



Historische Verkehrswege im Kanton Basel-Stadt

BS



Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Office fédéral des routes (OFROU)
Ufficio federale delle strade (USTRA)
Uffizi federal das vias (UVIAS)

ivs

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz
Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse
Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera
Inventari da las vias da comunicaziun istoricas da la Svizra



Titelseite

Formen und Elemente der Basler Verkehrslandschaft: Der Zoll- und Polizeiposten am St. Johann-Tor in Basel aus dem frühen 19. Jahrhundert (links; CD); Wegpartie am Fuss des Mittelbergs bei Riehen, (rechts; CD); Pfeilerreihe der 1903–1905 erbauten Mittleren Brücke in Basel (Mitte; CD). Unterlegt ist eine der drei Darstellungen der Stadt Basel aus Matthäus Merians «Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Vallesiae» von 1642 (Ausschnitt).

Rückseite

Ausschnitt aus der Erstausgabe der «Topographischen Karte der Schweiz», der so genannten Dufourkarte im Massstab 1 : 100 000, Blatt II, erschienen 1846.

Impressum

Historische Verkehrswege im Kanton Basel-Stadt

Eine Publikation zum
Inventar historischer Verkehrswege
der Schweiz IVS, herausgegeben
vom Bundesamt für Strassen
(ASTRA)
www.ivs.admin.ch

© ASTRA, Bern 2004

5.04 1000 108414

Texte

Cornel Doswald, ViaStoria –
Zentrum für Verkehrsgeschichte,
Universität Bern.
Einige der Beiträge sind auch in der
Publikation «Historische Verkehrs-
wege im Kanton Basel-Landschaft»
(Bern 2004) enthalten.

Konzept, Redaktion, Layout, Kartografie, Herstellung

Andres Betschart, ViaStoria –
Zentrum für Verkehrsgeschichte,
Universität Bern

Bildnachweis

Die Herkunft der Bilder ist am
Schluss der Bildlegenden in
Klammern angegeben:
CD Cornel Doswald
ED Eneas Domeniconi
Reproduktion der Kartenausschnitte
mit Bewilligung von Swisstopo
(JA002008).

Geleitwort aus dem Kanton Basel-Stadt

Nimmt man eine Strassenkarte zur Hand, wird die wichtige Position der Stadt Basel im europäischen Verkehrsnetz sofort augenfällig. Bis in die Gegenwart mit ihrer anspruchsvollen Aufgabe, das Autobahnnetz innerhalb des überbauten Gebiets zu verknüpfen, beschäftigen die Verkehrswege die Basler daher in hohem Masse. Zwar war die Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt für die frühe Entwicklung der Stadt nicht massgebend, doch zeigen schon die ältesten Stadtansichten mit den Vorstädten entlang der Ausfallstrassen, wie sehr der Verkehr die Stadtstruktur geprägt hat.



Mit dem Wachstum der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert bis an die Kantonsgrenzen und darüber hinaus wurde das alte Stadtbild allerdings stark verändert. Auch überlagerte sich die innerörtliche Vernetzung mit den weiterführenden Anschlüssen. Gleichzeitig nahm das Verkehrsaufkommen stetig zu, was namentlich in der Innerstadt zu einer weitgehenden Umwandlung der Bebauungsstruktur zugunsten breiterer und teilweise sogar neu angelegter Strassen führte.

Nur noch an wenigen Stellen der Stadt sind die historischen Verkehrswege wie in der Spalenvorstadt und der St. Alban-Vorstadt samt den dazugehörigen Stadttoren noch wirklich erlebbar. Es ist für das Verständnis der Stadt und ihrer Umgebung daher äusserst wertvoll, der Entwicklung ihrer Strassenverbindungen zu näheren und fernerer Zielen nachzugehen. Desgleichen ist es verdienstvoll, die mannigfaltigen Spuren aufzuzeigen, die bis heute von den teils uralten, im Stadtbereich aber immer wieder überformten und gelegentlich ganz verschütteten früheren Verkehrswegen zeugen.

Beides – die Würdigung der Entstehung des Verkehrsnetzes und die Erfassung seiner historischen Zeugnisse – liegt mit dem Inventar Historischer Verkehrswege für Basel-Stadt und Baselland nun vor. Diese umfangreiche Arbeit sei der Fachorganisation ViaStoria an der Universität Bern und ihren Mitarbeitern herzlich verdankt. Desgleichen richtet sich unser Dank an den Bund, der dieses grosse Werk gesamtschweizerisch initiiert und finanziert hat.

Dr. Christoph Eymann

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Inhalt

5 DIE VERKEHRSWEGE

8 Zwischen Jurapässen und Nordseehäfen

Verkehrsgeschichte der Region Basel bis ins 19. Jahrhundert

22 Die Entwicklung von Basels Fernstrassennetz im Mittelalter

Zollrechte, Brückenschläge, Strassenbau und eine konsequente Politik

24 Transitstrassenbau im Fürstbistum Basel

Vom Salzweg zur Chaussée

30 Furten, Fähren, Brücken

Flussübergänge als Schlüsselstellen

39 Rheinbrücken und Rheinfähren

Vom Bindeglied der Region zum Knotenpunkt des Fernverkehrs

44 Wege – Grenzen – Zölle

Wie der Verkehr geleitet und bewirtschaftet wurde

49 DAS INVENTAR

50 Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

Das IVS: ein weltweit einmaliges Projekt

Die Verkehrswege

Seit es Menschen gibt, die miteinander kommunizieren, gibt es Verkehrswege. Sie lassen sich nicht bis in die Anfänge, aber in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft immerhin mehr als 2000 Jahre zurückverfolgen.

Im Wechselspiel gebauter und gewordener, nicht mit baulichen Massnahmen errichteter Strassen und Wege ist im Laufe der Jahrhunderte eine reichhaltige Verkehrslandschaft entstanden, die ein zentrales Element unserer Kulturlandschaft bildet und die es neu zu entdecken gilt.

Das vorliegende Heft wirft Streiflichter auf die Thematik und hebt vom Wegrand einige Trouvaillen auf. Es beruht weit gehend auf den Arbeiten an der IVS Dokumentation für die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, deren provisorische Fassung im Jahr 2003 abgeschlossen worden ist.





Trotz der geringen Fläche des Stadtkantons zeigt die Basler Verkehrslandschaft vielfältige Aspekte:

Linke Seite: Der Bereich der einstigen Wiesenbrücke bei Otterbach hat sich im Zug der Vermehrung der Brücken an Schlüsselstellen des Verkehrs in eine fast unüberschaubare Brückenlandschaft verwandelt (ganz oben; CD). Bei St. Jakob ist in der Neuzeit einer der wichtigsten Strassenverkehrsknoten zwischen Stadt und Land entstanden (oben; CD). Kaum vorstellbar, dass durch das St. Alban-Tor einst der gesamte Fernverkehr zwischen Basel und den östlichen Juraübergängen passierte (rechts; CD). Der Stahlgittersteg im Birsigtal unterhalb des Dorenbachviadukts in Basel ist mit seinen Gittertragwerken aus flachen Walzeisen eine selten gewordene Konstruktion. Sein Baujahr 1865 zeichnet ihn als einen der ältesten bestehenden Stahlstege der Schweiz aus (unten; CD).

Rechte Seite: Der Hohlweg an der Stelli bei Bettingen steht für diese einst häufige Wegform, für die sich in den Basler Landgemeinden noch einige Beispiele finden (oben; CD). Die Akazienallee am Oberen Batterieweg auf dem Bruderholz ist eine häufige Wegbegrenzung, die wichtige Stadtstrassen und Auffahrten hervorhebt (unten links; CD). Eine reizvolle Wegpartie findet sich am Fuss des Mittelbergs bei Riehen, bevor sich der «gerade Weg» und der «krumme Weg» trennen (unten rechts; CD).





Zwischen Jurapässen und Nordseehäfen

Die Gegend zwischen der Ergolz­mündung bei Augst und dem Rheinknie bei Basel, wo der Hochrhein in die oberrheinische Tiefebene austritt und sich nach Norden wendet, bildet das wichtigste Tor für den Verkehr zwischen der Schweiz und dem Norden Europas. Diese Stellung verdankt sie nicht zuletzt ihrer topografischen Gliederung, die hier verschiedene verkehrsgünstige Tallinien und Passfurchen zusammenführt.

Nördlich von Basel kanalisiert das Tal des Oberrheins die Verkehrsströme aufgrund seiner Lage zwischen den Gebirgsmassen der Vogesen und des Schwarzwalds (Abb. 1). Es ist allerdings wegen der Breite des Rheintalgrabens geräumig genug, um neben dem Fluss auch mehreren parallelen Landverkehrswegen Raum zu geben. Als wichtigste Fernziele des von Basel ausgehenden Landverkehrs entwickelten sich in dieser Richtung seit dem Mittelalter die Städte Freiburg, Frankfurt und Strassburg, dessen besondere Stellung bereits auf die Römerzeit zurückgeht.

Der Schwarzwald, der zur unmittelbaren Nachbarschaft der Orte am Rheinknie gehört, bildete für ver-

kehrsgeografische Fernbeziehungen ein Hindernis, doch ist er als Teil des Hinterlandes von Basel durch das Wiesental gut erschlossen.

Südlich der Mündungen von Birs und Ergolz fächert der stark gegliederte Jura die Verkehrslinien im Raum zwischen dem Bözberg im Südosten und dem Birstal im Südwesten auf verschiedene enge und oft hindernisreiche Passagen auf. Sie erlauben es, im schweizerischen Mittelland zwischen Zürich, Luzern und Genf weit auseinander liegende Routenziele und Etappenorte zu erreichen.

Das Ergolztal als zentrale Senke des Baselbieter Tafeljuras vereinigt oberhalb von Liestal verschiedene Pass-

Abb. 1: Topografische Gliederung und Verkehrsgeografische Elemente der Region Basel und Baselland.

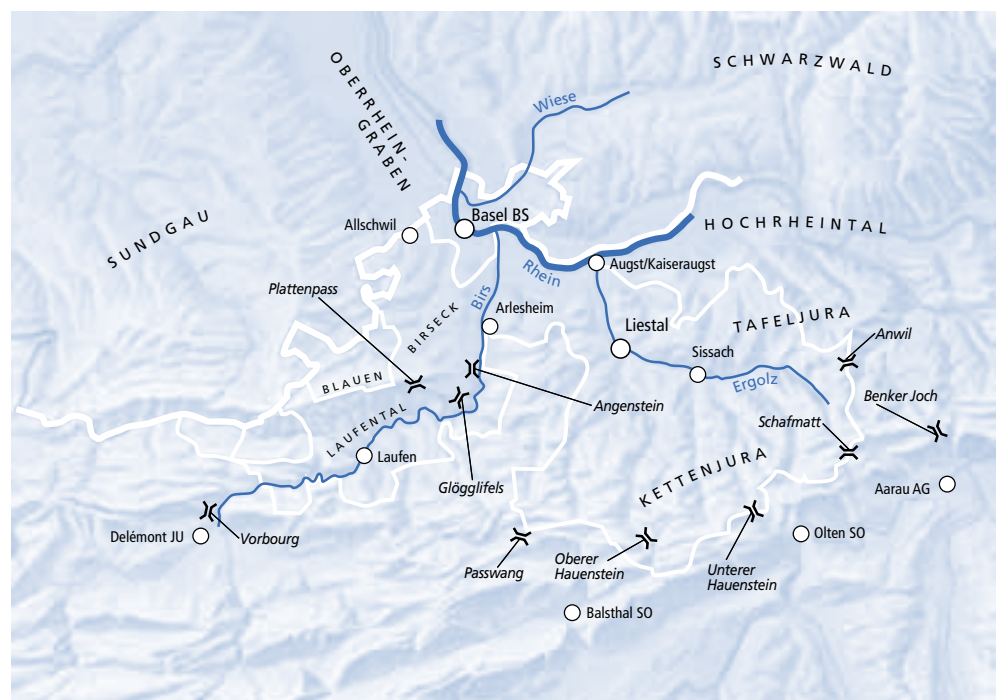




Abb. 2: Die Titelblattminiatur des Reisebuchs des Basler Kaufmanns und Diplomaten Andreas Ryff aus dem Jahr 1600 zeigt anschaulich die verschiedenen Arten des Reisens und des Warentransports, wie sie über Jahrhunderte üblich waren. Ryff stellte in diesem Manuskript seine über lange Jahre gesammelten Reiseaufzeichnungen chronologisch zusammen; sie bilden eine unersetzliche Quelle für die Kenntnis des frühneuzeitlichen Reise- und Handelsverkehrs (Universitätsbibliothek Basel).

routen, von denen diejenige von Anwil in den benachbarten Fricktaler Tafeljura und über das anschliessende Benkerjoch ins Aaretal führt, während die restlichen direkte Verbindungen ins Mittelland bilden. Schafmatt, Unterer und Oberer Hauenstein bieten von ihren Passfussorten Aarau, Olten und Balsthal aus Verbindungen nach Osten, Süden und Westen. Dazwischen liegen weitere, schwieriger zu benutzende Übergänge, die keine grosse Bedeutung erlangten, ja kaum je fahrbar gemacht wurden.

Das Laufental stellt dem Verkehr grössere Hindernisse entgegen, bilden doch die Durchbrüche der Birs durch die Juraketten verschiedene Engpässe, in denen der Fluss den Verkehrswegen gefährlich werden konnte. Am südwestlichen Ausgang des Kantonsgebietes befindet sich die Klus von Vorbourg; sie trennt das Delsberger Becken vom Laufental und schliesst damit die Reihe der vom mäandrierenden Fluss geschaffenen Engnisse zwischen Laufen und Delémont ab. Am östlichen Ausgang des Laufentals entstanden beidseits des Eggbergs in historischer Zeit gleich drei bedeutende Weganlagen: neben dem Plattenpass, der zwischen Blauen und Eggberg

die Ausmündung des Birstals ins Birseck umgeht, findet sich auf halber Höhe der Eggflue der Felsdurchbruch des Glögglifelses und im Talgrund der Engpass von Angenstein, der die Klus von Grellingen im Norden abschliesst. Aufgrund der vielfachen Geländeschwierigkeiten zwischen Basel und Biel stand das Birstal als Verkehrsverbindung vom Oberrhein in die Westschweiz fast immer hinter dem Oberen Hauenstein zurück.

Zwingen im Laufental bildet den nördlichen Ausgangspunkt des Passwang, einer Passroute, die historisch vor allem als innersolothurnische Verbindung eine gewisse Bedeutung erlangt hat. Verschiedene Passübergänge von untergeordneter Bedeutung (Metzerlenchrüz, Chalhöchi, Remelpass) verbanden die Juratäler südlich des Blauen auch mit dem Sundgau.

Von meist geringerer, jedenfalls im Lauf der Jahrhunderte stark schwankender Bedeutung sind die Verkehrslinien nach Osten und Westen, welche die Öffnungen zwischen dem Jura und den Gebirgsmassiven Vogesen und Schwarzwald benutzen. Dies gilt sowohl für die «Burgundische Pforte» im Westen als auch für die Hochrheinfurche im Osten.

Im Hügelland des Sundgaus führten verschiedene Routen, die heute kaum noch als wichtige Fernstrassen erscheinen, über Besançon, Mandeure oder Belfort durch die «Burgundische Pforte» nach Süd- oder Mittelfrankreich. Das Birseck, das durch die steile Jurakette des Blauen vom Laufental getrennt wird, gehört morphologisch zum Sundgau, bildet politisch aber seit Jahrhunderten einen Teil des Gebiets von Basel. Allschwil ist seit der Zeit des Fürstbistums Basel sein wichtigster Grenzort.

Hohen Stellenwert auf der West-Ost-Achse hat einzig die Verbindung nach Südosten, die über den Bözberg nach Zürich und zu den Bündner Pässen führt und dabei bis zum Eingang des Fricktals durch das Hochrheintal verläuft. Wahrscheinlich handelt es sich um eine seit der



Abb. 3: Die politische Gliederung der Region Basel seit dem Spätmittelalter (Georges Grosjean: Historische Karte der Schweiz, Bern 1986, Ausschnitt).

Eisenzeit begangene Route, wie die Lage der Fundstellen in den Kantonen Basel und Aargau zeigt.

Ein wichtiger Verkehrsträger war auch der Hochrhein, der stromabwärts bis ins Eisenbahnzeitalter Frachten aus dem Mittelland und dem Bodenseeraum übernahm und die Bedeutung Basels, vielleicht auch schon diejenige von Augusta Raurica, als Umschlagplatz im Nord-Süd-Verkehr stärkte. Stromaufwärts wurde er allerdings nur in geringem Umfang benutzt, und mit dem allgemeinen Bedeutungsverlust der Wasserwege gegenüber dem Landtransport, der in der frühen Neuzeit einsetzte, nahm auch seine Bedeutung ab. Unterhalb der Hafenanlagen von Basel und derjenigen von Birsfelden, die im 20. Jahrhundert dazugekommen sind, ist der Rhein aber nach wie vor ein wichtiger Verkehrsweg.

Daneben war das Hochrheintal im Mittelalter und in der frühen Neuzeit als Verbindung zu den Zürcher Messen von Bedeutung, die damals die wichtigsten Handelsmessen der Deutschschweiz und Südwestdeutschlands darstellten.

Für den Verlauf der Wegstrecken innerhalb des Kantonsgebiets waren die Übergangsstellen über die grösseren Flüsse Rhein und Birs sowie über die Unterläufe von Wiese und Ergolz von besonderer Bedeutung, da hier nur ausnahmsweise günstige Furten benutzt werden konnten. An den meisten Stellen war man auf Fähren oder Brücken angewiesen, für deren stabile Anlage besondere topografische Voraussetzungen erforderlich waren (vgl. S. 30).

Die politische Gliederung

Erst im Zeitalter der Reformation setzten sich in der nach Besitz und Herrschaftsrechten stark parzellierten Region jene drei Kräfte durch, die ihr Geschick in der Neuzeit gestalteten: der Fürstbischof von Basel und die Städte Basel und Solothurn (Abb. 3).

Die Stadt Basel löste sich aus der Herrschaft des Bischofs und sicherte sich den geschlossenen Besitz der Landschäftler Vogteien, die sie seit 1400 dank der Finanznöte des Bischofs erwerben konnte. Sie dehnte damit ihre Hoheit bis an die Schlüsselstellen der südöstlichen Jurapässe aus, doch gelang es ihr nicht, sich südlich des Juras festzusetzen, nachdem sie 1407 für wenige Jahre auch Olten erworben hatte. Im Birseck gelang nur der Erwerb der Dörfer Binningen und Biel-Benken.

Der Fürstbischof sicherte mit dem Erwerb der Herrschaft Pfeffingen (mit Angenstein) den territorialen Zusammenhang des ihm verbliebenen Herrschaftsgebietes und die Hoheit über die Juratraverse vom Weichbild Basels bis an den Bielersee.

Als dritte Kraft vermochte die Stadt Solothurn zwar nördlich des Passwang etliche Herrschaften zu erwerben, zuerst 1499 die Landvogtei Dorneck. Jedoch gelang es ihr nicht, die Hoheit des Fürstbischofs über die Birstalroute zu beschränken, obwohl sie 1520/21 sogar die Burg Angenstein besetzte; sie musste sich mit Basel die Kontrolle über die Baselbieter Jurapässe teilen. Als einziger Jurapass kam der steile und hindernisreiche Passwang unter ihre Gebietshoheit.

Daraus entstand ein spannungsvolles Gegen- und Zusammenspiel der beiden Städte, das im späten 16. Jahrhundert mit dem «Schafmatthandel» und nach 1728 mit dem Ausbau der Birseck–Passwang-Route durch Solothurn und das Fürstbistum zu Konflikten führte, die bis vor die Tagsatzung gezogen wurden. Andererseits profitierte der Verkehr über die beiden Hauensteinpässe, an deren Zustand beide Stände ein gemeinsames Interesse hatten, von den beiderseitigen Ausbaumaßnahmen, die seit dem 19. Jahrhundert auch gemeinsam durchgeführt wurden.

Die Auflösung des Fürstbistums im Gefolge der französischen Revolution und die territoriale Neuordnung durch den Wiener Kongress führten 1815 zu einer Aufteilung der deutschsprachigen Vogteien des Fürstbistums auf seine beiden Nachbarn Basel und Bern. Basel erhielt das Amt Birseck und die Herrschaft Pfeffingen, Bern das Laufental, die vormalige Landvogtei Laufen.

Die Kantonstrennung von 1832/33 schuf eine Binnengrenze zwischen der Stadt Basel und der sie umgebenden Landschaft südlich des Rheins. Schliesslich führte der am 1. Januar 1994 vollzogene Anschluss des Laufentals an den Kanton Basel-Landschaft zu einer erneuten Umgliederung eines Gebietsteils und zur Vereinigung der südlich des Rheins gelegenen deutschsprachigen Herrschaften des einstigen Fürstbistums in einem einzigen Kanton. Verkehrsgeografisch dürften diese jüngsten Gebietsveränderungen aber kaum Auswirkungen gehabt haben.

Augusta Raurica und das Fernstrassennetz der Römerzeit

Augusta Raurica war das erste städtische Zentrum im Bereich des Kantons Basel, das als Körperschaft verfasst war und eine rechtlich definierte Stellung als zentraler Ort besass. Als römische Kolonie und Vorort des Stammesgebiets der Rauriker ist die Stadt planmässig aufgebaut worden, wobei zum Entwurf der Stadtanlage zweifellos auch ihre Einbindung in ein strukturiertes Netz von Fernverkehrswegen gehörte. Dieses nahm auch ältere Elemente aus der Zeit vor der Koloniegründung auf, war aber in der uns bekannten Form auf die zentrale Lage der Stadt bezogen und erfuhr nach ihrem Untergang eine unvermeidliche Neuausrichtung.

Älter als die Koloniestadt sind wahrscheinlich zwei Routen, die sich aus der Lage der uns bekannten Siedlungen und anderen Fundstellen der Eisenzeit ergeben, während uns ihr vorrömischer Verlauf im Einzelnen nicht bekannt ist. Die eine, auch als «Hügelfussstrasse» bezeichnet, folgte dem West- und Südrand der Schotterfluren des Rheintals, bevor sie ins Fricktal einbog und über den Bözberg das aargauische Wassertor (mit vorrömischen Siedlungen in Windisch/Vindonissa und Baden) erreichte (Abb. 4).

Die andere, von Basel her kommende, trennte sich wohl im Raum Pratteln von der Hügelfussstrasse, erreichte durch das Ergolzthal Sissach als bedeutendste eisenzeitliche Siedlung des Tafeljuras und scheint über die Schafmatt ins Mittelland geführt zu haben; auch eine

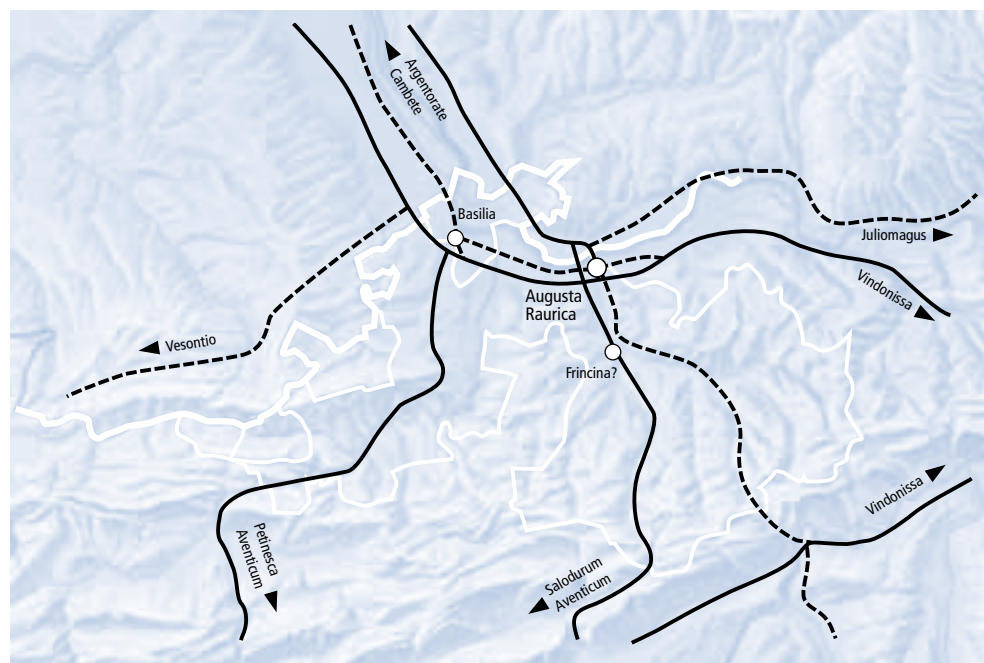


Abb. 4: Das Fernstrassennetz von Augusta Raurica (in Anlehnung an Darstellungen von Reto Marti, Max Martin, Jean-Daniel Demarez und Blaise Othenin-Girard).

- Hauptstrassen
- - - Nebenstrassen



Abb. 5 (oben): Augusta Raurica (Bildmitte) und die Hauptrouten des spätantiken Strassennetzes. Ausschnitt aus der Tabula Peutingeriana, einer römischen Strassenkarte des 5. Jahrhunderts n. Chr., Umzeichnung aus dem späten 19. Jahrhundert (Konrad Miller: Die Peutingersche Tafel, Stuttgart 1916).

