

**Ergänzung 2 zu Posten 6****Die alte Rheinbrücke: von Machtgelüsten, Katastrophen und einer Richtstätte**

Die Mittlere Rheinbrücke ist nicht die erste Brücke an dieser Stelle: Die bewegte Geschichte ihrer Vorgängerin und weshalb sie ersetzt werden musste.

Bereits in römischer Zeit hatten mehrere Brücken den Rhein überspannt, so z. B. in Augusta Raurica (Augst) und Brisiacus (Breisach), ca 50 km rheinabwärts, aber keine in Basel. Diese Brücken waren jedoch nach dem Abzug der Römer dem Zerfall preisgegeben.

Erst im Mittelalter entstanden wieder feste Brücken über den Rhein. Zwischen Basel und dem Bodensee existierten bereits Brücken vor dem ersten Brückenbau in Basel, so z. B. in Rheinfelden, Laufenburg und Konstanz. Unterhalb von Basel, also zwischen Basel und der Nordsee, wurde die erste Brücke 1263 in Breisach gebaut, die nächste kam gar erst 1388 in Strassburg hinzu.

**Die alte Rheinbrücke**

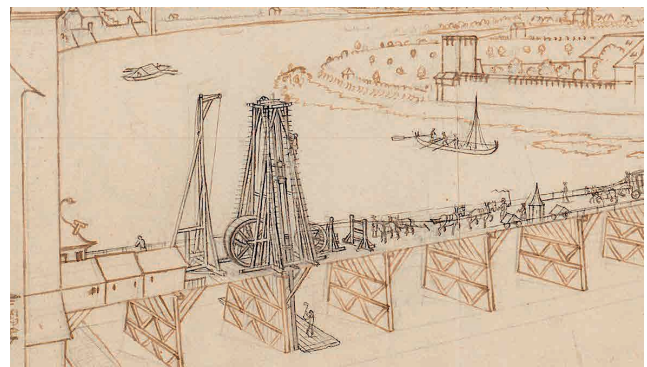
Die heutige Mittlere Brücke wurde 1903-1905 erbaut. Sie ist bereits die zweite Brücke, die an dieser Stelle den Rhein überquert. Zum ersten Mal urkundlich erwähnt wird eine Rheinbrücke in Basel im Jahr 1225, mit Sicherheit nachweisbar ist ihre Existenz aber erst ab 1244.

Die Stadt Basel lag damals noch vollständig auf der linken, südlichen Seite des Rheins. Auf der rechten, nördlichen Seite existierten nur einfache, dörfliche Ansiedlungen, die einen Brückenbau nicht gerechtfertigt hätten. Die Stadt lag auch an keinem wichtigen Verkehrs- und Handelsweg über Land, der den Bau einer Brücke notwendig gemacht hätte. Die Waren wurden damals wenn immer möglich auf Flüssen transportiert, im Fall Basels also auf dem Rhein, und nicht auf dem Landweg. Die treibende Kraft hinter dem Brückenbau war Heinrich von Thun, der damals Fürstbischof von Basel war. Er war gleichzeitig Fürst und Bischof, also weltlicher und religiöser Herrscher, sein Besitz reichte vom Bielersee bis an den Rhein. Historiker vermuten, dass er beabsichtigte, seinen Einflussbereich weiter nordwärts über den Rhein bis in den Schwarzwald auszudehnen. Dort war der letzte Vertreter der ansässigen Herrscherfamilie der Zähringer ohne Nachfahren verstorben. Die Brücke hätte die Verbindung in seine neuen Herrschaftsgebiete werden sollen. Der Bau von Brücken und deren Kontrolle bedeuteten damals nicht nur den Zusammenschluss vormals getrennter Gebiete, sondern auch Macht und Einnahmen in Form von Brückenzoll. Erfolgreich war Heinrich von Thun nördlich des Rheins allerdings nicht.

Heinrich von Thun finanzierte den Bau der Brücke durch die Verpfändung des bischöflichen Kirchenschatzes an jüdische Pfandleiher, durch Gaben des wohlhabenden Basler Bürgertums sowie der Klöster Bürgegn und St. Blasien jenseits des Rheins, die im Gegenzug vom Brückenzoll befreit wurden.



**Abb. 1:** Die alte Rheinbrücke um 1760. Kupferstich von David Herrliberger nach einer Vorlage von Emanuel Büchel (1705-1775). Die Brücke verfügte damals noch auf beiden Seiten über Stadttore, die geschlossen werden konnten.



