritt man zur Herstellung der Strasse unterhalb Liestal durch die Hard nach Birsfelden und zur Stadt, welche Arbeit sich von 1748—1760 hinauszog. Die Anordnung, Begutachtung und Prüfung des Geschäftes besorgte anfangs das Direktorium der Kaufmannschaft, bald aber trat an seine Stelle das Bauamt mit dem ausführenden Lohnherrn, dem für die finanzielle Seite der Sache die Herren der Haushaltung jeweilen beigegeben wurden. Die technische Anordnung und Überwachung lag dem «Stadtlieutenant» Stähelin[2]) ob, nur ausser-

---

[1]) Dies alles nach dem S. 160, Anm. 4 genannten Memorial. — Laut Protokoll des Direkt. d. Kaufmannschaft 4. Febr. 1738 (S. 607) sind es Ryhiner und Thurneysen, die für ihre «Verrichtung und genommene Mühwalt» den Dank des Präsidenten erhalten und «eine (zweite) schriftliche Relation, Überschlag und Plan» zur Eingabe an den Rat verfasst haben. — [2]) Nach dem «Ämterbuch» war Lohnherr von 1731—1750: Lux Fäsch, Stadtlieutenant (d. h. einer der Vorgesetzten des Militärwesens), von 1735 an: Jac. Christoph Stähelin, der 1752 starb.

ordentlicherweise, wie anfangs zu dem projektierten Kanalbau oberhalb Hölsteins und zu dem Brückenbau bei Niederdorf, zog man fremde Ingenieure bei. Die Arbeiten selbst wurden entweder von einzelnen Unternehmern, die man aus den Dörfern nahm, im Verding ausgeführt oder frohndenweise von den Dorfbewohnern unter der Aufsicht Stähelins und angestellter unmittelbarer Aufseher. Im letztern Fall wurde verordnet, dass den Fröhnern «aus Gnaden» täglich ein Pfund Brot und ein Batzen in Geld verehrt werden, eine Fuhr mit vier Pferden neun Batzen und zwei Pfund Brot, eine solche mit zwei Pferden 4½ Batzen und ein Pfund Brot erhalten sollte. So an der Strecke Liestal-Hölstein.[1]) Nach sorgfältiger Überlegung wurden die Arbeiten an die Unterthanen verteilt, damit keine Beschwerde über ungleiche Belastung sich erhöbe. Für jeden auszuführenden Strassenabschnitt war ein neuer Beschluss des Rates nötig, der sich deshalb unausgesetzt mit dem Gegenstand beschäftigte, von den Baubehörden Berichte, Kostenvorschläge, detaillierte Pläne entgegennahm, von Zeit zu Zeit aus seiner eigenen Mitte Personen zur Besichtigung der ausgeführten Arbeiten aussandte, in dessen Schoss auch beständig mahnende «Einzüge» gethan wurden, wenn ein Ratsmitglied Lässigkeit bemerkte oder zu grosse Ausgaben befürchtete. War dann eine Strecke der Strasse vollendet, so wurde sofort nach Vorschlägen der Baubehörde über die Massregeln zur Erhaltung derselben beraten und beschlossen. Dazwischen hatte man wieder über die gewöhnlichen Massregeln, sei es zur Ausbesserung eines Wasserschadens oder zur Wahrung der Wegordnung zu beraten, so dass man der Obrigkeit den Ruhm einer sorgsamen Verwaltung auf diesem Gebiet nicht streitig machen kann. Allein bei aller Sorgfalt im einzelnen fehlte doch im ganzen die Einsicht in die Erfordernisse einer nach heutigen Begriffen guten Strassenanlage und der Mut zu den für eine solche erforderlichen Ausgaben.

---

[1]) Memorial des Bauamts vom 28. Sept. 1740: R. Pr., etwas abgeändert: R. Pr. 4. März 1741.

Korrektion von Hölstein-Niederdorf 1738.

Die schlimmste Strecke war da, wo die Fahrstrasse am rechten Thalabhang gegen die Mühle von Hölstein herabfiel, in unglaublicher Vertiefung dicht an den Bach trat und wo dieser aus dem Nebenthal den Bennweiler Bach aufnahm. Was für Schwierigkeiten hier den Fuhrleuten zuweilen begegneten, ist früher (S. 155. 160) erzählt worden. Die im Jahr 1732 zur Hebung der Übelstände abgesandten Ratsdeputierten verzweifelten daher an der Möglichkeit, gründlich zu helfen. «Wenn dem Übel sollte gesteuert werden,» so äusserten sie sich, «würde es ohne merklich grosse Unkosten nicht unternommen, und vielleicht wenig, oder doch nicht lange Zeit gefolgt werden, indeme bekannt, dass dergleichen Waldwasser sich nicht so leicht zwingen lassen und dann und wann einen andern und viel schädlichern Missbrauch zu suchen pflegen.» [1]) Aus dieser Ohnmacht raffte man sich nun unter der Initiative des Direktoriums der Kaufmannschaft auf, indem der Rat dasselbe am 4. Januar 1738 (s. S. 162) zur Ausführung seines Vorschlages ermächtigte. Das Direktorium zog alsbald einen Herrn J. Litschgi von Krotzingen zu Rate als «einen in Weg-, Wasserleitungen und dergleichen Sachen wohlerfahrenen» Mann, da eben nicht nur die Strasse in bisheriger, ungenügender Weise geflickt, sondern namentlich der Bach geregelt und der Abfluss der Gewässer für gewöhnliche Zeiten sowohl als die der Überschwemmungen und Schneeschmelze sollte ermöglicht werden. Litschgi und zwei Mitglieder des Direktoriums besichtigten den Ort und gaben nach Monatsfrist — der Rat hatte nochmals mahnen lassen — am 5. Februar ein Memorial ein, in dem sie für die ganze Linie von Liestal bis Langenbruck die wichtigsten Korrektionen namhaft machten. Es sind dies die Veränderungen, welche später meistens auch ausgeführt wurden. Der Rat stimmte bei, mahnte, das Werk an der Strecke Hölstein-Niederdorf sofort anzugreifen, und gab an den Obervogt die nötigen Ausführungsbefehle zur Herbeischaffung von Pfählen und Faschinen und zur Abschätzung der anzu-

---

[1]) Siehe das S. 155, Anm. 7 angeführte Bedenken vom 7. Mai 1732.

kaufenden Landstrecken.[1]) Die Strasse sollte durch Niederdorf und von da abwärts zunächst dem bisherigen Tracé folgen, dann aber (vom «Wintersteg» an) «dem Berg nach rechter Hand in der Höhe» (wohl etwas tiefer als die bisherige Fahrstrasse) nach Hölstein sich ziehen, doch überall so, dass das Bachbette vertieft und der ausgeworfene Kies zur Erhöhung des Strassenkörpers benützt würde; statt der «hohlen Gasse» oberhalb Hölsteins erhielt man so einen der Berghalde folgenden, gegen die Bachseite zur Linken durch 300 eichene Pfähle und 3000 Weidenfaschinen geschützten und geebneten Strassendamm. So war es geplant.[2]) Bald aber sah das Direktorium, dass das Unternehmen über seine Kräfte ging, und bat, schon am 12. März, den Rat, ihm das Geschäft abzunehmen: «es hätten sich bei den Deliberationes Schwierigkeiten ereignet». Anfänglich habe man die Kosten der ganzen Korrektion auf 6000, dann auf 12630 und endlich auf 15000 fl. geschätzt und voraussichtlich würden sie sich noch höher belaufen. Es falle ihnen die Leitung zu schwer, weil ihnen die nötigen Fachkenntnisse abgingen. Der Rat entlastete das Direktorium und trug die Sache der Haushaltung und dem Bauamt auf.[3]) Das letztere liess nochmals einen Augenschein nehmen durch seinen Lohnherrn und den französischen Ingenieur Drolenveaux aus Strassburg, der den Bau der steinernen Wiesenbrücke geplant hatte und eben damals leitete.[4]) Das Resultat war, dass man den Vorschlag des Direktoriums aufgab und die Strasse «auf der rechten Hand (also an der linken Thalseite) wenn man von Hölstein gegen Niederdorf reiset, dem Berg nach auf der Höhe anlegte, da schon jetzt ein Fuss- und Reutweg ist». Die Kosten wurden auf 9000 ℔ angeschlagen.[5]) Man kehrte also, wohl ohne es zu wissen, zu derjenigen Strassenroute zurück, die man in den Jahren 1599 ff. eingeschlagen hatte, und die wahrscheinlich die älteste, römische war (s. S. 41 und 44). Dadurch

---

[1]) Prot. des Direkt. d. Kaufmannschaft S. 604. 606. 607 (das Memorial vom 5. Febr.) Anderes S. 617—632. R. Pr. 5. Febr., 8. März 1738. — [2]) Für das einzelne siehe das Memorial vom 5. Febr. 1738. — [3]) Alles im Ratsprot. vom 12. März 1738. — [4]) St. A. Bauakten B 4 (1733—1752), Bedenken vom 21. Dez. 1737. — [5]) R. Pr. 29. März 1738, Beschluss nach der Eingabe der Haushaltung und des Bauamts.

sicherte man dieselbe vor jeglicher Überschwemmung, wenigstens im Bereiche der untern Hälfte herwärts von Niederdorf.[1]) Da sie bis zum Jahr 1850 in Gebrauch blieb, wo sie erst in das heutige Niveau nach der Thalsohle verlegt wurde,[2]) so kann man ihren Verlauf im Terrain noch heute erkennen: sie stieg gleich jenseits der Brücke, die am obern Ende von Hölstein ans linke Ufer der Frenke führt, an dem westlichen Thalabhang ziemlich steil hinauf (unterer Teil der heutigen «Rebgasse», s. topographische Karte), dann wieder hinab fast bis zur modernen, dann nochmals hinauf und hinab und mündete etwas oberhalb der Stelle in die jetzige Strasse, wo das Strässchen von Lampenberg herabkommt. Von da folgte man der alten, deren Gang oben (S. 43) beschrieben ist; man musste also unterhalb Niederdorfs ans rechte, oben in demselben wieder ans linke Bachufer übersetzen und zwei Brücken bauen. Allein der Umstand, dass die untere dieser Brücken, trotz der Aufsicht eines Fachmannes, von schlechtem Material gebaut und durch die Winterkälte unbrauchbar wurde, führte zu dem richtigen Verfahren, beide Brücken aufzugeben und an der linken Bachseite zu bleiben (wie bis heute). Dies geschah aber erst im Jahr 1742.[3]) Die Strecke Hölstein-Niederdorf wurde so bis zum Dezember 1738 vollendet, musste nur im Frühjahr 1739 nochmals mit Kies überführt werden. Die Ausgaben, zu denen das Direktorium der Kaufmannschaft 1089 ℔ 14 ß 2 ₰ beigesteuert hatte, beliefen sich, laut der zweiten, am 26. März 1740 aufgestellten Rechnung auf 34434 ℔ 8 ß 3 ₰. Dazu kamen für Sprengen von Felsen und Steinen 669½ ℔ Pulver und für Klammerngiessen beim Brückenbau 120½ ℔ Blei und Eisen.[4])

[1]) Die frühere Fahrstrasse oder «Känelgasse» ging nun ein. Bald finden wir ihr Terrain von angrenzenden Landbesitzern zur Kultur in Anspruch genommen und dieses Begehren vom Rat gewährt: Lst. L. 48 No. 26 E, 1. 2. 4; 20. Mai, 21. Okt. 1741 und 18. Juli 1742. — [2]) Mündliche Angabe des alten Wegmachers Baschong, Okt. 1899. — [3]) Diesen Brückenbau besorgten die französischen Baumeister François und Drolenveaux (wie auch den bei Birsfelden, s. unten); die Aufsicht führte ihr Bauführer Rondonin: St. A. Bauakten B 4, Bedenken 1733—1752 No. 158, Bericht des Bauamts vom 18. Aug. 1742. — [4]) R. Pr. 27. Dez. 1738; Lst. L 96 C 12. Dazu die zweite Rechnung R. Pr. 26. März 1740. Noch später, am 28. Sept. 1740, werden die Kosten für Weg, Brücken, trockene Mauern und Güterentschädigung auf 35808 ℔ berechnet: Lst. L 96 J, D, 1.

Korrektion von Niederdorf-Waldenburg-Langenbruck 1739—1742.

