

lange wurden ihre Tore bewacht, nachdem sich die Nachbarstadt mit Basler Geld bereits neue Quartiere angelegt hatte. Noch wehrte man sich tapfer gegen die auf beiden Rheinufern anrückenden Eisenbahnen, welche ihre durchgehenden Linien beinahe erzwingen mussten. Indessen wurde die Strömung immer mächtiger, und mit dem Fall seiner Stadtmauern war auch für Basel die Zeit gekommen, sich dem allgemeinen Fortschritt zu ergeben». So heisst es in der Rückschau von Johann Jacob Stehlin-Burckhardt, dem bedeutendsten Basler Architekten der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, auf die bauliche Entwicklung der Stadt seit 1850.

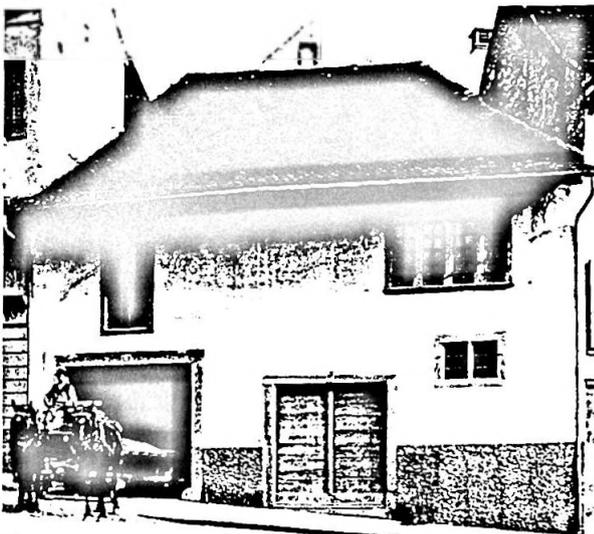
Nun aber vollzog sich die Entfestigung in raschem Tempo, vor allem im Grossbasel. Zunächst erfolgte die Stadtöffnung nach dem 1860 eingeweihten Centralbahnhof, wobei der Mauerring von der in nächster Nähe des ersten Stammschen Domizils am Klosterberg gelegenen Elisabethenschanze beim heutigen De Wette-Schulhaus bis zum St. Alban-Tor niedergelegt wurde, mitsamt dem Aeschentor, das 1861 als erstes der mittelalterlichen Stadttore dem modernen Verkehr zum Opfer fiel. Fast gleichzeitig wurde die Stadterweiterung im Westen in Angriff genommen, indem auf der Lys ein neuer Stadtausgang entstand; daran schloss sich die Korrektur bis zum Steinen- und Spalenter. Anstelle der alten Fortifikationslinien aber wuchs neben den modernen Strassenzügen der prächtige Kranz von Anlagen heran, der dank dem Weitblick der damaligen Stadtplaner zur bleibenden Zierde Basels geworden ist, und jenseits davon entstanden die neuen Quartiere, welche endlich für die in starker Zunahme begriffene Bevölkerung der aufblühenden Handels- und Fabrikationsstadt Luft und Raum schufen. An der Entwicklung des neuen Stadtviertels im Westen sollte der Firma Stamm in den kommenden Dezennien ein massgebender Anteil zu fallen.

Auch auf dem Gebiet des Hochbaus herrschte in den 1860er Jahren eine rege Tätigkeit. Eines der spektakulärsten neuen Gebäude war die Kaserne im nördlichen Teil des einstigen Klosters Klingental am Untern Rheinweg. Gleichzeitig entstand auf dem Areal des ehemaligen Französischen Bahnhofs zu St. Johann, der 1860 nach dem neuen Centralbahnhof verlegt worden war, der Bau der Strafanstalt. Als weithin sichtbares und die Basler Stadtsilhouette fortan wesentlich mitbestimmendes Denkmal ihres Stifters Christoph Merian-Burckhardt wuchs die neue Elisabethenkirche in die Höhe. Grosse Pläne zeichneten sich schliesslich ab für die würdige Gestaltung des historischen Stadtausgangs am Ende der Aeschenvorstadt.

