

Strecke BL 8 *Basel - Laufen (- Delémont)*
Linienführung 6 *Zwingen*
Landeskarte *1067, 1087*

GESCHICHTE *Stand Juni 2003 / do*

Nach einer überzeugenden Hypothese von MEYER WERNER (1981: 164–166, 1995: 135, 137) geht die längs einer prägenden Strassenachse angelegte Burg Zwingen mit dem Dorf als ihrer unbefestigten Vorburg auf eine versuchte Stadtgründung an der Birstalstrasse zurück, die er den Freiherren von Ramstein zuschreibt, die als erste Inhaber der Burg auftreten. Das Unternehmen scheiterte aber an einer Intervention des Bischofs von Basel als Lehensherr, da es den Aufbau von dessen Landesherrschaft im Birstalkorridor gefährdet hätte. Nach dem Aussterben der Ramsteiner 1459 zog der Bischof das Lehen an sich und machte die Burg Zwingen zum Landvogteisitz des Laufentals (vgl. auch die Monographie der Burg von MERZ 1923). Noch heute fliesst die Birs nördlich der Papierfabrik Zwingen nahe am Fuss des Berges, was bei der Anlage oder Verbreiterung der Talstrasse BL 8.1 zu Felssprengungen nötigte, die sichtbar sind. Es ist denkbar, dass der Fluss zur Zeit der Erbauung der Burg den Hang berührte und eine Strassenanlage gefährdet hätte. Als rittlings auf den Weg gesetzte Strassen«sperre» gleicht die Burg der Anlage von Hallwil (IVS DOKUMENTATION KANTON AARGAU: AG 954). In beiden Fällen fehlten aber die Geleitsrechte, welche die Erhebung eines Zolls und eine Kontrolle des Verkehrs ermöglicht hätten.

Wahrscheinlich bestand die ursprüngliche Fortsetzung der Talstrasse in diesem Abschnitt ostwärts in Richtung «Judenacker», mit einem Birsübergang flussabwärts des Dorfes.

Die heutige Birsbrücke beim Dorf, deren Brückenstelle auf das Spätmittelalter zurückgehen dürfte, dient hauptsächlich dem Anschluss der Passwangstrasse BL 101 und der lokalen Erschliessung.

Nach SCHERRER (1963: 99–101) ist sie erstmals 1471 belegt, als eine bestehende Brücke repariert werden musste. Bis 1566, als das dorfsseitige Steingewölbe errichtet wurde, bestand das ganze Bauwerk aus einer ungedeckten Holzbrücke. 1755 wurde auch die Nordhälfte der Brücke eingewölbt; dieser Brückenbogen stürzte 1806 zur Hälfte ein und musste repariert werden. 1816 wurde das südliche Brückengewölbe vollständig erneuert. 1960 ersetzte man die Steinbogenbrücke durch die heute noch bestehende Beton-Balkenbrücke.

Zwingen von Osten nach Daniel Meisners Thesaurus philo-politicus
1620; im Mittelgrund die Birsbrücke, im Hintergrund die Burg
(MERZ 1909–1914: IV/47).
Abb. 1

Wer dich nicht kennt, der kauft dich.