Die Fortsetzung der Arbeit bis über den Hauenstein wurde schon vor der Beendigung der ersten Strecke am 29. Juli 1738 vom Rat beschlossen; daraufhin besichtigten der Lohnherr und der Stadtlieutenant Stähelin in Begleitung des französischen Bauführers Rondonin die ganze Route von Niederdorf bis an das «Lochhaus» an der Kantonsgrenze, steckten sie aus und legten dem Rat zwei (jetzt unauffindbare) Risse vor,[1]) die zunächst genehmigt, aber noch nicht ausgeführt wurden. Es scheint, dass der Lohnherr, der den gleichzeitigen Bau der Steinbrücke zu Birsfelden zu leiten hatte, der Arbeit an beiden Orten zugleich nicht mehr Herr wurde. Aber umsonst baten er und der Bauschreiber (Joh. Rud. Beck) durch Vermittlung ihrer Vorgesetzten, des Bauamts, um Entlassung von der Arbeit an der Waldenburger Strasse, die ihnen als im Gebiet der Landschaft gelegen von Rechtes wegen nicht zukomme.[2]) Bedenklicher war es, dass das Direktorium der Kaufmannschaft, das bisher an die Kosten beigesteuert hatte, mit guten Gründen sich weiterer Beiträge weigerte. Nachdem nämlich eines seiner Mitglieder, Ratsherr Ryhiner, mit Stadtlieutenant Stähelin und Landvogt Wagner die Landstrasse zwischen Waldenburg und Langenbruck besichtigt und sie «annoch der Reparation höchst nötig» befunden, die Kosten dieser Reparation aber, selbst «wenn man es auf das sparsamste einrichte», auf 12000 ℔ geschätzt hatte, erklärte das Direktorium in einer Eingabe an den Rat[3]) am 24. August 1740: sie hätten in den letzten zwei Jahren besonders hohe «Spesen» gehabt für Sanität und anderes, was der Kaufmannschaft und den Handwerkern der Gerwer und der Hosenlismer zu gute komme; dazu hätten sie an die Strasse schon 18000 ℔ beigeschossen; solche Ausgaben stünden aber in keinem Verhältnis zum Gewinn ihres Postamts.[4]) Wenn ein Krieg in der Nachbar-

[1]) Lst. L 96 C 13 und R. Pr. 4. April 1739. — [2]) St. A. R 1, St. 45 A 1; R. Pr. 26. März, 20. Juli 1740. — [3]) Prot. des Direkt. S. 572 und R. Pr. 24. Aug. 1740. — [4]) Mit dem Direktorium der Kaufmannschaft waren die «Fabrikkommission» und der «Sanitätsrat» verbunden, laut Hubers Statutarium (St. A.).

schaft oder eine ansteckende Seuche ausbräche, so könnte man den übergrossen Kösten nicht begegnen. «Das Commercium wäre in Gefahr der gänzlichen Unterdruckung». Sie müssten also eine hinlängliche Summe Gelds «gleichsamb in Reservo» für alle Zufälle haben. Das Direktorium wollte daher noch 7000 ℔ «ein für alle Mal» an die Strassenkorrektion beisteuern, aber mit weiteren Leistungen daran verschont bleiben. Der Rat konnte nicht anders, als das Begehren gewähren.

Diese Thatsachen waren es wohl, welche die Arbeiten etwas verzögerten. Aber dieselben schritten dann doch wieder voran. Zwischen Niederdorf und Waldenburg müssen die früher schon vorgeschlagenen (Gutachten des Direktoriums der Kaufmannschaft vom 5. Februar 1738) Verbesserungen im Jahr 1740 vollendet gewesen sein: eine Erhöhung bei der Peterskirche wurde beseitigt, der Bach unterhalb Waldenburgs nach rechts geleitet, die Strasse links von demselben geführt und ihr Damm erhöht. Es fielen somit zwei Brücken weg, auf denen man bisher oberhalb des Bades ans rechte, oberhalb Oberdorfs wieder ans linke Ufer des Baches hatte übersetzen müssen (siehe S. 43). Die Strasse erhielt also damals ihr heutiges Tracé.[1])

Auch änderte man oberhalb Waldenburgs ohne Zweifel nunmehr im Sommer 1740 den Übelstand, dass dort dreimal der Bach überbrückt werden musste (siehe oben S. 43); man leitete denselben nun von der Papiermühle an, wo eine Steinbrücke gebaut wurde, gerade und rechts neben der Strasse hinab, die daher bis unten am Städtchen links vom Bache blieb. Laut Ratsprotokoll vom 6. Juli 1740 werden die Vorbereitungen zu der Brücke getroffen und wird der Befehl zur Verdingung der Arbeiten «über den Berg» erteilt, wozu schon vorher (22. Juni) ein Kostenvoranschlag Stähelins vorgelegen hat; die ganze Strecke von

— Der «Status» des Direktoriums vom Jahr 1738/9 weist als Vermögen auf 124 121 ℔; als Extraausgaben für Sanität und neuen Weg 6576 ℔; Profit vom Postwesen 2007 ℔.

[1]) R. Pr. 27. Mai 1739, Relation von Stähelin. — Daher die Klage des Pfarrers d'Annone (1740), dass durch die Bach- und Strassenkorrektion seine Pfrundmatte Schaden erlitten habe: Mory a. a. O. S. 10 (vgl. S. 27).

Waldenburg bis zur Kantonsgrenze soll nach einer zweiten Berechnung ohne die Güterentschädigung 40975 ℔ kosten. Indessen, erklärt dabei das Bauamt, könnte viel daran gespart werden, wenn man bloss an den nötigsten Orten über den Hauenstein reparierte, «indem an dem sehr gähen Berg, über welchen täglich sehr starke, schwere Lastwägen geführt werden, eine gute, dauerhafte, denen schwären Lästen widerstehende Strass auf einmalen nicht wohl kann gemacht werden, sondern glaubten wir, dass dieser Berg, wenn er bestmöglich ausgebessert, täglich und weit besser als bis dato geschehen durch die Wegmacher und im Fall der Noth durch die nächstgelegenen Dorfschaften unterhalten würde, es gesagter Massen nicht nur vieles ersparen, sondern auch der Sach ganz angemessen sein würde».[1]) Man erkennt daraus die technische Unfähigkeit der damaligen Zeit, die starke Steigung hinter Waldenburg zu vermeiden; dies war erst der Korrektion von 1830 ff. möglich, und auch da kostete die Aufgabe erst mancherlei Überlegungen. Aber auch zur Herstellung eines genügend festen Strassenkörpers besass man im 18. Jahrhundert, wenigstens zu Basel (anders z. B. im Bernbiet, wo nach Bavier S. 30 mustergültige Kunststrassen gebaut wurden), die Einsicht noch nicht. Denn Stähelin erklärt (11. November 1740), eine Steinbesetzung sei nicht nötig, wo die Strasse mit gutem Grien könne erhöht und ausgefüllt werden, wohl aber da, «wo sie mit lucker (lockerer) Erde erhöhet wird», weil sonst bei nassem Wetter die Fuhren einsinken.[2]) Mehr aber beschäftigte die Herren des Rates offenbar die Sorge vor zu grossen Ausgaben. Auf die nochmalige Anfrage Stähelins im eben erwähnten Schreiben, ob die Strasse über den Hauenstein «durchaus oder nur an den nötigsten Orten erweitert und erhöhet werden soll», erfolgte darum — allerdings ein ganzes Jahr später, weil unterdessen die Strecke Liestal-Hölstein an die Hand genommen wurde — am 16. September 1741 die Erklärung des Bauamts und der Haushaltung[3]): «es sei nicht eben nötig, allenthalben eine breite und ganz neue

---

[1]) Lst. L 96 J, D, 1: 28. Sept. 1740. — [2]) Lst. L 39 D No. 68, 3: Schreiben Stähelins an den Rat, 11. Nov. 1740. — [3]) R. Pr. 16. Sept 1741.

Strasse zu haben, sondern es sei nur darum zu thun, dass selbige von Fuhren und Reisenden zu Pferd und Fuss kommlich könne gebraucht werden, sollte daher von allen unnötigen Kosten, welche hiesiger Stand nicht ertragen könne, abstrahiert und nur die nötige Reparation vorgenommen werden». Erleichtert gab der Rat dem Vorschlag seine Zustimmung, schickte nochmals mehrere Herren ab, um einen Augenschein zu nehmen und liess sich nun erst, am 27. September, einen neuen, detaillierten Vorschlag vorlegen, der «nur halb so theuer war» als der erste.[1]) Dieser wurde nun ausgeführt. Die neue Strasse behielt im allgemeinen das Tracé der alten, stieg also von der Papiermühle sehr steil bergan und nachher bis zum Spital ebenso hinab — die Strasse ist unter dem Namen «alte Strasse» als Fussweg noch erhalten — und wurde hier, wie es scheint, weder in der sonst angeordneten Breite von 24 Fuss, noch mit einem Steinbette hergestellt, weil sie «meistens in ganzen Felsen liege». Somit begnügte man sich auf dieser Strecke mit «einer simpeln Reparation» (laut Gutachten vom 27. September). Dagegen wurde beim Spital und aufwärts bis zu den Weihern die Überschwemmung durch den Bach (siehe oben S. 42), über die man bisher oft zu klagen hatte, dadurch vermieden, dass man die Strasse aus der Nachbarschaft des Baches weg gegen die rechte Thalseite verlegte, den Weihern entlang ihr Bord erhöhte, durch «Krüpfhäge» vor Unterwaschung sicherte und die Quellen durch Agden unter der Strasse hindurch leitete. Sie bekam oberhalb des Spitals die heutige Richtung. Sie hatte hier nicht mehr als 5 % Steigung (die Pläne zur Korrektion von 1830 zeigen diese «alte Strasse» fast genau im Tracé der neu angelegten bis gegen den Weiher, wo allerdings die neue anders geführt wurde, nämlich in der Höhe durch einen Ausschnitt der Felsen). Damals aber, als nun der Weg durch das Thal und die Schlucht gründlich gebessert war, verliess man auf immer den «Seilhäusliweg» und den Felsendurchnitt mit seiner Haspelvorrichtung. Der Leiter des Baues, Stadt-

[1]) Lst. L 39 D No. 68, 1. Projekt der Deputierten. Diese waren (laut R. Pr. 16. Sept.): Deputat Raillard, der Stadtschreiber, der Lohnherr, Stadtlieutenant Stähelin.

lieutenant Stähelin, erhielt den Auftrag,[1]) den Anfang der Arbeiten hier persönlich zu überwachen, Anleitung zur Legung des Strassenpflasters zu geben und dasselbe nicht überkiesen zu lassen, bevor er es geprüft habe. Indessen hatte man eine so geringe Bezahlung der Arbeiter in Aussicht genommen, dass die Baubehörde selbst fürchtete, die Arbeit möchte nicht solid ausgeführt werden! Es war also in der That nur zu berechtigt, wenn schon damals (29. November 1741) einige Herren der Haushaltung meinten: «so kostbare Reparaturen seien umsonst, es sei doch bald darauf alles wieder im alten Stand, wie die vor kurzem reparierten Strassen vor St. Alban-, St. Johann- und Riehenthor». Man solle es, rieten sie, bei der bisherigen Unterhaltung durch die Gemeinden bewenden lassen: «das Aerarium werde durch dergleichen Ausgaben merklich erschöpfet». Und dass wirklich die Stelle bei den Weihern noch ungenügend gebessert war, erwies die Folgezeit (was ich hier vorausnehme). Denn im Spätjahr 1789 sank das Strassenbord aufs neue und musste nun statt durch «Krüpfhäge» mit einer Trockenmauer aus Quadersteinen von 9 Fuss Höhe geschützt werden. Am Ablauf des Wassers wurden nun auch drei hölzerne Wehre mit Seitenwänden aus Stein errichtet und endlich dem Bach zwischen Weihern und Spital eine gerade Richtung gegeben.[2])

Die genannten Korrektionen bis nach Langenbruck und an die Kantonsgrenze wurden im Jahr 1742 grösstenteils ausgeführt. Im Rat ertönte am 4. Juli ein Stossseufzer, wie viel man wieder für die Waldenburger Strasse ausgegeben habe, und «wann endlich solche Ausgaben aufhörten?», worauf das Bauamt am 26. Juli in einzelnen Posten über die ge-

---

[1]) Dies und das Folgende nach R. Pr. 29. Nov. 1741 und Lst. L 96 J, D, 7. — [2]) St. A. Bauakten B 6 (Kopienbuch auf die Landschaft 1762—1797) S. 168. 193. Es sei hier daran erinnert, dass der heutige Weiher erst 1870 durch Dr. Martin Bider ausgegraben wurde. Der frühere, jetzt ausgetrocknete, lag weiter unten. Von seinem Ende sieht man noch heute das erhöhte Bord der alten Strasse sich nach der modernen hinziehen und in diese oberhalb der Stelle enden, wo der Weg vom Dürrenberg herab einmündet. — Über die Bezeichnung Kripfe für «eine Art Flusswehr» s. Schweiz. Idiotikon III, S. 845 f.

machten und noch zu machenden Arbeiten berichtete.[1]) Von den bezüglichen Verbesserungen hiess es da: «der vorhin sehr schlimme und bei nassem Wetter schier ohnbrauchbare Weg hieher Langenbruck (bis zur Klus) ist jetzund so gut und schön als man verlangen mag», und: «von dar ein guter Theil des Hauensteins und die schlimmsten Orte, als bei der Leitschy-Matt, Weiher und anders, jetzund zu nicht geringem Vergnügen der Reisenden in guten Stand gestellet». Aber wieder betonte der Rat: fortfahren «mit möglicher Sparsamkeit».

