Zeitschrift: Rheinfelder Neujahrsblätter
Herausgeber: Rheinfelder Neujahrsblatt-Kommission
Band: 69 (2013)

Artikel: 100 Jahre alte Rheinbrücle
Autor: Gottschall, Ute W.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-894785

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: 17.07.2025

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

100 Jahre alte Rheinbrücke

Ute W. Gottschall

Geschichte ist für manche Menschen eine wenig interessante Aneinanderreihung von Jahreszahlen und historischen Fakten, die man allenfalls noch nachschlägt, aber sich nicht merken kann. Wie interessant sind aber die Geschichten von Menschen, von Objekten, die sich als Schicksale, aber auch als Anekdoten und lustige Histörchen durch Weitererzählen von Mensch zu Mensch erhalten und dem Faktum Historie das menschliche Antlitz verleihen. Wenn Geschichten Geschichte erzählen, dann wird es wirklich interessant und kaum jemand kann sich dem entziehen!

In diesem Sinne historische Fakten lebendig und interessant zu verpacken, will die Sonderausstellung 2012 im Fricktaler Museum das 100 jährige Jubiläum des heutigen Brückenbauwerks verstanden werden.[1]

Brückengeschichten

Brücken sind Überführungen eines Verkehrsweges über einen anderen Verkehrsweg, über ein Gewässer, über...» Die emotionslose Definition einer Brücke nach DIN scheint im ersten Moment nichts mit dem geschichtsträchtigen Bauwerk und mit den damit verbundenen Emotionen gemein zu haben. Und doch – auch die Brücke in Rheinfelden ist natürlich all' das und noch viel mehr...

Die Brücke in Rheinfelden, von Basel bis Laufenburg viele Jahrhunderte lang die einzige Verbindung über den Rhein, war Handelsweg, Reiseweg und Verkehrsweg, bis sie in dieser Funktion von der Autobahnbrücke 2006 mehrheitlich abgelöst wurde.

Ausschlaggebend für das Ausstellungsthema ist das 100 Jahr Jubiläum der derzeitigen Rheinbrücke. Dies bietet ausreichend Anlass zu

[1] Zur Erforschung der historischen Fakten war Nicole Stephan als wissenschaftliche Mitarbeiterin im Fricktaler Museum tätig und hat über mehrere Monate die verschiedenen Quellen, Aufzeichnungen und Pläne zur Brücke erfasst, erforscht und ausgewertet. Diese Ergebnisse bilden eine wesentliche Grundlage der Ausstellung.

Plakat zur Ausstellung im Fricktaler Museum

feiern, aber auch inne zu halten und zurück zu schauen. Das Alter des Bauwerks bedeutet wenigstens 100 Jahre Geschichten von Menschen, die die Brücke erbauten, sie finanzierten, sie überquerten, die Brücke schlossen und wieder eröffneten.

Das sind Geschichten unserer Eltern, unserer Grosseltern und Urgrosseltern, unserer Vorfahren aber auch eigene Erlebnisse auf der Brücke, die wir heute erfahren, die aber morgen bereits Geschichte sind und je länger die Zeit voranschreitet auch eine historische Dimension erfahren.

Anfangs nur Flussübergang entwickelte sich die Bedeutung der Brücke zum Grenzübergang, zum historischen Schauplatz, die Brücke war historisch und ist heute noch Zollstelle, sie war Verkehrsweg, ist heute Spazierweg und Aussichtspunkt, war historischer Schauplatz und wird auch die Zukunft als Geschichte annehmen. Sie ist aber auch Platz sagenhafter und tatsächlicher Geschichten und bis heute verbindendes Element zwischen zwei Ufern, zwischen zwei Städten und zwei Ländern, zwischen Menschen, sie ist Flanierweg und Platz zum Feiern, Platz zum Austausch und zum Zusammensein.

Die Ausstellung beschäftigt sich mit den vielfältigen Facetten des Bauwerks. Während die Geschichte des Flussübergangs einen Teil der Stadtgeschichte, einen Teil der Weltgeschichte beleuchtet und gleichzeitig aufzeigt, welche Bedeutung die Brücke innehat, deren Pflege auch schon in historischen Quellen beschrieben ist.

Ein Brückenschlag zwischen dem Gestern und dem Heute zeigt anhand von Objekten und zahlreichen Bildern den Facettenreichtum der Brücke in Rheinfelden.

Aus Anlass des 75 jährigen Bestehens der Brücke erschien 1987 eine Sondernummer der Rheinfelder Neujahrsblätter, welche sich in erster Linie den zahlreichen Darstellungen der Stadt seit dem 15. Jahrhundert mit einer Brücke widmet. Als eines der ältesten bildlichen Zeugnisse ist sicherlich der topographische Kupferstich Matthäus Merians zu nennen, der auch aus ikonographischen Gründen für das Bild der Stadt durch die Jahrhunderte von Bedeutung ist.[2]

Die Geschichte des Flussübergangs

Warum steht gerade an dieser Stelle des Rheins eine Brücke? Wer hat diesen Standort für einen Flussübergang ausgewählt – und was hat ihn dazu bewogen?

---

[2] Vgl. Gottschall, U. W., Rheinfelden 1547–2009. Ansichten Einsichten Aussichten. Rheinfelder Neujahrsblätter 2010, 73ff

Wäre diese Idee nicht so genial, die Topographie nicht so ideal gewesen, gäbe es die heutige Brücke vielleicht nicht, denn zahlreiche Zerstörungen derselben durch Kriege, Unwetter oder Feuer, erforderten immer wieder Instandsetzungsarbeiten zum Erhalt und zur Sicherung des Übergangs.

Und so hat die Rheinfelder Rheinbrücke von 1911/12 zahlreiche Vorgängerbauten, und auch die Geschichte des ersten Erbauers reicht weit in die Historie hinein. Er erkannte im Vorhandensein der Burg als Sitz der Grafen und damit der Bedeutungssteigerung der Stadt die Notwendigkeit einer Brücke zur Versorgung der Burg und Sicherung des Handels- und Verkehrsweges.

Die besondere Topographie des Ortes ist die Tatsache, dass der Fluss hier weniger breit als an anderen Orten war und zwei Muschelkalkfelsen und ein kleines Riff aus dem Wasser ragten. Diese konnten als zusätzliche Brückenpfeiler in den Bau miteinbezogen werden.

