

750 Jahre Mittlere Rheinbrücke

Autor(en): Eugen A. Meier
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 1975

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/bac608cd-6ce0-4013-821f-c88337ff8c04>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

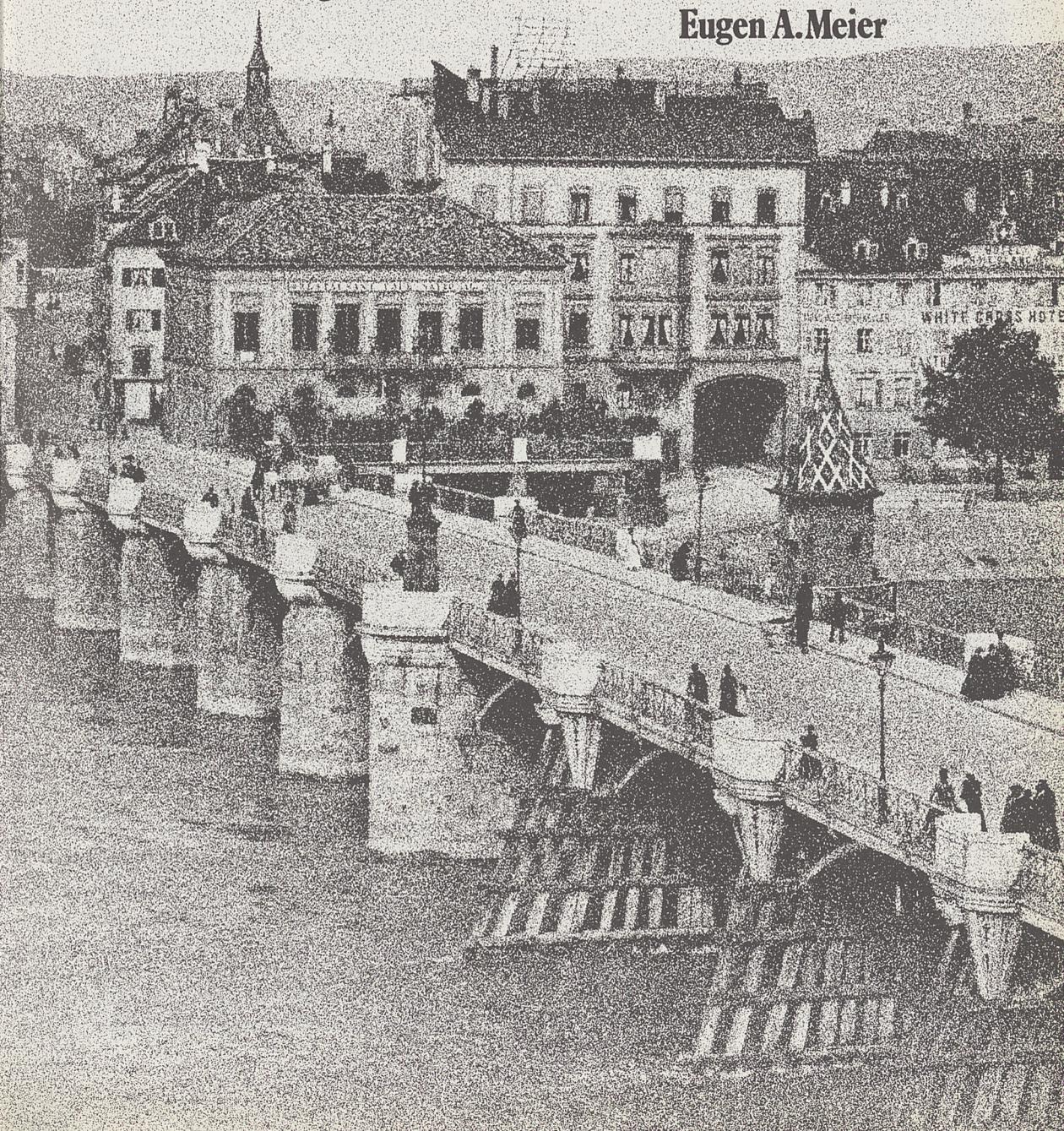
Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

750 Jahre Mittlere Rheinbrücke

Eugen A. Meier



Das Jahr 1975 setzt der Basler «Brückengeschichte» zwei denkwürdige Akzente: Der älteste Rheinübergang feiert stolz seinen 750. Geburtstag und der jüngste, die St. Albanbrücke (wenn wir von der Autobahnbrücke absehen), fällt ohne jeden Ausdruck echten Bedauerns in Schutt und Asche. Wenn wir diese für unser Gemeinwesen höchst bedeutsamen Ereignisse miteinander vergleichen, dann wird augenfällig, wie im Laufe der Jahrhunderte sich die Macht der Regenten unserer 2000jährigen Stadt gewandelt hat: Dort der allmächtige Fürstbischof, der mit starker Hand und genialem Weitblick die Bürgerschaft auf schmaler wirtschaftlicher Basis zu aussergewöhnlichen Leistungen für das Gemeinwohl zu motivieren verstand. Und hier eine politisch zusammengesetzte Kollegialbehörde, die es unter besten materiellen Voraussetzungen und mit gewiss gutem Willen nicht fertig gebracht hat, das wahrhaft goldene Erbe unserer Väter zu mehren oder auch nur zu bewahren. Wie hat es – um beim Thema «Brückengeschichte» zu bleiben – sonst kommen können, dass ein monumentales Bauwerk, das die öffentliche Hand über acht Millionen Franken gekostet hat, keine zwei Jahrzehnte die ihr zuge dachte Funktion zu erfüllen vermochte? Am 2. April 1955 ist die «grösste Stahlbalkenbrücke der Schweiz» nach einer Bauzeit von 22 Monaten dem Verkehr übergeben worden, und mit der Bauherrschaft jubelte die ganze Stadt ob der «glanzvollen Tat». Die Vollendung der fünften Basler Rheinbrücke, bei deren Projektierung die Frage ob Hängebrücke oder Pfeilerbrücke und die Namensgebung in der Öffentlichkeit die vordergründigsten Probleme bildeten, wurde als grossartige Errungenschaft gefeiert, die es Basel er-

spare, «auf absehbare Zeit hinaus weitere Rheinbrücken zu bauen». Schon nach wenigen Jahren aber sollte sich – wie wir wissen – dieser selbstsichere Ausdruck der Zuversicht als trügerisch erweisen...

Die Brückenbauer des Hochmittelalters hatten es geschafft, dem Rhein einen festen Stromübergang für die Ewigkeit aufzuzwingen. Damals galt es, eine nahtlose europäische Nord-Süd-Verbindung zu erschliessen, welche die Begehung des seit dem ersten Drittel des 13. Jahrhunderts bekannten St. Gotthardpasses, der kürzesten Routenführung zwischen Italien und Deutschland, auch für den Warenverkehr als attraktiv erscheinen liess.

Bischof Heinrich II von Thun, der von 1216–1238 regierte, genoss als unternehmerischer, risikofreudiger Förderer des geistlichen Lebens wie des städtischen Handwerks und Gewerbes weit über die Grenzen seines ausgedehnten Bistums hohes Ansehen. Er erkannte, dass die Errichtung eines festen Rheinübergangs zwischen seiner Stadt und der jenseitigen, zur Diözese Konstanz gehörenden Siedlung durch die Erhebung von Brückenzoll nicht nur direkten Nutzen bringe, sondern auch das Fundament zu einem wirtschaftlichen Aufschwung wie zum Aufbau einer rechtsrheinischen Neustadt, und damit zu einer Konsolidierung seiner klerikalen und weltlichen Macht bilden könne.

