

**Zeitschrift:** Baselbieter Heimatblätter  
**Herausgeber:** Gesellschaft für Regionale Kulturgeschichte Baselland  
**Band:** 17 (1952-1953)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Geschichtliches über den Schafmattweg  
**Autor:** Bangerter, H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-859702>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

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



# BASELBIETER HEIMATBLÄTTER

Vierteljährliche Beilage zum *Landschäftler*

Nr. 3

17. Jahrgang

November 1952

## Geschichtliches über den Schafmattweg.

Von H. Bangerter, Gelterkinden.

*Anmerkung des Redaktors:* Im Jahrgang 1948 der «Aarauer Neujahrsblätter» ist der nachstehende Aufsatz erschienen. Wir drucken ihn in etwas erweiterter Fassung mit der freundlichen Erlaubnis des heute in Gelterkinden wohnhaften Verfassers ab. Die Untersuchung H. Bangerters ergänzt die in den BHBL 1943 und 1944 veröffentlichten Aufsätze über die Schafmatt auf das Beste, indem die Betrachtung nicht vom Baselbiet, sondern vom Jura-Südfuss erfolgt.

Die Schafmatt liegt zwar ausserhalb der Grenzen des Aargaus; aber die Beziehungen der Stadt Aarau zu diesem Jurapass waren zu jeder Zeit mannigfache. Jedem wanderlustigen Aarauer ist sie ein vertrauter Ort. Der breitgewölbte Bergsattel zwischen Geissfluh und Leutschenberg ist den Basler und Aargauer Soldaten, vom Rekruten bis zum Territorialen, als vorzügliches Gelände zu allerhand «Türken» wohlbekannt.

Ein eingehauenes Karrengeleise und Münzfunde lassen erkennen, dass die Schafmatt schon in vorrömischer Zeit benützt worden war und vielleicht eine ebenso grosse Bedeutung besass wie der untere Hauenstein. Urkundlich wird sie jedoch erst 1363 erwähnt, anlässlich einer Grenzbeschreibung des Sisgaus, und zwar unter der Benennung «Schachmatt»: . . . «und die Erchentz (Ergolz) uf die Schachmatte und von der Schachmatte das Sigsaw abe in den Rin . . . »

Wie heute die Schafmatt oder doch die östlich angrenzende Geissfluh der Schnittpunkt dreier Kantone bildet, so stiessen hier im Mittelalter Buchsgau, Sisgau und Frickgau zusammen, so dass das Schafmattgebiet bei kriegerischen Verwicklungen die Gefahren einer eigentlichen Grenzlandschaft zur Genüge kennenlernte.

Zur Hauptsache wickelte sich der Verkehr über die Schafmatt in der Richtung Nord-Süd ab. Dieser war für Aarau besonders wichtig; bildete er doch die kürzeste Verbindung mit Basel. Die Zufahrt von Norden erfolgte einesteils über Zeglingen dem Fluhberg entlang bis zur Passhöhe (797 Meter). Eine andere, die sog. «Arawerstrass», führte von Anwil nach Oltingen zur Anhöhe. Die Fortsetzung nach Süden bildete das Strässchen nach Rohr, Stüsslingen, Erlinsbach und Aarau. Von der Schafmatt zweigte schon früher ein heute noch viel begangener Weg östlich ab, dem Südabfall der Geissfluh vorbei zur Ros-

maregg und senkte sich gegen Barmelhof und Breitmis nach Erlinsbach. Dieser Schafmattpass wird zum erstenmal im Jahre 1500 erwähnt, als sich Basel in einem Schreiben an die Stadt Solothurn über dessen schlechten Zustand beklagte und sie bat, ihren Anteil von Erlinsbach bis Rohr zu übernehmen. In der Herrschaft Rheinfelden sah man diesen Ausbau des Schafmattweges nicht gern, weil man darin eine Konkurrenz gegenüber dem Bözberg befürchtete. Deshalb protestierte am 27. Juni 1500 der Kaiser Maximilian gegen das Vorgehen der beiden Städte. «Demnach empfelchen wir üch mit ernst, dass ihr solichen ungewonlichen weg widerum abtut und den witer nid bruchet.» Basel entschuldigte sich sehr höflich, während die Solothurner als Mitstreiter und Sieger in der Schlacht bei Dornach stolz und selbstbewusst erklärten, «gemelte strass nid zu verlassen».

