

Zeitschrift: Vom Jura zum Schwarzwald : Blätter für Heimatkunde und Heimatschutz

Herausgeber: Fricktalisch-Badische Vereinigung für Heimatkunde

Band: 31 (1956)

Heft: 1

Artikel: Brücken am Hochrhein

Autor: Seeger, Gerda

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-747582>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Brücken am Hochrhein

Von Gerda Seeger

Vorwort

Die mittelalterlichen Holzbrücken sind — wie jedes andere Bauwerk — Kulturdenkmäler, die von der Denkweise und Lebensart jener Zeiten erzählen und darüber hinaus Auskunft geben über das technische Können ihrer Baumeister.

In der vorliegenden Arbeit habe ich versucht, die Geschichte und Entwicklung der zwischen Basel und Waldshut liegenden Rheinbrücken aufzuzeigen.¹ Ich habe meinen Betrachtungen im wesentlichen Urkunden- und Heimatbücher der einzelnen Brückenstädte zugrundegelegt.

Besonderen Dank schulde ich Herrn Gersbach, Säckingen, der mir wertvolle Mitteilungen machen konnte. In gleicher Weise danke ich Herrn Dr. Jehle, Säckingen, für seine mir gegebenen Anregungen, Herrn A. Senti, Rheinfelden, für wertvolle Hilfe und Beratung, Archiv- und Bildmaterial aus dem Stadtarchiv Rheinfelden und dem Fricktalischen Museum.

Die Brücke in der Landschaft

Die Aufgabe einer Brücke ist es, einen Abgrund zu überqueren — zwei Ufer miteinander zu verbinden. Keine gleicht der andern, da das Aussehen einer jeden von den landschaftlichen Verhältnissen, wie Breite und Tiefe des Strombettes, Stärke der Strömung usw., mitbestimmt wird.

Der Charakter einer Brücke ist geprägt von ihrer speziellen Aufgabe und ihrem Standort. Je nachdem, ob sie zwei Strassen, zwei Städte oder gar zwei Länder miteinander verbindet, gewinnt sie an Bedeutung, die ausserdem noch in beträchtlichem Masse von der Stärke des Verkehrs und der Bevölkerungsdichte abhängig ist.

1 Es gab auch weiter östlich noch Holzbrücken, z. B. in Schaffhausen. Sie wurde ausführlich behandelt in: Rheinhard Frauenfelder, Die Kunstdenkmäler des Kantons Schaffhausen. Bd. I, Basel 1951.

Die Brücken am Hochrhein verbinden heute zwei Länder miteinander: Deutschland und die Schweiz. Sie stehen dort, wo sie schon immer standen: In Säckingen, Laufenburg, Rheinfelden und Basel.*

Nicht immer war der Rhein hier Grenzstrom; im Mittelalter dienten die Brücken hier vor allem dem lokalen Verkehr: Sei es zwischen zwei Stadtteilen wie in Basel und in Laufenburg, oder sei es zwischen Strasse und Stadt wie in Rheinfelden. Die Brücke von Säckingen diente als Verbindung der nordufrigen Rheintalstrasse mit der südufrigen und zum Bözberg.

Im 13. Jahrhundert scheinen Handel und Verkehr in den Städten des Hochrheins einen plötzlichen Aufschwung genommen zu haben, denn in dieser Zeit tauchen die heutigen Brücken auf. Ihre Entstehung, sowie die Gründung der Städte, sind durch landschaftliche und verkehrstechnische Verhältnisse begünstigt worden.

I. Die Brückenstädte Basel, Rheinfelden, Säckingen, Laufenburg: Ihre Lage an verkehrswichtigen Stellen

Die Lage der Stadt Basel, deren Entstehung von vorrömischen und römischen Anfängen ausging, ist ausserordentlich günstig, da die grossen Verkehrsstrassen aus dem Rheinland und dem Elsass sich hier trafen und weiterführten über Rheinfelden und den Bözberg nach Brugg—Zürich—Chur—Rätien und über den Septimer oder Splügen nach Italien. Eine andere Strasse ging von Basel über den oberen und unteren Hauenstein nach Olten—Luzern und über den Gotthard. Die Stadt Basel erhielt einen bedeutenden Aufschwung, als um das Jahr 1220 der Gotthardpass geöffnet wurde; der Verkehr wurde dadurch gesteigert, die Bedeutung Basels als Stapelplatz gehoben. Zweifellos steht der Bau der ersten Rheinbrücke damit in unmittelbarem Zusammenhang.

Wenn die mittelalterlichen Schiffe von Basel aus rheinaufwärts fuhren, sahen die Schiffsleute, sobald sie sich der *Stadt Rheinfelden* näherten, ein mächtiges Schloss mitten im Rhein. Dieses Schloss, der «Stein», stand auf der grösseren der beiden Inseln, die sich unterhalb der Stadt aus dem Fluss erhoben. Es war eines der unvergänglichsten im Land, da es von allen Seiten von den wilden Strudeln des Rheins umgeben war. Auf dem «Stein» hatten die Grafen von Rheinfelden ihren Sitz, Graf Rudolf von Rheinfelden, der Gegenkönig Heinrichs IV., war der mächtigste unter ihnen. In der Stadt liessen sich edle Geschlechter nieder, und

* Die Römer hatten 2 Brücken über den Rhein bei Augst erbaut, von denen aber nur noch schwache Spuren vorhanden sind. G. A. Frey: Vier Augster Brücken. «Vom Jura z. Schwarzw.» 1940, F. Stähelin, Die Schweiz i. röm. Zeit. III. Aufl. Basel 1948, S. 215 f.

des öftern zogen auch hohe Adelige mit grossem Gefolge ein, um auf dem Schloss Besuch zu machen; so hielt sich Rudolf von Habsburg mit seiner Gemahlin oft auf dem «Stein» auf.



Abb. 1: Der Stein zu Rheinfelden.

Handel und Verkehr wurden von diesem Schlosse aus angeregt, und die Bedeutung der Stadt wuchs. Kein Wunder, dass man auch bald daran dachte, durch eine Brücke die Verbindung zwischen der Stadt und dem Schloss auf der Felseninsel herzustellen.

Gegen das nördliche Ufer befand sich eine kleinere Insel, auf der der Böckersturm erbaut wurde (Abb. 1). Hier ist kurz vor dem Jahre 1690 an die Stelle des Schlosses ein mächtiges Kastell getreten. Eine längere Brücke verband den «Stein» mit dem Böckersturm. Die Brücke von Rheinfelden bestand somit immer aus zwei Teilen, einem kürzeren zwischen Stadt und «Stein» und einem längeren zwischen dem «Stein» und dem Böckersturm, von welchem aus ein kurzes Verbindungsstück zum Nordufer führte.

Die *Stadt Säckingen*, an der Wirkungsstätte des irischen Mönches Fri-dolin, auf den die Klostergründung zurückgeht, ist heute noch weithin bekannt durch Geschichte, Sage und Dichtkunst, besonders auch als Mittelpunkt des säckingischen Klosterstaates.

Wie auf Abb. 2 zu erkennen ist, lag die Stadt früher auf einer Insel. Der Rheinarm im Norden wurde von einer Steinbrücke überquert, die wahrscheinlich schon im 12. Jahrhundert erbaut wurde. Ein mächtiger viereckiger Turm schützte den Zugang zur Stadt.

Die Holzbrücke selbst wurde verhältnismässig spät erstellt, vermutlich weil sich grosse Schwierigkeiten ergaben. 1820 wurde der Rheinarm zugeschüttet und damit die Insellage Säckingens beendet. Die Steinbrücke wurde zur «Steinbrückstrasse».

Laufenburg verdankt seine Entstehung den Stromschnellen, die entstanden, weil hier der Schwarzwaldgneis gleich einem Riegel in die Rheinebene vorstiess. Das Rheinbett war sehr eng; die Stromschnellen (mhd. = «*louffen*») waren 1300 Meter lang und hatten eine mittlere Breite von 35 Metern. An der schmalsten Stelle war der Rhein sogar nur 12 Meter breit, so dass sich hier eine ideale Möglichkeit bot, eine Brücke zu bauen.

Für die Schiffe war es unmöglich, durch die Stromschnellen hindurchzukommen. Sie wurden oberhalb des Laufens ausgeladen und von den «Lauffenknechten» durchgeseilt (Abb. 3). Die Waren wurden an Land weiterbefördert und unterhalb der Stromschnellen wieder eingeladen, die Flösse aufgelöst und weiter unten wieder gebaut.

Am Ufer entstanden Stapelplätze und Wirtshäuser. Die Voraussetzungen für eine Stadtgründung waren gegeben, besonders da auch die Fischerei hier bedeutend war.

II. Die ersten Brückenbauten am Hochrhein und ihre Bedeutung für den Verkehr

Lange glaubte man, die Brücke in Basel sei die älteste am Hochrhein. Sie ist die einzige, von der man das Baujahr, nämlich 1225, genau kennt. Es wurde jedoch später eine Urkunde gefunden aus dem Jahr 1207, in der bereits von einer Brücke in Laufenburg die Rede ist. Obwohl die Bedeutung Basels entschieden grösser war, ist es doch gut möglich, dass Laufenburg den ersten Rheinübergang hatte, da das enge Strombett direkt zum Brückenbau aufforderte; der Marktgedanke wirkte wohl auch mit.

Wann die Brücke in Rheinfelden gebaut wurde, ist nicht bekannt. Sicher ist nur, dass sie 1275 schon stand, denn in einer Urkunde steht, dass «damals der Rhein so furchtbar gross wurde, dass er an den Brückenjochen grossen Schaden verursachte und in der Stadt die Bürger in einen nicht geringen Schrecken versetzte».²

Sie muss also in den Jahren vor 1275 erbaut gewesen sein; noch weiter zurück weist der Bürgername de Ponte, zer Brucken.