Auf dem grösseren der beiden Muschelkalkfelsen, der so genannten Felseninsel, stand bereits im 10. Jahrhundert die Burg Stein als Sitz der Grafen von Rheinfelden, denen andere adlige Geschlechter und der hohe Adel mit seinen Gefolgsleuten in Rheinfelden folgten. 1130 erteilte Graf Konrad von Zähringen Rheinfelden das Stadtrecht. Vermutlich liess Graf Berchtold IV. von Zähringen die Brücke bei der ersten Stadterweiterung um 1155–1170 bauen. Denn obwohl per se erstmalig 1275 urkundlich erwähnt, bestätigt eine historische Quelle von 1198 einen Heinricus de Ponte (Heinrich von der Brücke) und damit eine bereits vor diesem Datum vorhandene Brücke. In jedem Fall gehörte die frühere Sicherung des Flussübergangs in Rheinfelden, mit den Brücken in Laufenburg (1207) und Basel (1225) zu den wichtigsten Flussübergängen am Oberrhein.

Schon früh hatte man auch die strategische Bedeutung des Übergangs erkannt.

Die Geschichte der Brücke als strategischer Verbindung zur Sicherung der Macht

Die Entstehung der ersten Brücke bei Rheinfelden stand im engen Zusammenhang mit der Erweiterung des zähringischen Einflussbereichs. Den in Südwestdeutschland und im schweizerischen Mittelland begüterten Herzögen war Rheinfelden ein Angelpunkt innerhalb ihrer Herrschaft. Im 12. Jahrhundert bauten daher die Zähringer die Siedlung zur Stadt aus und errichteten im Schutze der Inselburg eine Brücke. Im Konkurrenzkampf zwischen den regionalen Herrschaftsträgern wie

etwa den Bischöfen von Basel oder den aufstrebenden Habsburgern war die Verfügbarkeit eines eigenen Rheinübergangs für die Zähringer von grossem Vorteil.

Nach den Zähringern strebten die Habsburger nach einer territorialen Verbindung ihrer Stammlande im Elsass und im Aargau, um ihre Position und ihre Macht am Hochrhein zu verstärken. Bei bewaffneten Auseinandersetzungen zwischen den Erzrivalen Habsburg Österreich bzw. dem Deutschen Reich und Frankreich diente das im südlichen Breisgau liegende Hochrheintal immer wieder als militärische Durchgangsachse. Dies erhöhte die militärstrategische Bedeutung der hier gelegenen habsburgischen Städte und Flussübergänge, wobei besonders Rheinfelden im österreichischen Verteidigungssystem eine wichtige Rolle zukam und entsprechende bauliche Absicherung erfuhr.

Geschichten zur Geschichte der Brücke des 20. Jahrhunderts

Die Geschichte des heutigen Brückenbauwerks ist die Geschichte der letzten 100 Jahre und damit die des 20. Jahrhunderts, die sich aus vielen Geschichten von Rheinfeldern beidseits des Rheins, aus vielen Begebenheiten rund um die beiden Weltkriege, um Flüchtlingsströme und Hilfsaktionen zusammensetzt.

Vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges (1914–1918) pflegten die Menschen der beiderseits des Flusses gelegenen Städte Rheinfelden gute Kontakte, sowohl privater wie auch wirtschaftlicher Natur: Neben grenzüberschreitenden Heiraten, war das Arbeiten im jeweils anderen Land, aber auch gemeinsame kulturelle Veranstaltungen wie Konzerte oder auch sportliche Wettkämpfe nicht ungewöhnliches. Die Zollformalitäten verliefen unkompliziert. Doch mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges erfuhr dieses gute nachbarschaftliche Verhältnis eine jähe Unterbrechung. Die Grenzbesetzung und Errichtung von Barrikaden aus Sandsäcken, die mit der seitens des Bundesrats angeordneten Generalmobilmachung am 31. Juli 1914 einherging, verhinderte folglich den Verkehr über die Rheinbrücke. Darunter litt auch der Tourismus in der Schweiz allgemein, der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen Aufschwung erlebte.

Waren der Personenverkehr sowie der Warenhandel zuvor freiheitlich geregelt – so fand sich der neutrale Staat aufgrund der kriegsbedingten Wirtschaftsblockaden plötzlich in einer isolierten Situation wieder.

Die Versorgung der Schweiz mit Importen sowie der Warenexport waren zwar noch möglich, aber je länger der Krieg dauerte, umso mehr

verschärfte sich die soziale Not im Land. Tausende Soldaten blieben monatelang ohne Lohn, während die Lebensmittelpreise stetig stiegen. Der weitgehende Zusammenbruch der Lebensmittelimporte hatte Versorgungsengpässe zur Folge, welche vor allem Arbeiterfamilien belasteten und schliesslich vom 12. bis 14. November 1918 zu einem Landesstreik führten.

Nach Beendigung der Kriegswirren und der langsamen Erholung in den 20er Jahren verging nur kurze Zeit bis der Zoll in Rheinfelden erneut in Verteidigungsbreitschaft gesetzt wurde.

Nach der Machtergreifung Hitlers im Januar 1933 und der daraus resultierenden Befürchtung eines nahenden Kriegsausbruches erteilte das Grenzwachtkommando Basel bereits im Juni 1936 den Befehl einen Verteidigungsplan für den Grenzübergang auszuarbeiten. Bis im November des gleichen Jahres waren die Vorrichtungen zur Aufstellung einer Panzersperre bei der Rheininsel fertiggestellt und die mit Stahlhelmen ausgerüsteten Zöllner absolvierten Grenzschutzübungen mit dem Militär. Kurz vor dem Überfall der Nationalsozialisten auf Polen am 1. September 1939 und dem damit verbundenen Ausbruch des zweiten Weltkrieges (1939-1945) erteilte das Grenzwachtkommando den Befehl, die Panzersperre auf der Rheinbrücke zu sichern, Stellung zu beziehen und seitens der Armee die Grenzüberwachung zu verstärken. Als der Bundesrat am 29. August 1939 Teile der schweizerischen Armee zum Aktivdienst einberief, erfolgte auch die militärische Ausrüstung der gesamten Mannschaft des Schweizer Zolls.