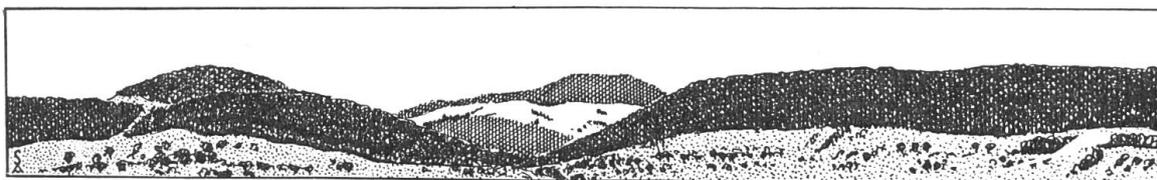
Die Reformation störte die freundnachbarlichen Beziehungen der beiden Städte, worunter auch der Schafmattweg zu leiden hatte. Die Stadt Solothurn suchte den Verkehr vom Baselbiet über die Schafmatt nach Aarau zugunsten des untern Hauensteins zu unterbinden. 1692 liess sie oberhalb Rohr die Strasse sperren. Basel brachte den Handel vor die Tagsatzung, indem man darauf hinwies, dass die Dörfer nördlich der Schafmatt seit jeher mit Aarau in regem Verkehr stünden. Solothurn musste nachgeben, verbot jedoch den Leuten in Rohr, auf der sehr steilen Südrampe Vorspann zu leisten. Eine bessere Verbindung Aarau—Basel brachte dann erst die von Bern und Österreich gemeinsam erbaute Benkenstrasse (1705/06).

Der Schafmattweg blieb auch von der modernen Verkehrspolitik unberücksichtigt. Die ungünstige Lage zwischen Hauenstein und Staffelegg, die grosse Steigung auf der Südseite und das Fehlen bedeutender Wirtschaftszentren im Süden und Norden wirkten verkehrsungünstig und liessen die Notwendigkeit eines Ausbaues nie aufkommen.

Durch die Eroberung des Aargaus 1415 und den Kauf der Herrschaften Gösigen (1458) und Kienberg (1523) durch Solothurn gewann der Schafmattweg eine grössere strategische Bedeutung, indem er als kürzeste Verbindung zwischen Aarau und Basel sowie mit dem verbündeten Mülhausen ein bevorzugtes Durchmarschgebiet wurde: Die Schafmatt war damals der östlichste Passübergang im Jura, der, ohne das österreichische Fricktal zu berühren, von Freund zu Freund führte. Wie oft und aus welchem Grunde Truppen bei «Kriegsläufen» hin- und herüber zogen, lässt sich urkundlich nicht immer feststellen; doch lässt sich mit ziemlicher Sicherheit vermuten, dass sich jeweilen jedes zeitgenössische Ereignis in der Geschichte des Schafmattweges spiegelte.

Dies zeigte sich bereits im Alten Zürichkrieg. Der Expansionsdrang der Berner war mit der Besitznahme des Aargaus noch nicht gestillt. Von Laufenburg aus unternahmen Hans von Rechberg und seine Spiessgesellen Raubzüge und Überfälle ins Gebiet der Eidgenossen. Dies war den Bernern ein willkommenes Vorwand, ins Fricktal zu ziehen und mit den Solothurnern das Städtchen Laufenburg zu belagern. Diese letztern besetzten die Burg Heidegg im Kienbergertal. Am 30. Juli 1444 überfiel Thomas von Falkenstein das Städtchen Brugg, worauf schon am folgenden Tage die beiden Verbündeten sein Schloss in Gösigen zerstörten und hierauf vor die Feste Farnsburg zogen. In der Umgebung der Schafmatt hört man noch alte Leute erzählen, die Gemahlin des Falkensteiners sei auf der Flucht nach der Farnsburg auf der Schafmatt, wo heute eine Linde steht, gefangengenommen worden. Ohne Zweifel widerhallte in ihren Wäldern wiederholt der Kriegslärm.