Schon die Römer bauten Rheinbrücken

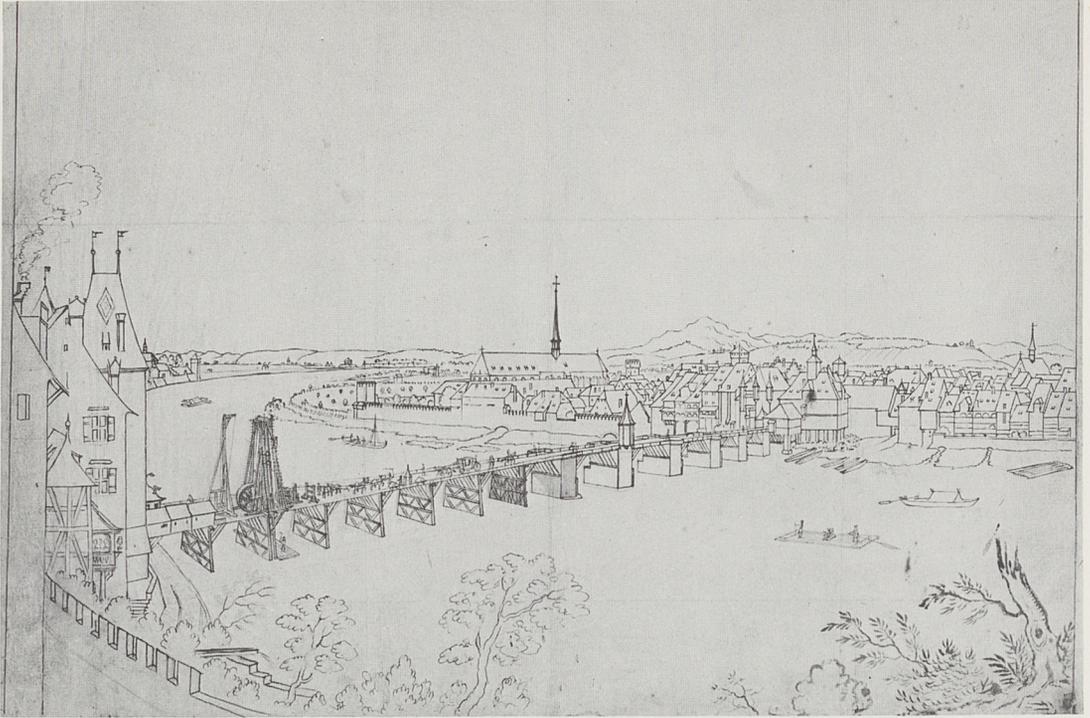
Den ersten Brückenbau über den Rhein zwischen dem Bodensee und dem Meer aber hat der dynamische Seelenhirte im Bischofsgewand mit seiner Tat nicht vollbracht. Schon im Jahre 55 v. Chr. hat nämlich der römische Feldherr Gajus Julius Caesar in der Nähe des heutigen Bonn den



ersten festen Rheinübergang schlagen lassen, als er mit seinen Legionen das rechtsrheinische Germanien besetzen wollte; nach dem Rückzug liess der glücklose Potentat die 12 Meter breite Brücke jedoch wieder abbrechen. Weitere Römerbrücken wurden Anno 90 n. Chr. durch die 14. römische Legion bei Mainz und um das Jahr 310 durch Kaiser Konstantin den Grossen in der Umgebung Kölns erbaut, und auch

1 Die älteste bekannte Darstellung der Basler Rheinbrücke: «Die alte und erste Stat Basel». Kolorierter Holzschnitt im Stil des Spätmittelalters im Historischen Museum.

im nahen Augst lässt sich eine Römerbrücke nachweisen. Immerhin fällt Basel der Ruhm zu, den wichtigen Brückenschlag des Mittelalters über den Rhein bis in die Gegenwart erhalten zu haben. «Wenn du es für gut findest, über den Berg Elvelinus,



den die Lombarden Ursare nennen, zurückzukehren, so gehe von Rom nach Como, Luzern und Basel. Wenn du nach Basel gekommen bist, tue deinen Füßen göttlich, steige in ein Schiff und fahre nach Cöln hinunter». Diese Reiseempfehlung eines unbekannt mittelalterlichen Schreibers mag den Basler Bischof Heinrich von Thun in seinem Vorhaben bestärkt haben, den Handelsleuten und Pilgerscharen in seiner Stadt nicht nur den bequemen Wasserweg zu öffnen, sondern ihnen auch die Möglichkeit anzubieten, ohne Mühe auf die rechtsrheinische Seite zu gelangen und die Strasse ins Badische zu erreichen. Aus den überlieferten Archivalien geht allerdings nicht genau hervor, zu welcher Zeit des geistlichen Würdenträgers epochales Bauprojekt verwirklicht worden ist. Zwei nicht näher datierte Urkunden aus dem Jahre 1225, in welchen Heinrich von Thun die Klöster St. Blasien und Bürglen, die eine gewisse Summe Geldes an die Kosten der Brücke über den Rhein beigetragen hatten, vom Brückenzoll befreite, lassen mit Recht vermuten, dass der feste Übergang damals schon in Betrieb war. Urkundlich ebenfalls nicht fassbar ist die Überlieferung, der Bischof habe für das gewaltige Bauvorhaben einen Teil des Kirchenschatzes an jüdische Finanzleute verpfänden müssen. Gewiss ist dagegen, dass als unmittelbare Folge des Brückenschlags

