

Am Drahtseil über den Rhein : mit der "fliegenden Brücke" zur Kunsthalle

Autor(en): **Valentin, Christine**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft**

Band (Jahr): - **(2020)**

Heft 4: **Der Rhein**

PDF erstellt am: **30.06.2024**

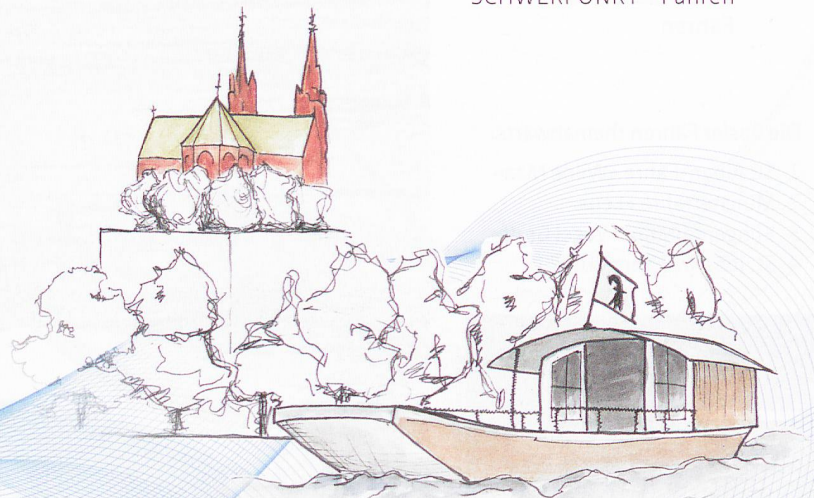
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-895368>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Am Drahtseil über den Rhein

Mit der «fliegenden Brücke» zur Kunsthalle

Selbstverständlich wurde der Rhein schon vor diesem Datum mit Schiffen befahren und so der Übergang vom Gross- ins Kleinbasel sichergestellt. Flosse, Lastenkähne, Segelboote und Weidlinge sind auf alten Zeichnungen und Gemälden zu sehen. Auch Ansätze zu Fährbetrieben gab es seit dem Mittelalter; diese «varen am Rine» wurden bei Hochwasser eingesetzt. Sie alle ergänzten die Mittlere Brücke, die seit 1225 als einzige Brücke weit und breit den Rhein überspannte – und diese einzigartige Stellung bis 1879 behielt.

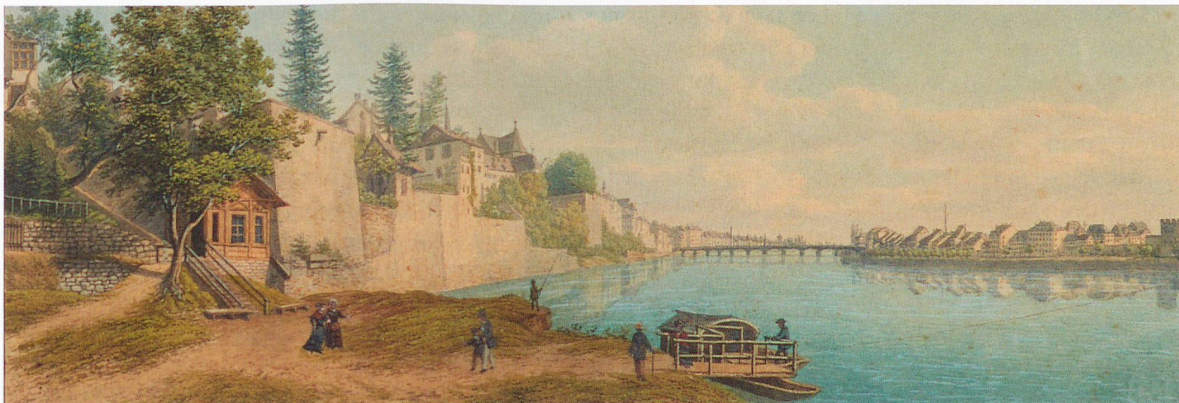
Koblenz als Ideengeber

Die Basler Fähren sind jedoch eine Erfindung der Neuzeit und zudem auch keine rein baslerische Angelegenheit. Erst in der Mitte des 19. Jahrhunderts wurden auf Initiative des Basler Kunstvereins die ersten starken Drahtseile über den Rhein gespannt. Sein langjähriger

Sie gehören zum Stadtbild wie das Münster – und manch eine und einer meint: auch schon so lange. Dabei fuhr erstmals am 14. November 1854 in Basel eine Fähre über den Rhein.