Auch nach dem Friedensschlusse liess es der österreichische Adel nicht an Herausforderungen gegenüber der Eidgenossenschaft fehlen. Durch die allge-



*Schafmattgebiet mit Geissfluh, Blick vom Wenslingerfeld. Nach einer Federzeichnung Ad. Suter. Aus BHBL 1944.*

meine Unsicherheit entstanden wilde Gerüchte, die die Bevölkerung stets in Aufregung brachten. Am 2. Oktober 1454 bezeugte Heinrich von Lörrach vor dem Gericht zu Olten, es habe ihm einer erzählt, der aus den Niederlanden gekommen, er habe dort und in Kolmar sagen hören, dass man in den Aargau ziehen wolle über die Schafmatt und die Aare durch ein Schloss, das Aarau heisse.

Schon mehr «Betrieb» brachte der Schwabenkrieg 1499. Die Gebiete vom Hauenstein bis zur Schafmatt, der Staffelegg und dem Schenkenbergertal waren fortwährend feindlichen Einfällen aus Richtung Rheinfeldern, Säkingen und Laufenburg ausgesetzt und erforderten einen ausgebauten Bewachungsdienst. Das vorgeschobene Kienberg wurde am 21. Februar 1499 von den Schwaben schonungslos ausgeplündert. Für die Städte Aarau und Solothurn galt es in erster Linie, die Juraübergänge zu sichern, um dem Feind den Zugang ins Aaretal zu verwehren. Auf der Schafmatt, den Salhöfen und den übrigen Punkten wurden Verhaue errichtet. Allerlei Gerüchte versetzten das Volk in unnötigen Schrecken. Endlich brachte die Schlacht bei Dornach am 22. Juli den siegreichen Ausgang des Krieges und die Vergeltung für die erlittenen Schädigungen durch die Schwaben. Die Anmarschrouten der Zürcher, Berner und Solothurner Truppen führte von Olten über den untern Hauenstein nach Liestal. Die Kontingente der Luzerner und Zuger hatten am 20. Juli Winterthur verlassen, übernachteten am 21. in Aarau und zogen frühmorgens des folgenden Tages nach Liestal. Auf Mahnung Berns beteiligten sich auch Aarauer an der Schlacht. Obschon auch für diese Truppen die Marschrouten urkundlich nicht belegt ist, darf mit Sicherheit angenommen werden, dass sie den Weg über die Schafmatt wählten. Nach kurzer Rast und Stärkung marschierten sie ebenfalls nach Dornach und erschienen bereits abends sieben Uhr auf den Höhen von Arlesheim, von wo sie als Retter in höchster Bedrängnis zu ihren schwer kämpfenden Miteidgenossen hinunterstürmten und durch ihr rechtzeitiges Eingreifen die Schwaben zur Flucht zwangen. Wer je von der Schafmatt seinen Blick nach dem Gempenstollen richtet, möge sich an den bedeutsamen Marsch der Zuger, Luzerner und Aarauer erinnern.

In der entgegengesetzten Richtung zogen im zweiten Kappelerkrieg (1531) die Panner von Basel und Mülhausen, um sich in Aarau mit denen der Berner zu vereinigen.

Eine besonders unruhige, gefahrvolle Zeit war für die Schafmatt der Dreissigjährige Krieg. Der Waffenlärm drang in bedrohliche Nähe ihres Gebietes. Grenzsteine mit dem österreichischen Wappen bei der Beguttenbuche und am Wanderweg Wasserfluh—Benken reden heute noch davon, wie damals die Wellen des Krieges an die Grenzen unserer Heimat brandeten. Das Fricktal hinauf führte schon zu jener Zeit ein viel begangener Weg nach Kienberg und über die Schafmatt nach der Wallfahrtskapelle St. Ulrich in Rohr oder zu den Heilquellen des Losterfer Bades. Auf diesem Wege flutete viel unerwünschtes

Volk über die Grenzen und verursachte eine grosse Unsicherheit, besonders auf der Schafmatt, wo lichtscheues Gesindel Unterschlupf gefunden hatte. So streiften hier am 16. Mai 1634 fremde Reiter herum und beraubten die Leute. Einem Bauern von Erlinsbach wurden zwei Pferde weggenommen. Bald waren es kaiserliche, bald schwedische Heere, die das Fricktal ausplünderten, Dörfer niederbrannten und Felder verwüsteten, so dass unter der Bevölkerung Krankheiten und Hungersnot ausbrachen. Viele retteten ihre Habe ins nahe Solothurner und Aargauer Gebiet hinüber, wo ihnen ein sicheres Asyl gewährt wurde. Besonders bedrohlich wurde jedesmal die Lage, wenn Rheinfeldern belagert wurde. Raubende Banden streiften in der Nähe der Grenzen herum, so dass Bern und Solothurn genötigt waren, zu Anfang des Jahres 1638 mit grösseren Truppenaufgeboten die Grenzdörfer und -übergänge zu sichern. Schon im Sommer 1633 hatten die Berner im Breitmis oberhalb Erlinsbach beim steinernen Kreuz durch ein Verhau den Durchgang gesperrt, wie auch die Solothurner den Schafmattweg bei Stüsslingen und Rohr verbarrikadierten. Als 1632 die Stadt Mülhausen bald von den Kaiserlichen, bald von den Schweden hart bedrängt wurde, bat sie um Hilfe bei den befreundeten Städten Zürich und Bern, die darauf mit ihren Truppen die Schafmatt überschritten.