Von der Säckinger Brücke hören wir im Jahre 1343 zum ersten Mal «... do kam ein grosser Rin, der fuort die Rinbrugge enweg ze Basel, ze Loufenberg, ze Sekingen ...»³

2 Sebastian Burkart, Geschichte der Stadt Rheinfelden. Aarau 1909, S. 69.

3 Basler Chroniken, hg. von der hist.-antiquar. Gesellschaft in Basel. Leipzig 1895, Bd. V, S. 56.

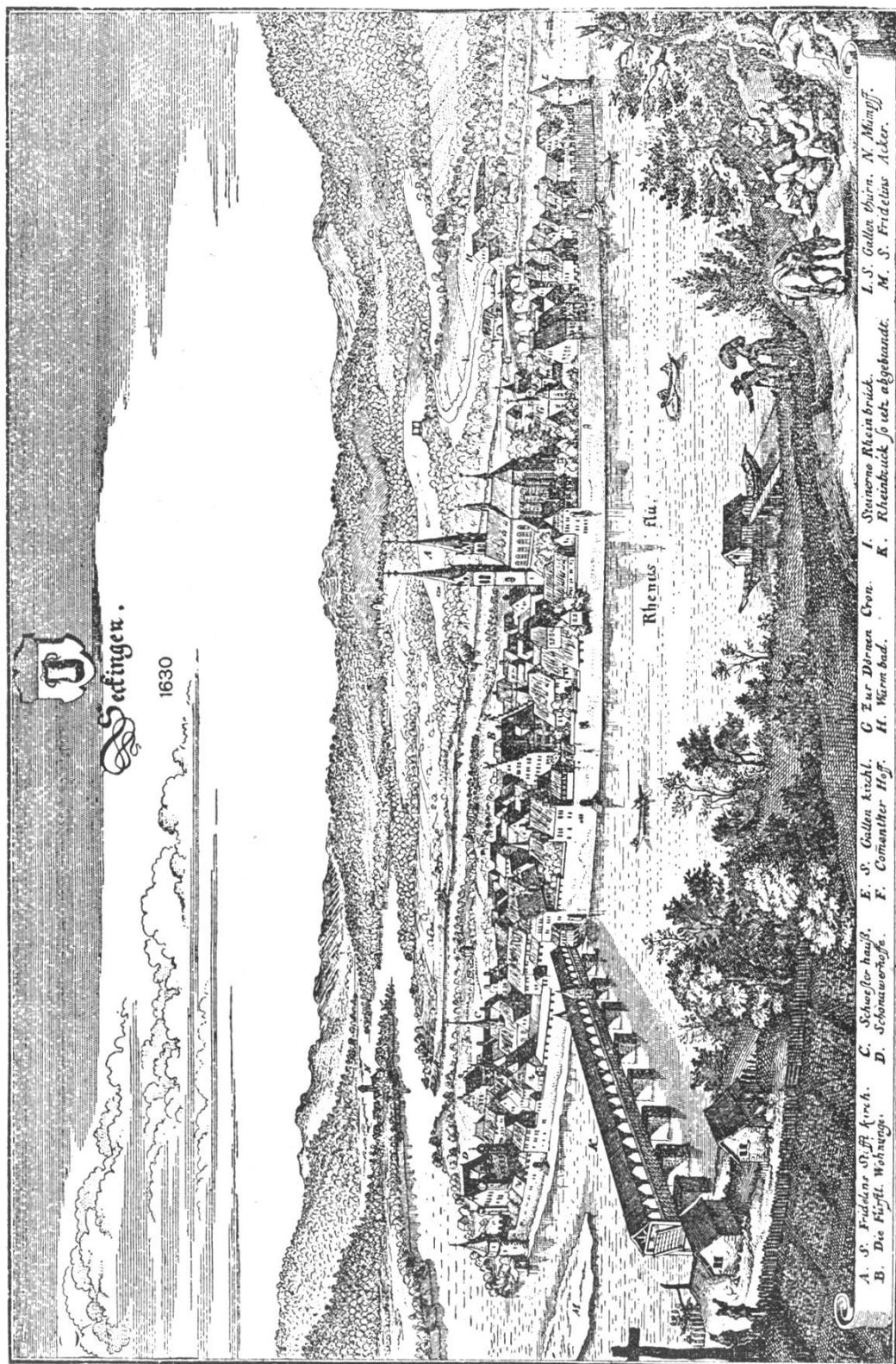


Abb. 2: Die Inselstadt Säckingen um 1630.

Die Gründe, warum die Säckinger Brücke erst im 14. Jahrhundert erbaut wurde, sind leicht zu finden. Der Rhein war hier über 200 Meter breit; zudem lag das Südufer höher als das Nordufer, auch die Beschaffenheit des Rheinbettes stellte einen Baumeister vor schwierige Aufgaben; dann hatten die Säckinger auch die Erlaubnis, ohne Zollabgaben die Laufenburger Brücke zu passieren, was auch dazu beigetragen haben mag, dass man mit dem Brückenbau noch etwas wartete.

Zunächst vermittelten die Brücken, wie schon erwähnt, nur den lokalen Verkehr. Mit der Zeit nahm ihre Bedeutung jedoch immer mehr zu. Die grosse Verkehrsstrasse verlief von Basel nach Rheinfelden rechtsrheinisch über Grenzach—Wyllen und über die Rheinbrücke in die Stadt; dann führte sie linksrheinisch weiter bis Laufenburg. Der Rheinfelder Brücke kam somit eine besondere Bedeutung zu, denn sie war das Verbindungsstück zweier wichtiger Strassen.

III. Die Geschichte der Brücken: Ihre Gefährdung und Zerstörung

a) Zerstörung durch Naturkräfte

Es gibt kaum andere Bauwerke, die ebenso oft zerstört, aber auch ebenso oft wieder aufgebaut worden sind, wie die Brücken. Ihre Geschichte ist die Geschichte ihrer Zerstörungen. Der Mut und die Unverdrossenheit, mit der die Bewohner der Städte immer wieder an den Aufbau ihrer Brücke gingen, ist zu bewundern, da ja damit zu rechnen war, dass die Brücke über kurz oder lang wieder von den reissenden Fluten mitgenommen würde.

So wurde die Basler Brücke bereits 1268 und 6 Jahre später 1274 vom Hochwasser teilweise zerstört. 1275 und 1302 wurde sie wiederum beschädigt und mit ihr auch die Rheinfelder Brücke. Im Jahre 1343 ereilte alle Brücken am Hochrhein ein gleiches Schicksal: Sie wurden alle vom Hochwasser mitgenommen.

Anno domini 1343 an sant Jacobs tag des zwelf botten do kam ein grosser Rin, der fuort die Rinbrugge enweg ze Basel, ze Loufenberg, ze Sekingen, ze Rinvelden und ze Brisach und tet grosen schaden in dem lande.»⁴

Bereits 1374 wurden die Brücken in Basel und Laufenburg erneut beschädigt. Dafür blieben sie aber im sehr kalten Winter 1408, als alle anderen Brücken zerbrachen, verschont. Ueber jenes Naturereignis schreibt der Basler Chronist: Im Jahre 1408 war der Winter so kalt, «also das der Rine überfror von Coeln untz⁵ den Strasburg, das man darüber fuor mit karren und mit wagen, zu rosze und zu fuos, was

4 Basler Chroniken, Bd. V, S. 56.

5 untz = bis.

6 und 7 Basler Chroniken, Bd. V, S. 136 u. 531.

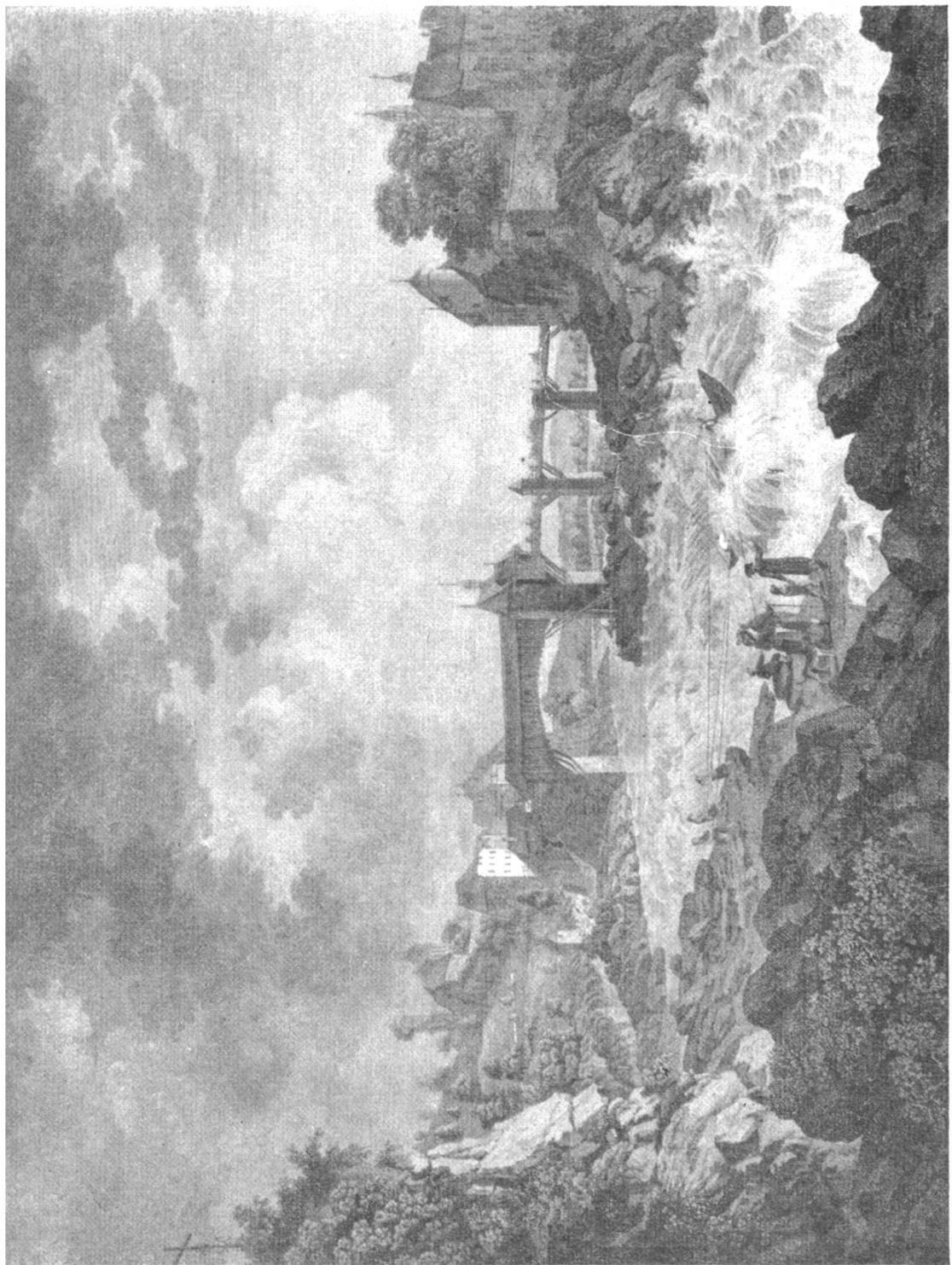


Abb. 3: Durchseilen eines Weidlings, 1789.

Von G. G. Gmelin (Staatsarchiv Aarau).

man wolte. Des selben glichen tete man hie oben zu Nuwenburg und zu Rinvelden... Do kam ein warmer regen und wynd und brache das wetter und das ys, und zerbrach alle die brucken, die uff der Aren waren und uff dem Rine, von Louffenberg untz gen Strasburg, oune die brucke zu Louffenberg und zu Basel.»

Der zugefrorene Rhein und das lustige Treiben auf dem Eis muss schon ein seltenes Ereignis gewesen sein. Noch niemand hatte so etwas gesehen, berichtet der Chronist: «*Und waz daz wunderlichest gescheffte von dem ys und wasser, daz nieman so alt was, der ie gedecht oder ie gehorte sagen also von eym kalten winter, und von solichem ysz und wasser.»*⁶

Die nächste grössere Unwetterkatastrophe, bei der keine der Brücken heil davonkam, brachte das Jahr 1480 (vorher fielen 1424 die Basler und Laufenburger Brücke einem Hochwasser zum Opfer). 1480 riss der Rhein in Basel drei Joche hinweg und am selben Tag «*fuor die bruck ze Sekingen mit 11 Jochen hinweg; und die brucken zu Louffenberg, Rinfelden fuoren all hinweg.»*⁷

Die vielen kleineren Schäden, die das Unwetter immer wieder an den Brücken anrichtete, und von denen die Chroniken auch berichten, habe ich hier nicht erwähnt. Sie sind deshalb jedoch nicht unwichtig, denn sie hatten zur Folge, dass die Brücken immer wieder ausgebessert werden mussten, was beständig an den Geldvorräten der Städte zehrte.