Korrektion von Liestal-Hölstein 1741—1742.

Unterdessen hatte man auch die unterste Partie, die von Liestal bis Hölstein, nach Ratsbeschluss vom 28. September 1740, an die Hand genommen. Ein Vorschlag, der, offenbar im Interesse der Liestaler, die «Reitstrasse» von Liestal nach Bad Bubendorf zur Hauptstrasse machen und folglich das «steinen Brücklein» durch eine neue, breitere Brücke ersetzen wollte, wurde abgewiesen,[2]) dagegen beschloss man nach bestimmten, am 11. Februar 1741 dem Rate vorgelegten Angaben, die bisherige Fahrstrasse über die Frenkenbrücke u. s. w. (siehe oben S. 46) auszubessern. Man blieb im allgemeinen beim alten Tracé; nur sollten die Vertiefungen ausgefüllt, der Strassenkörper, wo er in der Nähe des Baches lief, erhöht und verbreitert (meistens, doch nicht überall, auf 24 Fuss Breite), das Wasser, das an vielen Orten die Strasse überschwemmte, abgeleitet, auch die nötigen Brücken neu gebaut werden.

Nur ein Ort verlangte eine Abweichung von der frühern Richtung der Strasse, nämlich der sogenannte «kurze Rank», «welcher sehr bös und wegen denen hohen Brütschen (d. h. Querschwellen) gefährlich ist»; es solle daher «die Strasse schleiter dem Berg nach über denselben Kopf gezogen werden».[3]) Die Arbeiten wurden zwar am 22. Februar 1741

[1]) St. A. Bauakten B 4 (Bedenken 1733—1752) No. 157. Die noch zu vollendenden Wegstrecken von der Klus bis gegen Waldenburg hinab werden nach Länge und mutmasslichen Kosten verzeichnet und auf weitere 2950 ℔ 12 ß 3 ₰ berechnet. — [2]) R. Pr. 9. Nov. 1740; 4. Febr. 1741. — [3]) Alles nach dem Gutachten des Bauamts R. Pr. 11. Febr. 1741.

begonnen, anfangs durch Frohnden der Unterthanen Waldenburger und Liestaler Amts (vgl. oben S. 164)[1]) später wohl im Verding ausgeführt, und die erwähnte Stelle «im kurzen Rank» war im Herbst des Jahres «schon angefangen»; aber eben zu dieser Zeit, am 27. September 1741, werden die einzelnen Punkte nochmals begutachtet, wahrscheinlich wegen der dringenden Mahnungen zur Sparsamkeit (worüber oben S. 170), woraus hervorgeht, dass das meiste noch unausgeführt war.[2]) Am 26. Juli 1742 ist immer noch ein guter Teil der Aufgabe, besonders zwischen Bubendorf und Ramlisburg, nicht gelöst.[3]) Wiewohl es am 6. März 1743 im Ratsprotokoll heisst, das Bauamt hoffe im Laufe des Sommers die Strasse vom Bubendorfer Feld bis über Langenbruck hinaus ans Lochhaus «vollkommen in guten Stand zu setzen», so wird doch noch am 20. Februar 1744 berichtet, es fehle noch «eine besser auszuführende Stelle am Berg» und herwärts des Bubendorfer Feldes bis Liestal sei die Strasse noch «sehr schlecht». Der Kosten wegen rate man zwar nicht, dieses Stück «eben so schön zu machen», wie das übrige man solle es aber wenigstens in alter Art durch die Gemeinden reparieren lassen.[4])

Die Vollendung des ganzen Werkes wurde immer wieder verzögert, entweder durch schlecht gemachte und darum neu zu erstellende Arbeit, wie die der Brücke zu Niederdorf (siehe S. 167), oder namentlich durch Beschädigungen, welche hochgehendes Wasser an «Krüpfhägen» oder Trockenmauern anrichtete: so am Langenbrucker Weiher (Juli 1744), am Bach zwischen Waldenburg und Oberdorf (März 1746), unterhalb Waldenburgs (6. August 1748)[5]). Indessen waren die Arbeiten am obern Hauenstein mit dem Schluss des Jahres 1744 in allem Wesentlichen vollendet, und der Rat schritt zur Korrektion des untern Hauensteins, die dann in viel kürzerer Zeit, bis zum Jahr 1748, in der Hauptsache abgethan wurde. Eine Schlussrechnung über die Waldenburger Strasse habe ich nirgends gefunden. Doch giebt ein Bericht des Bauamtes vom 26. Juli 1742 an:

---

[1]) R. Pr. 4. März 1741. — [2]) Lst. L 39 D No. 68, 2. — [3]) Siehe das S. 173, 1 citierte Aktenstück. — [4]) Lst. L 96 J, D, 8. — [5]) R. Pr. 29. Juli 1744, 12. März 1746, 10. Aug. 1748. Über spätere, ähnliche Schädigungen siehe Mory S. 10 f.

bisherige Kosten	58 006 ℔ u. s. w.
Voranschlag für weiteres	9 639 „
dazu Nachtrag vom 20. Febr 1744 .	1 400 „
also im ganzen	69 045 ℔,

wobei aber zu berücksichtigen ist, dass wahrscheinlich die Voranschläge überschritten wurden.[1]) (Für die Strassen im Liestaler, Farnsburger und Homburger Amt berechnet ein Gutachten vom 10. Juli 1748 als bisherige Ausgabe: 19 437 ℔ u. s. w. und nimmt als noch nötig 600—800 Gulden an.)[2]) Beim Schlusse der Arbeiten am obern Hauenstein empfahl das Bauamt den Leiter derselben, Stadtlieutenant Stähelin, dem Rate zu der Bauleitung im Farnsburger und Homburger Amt mit ausgezeichnetem Lobe seiner bisherigen Thätigkeit (2. Januar 1745). «Wir können Hochdieselben versichern, dass, ohne Herrn Stadtl. Stäh. im geringsten zu schmeicheln, uns Niemand bewusst, deme diese Sache so wohl als Ihme in allen Theilen bekant und dieselbige so gut verstehet. Sein vorgeschlagener und vollzogener Weg in dem Waldenburgischen, seine vielfältigen .... ausführlichen, mit guten Gründen befestigte Bedenken .... sind seines ohnermüdeten Fleisses und Fähigkeit genugsame Proben.» Sie könnten ihm niemand, der mit diesen Eigenschaften versehen, an die Seite stellen, als etwa Herrn Ratsherr Frey, der sich aber wegen eigener Geschäfte entschuldige. (Er leitete indessen später die Korrektion im untern Kantonsteil.)

Landstrasse von Liestal bis Basel 1748—1760.

In den frühern Zeiten ging die Landstrasse von Liestal abwärts bei Pratteln vorbei und am südlichen Rand der Hardwaldung, nach dem Brücklein nördlich von Muttenz, von da in gerader Richtung (etwa der heutigen Eisenbahn entlang) nach dem Schänzlein,[3]) von hier über St. Jakob nach

[1]) Siehe das zu S. 173, 1 erwähnte Aktenstück; sodann das zu S. 174. 4. — Nachträglich erscheint, unter der Inspektion von Fuchs, noch eine letzte Ausgabe von 2919 ℔; am 9. Juli 1749 (s. S. 180). — [2]) St. A. Bauakten B 4 (Bd. 1733—1752) No. 247 vom 10 Juli 1748. — [3]) Vom Muttenzer Brücklein bis zum Schänzlein deutlich zu sehen in Meyers Entwürfen Bl. 615. —

dem Äschenthor der Stadt. Sie hiess hier die «Oberländer Strasse». Um die Mitte des 18. Jahrhunderts wurde aber die heutige angelegt, welche beim roten Haus vorbei durch die Hard und von dort über den «Hardhübel» hinabführte, unterhalb desselben im rechten Winkel umbog und durch das seither entstandene Dorf Birsfelden (ehemals «Klein Rheinfelden» genannt) die «Birsbrücke», endlich das St. Albanthor erreichte. Die Führung derselben in schräger Richtung auf einem Damm von der Hard nach dem Dorf Birsfelden gehört erst der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts an. Dagegen bestand schon lange vorher eine Strasse durch die Hard nach Augst und Rheinfelden.[1]) Bei Birsfelden war schon im 15. Jahrhundert eine Birsbrücke, die, wahrscheinlich bei der Aussicht einer Verlegung des Konzils nach Basel, im Jahr 1425 errichtet worden war (s. oben S. 35). Sie blieb eine hölzerne (mit 13 Jochen, wenigstens im Jahr 1657, sagt Bruckner: Merkwürdigk. S. 441), bis in dem Jahr 1740 eine steinerne erbaut wurde, die, am 19. Juli 1744 Sonntag abends zwischen 6 und 7 Uhr vom Wasser weggerissen, wieder einer hölzernen mit 2 Jochen Platz machte, die ihrerseits 1785 erneuert werden musste.[2]) An der Strecke Basel-Liestal durch die Hard wurden schon seit 1738 hie und da Verbesserungen vorgenommen, zu einer zusammenhängenden Korrektion kam es aber erst nach der Vollendung der Strassen in den obern Distrikten. Die Arbeiten, welche nach langem Säumen[3]) 1750 ihren Anfang nahmen, aber erst 1753 ernst-

---

[1]) Diese hat z. B. in Meyers Entwürfen Bl. 610 beim Eingang in die Hard unterhalb des Roten Hauses (wo rechts beim Hinabgehen der Weg nach der «Au» abzweigt) die Lage der heutigen Landstrasse und heisst dort — wie auch im Dorfe Augst, s. Boos Urkundenb. S. 1102, 25 ff. zum Jahr 1495 — «die hohe Strasse». — [2]) St. A. Bauakten B 4, Bedenken 1733–52 No. 170. 172. 181. 182. 185. Den Brückenbau leiteten die französischen Baumeister François und Drolenveaux — 1785: Bauakten B 4 (1781–88) 27. Aug. — [3]) Die R. Protokolle vom 17. Sept., 1. Okt. 1746 reden schon von nötigen Reparaturen unterhalb Liestals; 19. Okt. 1748 wird ein Kostenüberschlag für Liestal-Basel verlangt; 23. Nov. 1748 Ratsherr Frey definitiv mit der Leitung beauftragt. Aber noch am 10. Juni 1750 heisst es, man wolle nächstens beginnen! und erst am 20. Juni 1750: es werde täglich an der Strecke Liestal bis Hülftenbrücke gearbeitet. Das detaillierte Projekt findet sich R. Pr. 9. Nov. 1750, ein späteres für die Strasse in der Hard a. a. O. 28. April 1759.

lich fortgesetzt wurden, dauerten bis zum Frühjahr 1760. Das Einzelne hier zu durchgehen ist nicht meine Aufgabe, die sich im wesentlichen auf den obern Hauenstein beschränkt. Man kann indessen fragen, ob es nicht zweckmässiger gewesen wäre, bei der alten Oberländerstrasse zu bleiben und diese zu renovieren. Ein ungenannter Techniker spricht sich in den «Baslerischen Mitteilungen» 1827, S. 53f. (also während des Baues der neuen Hauensteinstrassen) also aus: «die Ursachen, welche zu dieser so unzweckmässigen Anlage vermochten, sind uns grösstenteils unbekannt, jedoch sollen die damit zu gleicher Zeit bezweckte Verbindung mit Augst, der leichtere Bau einer Brücke über die Birs bei dem gedrängten Bette derselben und der Besitz eines Landgutes eines Gliedes der Regierung an dieser Strasse die Hauptgründe gewesen sein.» Mit der letztern Persönlichkeit kann wohl nur Ratsherr Frey gemeint sein, dem das rote Haus gehörte, und der den Strassenbau auf der bezüglichen Strecke leitete.

Allgemeines über die Korrektion von 1738—1760.