Kaum hatte man sich von den Schrecken des Dreissigjährigen Krieges erholt, als der Aufstand der Bauern 1653 neue Unruhen brachte. Die in Baden vom 18. bis 23. März versammelte Tagsatzung beschloss, dass Aarau von fünfhundert Mann aus Basel und Mülhausen besetzt werden solle, wohl um die Verbindungsstrasse zwischen Bern und Zürich zu sichern. Mit Recht befürchteten die Aarauer, diese Massnahme könnte die ohnehin aufgebrachten Bauern der Umgebung erst recht zu Aufständen veranlassen, und sie ersuchten die Berner Regierung, auf die Besetzung der Stadt zu verzichten. Diese kam dem Wunsche entgegen und forderte Basel auf, die Hilfstruppen zurückzuhalten. Als jedoch dieses Schreiben anlangte, waren sie schon über die Schafmatt nach Aarau abmarschiert. Ein im Jahre 1653 entstandenes Gedicht «Ein neu Wilhelm Tellen Lied im Entlebuch gemacht» erwähnt diese Episode in der 21. Strophe wie folgt:

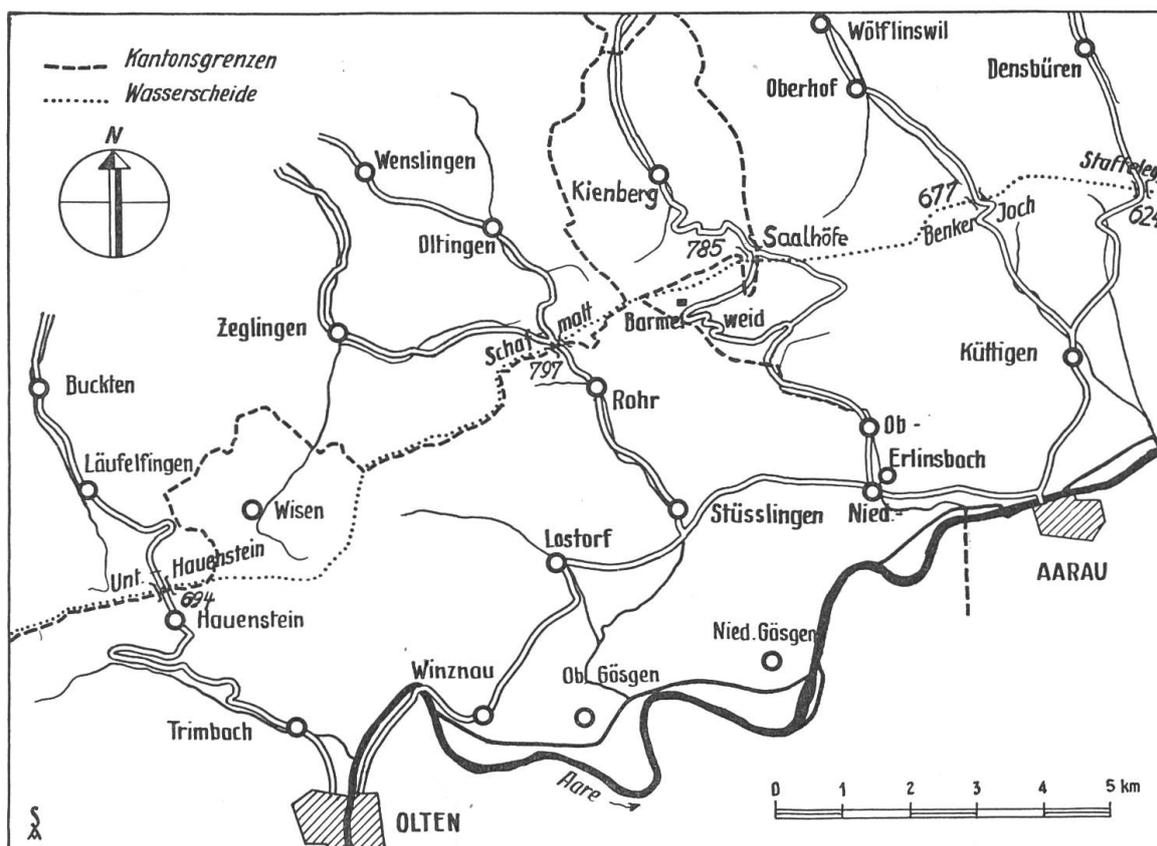
Fünfhundert Basler zogen  
Wohl über die Schafmatt;  
Gen Aarau sind sie zogen,  
Gen Aarau in die Stadt.

