Zeitschrift: Rheinfelder Neujahrsblätter
Herausgeber: Rheinfelder Neujahrsblatt-Kommission
Band: - (1988)

Artikel: Geschichte der Rheinfelder Brücke bis zum Brand vom 12.6.1897
Autor: Hunziker, Peter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-894531

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: 04.07.2025

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

Geschichte der Rheinfelder Brücke[1] bis zum Brand vom 12. 6. 1897

von Peter Hunziker

Der folgende Text ist entnommen aus «Brücke am Hochrhein» von Gerda Seeger.[2]

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 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.

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.

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».[3]

Schon im Jahre 1198 nannte sich ein Bürger Rheinfeldens nach der Brücke: Heinricus de Ponte.[4]

Es ist anzunehmen, dass die Brücke während des ersten Ausbaus der Stadt um 1155–1170 unter Herzog Berchtold IV. von Zähringen errichtet wurde.

Zunächst vermittelten die Brücken 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–Wyhlen 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.

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.»[5]

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. Über jenes Naturereignis schreibt der Basler Chronist: Im Jahre 1408 war der Winter so kalt, *«also das der Rine überfror von Coeln untz gen Strasburg, das man darüber fuor mit karren und mit wagen, zu rosze und zu fuos, was man wolte. Des selben glichen tete man hie obenen zu Nuwenburg und ze Rinvelden ... Do kam ein warmer regen und wynd und brache das wetter und das ys, und zerbrach alle die brucken, die uff der Aren warent und uff dem Rine, von Louffenberg untz gen Strasburg, oune die brucke zu Louffenberg und ze Basel.»*[6]

Die nächste grössere Unwetterkatastrophe, bei der keine der Brücken heil davon kam, 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 fuorend all hinweg.»*[7]

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. 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 westliche Stützpunkt des österreichischen Herrschaftsbereiches. Laufenburg und Säckingen hatten nicht diese Bedeutung, und Basel mag als mächtige Bischofsstadt den Angreifenden Respekt eingeflösst 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 wehrten 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 Beschiessungen. 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 zwuschent dem schlosz und dem usseren turn gar hinweg, das die von Basel under Ougst[9] 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 herzog. 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. Um die Möglichkeit eines solchen zu verringern, schlichen 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 Österreicher 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 Felsinsel 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 Probst und Magistrat an, den unsinnigen Plan, auch hier die Brücke zu zerstören, aufzugeben; sie boten ihm dafür sogar 100 Louisdor an. General Baillard steckte das Geld ein, konnte seine Rachegelüste jedoch nicht bezähmen und steckte die Brücke dennoch in Brand.

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 das Wasser verdrängt werden musste. Für die damaligen Brückenbautechniker 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 Basel ein steinen joch ahn der Reinbrückhen . . . mit einer Wasserstuben ingefasst undt wider gebuwen mit grossen kosten.»*[12]

Eine solche Wasserstube wurde in Form eines Vierecks angelegt[13], 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 «herauszugamppen». 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.

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 käussern nichts gebreche, und wann sich dergleichen ergebe, die reparation vorgeschriebener massen . . . fürnehmen zu lassen.»[14]

Die Brücke in Rheinfelden stellte im 17. Jahrhundert ein wichtiges Glied der Wehranlagen dar. Abb. S. 61 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 Burgstell mitten im Rhein führt eine teils offene, teils gedeckte Brücke, gestützt auf drei Pfeiler, zum inneren Rheintor. Dieses ist mit einem Fallgitter versehen und bildet den Zugang zur Stadt. Zwischen dem Kastell und dem Böckersturm befindet sich eine gedeckte Brücke ohne Pfeiler. Hier, beim Böckersturm, der den Zugang zur Brücke von Norden her schützt, 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 bedeckt 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 Schiess-Scharten für die Musketiere versehen . . . Die Stadt kann auf der Seite des Rheins nicht angegriffen werden, wo man die Brücke nicht überrumpelt . . .»[15]

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 Abb. S. 87 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.)

