

Ein historisch interessanter Jurapass: die Schafmatt. Verbindung zwischen Basel und dem "alten Bern"

Autor(en): **Schwabe, Erich**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft Bern**

Band (Jahr): **55 (1983)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-960283>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

Ein historisch interessanter Jurapass: die Schafmatt

Verbindung zwischen Basel und dem «alten Bern»

ERICH SCHWABE*

In den Kreis der Aufgaben, welche die Erstellung eines Inventars der historischen Verkehrswege der Schweiz in sich schliesst, gehört auch die Untersuchung der alten Verbindungen zwischen Basel und dem Mittelland. Die nordwestschweizerischen Jurapässe spielten schon zur Römerzeit, im Blick auf die blühende Koloniestadt Augusta Raurica, später auf die zu verteidigende Rheingrenze, eine hervorragende Rolle. Grössere und kleinere Adelsgeschlechter beherrschten sie im Hochmittelalter. Der Einfluss aufstrebender Städte liess sie dann in den Widerstreit von deren territorialer Expansionspolitik treten, die sich auch in unsern Tagen im Verlauf der Kantons Grenzen abzeichnet. Es konnte geschehen, dass ein Übergang zugunsten oder zuungunsten eines benachbarten an Bedeutung einbüsste oder gewann. Dabei mochte auch – bis weit in die Neuzeit – das Auf und Ab der Erträge von Strassen- und Brückenzöllen die sich konkurrierenden Gemeinwesen zu Versuchen ermuntern, den Verkehr umzulagern.

Eindrücklich lässt sich dies am Beispiel des Schafmatt-Transits erkennen. Der schon zur Antike begangene Sattel der Schafmatt führt aus dem oberen Ergolzgebiet zu den Aarepassagen bei Schönenwerd und Aarau. Mit einer Kulmination von 793 m ist er zwar höher als der südwestwärts gelegene Untere Hauenstein, hat aber diesem bessere naturräumliche Verhältnisse voraus; von Norden wie von Süden lässt er sich auf mehreren, einander ungefähr äquivalenten Routen erreichen. – Der Pass gewann vor allem an Interesse, als Basel 1501 der Eidgenossenschaft beitrug und sich im Schafmattweg die direkteste Verbindung auf Schweizerboden, unter Umgehung des österreichischen Fricktals, zwischen der Rheinstadt, dem – damals bernischen – mittleren Aargau und Zürich ergab. Nutzlos protestierte zu jener Zeit der Kaiser Maximilian, dessen Truppen kurz zuvor, 1499, bei Dornach von den Eidgenossen geschlagen worden waren, gegen Ausbaupläne an der Route – gänzlich unberechtigterweise übrigens, denn die Schafmatt lag nicht, wie er annahm, in der österreichischen Herrschaft Rheinfelden, sondern war in baslerischem und, südwärts, solothurnischem Besitz.

Solothurn nannte schon seit einigen Jahrzehnten die Herrschaft Gösgen im Aaretal sein eigen. Als seinen äussersten Vorposten gegen Nordosten erwarb es dazu, 1532, die sich gegen Frick entwässernde Talung von Kienberg. Es schob sein Territorium damit, östlich der Schafmatt und der Geissflue, bis an die österreichische Gemarkung vor und trennte das Baselbiet und den bernischen Aargau durch einen an der engsten Stelle nur 120 m breiten Landsporn. Die Voraussetzung zu Reibereien unter Eidgenossen war umso mehr gegeben, als im Gefolge der Reformation Solothurn im altgläubigen katholischen Lager verblieb, während Bern und Basel protestantisch wurden.