Mangelhaft war auch bei dieser Korrektion die Anlage des Strassenkörpers. Nicht nur in felsigen Gegenden wurde, wie oben (S. 170) angeführt, zuweilen kein Steinbette gelegt, sondern auch im Thale. Da die Münchensteiner in ihrem Amt keine Steingruben hätten — so wird 1749 dem Rat berichtet, als es sich um die Korrektion im untern Kantonsteil handelt — gedächten sie so lange Grien (Kies) auf die Strasse zu führen, bis es so fest sei als Stein.[1]) Verschiedene Ratschläge sind auch der Meinung, es könne eine gute Strasse «ohne Besetze, bloss durch Überführung mit gutem, geworfenem Grien gemacht werden», wo der Boden hart sei. Das wird für verschiedene Stellen der Strasse unterhalb der Hülftenbrücke gegen Basel vorgeschlagen; z. B. «durch die ganze Hard findet sich ein guter, harter Boden, also Besetze unnötig; man braucht nur die Strasse aufzuwerfen, mit Grien zu überführen, beiderseits Wasserabläufe in die Gräben zu machen und die Bäume seit-

[1]) R. Pr. 19. Febr. 1749.

wärts abzuhauen». Für die Strecke am St. Albanthorweg (jetzt Zürcherstrasse) wird allerdings Steinunterlage verlangt, und ein Teil der Beratenden wünscht sogar «grosse Gassenbesetzsteine» (Kiesel), aber die übrigen Herren meinen «dass solche, wie die übrigen Strassenbesetzungen auf der Landschaft, mit Mauersteinen gemacht werden könnte».[1]) So im Jahre 1750. Und wirklich wurde an vielen Stellen so verfahren, z. B. oberhalb des roten Hauses, «weil es ein harter Boden» (es ist dort in der That ein fester Kiesboden).[2])

Über die damalige Strassenanlage urteilt der ungenannte Techniker des Jahres 1827 also: «So planlos die Anlage, ebenso schlecht war die Ausführung des Baues selbst: grosses und kleines Material, Gerölle und zerschlagene Steine wurden, mit erdigen Teilen vermischt, auf die angekaufte Terrainstrecke geworfen, welche nun ‚Strasse' hiess. Wie es mit der Fundierung und dem Unterhalt der Strasse bis zur letzten Zeit stund, zeigen jene Stellen am deutlichsten, welche unlängst einer Korrektion unterworfen und abgegraben wurden: sie weisen ein $1^1/_2$ bis 3 Fuss hohes Gemenge von Geröllsteinen, mit Schlamm untermengt.» An dieser Beurteilung dürfen wir indessen einige Abzüge machen: die Anlage der Strasse ist mehrfach doch so zweckmässig gewesen, dass sie, wie z. B. oberhalb des Spitals und sonst, bis heute beibehalten ist.

Erhaltung der Strasse.

Ein Gegenstand vielfacher Projekte, Beratungen und Beschlüsse, teils während der Korrektionsarbeiten, teils nach denselben, war die Frage, wie man am besten für die Erhaltung der Strasse sorge, für dieses (wie es einmal heisst) «mit so überschwenglichen Kösten verfertigte Werk». Zunächst wurde jede reparierte Strecke gehörig ausgesteint. Die Pflicht der Unterhaltung lag, wie früher, den an der Strasse gelegenen Gemeinden ob (S. 158). Man versuchte es einmal, die ferner gelegenen Gemeinden aus dem Reigolds-

---

[1]) R. Pr. 9. Nov. 1750, Bedenken der Haushaltung und des Bauamts. Ähnlich das Gutachten des Bauamts 28. April 1759: Bauakten B 4 (1752 bis 1754) No. 116. — [2]) Bauakten a. a. O. No. 79, 14. Jan. 1758.

wilerthal beizuziehen, verzichtete aber bald auf diese Massregel: die entlegenen Gemeinden, so überlegte die Behörde, «könnten später alles anwenden um sich zu befreien», und die jetzt dadurch erleichterten «wären künftig nicht wohl wieder dazu zu bringen» (R. Pr. 26. Dez. 1740). Man kehrte also zum alten Brauche zurück. Was und wie viel den Gemeinden auferlegt werden sollte, bestimmte nach Vollendung der ersten Strecke ein Ratsbeschluss von 14. Januar 1741: Reparaturen an den Mauern der Strasse und des Baches sollen auf obrigkeitliche Kosten besorgt, die dazu nötigen Materialien aber durch die Gemeinden frohnweise herbeigeschafft werden. Die zum Uferschutze dienenden «Grundschwellen» im Bache reparieren die Gemeinden, «Brütschen» und Wuhre, die zur Wiesenwässerung dienen, die Nutzniesser. Der Landvogt soll fleissig die Strasse bereiten und besichtigen.[1]) Den Gemeinden und Wegmachern hatte der Obervogt ihre Arbeitsbezirke nach der durch den Rat genehmigten Ordnung des Bauamtes anzuweisen.[2]) Es mangelte aber immer noch eine allgemeine und alle Punkte umfassende Ordnung, bis dieselbe nach vielem Hin- und Herraten[3]) am 27. November 1747 zustande kam und als Wegordnung im Namen der Regierung von Bürgermeister Emanuel Falkner publiziert wurde.[4])

Zur Handhabung dieser Ordnung stellte man bald darauf, aber nicht als bleibenden Beamten, einen besondern Inspektor an, der fort und fort, besonders im Frühjahr und Herbst, wo die Überkiesung der Strassen stattfinden sollte, das ganze Strassengebiet bereiste und dem Bauamt über den Befund Bericht erstattete. Der dazu Erwählte war ein Lieutenant Peter Fuchs. Sein erster Bericht über die Zeit vom 25. August 1748 bis 27. Juni 1749 liegt am 9. Juli des letztern Jahres vor dem Rat (R. Pr.) und teilt u. a. mit, dass nunmehr «die Waldenburgerstrasse in deren Reparation zu

---

[1]) Dies galt noch bis zum Jahre 1798: Lst. L. 96, 20. Damals (Helvetik) wurden die Frohnden abgeschafft, aber mit welchem Ersatz und auf wie lange? — [2]) S. z. B. R. Pr. 17. Jan. 1742. — [3]) R. Pr. 6. März 1743: «darüber wurde schon viel geraten, aber nichts festes beschlossen». Die Vorschläge des Bauamts wurden damals «auf Probe» eingeführt. — [4]) St. A. Mandaten und Ordnungen der Stadt Basel Bd. VII, s. Exkurs No. 13.

Ende gebracht sei» mit 2919 ℔ 2 ß 9 ₰ abermaligen Kosten. Die Berichte von Fuchs wiederholen sich nun einige Jahre lang regelmässig, bis am 29. Juni 1757 im Rat die Einwendung gemacht wird, «Fuchs und die Strassen kosteten noch immer sehr viel», ob diese Ausgaben nicht bald ein Ende hätten? Später erscheint denn auch wieder der gewöhnliche «Lohnherr» mit seinen Strassenberichten oder Chausséerelationen. Und so scheint es weiterhin geblieben zu sein. Dass übrigens trotz der präcisen «Wegordnung» noch immer keine rechte Ordnung eintrat, beweisen eben jene Strassenberichte. Da ist z. B. jenseits des Bubendorfer Bades dem Berg nach viel Erde und Grien bis in die halbe Strasse hereingeglitten, gegen Hölstein das Strassenbord heruntergefallen oder vom Wasser angefressen, in Niederdorf sind die Bauern einerseits mit ihren Baugruben, anderseits mit dem Gartenhag vorgerückt, sodass die Strasse zu schmal ist (alles 1748), oder der Schlamm ist nicht weggeführt, das Wasser läuft von den Äckern über die Strasse, zur Überführung ist Erde statt Kies verwendet u. s. w. Oder einer der Ratsherren hat auf einer Fahrt beobachtet, dass die Strasse von dem Spital bis Waldenburg in so schlechtem Zustande sei, dass «Fahrende mit aller Mühe und Fussgänger wegen des grossen Sumpfes und Morastes bald gar nicht wandeln können», weil der Wegmacher seine Pflicht nicht that (1781). Auch ist in dem Verfahren keine Konsequenz. Während Fuchs laut Wegordnung darauf hält, dass zuerst der Schlamm beseitigt, dann erst reiner Kies auf die Strasse geführt werde, meint später (1766) Lohnherr Sarasin, man sollte den Kies «mit etwas Lehm vermischen» und «ihn in den Schlamm selbsten thun» (!). Übrigens wurde laut Angabe eines Berichtes (von Orismüller Schäfer?) im Jahr 1798 auf die Unterhaltung sämtlicher Strassen des Kantons (?) die nicht unbeträchtliche Summe von 10340 ℔ verwendet, wobei die Strassen ins Birsthal, nach Bourglivre (St. Ludwig), Hüningen und jenseits des Rheins nicht mitgerechnet sind. Es gab damals 8 bis 10 Wegmacher, deren Bezahlung durch die Weggelder der Fuhrleute bestritten wurde.

Gesetze über Wagenlasten. Man verstand es noch nicht, einen genügend festen Strassenkörper herzustellen.

Daher waren die durch die Fuhren verursachten tiefen Geleise eine Ursache beständiger Klagen. Die auf Haufen zugeführten Steine sollten zur Ausfüllung dienen; diese unterblieb aber oft. So geschah es z. B. laut Bericht Schäfers vom 9. November 1799,[1]) dass «kürzlich zwischen dem Alten Markt und der Hülftenbrücke zwei mit Tabak beladene Wagen wegen der tiefen Geleise umfielen, obschon sie auf der Mitte des Weges fuhren». Man suchte dem Übelstande abzuhelfen, indem man die Wagenlasten beschränkte und Verordnungen aufstellte über das Maximum des erlaubten Gewichtes (so schon früher 1723, vgl. S. 159). Natürlich mussten solche Bestimmungen interkantonalen oder gar internationalen Charakter haben, wenn sie etwas ausrichten sollten. Und so sehen wir denn Basel mit den Regierungen anderer Kantone und sogar des Auslandes darüber konferieren. Am 1. Juli 1738 teilt Bern mit, zur Erhaltung der Landstrassen sei es veranlasst worden, die Ladung der Fuhren auf 30 Centner, die Zahl der Pferde eines Wagens für die Ebene auf vier, für böse und bergige Strassen auf fünf zu beschränken; auch verlangte es Attestate bezüglich der Qualität und des Gewichtes der Waren für jeden Wagen. Das fand man in Basel (5. Juli) zu beschwerlich, zumal Bern sich schon 1724 zu 50 bis 60 Centner verstanden habe, und liess auf der Tagsatzung zu Frauenfeld den Baslerischen Gesandten mit den Vertretern von Zürich, Luzern, Schaffhausen, St. Gallen und Bern darüber verhandeln. Da Bern anfänglich nicht nachgeben wollte, schrieb man an die andern Stände. Auf deren Eingabe erreichte man nur so viel, dass Bern seine Verordnung einstweilen noch nicht ausführte, aber es wiederholte sie ein Jahr später und liess sich erst durch erneute Vorstellungen «hiesigem Stand zu Ehren» zu der «Erläuterung» seines schon ausgeschriebenen Mandates bewegen «dass ein Güter- und Lastwagen an Waaren ohne Schiff und Geschirr, Tara und Emballage 45 bis höchstens 50 Centner Zurzacher Gewicht führen dürfe».[2]) Später, im Jahr 1743, setzte Bern, im Einverständnis mit Basel, die erlaubte Last

---

[1]) Lst. L. 96, 20. — [2]) R. Pr. vom 1., 5., 19. Juli, 9. Aug., 3., 6. September 1738; 27. Juni, 4. Juli, 19. September 1739. Vgl. auch Bavier S. 36.

der Güterwagen auf 35 Centner Zurzacher (= 37 oder 38 Basler) Gewichtes herab. Für die Weinfuhren aus der Schweiz ins Ausland erliess Basel im Jahr 1744 eine Verordnung, welche nicht mehr als 40 Ohmen Kolmarer oder 12 Saum Luzerner Mass erlaubte, wiederholte dieselbe am 17. Dezember 1746[1]) und liess sie in allen Wirts- und Wachthäusern anschlagen. Zuwiderhandelnde sollten mit einer Mark Silber und Konfiskation des Übergewichtes bestraft werden, wovon die eine Hälfte dem Entdecker, die andere dem Obervogt (d. h. dem Staat) zufiel. Aber in der Folge sehe ich, dass den Fuhren aus dem Reich 60 Centner erlaubt waren. Für die Beladung der andern Wagen, die in die innere Schweiz gingen, war die Verordnung von 1744 auf 40 Centner herabgegangen (früher waren es 50, vgl. S. 159). Doch gestattet das Mandat von 1759 (s. S. 184) für alle Güter-, Fracht- und Salzwagen mehr: nämlich die bisher erlaubte Last von 60 Centnern, für die Weinfuhren dagegen 50 Ohmen Kolmarer Mass. Die Busse der Fehlbaren betrug in beiden Fällen 40 Gulden. Im Jahr 1763 fanden neue Verhandlungen mit Solothurn, Bern, Zürich, Zug, Luzern, Glarus statt. Man kam überein, für die Schweizer Fuhren nicht mehr als 50 Centner zu gestatten, und Basel errichtete in Liestal vor dem obern Thor eine Romaine (d. h. Brückenwage), mittelst der alle über die beiden Hauensteine fahrenden Wagen auf ihr Gewicht geprüft wurden. Zu diesem Zweck hatte das Bauamt die Einrichtung zu Grosshüningen besichtigt und entsandte einen Ingenieur, um die Landstrassen im Kanton Bern und Solothurn, insbesondere aber die Romainen zu Bern und Aarburg zu studieren. Die Einrichtung zu Liestal, nach dem Muster der Romaine in Grosshüningen gemacht, kostete 4000 ℔[2]) und funktionierte z. B. noch im Jahr 1799, wo der Strassenbericht J. J. Schäfers (des «Orismüllers») von einer heftigen Begegnung mit einem Fuhr-

---

[1]) R. Pr. vom 28. Dez. 1743 und 18. Jan. 1744 (darauf die Antworten Zürichs und Luzerns). — St. A. Mandaten und Ordnungen der Stadt Basel Bd. VII (1746). — [2]) R. Pr. 4. Juni 1763; Bauakten B 4 (Bd. 1752—1746) No. 216 vom 25. Juni 1763. Kosten: Bauakten C 1; Bedenken des Bauamts wegen Lohnamtsausgaben, vor Gr. R. verlesen 11. Juli 1774.

mann erzählt,[1]) dessen zu schwer beladenen Weinwagen er an der genannten Romaine prüfen liess. Der Fuhrmann hatte auf seinem mit sieben Pferden bespannten Wagen fünf grosse Fässer Wein, die zusammen 113 Centner wogen. Das Gesetz, heisst es da, erlaube nur 65 Centner! Also hatte seither auch die Ordnung sich wieder geändert und wurde auch diese, so wenig als die frühern, immer befolgt!

