

In Basel Brücken schlagen

Autor(en): Guido Helmig
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 1995

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/49876105-7a5f-4d49-a9c3-8e6af3038ee4>

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>

In Basel Brücken schlagen

Am 1. September 1995 wurde im Rahmen eines Volksfestes die neue Wettsteinbrücke offiziell dem Verkehr übergeben. Bis zum Bau der ersten Wettsteinbrücke in den Jahren von 1877 bis 1879 besass Basel nur eine einzige Rheinbrücke, über die nicht nur der Fussgänger-, sondern auch der gesamte Warentransitverkehr abgewickelt werden musste: die heutige Mittlere Brücke. Diese Brücke, wie das Basler Münster mit seiner Pfalzterrasse oder das Spalentor nicht mehr aus dem heutigen Basel wegzudenken, ist als in Stein gebaute Bogenbrücke ein Neubau aus der Zeit der Jahrhundertwende¹. Die Vorgängerbrücke hatte auf Kleinbasler Seite zuerst fünf, seit 1457 dann sechs Steinpfeiler; auf Grossbasler Seite befanden sich sieben hölzerne Joche, über die Langhölzer und quer dazu Bohlen als Fahrbahn verlegt worden waren.

Heute passieren wir die Mittlere Brücke mit der markanten kleinen Kapelle auf dem Mittelpfeiler, dem sogenannten Käppelijoch, ohne uns grosse Gedanken darüber zu machen, welche technische Leistung Brückenbauten in früherer Zeit darstellten; auch, welche Bedeutung gerade diesem Übergang für die Zentrumsfunktion und den wirtschaftlichen Aufschwung Basels als «Goldenes Tor zur Schweiz» seit dem Mittelalter zukam, ist uns kaum noch bewusst. Die lokale Tradition kolportiert, Basel sei in den 1220er Jahren durch die Umsicht des «baufreudigen» Bischofs Heinrich II. von Thun (1216–1238) und durch Vorstösse des damals erstarkenden Rates der Bürgerschaft zu ihrer ersten Rheinbrücke gekommen. Diese Brücke war jedoch nicht die erste, die im Mittelalter den Hochrhein überspannte, obwohl dies häufig behauptet wurde.² Auch entstand sie, wie neuere

Forschungen zeigen, wohl nicht in erster Linie, um den Transitverkehr, der seit der Öffnung des Gotthardpasses zugenommen hatte, geschickt über Basel zu lenken; denn erst einige Jahre nach dem Brückenbau erhielt der Passübergang in das Tessin überregionale Bedeutung.³ Stattdessen dürften lokale und regionale machtpolitische Interessen eine Rolle gespielt haben. Ein Motiv mag das Interesse des Basler Bischofs nach einer dauerhaften Verbindung zwischen den bischöflichen Ländereien gewesen sein, die damals auf zwei Diözesen – das Konstanzer und das Basler Bistum – beidseits des Rheins verteilt waren⁴. Nachdem 1218 der letzte Vertreter des Zähringer Grafengeschlechtes und langjährige Kontrahent der Basler Bischöfe, Berthold V., gestorben war, hatte Bischof Heinrich II. von Thun, ein Parteigänger Kaiser Friedrichs II., die Gunst der Stunde genutzt und sich die Gebietsansprüche rechts des Rheins bestätigen lassen. Daneben war wohl auch die Öffnung des baselstädtischen Marktes für rechtsrheinische Waren ein wichtiger Grund für den Brückenbau.