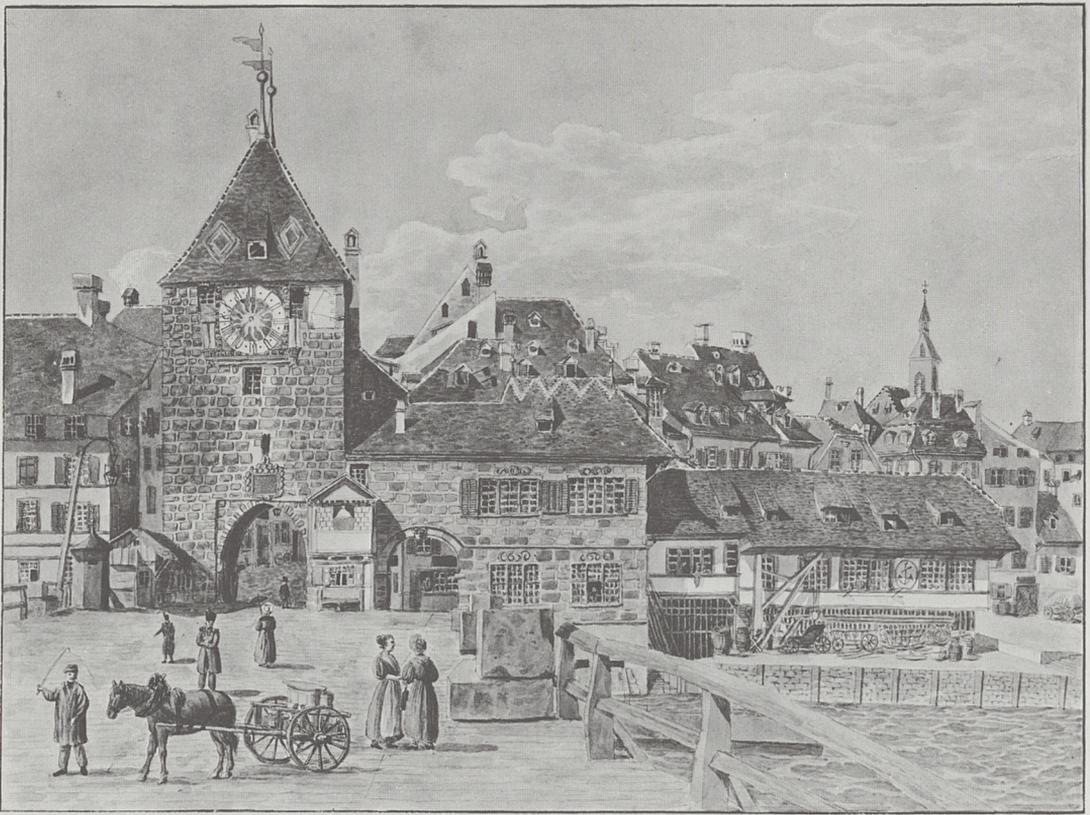
2 Die Rheinbrücke mit der von zwei Pferdegespannen betriebenen Rammvorrichtung, gezeichnet wohl 1752, als auch «alle steinernen Schrancken auf der Rheinbruck sambt dem Käppelijoch rot angestrichen». Federzeichnung von Emanuel Büchel im Staatsarchiv.

3 Die alte Rheinbrücke und die Notbrücke, 1903. Hinter der Notbrücke die 1860/63 erbaute Klingentalkaserne. Photographie von Alfred Kugler im Staatsarchiv.

die planmässige Besiedelung Kleinbasels und dessen Entwicklung zur ummauerten Stadt im Verlaufe des 13. Jahrhunderts erfolgte und dass die Brücke schon bald nach der Eröffnung nicht nur lokale und regionale Frequenz aufwies, sondern auch – für das städtische Leben deutlich spürbar – dem Fernverkehr diene. So war, nach Rudolf Wackernagel, «nun auch das rechtsrheinische Hinterland ganz Basel zu gewendet, an diesen Punkt gefesselt, und hinwiederum ihm alles Leben des Sundgaus, der Täler von Birs, Birsig und Ergolz ungehemmt aufgeschlossen».

Eine glänzende Kapitalanlage

Obwohl ursprünglich die Bürgerschaft für den Brückenunterhalt aufzukommen hatte und auch die Gebühren der Neubürger aufnahmen diesem Zweck zuflossen, war der direkte materielle Gewinn, den die Stadt aus dem Brückenschlag zog, schon bald sehr beachtlich. Wie anfänglich jeder Passant ein Brückengeld zu erlegen hatte, so wurde auch der Güterverkehr über den Rhein, der vornehmlich aus Wein- und Kornfuhren bestand, besteuert. «Grossbasler, die aus der Markgrafschaft Wein brachten, bezahlten 16 Pfennig pro Wagen, Karren die Hälfte. Kleinbasler, die ins Elsass nach Wein fuhren, 2 Schilling, Fremde 2 Schilling 4 Pfennig. Für Retourfrachten traten ermässigte Taxen ein. Der Personenverkehr erfreute sich einer wesentlichen Begünstigung. Niederländische Wagen aus dem Unterland, die mit Leuten über den Rhein fuhren, gaben jedesmal nur 3 Pfennig». Welche Mittel während einer bestimmten Zeit aus dem Brückenzoll «ans Brett», an die Staatskasse, überwiesen werden konnten, ist beispielsweise aus der «Übersicht des Ertrages des Rheinbruck-



zolls sammt Angabe der mit dem Unterhalte der Rheinbrücke verbundenen Ausgaben von 1804 bis 1832» ersichtlich: Bei Fr. 203 552.09 Unkosten für Bauarbeiten an der Brücke, den Brückenköpfen und am Brückenhause sowie nach Besoldung des Brückenzöllners ergab sich ein Ertrag von nicht weniger als Fr. 179 872.59!

An dieser Rechnungsablage erscheint in Anbetracht des unablässig aufwendigen Brückenunterhalts der respektable Überschuss des «Brückengeldes» bemerkenswert. Auch wenn wir die Baukosten der 189 Meter langen und 8,4 Meter breiten Brücke, die mit ihren «7 hölzernen Jochen

von 15 bis 17 Brücken Pfeilern von 60 Fuss Länge gegen die grosse Stadt» und den Steinpfeilern gegen Kleinbasel als ein technisches Wunderwerk galt, nicht kennen, so lässt doch die konstante Sorge um einen guten Zustand des viel beanspruchten Brückenwegs ermassen, wie spürbar der Rheinübergang das Gemeinwesen belastete. Dabei ist allerdings nicht nur an materielle Verbindlichkeiten zu denken, sondern auch an oft kaum lösbare technische Probleme. Besonders die Holzjoche im unberechenbaren, reissenden Wildwasser gegen die Grossbasler Seite forderten bei Hochwasser und Eisführung eine ständige Be-



obachtung. Zahlreiche Gutachten von inländischen und ausländischen Kapazitäten des Brückenbaus zeugen von ernsthaften Versuchen, der Brücke dauerhafte, massive Fundamente zu legen. So wurde, nach Peter Ochs, «Im Jahr 1457 eine neue steinerne Arche hie diessets des Käppelins auf der Rheinbrücke gebaut. Sie kostete bey 2300 Pfund». Das schwierige Unternehmen kam besonders teuer zu stehen, weil zu Beginn die «werglute grosslich gevelet und die wasserstube ze enge und ze schnode und ouch nit recht gesenkt noch uff dem grunde versorget ward». Die sichtlich ungenügende Arbeit bewirkte, dass schon

4 Der Grossebasler Brückenkopf mit Rheintor (bis 1839), Zollhaus und Zunfthaus zu Schiffleuten (1839 im Zuge der Korrektion der Schiffflände ebenfalls abgerissen), um 1830. Aquarell von Achilles Benz im Staatsarchiv.

5 Der Kleinbasler Brückenkopf mit dem Richthaus (rechts) und dem Haus zum Waldeck (links), um 1742. Lithographie von H. Maurer nach P. Toussaint im Staatsarchiv.

Anno 1511 «unser Rynbrucken durch die grosse Wassersnot, so daher gewesen, wider mercklich bresthaft worden ist». Mit der grossen Reparatur wurde Meister Martin Tischmacher beauftragt, der u. a. drei neue Joche zu schlagen hatte, «jedes Joch mit

fünffzechen guten Pfilern», und diese mit «gut starck geschnytten dick Thilen» überdecken musste, wofür ihm «belohnungsweise achthundert und drissig Gulden, drissig Seck Kernen und zwenzig Saum Win» zugesichert wurden. Bereits sieben Jahre später war wiederum ein neues Brückenjoch vonnöten; ein Ereignis, das nach glücklichem Bauabschluss von den Augustinerchorherren mit Messe und Gebet gefeiert wurde.