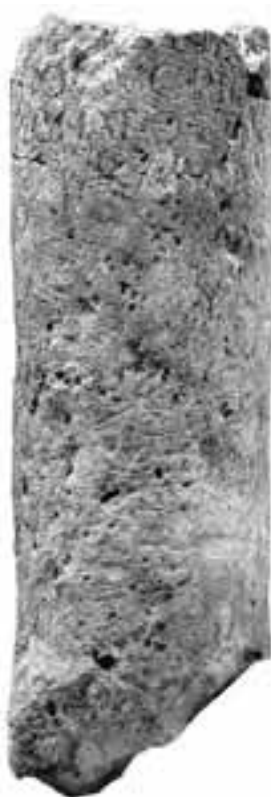


Abb. 6 (unten): Der zusammen mit weiteren Meilensteinfragmenten in Augst gefundene Meilenstein des Kaisers Antoninus Pius aus dem Jahr 139 n. Chr. demonstriert durch die Nennung des Ortes ohne Distanzangabe die Stellung von Augst als Ausgangspunkt der Meilenzählung (Jahresberichte aus Augst und Kaiseraugst 17, 1996, S. 87).

Zwei spätantike Routenverzeichnisse, das um 280 n. Chr. aufgezeichnete Itinerarium Antonini und die im 5. Jahrhundert n. Chr. zusammengestellte Tabula Peutingeriana (Abb. 5), stellen «Augusta R[a]uracum» ins Zentrum eines Strassennetzes, das rheinabwärts über Kembs und Strassburg nach Mainz und Metz reicht, durch das südliche Elsass über Kembs und Mandeuere nach Besançon, nach Osten über Windisch nach Rottenburg am Neckar und über Arbon an die Donau. Neben diesen west-ost-orientierten Routen, welche die Schlüsselstellung der Stadt für die Verkehrsverbindung zwischen Gallien und den Balkanprovinzen begründeten, besass die Stadt auch Strassenverbindungen von Arbon über Chur sowie über Avenches und den Grossen St. Bernhard nach Oberitalien, wobei der Grosse St. Bernhard sicher die wichtigere Route war. Damit bildeten das Rheintal, wo auch der Fluss als wichtiger Verkehrsträger diente, und der hindernisarme Obere Hauenstein die wichtigsten Verkehrskorridore der Region.

Dagegen scheint der Untere Hauenstein noch wenig bedeutet zu haben, da ihm eine ausgebaute Fortsetzung über die siedlungsarmen Zentralalpen, wie sie seit dem 13. Jahrhundert der Gotthardpass darstellte, noch fehlte. In den Routenverzeichnissen fehlt ebenfalls die Jura-transversale durch die Täler der Schüss und der Birs, deren Ausbau durch einen Vorsteher der Kolonie Aventicum die Inschrift am Felsentor der Pierre Pertuis bezeugt, woraus wohl auch auf ein besonderes Interesse der Kolonie der Helvetier an dieser Route geschlossen werden darf. Hier wird erstmals das Nebeneinander der beiden Juratransversalen sichtbar, welche die Westschweiz und das Rheinknie verbinden.

Der Verkehrsknotenpunkt Augusta Raurica diente innerhalb des Koloniegebiets auch als Ausgangspunkt

Begehung des Unteren Hauensteins in vorrömischer Zeit ist anzunehmen.

Diese beiden Routen wurden nun von der Stadtanlage aufgenommen und in ein Fernstrassennetz eingefügt, das sich in der Zeit der römischen Herrschaft über Südwestdeutschland auch auf das rechte Rheinufer erstreckte. Bemerkenswert ist, dass in diesem Zusammenhang westlich der Stadt eine direkte Verbindung zwischen der Hauensteinstrasse und dem rechten Rheinufer mit eigener Rheinbrücke geschaffen worden ist, deren Verlauf erst in den letzten Jahren archäologisch erforscht werden konnte (vgl. Kantonsmonografie BL, S. 22).

der Meilensteinzählung auf den Hauptstrassen (so genannter «caput viae»), was in der Stadt selbst durch eine Anzahl von Meilensteinen ohne Distanzangabe bezeugt ist, die in der Nähe des Forums gefunden worden sind (Abb. 6). Ausserhalb der Stadt wird es durch den Meilenstein von Mumpf an der Bözbergstrasse bezeugt.

Inchriftlose Meilensteine wurden ausserdem bei Therwil sowie rechts der Ergolz gegenüber von Liestal gefunden. Da die Inschriften fehlen – sie waren vermutlich aufgemalt –, lassen sich die Steine nicht sicher lokalisieren; es ist nicht ausgeschlossen, dass sie verschleppt worden sind. Der eine könnte immerhin an der Birstalstrasse gestanden haben, und der andere dürfte zur rechts- oder linksufrigen Strasse durch das Ergolztal gehört haben.

Neben den grossen, durch Schriftquellen bezeugten Transversalen lassen sich einige weitere Strassen archäologisch nachweisen, wobei ihr Verlauf aber nur hypothetisch beschrieben werden kann. Diese Strassen bildeten ein Netz der «Binnenerschliessung» (Heinz Herzig) des Einzugsgebiets von Augst, ergänzten die weitmaschiger angelegten Hauptstrassen und dienten ihrerseits der Anknüpfung von lokalen Erschliessungsstrassen, die das Verkehrsnetz der gebietsweise dicht besiedelten Region erst vervollständigten. Die lokalen Strassen scheinen allerdings kaum ausgebaut gewesen zu sein; deshalb sind sie auch archäologisch höchstens punktuell nachweisbar.

In dieses Netz der Binnenerschliessung war insbesondere Basel eingebunden, wo untereinander verbundene Strassen archäologisch nachgewiesen sind, die rheinabwärts, rheinaufwärts sowie in südöstlicher Richtung gegen das Birstal verliefen.

Im unteren Ergolztal lässt sich eine rechtsufrige Strasse nachweisen, die über Liestal hinausgeführt haben muss und wohl auch in den Zusammenhang der Binnenerschliessung gestellt werden kann. Sie scheint zum Unteren Hauenstein geführt zu haben, der wohl die Route ins voralpine Mittelland südlich von Vindonissa bildete und in Olten einen Knotenpunkt mit der Transversale durch das Aaretal besass. Die kleineren Übergänge des oberen Ergolztals konnten ebenfalls auf dieser Strasse erreicht werden, doch lässt sich über ihre Begehung kaum etwas aussagen.

Unsere besten Kenntnisse über den Aufbau römischer Strassen in unserer Gegend stammen aus minutiösen Untersuchungen der innerstädtischen Strassen von Augusta Raurica. Neben den üblichen bombierten, stark verdichteten und mehrfach erneuerten Kieskoffern

konnten hier auch Randbefestigungen aus Faschinen (Flechtwerk) oder hochkant gestellten und mit Pfählen fixierten Brettern identifiziert werden; auf feuchtem oder nassem Untergrund bestand die Unterlage des Strassenkoffers oft aus nebeneinander gelegten Prügeln oder einer Holzrahmenkonstruktion. Verschiedene Kenner der Befunde haben darauf hingewiesen, dass sich die Stadtstrassen damit nicht wesentlich von den gleich konstruierten Landstrassen unterscheiden.

Die Stadt Basel und die Restrukturierung der Strassenverbindungen

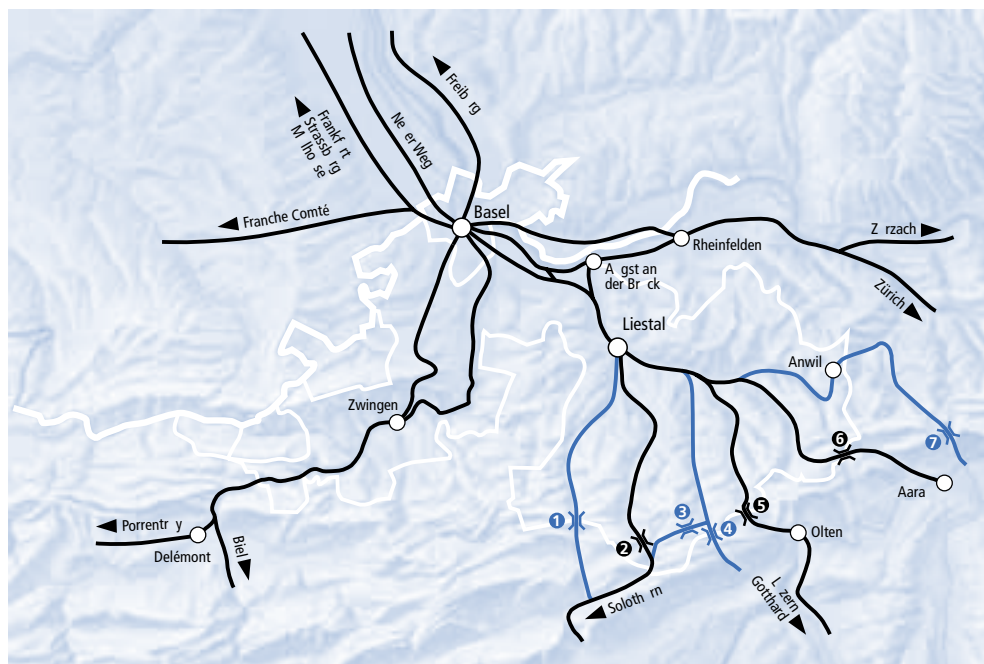
Der Verlust des rechten Rheinufers in der 2. Hälfte des 3. Jahrhunderts, die Zerstörung von Augusta Raurica und der allmähliche Bedeutungsverlust des spätantiken Castrum Rauracense hatten einschneidende Folgen für das Verkehrsnetz der Region. Mit der endgültigen Verlegung des Bischofssitzes ins spätantike Kastell auf dem Basler Münsterhügel fiel die zentrale Stellung von Augst als Vorort und Verkehrsknotenpunkt endgültig dahin. Die Rheinübergänge zerfielen, und die von Augusta Raurica ausgehenden Strassen verloren ihre Bedeutung für den Durchgangsverkehr; teilweise sind sie sogar allmählich verschwunden, wie sich vor allem an der rechtsufrigen Ergolztalstrasse beobachten lässt. Unter dem Einfluss der Strassenpolitik der mittelalterlichen Stadt Basel verlor auch die alte «Hügelfussstrasse» ihren Stellenwert, und Basel-Augst (oder «Augst an der Bruck») wurde zum bescheidenen Grenzort an der von Basel ausgehenden Bözbergstrasse.

Zweifellos erfuhren die bereits in römischer Zeit von Basel ausgehenden Strassen im Zug dieser Verlagerung eine Aufwertung, die sich beispielweise im erneuten Ausbau der Birstalroute niederschlägt, der bereits in fränkischer Zeit, im Zusammenhang mit der Gründung des Klosters Moutier-Grandval, durchgeführt worden ist.

Erst im späten Mittelalter erfolgte aber der systematische Aufbau des Verkehrsknotenpunktes Basel, der mit dem Brückenschlag über den Rhein unter Bischof Heinrich II. von Thun um 1225 einsetzte und von der Stadt unter Ausnützung ihrer Zollprivilegien sowie durch gezielten Strassen- und Brückenbau fortgeführt wurde. Unter Ausnützung ihrer günstigen Lage inmitten des Verkehrskorridors, den die Umgebung des Rheinknies bildet, indem sie die in alle Richtungen ausgreifenden Verkehrswege bündelt, schuf sich die Stadt eine ausgezeichnete Verkehrslage (Abb. 7; vgl. S. 22).

Abb. 7: Das Fernstrassennetz von Basel im Spätmittelalter und die von Liestal ausgehenden Jurapässe. Nebenrouten sind blau dargestellt.

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1 Wasserfallen | 5 Unterer Hauenstein |
| 2 Oberer Hauenstein | 6 Schafmatt |
| 3 Chilchzimmersattel | 7 Benkerjoch |
| 4 Challhöchi | |



Das gut erschlossene engere Einzugsgebiet zwischen Elsass, Breisgau und Jura bildete die Existenzgrundlage des Basler Marktes, der Lebensmittelversorgung und gewerblichen Tätigkeit der städtischen Bevölkerung; die Landschaft Basel wurde später auch zum Arbeitskräfte-reservoir der Basler Heimindustrie als Grundlage der modernen industriellen Entwicklung der Nordwestschweiz. Einen bedeutenden Anteil hatten die Kaufleute der Stadt am Handelsverkehr innerhalb eines Einzugsgebietes, das die Eidgenossenschaft, das Rhonetal von Genf bis Lyon, Burgund, das Elsass mit Strassburg, Lothringen, Süddeutschland sowie die grossen deutschen Handelsstädte, vor allem Frankfurt, Augsburg, Ulm, Nürnberg und Leipzig umfasste. Schliesslich wurde der engere Handelsraum der Stadt überlagert vom mengenmässig weniger bedeutenden Handel mit hochwertigen Gütern, der sich zwischen Nordwesteuropa und Italien abspielte, und an dem sie dank ihrem Zugang zu den Alpenpässen, insbesondere dem Gotthard, teilhaben konnte.

Liestal und die Jurapässe

Bei Liestal, wo die Frenke in die Ergolz fliesst, öffnet sich der Talfächer der Ergolz und ihrer südlichen Zuflüsse, in deren Quellgebieten sich die Pässe des Baselbieter Juras anschliessen. Auf dem Sporn der Liestaler Altstadt zwischen Ergolz und Orisbach entstand wahrscheinlich zuerst im späteren 3. Jahrhundert n. Chr. ein römisches Kastell, das die nördlichen Zugänge zu den Jurapässen

sicherte. Es besass Gegenstücke an den beiden Hauenstein-Pässen und dem Bözberg mit den Kastellen von Solothurn, Olten und Altenburg/Brugg an der Aare.

Der quadratische Grundriss des Kastells dürfte sich im Häusergeviert erhalten haben, das die im 7./8. Jahrhundert erbaute Martinskirche umgibt. Kontinuierliche Besiedlung des Platzes seit der Spätantike ist denkbar. Neben dem vor das 13. Jahrhundert zurückgehenden Freihof Liestal bildete die Kirche den Kern der um 1240 von Graf Hartmann von Froburg angelegten Kleinstadt.

Bereits vor der Stadtgründung existierte auch ein offener Markt, der möglicherweise bereits in frühmittelalterlicher Zeit bestanden hat. Dieser Markt, dessen Lage bis heute vom Flurnamen «Altmarkt» angezeigt wird, befand sich auf der Hochterrasse südlich des Zusammenflusses von Frenke und Ergolz, wo sich die Strasse über den Oberen Hauenstein von der Strasse durch das Ergolztal trennt. Mit der Stadtgründung wurde der Markt in die Mauern der geschlossenen Siedlung verlegt. Der günstig gelegene Ort entwickelte sich als einzige bedeutende Landstadt des Baselbiets zum Regionalzentrum und dient seit der Kantonstrennung als Kantonshauptort (Abb. 7, 8).

Zwischen den drei wichtigsten Pässen Oberer und Unterer Hauenstein und Schafmatt erreicht man von Liestal aus durch die Täler von Hinter Frenke, Diegter Bach und oberer Ergolz auch die Wasserfallen und die Challhöchi sowie über die Anhöhe von Anwil das Benkerjoch, welches das Fricktal mit dem Berner Aargau verbindet.



Die Wasserfallen bildet einen beidseitig steilen Bergriegel zwischen den Tälern von Reigoldswil und Mümliswil SO. Der unwegsame, auf über 1000 m ü. M. hinaufreichende Pass war seit jeher nur schwer zu überwinden und ist nie zur durchgehenden Fahrstrasse ausgebaut worden. Nach den historischen Quellen wurde er vor allem von Säumern und Marktfahrern benutzt. Da er aber nicht nur eine Verbindung durch das Tal der Hinter Frenke ins Ergolzthal darstellt, sondern auch Fortsetzungen ins Laufental und über das Gempfenplateau ins Birstal (bei Dornachbrugg) und Rheintal (bei Muttenz) hat, war er auch vom Sundgau und vom Rheinknie her gut zu erreichen. Er bildete daher auch im Zusammenhang des solothurnischen Staatsgebiets eine praktikable Alternative zum Passwang, bis dieser fahrbar gemacht wurde.

Am nördlichen Passfuss, bei Reigoldswil/Chilchli, weisen neuere archäologische Befunde auf einen frühmittelalterlichen Adelssitz des 7./8. Jahrhunderts mit steinernem Wohnbau und Wassermühle hin, bei dem im 8./9. Jahrhundert eine Kirche entstand, die dem fränkischen Reichsheiligen Hilarius von Poitiers gewidmet war. Der Kirchenpatron lässt fränkischen Einfluss auf den Ort vermuten, Keramikfunde bezeugen Beziehungen zum südlichen Elsass, und die Verbindung zum Laufental wird daraus sichtbar, dass die Hilariuskirche im Spätmittelalter der Stadtkirche von Laufen unterstellt war.

Über den Pass selbst ist bis ins späte Mittelalter nichts bekannt. 1399 wird die «Wasservallen» als Grenzpunkt der Herrschaft Waldenburg erstmals erwähnt, 1405/06

Abb. 8: Die 1642 von Matthäus Merian d. Ä. veröffentlichte Darstellung der Stadt Liestal (Ausschnitt) lässt die Ausrichtung der Stadtanlage auf die horizontal durchs Bild verlaufende Landstrasse von Basel zu den Jura-pässen erkennen. Die beiden Tortürme mit den vorgelagerten Brücken bildeten die einzigen Pforten im Mauerring, die der Verkehr benutzen konnte. Erst ausserhalb der Stadt fächern sich die Wege in verschiedene Richtungen auf.

der Zoll zu Reigoldswil und 1531 die «Wasserfallenn strasz». Regelmässige Zollaufzeichnungen setzten 1530/31 ein. Im 17. Jahrhundert nahm der Verkehr zu, scheint sich aber im 18. Jahrhundert auf die verbesserten Strassen über Passwang und Oberen Hauenstein verlagert zu haben, um im 19. Jahrhundert fast völlig einzuschlafen.

Die Challhöchi bei Eptingen ist zwischen den beiden Hauensteinen gelegen und war diesen Pässen gegenüber in mehrfacher Hinsicht benachteiligt: Ihr Scheitelpunkt liegt mit 848 m ü. M. deutlich höher, und sie besitzt an ihrer Südrampe keine direkte Verbindung zu einem wichtigen Zielort, wie ihn Solothurn für den Oberen und Olten für den Unteren Hauenstein bilden. Den Markort Balsthal und Solothurn erreichte man vom Diegtal her besser über den Chilchzimmersattel, der die Challhöchi im Westen flankiert. Der Challhöchi verblieb daher nur der Verkehr über Ifental nach Olten. Der historisch belegbare Austausch über diesen Pass blieb denn auch bescheiden und scheint sich ausserhalb des

lokalen Einzugsgebiets vor allem auf Viehtransporte aus dem Gäu beschränkt zu haben.

Verkehrsgeschichtlich interessant ist die Challhöchi wegen ihres Namens. «Chall» ist ein deutsches Lehnwort aus dem Lateinischen, das von «callis» abgeleitet ist, was in diesem Fall mit «Bergpfad» oder ähnlich übersetzt werden muss. Der Name kommt in der Nordschweiz noch am Gempenplateau sowie in bergigen Randzonen des Laufener Beckens, abseits der Birsdurchbrüche, an drei weiteren Stellen vor. Das Wort wurde bereits zwischen etwa 500 und 700 n. Chr. ins Deutsche übernommen, denn es hat die Lautverschiebung von «k» zu «ch» mitgemacht. Es ist deshalb möglich, wenn auch nicht zu beweisen, dass bei den «Chall»-Namen im Kanton Basel die örtlichen, vorgermanischen Wegnamen der ansässigen Galloromanen von den Einwanderern übernommen worden sind. Nicht ausgeschlossen ist aber auch, dass deutschsprachige Siedler den Namen bereits als Lehnwort in diese Gegenden mitgebracht haben und ihre Bergwege «Chall» nannten. Dass die Challhöchi bei Eptingen aber ein wichtiger Einwanderungsweg der Alemannen ins Baselbiet gewesen sei, wie früher behauptet worden ist, ist aus dem Namen nicht zu beweisen und auch nicht sehr wahrscheinlich.

Der Übergang vom Ergolztal über Anwil ins Fricktal schliesslich stellte bis ins 18. Jahrhundert nicht mehr als eine regionale Querverbindung innerhalb des Tafeljuras dar. Nachdem aber Solothurn Ende des 17. Jahrhunderts

im Lauf des so genannten Schafmatthandels die Schafmattrasse für den Fuhrverkehr gesperrt hatte, um seine Zolleinnahmen am Unteren Hauenstein zu schützen, beschlossen Basel, Vorderösterreich und Bern 1705, die Umgehungsroute über Anwil und das Benkerjoch auszubauen. 1706 war die Fahrstrasse fertig gestellt, die auch die Verkehrsverbindung zwischen dem Fricktal und Aarau verbesserte. Sie scheint bis am Ende des 18. Jahrhunderts dem Fuhrverkehr zwischen dem Ergolztal und Aarau gedient zu haben, wobei sie möglicherweise schon im Laufe des 18. Jahrhunderts, sicher aber nach dem Ausbau des Unteren Hauensteins und der Staffelegg im frühen 19. Jahrhundert jede Bedeutung für den Fernverkehr verlor.

Der Kunststrassenbau und die Entstehung des neuzeitlichen Strassennetzes

Ansätze zu einem technischen Strassenbau waren bereits im Mittelalter wesentlich verbreiteter, als man früher angenommen hat. Den Nachweis dafür erbringen vor allem die sich vermehrenden archäologischen Befunde der Gegenwart. Meist finden sie sich im intensiver untersuchten Siedlungsbereich; daher lassen sich daraus verallgemeinerte Schlüsse über die Ausdehnung von Strassenbaumassnahmen im Mittelalter noch nicht ableiten.

Auch im Kanton Basel sind verschiedene solche Befunde bekannt geworden. So entdeckte man am Fuss des Petersbergs in Basel eine Strasse mit Steinbett aus dem 11./12. Jahrhundert, die auf den römisch-frühmittelalterlichen Birsigübergang ausgerichtet war. Unter dem Chilchli bei Reigoldswil wurde neben dem frühmittelalterlichen Wohnturm ein gepflasterter Weg des 8. Jahrhunderts aufgedeckt. Die frühmittelalterliche Dorfsiedlung von Lausen/Bettenach nördlich der Ergolz durchquerte eine bis 7 m breite, mit einem Steinbett befestigte Landstrasse des 11. Jahrhunderts, die einen Ausbau des bis dahin benutzten Erdwegs darstellt (Abb. 9). Ausserhalb jeder Siedlung konnte in Langenbruck/Dürstel die mit Kalkmergel geschotterte Zufahrt zum Rennofen (Eisenschmelzofen) des 11./12. Jahrhunderts ausgegraben werden. Der Bohlenweg bei Langenbruck am Oberen Hauenstein, der dem Dorf den Namen gab, ist durch die Ersterwähnung der Ortschaft bereits im Jahr 1145 bezeugt; die im Boden verbliebenen Reste können allerdings frühestens ins letzte Drittel des 15. Jahrhunderts datiert werden, stammen also von einer Erneuerung der Passstrasse (Abb. 10).

«Chall» im Kanton Basel-Landschaft

Südlich Eptingen	Chall, Challhöchi	Am Übergang von Eptingen nach Ifenthal und Olten
Östlich Arlesheim	Chall	Am Weg nach Gempen
Südlich Burg	Chall, Challhöchi	Wichtigster Übergang vom Leimental ins Laufental über den Blauen
Südwestlich von Laufen	Challhollen (= Chall-Halden)	Nordwestlich des Stürmenkopfs am Weg von Bärschwil nach Laufen
Nordwestlich von Röschenz	Chall, Challhollen (= Chall-Halden)	Am Weg über die Challhöchi nach Burg
Östlich Brislach	Challmet (= Chall-Matt)	Am Weg durch das Kaltbrunnental nach Himmelried



Eine spezifische Strassenbautechnik des Juras und der Alpen sind sodann die Karrgeleisestrassen. Sie wurden nachweisbar von der römischen Zeit bis ins 18. Jahrhundert angelegt, ohne dass Unterschiede zwischen den Bauten erkennbar wären, die eine zuverlässige Datierung ermöglichten. Mit mittelalterlichen Karrgeleisstrecken ist auch bei den Fahrwegen des Baselbieter und Laufentaler Juras zu rechnen, und zwar nicht nur an wichtigen Routen wie dem Glögglifelspass im Birstal, sondern auch an Nebenwegen wie der älteren Strasse aus dem Tal der Hinter Frenke nach Arboldswil.

Schliesslich bildete auch der gezielt angesetzte Bau und Unterhalt von Brücken eine wichtige, systematisch betriebene Anstrengung zur Sicherung und zum Ausbau der Verkehrswege (vgl. S. 30).

Die Unterhaltungspflicht für die Landstrassen lag seit dem Mittelalter bei den Gemeinden, oft sogar bei den Besitzern der anstossenden Güter. Die oft schwere und zeitraubende Unterhaltsarbeit an den Strassen wurde in der Regel nur mit dem notwendigsten Aufwand betrieben, der den Anforderungen der landwirtschaftlichen Transporte genügte. Die Strassen waren oft schmal und erlaubten nur das Kreuzen von einspännigen Karren und Gabelfuhrwerken, abschnittsweise waren sie sogar nur einspurig befahrbar. Transporte, welche die Wegober-

Abb. 9 (links): Die frühmittelalterliche Schotterstrasse von Lausen-Bettenach.