Gesetze über Deichsel- und Gabelfuhren. Wiederholte und lange Verhandlungen verursachte auch die Frage der neu eingeführten Wagen mit Deichseln, an die die Pferde zu zweien nebeneinander gespannt wurden, statt der ältern Bespannung in «Landern» oder «Gabeln», die nur je ein Zugtier hinter dem andern zuliessen. Vor der Korrektion des obern Hauensteins konnten die Basler diese Veränderung nicht annehmen, weil die Strasse, wenigstens über den Berg, zu schmal war für zwei Zugtiere nebeneinander. Das Direktorium der Kaufmannschaft bemerkte zu dem Ansinnen Berns im Jahr 1738, dass man nur noch mit Deichselwagen sollte fahren dürfen, in einem Gutachten vom 5. Juli 1738: es würde diese Massregel «zum grössten Nachtheil unseres Commercii gereichen, denn die Deichselwägen erfordern zwei Pferde nebeneinander, welches über den Hauenstein nicht angeht». Darum liess Bern im Jahr darauf die Massregel wieder fallen auf Vorstellungen der fremden Fuhrleute.[2]) Aber nach der Strassenkorrektion befürwortete das Basler Bauamt selbst die Abschaffung der Gabelfuhren und riet, mit Bern gemeinsam Solothurn zum Mitmachen zu zwingen.[3]) Die Sache kam aber erst in Fluss, als der zu Ulm versammelte schwäbische Kreiskonvent den Basler Rat durch ein Schreiben ersuchte, die dortige gedruckte Verordnung zu unterstützen, «in welcher das mittlere Glaiss eingeführet, die Güterwägen über 60 Centner zu laden und die Gabelen- und Lannenfuhren ausser den zweirädrigen Wägen verboten worden».[4]) Die bezüg-

---

[1]) Lst. L. 96, 20. Bericht vom 9. Nov. 1799. — [2]) R. Pr. 1. und 5. Juli 1738. — [3]) R. Pr. 6. März 1743. — [4]) R. Pr. 10. Juni 1750. Es handelt sich um eine grössere Spurweite der Räder. Warum aber die «Gabelfuhren» den Strassen verderblicher wurden als die Deichselfuhren, kann ich nicht beurteilen. Wagen mit Landern und bloss zwei, sehr grossen Rädern («fran-

liche Verordnung kenne ich nur aus einem Mandat der österreichischen Regierung, das am 12. Juni 1748 ein früher schon erlassenes Verbot erneuert. Basel, das genötigt war, die Beistimmung «der löblichen obern Orte» zu gewinnen, scheint zunächst nichts verordnet zu haben. Endlich erfolgten in den Jahren 1756 und 1759 am 12. November bezügliche Verordnungen. Die frühere gebot allen Unterthanen die Deichselfuhren, ausgenommen für leichte Fuhren von Dorf zu Dorf oder auf die Güter (wo die Wege zu schmal waren). Die Ordnung von 1759, die auf den 1. März 1760 in Kraft trat, verbot — ausser erneuten Bestimmungen über Wagenlasten — «auf unsern Landschaften alle ‚Gabelfuhren und eng Gelais'; es sollen alle Wagen mit Deichseln und ‚weitem oder doch wenigstens Mittelgelaise' versehen sein, bei Busse von 40 Gulden».[1]) Freilich musste man, wenn der Befehl ausführbar sein sollte, am untern Hauenstein die Strasse oberhalb Läufelfingens erst breiter machen(!), und die Landleute mussten insgesamt neue Wagen anschaffen, wenn sie die Landstrasse ordnungsgemäss befahren wollten (auf Nebenwegen war das Bisherige erlaubt). Dass es damit nicht so schnell ging, lässt sich denken, zumal es vorkam, dass sich z. B. 1763 fehlbare Leute in Pratteln mit dem bösen Beispiel ihrer Unterbeamten entschuldigen konnten: weshalb denn diese, nicht jene bestraft wurden. Doch scheint man sich in die neue Gewohnheit bald eingelebt zu haben.[2])

Was im weitern Verlauf des 18. Jahrhunderts und in den ersten Jahrzehnten des 19. geschah, betrifft einzelne Korrekturen und Brückenbauten oder die Unterhaltung der Strassen überhaupt und hat keine besondere Beziehung auf die obere Hauensteinstrasse. Dieser hingegen stand noch eine rationelle, zum ersten Mal mustergültige Behandlung bevor in den Jahren 1830—1834. Auf diese soll nun noch näher eingetreten werden.

---

zösische Wägelein») sollen nach mündlicher Aussage eines ältern Mannes noch um 1830 auf dem obern Hauenstein oft gefahren sein. — Kopie des Mandates vom 12. Juni 1748 in St. A. Mandaten Bd. VII.

[1]) St. A. Mandaten Bd. VII. — Vgl. die Gutachten des Bauamtes und der Kaufhausherren: Bauakten B 4 (1752—1764), No. 123 vom 13. Okt. 1759.

[2]) R. Prot. 12. Febr. 1763.

IV. Korrektion des obern Hauensteins 1830—1834.

Vorbemerkung. Ich benütze hier erstens die Protokolle der «Hauenstein-Korrektions-Kommission», welche sich auf dem Staatsarchiv Basel befinden und zwei Bände umfassen, von denen der erste die Jahre 1819—1829, der zweite die Zeit vom 10. Februar 1829 bis zur letzten Sitzung vom 20. Mai 1835 enthält. Einer Angabe der Seitenzahlen enthalte ich mich hier, da die Stellen leicht aufgefunden werden können. Zweitens standen mir die 1827 und 1829 gezeichneten Pläne zu dieser Korrektion zur Verfügung, welche im Archiv des Baudepartements in einer Mappe aufbewahrt liegen. Die einzelnen Aktenstücke, Gutachten, Ratschläge u. s. w. kenne ich nur so weit, als sie in jenen Protokollen inhaltlich oder wörtlich wiedergegeben sind. Wer also das Technische an der Sache genauer verfolgen möchte, den muss ich auf den Text jener Schriftstücke selbst verweisen. Hier verfolge ich nur den historischen Verlauf der Arbeiten.

Anlass und Einleitung der Strassenkorrektion. Anlass und Anfang war die Korrektion des untern Hauensteins, d. h. des Jurapasses bei Olten. Am 21. August 1819 fand während der Tagsatzung zu Luzern eine Konferenz der Abgeordneten von Luzern, Uri, Solothurn, Basel, Aargau und Tessin statt, welche sich mit der Frage beschäftigte, «wie der Warentransit über den St. Gotthard bestmöglich befördert werden könnte». Man beschloss, den bezüglichen Regierungen Anträge vorzulegen, die sich auf die Zölle bezogen, den Handlungsbehörden der Kantone gegenseitige Beratungen «über das Beste des Transits» (Frachtentarife etc.) anempfahlen und als drittes die Herstellung und Unterhaltung der Strassen von Basel bis durch das Tessin hinab wünschten. Insbesondere möchten die Stände, welche an der Strasse von Luzern bis Basel Anteil haben, «auf die an einigen Stellen daselbst, und zwar vorzüglich auf der Bergstrasse über den Hauenstein, sehr benötigten Strassenkorrektionen ernstlichen und thätigen Bedacht nehmen».

Das Schreiben der Konferenz lag der Basler Regierung am 29. September vor und sie trug die Beantwortung des dritten Punktes dem löbl. Landkollegium auf, das am 13. Oktober in einem Gutachten sich dahin aussprach: die Bergstrasse über den untern Hauenstein könne sich zwar mit

jeder andern Bergstrasse messen (sie hatte aber, wie ich einem technischen Gutachten Prot. S. 46 ff. entnehme, auf Basler Seite Stellen mit 21 %, auf Solothurner Seite mit 24 % Steigung, war daher besonders zur Winterszeit gefährlich!), wenn aber eine Verbesserung nötig befunden werde, so müsse man sie oberhalb Läufelfingens links, beim Reisen, vorbeiführen, was eine Ausgabe von 40—50,000 Franken ausmachen würde. Der Staatsrat, an den das Gutachten gewiesen wurde, setzte sich mit Solothurn in Verbindung, das zwar erklärte, seine «Finanzkräfte» erlaubten ihm jetzt keine Beteiligung, es sehe sich daher genötigt, seine Mitwirkung, «wo nicht gänzlich zu entziehen, so doch auf günstigere Zeitumstände zu verschieben», aber doch bereit war zu einer gemeinsamen Lokalbesichtigung. Auf Ansuchen erhielt man von Luzern einen Ingenieur, Meschini von Bellinzona, der Plan und Kostenvoranschläge verfertigen sollte, und es versammelten sich die von beiden Ständen hierzu Deputierten zum ersten Mal am 20. Juli 1820 in Olten.

Die Abgeordneten, welche in der Folge von Zeit zu Zeit zu Beratungen über den untern Hauenstein in Olten, später, als es sich um den obern Hauenstein handelte, in Balsthal oder Langenbruck sich versammelten, waren folgende. Von Basel: die Staatsräte Oberst Stehlin, Deputat La Roche, Ratsherr Wieland, später (für Wieland) Ratsherr Wilh. Vischer[1]); von Solothurn: Staatsrat Ludwig v. Roll oder Ratsherr Victor Glutz v. Blotzheim, Oberst v. Altermatt, Appellationsrat Hirth, Staatskassaverwalter Staub; nach 1833 nahmen von Baselland teil: Landrat Änishänsli oder Regierungsrat Singeisen, Landrat Jörin oder Mesmer. Anfangs war auch Luzern in einigen Sitzungen vertreten durch Standesseckelmeister Meyer von Schauensee. Das Präsidium führten: am längsten Stehlin, dann Wieland für den untern Hauenstein; für die Beratungen über den obern Hauenstein wieder Stehlin, später von Roll oder Glutz. Als Aktuare funktionierten Ratssubstitut Lichtenhahn von Basel, Ratssubstitut Wirtz von Solothurn, Aktuar Nörbel. Dies sind die beschliessenden Mitglieder. Die Oberleitung aber, d. h.

---

[1]) Siehe Exkurs No. 15.

die unausgesetzte Thätigkeit des Planierens, Berechnens, Überwachens der von den Unternehmern übernommenen Arbeiten fiel auf baslerischer Seite dem Strasseninspektor Andreas Merian, auf solothurnischer Seite dem Bauherrn Tugginer zu, der gegen Ende durch Bauherrn Sager (den Unteraufseher am untern Hauenstein) ersetzt wurde. Das Lob grösserer Energie scheint dem Basler Merian zu gebühren. Diese Ingenieure nahmen an den Sitzungen natürlich nur berichtend und beratend teil.