* Dr. Erich SCHWABE, Ehrendozent an der Universität Basel, Breichtenstr. 18, 3074 Muri BE

Vor allem gegen das Ende des 17. Jahrhunderts wuchsen die Spannungen. Basel schickte sich um 1690 an, den Schafmattweg weiter auszubessern und an der Rampe von Tecknau nach Wenslingen–Oltingen neu anzulegen. Solothurn wiederum bangte um seine Zolleinkünfte am Hauenstein und in Olten. Es behinderte den Schafmattverkehr durch Sperren und unterband ihn um 1703 gänzlich, als Basel ihn durch die schmale Grenz-lücke südlich von Kienberg zu lenken versuchte. Im Verlauf dieses sogenannten «Schaf-matthandels» einigten sich Bern und Basel – im Verein mit Österreich, das den freien Transit zuließ und nur geringe Weggelder verlangte – um 1705 dahin, eine neue Strasse vom Aaretal über das Bänkerjoch, das fricktalisch-österreichische Wölflinswil und Wittnau ins Ergolzgebiet zu erstellen. Das Bänkerjoch trat in der Folge an die Stelle der Schafmatt. Deren Bedeutung sank und erlosch praktisch vollkommen, als das Fricktal 1803 aargauisch und schweizerisch, die Staffelegg und der Bözberg aber für den Ver-kehr zwischen Basel, Aarau und Zürich vorrangig wurden. – Der zusätzliche, wenig öst-lich der Schafmatt heute den Jura querende Strassenübergang über die Salhöchi, zwi-schen Anwil–Kienberg und Erlinsbach, erstand erst im 20. Jahrhundert.

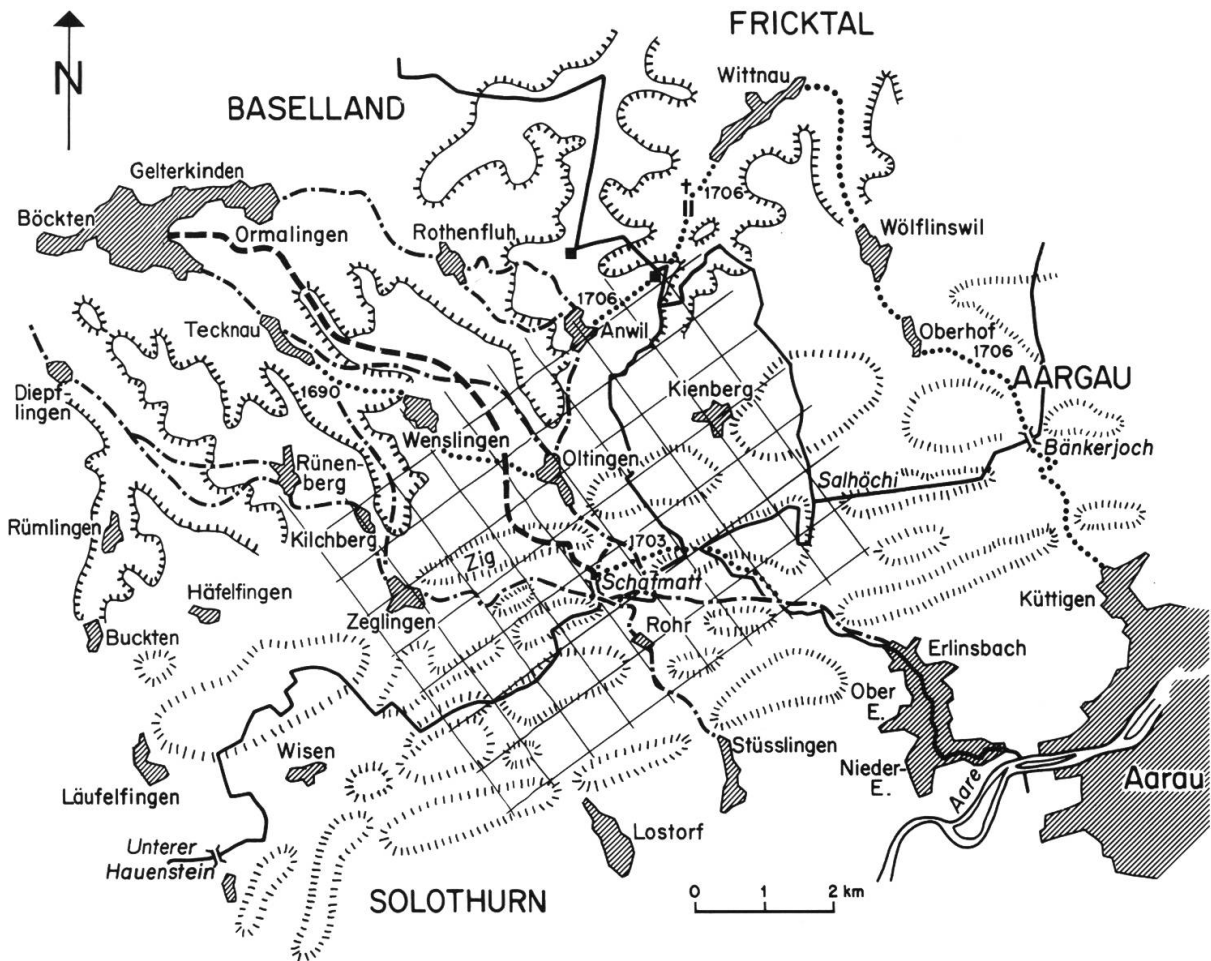
In einer 1970 im Druck erschienenen Basler Dissertation hat Werner REBER die Ver-kehrsgeographie und Geschichte der Pässe im östlichen Jura untersucht. Hinsichtlich der Schafmatt hat er nicht zuletzt deren Grenzposition – als Scharnierpunkt einst schon zwischen dem Sisgau, dem Buchsgau und dem Frickgau, später zwischen drei eidgenössischen Ständen – hervorgehoben. Offenbar wirkte sich diese Grenzlage – ge-mäss dem Baselbieter Geographen Paul SUTER «an der Nahtstelle verschiedener politi-scher Räume» – zusammen mit der Tatsache, dass, im Gegensatz zum Hauenstein, «der Pass nicht in der Flucht eines verkehrsgünstigen Tales liegt» (SUTER), auf die Dauer un-gut aus. – Eine weitere Untersuchung wurde 1985 an der Schafmatt, namentlich im Blick auf die mannigfach vorhandenen Wegspuren, von Markus WIESLI (Olten/Geo-graphisches Institut der Universität Bern) durchgeführt.