**Abb. 2:** Rammkatze zum Einrammen von Eichenpfählen in den Flussboden; Zeichnung von Emanuel Büchel (1705-1775)

Auf der nördlichen Seite des Rheins nicht ganz bis in die Flussmitte wurden dauerhafte Steinpfeiler aus Sandstein gebaut, die bis zu 90 cm tief im Flussbett verankert wurden. Auf der Südseite hingegen war das Flussbett zu tief und die Strömung zu stark. Mit den technischen Mitteln des 13. Jahrhunderts war es nicht möglich, Steinpfeiler in so tiefem Wasser zu bauen. Deshalb wurden auf dieser Seite Stelzen aus Eichenpfählen errichtet, die man in den Flussboden rammte (Abb. 1 bis 3).

Gleichzeitig mit dem Brückenbau entstand am Nordufer des Rheins eine neue Siedlung, die Heinrich von Thun mit eigenem Stadtrecht ausstattete, genannt das «Mindere<sup>1</sup> Basel», heute Kleinbasel. Sie sollte als Brückenkopf zum Schutz der Brücke und wohl auch als Basis für die geplante Ausdehnung des fürstbischöflichen Einflussbereichs in den Schwarzwald dienen. Kleinbasel verfügte über eigene Behörden und war politisch unabhängig von Grossbasel. Wirtschaftlich bestand jedoch von Anfang an eine enge Verflechtung der beiden Städte. Im Jahr 1392 verkaufte Bischof Friedrich von Strassburg Kleinbasel für 29'800 Gulden an Grossbasel, wodurch die Städte auch politisch zusammengeschlossen wurden.

Die hölzernen Brückenpfeiler der linken Rheinseite wurden immer wieder unterspült und durch Hochwasser, Treibgut oder Eisschollen beschädigt. Vom 16. bis ins 19. Jahrhundert war es sehr viel kälter im Winter (die sog. «Kleine Eiszeit»), sodass der Rhein oft zufror und im Frühjahr Eisschollen darauf trieben. Das Klima war auch feuchter, dadurch führten die Flüsse mehr Wasser. Die Geschichte der alten Brücke ist bis zuletzt hauptsächlich eine Folge von Katastrophen: Im Jahr 1275 zum Beispiel soll eine gewaltige Flut die Brücke zum Einsturz gebracht und etwa hundert Bürger mit in den Tod gerissen haben. Mussten neue Eichenpfähle gesetzt werden, kam ein Gerät namens «Rammkatze» zum Einsatz. Das war ein schwerer Hammer, der an Seilen von zwei Pferdezügen an einem hohen Holzgerüst hochgezogen wurde. Danach liess man den Hammer auf die Pfähle niederfallen und rammte sie so in den Flussgrund (Abb. 2).



**Abb. 3:** Undatierte Fotografie der Rheinbrücke (vor dem Bau der Tramlinie 1885)



**Abb. 4:** Notbrücke über den Rhein während des Baus der neuen Brücke 1903-1905 mit Tram. Rechts die alte Brücke vor dem Abriss.

Die Brücke diente auch als Richtstätte. Dort wurden Todesurteile durch Ertränken vollstreckt. Kindsmörderinnen, Ehebrecherinnen, Diebinnen und Kupplerinnen wurden an Händen und Füßen gefesselt und in den Fluss geworfen. Gleich wurde auch mit Männern verfahren, denen man Bigamie oder die Misshandlung ihrer Eltern vorwarf. Falls sie 800 Meter flussabwärts an der damaligen Stadtgrenze noch lebend aus dem Rhein gefischt oder wiederbelebt werden konnten, wurde ihnen die Todesstrafe erlassen und sie wurden stattdessen aus der Stadt verbannt. In den Augen der Obrigkeit überlebten jedoch zu viele Verurteilte, so dass das Ertränken ab 1634 durch Enthaupten ersetzt wurde.

Ursprünglich waren beide Brückenköpfe durch Stadttore gesichert (Abb. 1), die sich im Lauf der Zeit jedoch zu Verkehrshindernissen entwickelten und im 19. Jahrhundert abgerissen wurden. Ab 1895 führte auch die erste Basler Tramlinie, die die beiden Basler Bahnhöfe verband, über die Brücke.