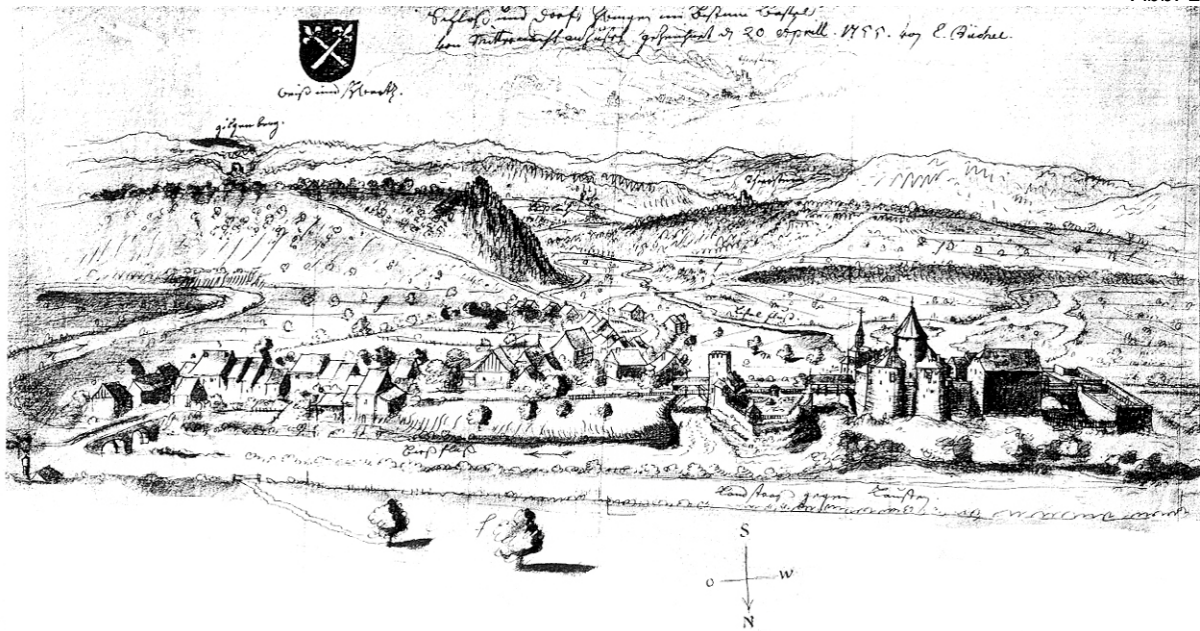
Te tollat subito, qui te non noverat unquam,

Quantus es, ostendit te tua facta virum.

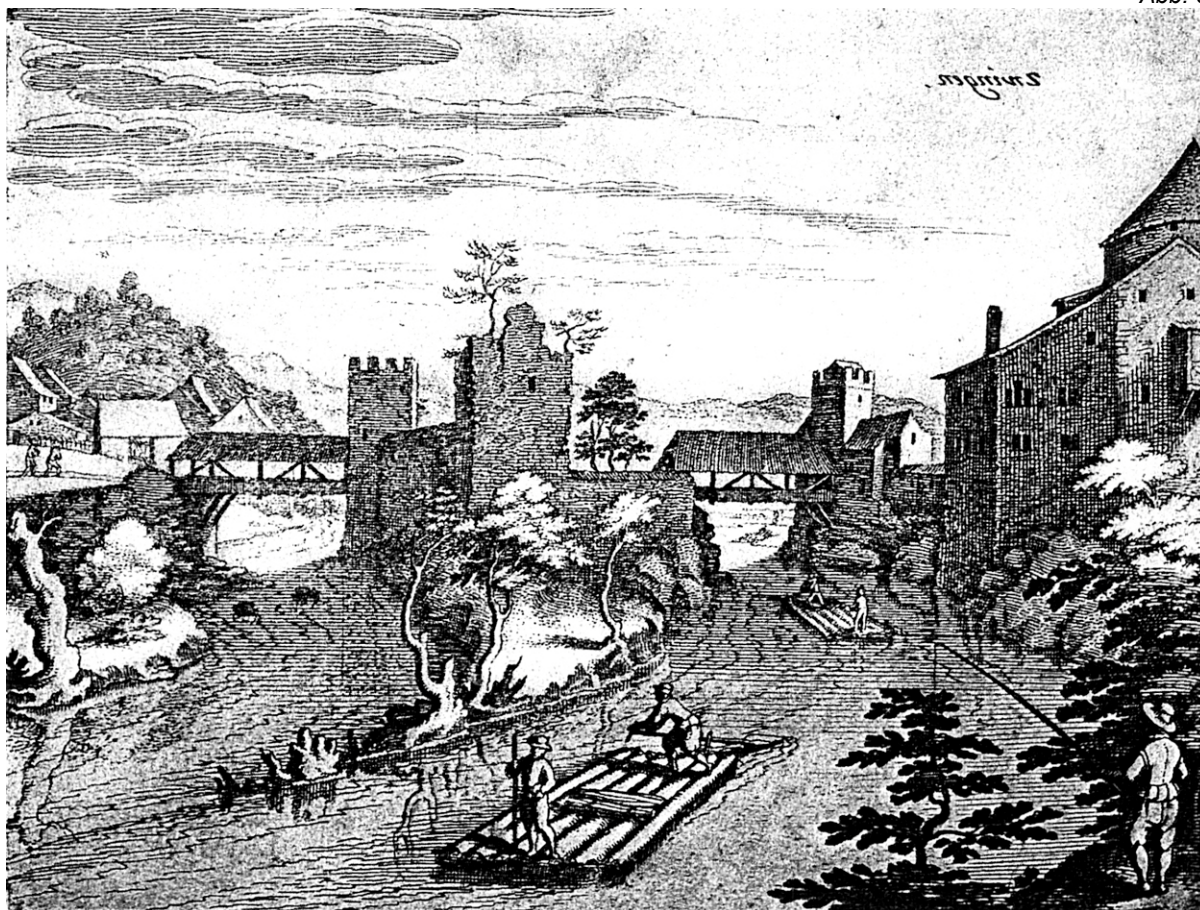
Wer dich nicht kennt, der kauft dich.
Ich kenn dich wol krumb laß ich dich.