REBERS gründliche Arbeit, die besonders auch die komplexe, mehrmals abgeänderte Routenführung nördlich und südlich der Schafmatt aufzeichnete, sei im folgenden nach zwei Seiten hin kurz ergänzt.

Römische Wegspuren und römische Limitation

Die beigelegte Karte vermittelt eine Übersicht über den Verlauf der wichtigeren Schafmatt-Transitwege. Als älteste im Gelände noch erkennbare Verbindung hat REBER die vermutlich von den Römern benützte untersucht, die aus dem Ergolztal – dem Raum Gelterkinden – über das Plateau von Wenslingen führte und nach der Traverse des Kettenjuras ihr Ziel an der Aarelinie hatte. Diese Route richtete sich von der Roge-steintafel bei Wenslingen südwärts geradewegs auf den, als überschobene Gebirgsrippe aufragenden Muschelkalkkrücken des Zig; dort, in 842 m Höhe, befand sich ihre Kulmi-nation – und nicht auf der etwas niedrigeren Schafmatt selber, die anschliessend eben-falls gequert wurde. Am Nordhang des Zig sind deutliche Hohlwegspuren zu erkennen. Vor allem aber sind auf der Gratschneide Karrengeleise in den Muschelkalk eingetieft, die in ihren Massen denen des römischen Wegstücks an der Chräiegg, nördlich von Langenbruck (Oberer Hauenstein) entsprechen und damit als römisch gedeutet werden dürfen; die Geleisespuren sind in Rebers Arbeit abgebildet.