Für den geschäftlichen Erfolg von Johann Jakob

Stamm-Meyer, der in den Adressbüchern seit 1868 als Maurermeister verzeichnet ist, bestanden somit die günstigsten Voraussetzungen. Trefflich unterstützt durch seine Gattin, wusste er die Chancen, welche ihm die Baukonjunktur seiner Zeit bot, fruchtbar zu nützen, und mehr und mehr schritt er von kleineren zu grösseren Unternehmungen fort, die teilweise in fremdem Auftrag, teilweise aber auch auf eigene Rechnung erfolgten. Ausser der Maurerarbeit betätigte sich die junge Firma auch im Handwerk des Steinmetzen. Ihr Steinmaterial gewann sie in den Jahren vor und nach der Jahrhundertwende zu einem wesentlichen Teil aus dem grossen Steinbruch oberhalb des «Sulzkopfs» von Muttenz, der zuvor vor allem für den Eigenbedarf der Dorfbewohner ausgebeutet worden war.

Die Liegenschaft Klosterberg 13, das Domizil der Firma von 1854-1873 (3)



In den 1890er Jahren gründete Johann Jakob Stamm-Meyer zusammen mit dem Muttenzer Fuhrhalter Georg Pfirter-Hammel die Kollektivgesellschaft «Pfirter und Stamm, Steinbruch Sulz», die am 23. August 1897 in das Handelsregister des Kantons Basel-Landschaft eingetragen wurde. Gemeinsam organisierten die beiden Gesellschafter einen für die damalige Zeit modernen, ja grosszügigen Steinbetrieb. Die Steine wurden, wie einem auf Erinnerungen hochbetagter Muttenzer beruhenden Aufsatz von W. Röthlisberger zu entnehmen ist, nicht nur von Hand gebrochen, sondern es erfolgten auch Sprengungen mit Dynamit. Eine Seilbahn mit Geleise führte vom Bruchplatz hoch oben am Fels in die Ebene hinab. An das Seil angeschlossen waren zwei Wagen, wobei der auf der Tal-

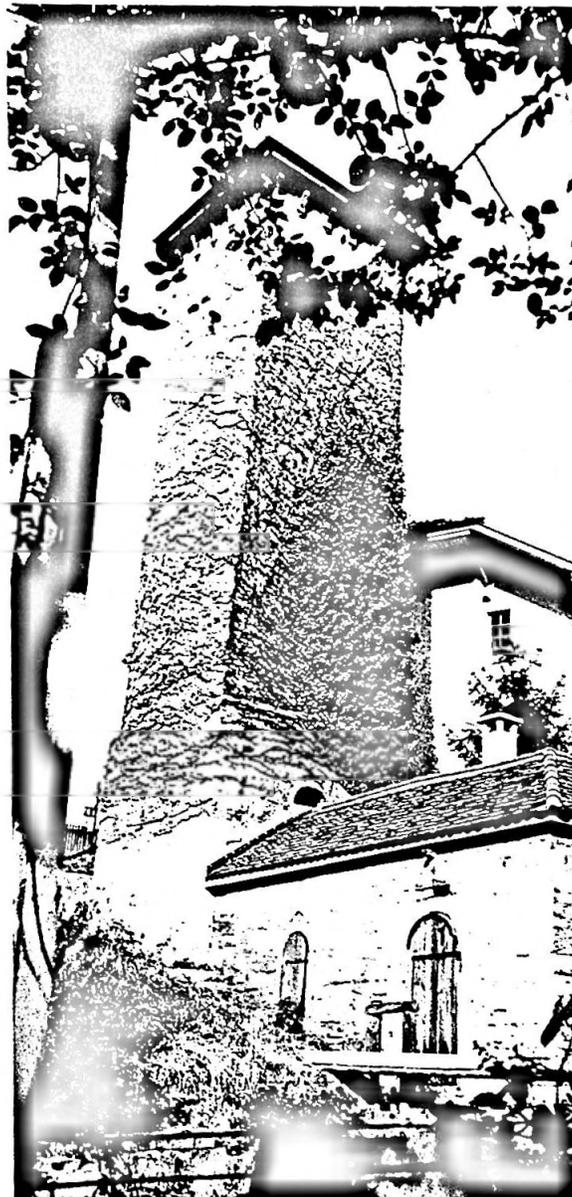
station entleerte Wagen durch das Gewicht des geladenen, abwärtsfahrenden Wagens zum Arbeits- und Ladeplatz hinaufgezogen wurde. In der Mitte der Strecke befand sich in der sonst eingleisigen Fahrbahn ein Ausweichgleise, welches eine gefahrlose Kreuzung der beiden Wagen ermöglichte. Auf den beiden, etwa 40 bis 50 Meter langen Rampen der Talstation wurden die Bahnwagen gekippt, sodass die Steine direkt auf das bereitstehende Pferdefuhrwerk gelangten, das sie an die Baustellen in der Stadt beförderte. Die Bergstation im Bruch war mit der Talstation an der noch heute nach dem «Sulzkopf» führenden Strasse durch eine Telephonleitung verbunden, die es gestattete, sich über den jeweiligen Transport zu verständigen. Für die Schwerarbeit des Steinbrechens und Ladens wurden fast ausschliesslich Italiener eingesetzt. Mit dem Transport war generell Georg Pfirter beauftragt. Für ihn übernahmen zum grossen Teil Muttenzer Bauern, die damals noch über zahlreiche Pferde verfügten, die Fuhren zur Stadt. Sie wurden von ihm nur zu einem kleinen Teil in Bargeld entlohnt; zur Hauptsache hatten sie von dem gewiegten Geschäftsmann, der auch einen grossen Landwirtschaftsbetrieb besass, Naturalien und Futtermittel als Zahlung entgegenzunehmen.