Die Kunde von der Besetzung der Stadt verbreitete sich rasch in allen Dörfern der Umgebung und erzeugte überall grossen Unwillen. In der Nacht vom 28. auf den 29. März 1653 loderten auf den Höhen, also auch auf der Geissfluh, die Hochwachtfeuer. Sturmglocken riefen die Bauern zu den Waffen. Als am Morgen die Aarauer aufstanden, war die Stadt von Bauern umringt, die die fremden Hilfstruppen zum sofortigen Verlassen der Stadt aufforderten. Das Heer der Aufständischen wuchs stündlich an. Die Aarburger und Oltner hatten sich, von Erlinsbach herkommend, ebenfalls mit ihm vereinigt. Die «tapfere» Besatzung bekam es mit der Angst zu tun und wollte noch vor dem Morgenessen desertieren. Daraufhin führte der Kommandant seine Truppen wieder über die Schafmatt zurück. In Erlinsbach hatten sich die Bauern zu beiden Seiten der Strasse aufgestellt und liessen die Basler Spiessruten laufen.

Trotz den misslichen Wegverhältnissen bestand vom 15. bis 17. Jahrhundert über die Schafmatt zwischen dem obern Baselbiet und Aarau ein regelmässiger Handelsverkehr. Die dortigen Bauern waren gern gesehene Besucher der Aarauer Märkte. Dem Dorfe Oltingen wurde sogar Zollfreiheit gewährt. Der

Schafmattzoll wurde von den Baslern in Sissach, von den Solothurnern in Erlinsbach erhoben. Zur Hauptsache wurde um Korn und Wein gehandelt, daneben um Tuch, Käse, Butter, Tierhäute, Hanf- und Flachssamen. Um diese Zölle entstanden oft allerlei Zwistigkeiten.

Nachdem dann Solothurn die Durchfuhr auf der Schafmatt sabotierte, hörte der Handel nach und nach auf. Einzig ein reger Fussgänger- und Trägerverkehr konnte sich noch erhalten.



Schafmattgebiet: Grenzen, Wasserscheide, Verkehrswege, Siedlungen. Aus BHBL 1944.

Im 17. Jahrhundert bestand von Basel aus eine Schnellverbindung durch Boten über Zeglingen—Schafmatt—Aarau nach Zürich.

Wenn von wichtigen Passtrassen berichtet wird und was für grosse, weltliche und geistliche Herren sie passiert hätten, so darf sich auch die abgelegene Schafmatt rühmen, zur Zeit der Reformation Huldrych Zwingli gesehen zu haben. Der Landgraf Philipp von Hessen hatte ihn zu einem Glaubensgespräch mit Luther nach Marburg eingeladen. Zwingli sagte mit Freuden zu, hoffte er doch, durch dieses Zusammentreffen die Uneinigkeit unter den Evangelischen überwinden zu können. So verliessen denn Zwingli und sein Reisegefährte Rudolf Zumbühl am frühen Morgen des 4. September 1529 die Stadt Zürich. Ihr erstes Reiseziel war Basel, von wo sie der Münsterprediger Ökolompad weiter begleiten sollte. Wer zur damaligen Zeit von Zürich nach Basel gelangen wollte und Wortführer des neuen Glaubens war, musste seinen Weg sorgsam wählen. Durch bittere Erfahrungen gemahnt, hiess es vor allem, katholische Gebiete zu meiden. In Baden regierte bis in den Oktober hinein als Landvogt Jakob