Alte Verkehrswege im Schafmattgebiet














-  Höhenzüge des Kettenjuras
-  Ränder der Rogensteintafeln im obern Ergolzgebiet und Wittnauertal
-  Ortschaften (heutige Ausdehnung)
-  Kantonsgrenzen und Grenze der aargauischen Bezirke Aarau und Laufenburg (bis 1798 Grenze zwischen Bern und Oesterreich)
-  Vermutlicher Verlauf des römischen Schafmattweges (Nordseite)
-  Wichtigere Schafmatt-Transitwege im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit (bis ca. 1680), nach Werner Reber
-  Ende des 17. und anfangs des 18. Jahrhunderts neuerrichtete Verkehrswege (Schafmatthandel!)
-  Alte Grenzsteine (Basel/Oesterreich) nördlich von Anwil
-  Ehemals Prügelweg an Bachüberquerung südwestlich von Wittnau
-  Wegkreuz südwestlich von Wittnau
-  Rekonstruktion eines römischen Centurien-Netzes (Landvermessung) auf der Basis der Forum-Achse von Augusta Raurica (Winkel mit ca. 36° Nordabweichung von West-Ost-Linie)



Abbildung 1:
Aufstieg des 1706 ausgebauten Strässchens im Chlaffenberg-Wald, zwischen Wittnau und Anwil. Der Weg ist heute noch knapp begehbar, aber teilweise verschüttet oder von Gestrüpp überwuchert.

Für den römischen Ursprung des Weges spricht auch der Umstand, dass dessen Lauf über die Anhöhen ging und nicht den Tälern folgte. Von hohem Interesse ist es indes- sen, zu prüfen, ob er sich allenfalls einem der römischen Limitationssysteme einfügte. Dass wie im westlichen Mittelland, wo unser Jubilar – von Avenches/Aventicum ausge- hend – mehrere solche Vermessungssysteme und -richtungen erkannt hat, auch in der Nordwestschweiz ihrer einst verschiedene bestanden, haben die Forschungen von R. LAUR-BELART, von J. MAURIZIO und von H. STOHLER klargelegt. Die römischen Agrimensoren arbeiteten vor allem auf der Basis von Centurien-Quadraten (710,4 m Seitenlänge). Deren Netze waren allerdings unterschiedlich ausgerichtet. So gibt es im Bereich der einstigen Colonia raurica Belegstücke für die Orientierung nach den vier Haupthimmelsrichtungen. Andererseits gründeten Vermessungslinien und -quadrate auch auf einer das Hauptforum von Augusta Raurica durchziehenden Achse, die nach dem Ort des Sonnenaufgangs am längsten Tag zielte; sie wich um zirka 36 Grad von der West-Ost-Linie nach Norden ab.



Abbildung 2:
Der «Obere Chläffebergstein», Grenzzeichen von 1706 am Rand des Plateaus von Anwil, mit dem Basler Wappen.

Beim Versuch, solche Centuriennetze über grössere Gebiete hinweg zu rekonstruieren, haben H. STOHLER für die weitere Umgebung von Augusta Raurica, wie G. GROSJEAN für jene von Aventicum aufschlussreiche Feststellungen treffen können. Funde römischer Gutshöfe, auf deren Ruinen entstandene Kultstätten oder Dörfer, sogar Teilstücke heutiger Gemeinde- und Kantonsgrenzen, und immer wieder alte Wege fügen sich bestimmend in das antike Limitationsmuster. Natürlich gilt es zu bedenken, dass in einem stark kuperten Gelände wie im Jura römische Weganlagen sich nicht rundweg an die Vermessungslinien halten konnten. Andererseits mag im Kettenjura, und darüberhinaus im zur römischen Epoche gut erschlossenen solothurnischen Gäu, das der Augster Forumachse ungefähr parallele Streichen der Faltenzüge und Täler just die Anwendung des nach dem Sonnenaufgang am 21. Juni gerichteten Systems begünstigt haben.