Nach dem Tod der beiden Partner – Georg Pfirter starb, erst 53jährig, am 3. Mai 1907 – erfolgte am 5. September 1907 die Löschung der Kollektivgesellschaft im basellandschaftlichen Handelsregister; doch wurde der Betrieb, der einen grossen Aufwand benötigte, noch bis zu Beginn des Ersten Weltkriegs weitergeführt. Mit der Zeit aber gestaltete sich die Steinbearbeitung auf den Baustellen unrentabel, zumal die Nachfrage nach Bruchsteinen mit der zunehmenden Verwendung von Backsteinmaterial zurückging. So wurden um 1915 Bahn und Schuppen abgebrochen und das Bahnmateriel verkauft. Heute erinnert nur noch eine steinige, wenig bewaldete Schneise an diesen einst so bewegten Betrieb.

*

In die Frühzeit der Firma fallen auch die Anfänge der späteren Zimmerei und Fuhrhaltere. Bauten, die auf die Zeit von Johann Georg Meyer zurückgehen, lassen sich auf Grund der noch vorhandenen Dokumentation nicht mehr nachweisen mit Ausnahme eines Wasserturms, der am St. Alban-Teich gegenüber den Siechenhäusern zu St. Jakob errichtet wurde. Etwas reichlicher fliessen die Quellen für die Zeit von Johann Jakob Stamm-Meyer, vorab seitdem er das Westplateau zu seinem Domizil und wichtigsten Arbeitsfeld erkoren hatte.

Wasserturm bei St. Jakob aus der Zeit von Johann Georg Meyer (4)



Firma-Archiv: 23/28/30/33/36/37/38/39/40/43/45/53/61/62/64/68/75a + b/77/80/82/83/84/86/89/90
Staatsarchiv Basel-Stadt: 2/3/10/11/12/13/17/19/20/21/22/24/25/26/27/29/31/32/34/44/48/50/51/52/55/56/58/59/88
Photo Balzer, Basel: 18
Photo Buchmeier,
Basel/Brislach: 1/4/9/14/15/16/35/47/49/57/63/65/67/69/70/74/76/78/79/81/85/87
Photo Comet, Zürich: 46/66/71/72/73
Photo Dierks, Basel: 54
Photo Heman, Basel: 41/42/60/91
«Bachlätte-Bott», Basel: 8

An diesem Buch wirkten mit:

Dr. Gustaf Adolf Wanner, Basel
Ernst Meyer, Basel/Binningen
Donald Brun, Clarens
Photolithos Henzi AG, Bern
BDV, Basler Druck- und Verlagsanstalt
Buchbinderei R. Flügel, Basel

Printed in Switzerland 1980

Dieses Exemplar trägt die Nr.

302