Text **Christine Valentin** · Fotos **Claude Giger**

Die «fliegende Brücke für Fussgänger» ist immer noch ein beliebtes Transportmittel.



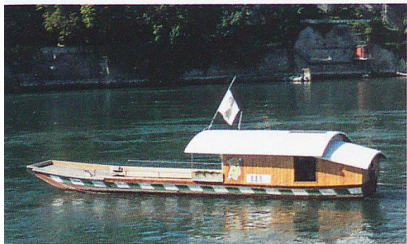
Aquarell von Johann Jakob Schneider (1822–1889). Rheinansicht mit Blick vom Landungssteg der Harzgrabenfähre rheinabwärts bei der heutigen Wettsteinbrücke. Im Holzhaus neben der Treppe erwarben die Fahrgäste das Ticket für die Überquerung des Flusses mit der «Rheinmücke» Richtung Waisenhaus.

Die Basler Fähren rheinabwärts:

- 1 St. Alban-Fähre «Wilde Maa»
- 2 Münsterfähre «Leu»
- 3 Klingentalfähre «Vogel Gryff»
- 4 St. Johann-Fähre «Ueli»



Fotos links: Dr. Hartigaller, Wikimedia



Trotz frischer Luft: Auch auf der Fähre schützt man sich und die anderen sinnvollerweise mit einer Maske vor dem Coronavirus.

Präsident Johann Jakob Im Hof-(Forcart)-Rüesch hatte solche Fähren «nach der Zurzacher Messe bei Koblenz» gesehen, an der Mündung der Aare in den Hochrhein.

Im Hof brachte die Idee im Oktober 1848 in den Vorstand des Kunstvereins ein, mit einer Fähre eine attraktive und gleichzeitig auch lukrative Verbindung vom Gross- ins Kleinbasel anzubieten. Der Vorschlag traf auf offene Ohren – sowohl im Vorstand wie später auch bei der Regierung. Denn zur gleichen Zeit war das Projekt der Harzgrabenbrücke (heute Wettsteinbrücke) ins Wasser gefallen. Und ein Herzensprojekt des Kunstvereins kam mangels Geldes einfach nicht voran: der Bau eines eigenen Künstlerhauses. Deshalb entschlossen sich die Kunstliebhaber, mit einem Kapital von 15 000 Franken eine Aktiengesellschaft zu gründen – «zur Erbauung einer fliegenden Brücke für Fussgänger». Unter den Geldgebern war übrigens auch Medizinprofessor Carl Gustav Jung, der Grossvater des gleichnamigen, bekannten Psychoanalytikers.

Die «Rheinmücke» fördert die Kunst

Nur sechs Jahre später, ab 14. November 1854, querte die erste Basler Roll- oder Gierseilfähre mit dem poetischen Namen «Rheinmücke» regelmässig den Fluss. Für fünf Centimes nutzte man schon damals ökologisch die Strömung des Rheins, um bequem vom Harzgraben am Grossbasler Ufer zum Waisenhaus zu gelangen. Das Geschäft florierte, und weitere Fähren mehrten über die Jahre den Gewinn des Fährenfonds. Das eigentliche Ziel des Fährbetriebs – Benefiz für die Gesellschaftskasse, um ein eigenes Künstlerhaus zu bauen –, wurde 1872 am Steinenberg verwirklicht. Rund 185 000 Franken kostete der Bau von Architekt J. J. Stehlin. An die Kosten der Kunsthalle steuerten die Basler Fähren den stattlichen Betrag von 85 000 Franken bei. Weitere namhafte Beiträge aus dem Fährenfonds flossen auch ans St. Jakobs-Denkmal (1872) und in die Skulpturhalle (1886). ■

Quellen

Eugen A. Meier: «z'Basel an mym Rhy. Von Fähren und Fischergalgen», Birkhäuser Verlag Basel, 1971, ISBN 3-7643-0578-9
Wikipedia: https://de.wikipedia.org/wiki/Basler_Fähren