ab der Rüti aus Schwyz. Auf dessen Betreiben hatten seine Landsleute Pfarrer Kaiser hinterlistig gefangen genommen und als Ketzer lebendig verbrannt. So führte die in aller Heimlichkeit erfolgte Reise zunächst bis in die Nähe des Klosters Wettingen, von wo man gegen Westen abbog, über den Heitersberg ritt, im Reusstale die Windischer Fähre erreichte und endlich im bernischen Städtchen Brugg sich die erste Rast erlaubte. Von hier über den Bözberg durchs österreichische Fricktal an den Rhein zu gelangen, was ebenfalls gefährlich. Wahrscheinlich zogen die beiden Reiter noch gleichentags weiter ins Schenkenbergertal, um in einem der Pfarrhäuser in Schinznach oder Thalheim ein Nachtlager zu finden. Obwohl von Brugg an sichere Beweise über die eingeschlagene Reiseroute fehlen, muss man annehmen, dass Zwingli und Zumbühl am Sonntagmorgen nach Küttigen und Erlinsbach ein kurzes Stück solothurnischen Boden überquerten, der Schafmatt zustrebten und nachher, dem Ergolztale folgend, Basel erreichten. Von hier schrieb Zwingli dem Rat in Zürich, der Ritt sei «gar schattenhalb durch Stöck und Studen» erfolgt, also auf wenig begangenen, unwegsamem Pfaden. Es ist deshalb nicht wahrscheinlich, dass er von Brugg aus, der grossen Heerstrasse folgend, Aarau erreichte. Alles musste im Verborgenen geschehen. Daher entstand das Gerücht, Zwingli sei in Brugg «verloren gegangen». Über seine Rückreise von Marburg nach Zürich fehlen Aufzeichnungen.

Wer von der Schafmatt auf dem Höhenweg gegen die Froburg wandert, bemerkt zwischen Leutschenberg und Burgkopf an den Stämmen alter Buchen eigenartig geformte Wülste, wie man sie auch an der Beguttenbuche bemerkt. Diese stammen aus den Zeiten der Zigeuner, des heimatlosen Volkes, das bis zum Beginn des ersten Weltkrieges besonders im Jura ein sorgenfreies Leben führte. Jede Bande besass ihr eigenes Zeichen; bald wars ein Nagel, ein Dolch, ein Helm, das sie auf ihren Wanderungen in die Rinde von Buchen ritzen, um je nach der Stellung dieser Zeichen kundzutun, wer hier vorbeigezogen oder wo man zu treffen sei. In den einsamen, abgelegenen Wäldern und engen Schluchten des Juras fanden sie stets sichern Unterschlupf vor den «Behringern», den Landjägern, die sie oft genug aufstöberten und freundeidgenössisch dem lieben Nachbarkanton auf den Hals schickten. Deshalb fühlten sich die Zigeuner auf der Schafmatt, im nahen Bereich dreier Kantone, besonders wohl. Beim Massholderbaum, vielleicht dort, wo jetzt die Aarauer Naturfreunde hütte steht, schlugen sie jeweilen ihre «Zelte» auf. Als Kessel-, Schirm- oder Geschirrflicker, Scherenschleifer oder Korbflechter hantierten die Männer, während die Frauen wahrsagend, bettelnd und stehend die umliegenden Dörfer mit ihrem Besuche «beehrten». In der Nacht, wenn der bleiche Mond über den Wäldern stand, zündeten ihre Lagerfeuer weit ins Land hinaus. Dort hing der Kessel, denen verlockende Düfte entschwebten. Mehl, Butter, Eier und Milch waren im Überfluss vorhanden, woraus die Frauen mancherlei Küchlein buken. Während des Schmauses kreiste die Schnapsflasche. Rascher drehten sich die Paare zu den aufpeitschenden Takten einer Geige. In ihrem Übermute bogen Burschen und Mädchen frischbelaubte Zweige in den übriggebliebenen, dickflüssigen Küchliteig, tunkten sie hierauf in heisse Butter und liessen sie nachher wieder in die Höhe schnellen. Diese knusperigen Blätterküchlein offerierten sie anderntags den Bauern, die aus Neugier über den nächtlichen Spektakel die Bettlerküche besuchten. Meistens erschienen dann auch die Landjäger...