Abb. 10 (rechts): Der spätmittelalterliche Bohlenweg von Langenbruck mit seinen tief eingekerbten Spurrinnen, zwischen denen die starken Bohlen vom Hufschlag der Zugtiere deutlich abgenutzt worden sind (Fotos Kantonsarchäologie Basel-Landschaft).

flächen beanspruchten (Holz, insbesondere Langholz; Heu aus den Heuschobern in den Bergmatten), führte man gerne im Winter durch, wenn weniger Arbeiten in der Landwirtschaft anfielen, und nutzte dabei den Schutz durch die Schneedecke oder die Widerstandsfähigkeit des gefrorenen Bodens aus.

Solche Fahrwege konnten dem seit dem Spätmittelalter wachsenden Güterverkehr nicht mehr genügen. Die zunehmende Verlagerung der Transporte von den Flüssen auf die Strassen, die insbesondere stromaufwärts von Basel zum Niedergang der Schiffergesellschaften und -zünfte führte, die generelle Zunahme des Handelsverkehrs und das Aufkommen immer schwererer mehrspänniger Fuhrwerke liessen das Ungenügen der bestehenden Strassen erkennen, die den Lasten nicht mehr gewachsen waren. Seit dem 16. Jahrhundert mehrten

Abb. 11: Emanuel Büchel: Dritte Darstellung der «Landstrass über den Hauwenstein» in David Herrlibergers «Topographie der Eidgenossenschaft», 1758. Die neue Strassenrampe ist deutlich als «A. Neue Landstras.» markiert, der dahinschiessende Bach dagegen als «B. Alte Landstras.». Blickrichtung Süd.



sich die Klagen der Fuhrleute und die obrigkeitlichen Strassenunterhaltsmandate deshalb dramatisch.

Ausbauarbeiten an den Hauensteinpässen, namentlich die Erbauung verschiedener Steinbogenbrücken, wurden bereits im 16. und 17. Jahrhundert durchgeführt. Die Stadt Basel profitierte davon durch Zolleinnahmen und Handelsverkehr, die Wirte der Gasthöfe der grösseren Gemeinden an der Passstrasse durch Beherbergungsdienste und die örtlichen Fuhrleute und Bauern mit Zugtieren durch Vorspannleistungen.

Zu diesen Ausbaumassnahmen zählt als vielleicht aufwändigste die Verlegung der Strasse über den Unteren Hauenstein bei Läfelfingen im Jahr 1568. Die ältere Fahrstrasse, eine einspurige Karrgeleisestrasse, die durch einen tiefen künstlichen Felseinschnitt unterhalb des Dorfes führte, war wahrscheinlich im 16. Jahrhundert von einem Erdbeben beeinträchtigt worden, der den Lauf des Homburgerbachs in die Strasse abdrängte – wo er heute noch verläuft. Die damals neu angelegte Strasse, die heute als Radweg dient, überwindet eine steile Rampe östlich der Läfelfinger Mühle. Sie wird heute von der mächtigen Stützmauer der 1827–1829 erbauten Passstrasse dominiert, welche die dritte Strassengeneration in diesem Nadelöhr darstellt.

Noch im 18. Jahrhundert haben der Schriftsteller Daniel Bruckner und der Illustrator Emanuel Büchel die Neuanlage der Hauensteinstrasse bei Läfelfingen pro-

Der Illustrator Emanuel Büchel und der Schriftsteller Daniel Bruckner loben den Strassenbau am Hauenstein

Im Kommentar zur Darstellung der Hauensteinstrasse von Emanuel Büchel (Abb. 11), der wahrscheinlich vom Schriftsteller Daniel Bruckner stammt, wird erläutert:

«In dem Loblichen Canton Basel arbeitet man schon seit vielen Jahren an der Verbesserung derer Landstrassen mit allem Eifer. Man fieng die Arbeit an denen Grenzen des Landes an, und treibet solche gegen der Stadt zu immer weiter fort. Dieser Canton Basel stösst gegen Mittag an den Lobl. Stand Solothurn, und der sogenannte Hauwenstein, der ein Theil des Jurten-Gebürges ausmachet, scheidet diese beyde Herrschaften von einander. Ueber jetz-gemeldten Hauwenstein gehet eine offene und von ungemein vielen Reisenden betretene allgemeine Landstrasse; so lang nun selbige sich in dem alten Zustand befunden, ware es höchst-beschwerlich diesen Weg zu machen. Denn in denen Thälern befande sich die alte Strasse in dem Bette der Bächen und hohlen Wegen, alwo man einander nicht hat ausweichen können, und welche durch das anlaufende Gewässer öfters grossen Schaden genohmen; darum denn die Vertieffungen durch hölzerne Brücken ausgefüllt und solchergestalt denen Reisenden auf eine mühsame Weise fortgeholfen werden müsste. Nunmehr aber befindet sich die neu gemachte Strasse mehrentheils an dem Rand der Berge erhaben, in die Felsen eingehauen, und mit harten Felsen-Steinen gepflastert, so dass jetzt der Wandersmann selbige mit grosser Verwunderung ansehen, und mit nicht geringem Nutzen sich derselben bedienen kan. Gegenwärtige Abschilderung kan hievon einen Begriff erwecken.» (Unter Brücken sind in diesem Fall wahrscheinlich Bohlen- oder Prügelwege zu verstehen, die in die vernässten Wegpartien eingebaut wurden.)

pagandistisch ausgewertet, um die Bemühungen des Standes Basel um den Unterhalt der Strassen zu veranschaulichen (Abb. 11; Textkasten oben).



Abb. 12 (oben): Die Münchensteinerstrasse und die im Vordergrund von links nach rechts durch das Bild verlaufende Birstalstrasse präsentierten sich auf der Höhe der «Neuen Welt» um die Mitte des 18. Jahrhunderts noch als gewundene, von Fahrspuren durchfurchte, erdige Wegbänder von wechselnder Breite, wie die Darstellung von Emanuel Büchel zeigt.

Abb. 13 (unten): In der nach 1836 veröffentlichten Darstellung von Anton Winterlin, wiederum mit Blick auf die «Neue Welt» und auf Münchenstein, ist die Birstalstrasse als eine moderne Chaussee dargestellt.

Der Ausbau der Basler Hauptstrassen setzte sich in den Massnahmen des 18. Jahrhunderts fort, ohne dass ein systematisch geplantes Bauprogramm erkennbar wäre, wie es um die Jahrhundertmitte vor allem Bern und das Fürstbistum Basel mit grossem Erfolg durchführten. Neu war allerdings, dass auch im Basler Strassenbau die Prinzipien des Kunststrassenbaus nach französischem Vorbild erkennbar werden, mit geradlinig trassierten Strassen, die das Kreuzen von Fuhrwerken erleichterten, mit gemässigten und möglichst regelmässigen Steigungen, stabilem Strassenbett und bombiertem Kieskoffer, der das Regen- und Schmelzwasser zur Seite abfliessen liess (Abb. 12, 13).

Von besonderer Bedeutung war der Ausbau der Strasse über den Oberen Hauenstein in den Jahren 1738–1744, der eine Antwort Basels auf den Ausbau der Passwangstrasse durch Solothurn von 1729/30 darstellte. 1740–1748 wurde auch wieder am Unteren Hauenstein gearbeitet. Kunststrassenbau bedeutete für Basel

im 18. Jahrhundert in erster Linie Ausbau der Passstrassen, um den eigenen Handels- und Frachtverkehr zu unterstützen und in der Konkurrenz um Zoll- und Verkehrseinnahmen bestehen zu können. Dabei zeitigte diese Politik auch Fernwirkungen, indem etwa nicht zuletzt auf Drängen von Basler Kaufleuten und Speditoren 1752/53 die Strasse Koblenz–Zurzach und 1777/78 die neue Bözbergstrasse gebaut wurden. Seinen Höhepunkt erlebte der Kunststrassenbau mit dem Bau der neuen Passstrassen über den Unteren und Oberen Hauenstein in den Jahren 1827–1829 bzw. 1830–1834.

Dieser Ausbau der Haupttransit- und -handelsstrassen war allerdings stark auf die Interessen der Stadt Basel ausgerichtet. Er war ein Resultat der merkantilistischen Förderung des Handels, erleichterte aber zugleich seit dem späten 17. Jahrhundert die Ausbreitung der so genannten Verlagsindustrie auf der Landschaft. Diese Organisationsform der Basler Seidenbandindustrie beruhte darauf, dass die in der Stadt sesshaften Fabri-



Abb. 14: Das Weg- und Strassennetz im Jahr 1829. Ausschnitt aus der Karte «Die sechs Bezirke des Cantons Basel zum Gebrauche für Schulen und Reisende». Doppelte Linien: Strassen; einfache Linien: Wege.

kanten, die so genannten Verleger, die Arbeiten, insbesondere das Weben der Bänder, an Heimarbeiter auf dem Land vergaben. Die zahlreichen Transporte wurden von Boten besorgt und setzten ein genügend leistungsfähiges Weg- und Strassennetz voraus (vgl. Kantonsmonografie BL, S. 50).

Im Zug der Auflösung der traditionellen Landwirtschaft und der industriellen Durchdringung der Landschaft, die mit dem Aufbau des dezentralen, auf Heimararbeit beruhenden Verlagssystems begann und im 19. Jahrhundert unter Ausnützung der Wasserkraft zur Ansiedlung landsässiger Industriebetriebe führte, kam es aber auch zu einem Ausbau des inneren Strassennetzes. Dieser unabdingbare Beitrag zum Aufbau der Infrastruktur ist wohl bereits im 18. Jahrhundert eingeleitet worden. Simeon Bavier erwähnt in seiner Darstellung der Strassen der Schweiz erste Bauarbeiten an den Strassen

- von Sissach nach Eptingen 1724
- von Gelterkinden zur Kantonsgrenze auf der Schafmatt 1733
- von Sissach an die Kantonsgrenze bei Kienberg 1747
- von Gelterkinden nach Magden 1773.

Im frühen 19. Jahrhundert wurden sodann verschiedene Talstrassen abseits der grossen Transitachsen ausgebaut. Bavier zählt folgende Strecken auf:

- vom späteren Zollposten Ruchfeld bei Neumünchenstein über Arlesheim nach Reinach 1809
- von Augst zur Hülftenschanze 1824
- von Bad Bubendorf an den Fuss der Wasserfalle bei Ober Reigoldswil 1824
- von Liestal an die Solothurner Grenze im Oristal 1841.

Nicht alle diese Strassen konnten allerdings als vollwertige Kunststrassen angesehen werden. Die Karte der sechs Bezirke des Kantons Basel von 1829 enthält südlich von Basel neben den von der Stadt ausgehenden Strassen zu den wichtigsten Pässen – Bözberg, Unterer und Oberer Hauenstein, Birstal – nur noch die Birseckstrasse Allschwil–Reinach und die Strasse Basel–Arlesheim ausdrücklich als «Strassen». Alle anderen Verbindungen wurden als «Wege» klassiert (Abb. 14).

Dieser Zustand entspricht im Wesentlichen dem bereits im 18. Jahrhundert erreichten, auch wenn die Kategorie der «Wege» sicher qualitative Unterschiede zwischen den verschiedenen Verbindungen verwischt. Trotzdem gleicht das Gesamtbild demjenigen in anderen Kantonen wie etwa Aargau und Zürich, wo erst in den Dreissigerjahren des 19. Jahrhunderts, der so genannten Regenerationszeit, von den liberalen Regierungen die ersten systematischen Strassenbauprogramme einge-

leitet wurden; diese waren ausdrücklich auf den Ausbau eines Kantonsstrassennetzes hin entworfen, das nicht einseitig die Transitstrassen bevorzugte, sondern den gesamten Binnenverkehr erleichterte.

Im jungen Kanton Basel-Landschaft wurde 1839 ein erstes «Gesetz über den Strassen- und Brückenbau und die Strassenpolizei» im Entwurf veröffentlicht. Verfasser war Ingenieur Amadeus Merian, der frühere Strassen- und Wasserbauinspektor des (ungeteilten) Kantons Basel, auf dessen Amtserfahrung man offensichtlich im neuen Halbkanton noch nicht verzichten konnte. Der Entwurf enthielt auch einen «Vorschlag zur Eintheilung der Strassen» mit dem bezeichnenden Titelzusatz «NB [nota bene]. wovon einige erst noch zu eröffnen wären», der zeigt, dass es sich um das Gerüst eines eigentlichen Strassenbauprogramms handelte. Unterschieden wurden drei Strassenklassen, nämlich Landstrassen, Nebenstrassen sowie Neben- und Kommunikationswege von einer Gemeinde in die andere. Die

beigegebenen Reglementsentwürfe und Gutachten präzisierten auch die Organisation des Baudepartements, den Strassenunterhalt, die Platzierung der Wegweiser zu den nächsten Haupt- und Bezirksorten und die Vorschriften für die Landabtretungen an öffentliche Strassen und Wege, Kies- und Steingruben sowie Wasserbauten. All das lässt erkennen, wie gross die anzugehende Aufgabe und der Regelungsbedarf damals noch waren.

Spätere Karten, wie etwa die erstmals 1851 erschienene «Karte vom Canton Basel» von Andreas Kündig, bedienen sich einer differenzierteren Strassenklassierung, die auch den neuen Verhältnissen angemessener war. Sie machen deutlich, wie sich zwischen die Kategorien der überregionalen «Poststrassen» und der lokalen «Hauptverbindungswege von Ort zu Ort» die Klasse der «Landstrassen» einfügte, die bevorzugt ausgebaut wurden, um die Nebentäler des Baselierts an das Poststrassennetz sowie die städtischen Zentren und Markttorte anzuschliessen.

Literatur (Auswahl)

Aerni, Klaus; Herzig, Heinz E. (Hrsg.): Historische und aktuelle Verkehrsgeographie der Schweiz (Geographica Bernensia G 18). Bern 1986.

Amann, Hektor: Mittelalterliche Zolltarife in der Schweiz, 3: Zollstellen von Basel und Umgebung. In: Zeitschrift für Schweizerische Geschichte 17, 1937, S. 1–82.

Auer, Felix: Baselland – Durchgangsland einst und jetzt. In: Beiträge zur Entwicklungsgeschichte des Kantons Basel-Landschaft, Liestal 1964, S. 241–295.

Bavier, Simeon: Die Strassen der Schweiz. Zürich 1878.

Burckhardt-Biedermann, Theophil: Die Strasse über den Oberen Hauenstein am Basler Jura. In: Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde 1, 1902, S. 1–52, Tf. I–V.

D'Aujourd'hui, Rolf: Die Entwicklung Basels vom keltischen Oppidum zur hochmittelalterlichen Stadt. Überblick Forschungsstand 1989. 2., überarbeitete Auflage, Basel 1990.

Demarez, Jean-Daniel; Othenin-Girard, Blaise: Une chaussée romaine avec relais entre Alle et Porrentruy (Jura, Suisse) (Cahiers d'archéologie jurassienne 8). Porrentruy 1999.

Ehrensperger, Franz: Basels Stellung im internationalen Handelsverkehr des Spätmittelalters. Diss. phil.-hist. Basel. Zürich 1972.

Ewald, Jürg; Tauber, Jürg (Hrsg.): Tatort Vergangenheit. Ergebnisse aus der Archäologie heute. Basel 1998.

Frei-Heitz, Brigitte: Industriearchäologischer Führer Baselland. Basel 1995.

Frey, Peter: Der Untere Hauenstein im ausgehenden Mittelalter. Die politische und wirtschaftliche Bedeutung eines Jurapasses. In: Jahrbuch für Solothurnische Geschichte 42, 1969, S. 5–136.

Frey, Robert: Das Fuhrwesen von Basel von 1682 bis 1848, mit besonderer Berücksichtigung der schweizerischen Fuhren. Ein Beitrag zur Verkehrsgeschichte der Schweiz. Diss. phil.-hist. Basel 1932.

Geering, Traugott: Handel und Industrie der Stadt Basel. Zunfthaus und Wirtschaftsgeschichte bis zum Ende des XVII. Jahrhunderts. Basel 1886.

Glauser, Fritz: Verkehr im Raum Luzern–Reuss–Rhein im Spätmittelalter. Verkehrsmittel und Verkehrswege. In: Jahrbuch der Historischen Gesellschaft Luzern 5, 1987, S. 2–19.

Hänggi, René: Zur Baustruktur der Strassen von Augusta Rauricorum. In: Jahresberichte aus Augst und Kaiseraugst 10, 1989, S. 73–96.

Helmig, Guido: Viele Wege führten über Basel. Ausgrabungen im Antikenmuseum. In: Basler Stadtbuch 1999, S. 236–240.

Herzig, Heinz E.: Die Erschliessung der Schweiz durch die Römer. In: Aerni/Herzig 1986, S. 5–21.

Kaiser, Peter: Die Strassen der Nordwestschweiz im 17. und 18. Jahrhundert. Vorbemerkungen zu einer regionalen Strassengeschichte. In: Aerni/Herzig 1986, S. 85–100.

Leimgruber, Walter; Reber, Werner: Politische und kirchliche Situation 1815–1828, Verkehrsnetz. In: Strukturatlas Nordwestschweiz, Oberelsass, Südschwarzwald, Basel. Stuttgart 1967, Blatt 31.03.

Lutz, Markus: Die Neue Fahrstrasse über den untern Hauenstein in den Kantonen Solothurn und Basel. Aarau 1830.

Marti, Reto: Zwischen Römerzeit und Mittelalter. Forschungen zur frühmittelalterlichen Siedlungsgeschichte der Nordwestschweiz (4.–10. Jahrhundert) (Archäologie und Museum 41). Liestal 2000.

Reber, Werner: Zur Verkehrsgeographie und Geschichte der Pässe im östlichen Jura. Diss. phil. I. Basel (Quellen und Forschungen zur Geschichte und Landeskunde des Kantons Baselland 11). Liestal 1970.

Röthlin, Niklaus: Die Basler Handelspolitik und deren Träger in der zweiten Hälfte des 17. und im 18. Jahrhundert (Basler Beiträge zur Geschichtswissenschaft 152). Basel, Frankfurt am Main 1986.

Suter, Paul: Beiträge zur Landschaftskunde des Ergolzgebietes (Quellen und Forschungen zur Geschichte und Landeskunde des Kantons Basel-Landschaft 12). Liestal 1926 (2. Auflage 1971).

Wiesli, Urs: Die Bedeutung der solothurnischen Juraübergänge. In: Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft Bern 42–45, 1951/52.

Wiesli, Urs: Entwicklung und Bedeutung der Solothurnischen Juraübergänge. In: Historische Mitteilungen. Monatsbeilage zum «Oltner Tagblatt», 5. Jg. 1952, Nr. 7; 6. Jg. 1953, Nr. 1, 2, 4, 7, 8, 10, 11, 12.

Die Entwicklung von Basels Fernstrassennetz im Mittelalter

Im späten 14. Jahrhundert begründete die Stadt Basel ihre Selbständigkeit. Geschickt wusste sie die Schwächen des Bischofs zu nutzen und ihre Herrschaft auszubauen. Die Verkehrswege spielten dabei eine bedeutende Rolle.

Im Jahr 1372 erwarb die Stadt Basel vom Bischof, der in Geldnöten steckte, mit den Zoll-, Münz- und Marktrechten die ersten, für die städtische Wirtschaftspolitik zentralen stadtherrlichen Rechte. 1385 folgte das Schultheissenamt, 1386 die Vogtei mit der hohen Gerichtsbarkeit. 1392 wurde die rechtsufrige Stadt Kleinbasel erworben, eine Gründung des Bischofs, und 1393 verständigte man sich mit dem Haus Habsburg-Österreich. Damit begründete die Stadt ihre Autonomie und eröffnete sich die Möglichkeit, beidseits des Rheins eine selbständige Territorial- und Bündnispolitik zu betreiben.

Mit dem Brückenschlag über den Rhein hatte Bischof Heinrich II. von Thun schon um 1225 seine beiden Städte und ihr Hinterland links und rechts des Rheins verbunden und damit die Voraussetzung für die Schaffung eines einheitlichen, von allen Seiten erreichbaren Marktes und Gewerbestandortes geschaffen (vgl. S. 14). Nach der Stadtvereinigung von 1392 begann Basel, mit verkehrsleitenden Massnahmen dessen Stellung zu stärken.

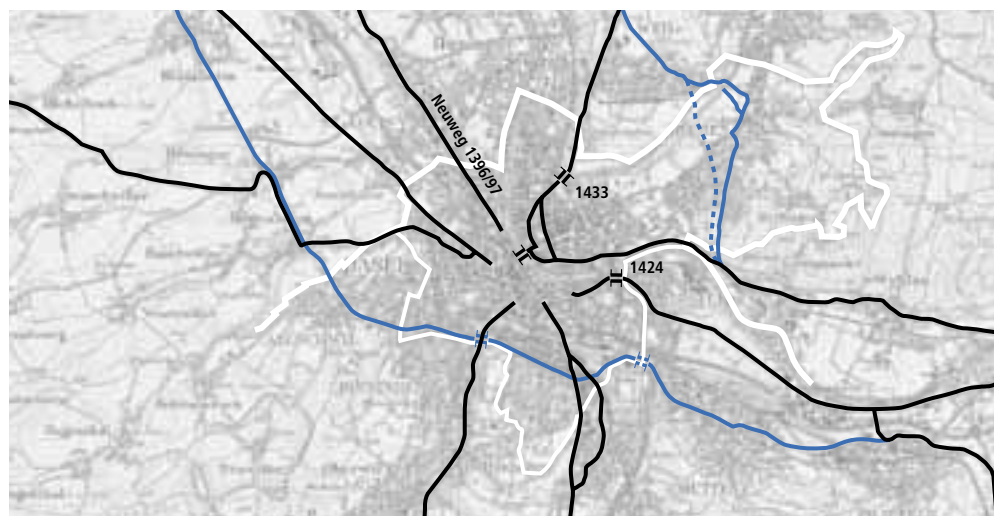
Rechts des Rheins verfügte die Stadt um 1400 den Strassenzwang und liess durch Wachmänner, die am

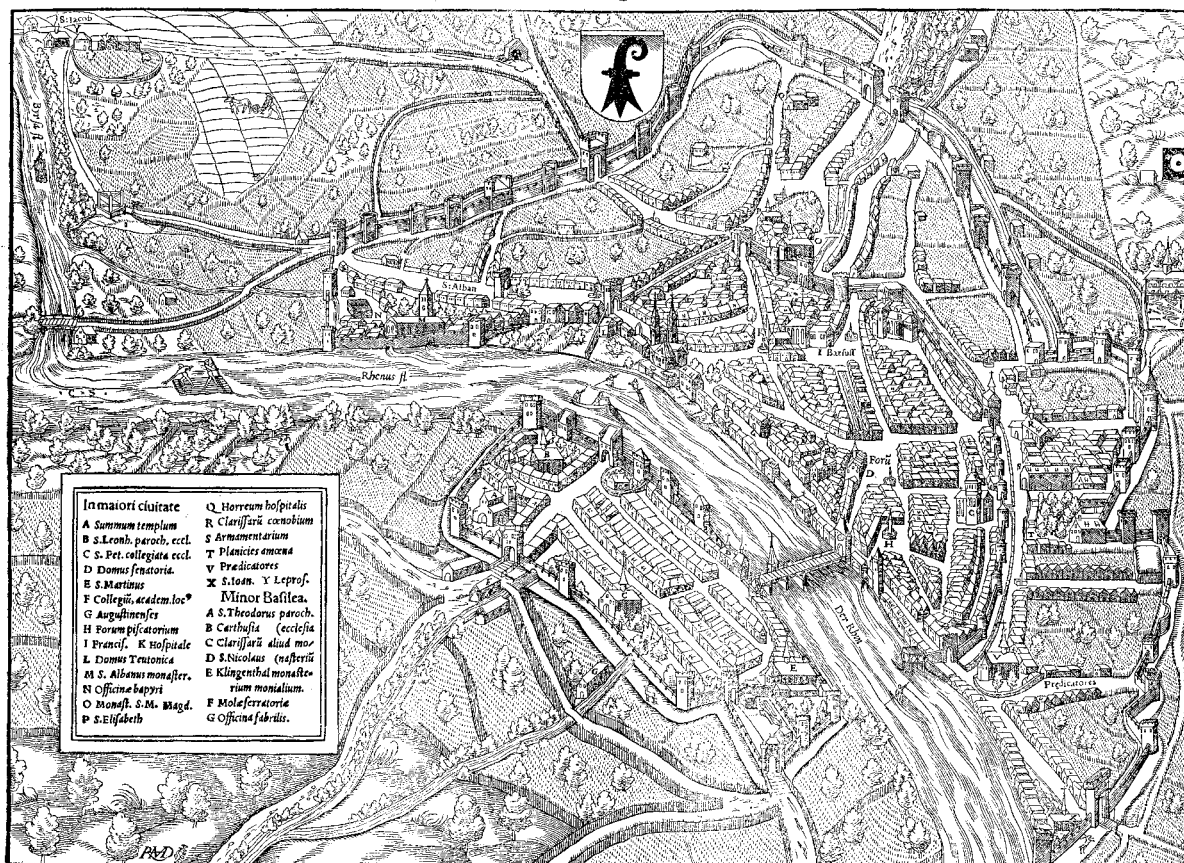
Grenzacher Horn und bei Eimeldingen postiert wurden, alle durchfahrenden Fuhrleute auf die Strassen zur Stadt verweisen, wo der Zoll erhoben wurde. Die bisher erlaubte Variante über Riehen und Weil wurde unterbunden, und in der Folge verschwand der mittelalterliche Herweg bei Riehen, der auf die römische Strasse zurückging, vollständig aus der Landschaft. Eine entscheidende verkehrsfördernde Massnahme in diesem Zusammenhang war der Bau der Wiesenbrücke bei Otterbach im Jahr 1433.