Die Einführung des Pass- und Visumszwangs nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges legte den Verkehr über die Brücke nahezu lahm. Der sogenannte kleine Grenzverkehr blieb noch ungefähr 60 Personen ermöglicht, die mit sogenannten Grenzkarten und beidseitig anerkannten Arbeitsbewilligungen in beiden Richtungen täglich die Brücke passierten.

Eine Geschichte von Freundschaftsbezeugungen auf der Brücke

Waren die Grenzen ansonsten auch geschlossen und ein Übertritt nicht möglich, so berichtet eine mündlich überlieferte Geschichte von einer Familie in der Schweiz, die von einer befreundeten Familie in Rheinfelden Baden und deren Not wusste. Sie trafen sich zum Austausch von Höflichkeiten und Grussworten am Schlagbaum, ein jeder auf seiner Seite. Nachdem der diensthabende Grenzwächter sich beabsichtigt oder zufällig einen Moment umwandte, konnten sie sich die Hände

schütteln und warme gestrickte Strümpfe aus ihren Ärmeln ziehen und den dankbare Freunden in die Taschen stecken.

Neben den offiziell geregelten Grenzübertritten gab es zahlreiche Versuche seitens politischer Flüchtlinge, Kriegsgefangener, Fremdarbeiter, deutscher Deserteure und vieler Juden, die Schweiz zu erreichen. Deren genaue Anzahl ist aus unterschiedlichen Gründen nicht mehr zu ermitteln: Einerseits führten Zoll und Polizei unterschiedliche Listen, andererseits sind viele Akten aus dieser Zeit vernichtet worden, während zahlreiche Flüchtlinge in der Schweiz untertauchten, Tote nicht mitgezählt und Zurückgewiesene nicht lückenlos registriert worden waren. Nach Kriegsende verhaftete die französische Besatzung vorübergehend die deutschen Zollbeamten, um im Januar 1946 bis 1949 den gemeinsamen Dienst französischer Douaniers und deutscher Zöllner an der Grenze einzuführen.

Der Visumszwang blieb bis ins Jahr 1954 aufrechterhalten.

Geschichten von Krieg, von Flüchtlingen und Heimkehrern

Die Geschichte von Kriegen ist gleichzeitig die Geschichte trauriger menschlicher Schicksale, die als Flüchtlingsströme über die Brücke in die Schweiz zu gelangen suchten, um hier Hilfe und Frieden zu finden. Sie sind nicht mehr alleine auf die Brücke begrenzt, sondern beziehen die Umgebung und deren Bewohner mit ein.

Am 13. April 1945, kurz vor Ende des Zweiten Weltkrieges, beschloss der Schweizerische Bundesrat die nördliche Landesgrenze zwischen Kleinhüningen (Basel-Stadt) und Altenrhein (St. Gallen) zu schliessen, da grosse Flüchtlingsströme zu erwarten waren. Um Unruhen an den Demarkationslinien zu verhindern, beliess man allerdings einige Grenzübergangsstellen offen, so auch Rheinfelden. Gemäss einer Vereinbarung zwischen der Schweiz und den lokalen deutschen Behörden begann in den Mittagsstunden des 21. April 1945 der Einlass des Flüchtlingsstroms über die Rheinbrücke der bis zum Erscheinen der ersten französischen Panzer am 25. April andauern sollte.

Die Kontrolle und Erfassung der Flüchtlinge in Listen fand mit Hilfe der Kantonspolizei auf dem Burgstell statt. Am 22. April waren bereits 1'056 Männer sowie 342 Frauen und Kinder registriert. Es waren Menschen aus siebzehn verschiedenen Nationen. Nach drei weiteren Tagen stieg die Zahl auf insgesamt 3'029 Flüchtlinge sowie 61 deutsche Deserteure, welche über die Rheinfelder Brücke in die Schweiz gelangten. Unter den Flüchtlingen befanden sich auch 98 ehemalige Schweizerinnen und Schweizer, die als Rückwanderer in die alte Heimat zurück-

kehrten. Wie die Aufzeichnungen eines Grenzbeamten berichten, versuchte auch Jacques Ménard, ein guter Freund des französischen Propagandaministers Jean Luchaire – der mit den Nationalsozialisten kooperierenden Vichy-Regierung – und seine Familie in die Schweiz zu flüchten, doch blieb ihnen, wie auch den übrigen deutschen Zivilflüchtlingen der Übertritt verweigert.

Unterschiedliche Quellen berichten von der Unterbringung der Flüchtlinge im Quarantänelager «Alte Saline» und ihrer späteren Rückkehr in ihre Heimat. Viele fanden in der Schweiz aber auch Arbeit und blieben. Andere Quellen berichten, dass die Flüchtlinge unmittelbar zum Bahnhof gelangten. Zu diesem brachten Rheinfelder Bürger voller Mitgefühl mit den flüchtenden Menschen Äpfel und Schokolade, bevor diese in den Zug stiegen und an einen unbekannten Ort weiterreisten.

Die Geschichte des Quarantänelagers «Alte Saline» in Rheinfelden

Flüchtlinge des Zweiten Weltkriegs und gegen Ende 1945 vor allem Rückwanderer, denen die Einreise in die Schweiz über die Rheinbrücke geglückt war, gelangten zur Überprüfung ihres Aufnahmebegehrens zunächst in ein Sammellager. Nach erteilter Bewilligung mussten sie drei Wochen in einem Quarantänelager verbringen, um anschliessend von einem Auffanglager an den definitiven Bestimmungsort gebracht zu werden. In den von den Rheinsalinen zur Verfügung gestellten Gebäuden in Rheinfelden, «Alte Saline» genannt, war eines von vierzehn Quarantänelagern der Schweiz untergebracht, welches ungefähr 250 Menschen Platz bot. Die Lagerleitung bestand aus sieben Personen, während die Grösse der Belegschaft schwankte: Im Oktober 1950 waren insgesamt 15 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen beschäftigt. Da man die Einschleppung von ansteckenden Krankheiten durch die flüchtenden Menschen fürchtete, herrschte im Quarantänelager vollständige Ausgangs-, Besuchs-, und Versetzungssperre. Zur Absicherung war das Lager mit Stacheldraht abgesperrt und der Bevölkerung war unter Strafandrohung der Umgang mit Flüchtlingen untersagt. Bezüglich der Hygiene im Quarantänelager existieren in den verschiedenen Quellen unterschiedliche Angaben. Eine Studie des hygienisch-bakteriologischen Instituts der ETH Zürich bescheinigte dem Lager ‚genügende' hygienische Installationen, obwohl die Abort- und Waschanlagen als ‚nicht ganz befriedigend' eingestuft waren. Doch aufgrund der zurückgehenden Zahl an Rückwanderern konnte

das Quarantänelager in Rheinfelden per Ende September 1951 aufgehoben werden.