Vom untern Hauenstein hier nur so viel. Nachdem man am 20. Juli 1820 zu Olten sich versammelt und am 25. Mai 1821 die ersten Pläne und Kostenberechnungen dem Basler Rat vorgelegt hatte, stockte die Angelegenheit, bis am 13. Dezember 1824 die Basler Haushaltung wieder vor den Rat gelangte und infolge einer Mitteilung Basels an Solothurn eine zweite Konferenz zu Olten stattfand, am 24. und 25. Februar 1825. Hier war auch Luzern vertreten. Aber die wiederholte Weigerung Solothurns, sich an der auf 300,000 Franken geschätzten Ausgabe zu beteiligen, hätte beinahe die Unternehmung zu Fall gebracht. Da schlugen die Basler vor, man solle sich von der Eidgenossenschaft für die neuerstellte Strasse ein Weggeld bewilligen lassen (das indessen nicht höher sein sollte als die bisherigen Vorspannskosten, siehe Grossratsprotokoll vom 1. August 1825); aus diesem und den Beiträgen der beiden Stände sollten die Kosten bestritten werden. Basel anerbot sich, den doppelten Beitrag zu leisten, Solothurn aber verlangte beharrlich eine dreifache Beteiligung Basels. Man ging ohne Beschluss auseinander. Doch entschloss sich Basel zuletzt, laut Beschluss des Grossen Rats vom 4. Oktober 1825, zu der dreifachen Quote, und nachdem auch die eidgenössischen Abgeordneten J. Caspar Zellweger als eidgenössischer Zollrevisor und K. L. von Tscharner von Bern die Pläne und andern Vorlagen geprüft hatten, wurde das Finanzielle so geordnet, dass die Hälfte der Kosten durch den von der Tagsatzung zu genehmigenden Zoll, die andere Hälfte so bestritten werden sollte, dass Basel jährlich drei Viertel, Solothurn nur ein Viertel derselben aufzubringen hätte. In drei Jahren solle die Korrektion vollendet sein. Die Grossen Räte von Basel und Solothurn ge-

nehmigten diesen Vorschlag, ebenso die Tagsatzung den Zolltarif. So wurde die neue Strasse von Buckten bis Trimbach überall in einer Breite von 7,50 m und mit einem 5 % nirgends übersteigenden Gefälle hergestellt. Sie erhielt damals, nach mancherlei Beratungen, oberhalb Läufelfingens die grosse Kurve gegen Wysen hin und oberhalb Trimbachs die weite Ausweichung nach Westen unterhalb Iffenthals, wie beides noch heute besteht. Die Arbeiten begannen im Januar 1827 und waren vollendet im November 1829, so dass die Strasse am 1. Januar 1830 offiziell eröffnet werden konnte. Die Gesamtkosten beliefen sich ohne die Zinsen auf 330,829 Franken 31½ Rappen.

Nun hatte aber schon am Anfang der Verhandlungen Solothurn gewünscht, dass nach dem untern Hauenstein auch der obere einer Korrektion unterzogen werden solle. Schon 1821 lag eine Vermessung desselben durch Merian vor, in der stürmischen Konferenz vom 24. Februar 1825 zu Olten sprachen die Vertreter Basels ihre Geneigtheit aus, und bald darauf verpflichteten sich die beiden Stände — Solothurn am 24. März, Basel am 21. April durch gegenseitige Schreiben — es solle nach der Beendigung der Korrektion des untern Hauensteins auch der obere auf die erste Aufforderung Solothurns hin korrigiert werden und zwar nach den nämlichen Grundsätzen und auf gemeinschaftliche Kosten, aber mit gleichen Beiträgen der beiden Stände. Diese Versprechung genehmigten die obersten Behörden, der Grosse Rat von Basel am 3. Oktober, der von Solothurn am 20. Dezember 1826, gleichzeitig mit dem Vertrag wegen des Oltener Hauensteins. Während der Arbeiten an dem letztern nahmen Ingenieure den Pass zwischen Waldenburg und Balsthal auf, die Kommissionen besichtigten die Aussteckung, Merian erhielt den Auftrag, Pläne und Kostenvoranschläge anzufertigen (alles 1827), und am 2. Februar 1828 hatten Präsident Stehlin und der Ingenieur Joh. Amadeus Watt — dessen Plan schon für den untern Hauenstein befolgt worden war — eine vorläufige Besichtigung des Passes vorgenommen und gefunden, dass sowohl oberhalb Waldenburgs und bei Langenbruck, als auch oberhalb St. Wolfgangs der bisherige Strassenzug abgeändert werden

müsse. Ehe man aber Definitives beschloss, liess man sich, um den Ertrag eines künftigen Zolles annähernd bestimmen zu können, aus den Zollregistern, die zu Balsthal vom 1. Januar 1824 bis zum 31. Dezember 1827 waren aufgenommen worden, Angaben aufstellen über die Benützung des Passes während der vier letzten Jahre. Es ergab sich daraus folgendes. Der jährliche Durchschnitt betrug:

Güter, Weinfuhren u. s. w. .	76091 1/2 Centner.				
Angespannte Pferde . . .	6931 3/4	à 7 Batzen	=	Fr. 4852. 23	Rp.
Kutschen, Chaisen, Salzfuhren	—			—	
Landesprodukte, Weinfuhren mit leeren Fässern . . .	3022	à 5 »	=	» 1511. —	»
Posten und Diligencen . .	960	à 4 »	=	» 384. —	»
Steinfuhren	318	à 4 »	=	» 127. 20	»
Unbeladene Wagen	1476 1/4	à 2 »	=	» 295. 25	»
Leere Pferde, Ochsen, Kühe	2539	à 1 »	=	» 253. 90	»
Schmalvieh	1152 1/4	à 1 Kreuzer	=	» 28. 81	»
Ziegen, Schafe, Schweine . .	964,74	à 1 Rappen	=	» 9. 65	»
Jährlicher Zoll				Fr. 7462. 04	Rp.

(Über den untern Hauenstein sagt Prot. S. 58, dass nach Beobachtung seit einigen Jahren den Pass jährlich 4—5000 Pferde, die vor Kaufmannswagen gespannt sind, passieren; dann folgen der Zahl nach die Salzfuhren, dann die Weinwagen, nach Umständen ungleich gross; der innere Verkehr der Nachbargegenden und der Reisenden sei « beträchtlich ».)

Hiernach hatte der Verkehr des obern Hauensteins den des untern um diese Zeit überholt, während er am Ende des 18. Jahrhunderts nicht auf die Hälfte geschätzt wurde (Bericht von Schäfer, 9. November 1799: Lst. L 96, 20); es ist daher erklärlich, dass Solothurn auf die Korrektion auch dieses Passes drang.

Als man sich sodann am 27. März 1828 wieder zu Olten unter Stehlins Vorsitz zusammenfand, einigte man sich, nach vorausgegangener Besichtigung der ausgesteckten Tracés, über die allgemeinen Fragen: die Strecke, welche gemeinsam von Basel und Solothurn gebaut werden sollte — die andern Partien überliess man den einzelnen Kantonen — ging vom Wirtshaus zum Löwen in Waldenburg (d. h. oben im Städtchen) bis St. Wolfgang (am Fuss der Ruine Neu-Falkenstein: dieser Punkt wurde bei der definitiven Aus-

führung geändert, s. unten!). Die Breite der Strasse sollte $7^1/_2$ Meter, das Gefälle «in der Regel» 5 % betragen: alles wie am untern Hauenstein. Die Kosten wurden auf 200,000 Franken geschätzt (freilich kamen sie mehr als doppelt so hoch!). Die Regierung von Basel sorgt für Aufbringung der Gelder zu $3^1/_2$ %. Diese sollen getilgt werden: 1. durch ein Weggeld, das für eine bestimmte Zeit auf der neuen Strasse zu erheben ist, nach Bewilligung der Tagsatzung, die auch den Tarif festsetzt; der Ertrag des Weggeldes wird auf jährlich 7700 Franken geschätzt; 2. durch jährliche, von beiden Regierungen zu gleichen Teilen geleistete Beiträge: jeder Kanton «stösst» jährlich hierzu 4500 Franken «ab». Das Memorial, das diese Beschlüsse der Konferenz dem Basler Rate mitteilt, redet auch schon von den wichtigsten Abänderungen des Strassenzuges: der einen, oberhalb Waldenburgs — von dort bis zum Spital hatte die alte Strasse die starke Steigung von 6 bis $16^1/_2$ % (s. oben S. 43) —, wo zunächst zwei Möglichkeiten vorgelegt werden; der andern auf Solothurner Seite oberhalb St. Wolfgangs — hier bestand früher am Giselstalden die Seilvorrichtung (s. oben S. 29) — «längs dem Augstbach und in der Gegend der sogenannten engen Klus», wo Herr Watt, um 5 % Steigung zu ermöglichen, auf einer Strecke von 1100 m «eine doppelte Wiederkehr» vorschlägt. Die Kommissionen der beiden Stände raten um der grossen Kosten willen davon ab und wollen hier eine Steigung von 5 bis 6 % zulassen. Der Kleine Rat hiess die Vorschläge gut, legte dem Grossen Rate ausser dem Memorial der Kommission die Eingabe an die Tagsatzung wegen Bewilligung des Weggeldes vor und bat um sofortige Behandlung der Sache, damit nicht durch Verzögerung der Vorarbeiten alles um ein ganzes Jahr hinausgeschoben werde. Am 6. Februar 1828 beschloss der Grosse Rat, der Regierung nach ihrem Ratschlag «die Hand zu öffnen» zur Unterhandlung mit Solothurn, aber mit dem bedeutsamen Zusatz, «dass nicht ohne Not und vorherige Mitteilung an den Grossen Rat von den beim untern Hauenstein geltenden Grundsätzen abgewichen werde». Damit war also die Aufgabe gestellt, womöglich nirgends ein Gefälle von 5 % zu übersteigen.

Die Bewilligung des Weggeldes nach dem Beispiel des untern Hauensteins bot keine Schwierigkeit, nachdem zur Besichtigung und Prüfung dieselben eidgenössischen Deputierten wie früher, Zellweger und Tscharner, sich am 26. Mai in Waldenburg eingefunden und die Sache empfohlen hatten. Die Tagsatzung genehmigte es samt dem Tarif am 16. August 1828. Aber die Erreichung jenes Zieles, das der Grosse Rat gesteckt hatte, überall eine Steigung von nicht mehr als 5 % einzuhalten, rief, namentlich für die beiden oben erwähnten Wegstrecken, lange Beratungen und verschiedene Projekte wach. Denn als gegen das Ende des Jahres die von Merian im Auftrage der Kommission ergänzten Pläne dem Basler Kleinen Rate vorgelegt wurden, wies derselbe die schon in sich uneinigen Vorschläge der Kommission an dieselbe zur nochmaligen Überlegung zurück mit der Weisung, Sachverständige zu befragen (6. Dezember 1828). Aber auch die nun zu Rate gezogenen Tscharner, Liard «inspecteur général des ponts et chaussées» in Belfort, Meschini und Watt, samt dem weiter über alle diese Ansichten befragten Prof. Huber in Basel, vermochten dem Rat keinen einheitlichen Vorschlag zu machen, indem sie teils 5 %ige Steigung auf der ganzen Strecke, teils Stellen mit $5^{11}/_{20}$ und $5^{4}/_{5}$ % Steigung beantragten. Der Rat verwies also (12. März 1829) nochmals auf den Grossratsbeschluss vom 6. Februar 1828. Als nun selbst nach erneuten Untersuchungen und Plänen keine Einigkeit herrschte (Sitzung der Kommissionen vom 21./22. April in Balsthal), tauchte die Frage auf, ob es nicht möglich wäre, mit Umgehung von Waldenburg und Balsthal ein Tracé mit bloss 5 % Gefäll zu erhalten. Man liess auch diese Frage von Basler und Solothurner Seite durch Merian untersuchen. Aber Tugginer, dessen Kommittenten zum voraus erklärt hatten, «es liege nicht in den Gesinnungen der Solothurner Regierung», Balsthal abzuschneiden, erschien einfach nicht, als er zu der Untersuchung an Ort und Stelle eingeladen wurde. Und der Basler Rat, dem der Gemeinderat von Waldenburg einen Protest gegen Umfahrung des Städtleins zugesandt hatte, sah durch Beschluss vom 22. August 1829 von diesem Vorgehen ab.

Für die Stelle oberhalb Waldenburgs lagen nun, nach-

dem man schon am 22. April einen über die Papiermühle hinauf-, in langem Bogen zurück- und dann wieder hinaufführenden Vorschlag verworfen hatte (s. Exkurs 14, No. 2), noch vier weitere Projekte vor, deren eines, von Merian schon früher vorgeschlagen, zwar etwas teurer und länger war als das allererste (a. a. O. No. 1), aber nur eine Steigung von 5 % voraussah und während der Ausführung keine Unterbrechung des Verkehrs nötig machte (a. a. O. No. 3). Nach wiederholter Besichtigung des Ortes entschloss sich die Kommission nun zu diesem, nochmals durch Merian ausgearbeiteten Vorschlag, der eine Strasse beantragte, «welche von Waldenburg aus längs der alten Strasse bis gegen die Papiermühle sich hinziehet, dann eine Wiederkehr links bildet und bergan steigt und sich durch eine Wiederkehr rechts in fast gerader Richtung gegen den Spital hinaufziehet». Der Rat trat am 29. August 1829 diesem Vorschlag endgültig bei. Dieser in der Folge ausgeführte Strassenzug besteht noch heute und hebt aufs zweckmässigste die seit Jahrhunderten hier vorhandene Schwierigkeit einer übermässigen Steigung, indem er nach der oben bezeichneten «doppelten Wiederkehr» an der östlichen Bergwand allmählich emporführt mittelst eines Anschnittes in den steilen Abhang. Mit der «alten Strasse», deren steilen Aufstieg sie mitten durchschneidet, trifft die neue Strasse erst beim Spital wieder zusammen (s. Exkurs No. 14).

