

Strecke BL 104
Landeskarte (Leimental -) Reinach - Dornachbrugg - Arlesheim
1067

GESCHICHTE Stand April 2007 / D, do

Die Strecke stellt die Verbindung zwischen Arlesheim und Reinach dar und führt in die ins Leimental führende Strecke BL 103. Ein kurzes Teilstück führt auf solothurnischem Boden durch Dornach (siehe dazu SO 872).

Der Flurname «Am Herrenweg» (TA 10 Gempfen 1877) zwischen Reinach und Dornachbrugg erinnert an die mittelalterliche Entstehung der Verbindung, die sich bereits für zum Fernweg entwickelte. Als alte Zubringerin vom südlichen Sundgau (Leimental) zur Brücke von Dornachbrugg bildete sie nach der Niederlassung des Domkapitels in Arlesheim 1678 auch Teil einer Verbindung zwischen dem fürstbischöflichen Hof in Pruntrut und der neuen bischöflichen Kathedrale in Arlesheim war (vgl. BL 103, BL 110).

Kartographische Belege finden sich in der Karte von JOHANN JAKOB MEYER (1665; Abb. 1), in ALTERMATT (1795), WALKER (1832; «Communications Weg»), BAADER (1838-39; «Nebenstrasse in gutem Zustand»), KÜNDIG (1851; «Landstrasse») und im TA (8 Muttenz 1879 und 10 Gempfen 1877), der eine «Kunststrasse über 5

Ausschnitt aus der Birskarte von Johann Jakob Meyer (1665). Auf dem Plan ist der gesamte damalige Verlauf der Strasse von Arlesheim nach Reinach verzeichnet. Über die Birs führt die Dornachbrugg, auf der die Nepomukstatue zu erkennen ist.

Abb. 1



An der Birs ist die Anlage dauerhafter Übergänge in hohem Mass an Flussbettverengungen gebunden. Oberhalb von Muttenz/Unterwart handelt es sich dabei meist um Felsriegel oder -schwelen, die vom Fluss durchbrochen werden, während unterhalb dieses Ortes das Zusammentreten der Ufer entscheidend war. 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 (DOSWALD 2004: 30ff.). Diese Schwelle wurde dank ihres natürlichen Gefälles seit Jahrhunderten ähnlich wie bei den Stromschnellen von Laufen und Grellingen zum Betrieb von Wasserkraftanlagen genutzt.

Die Birsbrücke, an der sich eine schriftlich erstmals 1493 fassbare Zollstelle befand, besteht seit 1446, vielleicht bereits seit 1428. Nach der Schlacht bei Dornach erstellte 1501 Meister Hans Gibelin zwei gemauerte Landfesten und ein steinernes Joch im Flusslauf (LOERTSCHER 1957: 288). Diese Brücke scheint auf dem Dornacher Schlachtholzschnitt dargestellt zu sein. Danach handelte es sich um eine Brücke mit einem gemauerten Flusspfeiler mit dreieckigen Vorköpfen und ungedecktem Oberbau; Balken als Unterzüge verbanden die Flusspfeiler und waren mit Bohlen belegt, die sich leicht entfernen liessen.

Begünstigt durch die Existenz der Brücke und der Stromschnelle, entwickelte sich vom 15. Jh. an in Dornachbrugg eine Gewerbesiedlung mit Mühle, Lehenswirthaus und Handwerksbetrieben. Der Plan, einen Markt abzuhalten, scheiterte zwar, doch entstand 1621 ein Kaufhaus. Auch als Standort obrigkeitlicher Gebäude wie der Landschreiberei (1562) und der Salzablage erlangte Dornachbrugg zentralörtliche Bedeutung. Bis heute beherbergt Dornachbrugg wichtige Amtsstellen des Bez. Dorneck und der Amtei Dorneck-Thierstein (nach FRIDRICH 2004).

Der wichtige Grenzort mit dem einzigen bedeutenden Birsübergang auf solothurnischem Gebiet, der die kürzeste Verbindung nach Basel und ins Leimental bildete, wurde nach der Schlacht bei Dornach 1499 mit einer Befestigung gesichert. 1501 erhielt der Solothurner Baumeister Hans Gibelin den Auftrag, einen Torturm an der Brücke zu bauen (vgl. MEYER 1981: 196; JAEGGI 1946).

Naturstein bildete bis weit ins 19. Jahrhundert hinein das bevorzugte Baumaterial für ländliche Brücken, nicht nur im Jura, sondern auch im Mittelland, das reich an Findlingen war. Der bodenständige Werkstoff konnte von einheimischen Bauhandwerkern verarbeitet werden, die sich allerdings fast durchwegs an wechselnden Stilvorbildern orientierten, die dem gängigen architektonischen Formenrepertoire entstammten. Allerdings setzten sich die Steinbogenbrücken erst im 18. Jahrhundert im Strassenbau durch, auch wenn sie sehr archaisch wirken, falls sie aus rohen Bruchsteinen gebaut sind.

Eine Ausnahme bildete die 1612/13 errichtete Birsbrücke von Dornachbrugg, die mit drei gewölbten Jochen die spätmittelalterliche Holzbrücke mit Mauerpfeilern ersetzte (DOSWALD 2006: 31–33). 1813 zerstörte eine Überschwemmung Turm und Brücke.