In unserer Karte haben wir eben dieses System für das Schafmattgebiet zu rekonstruieren getrachtet. Verfolgen wir die vermutlich römische Passroute, so zeigt sich,

dass zwar ihr Verlauf auf dem Tafeljuraplateau, beim nachmaligen Wenslingen, sich kaum an ihm orientierte, dass aber ihre Kulmination am Zig genau auf den Schnittpunkt zweier Centurien-Geraden fiel. Mit ein Grund mehr, den Weg als römischer Entstehung zu veranschlagen.

Die Betrachtung der Karte lässt noch weitere Rückschlüsse zu. Bezieht sich das Entstehen der geradlinigen Kantonsgrenze am südwestlichen Rand der Gemeinde Kienberg auf die alte Centurie, mit der sie sich deckt?, wird man fragen. Die Topographie spielte hier für ihre Festlegung kaum eine Rolle. Alt jedenfalls ist die Scheide, die zeitweise auch den Siggau und Frickgau trennte. Andererseits entspricht die erwähnte Centurie, vom Augster Forum aus in der Querrichtung gezählt, einem sogenannten «quintarius»; sie war damit wichtiger als ihre je vier nächsten Parallellinien. – Wiederum ein «quintarius» berührte übrigens, nach Westen hin, den Platz, auf dem später sich die Kirche von Kilchberg erhob – ein auf die fränkische Epoche zu datierendes Martins-Heiligtum, dem vielleicht eine vorchristliche Kultstätte voranging. – Fragen stellen sich derart, deren Beantwortung eine detaillierte Untersuchung gewiss wert wäre.

Die Bänkerjochroute führte über Anwil

Unser zweiter Hinweis betrifft die Führung des von Bern und Basel 1706 erbauten neuen Bänkerjochsträsschens von Wittnau ins Baselbiet hinüber. Wie wir ausgeführt haben, war es dazu bestimmt, im «Schafmatthandel» den von Solothurn gesperrten Weg über die Schafmatt zu ersetzen. REBER stellt fest, dass diese Umgehungsroute nicht eben bequem war, da sie ihre Benützer ausser den eigentlichen Pass auch das hochgelegene Plateau von Anwil zu queren zwang. Wie andere Autoren, unter ihnen namentlich Paul SUTER, spricht er von der Verbindung über Anwil. Er führt aber gleich auch eine Variante mit direkter Strassenführung zwischen Wittnau und Rothenfluh ins Feld, kann indessen nicht entscheiden, ob nun «der alte Weg über Anwil ausgebaut oder ein neuer Weg von Rothenfluh direkt nach Wittnau» erstellt worden sei.

Verschiedene Merkmale lassen freilich eindeutig die Routenführung über Anwil annehmen. Der 1706 offenbar verbesserte Aufstieg am Chlaffenberg und Reichberg, südlich von Wittnau, auf das Anwiler Plateau zeichnet sich auch jetzt deutlich im Gelände ab. Der unlängst erfolgte Bau zweier Forststrässchen hat den alten Weg zwar noch mehr zerfallen und von Gebüsch überwuchern lassen, als er schon vorher war; mit seinen rund drei Schritt Breite machte er auch früher kaum den Eindruck einer einst wichtigen Verkehrsader. Die Steigung ist recht schroff. In einem von REBER zitierten Bericht des Basler Bauschreibers Iselin von 1705 wird der Pfad – vor dessen Ausbau – als hart und felsig beschrieben; es füge sich ihm nach unten eine etwas morastige, mit Tannenhölzern belegte Stelle an. Es muss sich zweifellos um die 1706 dann verbesserte «Strasse» handeln.

Die beschriebene Sumpffzone – am Übertritt über den kleinen Ächtelbach – ist heute noch zu erkennen; der Prügelweg aber besteht nicht mehr; die Route selbst ist wenig oberhalb ein kurzes Stück weit aufgeschüttet. Am andern Ufer des Baches zieht sich allerdings noch eine Fahrspur einige Meter zu der vom Limperg herabkommenden, nach Wittnau führenden modernen Strasse hinan; ein bei der Einmündung stehendes Wegkreuz zeugt offensichtlich von der alten Verbindung.