Was du seiest vor ein Gespan,
Das zeigt dein Ehin und Wesen an.

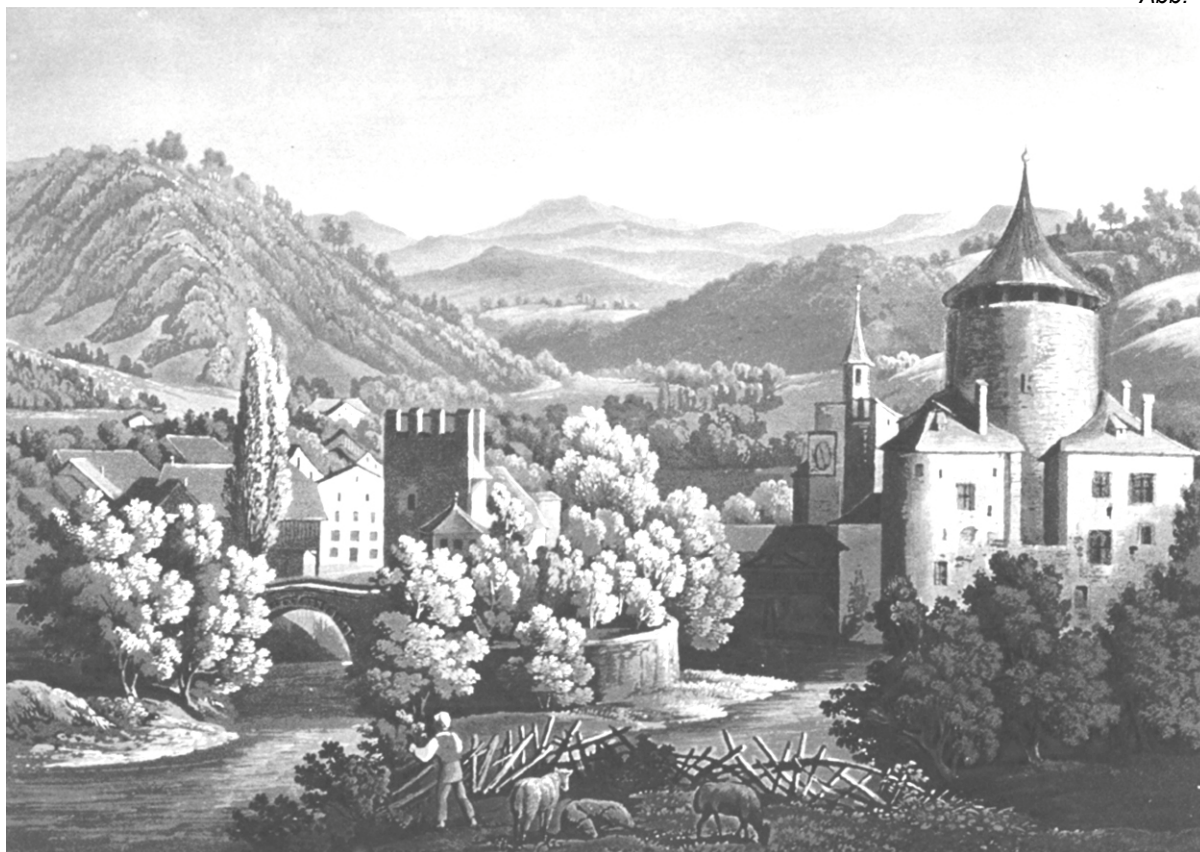
Dorf und Schloss Zwingen mit den vier Brücken, von Norden
gesehen. Skizze von Emanuel Büchel vom 20. April 1755, in: MERZ
(1923: Tf. II).
Abb. 2