Der Einsatzbereich der Mauerwerksbrücken blieb im Kanton Solothurn normalerweise auf Bäche und kleinere Flüsse beschränkt. Die neue, heute noch bestehende Birsbrücke von Dornachbrugg aus dem Jahr 1823 blieb (mit 2 Jochen und 35,2 m Gesamtlänge zwischen den Widerlagern) deshalb die grösste Steinbogenbrücke des Kantons (DOSWALD 2006: 31–33).

Weitere Literatur: BAUMANN 1946: 46–47; KAISER OTTO 1956; LOERTSCHER 1957: 288f.; LUTZ 1813.

*Blick auf Dornachbrugg. Aquarell von Anton Winterlin, 1848. (in FESER 1989: 214)
Abb. 2*



GELÄNDE Aufnahme 30. Juli 2003 / do

Die Verbindung zwischen Reinach und der Dornachbrugg wird heute von einer stark ausgebauten Hauptverkehrsstrasse gebildet.

Die Birsbrücke von Dornachbrugg ist eine symmetrische Konstruktion, deren Sichtflächen aus grossen Kalksteinquadern gefügt worden sind. Eingespannt zwischen die Widerlager und den mächtigen, mit dreieckigen Vorköpfen ausgestatteten Flusspfeiler überwölben zwei hohe Stichbogengewölbe den Fluss. Die regelmässigen horizontalen Quaderlagen der Seitenwände sind mit den Keilquadern der Gewölbe abgetreppert verzahnt. Ein Wulstgesims auf der Höhe der Fahrbahn trennt sie von den darauf gestellten, mächtigen Quadern der Brüstungsmauern. Das Gesims wird in regelmässigen Abständen von Wasserspeiern durchbrochen. Die Auffahrten zur Brücke sind leicht geneigt, die Fahrbahn gewölbt und mit Kopfsteinpflaster befestigt.

Die Abmessungen der Brücke betragen:

Gesamtlänge zwischen den Widerlagern 35.2 m
Länge der Brüstungen 39 m
Spannweite zwischen den Kämpfern 2 x 16 m,
Pfeilhöhe 4.5
Pfeilverhältnis 1:3.5
Breite max. inkl. Gurtgesims 6.7 m
Fahrbahnbreite 5.6 m
Brüstungshöhe 0.9 m
Brüstungsstärke 0.4 m

(Quelle: Abteilung für Genie und Festungen, Plan Nr. 1770-0038-1A)

Infolge des Höherstaus der Birs an der Stromschnelle sind Widerlager und Flusspfeiler offenbar seit Jahrhunderten normalerweise bis über die Kämpfer (Gewölbeansätze) hinauf durch die Wasserfläche verdeckt. Die wirkliche Höhe des Bauwerks lässt sich deshalb nicht ablesen. Heute dominieren Autostrassen, die moderne Entlastungsbrücke und das Flusskraftwerk ihre nähere Umgebung.

*Die Birsbrücke, flussabwärts gesehen.
Über dem mächtigen Mittelpfeiler erhebt
sich die Statue des Hl. Johannes
Nepomuk. Blickrichtung Nord.
Abb. 3 (do, 30. 7. 2003)*



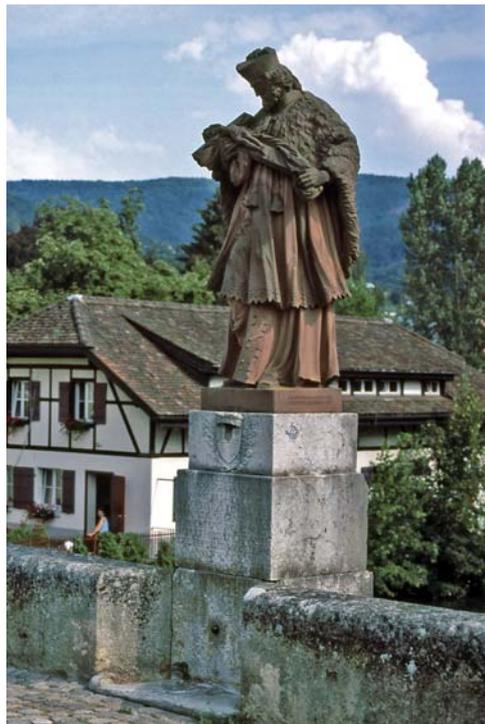
*Die Birsbrücke, vom Stauwehr her
gesehen. Blickrichtung Südost.
Abb. 4 (do, 22. 7. 2003)*



*Blick über die Fahrbahn der Birsbrücke
in die Ortschaft Dornachbrugg.
Blickrichtung Ost.
Abb. 5 (do, 22. 7. 2003)*



*Die Statue des Hl. Johannes Nepomuk
stammt aus dem Jahr 1733. Beim
Brückeneinsturz 1813 blieb sie
unversehrt und konnte deshalb auf der
neuen Brücke wieder aufgestellt werden
(vgl. BAUMANN 1946). Blickrichtung
Südost.
Abb. 6 (do, 22. 7. 2003)*



Die asphaltierte Verbindungs- und Sammelstrasse zwischen Dornachbrugg und Arlesheim ist 4,5 m breit. Ihr früherer Verlauf ist im Bereich der Bahnüberführung neu angelegt worden.

— Ende des Beschriebs —