In der folgenden Zeit, also im 16., 17. und 18. Jahrhundert, scheint es nicht mehr vorgekommen zu sein, dass ein Unwetter alle Brücken weggerissen hat. Der Grund ist wohl in der verbesserten Brückenbautechnik zu suchen. Ich möchte dies an einem Beispiel der Säckinger Brücke zeigen.

1480 wurden ihr, wie schon erwähnt, elf Joche hinweggerissen; ein einziges blieb übrig. Die Brücke ruhte also auf zwölf Pfeilern. Der Abstand zwischen diesen hat nicht viel mehr als 12 Meter betragen (der Rhein ist ungefähr 200 Meter breit). Der Druck auf die Pfeiler war entsprechend gross und verstärkte sich noch bei einem Hochwasser, sodass sie dann der Wucht der Wassermassen nicht mehr standhalten konnten. Man hatte daraus gelernt, denn die spätere Brücke hatte nur noch acht Pfeiler und trotzte jedem Unwetter.

b) Zerstörung durch Beschiessung und Brand

Die Städte sollten nun eigentlich keine Sorgen mehr wegen ihrer Brücken gehabt haben, da ihnen Hochwasser, Eisgang usw. nicht mehr viel anhaben konnten. Dafür brach ein kriegerisches Zeitalter an, in dem die Brücken in starkem Masse der Willkür der Feinde und Belagerer ausgeliefert waren.

Von den Hochrheinstädten hatte Rheinfelden am meisten darunter zu leiden, denn die Stadt war der gut befestigte, westlichste Stützpunkt des österreichischen Herrschaftsbereiches. Laufenburg und Säckingen hatten nicht diese Bedeutung, und Basel mag als mächtige Bischofsstadt den Angreifenden Respekt eingeflossen haben.

Das Schicksal der Brücken bei Belagerungen lag meist von vornherein fest. Sie wurden vom Feind beschossen oder abgebrannt; oder aber die Belagerten steckten sie selbst in Brand, um den Angreifenden den Zugang zur Stadt zu erschweren. Bereits im Jahre 1445 fiel die Brücke in Rheinfelden zum ersten Mal einem Belagerungszustand zum Opfer.⁸ Der Stadt wurden 1443 von Herzog Albrecht von Österreich ihre Freiheiten genommen. Dagegen wahrten sich die freien Reichsstädter natürlich und beschlossen 1445 ein Bündnis mit Basel. Die Österreicher, die auf dem Schloss im Rhein stationiert waren, sahen diesen Schritt als offene Empörung an, und es kam zu Feindseligkeiten zwischen dem «Stein» und der Stadt. Die Erbitterung wuchs und endete in gegenseitigen Beschiesungen. Die Basler eilten den Rheinfeldern zu Hilfe und belagerten das Schloss.

Vom Schicksal der österreichischen Besatzung auf dem Schloss hing weitgehend auch das der Brücke ab, weil sie die Verbindung zum Nordufer herstellte, von wo aus die Belagerten ihren Proviant her bekamen. Die Basler und Rheinfelder schossen deshalb vor allem auf die Brücke, bis sie zusammenbrach und die Balken den Rhein hinabschwammen. Der Basler Chronist schreibt dazu:

«Und uff donstag, do schosz meister Heinrich, der stat Basel werchmeister, die hangende Bruck zwuschen dem schlosz und dem usseren turn gar hinweg, das die von Basel under Ougst⁹ die grossen langen tanboem und die eichenen pfyler liessent louffen bisz gen Basel herab.»¹⁰

Damit war das Schloss vom rechten Ufer abgeschnitten. Man wusste sich aber zu helfen und spannte vom Nordufer zum «Sommerhus» mit Hilfe zweier Kähne zwei Seile, an denen man eine Backmulde hin- und her zog. Diese vermittelte den Waren- und sogar den Personenverkehr; die Verbindung war also wieder hergestellt. Allerdings wurde diese Backmulde eine neue Zielscheibe für die Belagerer, denn es wird berichtet, dass sie einmal von einer Steinkugel zerschmettert wurde und der bedauernswerte Insasse in den Fluten des Rheins verschwand.

Auch die kleinere Brücke zwischen Stadt und «Stein» wurde ein Opfer der Belagerung. Die Österreicher fürchteten einen Angriff von der Stadt her, und um die Möglichkeit eines solchen zu verringern, schlichen

8 Vgl. Beschreibung der Belagerung in Sebastian Burkart, Geschichte der Stadt Rheinfelden. S. 113—116.

9 Ougst = Augst.

10 Basler Chroniken, Bd. V, S. 284.

sie sich in einer dunklen Nacht auf die Brücke, bestreuten sie mit Pulver und Stroh und steckten sie in Brand, so dass sie krachend in den Rhein stürzte. Nach mühseliger, langandauernder Belagerung mussten sich die Oesterreicher ergeben. Das Schloss wurde in einen Trümmerhaufen verwandelt.

Auch im 17. und 18. Jahrhundert blieb die Hochrheingegend nicht von den Kriegsereignissen verschont. Während des 30jährigen Krieges litten die Städte und Brücken empfindlich unter Belagerungen. Im Jahr 1634 verbrannten die Schweden beim Abzug die Brücke in Rheinfelden. Die arm gewordene Stadt musste sie mit einem Kostenaufwand von 7500 Pfund wieder ausbessern.¹¹ Da sie durch die Kämpfe aber doch zu sehr gelitten hatte, beschloss man 1655 einen Neubau; bereits 1678 wurde sie aber bei der Belagerung durch die Franzosen wieder abgebrannt. Gegen Ende des 17. Jahrhunderts bauten die Franzosen die Stadt Rheinfelden zur Festung aus. Auf der Felseninsel im Rhein, auf der früher das Schloss stand, wurde ein mächtiges Kastell errichtet; auch die Brücken waren in das Festungswerk mit eingebaut.

Nicht ohne Folgen blieben die Revolutionskriege. General Baillard, der alle vier Waldstädte im Besitz hatte, brannte, als er zum Abzug gezwungen war, die Brücke in Laufenburg nieder. (1796.) Bei seiner Ankunft in Rheinfelden flehten ihn Propst und Magistrat an, den unsinnigen Plan, auch hier die Brücke zu zerstören, aufzugeben; sie boten ihm dafür sogar 100 Louis d'ors an. General Baillard steckte das Geld ein, konnte seine Rachegelüste jedoch nicht bezähmen und steckte die Brücke dennoch in Brand. Ausgebeutete, rauchende Städte und Dörfer zeugten ebenfalls von der niederen Gesinnung und der Zerstörungswut dieses Führers.

IV. Brückenbauten am Hochrhein in verschiedenen Jahrhunderten

Viel zahlreicher als die Berichte über Zerstörungen sind die Aufzeichnungen, die vom Bau einer Brücke erzählen. Dies ist leicht daraus zu erklären, dass es mehrere Jahre dauerte, bis eine Brücke fertiggestellt war, während eine Zerstörung nur kurze Zeit beanspruchte.

Ein Brückenbau war eine kostspielige Angelegenheit und riss ein tiefes Loch in den Geldsäckel der Stadt. Schon die Errichtung eines einzigen Steinpfeilers verschluckte grosse Summen. Im frühen Mittelalter bestanden die Pfeiler oft aus Holz; sie von Kähnen aus in den Boden zu rammen, war verhältnismässig einfach. Der Bau eines Steinpfeilers dagegen stellte den Baumeister vor grosse Schwierigkeiten. Es waren dazu Arbeiten auf dem Grund des Flussbettes notwendig, zu deren Durchführung

11 Nach: Burkart, Geschichte der Stadt Rheinfelden.

das Wasser verdrängt werden musste. Für die damaligen Brückenbau-techniker bedeutete dies keine Kleinigkeit. Heute geschieht dies verhältnismässig einfach mit Caissons und Pressluftverfahren, damals machte man es mit Hilfe der sogenannten «Wasserstuben». Eine solche ist in einem Bericht über die Basler Rheinbrücke erwähnt. Hier heisst es:

1567 «hat man hie zu Basell ein steinen joch ahn der Reinbruckhen .. mit einer Wasserstuben ingefasst undt wider gebuwen mit grossen kosten.»¹²

Eine solche Wasserstube wurde in Form eines Vierecks angelegt¹³, indem man Pfähle in den Grund rammte, sie mit Flecklingen verband und die Fugen mit Lehm ausstrich. Um die Wasserstube herum wurde aus Lehm ein Damm gebaut. Man musste dennoch mit dem Eindringen des Wassers rechnen, und die Wasserschöpfer waren deshalb auch immer mit ihren Gefässen zur Stelle, sofern man es nicht vorzog, das Wasser mit Mühlen «herauszugampfen». Obwohl die Wasserstube ziemlich gross war, war sie immer nur für einen Pfeiler berechnet. War die Wasserstube erstellt, so rammten die Werkleute die Pfähle ein, bis diese nur noch um ein kurzes Stück aus dem Grund herausragten, füllten die Lücken dazwischen mit Steinen aus und legten Querbalken auf die Pfahlköpfe. Dieses Werk hiess der Rost und war der Unterbau für den Steinpfeiler.

a) *Die Beschreibung eines Brückenbaues in Laufenburg*

Der Stadtschreiber Wolleb von Laufenburg gab uns eine genaue Beschreibung eines Brückenbaues, der 1532 begonnen wurde und sich über mehrere Jahre erstreckte.

Der Stadtschreiber berichtet:

«1532 ward der erst stein gelegt an der mittlen arch, von stein gemacht ... und costet soliche arch gemeini stat Louffenberg 1042 Gl. bars gelts ...»¹⁴

Die Steine zu diesem Pfeiler wurden «hinder den Henner thannen uff Brenten» und «uff Rotzenwyl uff dem Schwartzwald» gebrochen. Dieser Pfeiler wurde gebaut von «meister Steffan Wernher, unser burger».¹⁵

Ueber den feierlichen Akt der Grundsteinlegung schreibt der Stadtschreiber:

«Und als der erst stein der arch gelegt worden, haben burgermeister und rhatt under den selbigen gelegt ein duggatten, zue einer ewigen gedechtnus.»¹⁶

12 Baer, Kunstdenkmäler von Basel-Stadt. Bd. I, S. 318.

13 Beschreibung des Baues einer Wasserstube nach Schaffhauser Beiträge zur vaterländischen Geschichte. Thayngen 1938.

1534 wurde «*abermalen ain steini joch oder arch under unser rein-bruggen*» fertiggestellt. Die Quader, die man dazu brauchte, wurden «*brochen zue Sultz ob und neben der kilchen und zue Butz.*»¹⁷

Der Pfeiler am rechten Ufer wurde 1538 erbaut «*durch zwen meister, die beyd genant uolli, waren us welschem landt.*» Die Kosten beliefen sich «*samt allen umbkosten für zeug, quader, sand, nichts ußgenoman*», auf «*1500 pfund stebler Louffenperger werung.*»

1541 war das Werk zu Ende geführt. Ehe es soweit war, brach die Pest aus und forderte viele Menschenleben.