Fronarbeit und Volksfeste

Welche Bedeutung tiefgreifende Erneuerungen an der Brücke im Volk haben konnten, bringt eine Schilderung des Chronisten Diebold Ryff zum Ausdruck:

«Anno 1567 hat man hie zu Basell ein steinen joch ahn der Reinbruckhen, welches die grossen wasser in vorgemeltem jar, wie auch andre wassergebüw, übel zerrissen, mit einer wasserstuben ingefasst undt wider gebuwen mit grossem kosten; als aber des wasserschöpfens zu vil werden wöllen, hat man die burger angesprochen zu frönen, welches sy denn auch ganz guttwillig der obrigkeit zu underthenigem gefallen gethon, undt handts die zünft zum Schlüssel und Beren ahngefangen den 4. tag noch wienechten. Dry stundt noch mitternacht zugen sy mit drummen undt pfeifen ahn dasz werk, zogen ahn den wasserredern under vier malen undt schichten by 12 stunden. Also auch hernoch alle zünft, und liessendt etliche zünft diser handlung gleich einem fastnachtspil zu lieb nüwe fennlin machen, zugen also mit dem schöpfen uff die 3 wochen tag undt nacht mit den drummen uff den gassen.»

Wesentlich einfacher liessen sich «normale Abnützungserscheinungen» beheben, wie etwa Anno 1761, als «faule Flecklinge die

Wägen und Gutschen zum sinken» brachten. In solcher Situation mussten die «Kaufhausherren nur voranstellen, dass nicht zu grosse Lastwagen über die Rheinbruck fahren, sondern wie in vorigen Zeiten abgeladen werden», bis man sich zur Ersetzung bequeme! Vielfach aber blieb es anstelle tatkräftiger Auswechslung schadhafter Teile bei guten Ratschlägen. So beispielsweise im Jahre 1590, als Meister Daniel Heintz, der Werkmeister der Stadt Bern, sich anerbote, das «gesunken Joch der Rheinbruken» mittels einer Wasserstube zu ersetzen, die durch «ein kumliches Schöpfrad, so der Rein treiben solle, und durch einen gefierten Kasten, so durch etliche Ross gezogen» würde, trocken gehalten werden könne. Oder wie im Jahre 1602, als sich ein französischer Hauptmann de la Fleur bei den Behörden der Stadt meldete, der, nachdem er über die «Rheinbruckhen spacieren gienge», sich berufen fühlte, die hölzernen Joche abzubauen und «bemelte Bruckhen mit Steinen Jochen vollendts usszebauen»!

Auch Anno 1690 hatte die Bürgerschaft für den Brückenunterhalt wieder Fronarbeit zu leisten: Für «die Reparation des Cäppelin Jochs war eine zimliche Anzahl Lätten» notwendig, weshalb die «Gnädigen Herren» anordneten, es sei durch die Bauern der nächst gelegenen Dörfer, wie durch Wirte und Müller, die über Pferde und Karren verfügten, «dieser Lätten genugsamblich zuzuführen». Wievieler solcher Fuhren es für die Erneuerung eines Joches bedurfte, geht aus einer Aufstellung von 1753 hervor, die für Riehen und Bettingen 36 Bauern nennt, die nicht weniger als 907 Ladungen Letten auf die Rheinbrücke zu transportieren hatten!

Bauakten wie historische Bilder lassen er-

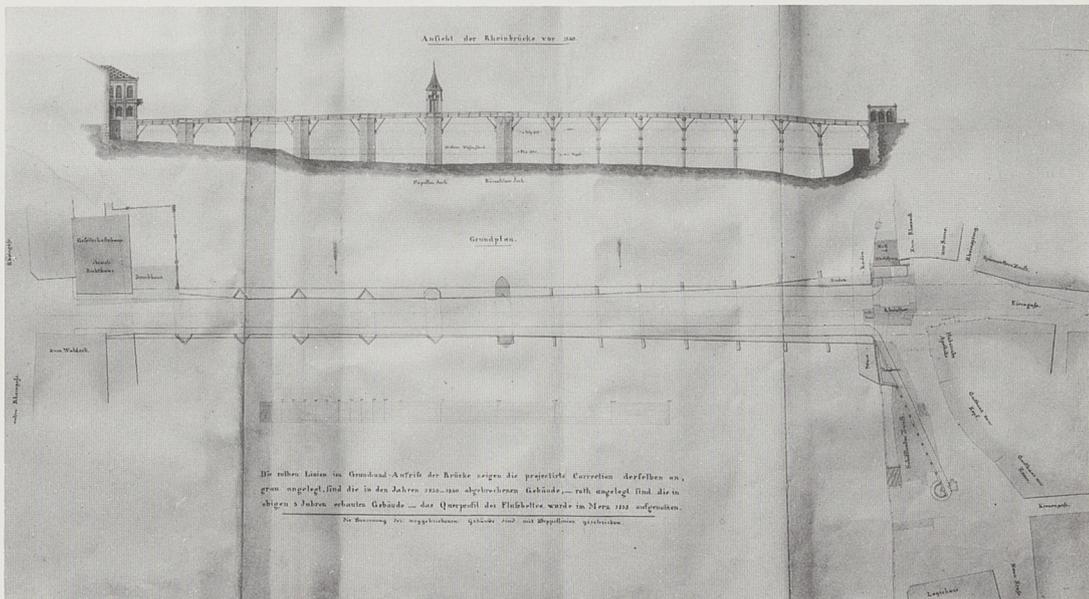
kennen, dass die Rheinbrücke während Jahrhunderten von regem Treiben erfüllt war. Besonders an lauen Sommernächten lud der belebte Stromübergang die Bevölkerung zu behaglichem Verweilen und aufregender Kurzweil ein. Solide Sitzbänke aus Sandstein, die auch als Beschwerung dienten und von denen heute noch einige in den Langen Erlen und im Margarethenpark zu sehen sind, boten Gelegenheit zu gemüthlicher Rast: Es muss eines der grössten Vergnügen im alten Basel gewesen sein, auf der Rheinbrücke den Klängen von Strassenmusikanten zu lauschen oder mutige Schwimmer beim Kopfsprung vom Brückengeländer in die tiefen quirlenden Wasser zu bestaunen. Dann aber waren es auch die Verkaufsbuden, die während der Messe auf der Brücke aufgeschlagen wurden, das Wohnhaus des Brückenzöllners am Grossbasler Brückenkopf, täglicher Treffpunkt der klatschsüchtigen Bänkli-

herren, welche alle Passanten kritisch beobachteten und begutachteten, oder gar die Brückenkapelle, das sogenannte Käppelijoch, welche die Bürgerschaft zum Plaisier auf die Brücke drängten.