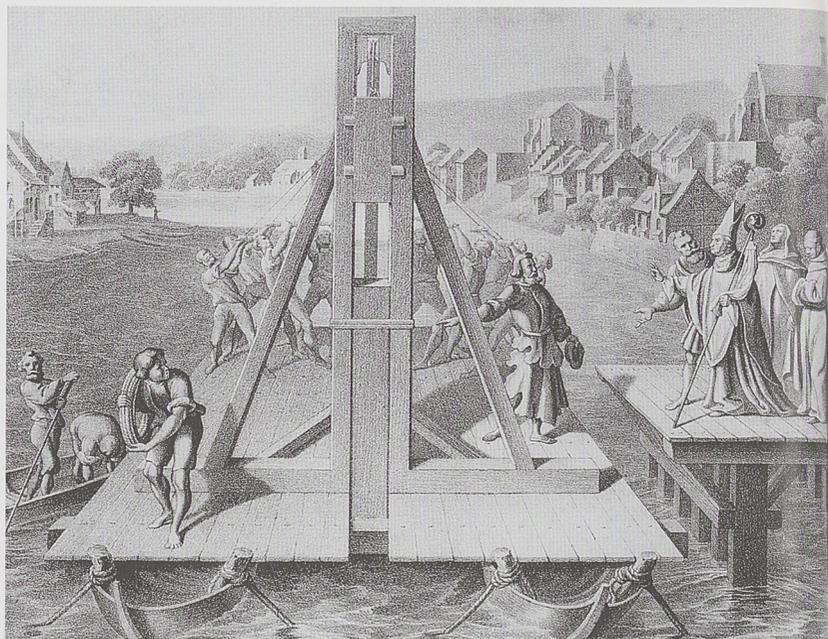
... pons ultra Renum

Der Bau einer festen, nahezu 200 Meter langen Brücke war im 13. Jahrhundert selbst für einen Stadt- und Schirmherrn wie Bischof Heinrich II. ein riskantes und kostspieliges Unternehmen. Er ging das Wagnis ein und versetzte sogar den Domschatz bei jüdischen Geldhändlern, um die Brücke und einige andere Bauwerke in Basel realisieren zu können.⁵ Ende des Jahres 1223 verpfändete er für 30 Mark in Silber die Zollrechte für Waren, die durch die Stadt geführt wurden, an das Domkapitel – mit der Auflage, es müsse unter anderem die Zinsen für

das bei den Juden aufgenommene Geld begleichen.⁶ Von einem Transit über den Rhein, ob zu Wasser oder über eine Brücke, ist in der Urkunde nicht die Rede. Der Zoll betraf wohl vor allem Waren «von Lombardia oder Francia», also von jenseits der Alpen und von Frankreich, die über die Jurapässe herangeführt und entweder auf der linksrheinischen Strasse weiter nach Norden verschoben oder in Basel auf Schiffe verladen wurden, sowie für den Warentransit in entgegengesetzter Richtung.

Um 1225 soll die Basler Rheinbrücke bereits bestanden haben – so wenigstens wurde bisher aus zwei nahezu gleichlautenden bischöflichen Urkunden geschlossen. Sie nennen als Kreditoren zwei rechtsrheinische Klöster: St. Blasien im Schwarzwald und Bürgeln, ein Priorat des Schwarzwaldklosters, am Südwesthang des Badischen Blauen gelegen.⁷ Die finanzielle Beteiligung am Brückenbau sicherte den Klöstern die Befreiung vom Brückenzoll. Bisher wurde der Passus «... quendam summam pecunie ad constructionem pontis ultra Renum» («... eine gewisse Summe Geldes zum Bau der Brücke») selbstredend mit der Basler Rheinbrücke in Verbindung gebracht. Bei genauerem Hinsehen stellt sich jedoch die Frage, was das Wort «ultra» genau meint: «über den Rhein hinweg» oder «jenseits des Rheins»? Vielleicht ist in den Texten gar die Rede von einer anderen Brücke jenseits des Rheins, etwa über den Wiese-Fluss? Unter diesem Aspekt würde das Datum 1225 als früheste Nennung der Brücke an Glaubwürdigkeit verlieren. Oder betrafen die finanziellen Zuwendungen doch Bauarbeiten an der neu entstehenden Rheinbrücke auf Kleinbasler Seite?