Links des Rheins unterband die Stadt im 15. Jahrhundert die Durchfuhr von Gütern über Gundeldingen, wovon in erster Linie die uralte, dem Talrand folgende Strasse vom Elsass zum Bözberg betroffen war, die danach ihre einstige Bedeutung verlor. In diesem Zusammenhang darf auch der Entschluss gesehen werden, anstelle der um 1400 vom Fluss zerstörten Birsbrücke von St. Jakob im Jahr 1424 oder kurz darauf eine neue Birsbrücke bei Birsfelden zu errichten, die den Verkehr von Osten direkt in die Stadt leitete. Um nicht nur die Rheinstrasse, die bei Augst das Kantonsgebiet betritt, zu

Abb. 1: Der Ausbau des Strassenknotenpunktes Basel im Spätmittelalter.

- von Basel ausgehende Fernstrassen
- ehemalige Fernstrassen mit Bedeutungsverlust
- - - verschwundene Römerstrasse
- Brücke
- abgegangene Brücke





erfassen, sondern auch die Baselbieter Jurapässe anzuschliessen, wurde zwischen Pratteln und dem Roten Haus (bei Schweizerhalle) eine neue Strassenverbindung zur Rheinstrasse errichtet. Bei St. Jakob bestanden danach nur noch Stege über die Birsarme, die fahrbare Furten begleiteten; sie bedienten die alte Talrandstrasse in Richtung Hülften, die aber ebenfalls stark an Bedeutung einbüsste.

Rheinabwärts schuf sich die Stadt zu unbestimmter Zeit eine Anbindung über Burgfelden nach Bartenheim, wo die Talrandstrasse angeschlossen wurde (heute im Areal des Flughafens). Ausserdem erbaute sie an Stelle der älteren Römerstrasse nach Kembs 1396/97 den «Neuen Weg» durch den Hardwald, der in den fol-

Abb. 2: Der erstmals 1544 in der «Kosmographie» des Basler Humanisten Sebastian Münster veröffentlichte Stadtplan von Basel lässt zwischen den Gärten des Umlandes die eingezäunten Strassen erkennen, die von allen Seiten zur Stadt führen. Im Ackerland bei St. Jakob ist die Strassenführung offen (oben links), der Riehenteich (unten links) wird durch eine Buschhecke von der Strasse getrennt.

genden Jahrhunderten mehrfach erneuert wurde und in der Regel die wichtigste Strasse nach Strassburg bildete.

Ausserhalb der Stadt durften linksufrig nur noch Salzfuhren durchgeführt werden. Die Unterbindung der bis dahin üblichen fürstbischöflichen Salzimporte im Jahr 1728 führte zum Ausbau der «Salzstrasse» durch das Birseck und im unmittelbaren Anschluss daran zur Anlage einer ersten Passwangstrasse, die für Fuhrwerke geeignet war (vgl. S. 26).

Mit diesen Massnahmen gelang es der Stadt Basel innert weniger Jahre, sich systematisch zum Verkehrsknotenpunkt am Rheinknie aufzubauen, der kaum umgangen werden konnte. Dank ihrer geschickten Strassenbau- und Zollpolitik konnte sie diese Position während Jahrhunderten aufrechterhalten.

Literatur

Ammann, Hektor: Zollstellen von Basel und Umgebung (Mittelalterliche Zollarife in der Schweiz 3). In: Zeitschrift für Schweizerische Geschichte 17, 1937, S. 1–82.

Meyer, Werner: Basel im Spätmittelalter. In: Georg Kreis, Beat von Wartburg (Hrsg.): Basel – Geschichte einer städtischen Gesellschaft. Basel 2000, S. 37–77.

Saxer, Ernst: Das Zollwesen der Stadt Basel bis zum Anfang des 16. Jahrhunderts. Diss. Phil. Basel. Stuttgart 1923.

Transitstrassenbau im Fürstbistum Basel

Fast im Gleichtakt mit Bern, dessen Kunststrassen europaweit berühmt waren, baute das Fürstbistum Basel von 1740 bis 1758 ein Hauptstrassennetz, das zu den besten seiner Zeit gehörte. Das Bauprogramm, das die Verkehrslage der Nordwestschweiz enorm verbesserte, konnte allerdings erst realisiert werden, nachdem der Widerstand der Untertanen gegen den Aufbau des absolutistischen Fürstenstaates gebrochen war. Ein Erfolg im Zeichen des bevorstehenden Untergangs?

Nach den wirtschaftlich bedingten Verlusten von Teilen des Herrschaftsgebiets im Spätmittelalter und dem Verlust der kirchlichen Autorität in Teilen des Bistums nach ihrem Übertritt zur Reformation beschränkte sich die Herrschaft des Fürstbischofs auf ein heterogenes Gebiet im Nordwesten des Schweizer Juras. Geografisch erstreckte es sich über die verschiedenen Landschaftskammern und Längstäler zwischen dem Birs-eck und der Ajoie im Norden und dem nördlichen Bielerseeufer mit der Stadt Biel im Süden; es schloss ausserdem die Hochplateaus der Freiberge mit ein. Die starke Aufgliederung der Landschaften führte zu einer ausgeprägten Polyzentrik, wobei sich unter den zahlreichen Vororten der Teillandschaften trotz des Bestehens mehrerer Kleinstädte keine von ihnen als alleiniges Zentrum des Fürstbistums etablieren konnte.

Politisch gehörte das Fürstbistum teilweise zum Reich, teilweise zur Eidgenossenschaft, und die Herrschaftsrechte des Fürstbischofs waren je nach Gebiet sehr unterschiedlich ausgestaltet. Konfessionell war das Gebiet nach dem Übertritt der südlichen Teile zur Reformation, der den Einfluss der Stadt Bern verstärkte, gespalten. Der Fürstbischof besass daher über die Städte und Herrschaften im Süden, von Moutier bis La Neuveville, die eng an Bern und Solothurn gebunden waren, nur eine beschränkte Autorität. Er konnte nur in einem Kerngebiet zwischen Franquemont im Westen und dem Birseck im Nordosten seine Herrschaft voll entfalten. In diesem Raum machte sich aber das sprachliche Nebeneinander von Deutsch und Französisch, das sich auch auf die Verwaltung erstreckte, besonders deutlich bemerkbar. Dies alles wirkte sich auf die vereinheitlichende poli-

tisch-administrative Erfassung des Gebiets im 18. Jahrhundert, dem Zeitalter des Absolutismus, hinderlich aus.

Verkehrsgeografisch war aber vor allem die Einkammerung des Gebiets mit seinen zahlreichen Engnissen an den Querverbindungen zwischen den Längstälern, den steilen Talschlüssen und den hoch gelegenen, steilen Passübergängen über die Juraketten für die Erschliessung und den Zusammenhalt von Nachteil. Die Geländeformen erschwerten insbesondere die Öffnung der Schüss-Birstal-Achse, aber auch die Anbindung des exzentrisch gelegenen Herrschaftszentrums Porrentruy in der Ajoie.

Das Landstrassennetz des Fürstbistums Basel

Das Strassennetz des Fürstbistums baute auf einem inneren Rahmen von Strassen auf, welche die wichtigsten Städte miteinander verbanden. Den Ausgangspunkt der beiden verkehrspolitisch bevorzugten Routen bildete die Residenzstadt Porrentruy. Die Verbindungen von hier in das Innere des Juras gabelten sich auf der nördlichsten Jurakette, kurz vor dem Erreichen der Passhöhen. Einerseits erreichte man über Les Rangiers in östlicher Richtung Delémont, andererseits führte eine Route nach Süden über La Caquerelle nach Glovelier, Bellelay, Tavannes und Biel. Delémont und Biel waren über Moutier und Tavannes ebenfalls verbunden, doch erhielt diese Verbindung erst mit dem Ausbau in der Mitte des 18. Jahrhunderts eine zentrale Bedeutung, trotz der bereits vorher bestehenden Umgehung der Klus von Court über Champoz. Eine Querspange bestand ausserdem zwischen Delémont und Glovelier; sie erlaubte es, zwischen den Routen über Glovelier und Moutier zu wechseln oder den

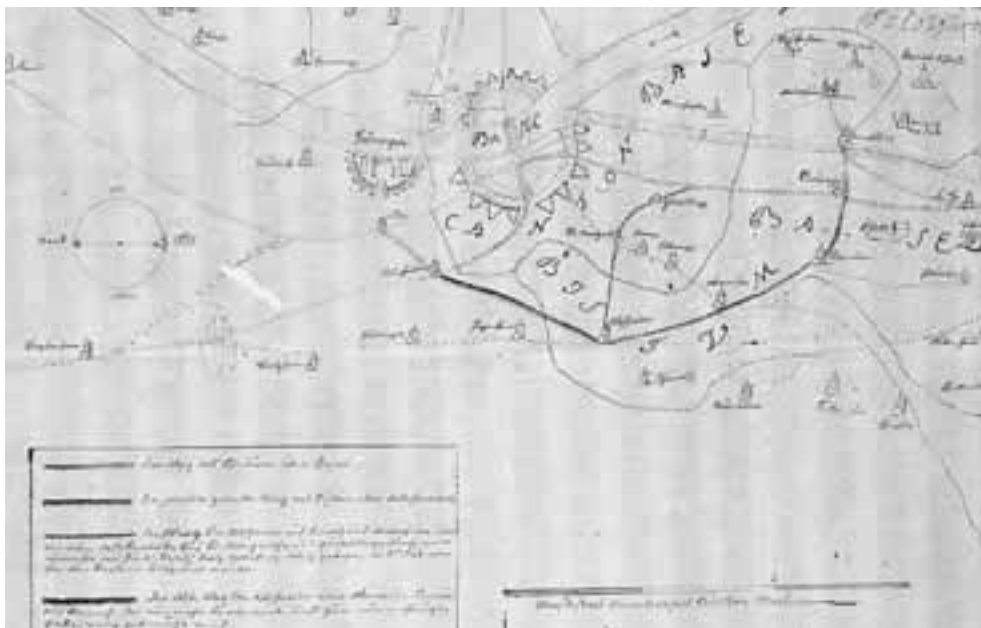


Abb. 1 Das Strassennetz südlich von Basel nach einer Kartenskizze aus dem fürstbischöflichen Archiv in Pruntrut, die kurz nach 1728 entstanden sein muss (AAEB B230/34 No. 145). Die Karte zeigt neben dem «Weeg ins Bistum über Basel», der durch die Stadt führt, auch den «Weeg ins Bistum über Allschweiler», die beide von Burgfelden ausgehen. Von besonderem Interesse für uns ist «Der Weeg von Allschweiler auf Reinach und Arlesheim über ein ecken dess Baselischen beÿ St. Margrethen und Gundeldingen durch, wo ehemals das Fürstl. Basel. Salz zoll=frëy durchgefahren, im Ao. 1728 aber von den Basslern arrestirt worden». An seine Stelle trat für die fürstbischöflichen Salzimporte in der Folge «Der Alte Weeg von Allschweiler über Oberweiler, Terweiler auf Reinach, der nun mehr verbessert und zum nun mehrigen Salzweeg gebraucht wird».

einen oder anderen Aufstieg vom Delsberger Becken in Richtung Porrentruy zu benützen.

An die drei Städte, welche die Eckpunkte des Rahmens bildeten, knüpften die wichtigsten Aussenbeziehungen des Fürstbistums an: Von Porrentruy aus führten die Strassen nach Belfort und Besançon, von Delémont durch das Birstal nach Basel, von Biel über Aarberg – den Schnittpunkt mit der bis ins 18. Jahrhundert wichtigsten Strasse durch das Mittelland – nach Bern. (Die an sich kürzere und einfachere Verbindung zwischen Porrentruy und Basel durch den Sundgau führte über habsburgisch-vorderösterreichisches, nach 1648 über französisches Gebiet und erhielt nie überregionale Bedeutung.)

Seit dem 16. Jahrhundert intensivierte sich die Austauschbeziehungen zwischen dem Delsberger Becken und Basel. Die Stadt Delémont wurde dank ihres weitläufigen Hinterlands zum Sammelpunkt der Strassen von Pruntrut, aus dem Birstal und aus dem Sornegau und durch seinen Markt zu einem zentralen Etappenort im Handel des Juras mit Basel. Basel bezog Rohstoffe (Holz, Eisen und Bausteine), die zum Teil durch Flösser auf dem Wasserweg geführt wurden, sowie Konsumgüter aus den Bergtälern. Die Fürstbischöfe liessen die Überschüsse ihrer Zehnteinnahmen an Korn und Wein auf dem Basler Markt verkaufen. Umgekehrt investierten Basler Kaufleute im Laufental und im Delsberger Becken (Seidenbandweberei, Papierfabrikation).

Im Einflussbereich Basels erfuhr Delémont seit dem 16. Jahrhundert dennoch nur ein bescheidenes Wachstum als Porrentruy, wo sich der Fürstbischof nach dem

Sieg der Reformation 1530 niedergelassen hatte. Diese Entwicklungstendenz änderte sich erst, nachdem die verbesserte Verkehrserschliessung des Birstals im 18. Jahrhundert und die Industrialisierung im 19. Jahrhundert die Voraussetzungen dafür geschaffen hatten.

Zwei Nebenrouten führten ausserdem nach Neuenburg. Die eine ging von Courgenay am Nordfuss des Juras aus und führte über Saint-Ursanne und die Freiberge; vom Delsberger Becken her konnte man sie auch über Glovelier erreichen. Diese Strasse, die nicht ins Strassenbauprogramm des 18. Jahrhunderts aufgenommen wurde, galt um 1800 noch als vernachlässigt und schlecht passierbar. Die andere Nebenroute knüpfte in Sonceboz an die Birstalstrasse an und verlief durch das Tal von Saint-Imier; sie erscheint in einer Karte des späten 18. Jahrhunderts sogar als «Route de Neufchatel à Basle».

Die Bedeutung des Strassenbaus für die Wirtschaftspolitik des Fürstbistums

Insgesamt richtete sich das Fürstbistum wirtschaftlich nach drei Polen aus: nach der Freigrafschaft und Frankreich auf dem Weg über Porrentruy, nach Basel über Delémont und nach dem schweizerischen Mittelland über Biel. In dieser räumlich günstigen, aber verkehrsgeografisch hindernisreichen Lage lag denn auch die im 18. Jahrhundert wahrgenommene Chance begründet, den Gütertransitverkehr zu einer volkswirtschaftlichen und fiskalischen Einnahmequelle zu machen. Dabei setzte die Regierung des Fürstbistums eine geschickte Kombination wirtschaftspolitischer Mittel ein.

Abb. 2: In der nach Osten ausgerichteten Übersichtskarte von Christian Brunner, die wahrscheinlich 1730 entstanden ist, werden die Birseck–Passwang-Strasse und der Obere Hauenstein nebeneinander dargestellt (Staatsarchiv Basel-Landschaft, KP 5004-876).



Erstens führten Reformen des Zollwesens zu einer Verdichtung des Netzes der Zollstellen, schliesslich 1753 zum Aufbau eines Ringes von Grenzzollstellen. Die Zölle wurden aber so differenziert gestaltet, dass durch relativ bescheidene, tendenziell sinkende Durchfuhrzölle der Gütertransit begünstigt wurde, während Einfuhr- und Ausfuhrzölle als Schutzzölle die Herstellung und den Export der Landesprodukte fördern sollten. Die Abgaben waren also nicht in erster Linie fiskalische, sondern eher wirtschaftspolitische Instrumente.

Zweitens bemühte man sich um die Organisation eines funktionierenden Fuhrwesens und die Verfügbarkeit eines Netzes von geeigneten Güterniederlagen und Gasthöfen. Ausserdem baute man das Postwesen aus.

Und drittens liess man nach französischem Vorbild ein Hauptstrassennetz anlegen, das höchsten Anforderungen genügen konnte. Dieser Punkt war von zentraler Bedeutung, wenn das ganze Bündel von Massnahmen Wirkung zeigen sollte.

Ein Vorspiel: «Salzweg» und Passwang, 1728–1732

Der Norden des Fürstbistums – die Gegenden von Porrentruy, Saint-Ursanne, Delémont und die deutschen Ämter – wurde in staatlicher Regie mit Salz aus Lothringen versorgt, das man über Delle oder Allschwil importierte. Diesen Weg nahmen auch die beträchtlichen Mengen Salzes, die aus Lothringen nach Solothurn und Bern gelangten. (Dagegen war die Salzversorgung der südlichen Landesteile – Freiberge, Vallon de Saint-Imier, Moutier-Grandval – bis 1756 einem privaten Salzpächter übertragen, der Salz aus der Freigrafschaft importierte; dieses Salz gelangte über Besançon–Damvant–Porrentruy in das Fürstbistum.)

Die Strassenkarte von Christian Brunner, um 1730 (Abb. 2)

Der Kopftext der Strassenkarte von Christian Brunner enthält einen knappen Beschrieb der Bauarbeiten und betont die Leistungsfähigkeit der neuen Strasse. «Die Orthographische und Ichnographische Vorstellung der Neüwen Landstrassen, so durch die Solothurnerische Landschaft, vom Schloss Falkenstein, durch das Thal biss an Mimlisweil ausgemacht. Von Mimlisweil biss über den Paswang an Etlichen Orten in Felsen ausgehauen, und eröffnet, dass zwey auch dreÿ Güter, Hoch, Last und andere Wägen, Cannonen, Carossen, Bosten [...] können passiren, biss zum Dürrenast, und dergleichen biss nach Breittenberg [Breitenbach], mehrentheils ausgefertigt, und von Breittenberg durch das Bistum Basel, biss über Almschweiller [Allschwil], Jhro Fürstl. Gnaden Bischoff von Basel durch seinen Ingenieur die Strassen durch sein Land; Achtzehn, und auf beÿden Seiten, einen Graben von dreÿ Schuh breit, ausstechen lassen, theils schon verfertigt und das übrige noch nicht gefertiget, an etlichen Orten mit 50. 60. Biss 70. Mann, mit den Landleüten, stark gearbeitet wird, zu Ent des Almschweillerischen Bans, stosset der Neüwe Weg an die Königliche Frantsöische Landschaft, das Suntgauw, Burgfelden und dergleichen Orte, wie solches beliebendermassen, alles klärlich auss dem Plan ist zu ersehen.»

1728 unterband Basel die seit dem Mittelalter zugelassenen Salztransporte über Gundeldingen, die bis dahin nicht dem Strassenzwang unterworfen gewesen waren. Das bei Basel durchgeführte Salz sollte fortan in die Stadt gebracht und dort verzollt werden. Als Gegenmassnahme liess Fürstbischof Johann Konrad II. von Reinach-Hirtzbach 1729 die bestehende Strasse Allschwil–Oberwil–Reinach zum «Salzweg» ausbauen. Durch diese Strasse, die das Basler Gebiet umging, wurde der Salzimport dem baslerischen Zugriff entzogen. Ein Ausbau zur Kunststrasse wurde dabei allerdings nicht durchgeführt; man scheint sich auf Ausbesserungsmassnahmen beschränkt zu haben. Noch 1731 war die Strasse im Winter für Fahrzeuge praktisch unpassierbar, und auch in den folgenden Jahren scheint sich daran nichts geändert zu haben (Abb. 1).

Erst in den 1740er-Jahren erfolgte in Fronarbeit der Ausbau zur Schotterstrasse mit festem Unterbau, die sich aber den schweren Solothurner Lastwagen nicht gewachsen zeigte. Der Staat bezahlte vorerst nur die Brückenbauten, die von Fachleuten auszuführen waren; ab 1747 übernahm er in zunehmendem Masse auch Arbeiten am Strassenbett aus Bruchsteinen und an gemauerten Dolen. Nachdem aber 1758 von Reinach aus der Anschluss der neuen Birstalstrasse Delémont–Basel an die Basler Grenze hergestellt wurde, was einer Abkehr von der bisherigen Strassenbaupolitik im Birseck gleichkam, wird die Bedeutung der Birseckstrasse wieder deutlich abgenommen haben. Angesichts der steilen, durch Hohlwege geführten Rampen bei Allschwil und Oberwil sind die meisten Fuhrleute wohl lieber den gut ausgebauten Umweg über Basel gefahren.

Der Ausbau der Birseckstrasse versetzte auch Solothurn gegenüber Basel in eine günstigere verkehrspolitische Lage. 1729 wurde vom solothurnischen Salzdirektor eine Einsprache wegen der hohen Basler Zölle auf den Salzfuhrn von Lothringen gemacht. Dies scheint nichts bewirkt zu haben, aber der solothurnische Rat war bereit zu handeln: Er gab noch Ende des gleichen Jahres den Auftrag zum Bau einer neuen Strasse über den Passwang. Man wollte nämlich nicht nur den Salzzoll umgehen; das katholische Solothurn wünschte auch eine bessere Verbindung mit dem Fürstbischof von Basel und mit dem König von Frankreich. Bereits Anfang 1732 war die Strasse offenbar fertig gestellt. In Anbetracht der für die damalige Zeit bedeutenden Kunstbauten wie der «Langen Brücke» östlich von Erschwil oder dem Damm beim Neuhüsli war das eine sehr kurze Bauzeit (Abb. 2).

Basel seinerseits intervenierte bei der Tagsatzung 1731 gegen den Strassenneubau der Solothurner. Es geschah jedoch zu spät, und Basel sah sich gezwungen, die Zölle für Salz zu senken und 1738–1744 die Strasse am Oberen Hauenstein zu verbessern, um die drohende Konkurrenz auszuschalten. Aber nicht nur dies verhinderte, dass der Passwang seine Bedeutung für den Fernverkehr längere Zeit behielt, es kamen noch weitere Gründe hinzu:

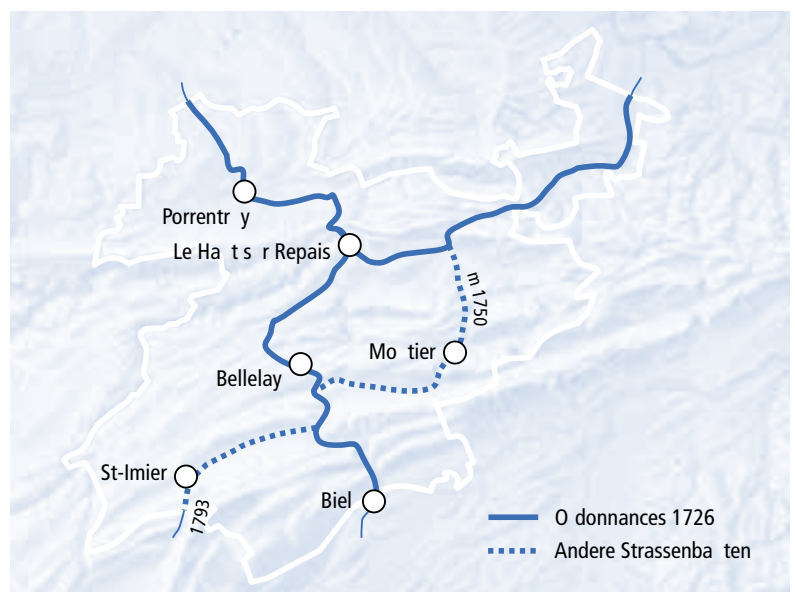
Erstens konnte die Fortsetzung durch das Laufental zunächst nicht zufriedenstellend ausgebaut werden. Der Ausbau scheiterte an den «Landestroublen», an denen sich auch das Laufental beteiligte, sowie am Geldmangel des Fürstbischofs, der auch durch Subventionszusagen der interessierten eidgenössischen Stände nicht ausgeglichen werden konnte.

Zweitens war die Anlage des Weges wenig geeignet, viel Verkehr anzuziehen, da sie sehr steil war und viel verlorenes Gefälle aufwies. Der Solothurner Urs Peter Strohmeier urteilte daher in seiner 1836 erschienenen landeskundlichen Darstellung des Kantons Solothurn vernichtend über diese Strasse, sie sei «... unstreitig die schlechteste Kommunikationsstrasse der Schweiz. [...] Es scheint, man habe bei dem Baue dieser halsbrechenden Strasse die höchsten Joche und unschicklichsten Stellen geflissentlich ausgewählt, um sie da durchzuführen.»

Die Entwicklung des Strassenbauprogramms

Die Umsetzung der systematischen Strassenbaupolitik erfolgte im Wesentlichen in drei Schritten. In den Jahren von etwa 1716 bis 1722 wurden zunächst allgemeine Reparaturarbeiten und bescheidene Verbesserungen am bestehenden Strassennetz vorgenommen. Bereits während der ersten Phase der neuen Strassenbaumassnahmen besserte man die Landstrasse durch die deutschen Ämter Birseck, Pfeffingen und Laufen bis Delémont ab 1719 aus, wobei die Kosten teilweise aus Steuereinkünften bestritten wurden, da die Arbeiten das bisherige Mass der Unterhaltungspflicht überstiegen.

Abb. 3: Das Kunststrassennetz des Fürstbistums Basel, wie es im 18. Jahrhundert ausgebaut worden ist (nach: Planungsatlas Kanton Bern. Dritte Lieferung: Historische Planungsgrundlagen, 1973).



Im Dezember 1725 wurde eine Landstrassenkommission gebildet, die Vorschläge zu unterbreiten hatte, wie das Fürstbistum seinen Rückstand im Strassenbau gegenüber den beiden wichtigsten Nachbarn Frankreich und Bern wettmachen könne. 1726 erliess Fürstbischof Johann Konrad II. von Reinach-Hirtzbach im Rahmen seiner «Ordonnances» (Verordnungen) zur umfassenden Verwaltungsreform ein Programm, das den Ausbau von zunächst zwei Strassen vorsah, derjenigen von Delle über Porrentruy und Bellelay nach Biel und derjenigen, die, von dieser abzweigend, über Delémont durch das untere Birstal nach Basel führte. Die Hauptlast der Bauarbeiten würden die frondienstpflichtigen Untertanen tragen müssen, die bereits bisher zum Strassenunterhalt verpflichtet waren (Abb. 3).