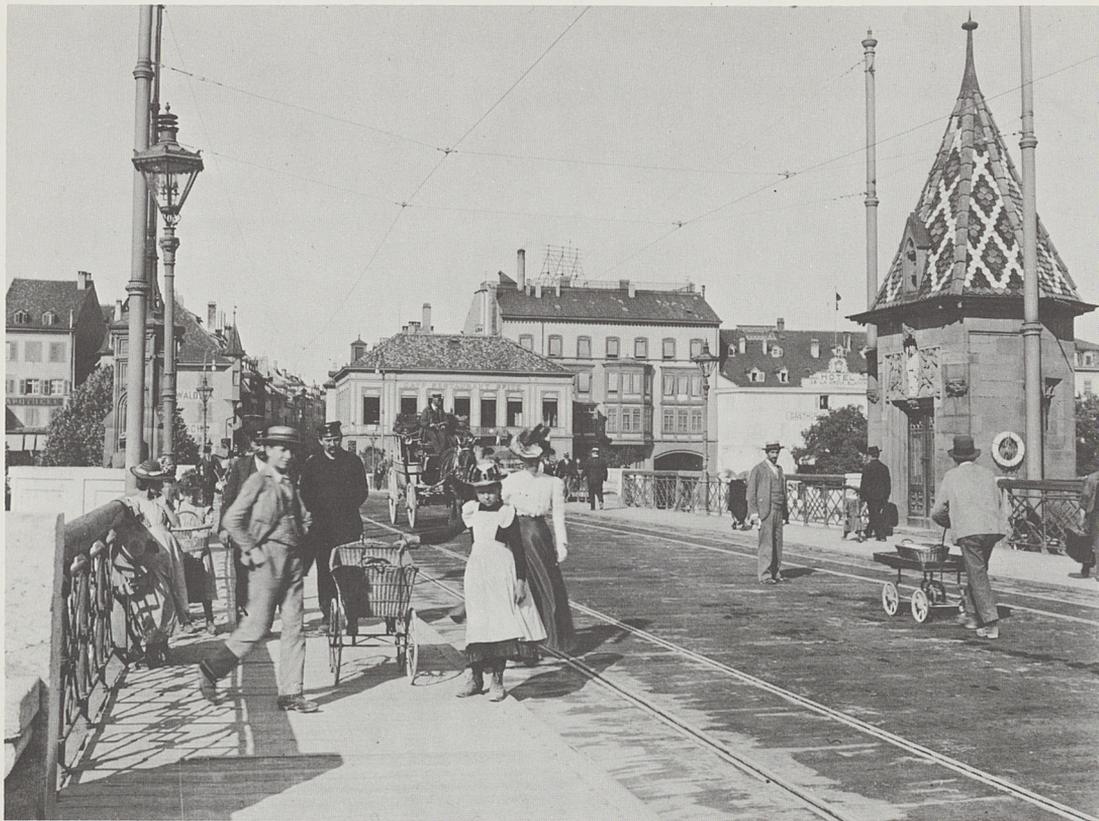
Das Käppelijoch

Für den Bau der Käppelijochkapelle mag die altüberlieferte Sitte, der Einwohner-schaft wie den Durchreisenden durch Errichtung von Wegkapellen Gelegenheit zu kurzer Andacht und zur Danksagung für glücklich überstandene Reisestrapazen zu bieten, mitbestimmend gewesen sein. Ob sie aber schon 1225 stand, ist ungewiss. Erst seit 1392, dem Jahr der politischen Vereinigung der beiden Basel, ist ihre Geschichte urkundlich belegt: Cuntz Hukerer werden 14 Pfund «an die capellen uf der

6 Aufriss und Grundriss der Rheinbrücke zu Basel, vor 1840. Kolorierte Federzeichnung im Staatsarchiv.



6



bruggen» zugesprochen. Das kleine Goteshaus «öffnete sich in ganzer Breite nach der Brückenbahn und zeigte unter flachem Bogen im Hintergrund den Gekreuzigten zwischen Maria und Johannes als Gemälde oder Schnitzwerk». 1478 wurde die vermutlich aus Holz gebaute erste Brückenskapelle durch eine Ausführung in Stein ersetzt, und im folgenden Jahr erhielt «das keppelin uf der Rinbruck glas fenster». Im Mittelpunkt der über dem Kapelleneingang angebrachten breiten Relieftafel stand wahrscheinlich eine Madonna oder ein «Erbärmdebild» (auferstehender Christus), zu beiden Seiten auf erhöhten Konsolen von

Brückenheiligen oder Stadtpatronen flankiert. Während der Reformation sind die drei Heiligenstatuen offenbar abhanden gekommen. Erst 1857 wurde über der Türmitte eine Bischofsfigur angebracht, die Bildhauer Alfred Peter 1920 durch ein Standbild Bischof Heinrichs von Thun ersetzte.

Das Käppelijoch ruhte bis 1840 auf dem fünften steinernen Pfeiler, dann wurde es zur Belastung auf das neuerbaute Bärenfelsenjoch verschoben. Dort wuchs die «populäre Reiseandachtsstätte wie eine natürliche Bekrönung auf dem massiven Brückenpfeiler herauf und lehnte sich als

fünfseitiges Erkertürmchen gleichsam mit seinem Schwergewicht gegen die Brücke, von der aus man durch eine breite Türe den kleinen Innenraum, den ein zierliches Steingewölbe, auf Konsolen ruhend, überspannt, betrat». Noch war die Jochkapelle, von wo aus die zum «Schwemmen» verurteilten «Verbrecher» in den Rhein geworfen wurden, von einer Galerie umgeben, damit die Bevölkerung den nach alter Sage erforderlichen dreimaligen Umgang zur schmerzlosen Behandlung gegen Zahnweh vornehmen konnte. Im Juni 1903 schlug das in der offenen Dachlucke eingehängte Glöckchen inmitten farbiger glasierter Ziegel sein eigenes Sterbeständchen: «Die Brückenkapelle wurde im Zuge des Neubaus der Rheinbrücke mit grosser Vorsicht abgetragen und die Teilstücke vorläufig nach dem Historischen Museum verbracht.» Ohne jedes Bedenken bekam auch die neue Mittlere Brücke wieder ein grösstenteils nach dem alten Muster kopiertes «Käppelijoch» aufgesetzt, doch «sein hauptsächlichster Reiz, die lebendig organische Angliederung an den Brückenkörper, ist dabei gänzlich verloren gegangen».

Das Bärenfelserjoch

Grösster Belastung ausgesetzt war offenbar das sogenannte Bärenfelserjoch, das wiederholt der Erneuerung bedurfte, ein letztes Mal im Jahre 1840. Damals «wurde das in den Jahren 1457 und 1590 erbaute, aber nie fest fundamentierte und daher gesunkene Bärenfelserjoch abgetragen und dieser neue Pfeiler erbaut. Im November des Jahres 1839 wurde mit dem Bau der Wasserstube begonnen und endlich, nach Überwindung vieler und grosser Schwierigkeiten, verursacht theils durch die dicht um



7 Auf der alten Rheinbrücke um die letzte Jahrhundertwende; im Hintergrund das Café Spitz. Photographie der Gebrüder Metz im Staatsarchiv.