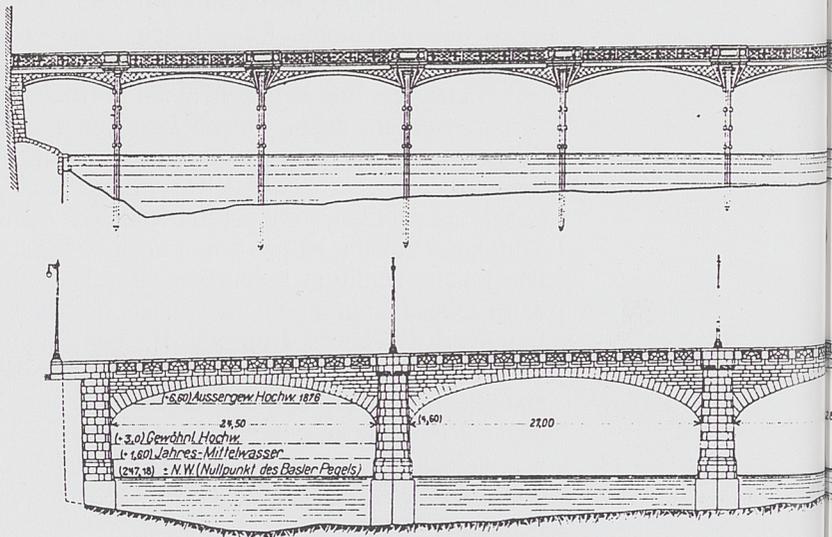
Die ältesten bildlichen Überlieferungen der Basler Rheinbrücke stammen aus dem späteren 15. Jahrhundert. Schon damals scheint sie auf Kleinbasler Seite steinerne Pfeiler besessen zu haben. Auf Grossbasler Seite dagegen befanden sich nur hölzerne Joche: wegen der starken Strömung war hier der Bau von Steinpfeilern bei der damaligen Technik unmöglich. Stattdessen waren mit einer Ramme Eichenpfähle, die mit eisernen Pfahlschuhen versehen waren, fächerartig in das Rheinbett getrieben und mit Querstreben versteift worden. Fast 680 Jahre lang mussten vor allem diese hölzernen Brük-



kenelemente immer wieder repariert und ersetzt werden, bis die alte Brücke dem Neubau, der zwischen 1903 bis 1905 entstand, weichen musste.

Die Schifffahrt bringt es an den Tag

Am 5. Februar 1994 berührte ein Rheinschiff beim Passieren der Talfahrt-Öffnung der Mittleren Brücke den Flussgrund – glücklicherweise ohne dabei leckzuschlagen. Danach konnte



Bischof Heinrich II. von Thun segnet die im Bau befindliche Rheinbrücke ein. Lithographie von R. Rey im 32. Basler Neujahrsblatt 1854, nach dem aquarellierten Scheibenriss von Hieronymus Hess für Bürgermeister Felix Sarasin (1843) im Basler Kupferstichkabinett.

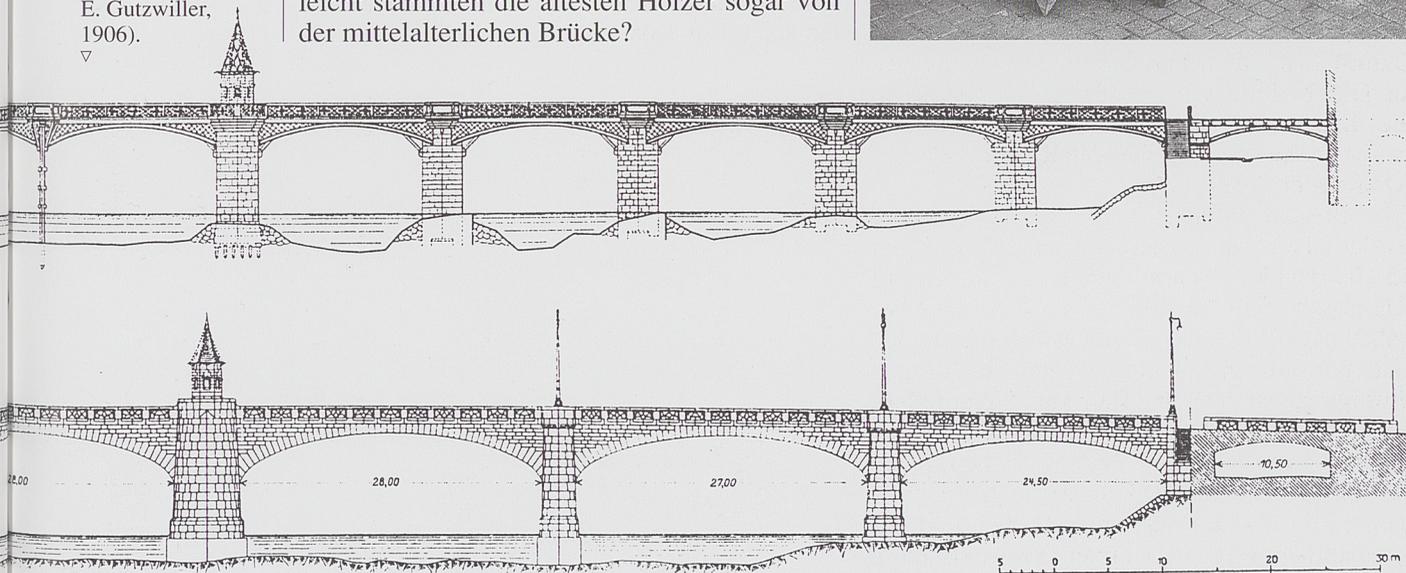
Die Sammlung der bei der Ausbaggerung des Rheinbettes im Februar 1994 geborgenen Pfahlstümpfe. ▶

