Die Basler Rheinbrücke
Ergänzte Auszüge aus der Website Altbasel http://www.altbasel.ch/

Das exakte Baudatum der mittelalterlichen Basler Rheinbrücke ist nicht bekannt. Wohl berichten Urkunden im Jahr 1225 von einer Brücke über den Rhein, wobei es darum ging die Klöster St.Blasien und Bürglen vom Brückenzoll zu befreien. Das genügt aber noch nicht, um definitiv zu sagen ob die Brücke zu diesem Zeitpunkt bereits errichtet war.

Erst mit der Nennung eines "Johannes an der Rheinbrücke" in einer Urkunde von 1244 wird die Brücke erstmals wirklich fassbar. Auch handelt es sich bei der Basler Rheinbrücke nicht um den ältesten und einzigen Flussübergang zwischen Niederrhein und Bodensee. Ende des 12.Jh besass Rheinfelden bereits eine Brücke über den Rhein.

Als treibende Kraft hinter dem Brückenbau kann, auch ohne genaues Baujahr, Bischof Heinrich von Thun betrachtet werden. Er gewann die Unterstützung der genannten Klöster St.Blasien und Bürglen für das Vorhaben. Auch die Basler Bürgerschaft vermochte er vom Projekt zu überzeugen und er ging sogar soweit den Kirchenschatz für den Brückenbau zu verpfänden

Die Wahl des Standorts fiel auf jene niedrige Grossbasler Uferpartie bei der Mündung des Birsig. Vom Kleinbasler Ufer her wurden fünf Steinpfeiler im Flussbett erstellt. Dabei wurden mit langen Holzbalken Wasserstuben geschaffen, in denen das Wasser bis auf den Grund abgepumpt wurde. So konnte unter dem Rheinpegel gemauert werden.

Infolge des Flussverlaufs und der Beschaffenheit des Ufers war das Flussbett auf der Grossbasler Seite derart tief, dass dort mit den Mitteln des 13.Jh keine Steinpfeiler gemauert werden konnte. Stattdessen stützten auf dieser Seite sieben Stelzen aus Eichenpfählen die Brücke. Die Holzkonstruktion war natürlich nicht so beständig wie die Steinpfeiler.

Die Konstruktion der Steinpfeiler war umsichtig durchdacht und konstruiert. Ihre Fundamente endeten in beide Richtungen in der Form eines Keils. Dies gab dem Grundriss des einzelnen Pfeilers das Aussehen einer langgezogenen Bienenwabe. Dabei waren sie nicht gleichförmig der Brücke angepasst. Sie wurden vielmehr auf die Fliessrichtung des Wassers ausgerichtet.

Das Gehäuse jedes Steinpfeilers bestand aus roten Sandsteinen, mit Eisendübeln zusammengehalten. Im Inneren waren die Pfeiler mit schweren „Kieselwacken“ (im Dialekt: „Gwäggi“) und Mörtel ausgefüllt. Zehn Meter lang war jeder Pfeiler, ohne die zusätzlichen zwei Meter für die keilförmigen Abschlüsse. Bei einigen Pfeilern musste nachweislich mehrere Male mit der Maurerarbeit neu begonnen werden.

Auf der Grossbasler Seite, wo man das Rheintor erbaute, wurde die letzte Partie als Zugbrücke gestaltet, die es erlaubte rasch den Weg über den Fluss zu unterbrechen. Es gibt Indizien dafür, dass die Brücke zu Beginn keine Geländer aufwies. Später scheint man wenigsten stromaufwärts ein solches zur Sicherheit erstellt zu haben.

Die fertig gestellte Rheinbrücke musste von der Basler Bürgerschaft unterhalten werden. Eine Folge davon war die Tatsache, dass im 14.Jh die Gelder aus den Aufnahmen neuer Bürger in den Unterhalt der Brücke flossen. Dass diese Pflicht ein teures Unterfangen war, lässt sich auf den zahlreichen Hochwasserschäden ablesen, welche die Brücke oft unpassierbar machten. (1268, 1274/1275, 1302, 1340 und 1343). **W**ichtige Brückenteile, etwa Holzpfeiler, wurden öfters von den Fluten mit sich gerissen. Weitere schwere Schäden gab es im Jahr 1374: Da riss das Wasser gleich zwei Pfeiler weg.
Die Brücke erlitt beim grossen Basler Erdbeben von 1356 keinen nennenswerten Schaden, aber 1358 rammte ein Schiff ein Joch der Brücke, wobei ein Pfeiler einstürzte und viele Menschen umkamen.