Die Brücke wurde 1807 erbaut. Zahlreiche Akten berichten von den verschiedenen Bauabschnitten. Der Herr Baumeister Baltenschwiler verpflichtete sich, «die alten 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 . . . »[16]

Der längere, auf Abb. S. 91 sichtbare Teil der Brücke wurde in folgenden Abschnitten erbaut: «Die Brücke von dem Burgstell an bis an das Wachthaus und mit demselben verbunden wird in zweiyen 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 Ziegeltach gedeckt und mit Ladenwänden überzogen seyn, auch in der Mitte wenigstens 4 Öffnungen oder Fensterliechter haben.»[16] Der mächtige Pfeiler beim Burgstell war der St. Johannispfeiler, daneben befindet sich der St. Anna-Pfeiler. Abb. S. 103 zeigt den Blick aus dem nördlichen Brückenteil auf den Verbindungsweg über das Burgstell und auf die südliche Brücke, Abb. S. 97 beide Brücken vor dem Brande. Infolge des wachsenden Verkehrs musste die Brücke Baltenschwilers 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. Abb. S. 99 zeigt die Nordbrücke nach dem Brand. In den Jahren 1911/12 wurden die letzten Teile der alten Brücke abgerissen und die jetzige Brücke in Stein und Eisenbeton erbaut.

Die grossen Ströme waren schon im Mittelalter meistens beidufrig 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 Königsschloss auf dem «Stein». Als später das Schloss nicht mehr «Pfalz» oder Sitz des Königs war — von hier aus begab sich 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 Frevelfälle auf der Brücke gehörten anfänglich zur Burg.

Die österreichischen Herzöge als Pfandherren der Stadt Rheinfelden seit 1330 hatten so gut wie vor ihnen der König alles Interesse am Gedeihen der Stadt, schon weil diese doch die nächste Kraft war, wenn es galt, schwere Brückenschäden rasch zu beheben und die Brücke im Notfall zu verteidigen. Schloss und Brücke bildeten weder baulich noch 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 Herzögen von Österreich einen Pfandlösungsrevers 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 Abzahlung, 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 Ächtung 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 Österreich 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 Burgstell und dem Ow-Tor am Nordende. d) Die Stadt richtet und büsst, was sich an Frevelfällen auf der inneren Brücke ereignet, also zwischen Burgstell und dem innern Rheintor (1374 erwähnt, 1560–69 neu aufgebaut und 1842 abgebrochen); dem Hans Friedrich von Landeck soll sie gestatten, auf dem Burgstell 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 zahlreiche 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 Hohenklingen und Diethelm von der Hohenklingen 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 genzlich werdent vor allem schaden lidig und los geseit»*[17].

«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 eingebracht sind.»[17]

Wie hoch war nun der Zoll, der von den 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 füeren, die gebent den halben zoll, wann aber sy uff mer gewün oder umb lon füerent, so geben sy gantzen zoll . . .»*[17]

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 hatte, den Zoll erhöhen zu dürfen. König Ferdinand bewilligte dies mit folgenden Worten:

«Wir Ferdinand . . . bekhennen . . . offennlich mit diesem brief, das wir unsern getrewen lieben schuldthaissen und rat unser stat Reinfelden auf ir underthenigist bit unnd in ansehung, das sy an der Reinbruggen daselbs vil gelts verpaut haben und dieselb pruggen von irem alten zol nit erhalten khönden, noch von der stat einkhomen . . . ainiche steur oder hilff dartzue thuen mugen, zu erhaltung bemelter unnser stat Reinfelden 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 . . .»*[17]

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.

Die Räte und Schultheissen gaben sich aber nicht geschlagen, sie berichteten dies dem König und baten 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 straße ihensyt des Reins auf Hermansthor zu besuechen faren und gebrauchen, dardurch inen dann der zoll an der Reinpruggen entzogen werde und also unserer genedigisten bewilligung nit fähig oder geniesslich sein mugen . . . »[17]

(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. Überhaupt scheint die Stadt in König Ferdinand einen Gönner gehabt zu haben. Schon 1567 gestattete Erzherzog Ferdinand eine ganz bedeutende Erhöhung des Brückenzolles und des Zolles am Hermannstor. Die Bestimmungen über den erhöhten Zoll machen deutlich, wer damals über die Rheinbrücke ging und was alles darüber gefahren und 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.»[18]

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. Der Zahl nach seien es mehrteils ausländische, fremde, schweizerische oder schwäbische Fuhrleute, welche der Zoll beführe. 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 Burgstell wieder repariert werden, was auch 1000 Reichsgulden kosten werde.»[18]

Die Erhöhung war vermutlich beibehalten worden, denn 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 fahren, 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.»*[17]

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 komen, auch von yeder person, so yß und in ritt, fart oder gath, den zoll zu fordern und niemands nichts ufschlachen lassen, . . . darzuo die pruggen in burem, ordentlichem wesen zu halten, und alles das thuon, als von alter und gewonheyt har Reinprugg zoller than haben und thuon sollent, alles getreuwlich und unguarlich.»[19]

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.