8 Das Käppelijoch mit dem sogenannten Erbärmdebild über dem Portal und dem Arme-Sünder-Glöcklein im Giebel, um 1899. Photographie von Fritz Uehlinger im Staatsarchiv.

das Joch liegenden Trümmer eines frühern Einsturzes, theils durch den in Folge eines zwar milden aber regnerischen Winters wiederholt eingetretenen Wasserstand in so weit vollendet, dass das alte Joch abgebrochen und dass mit Hülfe der durch Wasserkraft getriebenen vier Pumpen, wovon aber selten mehr als zwei thätig waren,

ein eichener beschuhter Pfeilerrost angebracht und so den 19. Mai mit Legung der ersten Schicht begonnen werden konnte. Begünstigt durch einen fast beispiellosen niedrigen Sommer-Wasserstand, durch ein beinahe nur allzu schönes trockenes Frühjahr, wurden die gewaltigen Solothurner Quadermassen, im Gewicht von 100 à 200 Center, woraus die vier untersten Schichten bestehen, vermittelt einer hiezu eigens verfertigten Maschine leicht und sicher und Gott sey Dank ohne allen Unfall von der Brücke herabgelassen und versetzt. Dieselbe schützende Hand wolle auch ferners walten.» Interessant sind nicht nur diese Daten zur Baugeschichte, sondern auch der weitere Text der eingemauerten Bulle: «Zur Zeit als dieses geschah, war auch der Thurm des Lallenkönigs am Eingang der Brücke gefallen, mit ihm der neue Bau und die Schiffleuten-Zunft. Der Eschenschwibogen erlag wie der Spahlenthurm seinem Motto: Alles vergeht mit der Zeit. Die erweiterte Eisen-gasse, die neuen Armen- und Krankenhäuser, der neue botanische Garten, das schöne Gesellschaftshaus jenseits waren ihrer Vollendung nahe gebracht. Die Versetzung der Post und des Kaufhauses, die Erbauung eines geräumigen Musäums für Kunstschätze und Hörsäle in nähere Aussicht gestellt. Ein reiches vielfach bewegtes geistiges und industrielles Leben entfaltete sich mehr und mehr. Dampf-Boote befuhren unsern Rhein, Eisenbahnen nahten sich unsern Thoren, Naturforscher- und Architekten-, Musik- und Künstler-Ver-eine feierten bei uns ihre Feste und die Beförderin aller Wissenschaft, die Buchdruckerkunst, begieng gerade auch bei uns ihr 400jähriges Jubiläum, und doch war wenige Jahre vorher unserm Gemeinwesen

durch Zerreissung eine tiefe Wunde geschlagen worden (Trennung von Stadt und Land) – aber die Eintracht der Bürger heilte sie bald – und was der Staat nicht vermag, das vermögen die Bürger. Der Malter Weizen galt Fr. 24.–, der Saum Wein Fr. 24.–, das Klafter Holz Fr. 24.–, der Centner Heu Fr. 4.–, der Centner Stroh Fr. 2.50.»

Aussergewöhnliche Ereignisse

Auf die Jahrhunderte verteilt, sind die erwähnenswerten Begebenheiten, die mit der Rheinbrücke in direktem Zusammenhang stehen, gering. Das erste grosse Unglück soll den attraktiven Stromübergang am Tage Peter und Pauls Anno 1275 betroffen haben, als eine gewaltige Wasserflut die Brücke zum Einsturz brachte und gegen 100 Bürger in den Tod riss. Im Herbst 1358 zerschellte an einem Brückenpfeiler ein mächtiger vollbesetzter Kahn aus Zürich, worauf alle Passagiere in den Fluten versanken. Im Juli 1424 stiess der hochgehende Rhein drei Joche weg; einige Tage später stürzten 15 Personen (die alle gerettet werden konnten) durch die behelfsmässig reparierte Fahrbahn in die Tiefe. Am 11. Januar 1514 froh der Rhein von der Rittergasse bis zur St. Johannvorstadt zu. Und schon einen Tag später konnte man gefahrenlos auf der Eisdecke spazieren gehen, was die Bevölkerung mit grossem Spass ausnutzte. Nach dem vierten Tag zogen Jung und Alt mit Trommeln und Pfeifen übers Eis, stellten Tische auf, spielten Brett und vergnügten sich bei Speis und Trank. Beim vierten Joch gegen Grossbasel «hatten sy ein Kegelriss, kegelten umb Gelt». Am Hilarientag formierten Frauen und Kinder eine Prozession und pilgerten dreimal um das Käppelijoch, da-

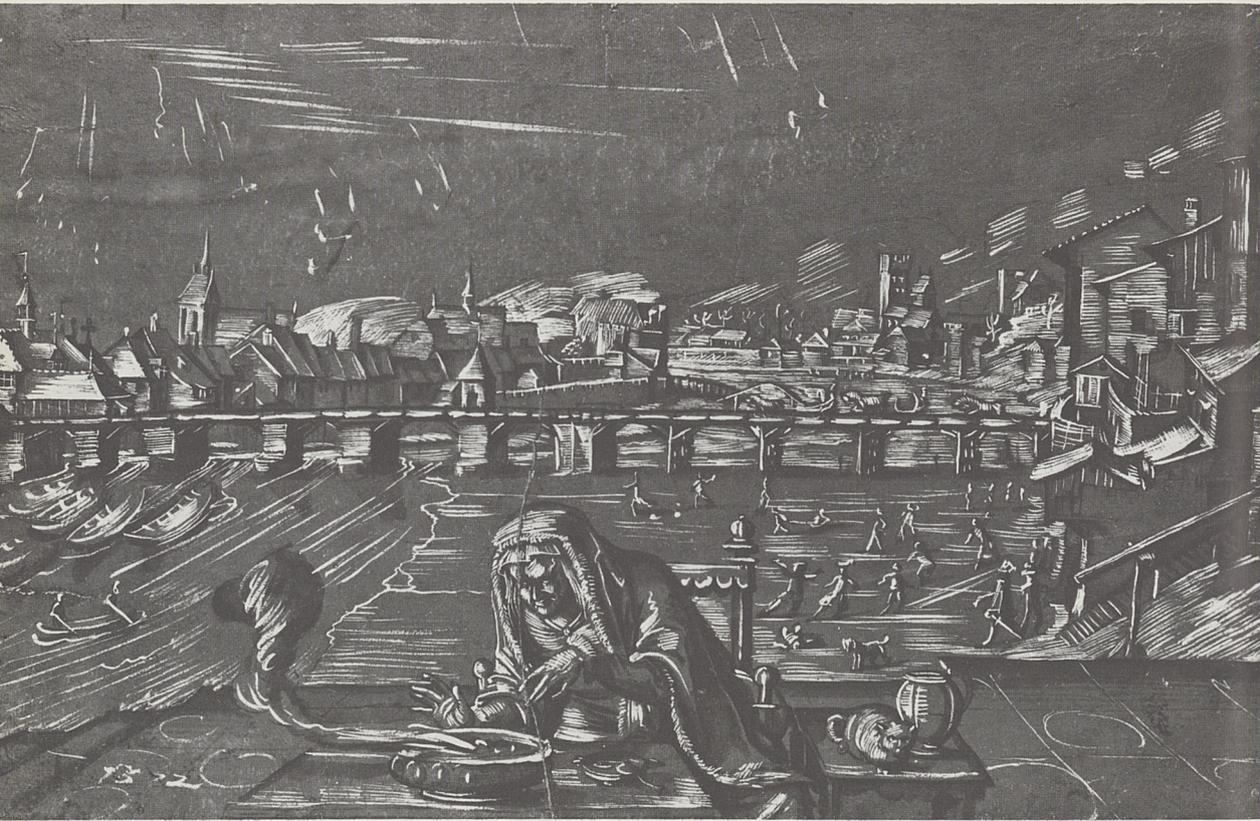


mit «ynen die Zen nit mer wee solten thun». Im Sommer 1540 fiel kein Regen, weshalb der Rhein nur ganz wenig Wasser führte; so konnte das Käppelijoch vom Kleinbasel aus trockenen Fusses erreicht werden. Bei St. Alban ragte eine Insel aus dem Flussbett, auf der Büchenschützen sich im Schiessen übten.