Die Geschichte des Brückenbaus vor 100 Jahren
ist die Geschichte einer Zerstörung und eines Wiederaufbaus. Der unmittelbare Vorgängerbau, 1807 von Blasius Balteschwiler (1752–1832), einem bekannten Baumeister des 19. Jahrhunderts errichtet, war ein Provisorium. Doch diese Notbrücke, welche über Jahrzehnte nach Beschädigungen durch Hochwasser, wie 1817, 1852, 1876 immer wieder ausgebessert wurde, weil sich niemand für einen Neubau entscheiden konnte, musste erst ein Raub der Flammen werden, um den letzten Anstoss und die Notwendigkeit einer neuen Brücke zu evozieren.

Der Brand der Brücke 1897 führte zum Abriss und erneut zur Einrichtung einer Notbrücke, deren Ersatz aber unumgänglich war. Trotzdem sollte es noch nahezu 15 Jahre dauern bis die neue Brücke eröffnet werden konnte.

Die Geschichte des Bauwerks
Bis die Stadt Rheinfelden am 15. Dezember 1912, 8 Uhr, die vom bekannten Bauingenieur Robert Maillart (1872–1940) entworfene Betonbrücke dem Verkehr übergeben konnte, war es ein weiter und mühevoller Weg.

Bis zu jenem Zeitpunkt waren mehrere Jahre mit zahlreichen Projekten und Wettbewerben vergangen. Wenn auch die diversen Projekte nicht zur Ausführung gelangten, so hatten sie doch zur Klärung der Bedürfnisse beigetragen und die Kriterien, welche der zukünftige Rheinübergang erfüllen sollte, aufgezeigt.

Nach einem anfänglichen Vorschlag der Firma Buss & Cie. aus dem Jahre 1906, der im Zusammenhang mit Plänen für den Kraftwerkbau von Augst-Wyhlen entstanden war, kristallisierte sich heraus, dass auch die Linienführung der neuen Brücke gleich ihren Vorgängerinnen über die Rheininsel führen sollte. Ein weiteres Kriterium erarbeitete der Gemeinderat ein Jahr später im Zusammenhang mit Bestrebungen, den Rhein von Basel bis zum Bodensee schiffbar zu machen. Zur freien Passage eines Schiffes war es nötig ein Brückenjoch mit einem Lichtraumprofil von mindestens 40 m Weite und mindestens 5.5 m Höhe aufzuweisen. Ein anderes ebenfalls nie realisiertes Projekt einer Tramverbindung von Basel nach Rheinfelden, machte eine Fahrbahnbreite von mindestens 6.5 m erforderlich. Die Erfüllung dieser Voraussetzung

ermöglichte das Kreuzen zweier Trams. Allen diesen Vorschlägen lag eine Eisenkonstruktion auf Steinpfeilern zugrunde.

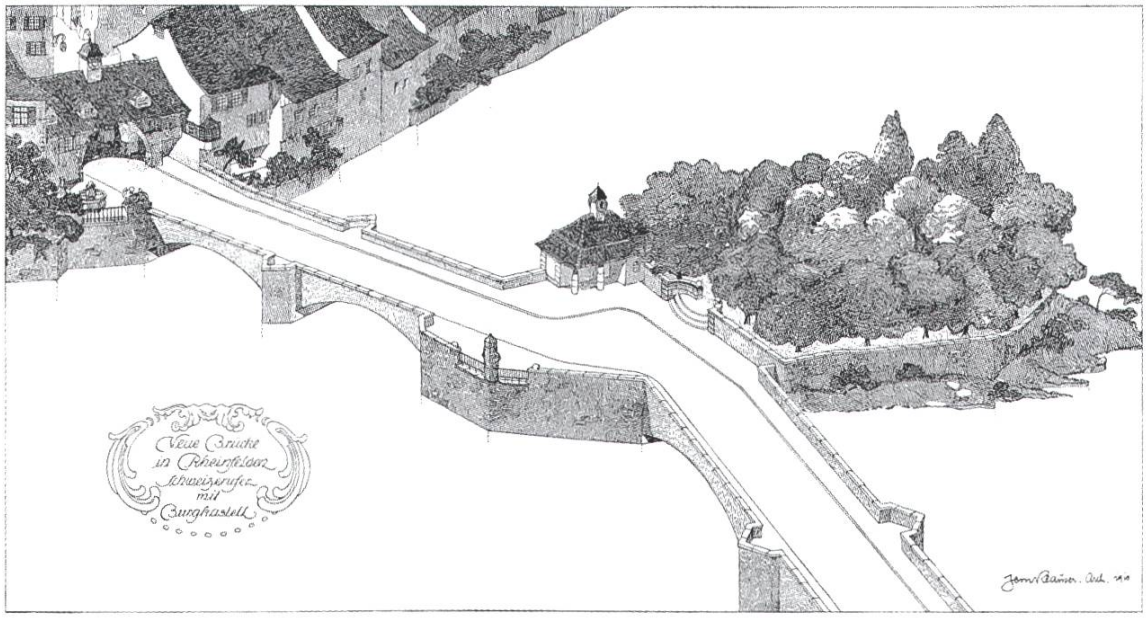
Doch die Weiterentwicklung und die zunehmende Erfahrung beim Bauen mit dem Werkstoff Beton, führte die Behörden 1908 zum Entschluss, die neue Brücke aus einer massiven Konstruktion aus Stein oder Beton konstruieren zu lassen.