Die alte, bis 1895 bestehende Rheinbrücke und die aktuelle steinerne Bogenbrücke (nach E. Gutzwiller, 1906). ▽

während einiger Tage die Rheinschiffahrt nur noch eingeschränkt weitergeführt werden, bis die Geschiebeansammlung bei Rheinkilometer 166,64 ausgebaggert war⁸. Die Tagespresse meldete den Vorgang am 15. März, kurz vor Abschluss der Baggerarbeiten.

Neben dem Geschiebe brachten die Bagger-schaufeln einiges an den Tag, was ‹Vater Rhein› heimlich ‹anvertraut› worden war: einige Fahrräder, diverse Eisenstangen sowie weiteren Schrott. Überraschenderweise kamen aber auch Teile der Vorgängerbrücke zum Vorschein: Pfahlstümpfe mit eisernen Pfahlschuhen und Eisenkrampen, aber auch behauene Quader von zum Teil zyklischen Dimensionen. Schliesslich wurde gar ein Eichenbalken von 7 Metern Länge gehoben. Nun wurde die Archäologische Bodenforschung benachrichtigt. Aus über 100 Kubikmetern ausgebaggertem Schutt und Geschiebe wurden zahlreiche Hölzer sicher-gestellt: 5 Balken und 21 Pfahlstümpfe aus Eichenholz mit quadratischem Querschnitt, 16 von ihnen mit pyramidenförmigen eisernen Pfahlschuhen versehen. Auch Fragmente von 5 runden Nadelholzstämmen, kegelförmig ange-spitzt und mit Eisenblech beschlagen, kamen ans Tageslicht. Es bestand die berechtigte Hoff-nung, mit Hilfe der Dendrochronologie Näheres über das Alter der Bauhölzer und damit den Zeitpunkt des Brückenbaus zu erfahren. Viel-leicht stammten die ältesten Hölzer sogar von der mittelalterlichen Brücke?

Die Analyse ergab, dass es sich um Bauhölzer aus drei Perioden handelte: a) Eichenpfahlstümpfe mit eisernen Spitzen aus dem ersten Viertel des 18. Jahrhunderts, b) Eichenbalken aus der Zeit um 1835–40 und c) Rundpfähle aus Tannenstämmen aus den Jahren 1901/03.⁹ Letztere können unschwer mit Gerüstelementen für den Neubau der Mittleren Brücke in Verbindung gebracht werden. Die Langhölzer der Gruppe b mit den Nuten und Einkerbungen aus den 1830er Jahren rühren von Reparaturen her. Die Eichenpfahlstümpfe der Gruppe a hingegen gaben einige Rätsel auf. Alle waren etwa gleich lang (ca. 80–100 cm), die oberen Enden waren nicht abgewittert, sondern abgesägt worden. Doch auch diese Funde stammten ‹bloss› aus dem ersten Viertel des 18. Jahrhunderts – keine Spur also von der mittelalterlichen Brücke. Wo-



zu hatten diese Pfahlstümpfe gedient? Nachforschungen im Staatsarchiv sollten die Antwort geben.

