

S t e i n b r ü c h e der B ü r g e r g e m e i n d e

S u l z u n d L a c h e n

zusammen gestellt auf Grund von Protokolleintragungen,
gemachten weitem Erhebungen Schilderungen der damaligen
Verhältnisse durch meinen Vater Niklaus Pfirter-Rudin,
von Karl Pfirter-Haller, alt Zivilstandsbeamter.

Die Steingruben S u l z und L a c h e n der Bürgergemeinde

In den Gemeinderats- und Gemeindeversammlungs-Protokollen sind Aufzeichnungen über die beiden Gruben erst ab 1880 zu finden. Sicher ist aber mit dem Abbau von Kalksteinen viel früher, vielleicht schon vor 200 oder mehr Jahren begonnen worden. Das Haus auf Obersulz welches im Jahre 1788 erbaut worden ist und in direktem Zusammenhang mit dem Betrieb des Steinbruches in Verbindung gebracht werden darf, wurde im Jahre 1852 beim Verkauf durch die Bürgergemeinde als Steingrubenhaus bezeichnet.

Bürgergemeinde 7. November 1880

Die Pachtverträge über die Verleihung der Sulz- und Lachengrube werden genehmigt (mit wem als Pächter steht nicht. (Für die Sulzgrube vermutl. Jakob Pfirter-Lavater)

Gemeinderat 1880

Es ist bei einem Augenschein festgestellt worden, dass in der Lachen- und Sulzgrube viel Schutt liegt und dass die Wege nur ungenügend, namentlich die Weihergasse schlecht unterhalten ist. Die beiden Pächter (für jede Grube muss ein Pächter gewesen sein) sind aufzufordern, die notwendigen Instandstellungsarbeiten auszuführen.

Gemeinderat, 11. November 1880

Es wird beschlossen die Neuverteilung der Sulz- und der Lachengrube durch die Bezirksschreiberei Arlesheim vorzunehmen. Pachtzins der Sulzgrube mindestens Fr. 800.-- vorsehen. Lachengrube soll der Steigerung den Gang gelassen werden.

Gemeinderat: 16. Dezember 1880

Georg Pfirter-Lavater als Pächter der Sulzgrube erstmals erwähnt.

Gemeinderat, 11. April 1883

Die Ablagerung des Schuttes gebe zu keinen besondern Klagen Anlass. Dagegen habe J. Brüderlin-Straubhaar mehr Holz abräumen müssen. Das Holz wird Brüderlin zu Fr. 3.-- überlassen. Es ist der Pächter darauf aufmerksam zu machen, dass dem Gemeinderat angezeigt werden muss, wenn weiter abgeräumt werden soll.

Gemeinderat, 20. Juli 1892

Gemeinderat J. Hauser stellt namens der Steinbruchgesellschaft (Pfirter und Stamm) das Gesuch unterhalb des Sulzsteinbruches Probelöcher zu öffnen zur Abdeckung eines neuen Steinbruches.

Gemeinderat, 5. Juli 1894

Die Gesellschaft stellt das Gesuch im Flösch Probelöcher zu machen für die Ausbeutung von Bausteinen.

Gemeinderat, 28. Dezember 1895

Mit der Grubengesellschaft wird ein Augenschein wegen der vorgesehenen Waldräumung beschlossen.

Gemeinderat, 19. November 1896

Wegen der Instandstellung der Sulzgasse wird ein Augenschein unter Beizug der Pächter vorgesehen.

Gemeinderat, 26. November 1896

Die Wegstrecke ist lt. Pachtvertrag durch die Pächter instand zu stellen. Die Bürgergemeinde ist bereit bei diesen Arbeiten mitzuwirken. (Pächter Georg Pfirter-Hammel)

Gemeinderat, 20. Januar 1895

Georg Pfirter-Hammel und J.J. Stamm-Beyer, Baumeister in Basel stellen ein Konzessionsgesuch für den Bau einer Seilbahn. Es wird eine 13 Mitglieder umfassende Kommission, der Gemeinderat inbegriffen, bestimmt.

Bürgergemeinde, 24. Februar 1895

Die Konzession wird einstimmig unter Ratifikationsvorbehalt durch den hohen Regierungsrat erteilt. Es dürfen die bestehenden Zufahrtswege und Waldwege in keiner Weise beeinträchtigt werden. (Nähere Angaben über zu leistende Entschädigungen fehlen vollständig)

23. August 1897

Im Handelsregister wird die Kollektivgesellschaft Pfirter und Stamm eingetragen. Am 5. September 1907 erfolgte die Löschung der Gesellschaft nachdem der Teilhaber Georg Pfirter-Hammel am 3. Mai 1907 gestorben ist. Wann die Seilbahn in Betrieb genommen worden ist, fehlen wieder die nähern Angaben. Es ist anzunehmen dass dies ungefähr mit der Eintragung der Gesellschaft im Handelsregister geschehen ist. Beim Waldausgang wurde eine Verkladerampe aus Steinmaterial aufgeschüttet. Vom damaligen Besitzer des Hofgutes Sulz wurde für diesen Zweck eine Landfläche von Ca.4400m² erworben.