Im Januar 1909 veröffentlichte die Stadt Rheinfelden in der Schweizerischen Bauzeitung einen Wettbewerb für eine neue Rheinbrücke. Diesem folgte ein zweiter engerer Wettbewerb. Schliesslich setzte sich unter den vier erstplatzierten Unternehmen der Vorschlag von Maillart & Cie. und den Architekten Joss & Klauser durch.

Robert Maillart
ETH Bildarchiv Zürich

Der Brückenbaumeister Maillart und die Brücke in Rheinfelden

Beim Namen Robert Maillart denkt man wohl zuerst an Betonbrücken der Moderne wie die Salginatobelbrücke im Prättigau: elegant verbindet dort der Dreigelenkbogen die beiden steilen Felswände. Es wird besonders deutlich, dass Robert Maillart durch neue Bauweisen einerseits Material sparte, gleichzeitig aber auch neue ästhetische Formen schuf. Maillarts Brücken, die vorwiegend auf die tragenden Elemente reduziert sind, entstanden oft in eher abgelegenen Gegenden, wo man sich vor allem aus ökonomischen Gründen für seine Bauwerke entschied. Zu seiner Zeit rief Robert Maillart mit seinen aussergewöhnlichen Betonbrücken jedoch nicht nur Begeisterung hervor. Denn vorwiegend orientierte man sich noch an den Gewölbebrücken der vergangenen Jahrhunderte. Der Rheinfelder Rheinübergang sieht aber ganz anders aus. Auch wenn die Brücke auf den ertsen Blick wie eine massive Steinbrücke anmutet und dem zur Folge oftmals als konservativ und uninteressant eingestuft wird, handelt es sich um die Konstruktion einer besonderen Gewölbebogenbrücke. Der äussere Schein trügt und auch noch aus heutiger Sicht birgt die Brücke in Rheinfelden spannende Qualitäten. Maillart verwendete zwar innovativ Beton, versah die Ansichtsflächen aber mit Scheinfugen und ahmte auf diese Art Mauerwerk nach. Auch die Brüstungen schuf er aus dem neuen Material Beton mit Eiseneinlagen, bearbeitete sie aber so, dass das freigelegte Kiesmaterial einer feinkörnigen Nagelfluh ähnelt. Sie ist nicht gleich den frühen Betonbrücken der Schweiz, sondern Maillart verwendete auch hier ein neues von ihm erfundenes Gewölbekonstruktionsverfahren. Das Lehrgerüst kann dabei leichter ausgelegt werden, da es nur einen Teil des Gewichts der Betonquader aufnehmen muss, die in Reihen angebracht sind. Die beiden Bogengruppen beziehen die Landschaft mit ein, indem sie sich unter stumpfem Winkel auf dem Muschelkalkfelsen schneiden. Die 2 m breiten asphaltierten Gehwege, welche die – wie im Wettbewerbsprogramm für eine Tramverbindung vorgesehene – 6.5 m breite gepflasterte Fahrbahn flankieren, gehen unmittelbar in die Uferbebauung über. Platz für Fussgänger wird nicht nur durch die Trottoirs geschaffen, sondern bei der Insel und beim schweizerischen Ufer ist die Brüstung durch ein Metallgeländer unterbrochen. Der sich damit anbietende Ausblick in die Landschaft lädt die Fussgänger, für welche die Brücke bereits am 16. Oktober morgens um 7 Uhr eröffnet worden war, zum Verweilen ein.



JOSS & KLAUSER (B.S.A.) BERN
Die in Ausführung begriffene neue Rheinbrücke in Rheinfelden
Nach der Federzeichnung der Architekten

Der Entwurf des Architekturbüros Joss & Klauser

Die Geschichte des Robert Maillart[3]

Geboren wurde Robert Maillart am 6. Februar 1872 in Bern. Er war das fünfte Kind des aus Belgien stammenden Bankiers Edmond Maillart und seiner Frau Bertha Maillart-Küpfer. Nach der Matura 1889 in Bern begann er 1890 mit seinem Bauingenieurstudium am Eidgenössischen Polytechnikum in Zürich.

Das 19. Jahrhundert brachte viele neue Impulse für den Brückenbau, kühnen Konstruktionen von Hängebrücken folgten in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts zahlreiche Eisenbrücken und gegen Ende des 19. Jahrhunderts Eisenbetonbrücken. Als Maillart 1894 sein Studium abschloss, verfügte er über eine der besten theoretischen Ingenieurausbildungen seiner Zeit.

In der Zeit unmittelbar nach seinem Studium war er an verschiedenen Orten angestellt und setzte sich vor allem mit dem neuartigen

[3] Vgl. auch Robert Maillart–Betonvirtuose, Gesellschaft für Ingenieurbaukunst (Hrsg.), 3., durchgesehene Auflage 2007. und die Rezension in opus C 3/2007, Juni/Juli 2007, S. 12»Der Schweizer Robert Maillart gilt heute als einer der einflussreichsten Ingenieure des 20. Jahrhunderts. Er nahm sich voll und ganz dem neuen Material 'Eisenbeton' an und schuf viele richtungsweisende Brücken und weit gespannte Industriebauten.»

Werkstoff Eisenbeton[4] auseinander. Zunächst arbeitete er drei Jahre bei Pümpin & Herzog in Bern, anschliessend bis 1899 am Tiefbauamt der Stadt Zürich und schliesslich bei Froté & Westermann in Zürich. Während seiner ersten Anstellung als Assistent projektierte er einige kleinere Brückenbauten für die «Bière-Apples-Morges»-Bahn[5], im Tiefbauamt Zürich plante Maillart seinen ersten grösseren Entwurf, der fünf Jahre später vom Stadtbaumeister Gustav Gull auch nach seinen Plänen ausgeführt wurde: die Stauffacherbrücke in Zürich. War zunächst ein Studienkollege Maillarts vom Polytechnikum mit dem Projektieren der Brücke beauftragt worden, so präferierte dieser eine Eisenbrücke, während Robert Maillart überzeugt war, dass ein Projekt in Beton billiger sei. So begann er trotz Verbot ein Projekt auszuarbeiten, welches schlussendlich sogar angenommen wurde. Die Betonbrücke ist allerdings noch mit Hausteinen aus Granit und Sandstein verkleidet.