Am Grenzverkehr der Schafmatt beteiligten sich früher auch die Posamentier des obern Baselbietes, die in den Fabriken von Aarau und Schönenwerd ihre Ware holten und fertige Seidenbänder zurückbrachten.

All dieser zivile und militärische Verkehr über die Schafmatt ist verschwunden. Nur drei Starkstromleitungen von Gösgen nach dem Elsass und von Aarau nach Zeglingen dokumentieren heute noch die Brauchbarkeit der Schafmatt als Jurapass.

Trotzdem die Geschichte des Schafmattweges zeigt, wie wichtig er für die direkte Verbindung Aarau—Basel war, hatte er nie die Ehre, in den Rang einer modernen Strasse befördert zu werden. Ein ähnliches Missgeschick widerfuhr auch dem Wege «untendurch», der *Schafmattbahn*, die ebenfalls nur als Projekt in die aargauische Verkehrsgeschichte eingegangen ist.

Solothurn, Olten, Aarau und Brugg, die vier Brückenstädte, haben die Aufgabe, den Verkehr aus den südlichen Tälern zu vereinigen, um ihn weiter nach Norden auszustrahlen. Olten und Brugg haben ihre direkten Verbindungen mit Basel, dem wichtigen Tore unseres Aussenhandels.

Aarau allein vermochte weder die Schafmatt- noch die Staffeleggbahn durchzubringen. Es fehlte nicht an Männern, die die Vorzüge einer Schafmattbahn richtig erkannt hätten. Schon 1850 wurde von den Experten Stephenson und Swinburne eine solche Verbindung von Basel nach dem Aaretal in Erwägung gezogen. Im Wettstreit um Zufahrtslinien zum St. Gotthard unterlag die Schafmattbahn, trotzdem sie den Vorteil hatte, 10,8 Kilometer kürzer als die Bözberglinie und 20 Kilometer kürzer als die Hauensteinlinie zu sein. Im Jahre 1886 verfasste Ingenieur Olivier Zschokke im Auftrage des Aarauer Gemeinderates zwei Projekte für eine Schafmattbahn. Beim einen war ein Tunnel von Stüsslingen nach Tecknau, beim andern ein solcher von Obererlinsbach nach Rothenfluh vorgesehen. Besonders diese zweite Variante wäre gegenüber der Hauensteinlinie mit ihren steilen Nord- und Südrampen speziell für den Kohlentransport viel geeigneter gewesen. Wohl erteilte die Bundesversammlung die Konzession. Aber es fehlte an Männern, die mit der nötigen Tatkraft der Schafmattbahn zum Durchbruch verholfen hätten. Als der Hauenstein-Basistunnel gebaut war, war auch ihr Schicksal besiegelt, und der Wunsch vieler Aarauer, mit Basel eine direkte Verbindung zu erhalten und ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt zu werden, blieb unerfüllt; die Gelegenheit war verpasst.

#### Literatur.

- Amiet B.*, Die territoriale Entwicklung des Kantons Solothurn, Jahrbuch für Solothr. Geschichte, 1928.
- Gauss K.*, Aus der Geschichte der Schafmattstrasse. Eine Episode. Basellandschaftl. Zeitung, 1932, Nr. 4.
- Hartmann A.*, Der Heimatlose, 1852, Verlag Jent & Reinert, Bern.
- Jäggi L.*, Kienberg zur Zeit des 30-jährigen Krieges, Jahrbuch für Solothr. Geschichte, 1928.
- Merz W.*, Geschichte der Stadt Aarau im Mittelalter, H. R. Sauerländer & Cie., Aarau, 1925.
- Suter H.*, Die Eisenbahnpolitik des Kantons Aargau, Verlag H. R. Sauerländer & Cie., 1924.
- Suter P.*, Zur Geschichte des Schafmattweges, Baselieter Heimatblätter Nr. 4, 1943 und Nr. 1, 1944.
- Tatarinoff E.*, Die Schlacht bei Dornach, Festschrift 1899.
- Vock A.*, Der Bauernkrieg im Jahre 1653, Verlag J. J. Christen, Aarau, 1837.
- Waldburger A.*, Zwinglis Reise nach Marburg, Verlag Beer & Cie., Zürich, 1929.
- Zschokke O.*, Projekt einer Schafmatteisenbahn, Aarau, 1888.