Das 15.Jh brachte fortwährend neue Beschädigungen am Bauwerk, durch weitere Hochwasser in den Jahren 1408, 1421 und 1424. Im letzten Fall waren am 15.Juli gleich drei Pfeiler fortgerissen worden. Man erstellte in der aufgerissenen Lücke eine Notbrücke (Pontonbrücke) aus einzelnen Kähnen, die mit Planken verbunden wurden.

Das Käppelijoch
Als nach dem Tod des Habsburger Herzogs Leopold in der Schlacht bei Sempach die Gefahr gebannt war, dass Basel zur Hauptstadt des Hauses Habsburg wurde, fand 1992 die feierliche Vereinigung von Gross- und Kleinbasel statt. Damals wurde offenbar das als Kapelle auf der Brücke bezeichnete "Käppelijoch" renoviert. Diese erste Brückenkapelle erhob sich auf dem äussersten Steinpfeiler der Brücke, und war zuerst wahrscheinlich aus Holz. Bei der Kapelle wurden auch Gerichtsurteile öffentlich vollzogen:

Frauen die des schweren Diebstahls, des Ehebruchs oder Kuppelei für schuldig befunden wurden, oder auch Kindsmörderinnen (meist Frauen die ihre Neugeborenen töteten), wurden dort gefesselt in die Fluten des Rheins geworfen. Das blühte auch Männern die man der Bigamie oder der Elternmisshandlung für schuldig sprach. Bei St.Johann liess man sie dann aus dem Wasser ziehen und wiederbeleben.

Oft gelang es die Verurteilten ins Leben zurückzuholen, womit sie begnadigt waren. Daher führte diese Bestrafung immer seltener zum Tod, weshalb man ab 1634 die Enthauptung durch das Schwert vorzog. Eine andere Strafe war das Schwemmen, das überwiegend an Personen vollzogen wurde, denen man Zauberei oder Wiedertäuferei zur Last legte. An einem Seil zog man sie dreimal unter der Brücke hindurch.

Die alte Brückenkapelle war wahrscheinlich gegen die Brücke hin völlig offen. So war es auch möglich, dass im Januar 1433 einige der zum Konzil zu Basel angereisten Hussiten, die Gegner des Papstes und der konservativen Kirchenfürsten, die Christusfigur in der Kapelle beschädigten. Mit Schneeballwürfen und Fausthieben sollen sie die Figur angegriffen haben. 1478 wurde die Brückenkapelle als Steinbau neu errichtet.

Um die Brücke zu verstärken liess der Rat 1457 einen sechsten Steinpfeiler auf der Grossbasler Seite erbauen. Man nannte ihn nach Bürgermeister Hans von Bärenfels "Bärenfelserjoch". Ein neues Hochwasser brachte am 24.Juli 1480 drei der Brückenpfeiler zum Einsturz. Immer wieder nahm die Brücke bei reissenden Fluten Schaden, so musste auch 1567 ein schadhafter Pfeiler ersetzt werden.

Von dieser Bauaktion zur Neujahrszeit berichtet eine zeitgenössische Aufzeichnung des Dybold Ryff.

> *Es wäre damals nötig gewesen, unter anderem ein steinernes Joch welches bei Hochwasser schadhaft geworden sei, mit einer Wasserstube einzufassen und neu zu bauen. Aber es drang stetig zu viel Wasser in den trockengelegten Bereich um den Pfeiler ein, so konnte nicht gemauert werden.*
>
> ***D**er Rat wandte sich an die Bürgerschaft und bat sie um Frondienste (unbezahlten Arbeitseinsatz). Der Bitte sei entsprochen worden, und am 29.Dezember 1567 zogen die Zünfte zum Schlüssel und zu Hausgenossen um 03.00 Uhr Morgens unter Trommeln und Pfeifen zur Brücke an die Arbeit, um die vollgelaufene Wasserstube solange trocken zu halten, bis der Pfeiler neu erstellt war.*
>
> ***I**n vier Schichten zu drei Stunden hielten die Zunftbrüder im Schweisse ihres Angesichts die Wasserräder in Gang. Andere Zünfte folgten zur Ablösung beim Schöpfdienst. Man habe um die drei Wochen lang Tag und Nacht das Trommeln der Zunftmannschaften auf den Gassen gehört, die zum Wasserschöpfen zur Brücke hinaus zogen.*

Der Stadtplan Merians aus dem 17.Jh zeigt deutlich, dass damals die Fahrbahn der Brücke auf der Grossbasler Seite zu den beiden Torbogen des Rheintors hin breiter wurde. Vermutlich war dies auf der wegen den Holzpfeilern leichter umzubauenden Rheinhälfte nötig, wegen des um 1440 erstmals erwähnten Niederen Rheintors.