Einen Gratistrunk liess am 30. Mai 1552 der «angeschlagene», auf einer Bank würfelspielende Herzog Friedrich III. durch zwei seiner Diener den Brückengängern ausschenken. Am Abend des heissen 5. August 1556 amüsierte sich die Bürgerschaft beim Brückenspringen der Jugend.

9 Die Rheinbrücke im Blickpunkt der Weltöffentlichkeit: Im Gefolge des gewaltigen Völkerringes von Leipzig zwischen den napoleonischen Legionen und den vereinigten Armeen Preussens, Russlands und Österreichs passierten in der zweiten Dezemberhälfte des Jahres 1813 über 200 000 Mann der Alliierten Truppen in Basel trockenen Fusses den Rhein. Holzschnitt von Heinrich Heitz im Staatsarchiv.

Im grossen Gedränge brach dabei das Gelände ein, und 40 Menschen stürzten ins Wasser, von denen fünf nicht mehr lebend geborgen werden konnten. Im Januar 1600 trieb der Rhein während 17 Tagen Grundeis und fror dann bis zum vierten hölzernen Joch zu. Dies erlaubte



den Gesellschaftsbrüdern zum Greifen, nach dem Umzug mit ihrem Ehrenzeichen, auf dem spiegelblanken Rhein den obligaten Abendschmaus zu halten.

Ein mysteriöser Vorgang soll sich Anno 1681 auf der Rheinbrücke abgespielt haben. Obwohl für diese «Geschichte» nach Franz Hui der historische Quellennachweis nicht zu erbringen ist, wollen wir sie nacherzählen: Da soll nämlich unsere Brücke einem Verrat gedient haben, der die Überlieferung von Strassburg an Frankreich ermöglichte. Ein junger Gardeleutnant in Paris, namens Chamilly, war heimlich mit einem Hoffräulein verlobt, erhielt aber vom

10 Die Rheinbrücke in winterlichem Kleid, 1572. Eine alte Frau wärmt sich an einem Kohlenbecken die Hände, und auf dem teilweise zugefrorenen Rhein vergnügen sich Eisläufer. Zeichnung von Hans Bock im Kupferstichkabinett.

König (Louis XIV.) keine Erlaubnis zur Heirat. Schon wollten sich die beiden heimlich trauen lassen, da erhielt der Leutnant vom Kriegsminister, der von dieser Absicht Kenntnis hatte, den Befehl, nach Basel zu reisen und hier während zwei Stunden auf der Rheinbrücke alles, was er dort beobachtete, genau aufzuschreiben und hierauf sofort zu festgesetzter Zeit wieder nach Paris zurückzukehren, andernfalls

ihm die Bastille drohte. Der Leutnant unterzog sich dem Befehl, reiste nach Basel, stellte sich auf die Brücke und schrieb alles auf, was er hier sah. Er erblickte plötzlich einen jungen, gelb angezogenen Mann, der auf der Brücke stehen blieb, sich ans Geländer stellte und seinen Stock dreimal auf das Geländer fallen liess und dann ins Kleinbasel hinüberging. Zur festgesetzten Zeit eilte der Leutnant zurück nach Paris und berichtete dem Minister über seine Wahrnehmungen, auch über das geheimnisvolle Gebaren des gelben Mannes. Bei diesem Bericht soll der Minister noch in der Nacht beim König vorgesprochen haben, der sofort vier Kuriere absandte, und acht Tage später sei dann die Kapitulation Strassburgs erfolgt. Die drei Schläge auf das Brückengeländer wären das Zeichen gewesen, dass in Strassburg Verräter gewonnen worden seien!

Als 1694 ein Joch der Brücke neu geschlagen werden musste und die Lehnen offen standen, wagte sich ein Schusterknecht nächtlicherweise zu weit hinaus und fiel in die Tiefe; 10 Wochen später ist der Unglückliche bei Istein an Land geschwemmt worden. Im Januar 1755 «war der Rhein bis an das zweite hölzerne Joch überfrozen. Inwährend dieser Zeit haben sich vornehme Leuthe, da auch viel Schnee gelegen, vielmal mit Schlittenfahren, viele junge Knaben und Erwachsene, theils hiesige und fremde junge Herren, mit Schleifschuen auf dem Eis unter dem Cäppeli mit Schleifen zimlich belustiget. Insonderheit einer bey H. Fritschi in Contition stehender Barbiergesell und ein hiesiger in französischen Diensten stehender Burger, Leutnant Würtz. Selbige waren im Schleifen ziemlich exercirt und hatten vor vielen 100 Zuschauern ab der Rheinbruck viele sehens-

würdige Kunststück auf dem Eis durch die Joch hindurch bis an den Schindgraben rühmlich und glicklich abgelegdt.» Am 7. Juni 1885 «abends nach 6 Uhr ereignete sich auf dem Rhein ein schreckliches Unglück: Zwei von 29 Personen besetzte Kähne waren im Begriff, die Durchfahrt zwischen den Jochen der alten Brücke zu gewinnen. Der eine kam auch glücklich durch, der andere aber zerschellte am dritten steinernen Joch. Elf Personen: 3 Männer, 4 Frauen und 4 Kinder, darunter ein Ehepaar mit seinen zwei Kindern, fanden hiebei den Tod. Trunkenheit der Fährleute hat dieses Unglück herbeigeführt.»

Den letzten historischen Moment erlebte die alte Rheinbrücke am 27. Mai 1903 um die zehnte Abendstunde: Die akademische Jugend widmete in Gegenwart eines Fasses Gerstensaft, eines Gesangvereins und einer unübersehbaren Menschenmenge der dem «Tode geweihten Brücke» eine ehrenvolle Abschiedsstunde, die mit dem Gesang des «Rufst du mein Vaterland» und dem Geläute des «Armensünder- oder Totenglöckleins» der Brückenskapelle einen «zu Herzen gehenden» Abschluss fand.

Grausames Wassergericht

Geradezu «sensationelle» Vorgänge spielten sich jeweils auf der Brücke ab, wenn es um die Vollstreckung von Todesurteilen ging, obwohl die Lebensstrafe durch Ertränken als «weniger hart» galt! Dieser «Abgeltung» verfielen hauptsächlich Frauen, die des Kindmords, des schweren Diebstahls, des Ehebruchs und der Kuppelerei überführt worden waren, sowie der Bigamie und der Elternmisshandlung schuldig befundene Männer. Zur Exekution wurden den Verurteilten Hände und Füße zusammengebunden, worauf man

sie mit angehängten Rindsblasen in den Rhein stürzte. Beim Thomasturm wurden die Missetäter dann von den dazu verordneten Fischern aus den Fluten gezogen, und waren sie durch Gottesurteil noch am Leben, dann wurde ihnen die Freiheit gegeben. Auch das sogenannte Schwemmen erfolgte vom Käppelijoch aus: Gefesselt und an einem Seil befestigt, wurden die Sträflinge meist dreimal unter der Rheinbrücke durchgeschwemmt. Die lebensgefährliche Prozedur wurde neben «unzüchtigen Weibspersonen» und «Zauberinnen» auch an Wiedertäufern vollzogen, die «in dem gestraft werden sollen, worin sie sündigten, durch die Wiedertaufe»!