«*es war auch des selbigen jars ein grosser sterbend, das bitz in die 250 menschen sturben; dem bemelten meister gieng aber nit kein gsel mit doddt ab.*»

Die «*thonboum*», die von einem Joch zum andern reichten, kamen aus dem Schwarzwald und wurden von «*einem meister und burger von Brugg im Er gew* (= Aargau) eingebaut.¹⁸ Diese festgebaute Brücke hielt allen Stürmen stand, bis sie im 30jährigen Krieg zerstört wurde.

1652 musste Bürgermeister Stocker dem Rate mitteilen, dass die notwendigen Mittel zum Brückenbau nicht aufzubringen seien, und dass man deshalb für etliche Jahre Juden in die Stadt aufnehmen müsse «*gegen darschießung einer nambhafften summa gelts*». Die Ursache des Geldmangels lag daran, dass im Salzhandel, dem Monopol der Stadt, keine Ordnung mehr herrschte. Bald konnte aber der Bürgermeister bekanntgeben, dass sich Jakob Griesshaber von Waldshut bereit erklärt habe, den Laufenburger Salzhandel zu übernehmen gegen eine Pachtsumme von 12 Gulden. Der Herr Bürgermeister gab seiner Freude darüber unverhohlen Ausdruck und meinte, dass man sich nun «*des verfluchten gesindels der juden*» entledigen könne.¹⁹

Wie die letzte Laufenburger Holzbrücke ausgesehen hat, bevor sie um die Jahrhundertwende dem Kraftwerkbau zum Opfer fiel, zeigt Abb. 3. Leider ist auf dem Bild nur die ungedeckte Brücke zu sehen und auf der linken Bildseite noch der Beginn des gedeckten Teiles. Auf dem zweiten Pfeiler vom Ufer aus steht eine Statue des Hl. Nepomuk. Johannes von Nepomuk, der 1393 von Wenzel IV. wegen Wahrung des Beichtgeheimnisses in der Moldau ertränkt wurde, verehrten die mittelalterlichen Menschen als den Beschützer von Brücken und Wegen. Die Statue auf der Laufenburger Brücke stand erst seit Ende des 18. Jahrhunderts, vorher zierte diese Stelle eine St. Antoniuskapelle, die bereits im 14. Jahrhundert erwähnt wird und 1777 neu aufgebaut wurde. (Die Kapelle ist auf Abb. 5 auf dem zweiten Pfeiler zu sehen.)

Der Schutzpatron der Brücken fehlte sehr wahrscheinlich auch auf der Säckinger und Rheinfelder Brücke nicht.

14, 15, 16, 17, 18 Die Urkunden des Stadtarchivs Laufenburg. Hg. von Karl Schib, Aarau 1935, S. 90 ff.

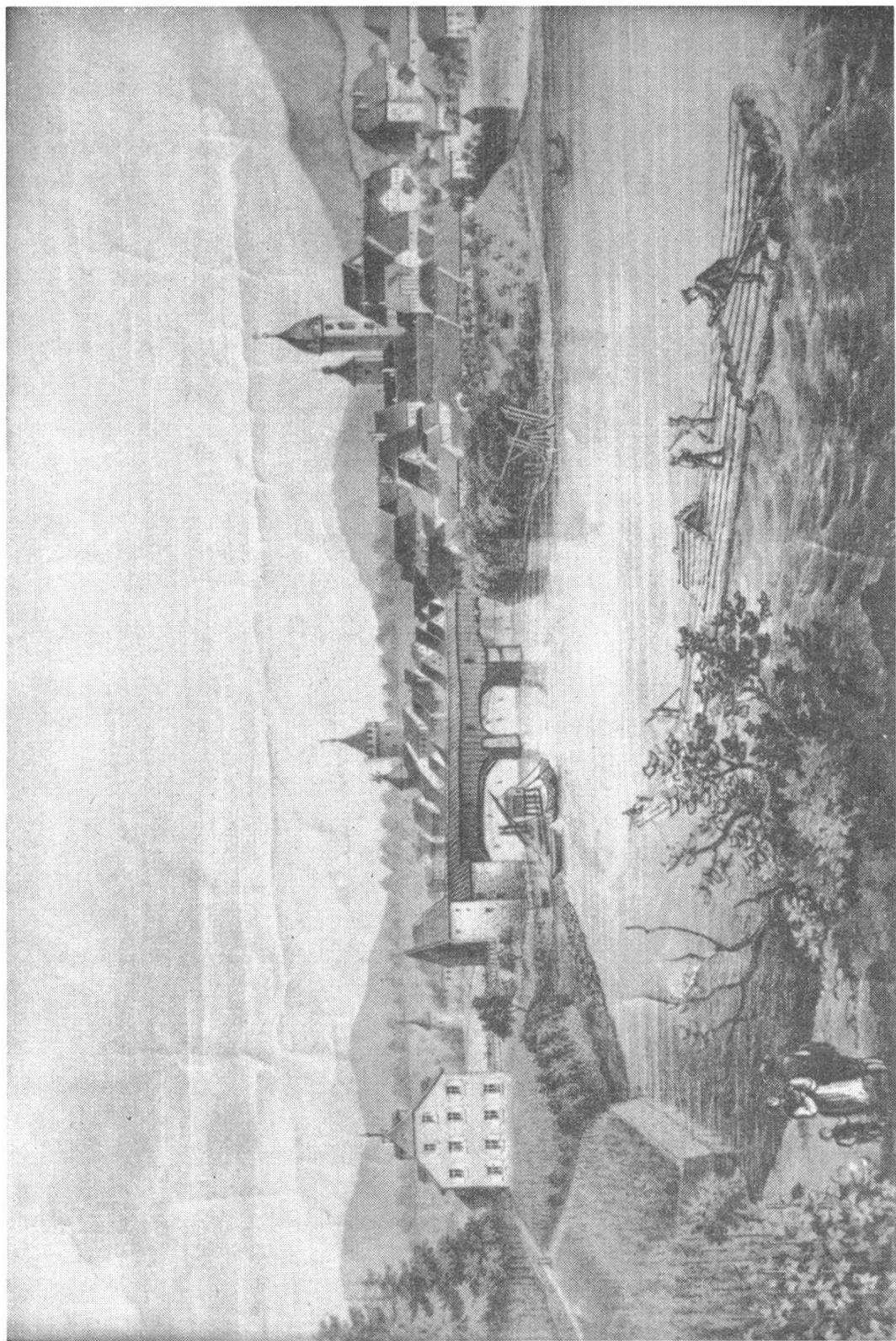


Abb. 4: Die Rheinfelder Brücke im 19. Jahrhundert.

b) Die Brücke von Rheinfelden (vom 16. bis 19. Jahrhundert)

Wie wichtig den Rheinfeldern die Erhaltung ihrer Brücke war, sieht man schon aus den Instruktionen für den jeweiligen Baumeister der Stadt. Hier heisst es:

«Hauptsächlichen ist ihme baumeister obgelegen die joch, steinerne und Rheinbruggen wenigst alle monat einmahl mit zuzug des werckmeisters fleissig und genau zu visitieren, die fleckling auf der Rheinbruggen hin- und wieder aufzuheben und zu untersuchen, ob an denen dollbäumen und käußen nichts gebreche, und wann sich dergleichen ergebete, die reparation vorgeschriebener massen... fürnehmen zu lassen.»²⁰

Die Brücke in Rheinfelden stellte im 17. Jahrhundert ein wichtiges Glied der Wehranlagen dar. Abb. 1 zeigt die Anlage um 1690, wie sie die Schiffsleute gesehen haben, wenn sie von Basel aus stromaufwärts fuhren (Blick von Westen nach Osten). Von dem mächtigen Burgkastell mitten im Rhein führt eine teils offene, teils gedeckte Brücke, gestützt auf drei Pfeilern, zum inneren Rheintor. Dieses ist mit einem Fallgitter versehen und bildet den Zugang zur Stadt (rechte Hälfte der Abb. 7). Zwischen dem Kastell und dem Böckersturm befindet sich eine gedeckte Brücke ohne Pfeiler. Hier, beim Böckersturm, der den Zugang zur Brücke von Norden her geschützt, befindet sich auch das äussere Rheintor mit einer Fallbrücke.

Französische Offiziere gaben 1683 einen Bericht über die städtischen Wehranlagen, in dem die Brücke folgendermassen Erwähnung fand: «Die Brücke über den Strom ist vier und neunzig Ruten lang und auf dem ersten Bogen mit einem viereckigen Thurme, dessen vordere Seite fünf Ruthen lang ist, verwahret (Böckersturm). Dieser bedecket die Brücke und man muss durch denselben, wenn man durch die Stadt will (äusseres Rheintor) ... der oberste Platz ist mit Brettern gedeckt und seine Brustwehr mit Schießscharten für die Musketiere versehen ... Die Stadt kann auf der Seite des Rheines nicht angegriffen werden, wo man die Brücke nicht überrumpelt ...»²¹

1744 wurde das Kastell vollkommen zerstört, auch der Böckersturm wurde gesprengt, 1758 trat an seine Stelle ein Zollhaus, das aus Steinen des Kastells errichtet wurde.

Die Abbildung 4 stammt aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts und zeigt die Brücke des Blasius Baltenschwiler. Gras, Büsche und Bäume überwuchern die Insel, und nur eine Mauer links unten träumt noch von vergangenen Zeiten. (Leider ist der südliche Teil der Brücke — Insel-Stadt — verdeckt.)