Bei seinem nächsten Arbeitgeber, bei Froté & Westermann in Zürich, die sich auf die Projektierung und Ausführung von Eisenbetonbauten spezialisiert hatten, konnte Maillart schliesslich seinen ersten eigenständigen Entwurf realisieren: die Innbrücke in Zuoz. An diesem Ort kam es auch zu einer interessanten Bekanntschaft, die sein weiteres Leben wesentlich verändert hat. Maillart lernte im Speisesaal des Hotels die Italienerin Maria Ronconi kennen, mit welcher er sich nach einem regen Briefwechsel zwischen Turin und Zürich verlobte. Kurze Zeit später heirateten beide einander in Bern, liessen sich aber in Zürich nieder. Dort gründete Robert Maillart 1902 mit Max von Müller und Adolf Zarn als Teilhabern die eigene Unternehmung Maillart & Cie.

Ein Jahr später kam sein erster Sohn Edmond zur Welt, 1906 Marie-Claire und 1909 René.

Für eine ausreichende Auslastung durfte sich die Bauunternehmung nicht auf den Brückenbau allein spezialisieren. Aus diesem Grund entwickelte Maillart mehrere Anwendungen für Bauelemente aus armiertem Beton, die er zum Teil durch Patente schützen liess.[6] 1905

---

[4] Während Beton mit Zement aus Kalk und Puzzolanerde bereits von den alten Römern verwendet worden war, geriet der Werkstoff im Mittelalter in Vergessenheit. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wird er quasi neu erfunden. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wird die mangelnde Zugfestigkeit von Beton durch das Zusammenwirken von Beton und Bewehrung aufgehoben.

[5] Die Compagnie du Chemin de fer «Bière–Apples–Morges» (BAM) ist eine ehemalige Privatbahngesellschaft im Kanton Waadt in der Schweiz.

[6] 1911 z. B. ein Patent für Gewölbeherstellung

hatte er die Möglichkeit, die Rheinbrücke bei Tavanasa zu bauen, die 1927 jedoch zerstört wurde. Bei dieser Brücke zog er Lehren aus Schäden von der Brücke von Zuoz. Da bei dieser Brücke bei den äusseren Längswänden wegen des Schwindens des Betons Risse aufgetreten waren, löste er die Seitenwände in Tavanasa im Bereich der Widerlager auf. Er liess die Längswände in den Bereichen, in denen Risse aufgetreten waren, sogar einfach weg. Es handelt sich hier also um den ersten konsequent durchkonstruierten Dreigelenk-Kastenträger. Im gleichen Jahr machte er einen Entwurf für die Utobrücke über die Sihl in Zürich, der ihm auch international Beachtung einbrachte. 1908 führte er Belastungsversuche an unterzugslosen Decken durch und erwarb einen patentrechtlichen Schutz dieses Hochbau-Tragsystems. Mit diesem begann sein beruflicher Erfolg in der Schweiz. 1911 erhielt Maillart von der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich einen Lehrauftrag für das Fach «Eisenbetonbau». Wegen der starken beruflichen Inanspruchnahme konnte er diese Lehrtätigkeit jedoch nur sporadisch ausüben. Nach ersten Bauten mit Pilzdecken in der Schweiz stellt sich ab 1912 auch der internationale Erfolg ein, der sich im Bau von Lagerhallen und Industriebauten in Spanien, Frankreich, Italien und Russland ausdrückte.

1914 verbrachte die Familie ihre Ferien nicht wie üblich in Italien, sondern in Riga, da Maillart geschäftlich dort zu tun hatte. Während der Sommermonate wurde die Familie vom Ausbruch des ersten Weltkriegs überrascht und blieb vorerst in Russland. 1915 musste die Familie vor der vorrückenden Kriegsfront weichen, zuerst nach St. Petersburg, dann nach Charkow. Trotz der kriegerischen Wirren arbeitete Maillart weiter als Ingenieur und Unternehmer. 1916 ereilte Maillart mit dem Tod seiner Frau nach langer Krankheit ein schwerer Schicksalsschlag.

Erst 1918, nach dem Ende des Kriegs gelang Robert Maillart und seinen drei Kindern die Heimkehr in die Schweiz. Die Rückkehr erfolgte über Umwege und dauerte mehrere Monate. Seine finanziellen Mittel waren komplett aufgebraucht, denn er hatte sein gesamtes Vermögen, welches er in den Kauf eines Graphitbergwerkes investiert hatte, als Folge der Oktoberrevolution verloren. Mit der finanziellen Unterstützung seiner Mutter und seiner Brüder gründete er in Genf ein eigenes beratendes Ingenieurbüro.

In der ersten Hälfte der 20er Jahre war die Auftragslage nicht überwältigend und Maillart widmete sich in dieser Zeit eher theoretischen Problemstudien. Als Ergebnisse dieser Forschungen veröffentlichte er

verschiedene wissenschaftliche Abhandlungen in der Schweizerischen Bauzeitung.[7] Als nach 1924 das Auftragsvolumen gerade in der Nord- und Ostschweiz anstieg, reagierte Maillart mit der Gründung von Zweigniederlassungen in Bern und Zürich. Der Haupt- und Wohnsitz verblieb jedoch weiterhin in Genf. Von hier aus unternahm er jeweils eine wöchentliche Rundreise nach Bern und Zürich. In der Zeit nach 1924 hat Robert Maillart zahlreiche Brückenbauten realisiert: 1925 die Tschielbachbrücke[8], 1930 die Lorrainebrücke in Bern[9], 1930 Salginatobelbrücke bei Schiers im Prättigau[10], 1930 die Landquartbrücke in Klosters, 1931 die Spitalbrücke über Engstligen, 1933 die Schwandbachbrücke oder 1936 die Arvebrücke bei Vessy.

1937 erhielt Robert Maillart eine bedeutende internationale Anerkennung als «The Royal Institute of British Architects» Maillart die Ehrenmitgliedschaft verleiht.

Am 5. April 1940 starb Maillart an den Spätfolgen eines Verkehrsunfalls von 1936.

Geschichten von Naturschauspielen mit der Brücke im Mittelpunkt: Die «Rhygfröri»

Damals als der Rhein zugefroren war… heute ein eher unvorstellbarer Zustand und somit seltsam anmutender Beginn einer Geschichte.