Pierre Racine, Remigius Frey und Werkmeister Pack oder: Ein ungleicher Kampf mit dem Strom

Im Gegensatz zu heute waren Brücken in früherer Zeit ständige Baustellen.¹⁰ Im Jahre 1722, einen Tag nach Weihnachten, unterbreitete der Wasserbau-Spezialist Pierre Racine dem hochloblichen Bauamt, wie er zwei schadhaft gewordene Steinpfeiler der Brücke kostengünstig reparieren könne: Er werde die beiden Pfeiler nicht in zwei Wasserstuben (gezimmerte Caissons) reparieren, die bis auf den Grund des Flussbetts trockengelegt würden, sondern in einer einzigen.¹¹ Ein dem Devis beigefügter Plan und eine Aufstellung des erforderlichen Werkzeugs und Materials sind aufschlussreich für das Sanierungsprojekt.¹² Offenbar stimmte die schon damals sprichwörtlich sparsame Basler Obrigkeit dem Vorhaben zu. Racine machte sich ans Werk, um aus 360 Pfählen mit eisernen Pfahlschuhen, etwa doppelt so vielen Brettern, Letten (= Lehm) zum Dämmen und Abdichten der Spundwände sowie weiterem Material ein Caisson mit 3 Spundwänden zu erstellen. Aber der mit rund 25 Metern (!) lichter Weite völlig überdimensionierte Caisson konnte unmöglich dem Wasserdruck standhalten – das Vorhaben fiel offenbar buchstäblich ins Wasser oder

wurde zumindest nur teilweise ausgeführt¹³. Jedenfalls wurde im Februar 1724 der Konstabler Remigius Frey für die Sanierung eines Steinpfeilers unter Vertrag genommen; der Werkmeister Pack lieferte dazu die entsprechende Skizze. Diesmal machte das Bauamt aber strenge Auflagen und überbürdete Frey in dem «accord» sämtliche Risiken – wohl nicht zuletzt aufgrund der vorausgegangenen, schlechten Erfahrungen.¹⁴ Dass diese Sanierung erfolgreich war, bezeugen nicht zuletzt die Pfahlstümpfe der Gruppe a, die zunächst mit abgesägten Spundwänden in Verbindung gebracht worden waren, inzwischen aber als Substruktion («Pfählung») für die Steinpfeiler, die von 1722 bis 1724 auf ihnen aufgebaut wurden, betrachtet werden müssen.

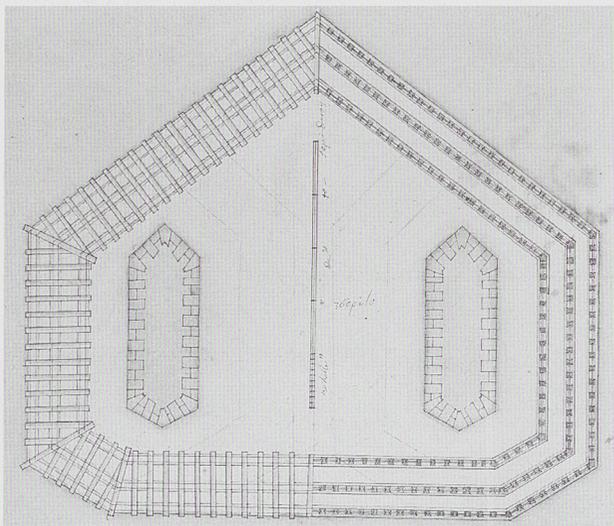
Um 1835 war der sechste Steinpfeiler, der erstmals 1457 unter grossen Schwierigkeiten in der Flussmitte errichtet worden war, – das sogenannte Bärenfelser Joch¹⁵ – durch Auskolkung des Rheinbettes baufällig geworden. (Schon 1567 war über den Ersatz eines Steinpfeilers berichtet worden, ohne dass wir heute sagen können, um welchen es sich dabei handelte.¹⁶) Nach behelfsmässiger Reparatur erfolgte vier Jahre später die Gesamterneuerung dieses sechsten Pfeilers, wobei die Kapelle, die auf dem fünften Pfeiler gestanden hatte, auf den sechsten verlegt wurde. Bei den Arbeiten wich man vom bisherigen Konzept ab und setzte den Pfeiler auf einen Rost aus Eichenbalken, die zur

a) Plan des überdimensionierten Caissons zum Devis des Pierre Racine vom 26. Dezember 1722: «Rijß über die zweij presthaften steinernen Joch, wie die waßerstuben einzurichten wären.» Ergänzungen mit Bleistift deuten auf die nachträgliche Projektänderung für nach Pfeilern getrennte Caissons hin.