Die Seilbahn war einspurig mit der notwendigen Kreuzung in der Mitte der Strecke. Die baulichen Einrichtungen, das Laufrad für das Seil mit den notwendigen Einrichtungen befanden sich in der Grube. Die mit Steinen beladenen Wagen zogen die leeren Wagen hinauf. Bauwerkreste sind heute noch am linken untern Grubenrand vorhanden. Die Seilbahn selbst war nicht sehr lang im Betrieb. Mit dem Aufkommen der aus Ton gebrannten Bausteine liess die Nachfrage nach Kalkbausteinen nach und um 1910 der Betrieb des Steinbruches auf Sulz zu Ende gegangen sein. Eintragungen hierüber fehlen. Um 1915 wurden die Einrichtungen und die Bahn abgebrochen. Die Schienen und übrigen Eisenteile sollen als Alteisen nach Italien welches damals gerade in den 1. Weltkrieg einsetzten

war verkauft worden sein.

Gemeinderat 19. November 1913

Der Pächter der Lachengrube F. W.-L. erklärt sich ausser Stand die verlangte Bürgschaft zu leisten und verzichtet auf eine Fortsetzung des Pachtvertrages.

Nach Waldaustritt wurde die Seilbahn noch fast 200 m talwärts gebaut und endete im letzten nur mässig geneigten Teil auf einer Laderampe welche mit Schroppensteinen und Abfallmaterial aus der Grube aufgeschüttet wurde. Im untern Teil war die Rampe mehr als 2 Meter hoch und wurde hangwärts in Anpassung an das Gelände allmählich niedriger. Nachdem Jakob Häfeli-Schumacher auf Sulz das Areal der Rampe im Jahre 1919 käuflich erworben hatte ist die Rampe in den Wintermonaten 1919/20 und 1920/21 abgetragen worden. Zur Hauptsache wurde das Material auf Flurwege der nähern Umgebung verteilt. Nach den Angaben des Sohnes Jakob Häfeli-Schmid mussten weit über 200 Wagenladungen transportiert werden. Das Areal wurde wieder urbarisiert und ist heute wieder Ackerland. Uebrig geblieben ist heute noch die Flurbezeichnung "Im Rampe" welche bald nur noch der ältern Generation über den Ort selbst und die Herkunft des Namens geläufig ist.

Was die Qualität des Steinmaterials anbetrifft, war der Sulzstein gefragter als der Lachenstein. Der Letztere wurde als zu "nass" bezeichnet.

Steibure.

so wurden die Bauern damals genannt, welche Bausteine nach Basel geführt haben. Die nachfolgenden Darlegungen sind mir aus den Erzählungen meines Vaters (Stäffeniggis-Niggi), geb. 1874 in Erinnerung geblieben. Mein Grossvater Niklaus Pfirter-Mesmer, (Stäffeniggi) geb. 1846 war "Steibur". Mein Vater war bis zum Eintritt in den Dienst der damaligen Centralbahn im Jahre 1894 im elterlichen Landwirtschaftsbetrieb tätig und hat auch nachher noch gelegentlich Steinfuhren besorgt.

Bisweilen redet man heute noch gelegentlich von der "guten alten Zeit". Die Arbeit des Steibur war alles andere als dies und würde heute mit Berechtigung die Bezeichnung Stress verdienen.

