

Werk

Titel: Die alte Rheinbrücke in Basel

Autor: Probst, Eugen

Ort: Berlin

Jahr: 1903

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?523137273_0005|log42

Kontakt/Contact

[Digizeitschriften e.V.](#)
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

Die Denkmalpflege.

Herausgegeben von der Schriftleitung des Zentralblattes der Bauverwaltung, W. Wilhelmstraße 89.
Schriftleiter: Otto Sarrazin und Friedrich Schultze.

V. Jahrgang.
Nr. 7.

Erscheint alle 3 bis 4 Wochen. Jährlich 16 Bogen. — Geschäftstelle: W. Wilhelmstr. 90. — Bezugspreis
einschl. Abtragen, durch Post- oder Streifbandzusendung oder im Buchhandel jährlich 8 Mark; für das
Ausland 8,50 Mark. Für die Abnehmer des Zentralblattes der Bauverwaltung jährlich 6 Mark.

Berlin, 20. Mai
1903.

[Alle Rechte vorbehalten.]

Die alte Rheinbrücke in Basel.

Von Eugen Probst in Zürich.

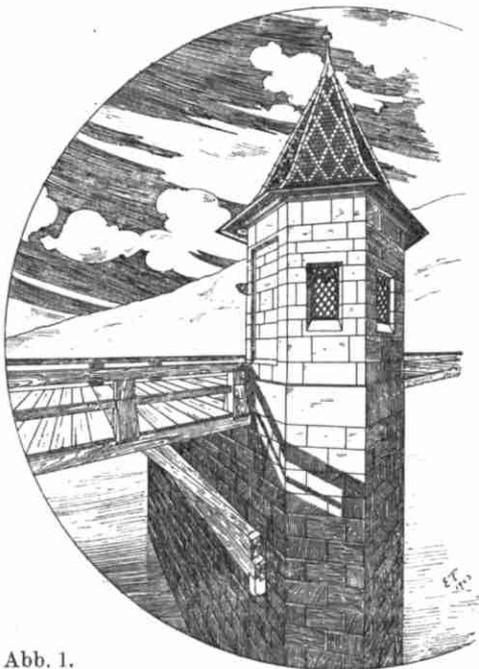


Abb. 1.

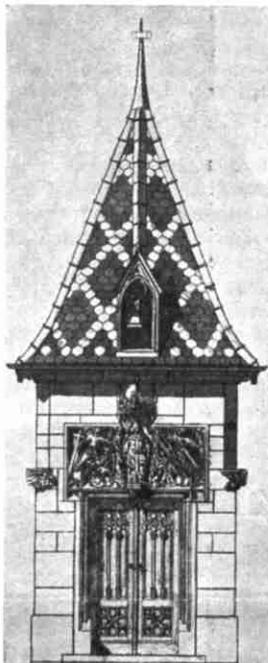


Abb. 2.

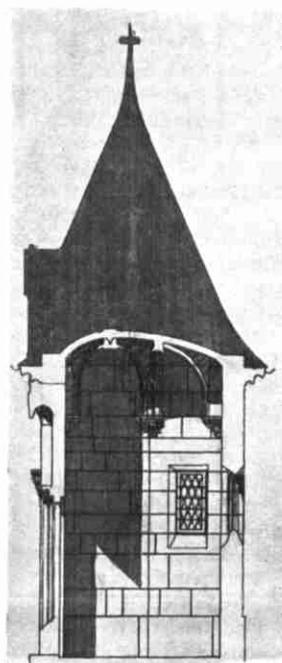


Abb. 3.

100 50 0 1 2 3 4m

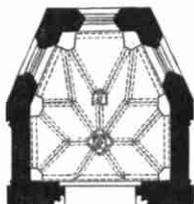


Abb. 4. Grundriß.

Wie die Leser der „Denkmalpflege“ schon aus verschiedenen Mitteilungen (Jahrg. 1899, S. 60, 75, 1901, S. 87) entnommen haben, wird im Juni dieses Jahres eine der ältesten und in ihrer Art bedeutendsten Brücken, welche über den Rhein führen, die alte Rheinbrücke in Basel, verschwinden (vergl. a. Zentralblatt der Bauverwaltung 1902, S. 101). Im nachfolgenden soll eine kurze Geschichte des alten Bauwerkes, soweit es im Rahmen der „Denkmalpflege“ möglich ist, Platz finden.