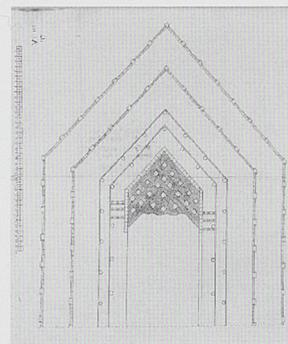
b) Skizze (1724) für einen Caisson und die dicht gesetzte Pfählung zur Fundamentierung eines Brückenpfeilers (vgl. Anm. 14).

c) Gustav Schäfers Skizze des im Winter 1932/33 bei Niederwasser aufgetauchten Fundamentes von 1722–24 an der Stelle des ursprünglichen (bis 1457) Kappeljochpfeilers.

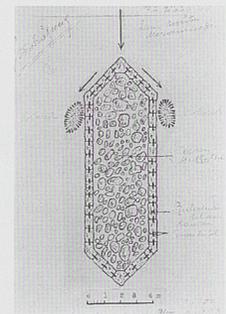
▽



a)

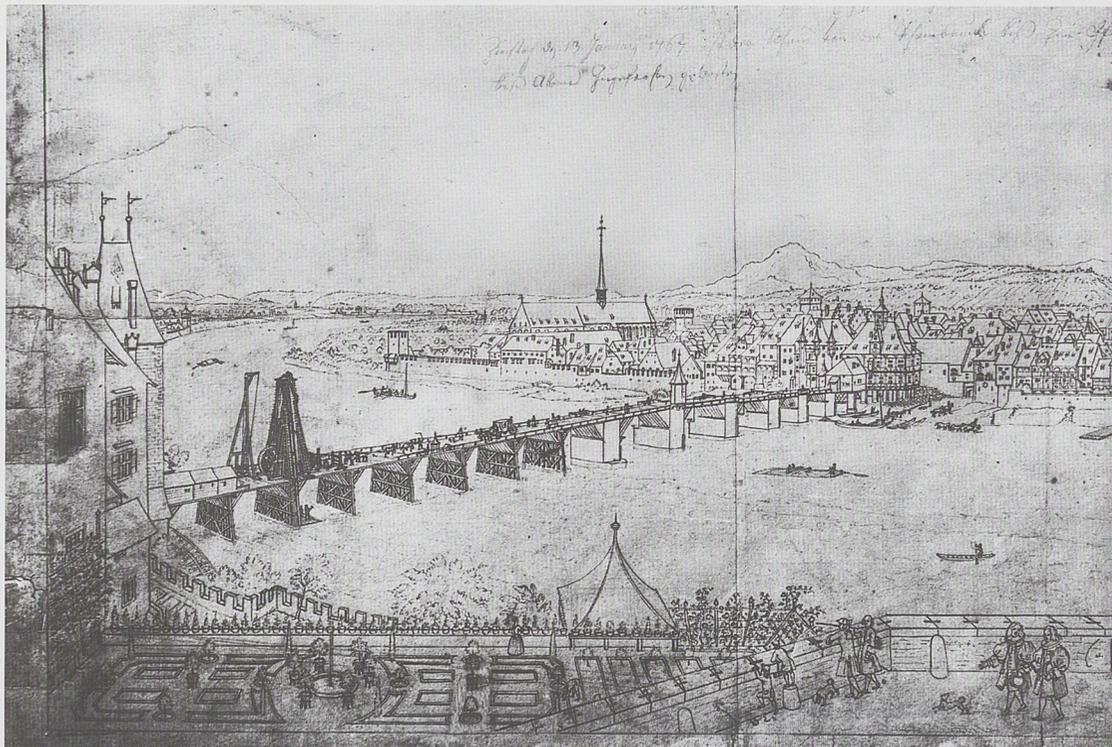


b)



c)