Die «Ordonnances» und andere, teils weiter zurückliegende Massnahmen wurden zum Anlass für die so genannten Landestroublen, eine Aufstandsbewegung, die das Fürstbistum vor allem im Jahrzehnt nach 1730 bewegte und die Ausführung der vorgesehenen Strassenbaumassnahmen bis 1740 verzögerte.

Erst unter Fürstbischof Joseph Wilhelm Rinck von Baldenstein wurde in den Jahren 1740 bis etwa 1745 die Nord-Süd-Achse von Delle bis Biel ausgebaut. Vor allem in ihrem mittleren Abschnitt zwischen Glovelier und Tavannes erwies sich die Strasse bald als ungenügend für den Verkehr der Güterfuhrwerke; die zu überwindende Höhendifferenz bis Lajoux war zu gross, die Rampe zwischen Glovelier und Saulcy zu steil und der notwendige Unterhalt generell nicht gewährleistet, so dass ihr baulicher Zustand sie zeitweilig fast unpassierbar machte.

Man fasste daher den technisch schwierigen Bau einer durchgehend befahrbaren Strasse durch die Täler der Birs und der Sorne ins Auge, die 1746–1752 von Delémont über Moutier nach Tavannes ausgeführt wurde. Sie ersetzte die bisherige Strasse Glovelier–Tavannes und bildete den zentralen Abschnitt der neuen Kunststrasse Basel–Biel. Trotz der Streckenverlängerung bedeutete sie auch für den Verkehr zwischen Porrentruy und Biel eine grosse Erleichterung, indem der neben Les Rangiers und der Pierre Pertuis höchste und unbequemste Übergang auf dieser Route eliminiert wurde (Abb. 4, 5).

Ebenfalls ausgebaut wurden die Anschlussstrassen nördlich von Delémont. Zwingend erfolgte dies im Abschnitt Delémont–Les Rangiers, der die Verbindung nach Porrentruy herstellte. Man verlängerte aber auch die Birstalstrasse bis zur Grenze Basels, die 1758 erreicht wurde, womit für den Gütertransitverkehr die Bewältigung des Passes von Les Rangiers entfiel. Durch die Anbindung des Handels- und Verkehrszentrums Basel verlagerte sich die wichtigste Nord-Süd-Achse des Fürstbistums allerdings von Porrentruy nach Delémont. Es entstand eine neue, sehr leistungsfähige Verbindung zwischen dem Oberrhein und der Westschweiz, die sich gegenüber dem Oberen Hauenstein als deutlich kostengünstiger erwies. Sie erlaubte das Kreuzen von Deichselfuhrwerken, was das Verbot der Benutzung von Gabelfuhrwerken nach sich zog. Eine hohe Anziehungskraft zeigte sie vor allem für den Transport von Massengütern wie etwa Salz, Eisenwaren oder Tabak, aber aufgrund ihrer beeindruckenden landschaftlichen Werte auch für den entstehenden Tourismus.

Abb. 4: Ansicht des Birstals zwischen Delémont und Laufen mit der alten, noch nicht ausgebauten Birstalstrasse. Das Bild ist erst 1780 im ersten Band der «Tableaux de la Suisse» von Beat Fidel Anton Zurlauben erschienen. Es charakterisiert wahrscheinlich die Landschaft der engen Birswindungen östlich von Liesberg.





Als letzte Kunststrasse von übergeordneter Bedeutung entstand die erst 1793 fertig gestellte Strasse über St-Imier nach Neuchâtel, die in Sonceboz von der Schüss–Birstal-Strecke abzweigte.

In der Periode des Ausbaus der wichtigsten Landstrassen (Pruntrut–Bellelay–Biel, Basel–Delémont–Moutier–Biel) in den Jahren 1740–1758 wurden die Landvogteien zu Hand- und Fronfuhren sowie zur Finanzierung der Arbeiten von Fachleuten an ihren Strassenabschnitten verpflichtet. Man ging dabei zwecks besserer Verteilung der Lasten über das bisher geltende Prinzip der direkten Unterhaltungspflicht der Gemeinden an den Landstrassen auf ihrem Gebiet hinaus und zog alle Vogteien (auch die zunächst nicht direkt berührten Freiberge) und alle Gemeinden einer Vogtei heran. Den Gemeinden wurden Strassenbauabschnitte zugewiesen, deren Länge (zumindest nördlich der Pierre Pertuis) in der Regel nach dem regulären Steueraufkommen bemessen wurde. 1740–1747 sollen so rund zwei Drittel der Lasten von den Gemeinden getragen worden sein, ein Drittel aus den Einkünften des Fürstbischofs.

Dank der Überschneidung der beiden Routen Basel–Delémont und Allschwil–Zwingen–Passwang sowie dank des regen Marktverkehrs im Hinterland von Basel waren die Zollstellen der «deutschen Vogteien» Birseck, Pfefingen und Laufing im 18. Jahrhundert die ertragreichsten des gesamten Fürstbistums. Leider lassen sich die verzollten Güter im Einzelnen nicht mehr nachweisen, wie das in den französischsprachigen Vogteien der Fall ist. Daher ist es auch nicht möglich, die relative Bedeutung des Einfuhr-/Ausfuhr- und Transithandels sowie des regionalen Marktverkehrs abzuschätzen. Die höchsten Einkünfte verzeichnete in der zweiten Jahrhunderthälfte Allschwil, der Eintrittspunkt der Birseckstrasse. Darauf folgten Zwingen und Reinach, wo sich die beiden Hauptrouten vereinigten, und Schönenbuch, der Eintrittspunkt für den Marktverkehr aus dem Sundgau. Die restlichen

Abb. 5: Die Kunststrasse durch das Birstal war nicht nur ein leistungsfähiger Verkehrsträger, sondern aufgrund der schroffen Schönheit der Juratäler eine Sehenswürdigkeit ihrer Zeit. Der Gesamtverlauf wurde 1788 in der Karte der «Route de Bâle à Bienne par la Vallée de Moutier et Pierre Pertuis dans l'Évêché de Bâle» übersichtlich dargestellt (Ausschnitt).

Zollstellen des seit 1753 stark verdichteten Netzes erbrachten nur geringe Einkünfte.

Insgesamt erfüllte das Strassenbauprogramm zweifellos seine Ziele: Es schuf eine leistungsfähige und gut frequentierte Haupt-Transitachse, verbesserte die regionale Vernetzung und administrative Durchdringung des Fürstentums und unterstützte als wichtigstes Element der Infrastruktur dessen merkantilistische Wirtschaftsförderungspolitik.

Literatur

- Abplanalp, Franz:** Zur Wirtschaftspolitik des Fürstbistums Basel im Zeitalter des Absolutismus (Berner Beiträge zur Nationalökonomie 14). Bern 1971.
- Berner, Hans:** Gemeinden und Obrigkeit im fürstbischöflichen Birseck. Herrschaftsverhältnisse zwischen Konflikt und Konsens. Liestal 1994.
- Braun, Patrick:** Joseph Wilhelm Rinck von Baldenstein (1704–1762): Das Wirken eines Basler Fürstbischofs in der Zeit der Aufklärung. Freiburg (Schweiz) 1981.
- Documentation IVS Canton du Jura.** Berne 2003.
- Grenacher, Franz:** Die zeitgenössischen Gesamtkarten des Fürstbistums Basel. Zur Auffindung eines offiziellen Kartenunikats des Fürstbistums. In: Regio Basiliensis XIV/3, 1973, S. 500–509, Faksimilebeilage.
- Grosjean, Georges:** Naturräumliche Eignungen und geopolitische Ausformungen. In: Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft Bern 57, «Le Jura bernois», 1991: S. 95–112.
- Meyer, René:** Les péages dans l'Évêché de Bâle durant le 18^{ème} siècle. Mémoire de licence, Université de Lausanne. Lausanne 1978. [Bibliothèque Cantonale et Universitaire, Mh 145.]
- Schnyder, Albert:** Das 18. Jahrhundert. Konsolidierung und Ende des Ancien Régime. In: Nah dran, weit weg. Geschichte des Kantons Basel-Landschaft 4, Liestal 2001, S. 31–52.

Flussübergänge als Schlüsselstellen

Furten, Fähren, Brücken

Die Geschichte der Flussübergänge im Kanton Basel ist ein Spiegel mit vielen Facetten. Es erscheinen in ihm zugleich die prägenden naturräumlichen Voraussetzungen, die Dynamik der regionalen Verkehrsgeschichte und die formenreiche Geschichte des Brückenbaus im Allgemeinen.

Beim ersten Blick auf die Landkarte ist zu erkennen, dass die wichtigsten Strassen bis zum Bau der Autobahnen dem Lauf der Flüsse und grösseren Bäche folgten, wo nicht Engpässe der Täler zu Umgehungen zwangen, und die tiefsten Einsattelungen ihrer Wasserscheiden die bevorzugten Pässe des Verkehrs bildeten.

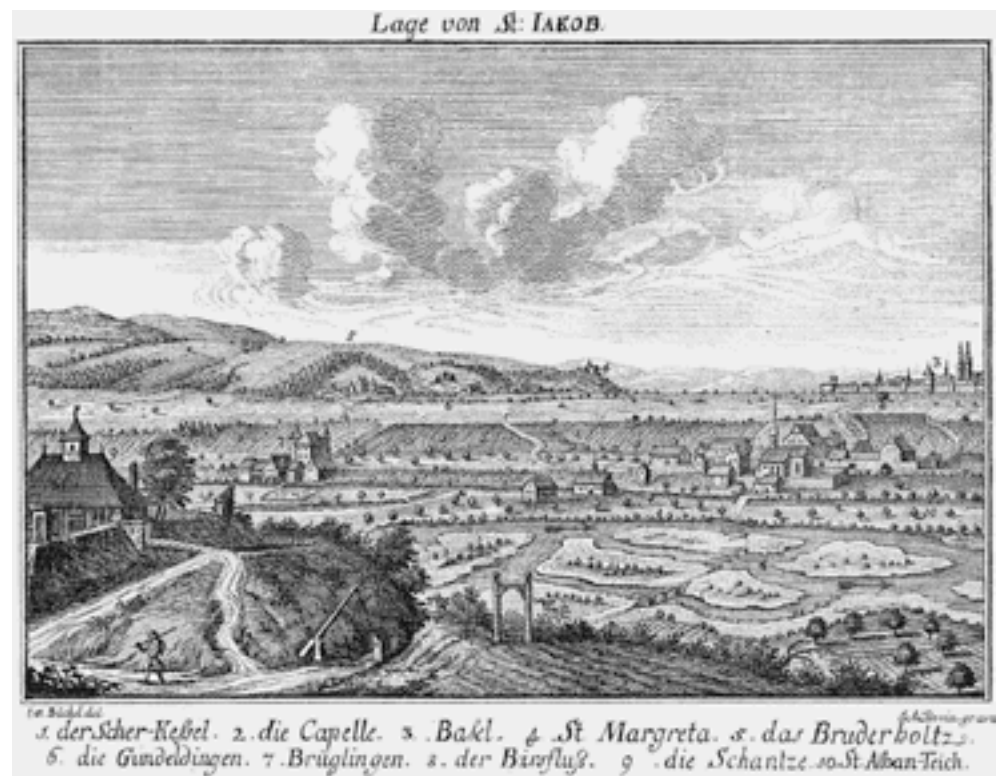
Erst auf den zweiten Blick beachtet man, dass jede Strasse zahlreiche kleinere und grössere Gewässer zu überqueren hat, dass sich das Strassennetz als Ganzes ebenso quer wie parallel zum Gewässernetz entwickelt, und dass viele Ortschaften sich mehr oder weniger eng an einen Wasserlauf anschliessen und ihr Bann sich auf beide Ufer erstreckt. Für die Verkehrsbeziehungen der

Landschaft insgesamt werden damit die Flussübergänge ebenso wichtig wie die Strassen und Wege, zu denen sie gehören.

Die Flussübergänge in der Landschaft

Kleinere Wasserläufe bildeten naturgemäss ein geringeres Hindernis. Trotzdem bestand auch hier früh das Bedürfnis, sie trockenen Fusses zu überschreiten. Bereits in den frühneuzeitlichen Bildquellen finden wir an Nebenwegen häufig die Kombination von einem Fussgängersteg und einer fahrbaren Furt. An wichtigen Verbindungswegen, auch innerhalb des Wirtschaftsraums von grösseren Siedlungen, treten zunehmend auch einspurig fahrbare Stege oder Kleinbrücken auf (Abb. 1).

Abb. 1: Die Birsfurt bei St. Jakob mit den begleitenden Stegen in der Mitte des 18. Jahrhunderts nach Emanuel Büchel (Emanuel Büchel: Die Landschaft Basel. Basel 1973).



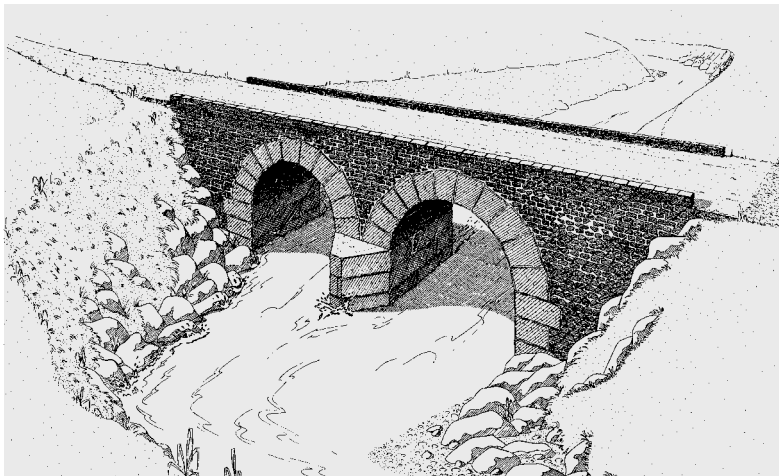


Abb. 2: Die ältere Violenbachbrücke an der Bözbergstrasse in Augusta Raurica ist die am besten rekonstruierbare römische Brücke im Kantonsgebiet. Ihre tragenden Elemente bestanden aus sorgfältig bearbeiteten Steinquadern, die Stirnwände wahrscheinlich aus kleinteiligem Mauerwerk (Jahresberichte aus Augst und Kaiseraugst 14, 1993, 151 Abb. 25; Zeichnung: Markus Schaub).

Die grösseren, wasserreichen Flüsse wie Birs, Wiese, Ergolz und erst recht der Rhein sind aber vielerorts reisend und für das Durchwaten schon bei normalem Wasserstand zu tief. Sie konnten an den meisten Stellen nur mit Fähren oder Brücken überwunden werden. Die Lage dieser Übergänge gewann deshalb eine bestimmende Bedeutung für den konkreten Verlauf der Wegstrecken.

Es lässt sich beobachten, dass für die Anlage dieser Schlüsselstellen einige wenige Kriterien erfüllt sein müssen. Entscheidend ist die Festigkeit der Ufer, denn sie müssen eine sichere Annäherung erlauben und den Brücken eine zuverlässige «Landfeste» bieten; dazu sucht man – aus Kostengründen vor allem bei den Brücken – eine möglichst geringe Breite des Flussbetts. Ausserdem soll der Untergrund des Flussbetts eine feste Gründung erlauben, wofür eine dichte Pfählung im Schotter oder die Fundierung von Mauerwerkspfählen auf Fels bevorzugt werden. Die Gründung der Brücke muss der Auskolkung und Unterspülung der Pfahljoche und Pfeiler und dem Druck der Hochwasser, des Geschwemmsels und der Eisgänge widerstehen. Schliesslich ist auch die Lage des bestehenden Wegnetzes und der Siedlungen für die Wahl des Fahrs oder des Brückenschlags wichtig – in Grossbasel war sie sogar mitentscheidend, während die Anlage von Kleinbasel offensichtlich dem Brückenschlag folgte.

Die Birsübergänge als Beispiel

An der Birs ist die Anlage dauerhafter Übergänge in hohem Mass an Flussbettverengungen gebunden. Oberhalb von Muttentz/Unterwart handelt es sich dabei meist um Felsriegel oder -schwelen, die vom Fluss durchbrochen werden, während unterhalb dieses Orts das Zusammentreten der Ufer entscheidend war.

Bei Laufen teilt die Birs eine Kalkfelstafel, welche die Schwelle des Wasserfalls oberhalb der Brücke formt. Auch beim Dorf Zwingen durchschneidet der Fluss eine Kalkfelsplatte. Diese ist beim Schloss in mehrere Schollen aufgegliedert, denen südlich Schwemmland des Talbodens angelagert ist; hier hat man vielleicht bei der Anlage der Gräben, welche die Wasserburg umgaben, erst die breiten Durchbrüche künstlich geschaffen, die heute teilweise verlandet sind.

Die Brückenstelle von Grellingen ist im Laufental eher eine Ausnahme. Durch die Lage des Dorfes bedingt, liegt sie im Erosionsbereich der Birs, die hier einen Graben in die Niederterrassenschotter eingetieft hat. Die Brücke ist seit 1529 belegt, wurde aber jeweils im Abstand von wenigen Jahrzehnten beschädigt oder weggerissen und musste oft ersetzt werden.

Die engste Brückenstelle des baslerischen Birstals ist der schluchtartige Durchbruch der Birs durch die Malmkalke bei Angenstein. Bei Dornachbrugg bildet eine Schwelle der Elsässer Molasse die Sohle des Flussbetts; ein rechtsseitiger Schwemmkegel drängt den Fluss ausserdem gegen den rechtsseitigen Terrassenrand, was zu einer Verengung des Flussbetts führt. Bei Bruckgut Münchenstein durchschneidet der Fluss eine steil nach Westen einfallende Schichtrippe des Doggers, die dem Hauptrogenstein ihre Festigkeit verdankt.

Bei Muttentz/Unterwart schliesslich formt eine Felschwelle des Keupers das Flussbett und den rechtsufrigen Hang, ein Vorsprung der linksufrigen Schotterterrassenfläche führt auch hier zur Einschnürung des Flussbetts. Diese an sich günstige Brückenstelle wurde allerdings, soweit die Überlieferung reicht, nie für eine feste Brücke beansprucht, da von der Lage der Siedlungen her bis ins 20. Jahrhundert dafür kein Bedarf be-

Abb. 3: Die 1741 fertig gestellte Birsbrücke von Birsfelden war die grösste Mauerwerksbrücke des Kantons. Lang gestreckte Zufahrtsdämme verringerten die Zahl und Spannweite der Öffnungen, schnürten aber auch das Flussbett ein. Aus Kostengründen wurde die Brücke ungenügend fundiert und brach bereits 1744 in einem Hochwasser zusammen. Emanuel Büchel hat ihre Geschichte in seinen Zeichnungen vielfältig dokumentiert (Staatsarchiv Basel-Stadt, Bilderslg. Falk. Fb 3,2).



stand. Die heutige Hauptstrassenbrücke, die den Übergang von St. Jakob entlastet, musste mit Rücksicht auf die bereits bestehende Bebauung der Ufer weiter talwärts angelegt werden, wofür ausgedehnte Aufschüttungen beidseits der Birs erforderlich waren, welche die Zufahrtsstrassen aufnehmen.

Wegen des stärkeren Zusammentretens der Ufer erscheint auch die Brückenstelle von Birsfelden an der Strasse zu den östlichen Jurapässen günstiger gelegen als diejenige von St. Jakob, wo die Ausweitung des Flussbetts zumindest in nachmittelalterlicher Zeit den Brückenschlag behinderte. Da aber in den ersten Jahren des 15. Jahrhunderts bei St. Jakob anstelle der um 1400 weggerissenen Brücke eine Fähre in Betrieb war, kann man schliessen, dass auch dort im Spätmittelalter noch ein eher enger und tiefer Flusslauf oder Hauptarm vorhanden war, während später die verzweigten Flussarme im breiten Schotterbett mit Furten und Stegen gequert werden konnten (Abb. 1).

Es sind daher wahrscheinlich verschiedene Gründe, die bei der Verlegung des Standortes der untersten Birsbrücke nach 1420 zusammenwirkten: sicher die Absicht, den Transitverkehr direkt in die Stadt zu führen, dann wohl auch der Ausbau der Zufahrtsstrassen im Hinblick auf die Abhaltung des Konzils (dies war nach Arnold Geering der unmittelbare Anlass), und schliesslich vermutlich eine beginnende Verwilderung und Ausweitung des Flussbetts. Diese erleichterte das Durchfurten, hätte dagegen aber den Unterhalt einer sehr langen und durch

Flussbettverlegungen stets gefährdeten Brücke erforderlich gemacht.

Furten und Fähren

Furten als Flussübergänge stellten an den grösseren Flüssen und Bächen die Ausnahme dar; sie kommen eigentlich nur dort vor, wo eine Landstrasse aufgrund einer geänderten Verkehrsführung ihre frühere Bedeutung verloren hat. Zu erwähnen sind etwa die Birsigfurt bei St. Margrethen und die «Heerfurt» über die Ergolz bei Augst, die im Verlauf der alten Talrandstrasse lagen, dann die erwähnte nachmittelalterliche Birsfurt bei St. Jakob und die Wiesenfurt oberhalb Riehen, auf die sich in der Neuzeit, nach dem Abgang der Römerstrasse rechts des Rheins, der lokale Verkehr verlagert hat.

Wie das Beispiel der Birsfähre bei St. Jakob zeigt, konnten Fähren an wasserreichen Flüssen einen Ersatz für eine Brücke bilden, wenn die Umstände es erforderten. Allerdings kommen sie beinahe nur am Rhein vor, da die restlichen Flüsse des Kantons Basel in der Regel zuwenig Wasser führen, um einen kontinuierlichen Fährbetrieb möglich und notwendig zu machen. Ausser bei St. Jakob ist nur gerade im Jahr 1273 eine mittelalterliche Fähre über die Wiese bei Kleinhüningen bezeugt, die um 1420 durch einen Steg ersetzt wurde, der bis in die Neuzeit unterhalb der Wiesenbrücke bestanden hat.

Zwischen dem St. Alban-Tal und dem gegenüberliegenden einstigen Dorf Oberbasel wird ausserdem als Vorgängerin der Rheinbrücke eine spätantik-früh-



Abb. 4: Die Hülftenbrücke wurde 1751 aus Anlass des Ausbaus der Landstrassen nach Luzern und Solothurn ausgebessert und um die Hälfte verbreitert. Der Zeichner Emanuel Büchel hob in seinem Kommentar die «schön gehauenen Quadersteine» hervor, welche die Steinmetze verwendeten. Sie sind typisch für die repräsentativen Staatsstrassenbrücken des 18. und 19. Jahrhunderts (C. A. Müller: Baselbieter Bau- und Siedlungsgeschichte, Basel 1967, Abb. 6).

mittelalterliche Rheinfähre vermutet. Alle weiteren Rheinfähren der Gegend scheinen dagegen neuzeitlich zu sein: die zwischen 1853 und 1873 sowie erneut 1906 bis 1950 betriebene Fähre von Birsfelden, die wenig ausserhalb der Kantonsgrenze gelegene, bestehende Fähre Kaiseraugst–Herten und die Basler Rheinfähren (vgl. S. 42).

Brückenbau seit der Römerzeit

Römische Brücken sind bisher nur in Augst nachgewiesen worden, während in Basel bis zum Bau der ersten Rheinbrücke um 1225 nur Fähren vermutet werden. Der Augster Brückenspezialist Markus Schaub zählt in seiner zusammenfassenden Darstellung fünfzehn mögliche oder gesicherte römische Brückenstellen auf, die zu insgesamt zehn Flussübergängen gehörten: drei über den Rhein, vier über die Ergolz und drei über den Violenbach. Über die Bauweise der Brücken von Augusta Raurica ist allerdings wenig bekannt. Die obere und die untere Rheinbrücke besaßen Mauerwerkspfeiler, aber möglicherweise einen hölzernen Oberbau; von der mittleren Brücke ist nur der nördliche Brückenkopf bekannt. Auch die Zeitstellung der Rheinbrücken ist unklar, weshalb wir nicht wissen, ob nur zwei oder gleich alle drei nebeneinander bestanden haben. Wahrscheinlich ist, dass die oberste, die durch das Kastell Kaiseraugst führte und am Nordufer mit einem befestigten Brückenkopf gesichert war, als letzte bis in nachantike Zeit überdauert hat.

Am besten kennen wir die ältere Violenbachbrücke der Talrandstrasse, welche die Augster Oberstadt im Süden tangierte. Die zahlreichen, nahezu im Verbund verstürzten Bogenquader, die im Bachbett gefunden worden sind, erlauben ihre zeichnerische Rekonstruktion als «klassische» zweijochige Rundbogenbrücke (Abb. 2).

Nach dem Ende von Augusta Raurica resp. des Castorum Rauracense bestand kein übergeordneter Verkehrsweg mehr, der von der Basler Landschaft aus eine Rheinbrücke erforderlich gemacht hätte. Seit dem Mittelalter dominieren die Brückenstädte Rheinfelden (Ersterwähnung der Rheinbrücke 1198) und Basel (Ersterwähnung 1225). Daran hat sich grundsätzlich bis heute nichts geändert, und noch die internationalen Autobahnzusammenschlüsse, die im Bau stehen, orientieren sich daran. In Basel bestand bis ins späte 19. Jahrhundert nur eine einzige grosse Flussbrücke, die im 13. Jahrhundert erbaute Rheinbrücke (vgl. S. 39).