19 Vgl. Karl Schib, Geschichte der Stadt Laufenburg. S. 106.

20 Das Stadtrecht von Rheinfelden. S. 433.

21 Burkart, Geschichte der Stadt Rheinfelden. S. 460.

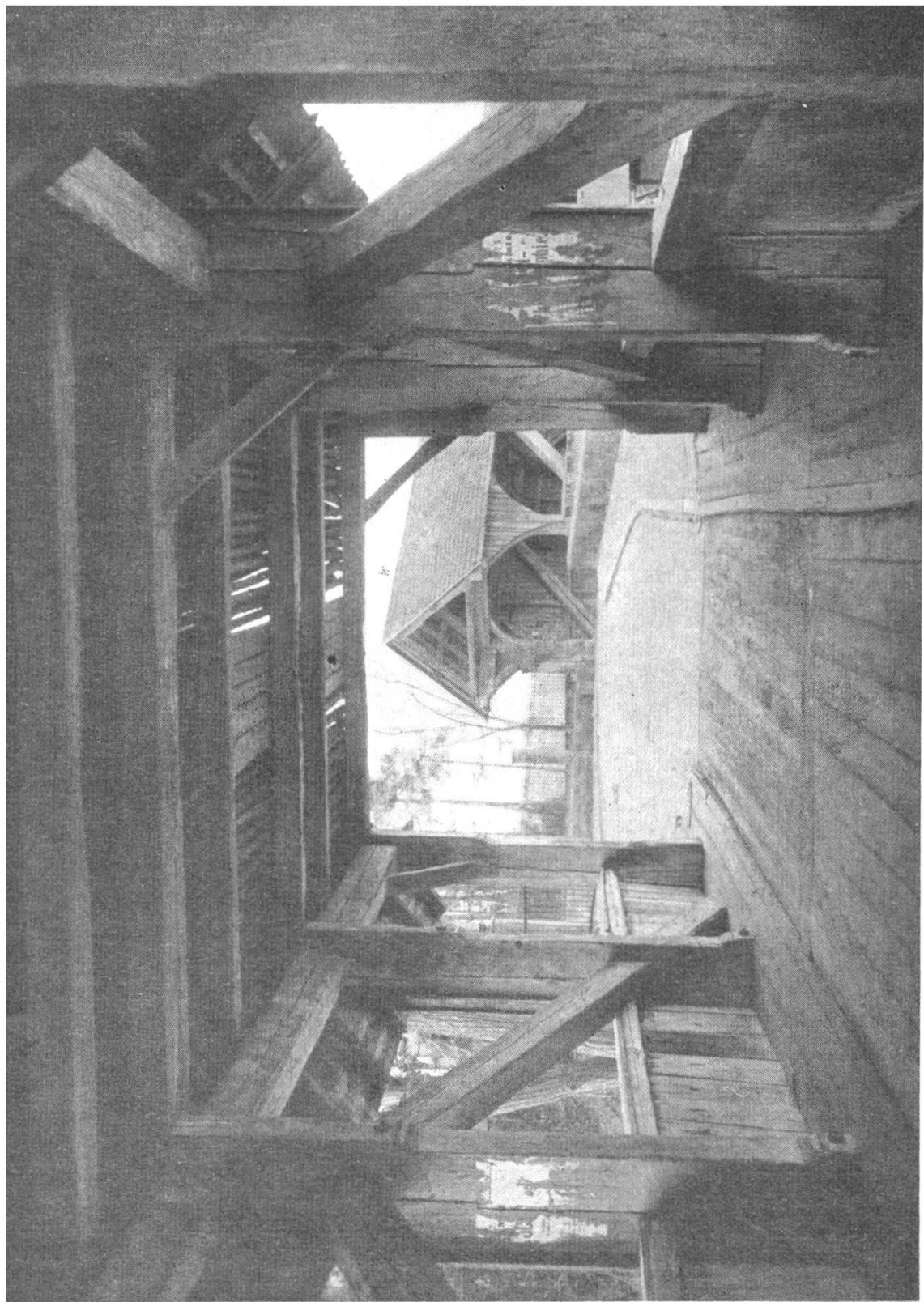


Abb. 5: Blick ins Innere der Rheinfelder Brücke

Die Brücke wurde 1807 erbaut. Zahlreiche Akten berichten von den verschiedenen Bauabschnitten. Der Herr Baumeister Baltenschwiler verpflichtet sich, «die alte dermalen bestehende Brügge von dem Burggestell an bis jenseits an das Zoll oder Wachthaus abzubrechen, das alte Holz auf die Seite zu schaffen, davon aber die noch brauchbaren Bäume zu benutzen, hingegen das neue Bauholz auf die Bruggen zu bringen, mit allem dazugehörigen Gerüst... Dafür, und für alle seine Bemühungen wird ihm das abfallende Holz überlassen...»²²

Der längere, auf Abb. 4 sichtbare Teil der Brücke wird in folgenden Abschnitten erbaut: «Die Brücke von dem Burgstall an bis an das Wachthaus und mit demselben verbunden wird in zweyen Abschnitten gebauen; der äussere oder lange Theil als von dem Wachthaus bis auf das sogenannte St. Johannis Joch in der Länge von 106 Schuh soll in allen Theilen nach vorgelegtem Plan construiert werden, demnach mit einem Ziegel-tach gedeckt und mit Ladenwänden überzogen seyn, auch in der Mitte wenigstens 4 Oeffnungen oder Fensterliechter haben.»²³ Der mächtige Pfeiler beim Burgstall war der St. Johannispfeiler, daneben befindet sich der St. Anna-Pfeiler. Abb. 5 zeigt den Blick aus dem nördlichen Brückenteil auf den Verbindungsweg über das Burgstall und auf die südliche Brücke, Abb. 6 beide Brücken vor dem Brände. Infolge des wachsenden Verkehrs musste die Brücke Baltenschweilers schon in den Jahren 1843 und 1854 weitgehend ausgebessert werden. Am 12. Juni 1897 wurde die Nordbrücke durch einen Brand zerstört, zunächst durch eine Seilfähre und dann durch eine Notbrücke ersetzt. Abbildung 8 zeigt die brennende Nordbrücke. In den Jahren 1911/12 wurden die letzten Teile der alten Brücke abgerissen und die jetzige Brücke in Stein und Eisenbeton erbaut.

c) *Die Konstruktion der Brücke in Basel*

Die Basler Brücke ist die einzige, deren Entwicklung man von ihren Anfängen an lückenlos verfolgen kann.²⁴

Die Brücke war nur zur Hälfte mit dauerhaften Steinpfeilern ausgerüstet; wegen der für einen Brückenbau schlechten Beschaffenheit des Strombettes verwandte man für die andere Hälfte Holzpfeiler. Der Aufriß zeigt, wie sich gegen die Grossbasler Seite hin das Flussbett stark senkt. Deshalb sind hier (auf der rechten Seite der Zeichnung) die Holzpfeiler angebracht. Naturgemäß muss hier auch die Strömung stärker gewesen sein, wodurch das Bauen von Steinpfeilern fast unmöglich wurde.

22, 23 Stadtarchiv Rheinfelden, Akten.

24 Vgl. C. H. Baer, *Die Kunstdenkmäler des Kantons Basel-Stadt.* Bd. I.

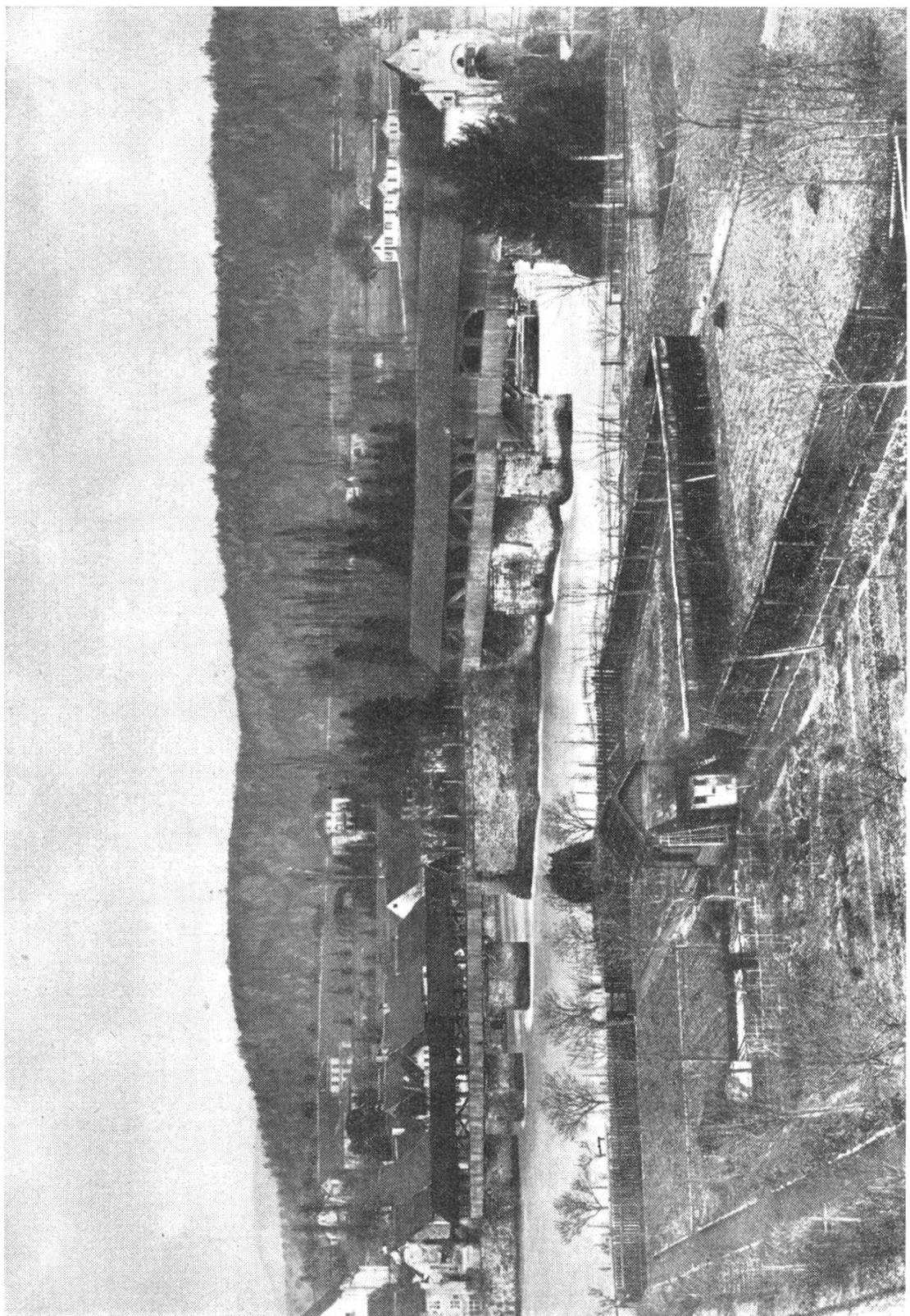


Abb. 6: Vor dem Brand 1899. ↗

Auf dem fünften Steinpfeiler gegen Grossbasel, dem Käppelipfeiler, befindet sich eine Kapelle. Bis 1457 war dies der letzte Steinpfeiler, die Brücke hatte deren also nur fünf; dann wurde noch der Bärenfelserpfeiler erstellt, der als ungefähre Mittelstütze besonders stark gebaut war.

Die Breite des Brückenweges ist nicht auf der ganzen Brücke einheitlich, sie nimmt gegen Grossbasel hin — entsprechend den beiden dortigen Toreingängen — zu. Man kann eine durchschnittliche Breite von etwas über vier Meter annehmen.

Im Schotterbett des Stromes haben sich die Fundamente dreier Steinpfeiler erhalten, so dass deren Konstruktion heute bis in Einzelheiten feststellbar ist. Der Mittelkörper des Steinpfeilers ist im Grundriss rechteckig. Gegen und mit dem Stromstrich sind Keile angesetzt, deren Spitzen genau einen rechten Winkelbilden. Der Pfeiler selbst bestand aus einem Gehäuse aus eisenverdüberlten Hausteinen und war im Innern mit grobem und feinem Schottermaterial aufgeschüttet.

Die hydrodynamische Form der Pfeiler mit ihren scharfwinklig zusammenstossenden Flächen löste besonders am stromaufwärts gerichteten Teil starke Wirbelbildungen aus, die tiefe Kolklöcher ausschwemmt.

Die mittelalterliche Brücke in Basel war ungdeckt; sie wurde in den Jahren 1853—1858 mit grossen Kosten umgebaut. 1899 entschloss man sich zu einem Neubau.

d) Die Säckinger Brücke und der Wandel ihrer Gestalt im Laufe der Jahrhunderte. Ein Gang durch die heutige Brücke

Auf Abb. 3 sahen war die Brücke von Säckingen im Jahr 1630. Sie ruhte auf acht Pfeilern und war vermutlich durch eine Fallbrücke vom Südufer getrennt (auf dem Bild ist wohl eine solche zu sehen, die aber auch der Phantasie des Zeichners entsprungen sein kann). Das Baujahr dieser Brücke fällt in die Zeit um 1580.

Zwei kleine Kapellen sind auf dem dritten Pfeiler angebracht. Es sieht auf der Zeichnung aus, als ob sie zwischen den Pfeilern wären, aber ich nehme ziemlich sicher an, dass dies nicht der Fall war, denn sie dürften hier keinen Halt gefunden haben.