Am 12. Juni 1897 brannte in Rheinfelden — wie schon erwähnt — die Brücke zum grössten Teil ab. Sie wurde abgerissen und an ihrer Stelle eine Steinbrücke erbaut, die am 15. Dezember 1912 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 Burgstells, wo er noch heute steht.[11]

Die Geschichte des Baus der Rheinfelder Brücke zwischen 1905 und 1912 wird als Hauptartikel in den Neujahrsblättern 1988 erscheinen.

Anmerkungen

1 1. Teil der Geschichte des Baus der Rheinfelder Brücke von 1905–1912, welche im NJB 88 als Hauptartikel erscheinen wird.
2 «Brücken am Hochrhein» aus «Vom Jura zum Schwarzwald» Heft 1/2, 1956, Seite 21.
3 Sebastian Burkart, Geschichte der Stadt Rheinfelden, Sauerländer, Aarau 1909, Seite 69.
4 Württembergisches Urkundenbuch II, Seite 326, AUII, Seite XVII.
5 Basler Chroniken, Bd. V, Seite 56.
6 untz = bis.
7 Basler Chroniken, Bd. V, Seite 136 und 531.
8 Vgl. Beschreibung der Belagerung in Sebastian Burkart, Geschichte der Stadt Rheinfelden, Seite 113–116.
9 Ougst = Augst.
10 Basler Chroniken, Bd. V., Seite 284.
11 Burkart, Geschichte der Stadt Rheinfelden.
12 Baer, Kunstdenkmäler von Basel-Stadt, Bd. I, Seite 318.
13 Beschreibung des Baues einer Wasserstube nach Schaffhauser, Beiträge zur vaterländischen Geschichte, Thayngen 1938.
14 Das Stadtrecht von Rheinfelden, Seite 433.
15 Burkart, Geschichte der Stadt Rheinfelden, Seite 460.
16 Stadtarchiv Rheinfelden, Akten.
17 Stadtrecht von Rheinfelden, hg. v. Welti, Seiten 37, 47, 262, 293, 295.
18 Burkart, Geschichte der Stadt Rheinfelden, Seite 313.
19 Stadtrecht von Rheinfelden, Seite 207.

Anhang 1

Zum Brand der alten Holzbrücke, die 1807 von Blasius Baltenschwiler (Baldischwiler) erbaut worden war, erschien folgender Zeitungsausschnitt aus dem Südkurier von W. Oser, 28–30. August 1962.
«Die äussere grosse Brücke wurde am 12. Juni 1897 ein Raum der Flammen. Wie der Brand entstand, liess sich nie genau ermitteln, doch bestand der Verdacht, dass ein weggeworfenes Streichholz die Ursache war. An dem heissen Sommertag brannte die Brücke bald über ihre ganze Länge. Gefördert wurde der Brand durch eine unter der Brücke durchgeführte Gasleitung. Die von beiden Seiten anrückende Feuerwehren von Rheinfelden/Schweiz und Nollingen waren machtlos, zumal schwarze Qualmwolken jegliche Sicht nahmen. Sie mussten sich darauf beschränken, das Zollhaus und das Haus Benziger zu schützen, wobei sie das Wasser in grossen Tragbütten vom Rhein heraufgetragen hatten. Der Brand der Eichenbohlen und Pfeiler dauerte bis in die Nacht; erst dann brach die Brücke zusammen und verschwand im Rhein. Einzelne brennende Teile schwammen weit stromabwärts, ein aufrecht stehender Balken beleuchtete die schwimmenden Reste bis nach Basel.»

Anhang 2

Blasius Baldischwiler wurde am 1. Februar 1752 in Ober-Aispel, Gemeinde Indlekofen, Landkreis Waldshut, als Sohn des Johannes Baldischwiler und dessen zweiter Ehefrau Anna Mayer geboren. Um 1775 liess sich Baldischwiler in Laufenburg nieder, wo er 1778 das Bürgerrecht erhielt. Die Brücken des Baumeisters Blasius Baldischwiler sind in chronologischer Reihenfolge:

- Olten 1804
- Rheinau 1806
- Rheinfelden 1807
- Baden 1809
- Wettingen 1818
- Kaiserstuhl 1823
- Eglisau (Projekt um 1806)

Sein Werk wurde weitergeführt von seinen Nachfahren Blasius Mathias Baldischwiler jun. (1789–1872), Emanuel Adolf Balteschwiler (1845–1920), Adolf Balteschwiler (1877–1948) und Fritz Baltenschwiler (1910–1953). Aus «Brücken, Fähren, Furten», Ausstellungsschrift des Museumsvereins Laufenburg, Museum Schiff vom 18. Mai 1985 bis 13. April 1986.