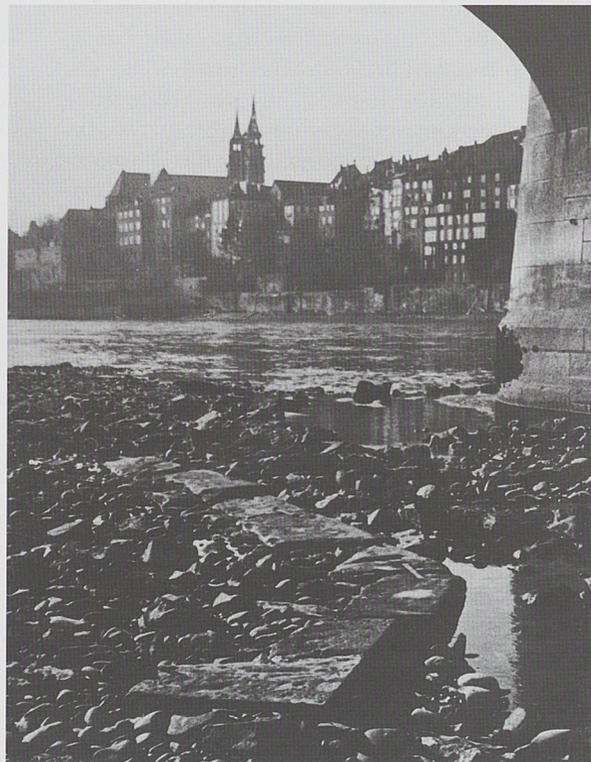
Blick vom Rheinsprung auf die in Reparatur befindliche Brücke: Schlagwerk, Kran und Arbeitsfloss. Ausschnitt aus Emanuel Büchels Ansicht von 1767.



Mit Rammklötzen, wie diesem von Friedrich Weitnauer 1757 in Basel gegossen, wurden die Pfähle für die Holzjoche und die Wasserstuben in den Flussgrund getrieben. Im Historischen Museum Basel befindet sich ausser diesem Rammklotz ein Modell von Ramme und Kran aus der Hand des Basler Künstlers Marius Rappo, basierend auf der Skizze Büchels.



Fundamentreste des 1722–24 an Stelle des ursprünglichen 5. (Käppelijoch-) Pfeilers neu gebauten Pfeilers. Sie tauchten beim Niederwasser 1932/33 wieder auf und wurden 1994 ausgebaggert.



Gruppe b gehören. Teile davon, aber auch Pfahlstümpfe «einer 50 bis 80 cm langen eichenen Spundwand», wurden beim Abbruch im Jahre 1903/04 beobachtet¹⁷, während die im Grundstein deponierte Bauurkunde wohl nicht mehr geborgen werden konnte. Dank glücklicher Umstände kennen wir jedoch ihren Inhalt. Dort wird über die Verlegung eines «eichenen beschuhten Pfeilerrostes» berichtet. Daneben werden aber auch tiefgreifende bauliche Veränderungen des Stadtbildes erwähnt, die den Aufbruch des Stadtstaates ins industrielle Zeitalter verdeutlichen.¹⁸

Mit diesen Schlussfolgerungen haben wir nun eine Brücke zwischen Vergangenheit und Gegenwart geschlagen. Die aus der Versenkung wieder ans Tageslicht beförderten Bauhölzer und Quader stammen vom ehemaligen Bärenfelder Joch und wohl auch vom ehemaligen fünften Pfeiler, dem damaligen Käppelijoch. In den 1720er Jahren fanden an beiden Pfeilern Sanierungsarbeiten statt. 1840 wurde das Bärenfelder Joch von Grund auf erneuert und zum Käppelijoch umgebaut, bereits 1903 aber wieder abgebrochen – allerdings nicht bis auf den Flussgrund, denn der Caisson für den Bau des heutigen Pfeilers umfasste das ursprüngliche Fundament nur zu einem Drittel¹⁹. Nur weil damals die Pfeiler der neuen Bogenbrücke nicht wieder an denselben Stellen errichtet wurden wie die früheren, blieben die Fundamentreste, die 1932/33 bei Niedrigwasser sichtbar wurden, bis vor zwei Jahren erhalten.

Anmerkungen

1 E. Gutzwiller, Die neue Basler Rheinbrücke, in: Schweizerische Bauzeitung Bd. 47, 1, 2 und 4, Zürich 1906.

2 Traugott Geering, Handel und Gewerbe der Stadt Basel im Mittelalter, Basel 1886, S. 177 f. – Rudolf Wackernagel, Geschichte der Stadt Basel Bd. 1, Basel 1907, S. 22. – Karl Schib, Geschichte der Stadt Rheinfelden, 1961, S. 31 f.

3 Werner Meyer, Der Zusammenschluss von Gross- und Kleinbasel im Spätmittelalter, in: Leben in Kleinbasel 1392 1892 1992, Basel 1992, S. 12–36. – Ders., Hirsebrennerei und Hellebarde, Olten und Freiburg/Br. 1985, S. 39 f. – Ders., 1291 – Die Geschichte, Zürich 1990, S. 36 ff. – Fritz Glauser, Stadt und Fluss zwischen Rhein und Alpen, in: Erich Maschke/Jürgen Sydow (Hg.), Stadt am Fluss (Stadt in der Geschichte 4), Sigmaringen 1978, S. 74 Anm. 88.