Doch tatsächlich war bei Temperaturen von zwanzig bis dreissig Minusgraden im Februar 1929 um die Rheinbrücke ein besonderes Naturschauspiel zu beobachten. Vom Kraftwerk Augst bis nahe zum heutigen Rheinfelder Kraftwerk war der Rhein zugefroren. Die langanhaltende Kälte hatte Treibeisbildung begünstigt. Diese Eisschichten zerstiessen an den Brückenpfeilern, stauten sich anschliessend auf und formten Packeis. Mit lautem Krachen entlud sich von Zeit zu Zeit der grosse Druck, welcher durch die Stauung entstand und Eisstücke wurden weggesprengt. Das Eis geriet in Bewegung, Schollen schoben sich in- und

---

7 z. B. zu Fragen des Schubmittelpunktes

8 mit dem frühesten noch erhaltenen versteiften Stabbogen Maillarts.

9 wie die Brücken in Rheinfelden und Laufenburg eine Gewölbebrücke.

10 1930 wird die Strassenbrücke fertig gestellt. Sie besitzt eine Spannweite von 90 Metern und ist eine Bogenbrücke nach dem von Maillart selbst entwickelten statischen Prinzip des Dreigelenk-Hohlkastengewölbes. Der Entwurf der Brücke geht aus einem Architekturwettbewerb 1928 hervor, den Maillart mit dem günstigsten unter 19 eingegangenen Entwürfen gewinnt. 1991 erst wird die Salginatobelbrücke von der American Society of Civil Engineers (ASCE) zum «World Monument» ernannt und damit posthum erstmals gewürdigt.

Die «Rhygfröri» von 1929
Foto: Erwin Wehinger

übereinander, bis sich wieder genügend Eis angesammelt hatte, um das Wasser zu stauen. Bei der Wanzenau, unterhalb des heutigen Strandbades in Rheinfelden, türmten sich die Eismassen regelrecht auf. In der Nähe der Brücke erreichte die kompakte Eisschicht stellenweise eine Dicke von drei bis vier Metern. Weiter flussaufwärts verstopften Eisschollen den Kanal und die Rechenanlage des damaligen Kraftwerks Rheinfelden. Da die Turbinen wegen des mangelnden Wassers nicht mehr arbeiteten, musste die Anlage den Betrieb fast vollständig einstellen, was zu beträchtlichen wirtschaftlichen Einbussen führte, da durch den Elektrizitätsmangel evoziert in zwei Fabriken Produktionsstillstände eintraten. Doch gereichte die «Rhygfröri» diesen auch zum wirtschaftlichen Nachtteil, so verzeichneten die Gasthäuser von Rheinfelden und Augst Hochbetrieb. Denn seitens der Bevölkerung zog dieses Ereignis grosse Aufmerksamkeit auf sich. Die örtliche Zeitung berichtet am 19. Februar 1929, dass tausende Menschen einer «schwarzen Schlange» gleich von Rheinfelden in Richtung Augst spazierten. Auch Schlittschuhläufer nutzten begeistert die Gunst der Stunde und neben Fahrradfahrern sah man sogar Motorradfahrer auf dem Eis, während am Augster Stausee zur Unterhaltung der Besucher sogar Musik aufspielte.

Benachteiligt durch die eisige Kälte war aber auch die Fauna. Viele Wasservögel froren fest und waren dem Tod durch Verhungern ausgesetzt.

Als im Januar 1963 der Rhein erneut zufror, wenn auch nicht im gleichen Ausmass wie rund dreissig Jahre zuvor, so vermochte sich unterhalb

Eisschollen vor der Silhouette der Altstadt
Foto: Erwin Wehinger

des heutigen Kraftwerks in Rheinfelden und bis zum Stausee in Augst doch eine partielle Eisschicht zu bilden. Vergleicht man nun die beiden Geschichten und die Form ihrer Dokumentation so ist interessant, dass aus der Zeit der ersten «Rhygefröri» zahlreiches Bildmaterial existiert, obgleich damals Photographieren nicht jedermann möglich war. Der Anlass schien aber so besonders für die Menschen zu sein, dass Porträts mit dem dramatischen Umfeld bei den Photographen bestellt wurden. Während in den 60er Jahren das Photographieren viel populärer war, als das Naturereignis oder Motiv aber nicht mehr die gleiche Sensation erregte, was sich in einer sehr geringen Anzahl von Aufnahmen spiegelt.

Eine uralte Geschichte aus dem Zeitalter der Erdentstehung Die «Rheinfelder Verwerfung» und das St. Anna-Loch

Die Grundlage für die topographisch ideale Lage zur Anlage einer Brücke entstand bereits vor 65 Millionen bis zirka 2 Millionen Jahren vor unserer Zeit, gegen Ende des gemeinhin als Tertiär bezeichneten geologischen Zeitalters, als sich das Mittelmeer aufgrund eines von Süden nach Norden wirkenden Horizontaldrucks vom Zentralmassiv des Schwarzwaldgebietes zurückzog. Dadurch türmten sich der Jura sowie die Alpen zu den heutigen Gebirgszügen auf. Dieser Druck, welcher sich am Schwarzwaldmassiv brach, rief ausgedehnte Verschiebungen, Spaltenbildungen und Hebung der Erdschichten hervor. In Rheinfelden manifestieren sich diese Veränderungen in Form der heute so genannte «Rheinfelder Verwerfung», einer Spalte, welche sich – knapp west-

lich der Altstadt Rheinfeldens – von Degerfelden bis nach Zeiningen erstreckt. Die nordöstliche Scholle, auf welcher die Altstadt heute liegt, sank gegenüber der südwestlichen um zirka 150 bis 200 Meter ab. Hierbei entstand das so genannte St. Anna-Loch, eine muschelähnliche Senke unterhalb der Rheinbrücke zwischen dem Burgstell und dem «Haus Salmegg» gelegen, welche eine Tiefe von ungefähr 30 Metern aufweist. An der Wasseroberfläche ist nur ein leichtes Kräuseln erkennbar, unter Wasser treten jedoch Wirbel, Strömungen und Gegenströmungen auf. Die Gefahr, welche davon ausgeht, spiegelt sich in der Sage vom St. Anna-Loch wieder: So soll der Fluss an dieser Stelle noch nie die Leiche eines Ertrunkenen freigegeben haben – und tatsächlich sind an dieser Stelle zahlreiche Todesopfer zu beklagen. Seinen Namen erhielt das St. Anna-Loch vermutlich von der St. Anna-Kapelle, welche zur früheren Burg auf der Rheininsel gehörte. Die Insel selbst besteht aus grauem Muschelkalkstein, welcher sich während des Absinkens der östlichen Scholle aufrichtete. Im Gegensatz dazu findet sich auf der stehen gebliebenen, westlichen Scholle, beispielsweise an den Felsen beim Kurbrunnen, roter Sandstein aus dem Erdmittelalter, also vor 251 bis 65.5 Millionen Jahren entstandenes Gestein.