Zwischen 1817 und 1882 wurde der Oberrhein nördlich von Basel bis hinunter nach Mainz begradigt (Rheinkorrektur, Abb. 5). Der Oberrhein floss bis dahin in grossen Schlaufen (Mäandern) durch die sumpfige Rheinebene. Er suchte sich auch immer wieder neue Wege, dadurch entstand ein schwer überschaubares Wirrwarr von Seitenarmen. Von einer Begradigung erhoffte man sich weniger Überschwemmungen, den Gewinn von landwirtschaftlich nutzbarem Land, eine klare Festlegung der Staatsgrenze zwi-

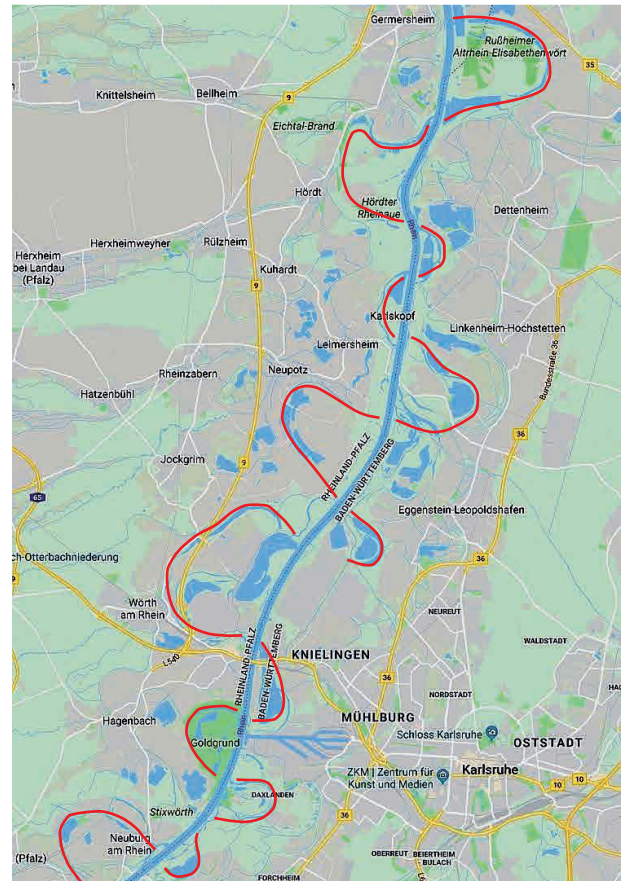
<sup>1</sup> minder: alter Ausdruck für «klein».



schen Frankreich und Deutschland sowie die Schiffbarkeit auch für grosse Frachtschiffe bis nach Basel. Ein begradigter Fluss fliesst schneller, da er denselben Höhenunterschied innerhalb einer verkürzten Distanz zurücklegt. Dabei gräbt er durch verstärkte Erosion auch sein Flussbett tiefer aus und der Fluss kann besser mit Schiffen befahren werden.

Was für die einen Regionen positiv war, stellte sich für andere Gebiete jedoch als Problem heraus. Die erhöhte Strömungsgeschwindigkeit des Flusses wirkte sich bis nach Basel aus. Sie führte zu verstärkter Erosion und damit zu einer Vertiefung des Flussbetts am Rheinknie. Dies beschleunigte die Unterspülung der Brückenpfeiler, deren Fundamente dieser erhöhten Belastung nicht mehr gewachsen waren und einzustürzen drohten (heute wird die Strömung durch die Staustufen der Kraftwerke Birsfelden und Kembs wieder gebremst).

1899 beschloss deshalb der grosse Rat, die Brücke durch einen Neubau zu ersetzen. Am 27. Mai 1903 diente die alte Rheinbrücke letztmals dem Verkehr; am Tag darauf begann der Abbruch. Zwischen 1903 und 1905 wurde die alte Brücke durch eine neue, vollständig aus Granit bestehende Brücke ersetzt (Abb. 6, 7). Während der Bauzeit wurde der ganze Verkehr über eine stählerne Notbrücke geführt (Abb. 4). Bei sehr niedrigem Wasserstand liegt das Flussbett so weit trocken, dass die Pfeilerfundamente der alten Brücke noch heute sichtbar sind.



**Abb. 5:** Anlässlich der Rheinkorrektur wurde der Fluss begradigt. In diesem Beispiel des Abschnittes nördlich von Karlsruhe sind die ehemaligen, weit ausladenden Flussschlaufen (Mäander) rot eingezeichnet. Heute sind es - wenn überhaupt - nur noch Tümpel.



**Abb. 6:** Bau der Mittleren Rheinbrücke



**Abb. 7:** Eröffnungsfeier und Volksfest auf der Mittleren Rheinbrücke am 11. November 1905