*Schloss Zwingen mit der östlichen und der mittleren Schlossbrücke,
von Norden gesehen, nach Matthäus Merian vor 1625 (MERZ
1909–1914: IV/47; im Original seitenverkehrt).
Abb. 3*



*Schloss Zwingen mit der östlichen und der mittleren Schlossbrücke,
von Norden gesehen (WINTERLIN 1836).
Abb. 4*



Im Katasterplan von AUBRY (1780: A. ZWINGEN) ist der Verlauf dieser Linienführung detailliert dargestellt. In Zwingen bestand damals ein nach Osten führender Wegstummel, der Ansatz des heutigen «Judenacker»-Strässchens. Der westlichste Arm der Birs war bereits verlandet, der mittlere nur noch ein schmales Gerinne.

In der Karte von BUCHWALDER (1822) figuriert die Linienführung mit der deutlich hervorgehobenen Birsbrücke von Zwingen als «Chemin de Communication».

Bei KÜNDIG (1851) erscheint der Linienführungsteil östlich des Schlosses als Teilstück der Passwangstrasse, einer «Landstrasse», die damals noch von Südwesten her ins Dorf führte. Von BL 8.1 im Westen des Schlosses her führte ein «Fahrbarer Nebenweg» zu diesem hin.

Im TA (9 Blauen 1877) wird die ganze Linienführung als ausgebaute «Kunststrasse von geringerer Breite» dargestellt.

GELÄNDE Aufnahme 7. Mai 2003 / do, cb

Diese letzte, verhältnismässig kurze Linienführung folgt dem rechten Ufer der Birs und des Oberwasserkanals der Papierfabrik in Zwingen. Obwohl sie auf einem grossen Teil des Verlaufs von den Anlagen der Papierfabrik belegt wird, besitzt sie eine bedeutende

Ansammlung historischer Elemente.

Am Beginn der Linienführung stellt eine moderne Brücke die Verbindung mit dem gegenüberliegenden Nordufer der Birs her. Nach Westen verlaufend, führt die 4 m breite Dorfstrasse an den historischen Häusern und ihren Vorplätzen vorbei. Nördlich eines traditionellen Dorfbrunnens ist ein auf das Jahr 1836 datiertes Wegkreuz gesetzt worden, das von zwei grossen Laubbäumen eingerahmt wird. Diese Anlage flankiert den Zugang zur ersten von drei Brücken, welche die beiden Inseln des Schlosses Zwingen untereinander und mit den Birsufern verbinden. Die erste Brücke ist eine Steinbogenbrücke aus Hausteinen.

Der Übergang über die Birs auf die östliche Schlossinsel erfolgt auf dieser Brücke, deren 3 m breite, gepflästerte Fahrbahn von Brüstungen aus Hausteinen begrenzt wird. Blickrichtung West.

Abb. 5 (cb, 7. 5. 2003)



*Die westliche Landfeste des 5 m weit gespannten Rundbogens wird von den Grundmauern eines zinnengekrönten Torturms gebildet, der den Zugang beherrscht. Blickrichtung Nord.
Abb. 6 (cb, 7. 5. 2003)*



Auf die erste Brücke folgt zwischen den beiden Inseln der einstigen Wasserburg eine zweite, die ursprünglich als Holzbrücke konstruiert worden ist. Diese 22 m lange Brücke führt über einen einstigen Wasserlauf, der heute trocken gelegt ist.