Das Baujahr der jetzigen Brücke liegt um 1580. Natürlich musste sie viele Renovierungen über sich ergehen lassen, von denen man am besten bei einem Gang durch die Brücke einen Eindruck bekommt. Zahlreiche Inschriften befinden sich in den verschiedenen Jochen.

Als ich von der Stadt her (Nordufer) die Brücke betrat, fiel mir gleich im ersten Joch ein Balken auf, dessen Inschrift verriet, dass das Joch 1926 durch «Karl Kübler aus Stuttgart» erstellt worden war. Es ist das jüngste der Joche. Bei seiner Erstellung rettete man vom alten Joch, das

abgebrochen wurde, einen Balken mit der eingeschnitzten Inschrift: «M. Hans Adam Steidlin werchmeister von Rheinfelden»²⁵ (ohne Jahreszahl). Ein anderes Joch wurde renoviert von «Meister Hannes Maier Burger und Werchmeister der Stadt Säckingen, anno 1700», und auf einem anderen Balken steht: «Anno 1893 wurde diese Brücke renoviert. Zimmermeister Fridolin Albiez von Niedergebisbach».

Auf einem Steinpfeiler ist die Jahreszahl 1580 eingraviert. Falls die Zahl echt ist, was ich nicht als sicher behaupten möchte, weist sie als einzige auf das Baujahr der Brücke hin.

Die Breite des Brückenweges ist nicht einheitlich. Sie beträgt in den älteren Jochen etwa 4 Meter und verbreitert sich in den neueren auf 5—6 Meter.

Die Brücke überquert den Rhein in einem Bogen, so dass man, wenn man sie betritt, das andere Ende nicht sehen kann.

V. Brücken und Zollwesen; ihr Verhältnis, gezeigt am Beispiel des Rheinfelder Zolles

Die grossen Ströme waren schon im Mittelalter meistens beidufig von Landstrassen begleitet und verbanden dieselben in grösseren oder kleineren Abständen. Auch diese Verbindungsstrassen und ihre Brücken konnten also unter Reichs- oder Staatsrecht stehen, vorab wenn sie «Strassen des Königs» waren. Sie dienten zugleich dem Handelsverkehr und den Heerzügen. Auch hochrheinischen Brücken kam diese Doppelbedeutung zu. Für die Brücke zu Rheinfelden ergibt sich dies aus der engen Bindung, einmal an die Stadt als Markt, sodann an das Königs-schloss auf dem «Stein». Als später das Schloss nicht mehr «Pfalz» oder Sitz des Königs war — von hier aus begab sich die Königin Elisabeth am 1. Mai 1308 nach Brugg, um dort mit ihrem Gemahl Albrecht I. zusammenzutreffen, wo sie ihn aber an der Reussfähre bei Windisch schon ermordet vorfand — wohnte darin ständig ein Burgvogt, oft auch der Obervogt der Herrschaft Rheinfelden und Pfandherr. Der Inhaber der Burg oder der Aufseher übte die bauliche Aufsicht über die Burg, die Brücke und den Verkehr über diese aus. Zoll und Bussen für Frevel-fälle auf der Brücke gehörten anfänglich zur Burg.

Die österreichischen Herzoge als Pfandherren der Stadt Rheinfelden seit 1330 hatten so gut wie vor ihnen der König alles Interesse am Ge-deihen der Stadt, schon weil diese doch die nächste Kraft war, wenn es galt, schwere Brückenschäden rasch zu beheben und die Brücke im Not-fall zu verteidigen. Schloss und Brücke bildeten weder baulich noch

25 Der Balken wird in einem Schuppen des Heimatmuseums in Säckingen aufbewahrt.

rechtlich eine Einheit, da die Stadt jederzeit behauptete, sie habe die Brücke mit grossen Kosten erbaut und müsse sie auch unterhalten. Die Baupflicht am Schlosse hatte, solange dieses stand (bis 1445) dessen Inhaber, der dafür den Zoll bezog. Als im Jahre 1359 die Brüder Ulr. und Walter v. Klingen den Herzogen von Oesterreich einen Pfandlösungs-revers ausstellten, übernahmen sie alle Rechte und Pflichten die Brücke betreffend. Schon 1369 erhielt die Stadt aber den «neuen Zoll» auf der Brücke als Beitrag an die Kosten der Erbauung bis zu deren völligen Anzahlung, zugestanden von den damaligen Herren der Burg und der Herrschaft, Walther und Diethelm von der Hohenklingen; letztere hatten hierüber ihre «Briefe» von Kaiser Karl IV.

Dieses Verhältnis bestand noch im Jahre 1406 und wohl noch darüber hinaus; es trübte sich erst 1415, indem König Sigismund in Zusammenhang mit der Achtung des Herzogs Friedrich die 1330 verpfändeten Städte und Burgen wieder ans Reich zog, ohne jedoch die Pfandsummen zurückzuerstatten. Von Schloss und Brücke ist dabei nicht die Rede; aber noch 1418 vereinigte Sigismund Stadt und Schloss zu besserem Nutzen für das Reich. Nach seiner Aussöhnung mit Friedrich 1425 forderte er Rheinfelden und andere Städte auf, wieder an Oesterreich zurückzukehren, einen Monat, nachdem er jenem bereits das Schloss zurückgegeben hatte. Die Brücke stand nie in Frage, blieb also als Eigentum der Stadt Rheinfelden anerkannt, bis in dem langen Streite des Pfandherrn und Obervogtes Hans Friedrich von Landeck 1530—40 sich Streitigkeiten über Zoll-, Bussen- und Fischereirechte im Bereiche der Brücke erhoben. Die alte Rechtslage wurde schliesslich im allgemeinen wieder hergestellt und in einigen Punkten genauer umschrieben: a) Die Stadt übernimmt weiter die Kosten für Reparaturen und Neubauten an der Brücke, welche sie durch ihre Bau- und Werkmeister ausführen lassen soll. b) Sie darf dafür den Brückenzoll erheben (nach Tarif) und soll diesen ganz auf die Brücke verwenden. c) Dem Inhaber der Herrschaft Rheinfelden steht die hohe und niedere Gerichtsbarkeit auf der äusseren Brücke zu, also dem Teil zwischen dem Burgstall und dem Ow-Tor am Nordende. d) Die Stadt richtet und büsst, was sich an Frevelfällen auf der inneren Brücke ereignet, also zwischen Burgstall und dem innern Rheintor (1374 erwähnt, 1560—69 neu aufgebaut und 1842 abgebrochen); dem Hs. Fr. v. L. soll sie gestatten, auf dem Burgstall und über die Brücke spazieren zu gehen.

Die Einnahmen der Stadt aus dem Brückenzoll scheinen bald nicht mehr genügt zu haben zur Deckung der Baukosten. In den Chroniken findet man die zahlreichen Briefe, die bezüglich des Zolles gewechselt wurden und in denen die Stadt oft in anschaulichen Worten die schlechten Verhältnisse schilderte. Bereits im Jahre 1369 hören wir in Rheinfelden von einem Zoll.

Walther von der Hochenklingen und Diethelm von der Hochenklingen versprechen, dass die «*rette und die burger*» nach Belieben über den Zoll verfügen können: «*daz si gewalt sollent han, den selben zoll ze nutzende und ze nießende, ze besetzzende und ze entsetzzende*», und zwar bis zu dem Zeitpunkt, an dem so viel Zoll eingenommen ist, wie die Brücke gekostet hat, «*untz an die Stunde daz alz viel guotes uff der selben brugge ze zoll genomen wart alz viel sie gekostet het ze machende, und untz an die stunde, daz die bürgen... gar und gentzlich werdent vor allem schaden lidig und los geseit*».²⁶

«Herzog Friedrich erlaubt 1407 der Stadt Rheinfelden zur Wiederherstellung ihrer durch Eisgang zerstörten Brücke den Fortbezug... des ‚neuen Zolls’. Der Zollbezug hört auf, sobald die Baukosten der neuen Brücke eingebbracht sind.»²⁷

Wie hoch war nun der Zoll, der von dem Durchfahrenden erhoben wurde? Das Stadtrecht gibt folgendermassen Auskunft:

... «*Item die furleüt, so über die Rynpruggen faren, geben von yedem roß 3 Pfg. so dann die Furleüt, so in der landschaft in ire hüser win führen, die gebent den halben zoll, wann aber sy uff mer gewün oder umb lon führent, so geben sy gantzen zoll...*»²⁸

Im Stadtarchiv Rheinfelden befinden sich zwei Urkunden, die 1550 und 1553 von König Ferdinand ausgestellt wurden. Es geht daraus hervor, dass die Stadt zuvor ihren König untertänigst gebeten hat, den Zoll erhöhen zu dürfen. König Ferdinand bewilligte dies mit folgenden Worten:

«*Wir Ferdinand... bekhennen... offennlich mit diesem brief, das wir unsren getrewen lieben schuldthaissen und rat unser stat Reinfeldon auf ir underthenigist bit unnd in ansehung, das sy an der Reinbruggen daselbs vil gelts verpaut haben und dieselb pruggen von irem alten zoll nit erhalten khönden, noch von der stat einkhom... ainiche steur oder hilff dartzue thuen mugen, zu erhaltung bemelter unnser stat Reinfeldon unnd der pruggen, den... alten zoll nachgemelter massen zu staigern genedigist bewilligt haben...*» Es soll verlangt werden, «*von ainer fuesgeenden person zwen stäbler, von einem zuo roß vier stäbler...*»²⁹

Den Fuhrleuten war aber dieser neue Zoll zu hoch, und sie überlegten, wie sie nach Rheinfelden kommen könnten, ohne die Brücke zu passieren. Es führte ja auch linksrheinisch eine Strasse von Basel über Augst durchs Hermannstor in die Stadt. Sie war allerdings schlechter zu befahren, dafür war aber der Zoll am Hermannstor nicht so hoch. Deshalb nahmen die Fuhrleute nun nicht mehr den rechtsrheinischen Weg über Grenzach nach Rheinfelden, sondern fuhren linksrheinisch über Augst.

26, 27, 28 u. 29 Stadtrecht von Rheinfelden. Hg. v. Welti. S. 37, 47, 262 u. 293.
30 Stadtrecht von Rheinfelden. S. 295.

Die Räte und Schultheissen gaben sich aber nicht geschlagen, sie berichteten dies dem König und batn ihn, er möge auch die Bewilligung für eine Zollerhöhung beim Hermannstor geben.

König Ferdinand antwortete: «... Bemelte schulthaissen unnd rat haben unns... zu erkennen geben, dass die fuerleut umb angetzaigter zollstaigerung wegen die Reinpruggen umbfahren und die annder strasße ihensyt des Reins auf Hermansthor zu besuechen faren und gebrauchen, dardurch inen dann der zoll an der Reinpruggen entzogen werde und also unserer gendigisten bewilligung nit fähig oder geniesslich sein mugen...»³⁰

(König Ferdinand bewilligte in diesem Brief für das Hermannstor den gleichen Zolltarif wie zuvor für die Rheinbrücke, so dass die Fuhrleute nun wieder die Rheinbrücke passierten.)