Abbildung 3:
Auf der fricktalischen Seite
des «Oberen Chläffeberg-
steins» prangt das Wappen
Österreichs; darunter ist die
Jahrzahl zu erkennen.

Für diese spricht vor allen Dingen auch der Grenzstein oben am Chläffenberg, hart am nun etwas breiteren und flacher verlaufenden Strässchen nach Anwil. Er zeigt gegen Westen den Baselstab, gegen Osten das vorderösterreichische Wappen und trägt die Jahrzahl 1706, also das Bau- oder Ausbaudatum des Bänkerjochweges. Dieser sogenannte «Obere Chläffebergstein» besitzt einen guten Kilometer nordwestlich im «Vornünigstein» einen gleich gearteten Partner, ebenfalls von 1706. Diese beiden Gemarkungszeichen sind die ältesten des Anwiler Bannes. Der einen spitzen Grenzwinkel kennzeichnende, dem oberen benachbarte «Untere Chläffebergstein» stammt demgegenüber erst von 1810 und trägt neben dem Basler das Aargauer Wappen.

Es ist wohl nicht vermessen, von einem Zusammenhang des Grenzstein-Neusetzens mit dem Wegausbau zu sprechen. Auch in diesem Fall dürfte freilich weitere Forschung noch mehr Klarheit erbringen.

Literatur

- AERNI, K. und SCHNEIDER, H.P. (1984): Alte Verkehrswege in der modernen Kulturlandschaft – Sinn und Zweck des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). *Geographica Helvetica* Heft 3/1984.
- BIBLIOGRAPHIE zum Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz, Kantone Solothurn, Basel-Stadt und Basel-Landschaft. *Geographica Bernensia* G 16 (1982).
- GROSJEAN, G. (1963): Die römische Limitation um Aventicum und das Problem der römischen Limitation in der Schweiz. *Jahrbuch der Schweiz. Gesellschaft für Urgeschichte*, 50.
- LAUR-BELART, R. (1938): Reste der römischen Landvermessung in den Kantonen Baselland und Solothurn. Festschrift E. Tatarinoff, Solothurn.
- MAURIZIO, J. (1950/51): Von den vier Haupthimmelsrichtungen. Ein Beitrag zur Siedlungsgeschichte des Baselbiets, *Baselbieter Heimatblätter*, 3 und 4/1950, 1/1951.
- MERZ, W. (1912): Karte des alten Augstgaus und seiner Teilgaue Siggau-Frickgau-Buchsgau. Aarau.
- MÜLLER, C.A. (1966): *Baselbieter Bau- und Siedlungsgeschichte von den Anfängen bis zur Reformation*. 144. Neujahrsblatt, Basel.
- REBER, W. (1970): Zur Verkehrsgeographie und Geschichte der Pässe im östlichen Jura. Liestal, Kant. Drucksachen- und Materialzentrale.
- SCHAFFNER, H. (1967): *Heimatkunde von Anwil*. Liestal, Kant. Drucksachen- und Materialzentrale.
- STOHLER, H. (1946): Zur Limitation der Kolonie Augusta Raurica. *Zeitschrift für Schweiz. Archäologie und Kunstgeschichte*, 8.
- SUTER, P. (1971): Beiträge zur Landschaftskunde des Ergolzgebietes. *Quellen zur Geschichte und Landeskunde von Baselland*, XII.
- SUTER, P. (1943/44): *Heimatkundliches von der Schafmatt*. *Baselbieter Heimatblätter*, 4/1943, 1/1944.
- WIESLI, U. (1969): *Geographie des Kantons Solothurn*. Kant. Lehrmittelverlag Solothurn.
- WIESLI, M. (1985): *Historische Verkehrswege am Schafmattpass*. 1985 in Arbeit (Geographisches Institut der Universität Bern).