Zwei Beispiele mögen uns die grausame Handhabung des «Wassergerichts» vor Augen führen: Anno 1550 hatte eine Adelheid Joli einem armen Hirten Kräuter, die mit dem Heiligen Namen in einem Säckchen eingebunden waren, verkauft, welche das Vieh vor Wölfen schützen sollten. Auch hatte sie sich – nebst allerhand Schatzgräberei – dem Hanniball von Michelfelden gegen Bezahlung anerbotten, dessen verlorenes Geld wieder zu finden. Deswegen vor Gericht geladen, gab sie nicht nur den vorgeworfenen Tatbestand zu, sondern rühmte sich auch, Umgang mit einem «läbendig Erdwyblin» gehabt zu haben und im Innern des «Frau Venus Berg» gewesen zu sein. Auf den Vorhalt, sie habe es mit dem Teufel, stellte die «Hexe» aber entschieden fest, «sie gange mitt dem Thüfell nitt umb. Sie pruche einen Segen und lese die Passion». Trotzdem wurde «diese Adelheit zum Brand (Tod durch Feuer) verurteilt, doch uss Gnaden in dem Wasser Gericht vom Läben zum Thod gevertiget»! Im Jahre 1601 kam, als Folge eines Schäferstündchens mit dem

Sennen Hans Wolfer, Margreth Rohrer mit einem Kindchen nieder. «Theils aus Furcht, theils aber aus Anreizung des Bösen Geistes, erwütschte sie dann das Kindt beim Hälsli, deme es einen Finger ins Mäuli gestossen, damit es nicht schreyen konnte, und hat solches aus dem Haus getragen, erstickt und umgebracht.» Zum Tod durch das Wasser verurteilt, wurde die Kindsmörderin zum Käppelijoch geführt, wo sie vom Scharfrichter mit verschnürten Armen und Beinen den reissenden Fluten des Rheins «übergeben» wurde. Durch «Gottesurteil» aber konnte sich die ledige Tochter im Wasser aus den Fesseln befreien und so lebend das rettende Auffangboot bei St. Johann erreichen. Nach geltendem Recht musste die Obrigkeit in einem solchen Falle Gnade walten lassen, weshalb der übergelücklichen Margreth Rohrer «nichts anderes auferlegt wurde, als dass sie sich heim begeben und künftigs ehrlich verhalten solle».

Unvermeidlicher Neubau

Wegen Einsturzgefahr musste – wie wir bereits gesehen haben – 1840 das Bärenfelserjoch durch einen massiveren Pfeiler ersetzt werden. Trotz dieser Verstärkung wurde die hölzerne Brücke, auf welcher das Rauchen streng verboten war, zusehends baufälliger und schwächer. Und so musste von 1853 bis 1858 erneut kräftig am mittelalterlichen Bauwerk gearbeitet werden: Die sieben hölzernen Joche wurden um eines reduziert, die Jochkapelle auf das Bärenfelserjoch verschoben, die verbreiterte Fahrbahn mit neuem Belag und Trottoirs ausgerüstet und mit 22 Steinbänken beschwert, was 290 000 Franken kostete. Nachdem nochmals 200 000 Franken für den Brückenunterhalt aufgewendet



worden waren, drängte sich endgültig eine neue Lösung auf, war für die «gute alte, so viel verspottete Dulderin» doch jeder Franken zu kostbar!

Am 1./2. Juli 1899 wurde dann durch eine Volksabstimmung, der eine «lebhafteste Agitation» voraus gegangen war, mit 3016 Ja gegen 2169 Nein der Bau eines neuen, 18,8 Meter breiten Übergangs beschlossen. Die 192 Meter lange neue «Mittlere Brücke», nach den Plänen von A. Buss, J. Rosshändler, J. Mast, E. Faesch und F. v. Thiersch gebaut, erforderte einen Kostenaufwand von Fr. 2.667.112.–, an den die Christoph Meriansche Stiftung einen

11 «Klein-Basel und alte Rheinbrücke», um 1890. Wie lebhaft es zeitweilig auf der Mittleren Brücke zuzug, belegen statistische Angaben. So zählte man z. B. am Freitag, den 3. September 1880 auf der Alten Rheinbrücke: 27860 Fussgänger, 1113 Handkarren, Kinderwagen und Schubkarren, 30 Reiter, 721 Einspänner, 249 Zweispanner, 9 Dreispänner, 1 Vierspänner und 29 Stück Vieh! Photographie von Attila Varady im Staatsarchiv.

Beitrag von nicht weniger als Fr. 2044683.– leistete!

Erfolgte die Inbetriebnahme der neuen Brücke am 11. November 1905, so war es indessen der Studentenschaft vorbehalten geblieben, die «offizielle» Einweihung auf

Anregung zweier Professoren einen Tag früher vorzunehmen: Am Abend des Dies academicus marschierte eine Anzahl Kommitonen von der Burgvogtei zur Rheinbrücke, wo mit gezückten Klingen Zugang zur polizeilich abgeriegelten Brücke erzwungen wurde. Und zur mitternächtlichen Stunde weihte Professor His die Brücke «feierlich» ein...

Ein Brückenjubiläum ohne Festlichkeiten

Dass sich vor 750 Jahren ein für unsere Stadt höchst bedeutsames Ereignis vollzogen hat, das unserm Gemeinwesen den Aufstieg zur mittelalterlichen Weltstadt ermöglichte, bewog den Autor dieses Aufsatzes, in der Eigenschaft als Mitglied des Grossen Rats, der Regierung in einer Kleinen Anfrage zu beantragen, dem Bau der Mittleren Rheinbrücke im Rahmen einer

Erinnerungsfeier öffentlich zu gedenken. Die Stadtväter aber waren anderer Meinung und kamen zum Schluss: «Offizielle historische Anlässe organisieren, gehört sicher nicht zu den dringlichsten Aufgaben des Staates. Wir sind vielmehr der Meinung, dass es den zahlreichen Freunden der Geschichte unserer Stadt – vor allem den Zünften und Gesellschaften – möglich sein sollte, ihr Anliegen auch auf rein privater Basis zu verwirklichen». So fand schliesslich einer der fundamentalsten Marksteine in der Geschichte Basels keine Beachtung, und die einzigartige Möglichkeit, Zusammengehörigkeitsgefühl und Verbundenheit zwischen Volk und Behörden zu festigen und den Namen unserer Stadt erneut mit berechtigtem Stolz in die weite Welt hinaus zu tragen, blieb ungenutzt: Die Chance eines denkwürdigen geistigen Brückenschlags ist vertan!

Quellen (Auswahl): Bauakten U 6.7.8 (Staatsarchiv). Fritz Brändlin, Die Alte Basler Rheinbrücke, 1903. Traugott Geering, Christoph Merian, 1908. Traugott Geering, Handel und Industrie der Stadt Basel, 1886.

Franz Hui, Basel, eine Brückenstadt, 1956. Die Kunstdenkmäler des Kantons Basel-Stadt, Bd. 1, 1932. Rudolf Wackernagel, Geschichte der Stadt Basel, 1907ff.