Dieses kleine Ereignis zeigt wieder, dass die Stadtväter ein wachsames Auge hatten und um die Einkünfte der Stadt sehr besorgt waren. Ueberhaupt scheint die Stadt in König Ferdinand einen Gönner gehabt zu haben. Schon 1567 gestattete Erzherzog Ferdinand eine ganz bedeutende Erhöhung des Brückzolles und des Zolles am Hermannstor. Ich möchte den Teil der Urkunde, der die Bestimmungen über den erhöhten Zoll enthält, wiedergeben, weil hier so recht deutlich wird, wer damals über die Rheinbrücke ging und was alles darüber gefahren oder getragen wurde.

Es wird verlangt:

«Von einem jeden wagen oder fuor Roß, so wegen oder Karren fürren, die seyen geladen oder nit einen Kreuzer oder 5 Stäbler.

Von einem Stuck Rinder Vieh 2 Stebler.

Von einem Schwein, schaf oder geiß 1 Stebler.

Wenn ein kremer herin über die Rheinprugg kohmbt unnd hinauß zu Hermanns Thor und uf Liestal zugent und ein Kretzen tregt gibt er 1 Pfg. So die Lauch Bauren khomen auß dem Waldt und hinauß zu Hermannsthor faren, geben Sie von zweyen Seckhen 1 Pfg.

So Eysen hie in der Stat kaufft würdt oder aber über die Rheinprugg khombt und hinauß fart gibt er von jedlichem Dotzet Schinen 4 Pfg. Was im Schif uf dem Wasser gefüert und hinaußfart, gibt nichts.»³¹

1623 wurde der Brückenzoll wiederum erhöht, indem das sogenannte «Weggeld» eingeführt wurde. Diese Erhöhung wurde mehrfach angefochten, so dass 1662 ein Bericht zur Verteidigung abgefasst wurde, der gleichzeitig die Lage der Stadt beschreibt.

Hier steht unter anderem, dass die Stadt unlängst die «lange Hauptbrücke mit grossen Unkosten wieder erneuert hätte, und auch erst dieses Jahr nicht weniger die andere Hauptbrücke von neuem aufgerichtet und grosse Unkosten erlitten... Die Brückenerhaltung sei sehr beschwerlich.

31 Stadtrecht von Rheinfelden. S. 313.

Der Zahl nach seien es mehrteils ausländische, fremde, schweizerische oder schwäbische Fuhrleute, welche der Zoll berühre. Seines Erachtens dürfe man auch fürderhin den erhöhten Zoll belassen, insbesondere da die Stadt sonst noch grosse Schuldenlasten von der Kriegszeit her habe, überdies müssten die Hauptmauern am Burgstall wieder repariert werden, was auch 1000 Reichsgulden kosten werde.»³²

Die Erhöhung war vermutlich beibehalten worden, den noch 1718 beschwert sich Basel über das hohe Weggeld zu Rheinfelden.

1804 wird wieder geklagt, dass der Zoll bei der Rheinbrücke höher sei als am Hermannstor. Es wird erwidert, «daß seit aller Zeit den Bürgern, welche über Basel Augst bey Rheinfelden durch jahren 4 Stebler weggelt vom Pferd gefordert werden, gleich als wenn sie über die dortige Rheinbrücke gefahren wären, und wenn dies nicht geschehen sei, so sei dies blos an der Schläfrigkeit des dortigen Zollers gelegen.»³³

Worin bestanden nun eigentlich die Pflichten eines «Zollers»?

«Der Reinprugg zoller soll globen und sweren, ... alle morgen, so man das Reintor ufthuon wil, mit seinem gewer gerust by dem thor zu seind. Dem nach uy dem gewarsamlichen uf und zuothuon ze tuoten, und darab nit kommen, auch von yeder person, so yß und in ritt, fart oder gath, den zoll zu fordern und niemands nichs ufschlachen lassen, ... darzuo die pruggen in burem, ordenlichem wesen ze halten, und alles das thuon, als von alter und gewonheyt har Reinprugg zoller than haben und thuon sollent, alles getreuwlich und unguarlich.»³⁴

Es erübrigts sich, das Zollwesen auch in den anderen Städten zu verfolgen, da das Wesentliche an dem Beispiel von Rheinfelden gezeigt wurde; zudem hatte auch der Zoll in den anderen Städten nicht diese Bedeutung.

VI. Erhaltene Reste der alten Brücken: Die Brückenkapelle in Basel und der Brückenkopf in Rheinfelden

Die Holzbrücken in Basel, Rheinfelden und Laufenburg wurden zu Beginn des 20. Jahrhunderts durch Steinbrücken ersetzt. Die Gründe hierfür waren verschieden, ein allen gemeinsamer war der, dass die Holzbrücken dem immer stärker werdenden Verkehr nicht mehr gewachsen waren.

In Basel kostete im 19. Jahrhundert die Erhaltung der Brücke so viel, dass sich die Stadt zu einem Neubau entschloss. 1905 wurde die moderne mittlere Brücke eingeweiht. Auf dem grossen Bärenfelserjoch steht

32 Burkart, Geschichte der Stadt Rheinfelden. S. 313.

33 Stadtarchiv Rheinfelden, Akten.

34 Stadtrecht von Rheinfelden. S. 207.

heute noch die Kapelle, die von der alten Brücke übernommen wurde. Sie fügt sich einzigartig in das Brückenganze ein. Die Kapelle ist in ihrer heutigen Gestalt das Ergebnis umfassender Restaurierungen.

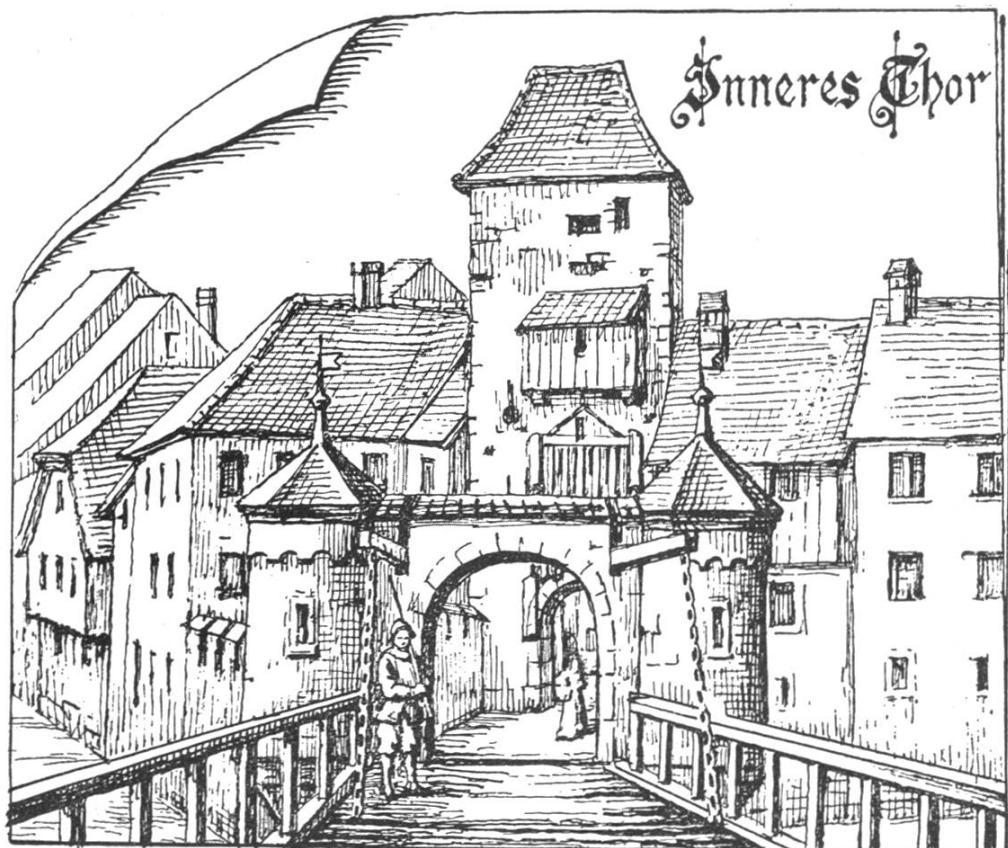


Abb. 7 Brücke von Rheinfelden

Die Außenmauern aus roten Sandsteinquadern steigen glatt zum kräftig ausladenden Dachgesims empor. Das Dach ist ein vielseitiges Pyramiden-dach mit Ziegeleindeckung und einer offenen Dachluke über der Breitseite, in der ein Glöcklein hing. Der ganze Schmuck konzentriert sich auf die Vorderseite des Kapellenhauses. Ueber der Pforte ist ein rechteckiges Relief eingelassen, das in zwei Felder zerschnitten wird, die mit zwei grösseren und zwei kleineren Engelsfiguren in symmetrischer Anordnung ausgefüllt sind. Die oberen grösseren Engel tragen Kreuz und Lanze, die unteren Schilder. Mit den anderen Händen breiten alle vier Engel einen Vorhang oder einen Mantel aus. Auf dem Motiv des Tuchhaltens und den Attributen der oberen Engel (Leidenswerkzeuge) könnte geschlossen werden, dass in der Nische die Statue einer Madonna mit dem Kinde oder wahrscheinlicher die Figur eines auferstandenen Christus aufgestellt war.

Die Kapelle ist ein Teil der Brücke und doch ein selbständiges Bauwerk. Ruhig in den Flächen und gross im Umriss verleiht sie der langen Horizontalen der Brückenbahn einen wirkungsvollen Akzent. Der Baumeister dieser Kapelle ist unbekannt.³⁵

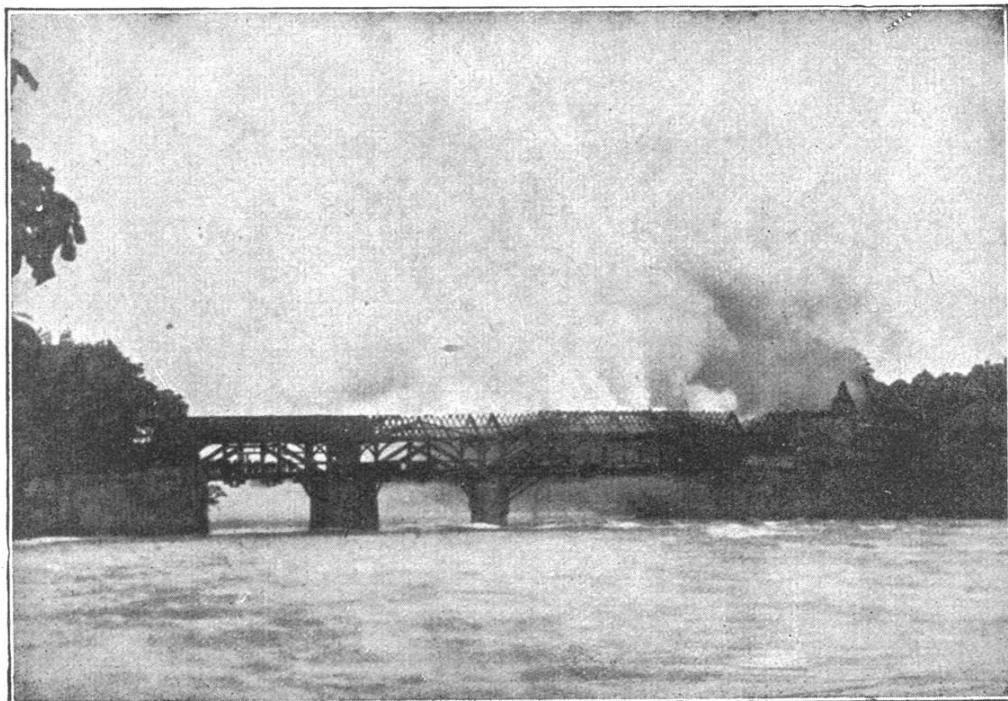


Abb. 8 Brand der Rheinfelder Brücke 1897

Im Juni 1897 brannte in Rheinfelden — wie schon erwähnt — die Brücke zum grössten Teil ab. Sie wurde ganz abgerissen und an ihrer Stelle eine Steinbrücke erbaut, die 1910 dem Verkehr übergeben wurde. Man hat aber auch daran gedacht, ein Stück des alten Baues zu erhalten, und stellte deshalb den Brückenkopf der längeren Brücke auf die westliche Seite des Burgkastells, wo er noch heute steht.