Bemerkenswert sind neben diesen Grossbrücken die ersten, bereits im Hochmittelalter nachweisbaren Steinbogenbrücken, welche die Hauptstrassen an geeigneten Stellen über die Nebenflüsse führten. Keine von ihnen lässt heute noch die mittelalterliche Bausubstanz erkennen. Die Birsigbrücke der alten Talrandstrasse bei Binningen/St. Margrethen erscheint als erste bereits 1299; sie ist zu unbestimmter Zeit abgegangen. Die Ergolzbrücke von Augst, an der Strasse von Basel zum Bözberg gelegen und erstmals 1363 erwähnt, wurde

Abb. 5: Bereits um 1620 stellte Matthäus Merian d. Ä. in seiner Darstellung der Aussetzung des Moses im Nil kleine Steinbogenbrücken dar. Abhängig von der Breite des Wasserlaufs wandte man bei diesen Kleinbauten nebeneinander Rund- und Korbbogen an. Als Vorbild für Merians Darstellung dienten die Arme des aus der Birs angeleiteten Teichs (Gewerbekanals) im Basler Manufakturquartier St. Alban (Salathé 2000, S. 100).



nach mehreren Umbauten und Erneuerungen 1957 abgebrochen. Die Baugeschichte der «Steinenbrugg» über die Vorder Frenke, an der direkten Strasse von Liestal zum Oberen Hauenstein, ist noch weit gehend ungeklärt; sie stammt vermutlich aus dem 13. oder 14. Jahrhundert und wurde ebenfalls 1363 erstmals erwähnt. Um 1900 eher ungeschickt restauriert, ist sie heute stark sanierungsbedürftig (vgl. Kantonsmonografie BL, S. 40).

Erst in der frühen Neuzeit wurden Steinbogenbrücken auch über die Birs geschlagen. Beim Dorf Zwingen wurde 1566 der kürzere südliche Brückenbogen aufgeführt, und 1755 entstand an Stelle einer Holzbrücke auch der weiter gespannte nördliche Bogen. Bereits vorher, aber wohl auch erst im 18. Jahrhundert, wurde der

Graben westlich des Schlosses mit einer Bogenbrücke überspannt, jedoch eine Lücke für die Zugbrücke belassen, die erst später überwölbt worden ist. Zwischen Dorf und Schloss Zwingen ersetzte 1766 eine Bogenbrücke die bisherige Zugbrücke. Im frühen 19. Jahrhundert wurde anstelle der Holzbrücke von Angenstein die bestehende Bogenbrücke über die Birsschlucht gebaut und noch vor 1850 verstärkt. 1612/13 entstand die ältere, dreijochige Mauerwerksbrücke bei Dornachbrugg, die 1813 einstürzte und 1823 durch die heutige, symmetrische zweijochige Brücke ersetzt wurde. Kurzfristig bestand zwischen 1741 und 1744 auch bei Birsfelden eine mächtige zweibogige Steinbrücke mit zwei langen gemauerten Zufahrtsdämmen; das schlecht gegründete

Abb. 6: Das «Joggi-Mohler-Brüggli» südlich von Tenniken ist eine typische kleine Kunststrassenbrücke aus Quadermauerwerk, wie sie im Zug des Ausbaus der Talstrassen entstanden. Es wurde kurz nach 1826 als Teil der Strasse durch das Diegtertal erbaut (ED).



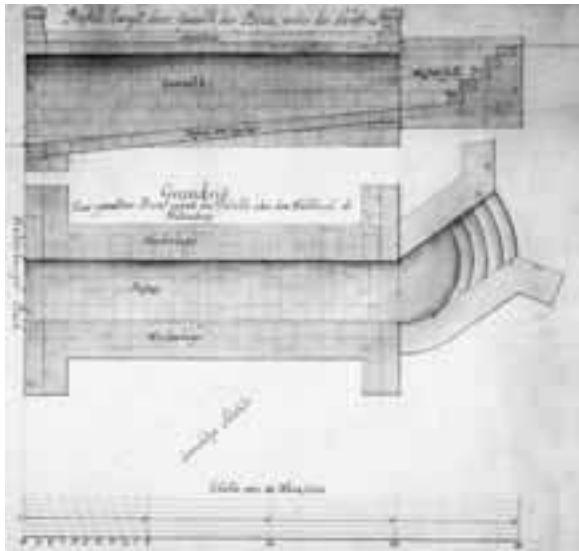


Abb. 7: Von der Sorgfalt, mit der die Kunstbauten an den neuen Landstrassen ausgeführt wurden, zeugt dieser Plan eines gemauerten Bachdurchlasses bei Waldenburg, der im späten 18. oder frühen 19. Jahrhundert angefertigt wurde (Staatsarchiv Basel-Landschaft, KP 5004.0814).



Bauwerk brach aber bereits in der ersten Birsflut zusammen (Abb. 3).

Ebenso erhielten die Hauptpassstrassen Steinbrücken, die die wichtigsten Seitenbäche überspannten. Die Hülftenbrücke an der Strasse von Basel nach Liestal wurde 1550 erbaut und 1751 verbreitert (Abb. 4). Bei Liestal entstanden 1565–1568 zwei gemauerte Strassenbrücken oberhalb des Städtchens, 1615 eine dritte unterhalb. Am

Unteren Hauenstein wurden ebenfalls im Zuge der Erneuerung der wichtigen Passstrasse 1565 die Brücke in Rümli und 1568 diejenige in Sissach eingewölbt.

In den meisten Fällen wurden aber erst im Laufe des Kunststrassenbaus systematisch Mauerwerksbrücken errichtet, wobei es sich jetzt meist um kleinere Bauwerke handelte. 1731 entstand die Frenkenbrücke beim Altmarkt Liestal. 1741 beschloss der Basler Rat, aufgrund des zunehmenden Holzmangels trotz der entstehenden Kosten in Zukunft alle hölzernen Brücken durch steinerne ersetzen zu lassen. So baute man während der Korrektur des Unteren Hauensteins in den Jahren 1740–1748 allein bei Buckten vier neue Steinbrücken. Durch eine Korrektur der Linienführung konnte man ausserdem Brücken einsparen; so sollen bei der Korrektur des Oberen Hauensteins 1738–1744 zwischen Hölstein und der Passhöhe neun Brücken eingespart worden sein. Im 19. Jahrhundert wurden dann auch wichtigere Nebenstrassen entsprechend ausgebaut (Abb. 6, 7).

Kleine Mauerwerksbrücken sind seit dem 17. Jahrhundert durch Darstellungen von Matthäus Merian d. Ä. gut belegt (Abb. 5); sie wurden aber wohl auf dem Land



Abb. 8: Die Details der Gewölbekonstruktion der Brücke über den Homburgerbach bei Läfelfingen treten nach der sorgfältig ausgeführten Renovation im Jahr 2002 wieder deutlich hervor (ED).

Abb. 9: Die Darstellung der mittelalterlichen Dornachbrugg im so genannten «grossen Dornacher Schlachtholzschnitt», der kurz nach dem Schwabenkrieg 1499 entstanden ist, lässt einige Konstruktionsdetails erkennen. Die teilweise abgebrochene Brücke besass einen sorgfältig gemauerten Flusspfeiler mit dreieckigen Vorköpfen sowie ein schwächeres ufernahes Pfahljoch, das wohl als Zwischenstütze diente. Die Fahrbahn bestand aus starken, quadratisch zugehauenen Holzbalken als Längsträger, auf denen geschälte Rundhölzer verlegt wurden, die ihrerseits die Fahrbahn bildeten. Sie scheinen nicht fixiert gewesen zu sein. Ein Geländer war nicht vorhanden, wie das damals üblich war (Öffentliche Kunstsammlung Basel, Kupferstichkabinett).



erst im 18. Jahrhundert zahlreicher, hauptsächlich im Zug des Kunststrassenbaus, der auch eine Vorbildwirkung hatte. Als Besonderheit entwickelte man im Kanton Basel im frühen 19. Jahrhundert eine Typenbrücke, welche die Strassen möglichst schräg über die Wasserläufe führte. Daneben wurden Mauerwerksbrücken im Lauf des 19. Jahrhunderts zunehmend auch an lokalen Zufahrten und Erschliessungen gebaut; als Beispiel dafür ist beispielsweise das «Sägibrüggli» bei Giebenach erhalten geblieben, das um 1860 erbaut worden ist.

Den erwähnten Typenbrücken des frühen 19. Jahrhunderts kommt in diesem Zusammenhang ein besonderer Stellenwert zu. Die innovative, offensichtlich standardisierte Konstruktion nutzte systematisch zwei bereits

bekannte Bauformen, die aber schwieriger auszuführen sind als ein einfaches, rechtwinklig über einen Wasserlauf gespanntes Tonnengewölbe: Um nicht beidseits der Bäche enge, rechtwinklige Kurven fahren zu müssen, führte man die Fahrbahn der Brücken diagonal über das Gewässer und kombinierte dazu im Unterbau ein so genanntes «schiefes» Gewölbe mit zwei Hilfgewölben unter den Einlenkern, die im stumpfen Winkel zwischen der Gewölbestirfläche und der Flügelmauer des Widerlagers eingespannt sind (Abb. 8).

Nach 1800 müssen an den öffentlichen Strassen der Landschaft Basel verschiedene dieser Brücken ausgeführt worden sein, die wahrscheinlich alle sehr ähnliche Abmessungen besaßen. Drei von ihnen sind heute er-

Abb. 10: Die Wiesenbrücke bei Otterbach an der Strasse von Basel nach Freiburg war im Unterschied zu den ländlichen Stegen und Kleinbrücken eine kunstvolle, für den Verkehr schwerer Fuhrwerke konstruierte offene Holzbrücke. Ihre zahlreichen, diagonal verstreuten Pfahljoche besaßen nur geringe Abstände; die Fahrbahn war zusätzlich mit schrägen Streben auf die Joche abgestützt. Ganz ähnlich sah auch die Birsbrücke bei Birsfelden aus. Darstellung von Emanuel Büchel aus David Herrlibergers «Topographie der Eidgenossenschaft», Zürich 1758.





Abb. 11: Dank ihres kräftigen Hängesprengwerks, dessen Streben neben der Fahrbahn durchgeführt und gegen die Widerlager abgestützt sind, vermochte die 1689 aufgerichtete Birsbrücke von Laufenswil den gefährlichen Fluss ohne Zwischenstützen zu überspannen (Darstellung von Martin Birmann in: Peter Birmann: Voyage pittoresque de Basle à Bienne. Basel 1802).

halten, nämlich diejenige an der alten Passstrasse unterhalb Läfelfingen, datiert 1810, die «Bütschenbrücke» über die Hinter Frenke bei Reigoldswil und die Ergolzbrücke bei Rothenfluh (vgl. Kantonsmonografie BL, S. 40).

Literatur

Domeniconi, Eneas: Zur Entwicklung des Verkehrsnetzes im Raum Zihl und Aare (Aarberg – Nidau – Büren) im 18. und 19. Jahrhundert. Ungedruckte Diplomarbeit, Geographisches Institut der Universität Bern. Bern 1994. [Behandelt ausführlich den Stellenwert von Fähren, Furten und Stegen.]

Golder, Eduard: Die Wiese. Ein Fluss und seine Geschichte. Baudepartement Basel-Stadt, Tiefbauamt. Basel 1991.

Golder, Eduard: Der Birsig und seine Nebengewässer. Baudepartement Basel-Stadt, Tiefbauamt. Basel 1995.

Helmig, Guido: Reste mittelalterlicher Brücken über die Birs bei St. Jakob. Belege zu den Brücken und Stegen bei St. Jakob. Unveröffentlichte Typskripte, Archäologische Bodenforschung Basel-Stadt. Basel 2004.

Salathé René: Die Birs: Bilder einer Flussgeschichte (Quellen und Forschungen zur Geschichte und Landeskunde des Kantons Basel-Landschaft 70). Liestal 2000.

Schaub, Markus: Die Brücke über den Violenbach beim Osttor von Augusta Rauricorum (Grabung 1969.52). In: Jahresberichte aus Augst und Kaiseraugst 14, 1993, S. 135–157. [Enthält auf S. 153–157 einen ausführlichen Exkurs: Die römischen Brücken in Augusta Rauricorum.]

Schaub, Markus: Brückenquader in Zweitverwendung? Eine nachrömische Uferverbauung «Im Rumpel» in Augst, Grabung 1995.64. In: Jahresberichte aus Augst und Kaiseraugst 17, 1996, S. 59–69. [Zur Ergolzbrücke in Augst.]

Stadelmann, Werner: Holzbrücken der Schweiz – ein Inventar. Chur 1990.

Wege und Geschichte. Zeitschrift von ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte 2003: Brücken.

Neben den Steinbrücken blieben die Holzbrücken und die oft neben Furten angelegten Holzstege dominant, wenngleich ihre Zahl im Zug des Ausbaus der Verkehrswege abnahm. Im Mittelalter stellten sie noch die normale Konstruktionsform dar, wogegen die Steinbrücken bemerkenswerte Ausnahmen blieben. Auch die wichtigen Übergänge über die Birs bei Birsfelden, die Wiese bei Otterbach – wo die Pfeilergründung und die Anlage von stabilen Landfesten besondere Schwierigkeiten boten – und andere blieben bis ins 18. oder 19. Jahrhundert Holzbrücken. Dabei handelte es sich in der Regel anders als im Mittelland um offene, ungedeckte Holzbrücken, die häufiger erneuert werden mussten, aber auch einen geringeren Verlust darstellten, wenn sie vom Fluss weggerissen wurden (Abb. 9, 10).

Gedeckte Holzbrücken treten seit der frühen Neuzeit im Birstal auf, wo vermutlich der Holzreichtum des Hinterlandes und die leichte Beschaffung von Stammholz durch die Flösserei dazu beigetragen haben, dass aufwändige, weit gespannte Brücken ausgeführt werden konnten.

Als erste entstand eine der beiden mit Sprengwerken verstreuten Fachwerkbrücken, welche die beiden Inseln des einstigen Wasserschlosses Zwingen untereinander und mit dem Dorf verbanden (Baubeginn 1582). Sie sind in der Ansicht des Schlosses von Matthäus Merian dokumentiert, die vor 1625 entstanden sein muss. Diejenige, welche die beiden Inseln verbindet, scheint gegen Ende des 17. Jahrhunderts durch eine Hängewerkbrücke ersetzt worden zu sein. Ihr Tragwerk ist heute noch erhalten, aber durch die Unterfangung mit Pfeilern, die im

20. Jahrhundert in den verlandeten Flussarm gestellt wurden, ausser Funktion gesetzt.

1597 erhielt Grellingen erstmals eine gedeckte Holzbrücke. Sie musste nach mehreren Reparaturen schliesslich 1663 ersetzt werden.

Die Birsbrücke bei Angenstein wird erstmals 1558 erwähnt; sie wurde mit den Einkünften des Zolls an der Birstalstrasse unterhalten. Möglicherweise handelte es sich bereits um die Brücke, die Matthäus Merian d. Ä. vor 1624 dokumentiert hat: eine gedeckte Balkenbrücke mit einer hohen Zwischenstütze, die auf einem Felskopf im Flussbett stand, sowie Streben, die gegen die Felswände beider Ufer abgestützt waren. Ihr schwacher Punkt war zweifellos die Zwischenstütze, denn der Bau wurde später durch eine offene Holzbrücke mit langen, kräftigen Sprengwerksstreben ersetzt, die keinen Flusspfeiler mehr besass.

Die so genannte «Lochbrücke» bei Laufen, zuerst eine offene Holzbrücke mit Zwischenstützen, wurde 1689 durch eine gedeckte Brücke mit Hängesprengwerk ersetzt, die ohne Zwischenstütze im Flussbett auskam (Abb. 11). Man beauftragte mit der Ausführung Meister Johann Breitenstein von Zeglingen, der zuvor die neue Brücke im Schloss Zwingen ausgeführt hatte. Die Laufener Brücke wurde 1887 durch eine Stahlbrücke ersetzt.

Im Unterschied zu den offenen Holzbrücken mit ihren relativ engen Pfeilerstellungen und kurzen Stützweiten handelte es sich hier um Brücken, deren aufwändige, weit gespannte Konstruktion der Gewalt des Flusses weniger ausgesetzt war, aber einen wirksamen Witterungsschutz benötigte. Verschalung und Dachkonstruktion dienen in erster Linie dem Schutz des Tragwerks. Gedeckte Holzbrücken wurden im Baselbiet an Neben-

strassen noch in jüngerer Zeit ausgeführt. Im 20. Jahrhundert erstellten Genietruppen zwei robuste Holzbrücken über die Birs bei Münchenstein, und bei Augst entstand ein Steg über die Ergolz.

Im Zug der Industrialisierung und der Verstädterung erfolgte im Laufe des 19. und 20. Jahrhunderts ein Ausbau der alten Brückenstandorte in Stein, Stahl und Beton, wozu auch der Eisenbahnbau beitrug. Innerstädtisch und im Bereich grösserer Industrieanlagen wurden die Brückenstandorte bereits im 19. Jahrhundert auch deutlich vermehrt. Eine erneute massive Zunahme erfolgte mit dem enormen Wachstum der Siedlungsflächen und des Verkehrsaufkommens nach 1945.

Simeon Baviors Übersicht über die Strassen der Schweiz, die 1878 erschienen ist, illustriert mit seiner Aufstellung der wichtigsten Brücken der beiden Halbkantone das auffällige Nebeneinander von älteren und jüngeren Bauten, von traditionellen und industriell gefertigten Baustoffen sowie von unterschiedlichen Konstruktionstypen. Als einziger grösserer Brückenstandort, der im Lauf des 19. Jahrhunderts neu entstanden ist, figuriert Aesch in der Liste (s. Textkasten unten).

Im Gelände finden sich heute viele eindruckliche Beispiele für die enorme Vermehrung der Brücken. Oft liegt die Entstehungszeit benachbarter Brücken um Jahrzehnte auseinander, und sie illustrieren unterschiedliche, zeittypische technische Lösungen. Zu erwähnen wären beispielsweise die Brückenlandschaft im Bereich der einstigen Wiesenbrücke am Stadtrand von Basel (vgl. Abb. S. 6), der seit dem späteren 19. Jahrhundert reaktivierte Birsigübergang bei St. Margrethen oder das Areal der ehemaligen Zementfabrik Liesberg mit seinen drei denkmalgeschützten Werksbrücken.

Hauptbrücken der beiden Basel, um 1875

Ort	Fluss	Beschreibung
Basel	Rhein	Offene Balkenbrücke, 195 m lang mit 6 hölzernen und 6 steinernen Pfeilern und hölzernem Oberbau
Basel, Freiburgerstrasse	Wiese	Offene Balkenbrücke, 58,5 m lang mit 6 hölzernen Jochen und hölzernem Oberbau
Basel–Birsfelden, Zürcherstrasse	Birs	Offene Balkenbrücke, 43 m lang mit 35 m Öffnung und 2 hölzernen Pfeilern, Oberbau aus Holz, Fahrbahn chaussiert
Münchenstein	Birs	Eiserne Fachwerkbrücke, 30 m lang
Dornach, Dornachbrugg	Birs	Gewölbte steinerne Brücke, 39 m lang
Aesch	Birs	Eiserne Fachwerkbrücke, 30 m lang
Augst	Ergolz	Gewölbte steinerne Brücke mit einem Pfeiler, 25 m lang
Liestal	Frenke	Gewölbte steinerne Brücke von 15 m Öffnung
Böckten	Homburger Bach	Eiserne Blechbalkenbrücke (Vollwandträger), 13 m lang

Rheinbrücken und Rheinfähren

Von der Entstehung erster dauerhafter Siedlungen am Rheinknie über das Wachstum der mittelalterlichen Stadt bis hin zur Einbindung der Regio Basiliensis in die Verkehrsbeziehungen des zusammenwachsenden Europa haben die Rheinübergänge ihre besondere Rolle gespielt. Vom ersten Brückenschlag im 13. Jahrhundert bis zu den jüngsten Bauvorhaben widerspiegeln sie die Entwicklung von Siedlung und Verkehr.

Wir wissen noch nichts Zuverlässiges über die Vorgeschichte der Basler Rheinübergänge. Erst die wachsende Anziehungskraft der Siedlung auf dem Münsterhügel, deren Ursprung in die späteltische Zeit zurückreicht, und die Entstehung eines untergeordneten linksufrigen Strassenknotenpunktes in ihrem Umfeld dürften das Bedürfnis nach einer Verbindung vom rechten zum linken Ufer geweckt haben. Rechtsufrig sind bereits römische Siedlungsspuren und spätantike Befestigungen bekannt; seit der Entstehung der ersten alemannischen Ansiedlungen in ihrer Nähe war das rechte Rheinufer bei Basel kontinuierlich besiedelt. Ein spätantik-frühmittelalterlicher Flussübergang, wahrscheinlich eine Fähre, wird östlich des Münsterhügels, zwischen St. Alban am linken Ufer und dem Burgweg am rechten, angenommen. Er dürfte etwas unterhalb der heutigen St. Alban-Fähre in der Nähe des rechtsufrigen frühmittelalterlichen Dorfes Oberbasel gelegen haben.

Noch unbekannt ist, wann der erste Übergang im Bereich der Schiffflände an der Birsigmündung angelegt wurde. Möglicherweise geschah das bereits in frühstädtischer Zeit, also im 8.–10. Jahrhundert. Eine Fähre muss hier spätestens zur Zeit der Entstehung des Dorfes Niederbasel, das um 1100 bezeugt und später in der Stadt Kleinbasel aufgegangen ist, und der ersten Ummauerung der Talsiedlung von Grossbasel im letzten Viertel des 11. Jahrhunderts bestanden haben.

Abb. 1: Ansicht des Bärenfelser Joches vor seiner Erneuerung 1840 von Bauinspektor Amadeus Merian. Die bemerkenswert detaillierte Bauaufnahme zeigt das Abkippen des talwärtigen Pfeilervorkopfs infolge der Auskolkung und Unterspülung und die Spuren zahlreicher Reparaturen (Staatsarchiv Basel-Stadt).

Die Rheinbrücke

Die 1905 vollendete Mittlere Rheinbrücke von Basel steht an der Stelle des im Mittelalter errichteten, ersten und über Jahrhunderte einzigen festen Rheinübergangs, der die beiden Stadtteile beidseits des Flusses und ihr Umland miteinander verband. Ihren heutigen Namen und ihre Stellung als «mittlere» Brücke erhielt sie erst nach dem Bau der Wettsteinbrücke («obere Rheinbrücke», eröffnet 1879) und der Johanniterbrücke («untere Rheinbrücke», eröffnet 1882).

Ihre hervorragende Bedeutung besitzt die Mittlere Rheinbrücke von Basel nicht aufgrund einer übergeordneten Verkehrsbedeutung im Rahmen des schweizerischen Strassennetzes, sondern wegen ihrer historischen Stellung als zentrales Bindeglied für Verkehr und Kommunikation innerhalb der Stadt und ihres Umlandes sowie als städtebauliches Element von erstrangiger Bedeutung.



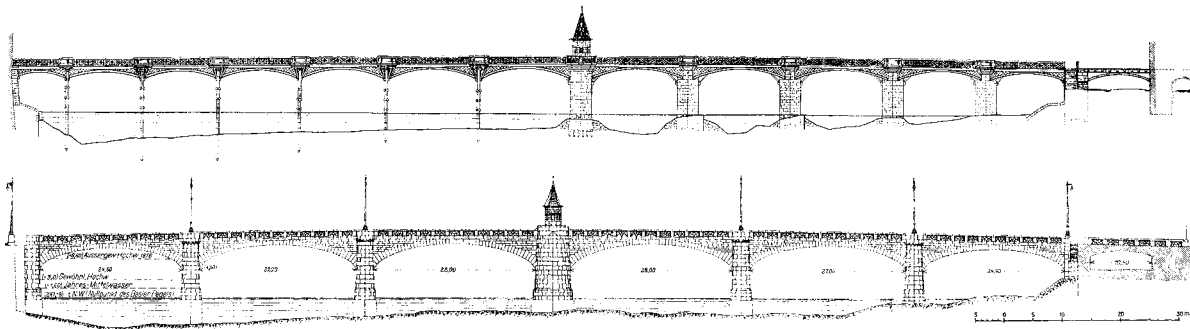


Abb. 2, 3: Die Aufrisse der alten Basler Rheinbrücke im Zustand vor dem Abbruch 1903 (oben) und der neuen Mittleren Rheinbrücke, die 1905 vollendet worden ist (unten; nach Ernst Gutzwiller).

Unser Wissen über die Entstehung der mittelalterlichen Rheinbrücke von Basel hat Werner Meyer 1992 in überzeugender Weise zusammengefasst und in den Zusammenhang der bischöflichen Territorialpolitik gestellt: «Für die Errichtung der Rheinbrücke und die Gründung der Stadt Kleinbasel im 13. Jahrhundert lässt sich zwar ein historisches Umfeld abstecken, aber keine genaue Datierung ermitteln. Von einer Brücke über den Rhein bei Basel ist urkundlich erstmals 1225 die Rede. Damals sicherte Bischof Heinrich den Klöstern St. Blasien und Bürgeln Befreiung vom Brückenzoll zu, weil diese an den Brückenbau einen Geldbetrag beigesteuert hatten. Weder dem Wortlaut noch dem Sinnzusammenhang der zwei Urkunden kann aber entnommen werden, ob im Jahre 1225 die Brücke tatsächlich schon fertig gewesen ist. Die nächste Erwähnung der Rheinbrücke fällt erst ins Jahr 1244. Damals erscheint ein gewisser Johannes an der Rinbrücke als Zeuge in einer Basler Urkunde, und 1255 wird die Errichtung der Niklauskapelle auf der Kleinbasler Seite der Rheinbrücke urkundlich bezeugt. Fazit: 1225 bestand sicher das Projekt, eine Brücke zu bauen; wann sie vollendet worden ist, bleibt ungewiss, nach 1240 war sie offenbar in Betrieb.