Über das Aussehen im St. Anna Loch haben Polizeitaucher[11] einen Film gedreht, welcher in der Jubiläumsausstellung des Fricktaler Museums gezeigt und später als wichtiges und eindrückliches Dokument in die Dauerausstellung integriert werden soll. Die Polizeitaucher haben das St. Anna Loch ganz anders erlebt, als die Sage es beschreibt, … doch das ist eine andere Geschichte.

Die Jahrmillionen alten geologischen Formationen bilden auch die Insel, welche schon früher in alter Zeit als Fluchtort im Fluss beliebt und begehrt war.

Geschichte von der Brücke und der Insel im Rhein – Vom Herrschersitz zur Parkanlage – vom Gestern zum Heute – zum Morgen

Auf der grösseren der beiden Rheininseln, von der Bevölkerung liebevoll «Inseli» genannt, stand um das Jahr 1130 eine Burg mit einem massiven Hauptturm, auch als «Stein» bekannt, welche den Zähringern als

[11] Chris Stebler, Polizeitaucher Kanton Basellandschaft hat bei einem Trainingstauchgang einen Film unter Wasser gedreht, während Tina Zaugg, dazumal wissenschaftliche Praktikantin im Fricktaler Museum die Geschehnisse über Wasser filmisch festhielt.

herrschaftlicher Sitz diente.[12] Von dieser ersten Bebauung finden sich heute allerdings keine Spuren mehr und bis auf wenige Bild- und Sachquellen fehlen exakte Angaben zum genauen Baujahr, den Auftraggebern sowie dem Aussehen der Befestigung. Belegen lässt sich indessen die Zerstörung der Burg im Jahr 1446 während des Krieges zwischen Österreich und Basel. Zwischen 1684 und 1692 liessen die Habsburger an derselben Stelle eine Artilleriefestung errichten, welche die Franzosen aber 1744, nach der kampflosen Übergabe der Stadt, sprengten. Die Ruinen dienten in der Folge als Steinmaterallieferant für eine neue Rheinbrücke. Die letzten Reste der Kastellruine entfernte die Stadt Rheinfelden 1842 bis 1843. Die Beseitigung der Ruinen schuf gleichzeitig Platz für die Einrichtung einer Gartenanlage um 1860/1870, welche in ihren Grundzügen noch heute besteht. Auf dem «Reinplan 30» aus dem Jahr 1896 wird die Parkgestaltung auf der Insel im Grundriss dargestellt: Der Eingangsbereich der Insel beim Brückenkopf war mittels eines schmiedeeisernen Gitters verschliessbar. Eine Treppe führte Besucher zur über einen Meter höher gelegenen Parkanlage, deren Mitte ein kreisrunder Brunnen zierte. Im westlichen Teil der Anlage erinnerte ab 1867 ein von Robert Moser entworfenes Denkmal an das Armensolbad. Zeitgleich mit dem Brückenneubau von 1911/12 erfuhr auch der Garten der Insel markante Neugestaltungen. Der Parkabschluss wurde zirka fünf Meter zurückgesetzt und ein neuer Aufgang mit zweiläufiger Treppe geschaffen. Vom Wegkreuz in der Mitte des Parks gingen neu sechs Speichen anstelle der zuvor vier aus, und die Wege zum Rheinufer waren mit klar konturierten Treppen, Mauern und Podesten erschlossen. Der Brunnen und das Denkmal sind auf der Nachführung des Reinplans um 1912 nicht mehr verzeichnet. Vordergründiges Ziel des Parkpflegewerks, welches das Büro ‹Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten› als Leitbildplan zwischen 2009 und 2010 in Zusammenarbeit mit der Stadt Rheinfelden sowie der kantonalen Denkmalpflege zur Sanierung und Aufwertung der Rheininsel erarbeitet hat, ist die Erhaltung und Sicherung der historisch wertvollen Substanz. Des Weiteren wurde die Wiederherstellung der ehemaligen zentralen Brunnenanlage in der Parkmitte – allerdings als Neuinterpretation – in Angriff genommen und die Wiederherstellung des freien Blicks auf den Rhein im Pflegeplan der nächsten Jahre festgehalten.

[12] Vgl. die Geschichte der Brücke als strategischer Verbindung zur Sicherung der Macht.

Neue Geschichten von der Brücke
Geschichten zwischen heute und morgen

Mit der Schliessung der Brücke für den Autoverkehr im Jahr 2008 sind die langen Autoschlangen zur Rushhour oder bei anderen hohen Verkehrsaufkommen Geschichte geworden. Spazieren auf der Brücke, Flanieren nahezu ohne Autos ist heute möglich, und das Feste feiern mit allen Rheinfeldern, jenseits und diesseits des Rheines ist sehr beliebt und hat sich schon mehrfach bewährt. Aber auch die ruhigen Stunden des Verweilens im Park, der Dank seiner Restaurierung ganz neues Erleben möglich macht, sind gegenwärtig. In die Zukunft gerichtet sind die Träume manch eines Rheinfelders und manch einer Rheinfelderin von einer gepflegten Buvette am Parkrand, die das Erleben der blauen Stunde am Rhein auch in gediegenem Rahmen mit einer kleiner Erfrischung ermöglichen würde. Doch das sind Geschichten, die vielleicht einmal in der Zukunft geschrieben werden können, schliesslich sind heute die guten alten Zeiten, an die wir uns in 10 oder 20 Jahren zurück erinnern werden, dann ist Heute Geschichte und wer weiss, welche neuen, alten Geschichten wir dann an der Brücke, auf der Brücke und über die Brücke erzählen können.

Die Brücke zwischen heute und morgen