VII. Die alten Brücken und die neue Zeit

Laufenburgs Brücke fiel, als das Kraftwerk um die Jahrhundertwende gebaut wurde; auch die Stromschnellen mussten aus diesem Anlass gesprengt werden.

Naturgemäß löste diese beabsichtigte Veränderung der Laufenburger Landschaft einen heftigen Kampf zwischen den Fortschrittlichen und dem Natur- und Heimatschutz aus. Diese Auseinandersetzung von damals stand den heutigen Kämpfen, z. B. um das Kraftwerk in Schaff-

35 Nach: C. H. Baer, Kunstdenkmäler des Kantons Basel-Stadt.

hausen oder um die Wutachschlucht, an Schärfe und Dramatik in nichts nach. Während zahlreiche Stimmen für die Erhaltung der Stromschnellen als einzigartiges Naturdenkmal eintraten, erklärten die Gemeinderäte der beiden Städte, die vielgepriesene Schönheit der Laufenburger Flusslandschaft habe bisher kaum ein halbes Dutzend Fremde im Jahr nach Laufenburg geführt. Besonders Trautweiler kämpfte mit allen Mitteln für den Kraftwerkbau. Er hatte in Athen gelebt und konnte vom Parthenon schreiben: «Haben die alten Griechen nicht die malerische Felskuppe der Akropolis mit dem stupiden Klotze des Parthenon verunstaltet? Ja, dieser Parthenon war auch ein Kraftwerk, aber ein statisches; in Laufenburg soll ein dynamisches errichtet werden. Auch diesem wird man vielleicht eine ästhetisch wirkende, erhabene Grösse nicht absprechen können. Unser Auge muss diese Kräfte nur erst sehen gelernt haben!»³⁶

Trautweiler siegte, die Stromschnellen wurden gesprengt, die Brücke abgerissen, das Kraftwerk gebaut. Diese Veränderungen haben aber dem Landschaftsbild gar nicht so sehr geschadet, wie man vielleicht annehmen könnte. Es wird sich auch heute kaum einer dem Reiz der beiden Städtchen Laufenburg verschliessen können.

Ein ähnlicher Kampf wird auch in Säckingen ausbrechen, wenn der geplante Kraftwerkbau durchgeführt wird. Auch hier müsste die Holzbrücke abgebrochen werden.

Die Aufnahme Abb. 2 zeigt den Blick vom Schweizer Ufer auf die Brücke, die sich einzigartig in die Hochrheinlandschaft einfügt; die beiden Türme des Fridolinmünsters, dem Wahrzeichen der Stadt, runden das Bild harmonisch ab.

Tritt man in das Innere der Brücke, so spürt man eine gewisse Behaglichkeit, die von dem dunklen Holz ausströmt, und die durch das immer herrschende Halbdunkel noch stärker empfunden wird.

Die fahrenden Autos und die hastenden Menschen passen jedoch nicht in diese Brücke. Es entsteht ein Missklang. Das Verhältnis der Menschen im Mittelalter zu ihrer Brücke war ein anderes. Wie Schib dies für die Laufenburger Brücke beschrieben hat, kann es auch für die anderen gelten: «Die Rheinbrücke war gleichsam die öffentliche Laube der Bürger- schaft. Von ihr aus genoss man die herrliche Sicht auf die tosenden Wellen, auf das Treiben . . . der Fischer, die Tag und Nacht auf der Lauer waren. Die Gerber hätten gern ihre Felle auf der Brücke getrocknet, die Hausfrauen ihre Wäsche, gegen beides schritt der Rat ein.»³⁷

Die Holzbrücke hat als Naturdenkmal unschätzbarer Wert und sollte erhalten bleiben, auch wenn sie dem modernen Verkehr nicht mehr entspricht.

36 Schib, Geschichte der Stadt Laufenburg. S. 280.

37 Schib, Geschichte der Stadt Laufenburg. S. 58.

Brücken in der Ländergemeinschaft

Ein altes Rechtssprichwort heisst: Wer diese Brückenfreiheit bricht, dem wird «sein Frevlerhand gericht!» Die unerbittliche Strenge der Rechtssprechung, aber auch die starke Gemeinschaftsidee des Mittelalters kommen in diesem Wort zum Ausdruck. Jeder hat das Recht, die Brücke zu betreten, und jedem, der dies nicht anerkennt, gebührt schwerste Strafe. Derselbe Gedanke werde anlässlich einer Brückeneinweihung von Kardinal Frings ausgesprochen mit den Worten: «Brücken sind Verbindungen über Abgründe hinweg. Wer Brücken zerstört, verstösst gegen das Gemeinwohl.»³⁸

Brücken entstehen im Geiste der Gemeinschaft und Freundschaft der Nachbarvölker. Die Aufgabe des Verbindens haben sie nicht nur in der Wirklichkeit, sondern auch im übertragenen Sinne, ihrem Wesen nach. Nur in friedlichen Zeiten werden Brücken zwischen Ländern und Völkern gebaut. In Kriegszeiten überwiegt die egoistische und nationalistische Grundhaltung, das Gemeinwohl ist nicht mehr herrschendes Prinzip. Durch die Sperrung der Brücken verlieren diese ihren Sinn, — ich denke auch hier im besonderen an die Rheinbrücken, die sowohl im Süden als auch im Westen den Grenzfluss überqueren. Sie trennen nun fast noch mehr als der Strom selbst, «denn in den dünnen Schlagbäumen liegt die grössere Kraft des Misstrauens und der Abwehr».³⁹ Da auf die freundschaftlichen und oft verwandtschaftlichen Beziehungen zwischen den national verschiedenen Menschen keine Rücksicht genommen wird, werden diese nicht nur lockerer, sondern müssen sogar in ein feindliches Verhältnis umschlagen. Die Brücken werden nicht nur aus strategischen Gründen gesprengt, sondern oft nur um der Zerstörung willen. Diese Tatsache spricht auch Ministerpräsident Arnold aus: «Kräfte des Wahnsinns haben die alte Brücke zerstört».⁴⁰

In der Zeit des allgemeinen Aufbaues und der Besinnung werden wieder Brücken errichtet. Es sind sowohl die, die den Verkehr beleben und die Verbindung herstellen, als auch jene, die im symbolhaften, übertragenen Sinn diesen Namen tragen: Freundschaftliche Beziehungen werden neu geknüpft, gegenseitiges Verstehen wird angebahnt. Es sind Brücken, die zur Völkerverständigung und zum wirklichen Frieden führen.

So werden die neuen Brücken gebaut «aus dem Geiste der Zusammengehörigkeit und im Glauben an das Verständnis und die Toleranz der Nachbarvölker».⁴¹

38 Kardinal Dr. Frings, anlässlich einer Brückeneinweihung. «Rheinischer Merkur» (Ausg. vom 12. 11. 1949).

39 A. Senti, Brückengeschichten. Artikel aus: «Volksstimme aus dem Fricktal» 11. 1. 1947, 1. Jahrg., Nr. 2.

40 u. 41 Ministerpräsident Arnold, anlässlich einer Brückeneinweihung. «Rheinischer Merkur» (Ausg. vom 12. 11. 1949).

Inhalt

| | |
|--|----|
| Vorwort | 21 |
| Einleitung: Die Brücke in der Landschaft | 21 |
| Thema: Brücken am Hochrhein | 21 |
| I. Die Brückenstädte Basel, Rheinfelden, Säckingen, Laufenburg: Ihre Lage an verkehrswichtigen Stellen | 22 |
| II. Die ersten Brückenbauten am Hochrhein und ihre Bedeutung für den Verkehr | 24 |
| III. Die Geschichte der Brücken: Ihre Gefährdung und Zerstörung a) durch Naturkräfte: Hochwasser, Eisgang, Sturm | 26 |
| b) durch Beschiessung und Brand in Kriegs- und Belagerungs- zeiten | 28 |
| IV. Brückenbauten am Hochrhein in verschiedenen Jahrhunderten a) Die Beschreibung eines Brückenbaues in Laufenburg (um 1540) | 30 |
| b) Die Brücke von Rheinfelden (im 17., 18. und 19. Jahr- hundert) | 34 |
| c) Die Konstruktion der Brücke in Basel | 36 |
| d) Die Säckinger Brücke und der Wandel ihrer Gestalt im Laufe der Jahrhunderte. Ein Gang durch die heutige Brücke | 38 |
| V. Brücken und Zollwesen, ihr Verhältnis, gezeigt am Beispiel des Rheinfelder Zolles | 40 |
| VI. Erhaltene Reste der alten Brücken: Die Brückenkapelle in Basel und der Brückenkopf in Rheinfelden | 43 |
| VII. Die alten Brücken und die neue Zeit | 45 |
| Schluss: Brücken in der Ländergemeinschaft | 47 |

Quellen

- a) Ungedruckte: Stadtarchiv Rheinfelden, ungeordnete Brückenakten. Do. Nr. 123.
- b) Gedruckte: Stadtrecht v. Rheinfelden, hgg. v. Fr. E. Welti, Aarau 1917. — Urkunden des Stadtarchivs Laufenburg, Aarg. Urk. Bd. V. — 1935. . Thommen, Urkunden z. Schw. Gesch. a. ö. Archiven Bd. I. — C. H. Baer, Die Kunstdenkmäler des Kts. Basel-Stadt Bd. I Basel 1932. — Seb. Burkart, Gesch. d. Stadt Rheinfelden. Aarau 1909. — K. Schib, Gesch. d. Stadt Laufenburg, Aarau 1950. — J. A. Cl. Malzacher, Gesch. d. Stadt Säckingen, Säckingen 1911. — Schaffhauser Beitr. z. vaterl. Geschichte. — Basler Chroniken, hgg. v. d. Histor. u. Antiqu. Ges. i. Basel. Bd. 5, Leipzig 1895. — R. Wackernagel, Gesch. d. Stadt Basel Bd. 1, Basel 1907.

Herkunft der Bilder

Abb. 1, 2, 4/8: Fricktal. Museum i. Rheinfelden, 3: leihweise Verlag H. R. Sauerländer, Aarau, Originalgemälde Aarg. Staatsarchiv, Aarau. 7: leihweise v. Buchdr. «Volksstimme», Rheinf., (Original i. Frickt. Museum. (Vom Innern der Säckingerbrücke war kein Bild aufzutreiben, jedoch besteht eine grosse Aehnlichkeit mit Bild 5.