Kritische Bemerkungen schliessen sich hier an: Rheinfelden, die linksrheinische Zähringerstadt, besass schon im späten 12. Jahrhundert eine Brücke, wenn auch ohne rechtsufrige Brückenkopfbefestigung. Die vielzitierte Behauptung, die Stadt Basel habe mit ihrer Brücke den einzigen Flussübergang zwischen Bodensee und Niederrhein besessen, ist ebenso abwegig wie die verbreitete Meinung, die Errichtung der Basler Rheinbrücke sei im Hinblick auf die Öffnung der Route über den Gotthardpass erfolgt. Dieser Alpenübergang hat erst im Verlaufe

des 14. Jahrhunderts eine grössere Bedeutung für den Fernhandel erlangt.»

Wie Meyer weiter zeigt, verdichten sich die Hinweise auf die Entstehung der Stadt Kleinbasel erst in der Zeit nach dem Brückenschlag, um das dritte Viertel des 13. Jahrhunderts; sie scheinen einen ersten Abschluss um 1270/80 gefunden zu haben. Er geht aber davon aus, «dass Brückenschlag und Stadtgründung, mindestens als planerisches Konzept, von Anfang an eine Einheit gebildet haben und als politische Schöpfung des Bischofs Heinrich von Thun (1216–1238) gelten müssen». Nach Meyers Interpretation verfolgte der Bischof mit dieser Konzeption zwei Ziele, nämlich erstens die Schaffung einer territorialpolitischen Operationsbasis im Breisgau und Schwarzwald nach dem Aussterben der Herzöge von Zähringen 1218 und zweitens die Schaffung eines neuen Gewerbestandorts unter Erschliessung der Wasserkraft des Wiesentals mittels des Wiesenteichs, nachdem die Kapazität der linksufrigen Gewässer (Birsig, Rümelinsbach und St. Albanteich) praktisch erschöpft war. «Herrschaftlich war Kleinbasel als Gründungsstadt mit eigenen Behörden von Grossbasel abgetrennt, aber wirtschaftlich bestand von Anfang an eine enge Verflechtung der beiden Städte, und Kleinbasel erfüllte damit auch die Funktionen einer rechtsrheinischen Vorstadt.»

Die Rheinbrücke eröffnete später zweifellos auch dem Transitverkehr gewisse Möglichkeiten, indem sie einerseits die Verbindung zwischen dem Messeplatz Frankfurt und den schweizerischen Jurapässen erleichterte und andererseits dem Verkehr, der zwischen der Freigrafschaft und dem Elsass im Westen und dem Bodenseegebiet im Osten bestand, die Benutzung der rechtsrheinischen Hochrheinstrasse ermöglichte.

Die Brücke muss aber in erster Linie von ihrer Einbindung in die Gründungskonzeption der Stadt Kleinbasel und damit von ihrer innerstädtischen Verbindungsfunktion her sowie als Erschliessung des städtischen Marktes für das Hinterland betrachtet werden. Fritz Glauser hat



Abb. 4: Die geraffte Nahansicht der Pfeilerreihe der Mittleren Brücke bringt ihre sorgfältig ausbalancierten Proportionen zum Ausdruck (CD).

1978 ausführlich dargelegt, dass die Mehrzahl der Brücken für den lokalen, bestenfalls für den regionalen Verkehr bestimmt war. Er hebt den «lokalen Charakter» gerade der Basler Rheinbrücke hervor und widerlegt die Ansicht, dass der Brückenbau in Verbindung mit der Eröffnung des Gotthardpasses stehe: Bis im 16. Jahrhundert habe sich der Fernverkehr Deutschland/Niederlande–Italien via Basel nur auf der linken Seite des Rheins abgespielt; die rechtsrheinische Strasse, die in Basel via Rheinbrücke den Anschluss an den Hauptverkehrsstrom suchte, sei als Zubringer aus dem Schwarzwald und dem Breisgau für den Transit von untergeordneter Bedeutung gewesen. Hingegen sei die Stadt Basel für ihre Versorgung auf die Gebiete jenseits der Rheinbrücke angewiesen gewesen. Schon 1886 hatte Traugott Geering die Überbrückung von Rhein und Birsig mit der Schaffung des bedeutenden Basler Kornmarkts in Zusammenhang gestellt, auf dem der Wein von den Schwarzwald-Südhängen und das Korn aus dem Sundgau angeboten wurden.

Selbstverständlich war mit der Eröffnung der Brücke die Einrichtung eines Brückenzolles verbunden, aus dessen Erträgen der Bau unterhalten werden musste. Jede tief greifende Verbesserung der Verkehrsverbindungen wurde auf diese Weise finanziell abgesichert, also auch der Unterhalt der Birsbrücken von St. Jakob und Birsfelden, der Wiesenbrücke bei Otterbach oder des «Neuen Wags» von Basel nach Kembs.

Auch nach dem Bau der Brücke musste wiederholt auf den Dienst einer Fähre zurückgegriffen werden, wenn Erneuerungsarbeiten vorgenommen oder Schäden, die der Fluss verursacht hatte, beseitigt werden mussten. Hochwasser und Eisgang konnten der Brücke gefährlich werden; Treibholzanschwemmungen und ge-

staute Eisschollen rissen ganze Brückenjoche weg. Die Nachrichten über die Unterbrechung der Brücke durch Hochwasserereignisse sind zahlreich.

Vermutlich ist dies der Grund dafür, dass die Brücke wenigstens auf der Kleinbasler Seite – dem flacheren «Gleithang» des Rheins – bereits im späten Mittelalter mit Steinpfeilern ausgestattet wurde. 1392 ist die Brückenkappelle auf dem fünften Brückenjoch der Kleinbasler Seite, dem «Chäppelijoch», anlässlich einer Instandsetzung erstmals bezeugt; 1478 wurde sie erstmals in Mauerwerk ausgeführt. 1457 wurde die Errichtung der Pfeilerreihe mit dem Bau des sechsten Pfeilers, «Bärenfelder Joch» genannt, nahe der Flussmitte abgeschlossen. Bereits die ältesten Darstellungen der Rheinbrücke aus der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts zeigen daher ihr charakteristisches Erscheinungsbild mit den sechs mächtigen steinernen Mauerpfeilern der Kleinbasler und den fünf schlanken Pfahljochen der Grossbasler Seite, das sie trotz zahlreicher Reparaturen, Erneuerungen und Verstärkungen der Fahrbahn während Jahrhunderten behielt. Erst 1840 erfolgte eine tief greifende Änderung, als anlässlich der Erneuerung des Bärenfelder Joches die Brückenkappelle auf dieses versetzt wurde (Abb. 1, 2). Gegen Ende des 19. Jahrhunderts war die alte Brücke schliesslich den wachsenden Verkehrslasten nicht mehr gewachsen – sie hatte nicht nur die zunehmend schwereren Fuhrwerke, sondern seit 1895 auch noch die elektrische Strassenbahn zu tragen. 1899 wurde daher der Beschluss zu einem Neubau gefasst, und im Frühsommer 1903 erfolgte der Abbruch der alten Brücke.

Die heutige Brücke, die erstmals den ganzen Rheinlauf an dieser Stelle mit einem Massivbau überspannt, ist ein Hauptwerk des historistischen Brückenbaus in der



Abb. 5: Die Münsterfähre legt am Kleinbasler Rheinufer an (CD).

Schweiz. Sie entstand in den Jahren 1903–1905, einige Zeit nach der Eröffnung der Wettsteinbrücke (1879) und der Johanniterbrücke (1882). Für die Auswahl von Konstruktion und Baumaterial spielten architektonische und städtebauliche Überlegungen eine entscheidende Rolle: Um das Bild der Altstadt nicht zu beeinträchtigen, zog man die Steinbogenbrücke der Architekten Emil Faesch in Basel und Friedrich von Thiersch in München einer zeitgemässen eisernen Fachwerkbrücke vor.

Mit sechs Öffnungen von 24,5, 27 und 28 m überspannt die Brücke den Rhein, eine siebente Öffnung von 10,5 m Spannweite überbrückt den Unteren Rheinweg auf der Kleinbasler Seite. Vier Flusspfeiler von 3 m, ein Gruppenpfeiler von 6 m und ein Landpfeiler von 4,5 m Breite tragen die aus vollkantigen Granitquadern zusammengefügte Korbbogen-Gewölbe. Die ganze Länge der Brücke zwischen den Widerlagern beträgt 192 m, die Breite der Gewölbe 18,8 m. Davon entfallen 11 m auf die Fahrbahn, je 3,5 m auf die beidseitigen Trottoirs und je 0,4 m auf die steinerne Brüstung. Auf dem breiten Mittelpfeiler wurde die alte Brückenskapelle wieder aufgebaut; sie trägt viel zum historisierenden Erscheinungsbild der Brücke bei. Ansonsten beschränkt sich der dekorative Schmuck der Brücke auf die Anbringung des Basler Wappenschildes am unteren Vorkopf des Mittelpfeilers und auf das Geländer (Abb. 3, 4).

Der Ausbau des Brückenstandortes Basel

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts führten die Entwicklung des grenzüberschreitenden Eisenbahnnetzes, der Ausbau des Industriestandortes und das beschleunigte Wachstum von Bevölkerung und Siedlungsflächen der Stadt zu einer Vervielfachung der Brückenschläge. Diese Entwicklungsrichtung setzte sich im 20. Jahrhundert unter dem Einfluss der Rückverlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse sowie der Massenmotorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg fort, so dass die Stadt Basel heute sechs Rheinbrücken zählt. Die Basler Rheinübergänge erhielten damit auch überörtliche, ja internationale Bedeutung.

Als zweite Basler Rheinbrücke wurde im Zug des Baus der «Verbindungsbahn» zwischen dem Badischen Bahnhof (eröffnet 1856) und dem Centralbahnhof (eröffnet 1860) im Jahr 1874 die Eisenbahnbrücke in Betrieb genommen, eine eiserne Gitterträgerkonstruktion mit vier Feldern. An der Peripherie der Altstadt entstanden 1877–1879 die Wettsteinbrücke und 1879–1882 die Johanniterbrücke als eiserne Bogenbrücken. 1931–1934 folgte die Dreirosenbrücke, welche die flussabwärts gelegenen Industriegebiete und Hafenanlagen und die angrenzenden, dicht besiedelten Stadtquartiere verbindet. 1955 schliesslich wurde die St. Alban-Brücke eröffnet, eine elegante Stahlbalkenbrücke mit einer beachtlichen Hauptöffnung von 135 m Weite.

Bemerkenswert ist, dass sämtliche Rheinbrücken des 19. Jahrhunderts in der Zwischenzeit bereits ersetzt worden sind, um dem massiv zunehmenden Verkehr genügen zu können. Auch die beiden Strassenbrücken des 20. Jahrhunderts mussten leistungsfähigeren Brücken weichen, welche die grenzüberschreitenden Autobahnen aufnehmen.

1960–1962 wurde der einspurige Gitterträger der Eisenbahnbrücke durch einen doppelspurigen Vollwandträger ersetzt. 1966/67 entstand die neue Johanniterbrücke als schlanker, flach gewölbter, dreifeldriger Durchlaufträger aus vorgespanntem Beton, der in geglückter Form die beiden Uferzeilen verbindet. Die St. Alban-Brücke wurde 1973, nur 18 Jahre nach ihrem Bau, bereits wieder abgebrochen und durch einen schweren Betonviadukt ersetzt, auf dem sich innerstädtischer und grenzüberschreitender Verkehr über vielgliedrige Anschlüsse durchdringen. 1992–1995 entstand die neue Wett-

steinbrücke, eine nüchterne Stahlbogenbrücke mit aufgeständerter Fahrbahn. Schliesslich werden im Laufe des Jahres 2004 die beiden Verkehrsebenen im mächtigen Stahlfachwerkträger der neuen Dreirosenbrücke eröffnet, die über getrennte Verkehrsflächen für den innerstädtischen und den Autobahnverkehr verfügt.

Die Rheinfähren

Die Ausdehnung der Stadt über den engeren Altstadtbereich hinaus machte das Ungenügen der Mittleren Rheinbrücke für den Fussgängerverkehr besonders spürbar, zwang sie doch unter Umständen zu weiten Umwegen. So wundert es nicht, dass seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verschiedene Rheinfähren eingerichtet wurden, die als eigenständige Verkehrsträger die beiden Hälften der Stadt verbinden. Verschiedentlich haben sie die Anlage der neueren Rheinbrücken quasi vorgespurt und mussten ihren Betrieb nach dem Brückenbau einstellen. Die heute bestehenden Fähren, die in den Flussabschnitten zwischen den innerstädtischen Rheinbrücken verkehren, bilden eine glückliche Ergänzung des innerstädtischen Nahverkehrsnetzes.

Auf Initiative des Statthalters der Basler Künstlergesellschaft (der Vorgängerin des heutigen Basler Kunstvereins), Jakob Im Hof-Forcart, wurde 1854 als erste die «Harzgrabenfähre» zwischen der St. Alban-Vorstadt und dem Bürgerlichen Waisenhaus eröffnet. Sie war bis 1877 in Betrieb, als sie der Wettsteinbrücke weichen musste und unter die Pfalz versetzt wurde, wo sie als «Münsterfähre» bis heute ihren Dienst tut (Abb. 5). 1862 wurde die Fähre zwischen Totentanz und Kaserne, die heutige «Klingentalfähre», eröffnet. Die beiden Fähren florierten, so dass die Künstlergesellschaft aus ihrem Ertrag 1870–1872 die Kunsthalle errichten konnte.

1894 nahm die «St. Alban-Fähre» zwischen dem St. Alban-Tal und dem Wettstein-Quartier den Betrieb auf, 1895 die «Schlachthofffähre», die zwischen den Quartieren St. Johann und Klybeck verkehrte. Sie stellte ihren Betrieb 1934 mit dem Bau der Dreirosenbrücke ein und wurde erst 1989 als «St. Johannis-Fähre» wieder eingerichtet. In den Jahren 1853–1873 sowie erneut 1906–1950 verkehrte ausserdem eine Fähre zwischen Birsfelden und der äusseren Grenzacherstrasse. Ihr Betrieb wurde mit dem Bau des Kraftwerks Birsfelden eingestellt.

Die heute noch bestehenden drei Fähren sind in den Jahren 1936 (Klingentalfähre), 1942 (Münsterfähre) und 1954 (St. Alban-Fähre) in den Besitz der Fährleute über-

gegangen. Seit den 1970er-Jahren sichert der heutige «Fähri-Verein Basel» ihren Betrieb; auf ihn geht auch die Wiedereröffnung der St. Johannis-Fähre zurück.

Mit dem Ausbau des öffentlichen Strassenbahn- und Busnetzes haben die Fähren einiges an Bedeutung verloren. Dennoch dienen sie heute noch dem Langsamverkehr im besten Sinn, verschaffen sie einem doch beim Überqueren des Flusses eine willkommene Atempause abseits des Verkehrsgewühls. Und durch die ruhige, nur vom stetig strömenden Fluss bewegte Überfahrt und die sich allmählich wandelnden Ansichten der Innenstadt vermitteln die Fähren wie kein anderes Verkehrsmittel die Stimmung des Ortes.

Literatur

- Ackermann, Matthias:** Brücken und Stadtraum. Die neue Wettsteinbrücke aus städtebaulicher Sicht. In: Schweizer Ingenieur und Architekt, 113. Jg., 1995, Nr. 36, S. 37–38.
- Baer, C. H.:** Die Kunstdenkmäler des Kantons Basel-Stadt, Band 1: Vorgeschichtliche, römische und fränkische Zeit; Geschichte und Stadtbild; Befestigungen, Areal und Rheinbrücke; Rathaus und Staatsarchiv. Unveränderter Nachdruck 1971, mit Nachträgen von François Maurer. Basel 1932.
- Basel und seine Fähren.** In: B wie Basel, Juli/August 2002.
- Birkner, Othmar; Rebsamen, Hanspeter:** Basel. In: INSA, Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920. Bd. 1, Bern 1986, S. 25–241.
- Breitenmoser, Albin; Mosimann, Walther P.; Graf, Ernst:** Die Basler Rheinbrücken: ihre Geschichte und Bauweise. Basel 1962.
- D'Aujourd'hui, Rolf:** Die Entwicklung Basels vom keltischen Oppidum zur hochmittelalterlichen Stadt. Überblick Forschungsstand 1989. 2., überarbeitete Auflage. Basel 1990.
- Flückiger-Seiler, Roland:** Brücken am Rhein. In: Verhandlungen der Naturforschenden Gesellschaft Basel 102 (2), Basel 1992, S. 357–369.
- Geering, Traugott:** Handel und Industrie der Stadt Basel. Zunfthewesen und Wirtschaftsgeschichte bis zum Ende des XVII. Jahrhunderts. Basel 1886.
- Glauser, Fritz:** Stadt und Fluss zwischen Rhein und Alpen. In: Erich Maschke, Jürgen Sydow (Hrsg.): Die Stadt am Fluss (Stadt in der Geschichte 4), Sigmaringen 1978, S. 62–99.
- Gutzwiller, Ernst:** Die neue Basler Rheinbrücke. Zürich 1906. [Separatabdruck Schweizerische Bauzeitung Bd. 47, 1906, Nr. 1, 2, 4.]
- Helmig, Guido:** In Basel Brücken schlagen. In: Basler Stadtbuch 1995, 116. Jahr, S. 217–222.
- Meier, Eugen A.:** z'Basel an mym Rhy. Von Fähren und Fischergalgen. Basel 1971.
- Meier, Eugen A.:** 750 Jahre Mittlere Rheinbrücke. In: Basler Stadtbuch 1975, 96. Jahr, S. 259–276.
- Meyer, Werner:** Der Zusammenschluss von Gross- und Kleinbasel im Spätmittelalter. In: Brigitte Meles, Beat von Wartburg (Red.): Leben in Kleinbasel: 1392 – 1892 – 1992; das Buch zum Jubiläum «600 Joor Glai- und Groosbasel zämme». Basel 1992, S. 12–37.
- Tiefbauamt Basel-Stadt:** Die Wettsteinbrücke in Basel 1877–1995. Basel 1995.
-

Wie der Verkehr geleitet und bewirtschaftet wurde

Wege – Grenzen – Zölle

Wege und Strassen durchdringen die Landschaft nicht ohne weiteres. Wer sie benutzt, will sich orientieren, unterwegs geschützt sein und sich ausruhen können, wenn er müde ist. Er wird geführt und regiert und durch Hoheitszeichen darauf hingewiesen, wo er sich befindet. Und nicht zuletzt bewegt er sich nicht gratis, sondern hat seinen Beitrag an die Strassenkosten zu entrichten. Wegzeichen, Grenzmarken und Zollstellen begleiten daher seinen Weg.

Die Bauten und Wegmarken, die als Wegbegleiter den Verlauf der Verkehrswege akzentuieren, sind Geschichtszeugen und erfüllen darüber hinaus noch heute ihre ursprüngliche Funktion: Sie bilden Fixpunkte für das Auge, sagen uns, wo wir sind und orientieren uns über die einzuschlagende Richtung. Ihre Formensprache und Symbolik bereichert unsere Wege, auch wenn sie heute nicht mehr immer verstanden wird. So, wie sie überliefert sind, stellen die Wegbegleiter wertvolle Denkmäler dar.

Wegzeichen

Einzelne Wegweiser in Form von Händen mit ausgestrecktem Zeigfinger sind uns bereits aus verschiedenen Darstellungen des 16. Jahrhunderts überliefert. Interessanterweise hat man sie gern an Bildstöcken be-

festigt, wo solche vorhanden waren – ob hier die Reisenden durch den Schutz des geweihten Ortes auch im

Abb. 1: Der gut gepflegte Wegweiser in Benken steht an einer Wegscheide zwischen dem Leimental, dem Sundgau und Basel (CD).

Abb. 2: Am abgeschiedenen Passübergang über den Blauen beim Metzlerlenchrüz, einem Pilgerweg nach Mariastein, steht dieser Wanderwegweiser, der auf Ziele in allen Himmelsrichtungen verweist. Der benachbarte Kantons-grenzstein stammt von 1753; er trägt die Wap-pen Solothurns und des Fürstbistums (CD).

Abb. 3: Der inschriftlose römische Meilenstein an der Erzenbergstrasse bei Liestal wird seit langem als Brunnenstock des «Erzenbergbrun-nens» gebraucht (ED).



übertragenen Sinn «auf den rechten Weg gebracht» werden sollten? (Vgl. Kasten S. 46.)

So hilfreich die Wegweiser für Nicht-Ortskundige bereits damals waren, so kamen sie doch hauptsächlich mit Rücksicht auf die Erhebung der Zölle sowie Brücken- und Weggelder ins Blickfeld der Obrigkeit. Das mittelalterliche Geleitsrecht, das den Reisenden den Schutz der Herrschaft sicherte (wofür allerdings eine Gebühr zu entrichten war), hatte bereits die Möglichkeit enthalten, die Benützung bestimmter Strassen, so genannter Geleitsstrassen, vorzuschreiben. Im Deutschen Reich wurde es so noch bis weit in die Neuzeit angewandt, während es in der Eidgenossenschaft infolge der frühen Durchsetzung des Landfriedens obsolet geworden wäre, wenn sich nicht die Strassenhoheit der Obrigkeit von ihm ableiten würde.

Bezeichnenderweise erliess die Obrigkeit im Zeitalter des Kunststrassenbaus auch die ersten Vorschriften über die Errichtung von Wegweisern, da man zur Finanzierung dieser Bauten auf den Ertrag der Weg- und Brückengelder angewiesen war. 1737 wurden im Baselbiet an allen «Haupt Strassen Weegweiser mit Armen, woran geschrieben, wohin der Weeg gehet, an den Neben Weegen Poteaux aufgerichtet, woran geschrieben verbotene Weeg». Die ersten Wegweiser entstanden also nicht als Hinweis-, sondern als Gebotsschilder; wer durchreiste, hatte ihnen zu folgen, damit er die Zollstellen nicht umgehen konnte. Für Landfremde hatten sie aber immerhin den Nutzen, die Wege zu den wichtigsten Ortschaften anzuzeigen. Diese Funktion setzte sich schliesslich durch.

Im Lauf des 19. Jahrhunderts baute man mit der Zunahme des Personen- und Güterverkehrs allmählich ein immer dichteres Wegweisernetz auf. Noch der Entwurf für ein Strassengesetz von 1839 sah nur 20 Wegweiserstandorte «mit Angabe der Entfernungen der nächsten Haupt- und Bezirksorte» vor. Die meisten waren bei den wichtigsten Grenzübertrittsstellen oder in grenznahen Dörfern platziert, nur wenige im Innern des Kantons, nämlich zwei in Reinach und je einer am Altmarkt bei Liestal, beim Finkenhäuslein (bei Sissach), in Gelterkinden und bei der Bubendörfer Badbrücke. Damit steckte man ein systematisches Netz aus, das sicher alle wichtigen Talstrassen erfasste, aber dasjenige des 18. Jahrhunderts kaum erweiterte.

Aus den späteren Regelungen lässt sich aber bis ins späte 19. Jahrhundert eine umfassende Signalisation der

Abb. 4: Der bernische Stundenstein von Angenstein steht knapp vor der Kantons-grenze, 23 Wegstunden von Bern entfernt. Um die Grenznähe zu betonen, wurde er ausnahmsweise mit dem Kantonswappen ausgezeichnet (CD).

Abb. 5: Das Wegkreuz von 1847 unterhalb der Kirche von Blauen ist eines der prächtigsten im katholischen Kantonsteil, der reich an solchen Denkmälern ist (CD).

Abb. 6: Über die Passanten auf der Dornachbrugg wacht seit 1735 der Brückenheilige Johannes Nepomuk, der 1729 heilig gesprochen worden ist. An seiner Stelle fand sich zuvor ein schlichtes Kreuz (CD).



Wegweisung im Jahr 1598

Der Basler Kaufmann Andreas Ryff hat in seinem Reisebüchlein darüber berichtet, wie er 1598 von Bildstöcken über den einsamen Saumpfad zwischen Waldkirch und Rottweil durch den Schwarzwald geleitet wurde. Von Waldkirch «rith man das thaal hinder uff die isenschmitte, so unden am berg ligt, so man den neiwen weg nent, I mil [wahrscheinlich 1 badische Meile = rund 8,9 km]; do strags den berg auff über den neiwen weg durch den wald. Mitten im wald stott ein bildstöcklin; doran ist ein hand, die wyst strags hinder sich den berg gar auff uff Schönenwald zuo, dohin ist I 1/2 myl. Dieser weg (wellichen man allein mit soumrossen vahren kann), so strags durch den Wald geht, zeucht uff Fillingen zuo. Derwegen muoss man bim bildstock strags wider hinder sich den berg auff. [...] Firbass zeucht man ein rythwäg [Reitweg] fir etlich höff neben einem grossen weyer hin uff Sant Gergen [Sankt Georgen] zuo; dohin ist I myl. [...] Von Schönenwald biss dohin ist gar irrig zuo reithen, hat kein anderen wäg dan allein ein huoffschlag [von den Pferdehufen ausgetretener Pfad], wie in allen wildtnussen der brouch ist. Uff denselben muoss man seer guote achtung geben. Bald kompt man zuo einer myle [Mühle] und bald darnach zuo einem hochgericht [Galg]en und gleich zuo einem bildstock. Bei demselben geht ein trybener [getriebener = von Menschenhand angelegter] weg uff die recht hand gen Fillingen; aber nach Rothwyl muoss man strags hinaus» (Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde 72, 1972: 55. Vignette: Ryffs Skizze des Bildstocks mit der Hand, die den Weg weist).