Oberhalb des Spitals wurde sodann (wie der heutige Zustand zeigt) die bisher in der Tiefe der «Klus» laufende und dort stets gefährdete Strasse aufgegeben und dieselbe etwa 15 m höher um die Ecke des Kräheckberges herumgeführt mit Wegsprengung einer ziemlich ausgedehnten Felspartie, sodass die Fahrstrasse des 19. Jahrhunderts höher als die des Mittelalters, aber bedeutend tiefer als der römische Einschnitt sich vorbeizieht.

Einer kurzen Strecke, der von der Passhöhe bei dem Hofe «Freichelen» bis ins Dorf Langenbruck, war man genötigt, etwas mehr als 5 %, nämlich $5^2/_5$ % Fall zu geben, obschon man (gleich jenseits des heutigen Kurhauses) die Strasse von der alten, geradlinig abwärts führenden, rechts

in weitem Bogen abbog. Im Dorfe selbst wurde, nach später von Merian und Watt aufgestellter Modifikation, der Bach hinter der Schmiede (damals dem letzten Haus unten im Dorfe, links von der Strasse) herumgeleitet, jenseits Langenbruck aber die (bisher am westlichen Bergabhang auf und ab steigende, s. oben S. 9) Strasse «mit Ausweichung der zwischeninne liegenden Erhöhung ganz eben» auf die Brücke im Lochhaus geführt. Von hier an wurde wieder der alte Strassenzug völlig verlassen, indem es nun statt aufwärts und oberhalb des Dorfes Holderbank in dasselbe hinabging und an der Mühle vorbei.

Hier aber begann eine zweite schwierige Stelle, um die wieder lange hin und her gestritten ward. Es ist schon oben (S. 190) mitgeteilt worden, dass Ingenieur Watt «beim Augstbach und in der sogenannten engen Klus» eine doppelte Wiederkehr vorschlug, um eine Steigung von 5 % zu ermöglichen. Da dies Projekt keinen Anklang fand, suchte die Kommission andere Aushilfe. Die Basler liessen eine Linie ausstecken, die «auf der Mitternachtsseite des Baches oder auf der Sonnenseite des Thals (d. h. der rechten Thalseite, wo bisher die alte Strasse, nur höher oben und mit starker Senkung nach St. Wolfgang führte) über die alte Strasse und einen oberhalb derselben befindlichen Felsen, mit Gefäll von 5 $^{8}/_{10}$ Prozent bis zu den Häusern von St. Wolfgang» ging. Die Solothurner hingegen griffen ein schon früher von Basel aus (nach dem Ratsbeschluss vom 12. März 1829, Prot. Bd. II, S. 11) aufgetauchtes Projekt lebhaft wieder auf: die Strasse «auf der Mittagsseite des Baches der linken Thalhalde nach bis ins Dorf Balsthal zu führen mit Gefäll von 4 $^{11}/_{100}$ Prozent». Hier war also mit einer geringern Steigung auszukommen, man brauchte nicht unter einem Felsen durchzufahren, vermied eine Wiederkehr, und der Transit litt während des Baues keine Unterbrechung. Merkwürdigerweise sträubten sich die Baslerischen Kommissionsmitglieder lange gegen diesen Vorschlag, der doch von ihnen selbst ausgegangen war, liessen durch wiederholte Bohrungen den Schuttboden des linken Abhanges untersuchen, weil sie dort beständige Rutschungen besorgten, und wurden durch Ingenieur Watt nochmals in ihrer Ansicht bestärkt. Aber

zu Solothurn erkannte der Grosse Rat, vor den die Frage nach Bericht eines Augenzeugen gebracht wurde, dass die Anlage «schattenhalb am Augstbach weit schicklicher und vorteilhafter sei», und endlich willigte auch der Basler Kleine Rat (29. August) ein. So kam, nach einigem Hin- und Herschreiben, die Kommission in einer Sitzung vom 23. Oktober 1829 zu den endgültigen Beschlüssen, zu deren Ausführung der Rat von Basel am 4. November den Seinigen Vollmacht gab.

Die Korrektion sollte demnach (abweichend vom Entscheid des 22. April 1829) sich erstrecken: vom Wirtshaus zum Löwen in Waldenburg bis zur St. Ottilienkapelle in Balsthal, nach den Grundsätzen, die für den untern Hauenstein befolgt worden waren. Die Pläne der Ingenieure Merian und Tugginer geben folgende Grössen an:

	Basler Seite	Solothurner Seite
Länge in Meter . . .	5890	6802,40
Höhe » » . . .	237,53	204,03
Gefäll pro Cent . . .	5	4,27
Kostenüberschlag (ohne Landentschädigungen)	Fr. 120 000. —	Fr. 116 000. —

(Summe Fr. 236 000. —).

Die für den untern Hauenstein bestimmten, also auch für den obern geltenden technischen Vorschriften waren folgende:

Breite der Strasse von einem Bord zum andern: 7,50 m (= 25,5 Berner Fuss). Strassengräben 0,50 m breit, 0,20 m tief, mit grobgespitzten Steinen besetzt. Wölbung $^1/_{30}$ der Breite. Steinbett 6,5 m breit, in der Mitte 0,4, gegen die Ränder 0,3 m dick. Zur Aufnahme des Steinbettes muss die Erde so breit horizontal ausgegraben werden, dass an jeder Seite eine Bankette von 0,5 m Breite bleibt. Zwei Arten von Steinbett werden vorgeschrieben, je nach der Festigkeit des Bodens: a) in Dörfern, mosigen Wiesen, auf Letten oder erdigem Boden eine «Besetze», deren Steine auf ihre grösste Fläche gelegt werden, die dickern in die Mitte, die längern als Randsteine an die Enden, dazwischen soll Kies (nicht Erde) gestampft werden. Wo nicht a) vorgeschrieben wird,

tritt ein: b) Auffüllung des Lagers mit zerschlagenen, faustgrossen Steinen, in drei Schichten, gedrängt aneinander gelegt, jede Schicht gestampft. — Bekiesung: der Kies soll geworfen, von aller Erde, Sand u. s. w. gereinigt werden, alle Steine sind bis zur Grösse eines Hühnereis zu zerschlagen. Der Kies soll von den Strassenseiten aus aufgerecht werden, in der Mitte bis 0,15 m dick, an den Seiten sich verlierend, zweimaliges Rechen. — Bei felsigen Stellen kein Steinbett, aber unter der Bekiesung eine Lage gestampfter Steine 0,01 m dick — Mauern, Agden, Brücken, Abweissteine. — Über alles sind noch besondere Vorschriften beigefügt (Prot. Bd. I., S. 97).

Die Beschlüsse der Kommission und des Kleinen Rats wurden am 9. Dezember 1829 dem Grossen Rat vorgelegt und von diesem genehmigt. Dabei rechtfertigte der Ratschlag die gegen früher (6. Februar 1828, s. oben S. 190) veränderten Bestimmungen der Vorlage in Bezug auf den Strassenzug und die Kostenberechnung mit den Worten: «Die Vorarbeiten für Pläne und Nivellement zeigten verschiedene Hindernisse: wenn man 5 % Gefäll nicht übersteigen wollte, so sah man die Angaben den ursprünglichen Voranschlag bedeutend übersteigen.» Die Anlage eines andern Tracé auf Solothurner Seite, nämlich am linken Thalabhang bis zur Ottilienkapelle zu Balsthal, «veranlasste uns um so viel mehr, die Strasse auf unserm Gebiet so schleiter als möglich anzulegen und uns durch eine desfallsige Kostenvermehrung nicht verleiten zu lassen, ein solches Werk für alle Zukunft dem Tadel und unverbesserlichen Nachteilen bloss zu stellen». «Die Kosten dürften nun statt Fr. 200000. — wohl Fr. 236000. — betragen, die Landentschädigungen auf Basler Seite sind auf Fr. 37 500. — zu schätzen, auf Solothurner Seite unbekannt. Dass das Ganze Fr. 300000. — übersteigen wird, glauben wir ohne weiteres annehmen zu können.»

Die Kommission, deren Personal von Baslerischer Seite etwas verändert wurde — Wieland schied daraus und wurde durch Ratsherr Wilh. Vischer ersetzt — schritt nun zur Vergebung der Arbeiten. Nachdem der erste Unternehmer, der Waadtländer Daniel Briod, bald seine Submission zurück-

gezogen hatte, trat Ingenieur Joh. Amadeus Watt an seine Stelle, der durch seine Vorarbeiten bei dem untern und dem obern Hauenstein sich längst bekannt gemacht hatte. Die Oberleitung führten von Basels Seite Merian, von Solothurn aus Tugginer, später Sager. Dieser war schon am untern Hauenstein Unteraufseher gewesen und hatte sodann auch am obern mit Graber von Langenbruck dieses Amt versehen. Die Arbeiten begannen im Juni 1830 an beiden Bergseiten, und schon im Frühjahr 1832 konnte Basel, im Januar 1833 auch Solothurn sein Strassengebiet befahren. Am 1. März 1833 traf Basel zu Ober- und Niederdorf die Vorkehrungen für den Bezug des von der Tagsatzung bewilligten Weggeldes, das zur Tilgung der einen Kostenhälfte bestimmt war. Es entstanden aber damals mit der «sogenannten Liestaler Regierung», wie es im Protokoll heisst, Differenzen wegen dieses Weggeldes, so dass man erst etwas später mit dem Bezug desselben begann. Basels Unglück in dem Krieg mit der Landschaft und Differenzen mit dem säumig gewordenen Unternehmer Watt trugen wohl die Schuld daran, dass erst am 4. September 1834 die Strasse offiziell von den Regierungen übernommen und Watt, der noch nicht ganz seine Verpflichtungen gelöst hatte, durch einen Vergleich entlassen werden konnte. Zuvor hatte das Schiedsgericht in Aarau, das über die Vermögensteilung zwischen Baselstadt und Baselland entschied, auch das Guthaben der neuen Halbkantone an den beiden Hauensteinen zu bestimmen. Dies geschah durch den Schiedsspruch vom 14. August 1834. Die noch weiter zu beziehenden Zölle beider Hauensteine fallen beiden Kantonsteilen zu, also der Stadt mit 36%; die weitern Auslagen für die Strasse tragen Stadt und Land gemeinsam, ohne Ersatz der frühern von der Landschaft an die Stadt; die Unterhaltungskosten der beiden Strassen fallen fortan der Landschaft zu. Die Basler Kommission, die am 4. September 1834 zu Balsthal mit Watt abgeschlossen hatte, führte in den nächstfolgenden Tagen zu Langenbruck und noch in spätern Sitzungen die Verhandlungen über die durch den neuen Strassenbau hervorgerufenen Landentschädigungen, hielt am 20. Mai 1835 ihre letzte Sitzung ab und wurde, nachdem sie dem Rat die Schlussrechnung vorgelegt, am

15. Juni 1836 von demselben mit Dank entlassen. Laut dem Abschied der eidgenössischen Tagsatzung vom 19. August 1836 betrugen die Kosten des Strassenbaues am obern Hauenstein Fr. 460 354. 40, wovon die Zinsen bis Ende Dezember 1834 sich auf Fr. 34 561. 55 beliefen. Da am 11. August 1849 durch Vertrag zwischen Bund und Kantonen alle Zölle-, Weg- und Brückengelder abgelöst wurden (Gr. R. Prot. 1849, 17. Sept.), bezog Baselstadt Ende Januar 1850 zum letzen Mal von der Landschaft den Zoll vom obern Hauenstein (St. A. Zollakten F 3); von da an zahlte der Bund noch bis Ende 1861 die Entschädigung an beide Kantonsteile und an Solothurn (St. A. Zollakten F 2, vgl. F 1).