Die alte Rheinbrücke erstreckte sich in einem leichten Bogen von Ufer zu Ufer über den Fluss: Der höchste Punkt befand sich beim Bärenfelserjoch, wo die Fahrbahn der Brücke rund 180 Zentimeter höher als an den Brückenköpfen lag. Die Fahrbahn war anfangs nur gute 4 Meter breit und wurde erst mit der Zeit allmählich erweitert.

Im 19.Jh wurde immer deutlicher, dass die Brücke allmählich trotz stetiger Reparaturen altersschwach wurde. In Laufe der Zeit war sie zu einen grossen Flickwerk geworden, das dem zunehmenden Verkehr nicht mehr gewachsen war. Um 1835 nahm man die Brücke genauer unter die Lupe. 1839/40 wurde das Rheintor abgerissen und das Bärenfelserjoch neu gebaut. Dorthin wurde auch das Käppelijoch versetzt. Allerdings vermochte der Bau des neuen Pfeilers die Probleme mit der alten Brücke nicht zu lösen. Eine ganze Reihe von Plänen wurde zwar ausgearbeitet, aber keinen davon wollte man ernsthaft umsetzen. Man begnügte sich mit dem Planen von Massnahmen, vermutlich aus Furcht vor den Kosten.

Als dann zwei Hochwasser in den Jahren 1851 und 1852 die alte Rheinbrücke beinahe ins Elsass hinunterschwemmten, war man zum Handeln gezwungen: Die Brücke wurde ab 1853 umgebaut und begradigt, die Fahrbahn wurde verbreitet. **D**ie Holzpfeiler wurden mit massiven Sitzbänken aus Stein auf der Brücke beschwert. Bis dann hatte man im Werkhof grosse schwere Steine bereitgelegt, um sie bei drohendem Hochwasser als zusätzliche Gewichte auf der Brücke verteilen zu können. (Die Steinbänke wurden nach dem Bau der neuen Brücke 1903/1905 in der Langen Erlen und im Margrethenpark aufgestellt.) **M**an reduzierte die Anzahl der Holzpfeiler, achtete auf einheitliche Abstände und verband sie mit Verstrebungen aus Eisen. Die Brücke bekam Trottoirs mit Eisengeländer und im Käppelijoch stellte man anstelle der

Christusfigur, die man nach der Reformation entfernt hatte, eine Skulptur von Bischof Heinrich von Thun.

Während des Deutsch-Französischen Krieges 1870/71 traf man Vorbereitungen um die Brücke im Kriegsfall mit Dynamit zu sprengen. Zwischen zwei Pfeilern wurde je eine Kiste mit Sprengstoff platziert und durch Zündschnüre in Röhren untereinander und mit beiden Ufern verbunden.

Trotz dieser Neuerungen kam noch im selben Jahrhundert das Todesurteil für die alte Rheinbrücke. Sie hatte in ihrem hohen Alter leistungsstarke Konkurrenz bekommen, denn seit 1874 gab es weiter flussaufwärts eine Eisenbahnbrücke und seit 1879 stand die Wettsteinbrücke. Das Aufkommen der elektrischen Strassenbahn 1895 kündigte auch das Ende an.

Auch mit verstärkter Fahrbahn war es nicht länger zu verantworten, den immer schwerer werdenden Verkehr – vor allem auch das neue Tram - über die altgediente Brücke rollen zu lassen. Im April 1899 fällte der Grosse Rat Basels den Entscheid, eine neue Brücke aus Stein mit einer fast zwanzig Meter breiten Fahrbahn zu bauen.

Am 11.November 1905 konnte Basel seine neue Rheinbrücke offiziell einweihen. Über zwei Jahre lang war der Verkehr über eine provisorische Holzbrücke wenige Meter rheinab geleitet worden. Die alte Rheinbrücke aus den Tagen von Bischof Heinrich von Neuenburg war nun endgültig zu einem verschwunden Teil der Geschichte geworden und ist nur noch auf älteren Fotographien zu sehen.