Basel galt von jeher als eine der ältesten deutschen Städte, Handel und Verkehr blühten schon früh, doch wurde die Verbindung zwischen den auf beiden Ufern des Rheins liegenden Stadtteilen immer nur durch eine Fähre vermittelt, bis die in den ersten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts eröffnete Gotthardstraße und im Zusammenhange damit die Ausbildung des unteren Hauensteinpasses zum großen Verkehrsweg zwischen Süden und Norden dem Gedanken eines Brückenbaues in der damals noch sehr bescheidenen Bischofsstadt Basel mächtigen Vorschub leistete und vielleicht gar mitbestimmend für die Errichtung des Bauwerkes war. Unter Bischof Heinrich von Thun (1215–1238) wurde die Brücke begonnen und mit Unterstützung der Bürger und Nachbarn wie auch der badischen Klöster Bürglen und St. Blasien im Jahre 1230 vollendet. Zur Deckung der Kosten sah sich der geistliche Herr genötigt, den Kirchenschatz an die Juden zu verpfänden. Später im 14. Jahrhundert wurde die Unterhaltung aus dem Brückenzoll bestritten, den jeder, der die Brücke benutzte, entrichten mußte; auch die Gelder der Neubürger, welche diese zur Erlangung des Bürgerrechts zu bezahlen hatten, flossen in die Brückenkasse. Die Brücke bestand anfangs aus fünf steinernen und sieben fichtenhölzernen Jochen oder „Archen“, erstere aus roten Sandsteinquadern, letztere aus eingerammten und durch Zangen und Querhölzer miteinander verbundenen Pfählen konstruiert. Die Fahrbahn bildete ein hölzerner Belag, zuerst ohne Bürgersteig, und war auf beiden Seiten durch ein einfaches hölzernes

Geländer begrenzt. Im Jahre 1458 wurde ein sechstes, das sogenannte Bärenfelsenjoch gebaut, dessen Form insofern von der der übrigen Pfeiler abweicht, als die auf der Westseite (stromabwärts) vorgebaute Schranke fehlt und der Pfeiler zugleich auf der Ostseite aus der Flucht vorspringt. Man beachte die Eigentümlichkeit der stromabwärts, statt, wie üblich, stromaufwärts angelegten Schranken. Es hat den Anschein, als ob der Brückenbauer von Anfang an auf eine später mögliche Verbreiterung der Fahrbahn nach dieser Seite Rücksicht nehmen wollte. Vom

letzten Viertel der Brückenlänge gegen das Rheintor zu, also in einer Länge von etwa 50 m teilten zwei übereinander liegende Balken die gegen das linke Ufer breiter werdende Fahrbahn in zwei gleiche Teile, um einen Zusammenstoß der ein- und ausfahrenden Fuhrwerke zu vermeiden. Für den militärischen Schutz des wichtigen Rheinüberganges, dessen Bedeutung auch heute noch nicht unterschätzt wird, errichtete der Rat der Stadt Basel schon im Jahre 1362 das starke Rheintor, „den festen Turm ze Rin“, von welchem herab dann später bis ins 19. Jahrhundert der allbekannte Lällenkönig (welcher sich jetzt im historischen Museum befindet) die Kleinbasler neckte.

Mußte ein Brückenjoch ausgebessert werden, so wurde der Verkehr auf der Brücke eingestellt und durch eine Fähre um ein Fährgeld vermittelt. Die bauliche Aufsicht führte dabei der von der Stadt bestellte „Bruggmeister“. Der Unterhalt der Brücke verschlang oft ungeheure Summen, besonders wenn infolge von Hochwasser beinahe die ganze Brücke unter Wasser kam, was vor der Rheinkorrektion gar nicht selten der Fall war. Schramm spricht in seiner „Beschreibung merkwürdiger Brücken“, Leipzig 1735 von der Basler Rheinbrücke „als eines Bauwerkes, desgleichen am ganzen Rheinstrome der Länge und Dauerhaftigkeit wegen nicht zu finden, annoch übertroffen wird. Es ist solche sehr alt und findet man, daß anno 1480 der Rhein so groß gewesen, daß man zu Basel das Wasser auf der Brücke mit der Hand hat schöpfen können“. Noch im Jahre 1876 war der Rhein sehr stark angewachsen, sodaß der Verkehr über die Brücke eingestellt werden mußte, weil man deren Zerstörung befürchtete. Mit Wagenladungen von Eisenbahnschienen und Steinen wurde damals die alte Brücke belastet, um sie vor dem Untergang zu retten.

Es ist ein Beweis von einer außerordentlich guten Konstruktion, wenn man bedenkt, daß im Laufe von sieben Jahrhunderten die Brücke nie, weder teilweise noch ganz ein Opfer der reißenden Wassermassen geworden ist. Jedoch spielt hierbei ein Um-