So war auf Anregung der Miteidgenossen und durch gemeinsame Arbeit zweier Nachbarkantone vermöge besserer Einsicht und technischen Könnens ein Werk geschaffen worden, das auf dem Gebiet des Strassenwesens nicht nur die Leistungen der nächst vorangehenden Jahrhunderte, sondern auch die der Römer in unserm Lande an Zweckmässigkeit und Solidität weit übertraf. Dass es bald durch noch vollkommenere Verkehrsmittel könnte überholt werden, lag noch nicht im Gesichtskreis seiner Schöpfer. Auch reicht bis heute am obern Hauenstein die Eisenbahn erst bis an den Fuss der immer noch schön erhaltenen Bergstrasse.

Exkurse.

No. 11 (zu S. 153, Anm. 1).

Reitweg und Römerstrasse. Es mag auffallen, dass an mehreren Stellen des angegebenen Strassenzuges unterschieden wird zwischen einem Reitweg und einer Fahrstrasse. So war es zwischen Niederdorf und Hölstein, so zwischen Bubendorf und Liestal. So ist es auch unterhalb Liestals, bei Pratteln: ausser der Landstrasse, die über die Hülftenbrücke, dann nördlich an Pratteln vorbei und weiter am Südrande der Hard läuft, weisen Meyers Karten (583. 628. 601. 634) einen «Reitweg». Derselbe geht unterhalb des heutigen «Niederschönthal» links von der Landstrasse ab (offenbar identisch mit der «alten Strasse» in der Urkunde von 1487 bei Boos S. 1099, 21 und 27), zieht sich, den Hülftengraben (Meyer 583: «Kaibengraben») weit oberhalb der «Hülftenbrücke» kreuzend, am Fuss des

Abhanges unter Frenkendorf (beim «Eckhölzlein», Meyer 626) hin und geht bei Pratteln der heutigen Eisenbahn entlang: jetzt sind es Fuss- und Feldwege, an denen aber noch die alte Benennung «Reitweg» haftet. — Auch hinter Augst läuft am Fusse der Birchhöhe der «Reitweg» oder «Aitweg» und setzt sich westlich von der Vertiefung des Ergolzthales im «obern Wannenfeld» gegen Pratteln hin fort. Er trifft bei Augst nahezu zusammen mit der Römerstrasse am Thorausgang derselben (s. oben S. 4) und steigt beim «Gigerhof» zur Ergolz hinab. Jenseits, bei seinem Aufstieg zum «obern Wannenfeld», fand ich 1898 durch Nachgrabung dicht oberhalb der obern Kiesgrube, die am Strässchen zwischen Augst und Hülftenbrücke in die Erdböschung gegraben ist, einen etwa 5 m breiten Kiesweg. Hier, in den «Wannenreben» — es ist jetzt Ackerland — zeichnet Meyers Bl. 627 einen Weg «von Pratteln nach Augst»; er heisst nach der Aussage älterer Leute noch jetzt «Reitweg». Hier passierten General Mercys Reiter im August 1709 mit Verletzung der fremden Hoheitsrechte das Basler Gebiet von Augst über Pratteln, Muttenz, Brüglingen nach dem Elsass. Nach all diesen Spuren ist es also die alte römische Rheinstrasse, die schon darin ihren Charakter zeigt, dass sie nirgends, selbst bei Basel nicht, die Ortschaften berührt, also älter als dieselben ist und nicht aus deren Verbindungswegen entstanden. — Wie nun dieser «Reitweg» und der beim Bubendorfer Bad die Reste von Römerstrassen sind, so vermute ich dasselbe für die andern so benannten Strecken: zwischen Pratteln und Niederschönthal, wie zwischen Niederdorf und Hölstein. Einen, wohl nicht mittelalterlichen, also römischen Verbindungspfad, 2,33 m breit und sorgfältig mit Kieseln gepflastert, fand ich 1898 im obern Wannenfeld von der 5 m breiten Römerstrasse ausgehend und am obern Rande der Erdböschung nach der Hülftenbrücke führend. Dies scheint der von Augst ausgehende Anfang der römischen Hauensteinstrasse zu sein.

No. 12 (zu S. 157, Anm. 2).

Steinbrücken bei Waldenburg. St. A. Jahrrechnung des Waldenburger Obervogtes 1565/6: dem murer uff sin verding von wegen der bruck vor dem obern thor, durch die lonherren verdingt 2 ℔ 10 ß. Ebenso 1566/7: für den Zug den die Unterthanen zu der Bruck vor dem obern Thor führten 1 ℔ 5 ß; dazu für Lohn 8 ß. Dem Gladi (Niklaus) Murer war der Bau von den Lohnherren verdingt, das Klafter zu 1 ℔ 10 ß und 2 Vzl. Korn. Es waren 26 Klafter, also erhielt er 39 ℔, dazu noch 12 ℔ 10 ß und 2 Vzl. Korn. Das folgende Jahr (1568) erhielt er für die Fortsetzung dieser Arbeit, nämlich für 37 Klafter: 55 ℔ 10 ß und 2 Vzl. Korn.

Jahrrechnung des Rats 1570/1: Gladin Murer von der Bruck vor dem obern Thor zu Waldenburg zu machen, so das gross Wasser zerrissen hat 10 ℔ 5 ß.

Jahrrechnung des Obervogts 1596/7: Meister Lutz dem Murer im Stettli (Waldenburg) verdingt .... die beiden steinerne Brucken bei dem obern Thor widerumb auszumauern und mit grossen Steinen allenthalben widerumb einzudecken.

a. a. O. 1629/30: Besichtigung des presthaften Brückleins vor dem obern Thor des Städtleins und Neuwölbung, zusammen 32 ℔ 10 ß.

a. a. O. 1615/6: Caspar Clausen dem Murer, von der niedern Bruck an dem Stettlin ze wölben und die Ringmauern verbessern 61 ℔. — Dem Murer in sein Verding gegeben 3 Vzl. Korn.

Brücke bei der Papiermühle: R. Pr. 6. Juli 1740, Memorial des Bauamts.

No. 13 (zu S. 179, Anm. 4).

Wegordnung 1747.

Der Eingang lautet: «Da wir zu Bequemlichkeit der Reisenden und der Fuhren, welche die Strassen unseres Landes gebrauchen, teils neue Wege anlegen, teils die alten in guten, brauchbaren Stand stellen lassen: wir nunzumalen darauf bedacht gewesen, wie diese mit grossen Unkösten erbaute Strassen in der Zierde und Stande möchten erhalten werden, wie sie sich nunzumalen befinden.»

«Es wird daher verordnet.» Folgen 11 Paragraphen folgenden Inhaltes:

1. Zur Trockenhaltung der Strasse durch Sonne und Wind darf kein Baum näher als 12 Fuss vom Hag entfernt gepflanzt werden. Busse für jeden Baum 5 ℔.

2. «Aus landesvätterlicher Liebe» wird erlaubt, vor der Korrektion näher gepflanzte Bäume stehen zu lassen; doch sind ihre Äste so zu behauen, dass sie die Strasse nicht berühren, bei 5 ℔ Strafe. Grünhäge am Weg sind jährlich zu beschroten.

3. Verbot, Steine vom Acker, Holz, abgehauene Aeste, Unrat auf die Strasse zu werfen, bei 5 ℔ Strafe.

4. Verbot, bis an das Strassenbord zu pflügen (wie bisher geschehen!). Der Pflug soll nur so weit fahren, dass das vorgespannte Vieh nicht die Strasse betrete; das Übrige hacken. Strafe 10 ℔.

5. Verbot, wie bisher, Wasser in die Strasse zu leiten; wo die Leitung quer durch die Schalen oder verdeckten Agten über die Strasse geht, haben alle Teilhaber an der Wasserleitung solche Schalen oder Agten gemeinsam zu unterhalten. Strafe 10 ℔.

6. Aussteinung der Strassen. Auf Versetzung oder Entfernung eines Wegsteins Busse von 20 ℔. Wer Hag oder Mauer über die Wegsteine hinaussetzt oder die Wassergraben verstopft, zahlt 5 ℔.

7. Bezeichnung der von den Gemeinden zu besorgenden Strecken durch eichene Pfähle. Beamte in den Dörfern haben dem Obervogt Schäden anzuzeigen, der die Ausbesserung anordnet.

8. Die Gemeinden haben, so oft es nötig, Steine und Grien herbeizuführen und haufenweise, in Distanzen von 50 Schritt, hinzulegen.

9. Unterbeamte der an der Strasse liegenden Gemeinden sollen dem Obervogt «nach Platzregen und verloffenen Wassergüssen» Anzeige machen.

10. Fleissige Aufsicht der Oberbeamten über Unterbeamte und Wegmacher. Wenigstens alle Vierteljahr einmal Besichtigung und Bericht an die Regierung.

11. Unterbeamte haben die Bäche zu säubern, das Wasser abzuleiten, die Trockenmauern an den Bächen zu beaufsichtigen, Schadhaftes auszubessern: sonst wird es auf ihre Unkösten ausgebessert «und sie annoch empfindlich abgestraffet».

Eine undatierte «Anweisung, wie die Landstrassen bei Überführung sollen behandelt werden» giebt an: bei nassem Wetter nicht überführen, sondern durch «Schlitzgräblein» das Wasser ableiten; nach einigen Tagen den Schlamm abscharren und wegführen, dann erst Überkiesung. Grosse Steine zerschlagen oder entfernen.

No. 14 (zu S. 192).

Projekte zur Strassenkorrektion bei Waldenburg.

I. Sämtliche Projekte für die Führung der neuen Strasse sind in der Mappe des Baudepartements («Korrektion des obern Hauensteins 1828») zusammengeheftet. Es sind für die Strecke oberhalb Waldenburgs deren 6, die einen von Watt, die andern von Merian ausgearbeitet. Sie werden in einer Notiz auf Blatt 8 so geordnet:

1. Projekt à 5½ % durch das «Münsterli» (d. h. die Schlucht links oberhalb Waldenburgs, welche im Bogen umgangen wird) von Merian 1827 gezeichnet auf Blatt 1.

2. Projekt à 5 % von Watt 1827, Blatt 2: der alten Strasse nach bis oberhalb der Papiermühle, dann bei dem «Schliffegatter» eine starke Knickung nach links, geht lange in dieser entgegengesetzten Richtung hinauf, um in einer engen Schleife sich wieder thalaufwärts zu kehren.

3. Projekt à 5 % (auf Blatt No. 8 mit No. 2 bezeichnet und gelb gemalt): es ist das schliesslich angenommene, von Merian projektiert und 1829 ausgesteckt; es lag offenbar schon früher, in der Sitzung vom 22. April 1829, vor, vgl. Protok. S. 23, No. C.

4. Projekt à 5 %, auf der Schattenseite, mit Umgehung von Waldenburg, von Watt entworfen, von Merian untersucht 1829: es findet sich nicht auf dem Plan.

5. Projekt à 5 %, durchs Münsterli «ohne Wiederkehr (?) und doch durch Waldenburg 1829» — auf Blatt 8: gleich oberhalb Waldenburgs ans linke Ufer der Frenke, sofort in enger Schleife wieder ans rechte, durchs Münsterli (ähnlich wie No. 1) hin und halb zurück, dann thalaufwärts etwa wie 3.

6. Projekt à 5½ %, von Merian 1829: sehr ähnlich dem zweiten, auf Blatt 8, und annähernd gleich schon auf Blatt 2.

II. Beim obern Ausgang aus Waldenburg musste jetzt die Strasse tiefer gelegt werden. Fortan liess sie das schmale obere Thor, zu dem man bisher steil hinauf fahren musste, rechts liegen und führt nun unmittelbar am Wirtshaus zum Löwen vorbei: Das untere Thor fiel erst 1842, als man den Kirchturm baute: Mory a. a. O., S. 11.

No. 15 (zu S. 186, Anm. 1).

Hans Georg Stehlin, Staatsrat und Oberst, geb. 25. August 1760 in Benken, Kt. Baselland, trieb bei dem Pfarrer seiner Heimatgemeinde schon in der Jugend Geometrie und Mathematik, nahm 1798 die Staatsumwälzung seitens der Landschaft in die Hand, kam 1803 in den Kleinen Rat, unterstützte durch Rat und That Eschers Linthunternehmen, sorgte für die Familie und das Geschäft seines im Jahre 1814 verstorbenen Bruders, starb unverheiratet am 25. März 1832.

Germann LaRoche, geb. 30. Mai 1776, war Kaufmann, beschäftigte sich aber aus Neigung mit theoretischer und angewandter Mathematik; 1813—1815 Inspektor der Artillerie und Chef des Einquartierungsbureau; 1816—1834 Mitglied des Kleinen Rates und der Schulgutverwaltung («Deputat») und Erziehungsrat. Nach seiner Thätigkeit für die Hauensteinkorrektion beteiligte er sich nach der Trennung von Basel-Stadt und -Land an dem langandauernden und schwierigen Teilungsgeschäft in Aarau und Zürich, starb unverheiratet in hohem Alter am 19. November 1863.

(Beides nach den «Personalien» der Leichenreden.)