Die Steinwagen waren solide und schwer gebauten Brückenwagen. Gefahren wurde meistens 2-spännig, bei ganz schweren Transporten auch 4-spännig. Bis zur Aufnahme des Bahnbetriebes auf Sulz mussten die Steine in der Grube selbst geladen werden. Der Abtransport erfolgte über die heute noch bestehenden Wege. Sicher waren diese damals in schlechtem Zustand und bedeuteten für die Pferde öfters eine Schinderei. Die Sulzgasse weist eine grössere Breite auf gegenüber einem gewöhnlichen Waldweg, damit die von der Grube talwärts fahrenden Wagen mit jenen welche zur Grube hinauf fahrenden Wagen kreuzen konnten. Die Steinfuhren erfolgten auf Rechnung in einem-man könnte es Akkordsystem nennen- von Georg Pfirter-Hammel, Restaurant zur Wage. Entlohnt wurde auf Grund des Gewichtes der transportierten Steine und alle Fuhren mussten deshalb auf der Wage gewogen werden. Erst dann erfolgte die Weiterfahrt an den Bestimmungsort in Basel. Im Schänzli war das gegenüberliegende Birsufer nur mit einer Holzbrücke verbunden, welche der Belastung durch die Steinwagen nicht gewachsen war. So musste meistens der Weg über Birsfelden genommen werden. Hatte eine Fuhre ihren Bestimmungsort z.B. im Gundeldingerquartier führte der Weg den Sägeberg hinauf. Für eine 2-Spännerladung war die Fracht zu schwer und so musste man stets darauf Bedacht sein, dass gegenseitig Vorspann geleistet werden konnte. Der Hückweg war über das Schänzli möglich und meistens ging der Weg bei niedrigem Wasserstand der Birs mir Ross und Wagen durch das Flussbett. Ueber die damaligen Verhältnisse geben die nachstehenden Eintragungen in den Verhandlungsprotokollen des Gemeinderates einen Hinweis.

20. Juni 1891

Der Einsturz der Eisenbahnbrücke bei Mönchenstein veranlasste den Gemeinderat der hölzernen Brücke bei St. Jakob grössere Auf-

merksamkeit zu schenken und hat nach Anhören eines Berichtes seitens des Präsidenten über deren Solidität beschlossen:

Das Befahren derselben mit geladenen Lastwagen sofort zu verbieten, ferner dieselbe durch Sachverständige untersuchen zu lassen.

30. August 1891

Die Brücke soll sofort für den Normalfuhrwerkverkehr freigegeben werden. Es darf nur 1 Fuhrwerk und nur im Schritt gefahren werden. (Die Steintransporte dürften wohl kaum unter diesen Begriff gefallen sein).

17. Februar 1897

Jakob Christen auf Schänzli zeigt an, dass die Brücke bei St. Jakob mit beladenen Steinwagen befahren wurde, sogar mit 4-Spannerwagen.

Es wird dies mit einer Strafe von Fr. 10.-- verboten

30. September 1897

Der Regierungsrat teilt mit, dass die Baudirektion zur Einbringung eines Projektes beauftragt worden ist um dann wegen einer neuen Brücke Verhandlungen mit Basel-Stadt aufnehmen zu können.

Ich bin nicht in der Lage über den Verdienst eines "Steibur" Angaben zu machen. Sicher war dieser aber nach den Aussagen meines Vaters klein. Der Steibur war ein guter Kunde von Schmied und Wagner und auf Ende Jahr standen stets grössere Rechnungen ins Haus. Einträglicher war das Geschäft aber sicher für den Grubenunternehmer. Jeder Steibur betrieb nebenbei noch eine kleine Landwirtschaft und hielt nebst den beiden Pferden noch ein oder 2 Kühe. Die Erträge aus der Landwirtschaft vermochten in vielen Fällen wohl kaum der Selbstversorgung zu genügen. Beim Unternehmer und Wirt Georg Pfirter konnten die Futtermittel, (Hafer für die Pferde) was die eigene Landwirtschaft nicht abzuwerfen vermochte, gekauft werden. Sogar der Zwick für an die Peitsche war dort zu haben. Hatte ein Steibur etwa noch Unglück mit den Pferden, war es mit dem Verdienst bald aus.

Als eigentliche Steibure waren tätig:

Bär Rudolf (Säuliruedi)

Grollimund=Lavater Nathanael

Meyer-Mesmer Samuel, (Gallisämi)

Gruber-Weber Johann,

Pfirter-Mesmer Niklaus (Stäffeniggi)

Als letzter ehemaliger Steibur ist Johann Gruber-Weber am 26. Februar 1924 gestorben.

Abschliessend darf gesagt werden, dass der Betrieb des Steinbruches für die damalige Zeit für die Gemeinde schon eine gewisse Bedeutung hatte. Um 1910 ist diese Epoche zu Ende gegangen und wurde durch die im gleichen Jahr ins Leben gerufene Milchgenossenschaft durch die Landwirte abgelöst.

Wie bereits erwähnt sind mir die meisten Angaben aus den Erzählungen meines Vaters im Gedächtnis haften geblieben.

Einige weitere Angaben verdanke ich alt Bürgerrat Karl Seiler-Graf und Jakob Häfeli-Schmid, Bauer auf Sulz.

Muttenz, im Januar 1982.

Karl Pfirter-Haller