4 Auf die Klostervogtei über das seit dem 11. Jh. von

Rheinau losgelöste Benediktinerkloster St. Blasien hatten sowohl die Grafen von Rheinfelden als auch die Bischöfe von Basel Anspruch erhoben. Seit 1125 lag sie bei den Grafen von Zähringen und ging 1218 an die Habsburger über. Vielleicht drückt sich nicht nur im Brückenbau, sondern gerade auch in der Beteiligung seitens des Klosters St. Blasien der Versuch des Basler Bischofs aus, jenseits des Rheines vermehrt Einfluss zu nehmen?

5 Moritz Ginsburger, Die Juden in Basel, in: Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde Bd. 8, 1909, S. 315–436; besonders S. 336 f.

6 Urkundenbuch der Stadt Basel Bd. 1, Basel 1890, S. 74 Nr. 103.

7 Urkundenbuch der Stadt Basel Bd. 1, Basel 1890, S. 75 f. Nr. 106.

8 Bekanntmachung an die Rheinschiffahrt Nr. 103/94A vom 17. Februar 1994 im Kantonsblatt vom 26. Februar 1994.

9 Analysen durch das Dendrolabor Heinz Egger in Boll bei Bern.

10 Die Finanzierung des Brückenunterhaltes erfolgte einerseits durch den Transitzoll, andererseits durch Einnahmen aus Neueinbürgerungen. Die Ausgaben für Reparaturen sind in den Rechnungsbüchern des Staatshaushaltes grösstenteils unter den allgemeinen Ausgaben für «der stätte bouw» subsumiert.

11 StAB Bauakten U 6,1: Lit. B «Memorial An Ein Hochlöbliches Bauamt wegen Reparation Zweij Steinerne Joch» – Transkription publiziert von Gustav Schäfer, Die Rheinbrücke zu Basel, in: Die Kunstdenkmäler des Kantons Basel-Stadt Bd. 1, Basel 1971, S. 319.

12 StAB Bauakten U 6,1: Lit. C «Aestimation über des Herren Racines Planes einer Wasserstube für zweij steinerne Joche»: «360 pilot a 15 β : 240 lb; 360 Eisene Schuh a 5 lb 5 β: 450 lb; Arbeit: 360 lb; 360 Schubbretter sambt der arbeit a 2 lb: 720 lb; 720 paleplanches sambt der eisenen Schuh bey ... arbeit a 1 lb: 720 lb; 5382 Schuh dannenholtz a 3 β gearbeitet: 807 lb 6 β; 1000 lb gearbeitet Eisen a 2 β ...: 125 lb; die Wasserstube zu dommen und schöpfen: 550 lb. S. 4002 lb 6 β.»

13 Möglicherweise wurde damals nur der ehemalige 4. oder der 5. Steinpfeiler (der alte Käppelijoch-Pfeiler) ersetzt.

14 Urkundenbuch der Stadt Basel Bd. 11, Basel 1910, S. 205 f. Nr. 256. – Hierzu auch der Plan des Werkmeisters Pack im StAB, Planarchiv A1,112: «Rijs S' Packes des werckhaus, wegen Pilotierung des Jochs. Von E.L. Raht eingegeben den 12^{ten} febr. 1724.»

15 StAB, Ratsbücher, Kleines Weissbuch A3, fol. 162 (oder Kopie dieses Berichtes in den 1838 erstellten Auszügen StAB, Bauakten U 6, alte Rheinbrücke 1457–1839). – Abgedruckt in: Basler Chroniken Bd. 4, 1890, S. 59 f.

16 Aufzeichnung von Dybold Ryff. VII. Beilage zu der Chronik des Fridolin Ryff und der Fortsetzung des Peter Ryff, in: Basler Chroniken Bd. 1, 1872, S. 223.

17 E. Gutzwiller, a. a. O., S. 6.

18 Fritz Brändlin, Die Alte Basler Rheinbrücke – Geschichtliche und kulturhistorische Skizzen, Basel 1903, S. 45–48.

19 E. Gutzwiller, a. a. O.