Wege und Entfernungen von Ort zu Ort herauslesen. Aus dieser Zeit haben sich einige gut gepflegte gusseiserne Wegweiser mit einer Fassung in den Kantonsfarben rot-weiss erhalten (Abb. 1). Ihre Schriftgrösse weist sie als Zeugen einer Zeit aus, in der aller Verkehr Langsamverkehr war und man noch nicht auf schnelles Erfassen der Signalisation angewiesen war. Ganz in dieser Tradition stehen die heutigen Wanderwegweiser, die ein modernes Orientierungsnetz für den Fussverkehr bilden, das allerdings auch durch gut erkennbare Wegmar-

kierungen ergänzt ist (Abb. 2). Dagegen ging die Signalisierung für den motorisierten Strassenverkehr eigene Wege, die wir hier nicht verfolgen können.

Die Staatstätigkeit drückte sich auch ganz direkt in der Gestaltung der Distanzsteine und Bauinschriften aus. Die römischen Meilensteine wurden im Namen des Kaisers und häufig als direkte Huldigung an ihn errichtet, und sie gaben die Distanz zum nächsten Hauptort an (Abb. 3). Bern hat wie andere Mächte der frühen Neuzeit diesen Brauch mit seinen Stundensteinen aufgenommen, die alle die Distanz von der Hauptstadt nennen. Damals beschränkte sich der staatliche Strassenbau auf das übergeordnete Strassennetz; die Hauptstadt war ein fernes Zentrum (Abb. 4). Seit dem 19. Jahrhundert ist die Präsenz des Staates als Bauherr demokratischer und diskreter, aber auch umfassender und selbstverständlicher geworden. Bauinschriften an wichtigen Kunstbauten wie Brücken werden daher meist verwaltungsmässig sachlich und normiert angebracht, während sie früher deutlich sichtbar waren, aber dadurch auch zum Schmuck der oft nüchternen Werke wurden.

Die Bildstöcke, Wegkapellen und häufigen Wegkreuze sind Wegmarken ausserhalb des staatlichen Wirkungskreises geblieben, die wir nicht mehr mit Wegweisern in Verbindung bringen würden (Abb. 5, 6). Als Elemente einer Sakrallandschaft, die in den ausgedehnten Siedlungsagglomerationen der Gegenwart kaum mehr prägnant zu erkennen ist, sind sie neben die Kirchen und Kapellen zu stellen, die oft weithin sichtbare Landmarken und Orientierungspunkte bildeten. Sie erfüllten eine Vielzahl spiritueller Zwecke, unter denen der Schutz der

Abb. 7: Auch Grenzsteine sind dem Wandel der Stile unterworfen, obwohl ihre Grundform fast immer die Stele ist. Der Grenzstein von 1706 steht an der ehemals österreichischen Grenze auf der Alp bei Anwil, am Höhenweg nach Schupfart im Fricktal (ED).

Abb. 8: Nach der Vermessung der neuen Staatsgrenze zwischen Basel und Bern im Jahr 1822 wurde auch der Glögglifels am mittelalterlichen Passweg zwischen Birseck und Laufental mit einer neuen Grenzmarke versehen. Ein kräftiger senkrechter Strich trennt die Wappen (Foto Claude Bodmer).



Passanten auf dem Weg, die spontane Einkehr im Gebet und das Gedenken an eine verstorbene Person oder ein besonderes Ereignis im Vordergrund stehen.

Der besondere Anlass zur Errichtung eines Wegkreuzes ist selten bekannt, da die Inschriften meist keine Informationen darüber enthalten. Als Ausnahme erzählt das Wegkreuz in der Felsbalm an der Passwangstrasse südlich von Zwingen von einem Mord, der sich hier abgespielt hat: «Hier ist der Ort, wo Urs Borer von Büeserach ermordet worden ist den 12 Hornung 1834.»

Früher verbreitete Wegbegleiter waren auch die Bänke, die auf den Wegstrecken zwischen den Ortschaften aufgestellt waren. Sie erlaubten den Trägern, Hausierern und insbesondere den Marktfrauen, die regelmässig lange Wege machten, das Ausruhen. Ausnahmsweise waren sie sogar überdacht. So steht etwa im steilen Aufstieg zwischen Benken und Neuwiller ein auf drei Seiten geschlossenes Häuschen, in dessen Innerem sich eine Sitzbank den Wänden entlangzieht.

Grenzmarken

Im Gebiet der heutigen beiden Basel, das wie kaum ein anderes in der Schweiz von Hoheits- und Staatsgrenzen durchschnitten wird, in dem Wechsel der Gebietszugehörigkeit nicht selten waren, und in dem die Landesgrenze zugleich in den kulturellen Unterschieden präsent und äusserst durchlässig ist, bilden die Grenzsteine naturgemäss häufige Wegbegleiter. Seit man begonnen hat, die Herrschaftsgrenzen systematisch zu protokollieren, zu vermessen und «auszusteinern», sind hier Grenzsteine der verschiedenen Landesherren und Ämter erhalten. Oft wirken sie ehrwürdig, oft anachronistisch, immer aber dokumentieren sie die wechselvolle Geschichte des Landstrichs (Abb. 7, 8).

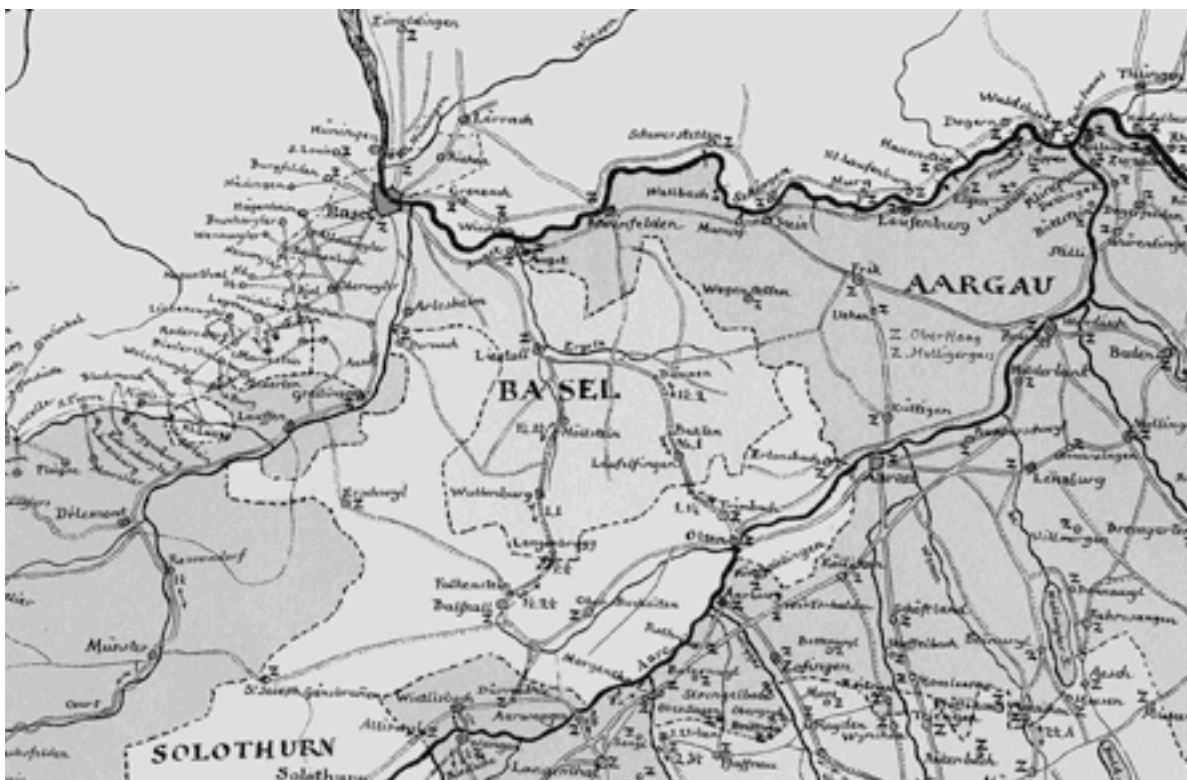
Zollstellen

Während wir gewohnt sind, Grenze und Zoll eng aufeinander zu beziehen, war der Übergang zum Grenzzollsystem ein Vorgang, der sich historisch gesehen spät und nur allmählich abgespielt hat. In einzelnen Schweizer Kantonen wie Luzern setzte er im späten 17. Jahrhundert ein, im Fürstbistum Basel im frühen 18. Jahrhundert, in Solothurn nach 1767, im Aargau nach der Kantonsgründung 1803; Bern ging erst 1841 zu einem reinen Grenzzollsystem über. In den anderen Fällen wurden die bisherigen, an zentralen Orten gelegenen Zollstellen durch eine mehr oder weniger dichte Kette von Zolleinnehmereien an den grenzüberschreitenden Strassen und



Abb. 9 (oben): Ländliche Zollhäuser unterschieden sich bis ins 19. Jahrhundert nur durch ihre Grösse von anderen repräsentativen Gebäuden wie Mühlen oder Gasthöfen. In der so genannten Wacht am östlichen Brückenkopf des Zunzgerbachs in Sissach, die 1703 erstmals erwähnt wird, war zuerst die Zollstelle und später die Dorfwacht untergebracht. Heute versammelt sich hier die Bürgergemeinde (ED).

Abb. 10 (unten): Der Zoll- und Polizeiposten am St. Johann-Tor in Basel wurde im frühen 19. Jahrhundert erbaut und diente bis zur Aufhebung der Torsperre im Jahr 1860 als Zolleinnehmerei. Der einstöckige klassizistische Bau mit dem grossen Vollwalmdach und der Säulenvorhalle ist ein typischer Vertreter dieses zeitgenössischen Bautyps (CD).



Wegen ergänzt (Abb. 11). Basel praktizierte dieses System nie, sondern beschränkte sich auf althergebrachte zentrale Zollstellen. Die Zollerhebung an der Grenze wurde hier erst nach der Aufhebung der Binnenzölle und der Einführung der eidgenössischen Zollhoheit mit der Bundesverfassung von 1848 praktiziert.

Aus dem Mittelalter ist auch bei uns eine Vielzahl von Handels- und Verkehrsabgaben überliefert, die sich nur vereinfachend als «Zölle» zusammenfassen lassen. Ursprünglich waren sie als Entgelt an den verkehrsbezogenen Geleitschutz auf Strassen und Flüssen gebunden, an den Unterhalt von ausgebauten Strassen und Brücken (Weg- und Brückengelder) oder an verkehrsbezogene Einrichtungen wie die Sust, das Kaufhaus und den Markt. Es bestand daher eine grosse Vielfalt von Zollabgaben.

Mit der Vereinheitlichung des Zollwesens und dem Verschwinden der Binnenzölle wurden die meisten Zollbauten überflüssig (Abb. 9, 10). Viele von ihnen sind abgebrochen oder umgewidmet worden. Sie sind daher nur noch seltene Wegbegleiter, denen man ihre Funktion zudem meist nicht mehr ansieht. Insbesondere sind die sprichwörtlich gewordenen «Zollschranken» aus den Ortsbildern verschwunden – Schlagbäume, die auch im Landesinneren bis ins 19. Jahrhundert neben den Zollhäusern aufgestellt waren.

Abb. 11: Ausschnitt aus der Zollkarte der Schweiz von 1825: Mit «Z» sind die Zollstellen bezeichnet, die sich im Basler Gebiet auf die Stadt selbst und wenige Aussenposten konzentrierten.

Literatur

- Baumann, Josef:** Grenzen und Grenzsteine des Fürstbistums Basel (Quellen und Forschungen zur Geschichte und Landeskunde des Kantons Baselland 76). Liestal 2001.
- Bulletin IVS 1994/1:** «Wegbegleiter».
- Heitz, August:** Grenzen und Grenzzeichen der Kantone Baselstadt und Baselland (Quellen und Forschungen zur Geschichte und Landeskunde des Kantons Baselland 5). Liestal 1964.
- Horat, Heinz:** Sakrale Bauten (Ars Helvetica 3). Disentis 1988.
- Kapff, Dieter; Wolf, Reinhard:** Steinkreuze, Grenzsteine, Wegweiser ... Kleindenkmale in Baden-Württemberg. Stuttgart 2000.
- Scharfe, Martin:** Wegzeiger. Zur Kulturgeschichte des Verirrens und Wegfindens. Marburg 1998.
- Stohler, Hans:** Geheime Grenzzeichen und Gebräuche der Baselbieter Gescheide. Ein Beitrag zur Vermarktungsgeschichte von Muttentz und Pratteln. In: Baselbieter Heimatbuch 4, 1948, S. 136–165.
- Strübin, Martin:** Die Kreuzsteine des Territoriums und der Leuga Bannalis [Bannmeile] im alten Basel. Basel 1947.
- Weber, Berchtold:** Stundensteine im Kanton Bern. In: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde 38, 1976, S. 73–82.
- Welker, Klaus:** Stätten der Andacht und Sakrallandschaft. Vom Wegkreuz zur Wallfahrtskirche. In: Ernst Halter, Dominik Wunderlin (Hrsg.): Volksfrömmigkeit in der Schweiz. Zürich 1999, S. 182–201.
- Zellweger, Johann Kaspar; Keller, Heinrich:** Zollkarte der Schweiz 1825, ca. 1:500 000. Faksimileausgabe mit Kommentar. Murten 1996.

Das Inventar

Seit den Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts ist unsere Kulturlandschaft rasanten Veränderungen unterworfen. Private und gewerbliche Bautätigkeit sowie die Infrastruktur für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft haben Eingriffe bewirkt, von denen besonders die Kleinformen der Landschaft betroffen sind. In diesem Zusammenhang sind auch zahlreiche historische Wege zerstört worden.

Vor diesem Hintergrund gab der Bund 1984 den Auftrag zur Erarbeitung des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz IVS. Die Aufgaben und Ziele des IVS gehen allerdings weit über den Bereich der Raumplanung im engeren Sinne hinaus.



Das IVS: ein weltweit einmaliges Projekt

Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS ist eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen in der Schweiz. Als Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) steht es in einer Reihe mit dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Das IVS ist in dieser Form weltweit einmalig.

Das IVS ist im Auftrag des Bundes erarbeitet worden; die Erstinventarisierung hat Ende 2003 nach zwanzig Jahren Arbeit ihren Abschluss gefunden. Die Aufgaben und Ziele des Inventars sind vielfältig:

- Es stellt für die Bundesbehörden ein verbindliches Planungsinstrument dar und steht den Kantonen und Gemeinden als Entscheidungshilfe bei Planungsfragen zur Verfügung.
- Es bietet wertvolle Grundlagen für die Förderung eines nachhaltigen Tourismus. Besondere Funktionen kommen den historischen Wegen auch innerhalb des Wanderwegnetzes zu.
- Es bildet das Fundament einer umfassenden wissenschaftlichen Forschungstätigkeit im Gebiet der Verkehrsgeschichte und Mobilitätsforschung.

Die Methode und das Produkt

Das Bundesgesetz über Natur- und Heimatschutz (NHG) gibt bei Inventaren nach Art. 5 NHG die Einteilung in die Bedeutungskategorien *national*, *regional* und *lokal* vor. Diese Einteilung richtet sich einerseits nach der historischen Kommunikationsbedeutung einer Strecke, andererseits nach der morphologischen Substanz, also nach den im Gelände noch zu erkennenden Spuren der historischen Verkehrswege. Nur die Verkehrswege von nationaler Bedeutung finden gemäss NHG in das Bundesinventar Eingang. In der Regel bildet der «Topographische Atlas der Schweiz», die so genannte Siegfriedkarte vom Ende des 19. Jahrhunderts, zur Gegenwart hin die zeitliche Abgrenzung der Bearbeitung. Das in diesem und in früheren Kartenwerken verzeichnete his-

torische Wegnetz wird nach einer selektiven Analyse – unabhängig von einer späteren NHG-Einstufung – im Gelände begangen, und die vorhandene Substanz wird festgehalten.

Diese Aufnahme bildet die Grundlage für die *Geländekarte*, die einen Teil der IVS Dokumentation darstellt. Mit Hilfe der historischen Literatur, alter Karten und von Bilddokumenten wird vorgängig oder parallel dazu die historische Kommunikationsbedeutung der Wegstrecken beurteilt. Die geschichtliche Recherche und der Geländebefund sind im *beschreibenden Teil* der IVS Dokumentation zusammengefasst. Sie bilden gemeinsam die Grundlage für die Einstufung der einzelnen Verkehrswege nach NHG, die in der *Inventarkarte* kartografisch festgehalten ist. Ausschnitte der Inventar- und der Geländekarte sind auf der Umschlagklappe hinten in dieser Publikation wiedergegeben.

Das IVS im Kanton Basel-Stadt

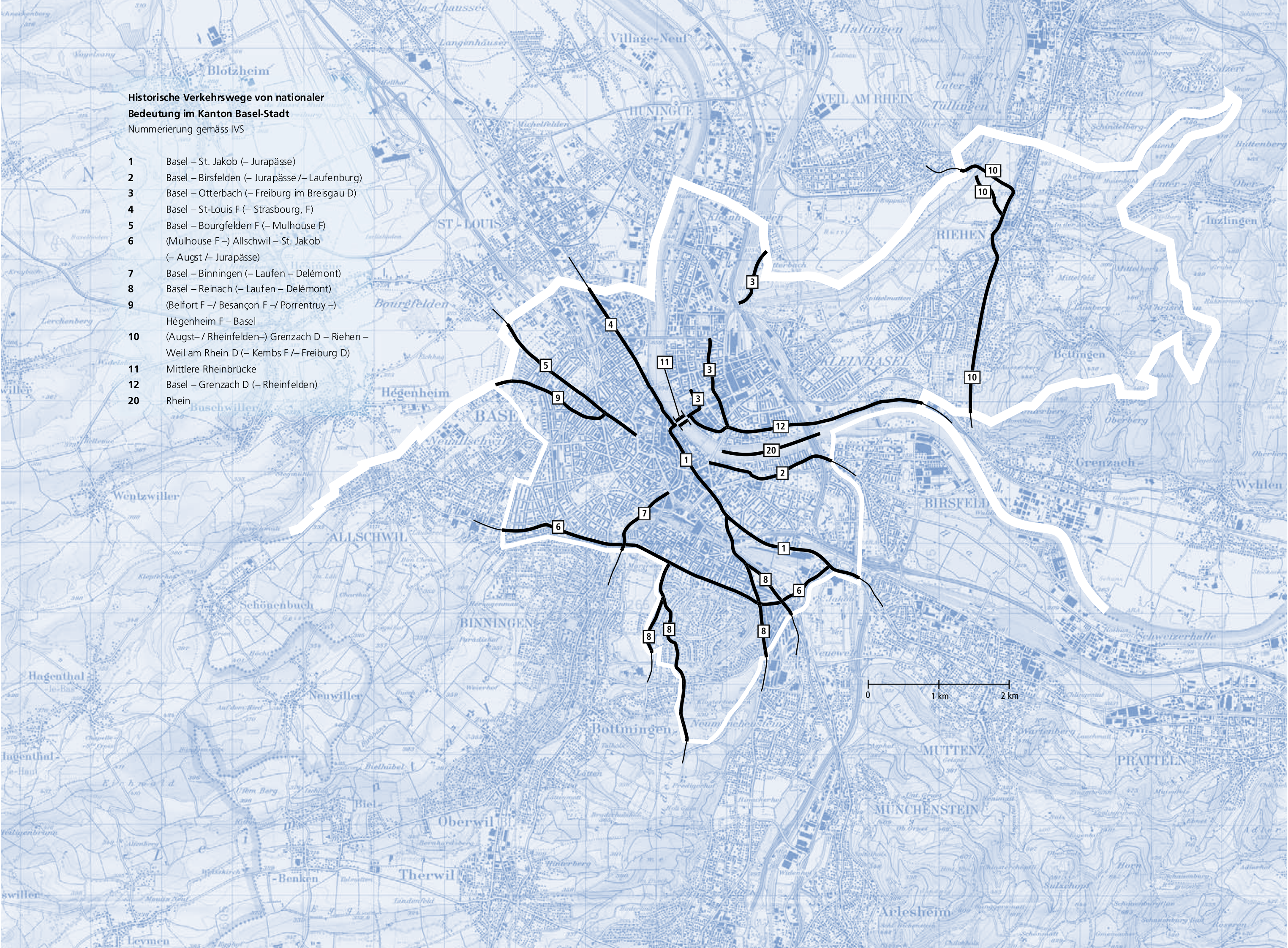
Erste Vorarbeiten für die IVS Dokumentation Kanton Basel-Stadt leistete bereits in den Jahren 1985–1987 der Basler Archäologe Thomas Bitterli.

Die eigentliche Inventardokumentation erarbeitete in den Jahren 2002/03 der Historiker Cornel Doswald. Den Geländebeschreibungen ist eine flächendeckende Neuaufnahme zugrunde gelegt worden, wobei die älteren Aufnahmen revidiert worden sind. Die Wiederholung der Feldaufnahmen ergab sich einerseits aus dem vielerorts schnellen Landschaftswandel, andererseits sollte gemäss dem aktuellen methodischen Stand des IVS die Aufnahme von Einzelobjekten in die Bestandesaufnahme der historischen Wegverläufe eingebunden werden.

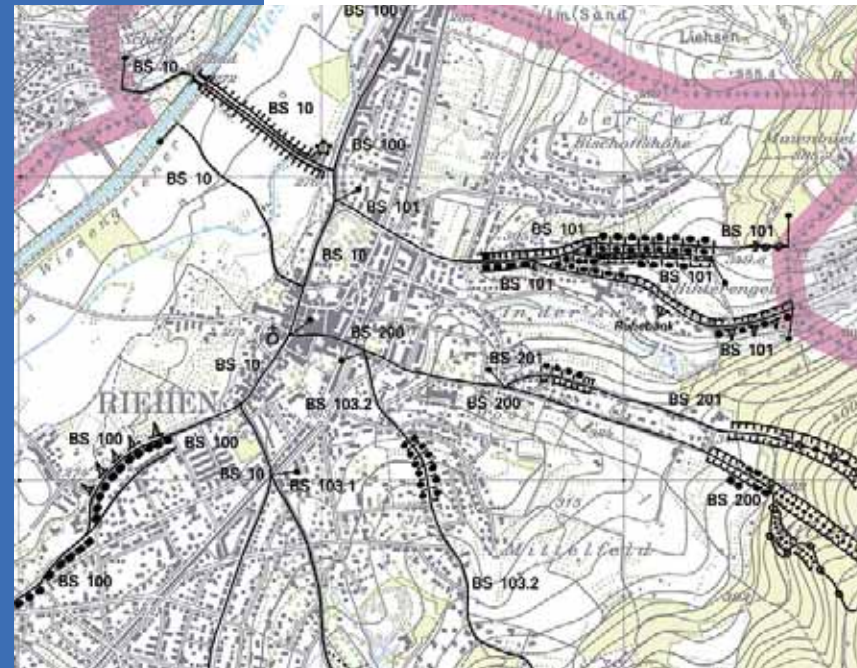
**Historische Verkehrswege von nationaler
Bedeutung im Kanton Basel-Stadt**

Nummerierung gemäss IVS

- 1 Basel – St. Jakob (– Jurapässe)
- 2 Basel – Birsfelden (– Jurapässe /– Laufenburg)
- 3 Basel – Otterbach (– Freiburg im Breisgau D)
- 4 Basel – St-Louis F (– Strasbourg, F)
- 5 Basel – Bourgfelden F (– Mulhouse F)
- 6 (Mulhouse F –) Allschwil – St. Jakob
(– Augst /– Jurapässe)
- 7 Basel – Binningen (– Laufen – Delémont)
- 8 Basel – Reinach (– Laufen – Delémont)
- 9 (Belfort F –/ Besançon F –/ Porrentruy –)
Hégenheim F – Basel
- 10 (Augst– / Rheinfelden–) Grenzach D – Riehen –
Weil am Rhein D (– Kembs F /– Freiburg D)
- 11 Mittlere Rheinbrücke
- 12 Basel – Grenzach D (– Rheinfelden)
- 20 Rhein



Geländekarte IVS



Inventarkarte IVS



Signaturen Geländekarte

Wegformen

- Lockermaterial
- Fels
- Stützmauer
- Mauer/Brüstungsmauer
- Baumreihe, Hecke
- Randstein
- Randplatten, steil gestellt
- Zaun/Geländer

Wegoberflächen

- Fels
- Lockermaterial
- Schotterung
- Pflasterung
- Hartbelag
- Trittstufen

Kunstbauten

- Brücke
- Brückenrest/Widerlager
- Wasserdurchlass/Tombino
- Tunnel

Wegbegleiter

- Distanzstein
- Anderer Stein
- Einzelbaum
- Inschrift
- Wegkreuz
- Bildstock/Wegkapelle
- Kapelle
- Kirche
- Burg/Schloss/Ruine
- Profanes Gebäude
- Gewerbebetrieb
- Steinbruch/Grube
- Anlegestelle/Hafen
- Brunnen

Signaturen Inventarkarte

Klassifizierung

- Nationale Bedeutung
- Regionale Bedeutung
- Lokale Bedeutung

Substanz

- Historischer Verlauf
- Historischer Verlauf mit Substanz
- Historischer Verlauf mit viel Substanz