Diese Holzbrücke besitzt ein museal konserviertes Tragwerk, das seine ursprüngliche Funktion verloren hat. Die Brücke ist einst als freitragende Hängewerksbrücke konstruiert worden, doch bilden die tragenden Teile des Hängewerks heute nur noch die Stützen der Dachkonstruktion. Die eigentlich tragenden Elemente bilden die Widerlager und die vier Steinpfeiler, auf welche in der Längsrichtung durchlaufende horizontale Tragbalken aufgelegt worden sind; dagegen hat man die Eisenbügel, welche die Querträger der Fahrbahn mit den senkrechten Hängewerkspfosten verbanden, grossenteils entfernt.

*Die Tragstruktur der Brücke stützt sich auf vier verhältnismässig eng gestellte, gut unterhaltene Steinpfeiler. Blickrichtung Nordwest.
Abb. 7 (do, 20. 3. 2003)*



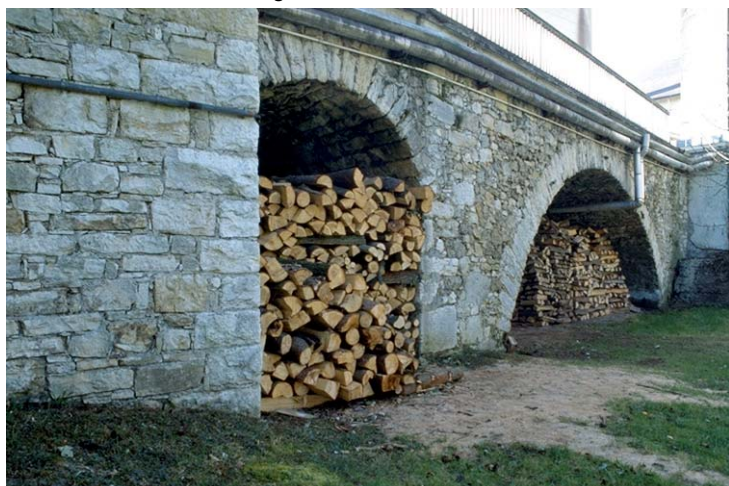
*Die 3 m breite Holzfahrbahn, die Verschalungen der Brüstung und das Dach sind erneuert worden, während das Zimmerwerk des Oberbaus der Brücke weitgehend original zu sein scheint. Blickrichtung West.
Abb. 8 (do, 20. 3. 2003)*



Unmittelbar neben dem Ausgang der mittleren Brücke flankiert die Schlosskapelle den Südrand der Strasse. Weiter vorne, vor dem Eingang zur Papierfabrik, kündigen ein Räderwerk und zwei Mühlsteine den traditionsreichen Gewerbebetrieb an.

Von der westlichen Burginsel ins Fabrikareal führt eine Natursteinbrücke mit zwei unterschiedlich weit gespannten Bögen, die an ihrer Südseite durch Betonvorbauten verbreitert worden ist, über einen weiteren trockengelegten Wassergraben. Das weit vorspringende östliche Widerlager und die Gewölbe bestehen aus Hausteinen, die Füllmauern aus stark gemischtem Bruchsteinmauerwerk. Eine Fahrbahnplatte und ein modernes Geländer bedecken das alte Bauwerk, das von seinen Benützern nicht ohne weiteres wahrgenommen wird.

*Die westliche Schlossbrücke in Zwingen verbindet das Burgareal mit den modernen Bauten der Papierfabrik. Blickrichtung Südwest.
Abb. 9 (do, 20. 3. 2003)*



Der weitere Verlauf im Innern des Fabrikareals scheint keine traditionellen Elemente zu besitzen. Dagegen steht unscheinbar am

Ende der Linienführung beim Westeingang zur Fabrik in der Hecke,
die dem Südrand der Strasse folgt, ein vom Dieselruss
geschwärztes Wegkreuz.

— Ende des Beschriebs —