

5. Brückentheorien, erster Teil

Kaiser sind über sie geritten und gezogen, Könige und Heerführer, geistliche Herren und Flüchtlinge: über die breite Basler Brücke, wie Johann Peter Hebel sie nannte. Sie soll die erste und lange Zeit die einzige zwischen dem Bodensee und der Nordsee gewesen sein – ein Märchen. Fridolin Leuzinger hat 1989 in einer Artikelserie die Dinge historisch zurechtgerückt: Die Basler Rheinbrücke war, regierungsrätlichen Reden zum Trotz, weder die erste noch die einzige. Ihr Erbauungsdatum kennen wir genau, es ist 1226. Aber jetzt wissen wir auch, dass schon 1207 ein Rechtsstreit zwischen einer Äbtissin von Säkingen und dem Schirmvogt von Laufenburg, einem habsburgischen Gefolgsmann, entbrannte, der sich um die dortige Brücke drehte. Also muss sie ja wohl schon vor der Basler Brücke gestanden haben. Wir müssen Abschied nehmen von einer für Basel allzu schmeichelhaften Legende, aber das soll uns nicht hindern, noch einmal die Brücken sowohl in Basel wie oberhalb und unterhalb der Stadt ins Auge zu fassen. Versuchen wir, so etwas wie eine Brückentheorie aufzustellen. Wovon gehen wir aus?

Am besten wohl von einer These. Diese könnte lauten: Jede Brücke in und um Basel entspringt einer exakten historischen, also auch ökonomischen, sozialen, militärischen und verkehrstechnischen Entwicklungsstufe, die man im geschichtlichen Zusammenhang begreifen sollte. 800 Jahre lassen sich einigermaßen zuverlässig überblicken, bei weiteren 1200 Jahren ist man auf fragmentarische Überbleibsel angewiesen, weiter zurück kann man nur noch Vermutungen anstellen.

Was macht ein Mensch, der an einen Fluss kommt? Er versucht auf die andere Seite zu gelangen. Das kann schwimmend oder auf einem Floss geschehen. Und wenn er Vieh mit sich führt? (Schon eine Kuh in einen Weidling zu stellen, ist nicht gerade ein glückliches Unternehmen.) Dann sucht er eben nach Furten, das heisst nach Stellen von niedriger Wasserführung, über die man zwar mit nassen Füßen, aber doch auf eigenen Beinen schreiten kann. Nun darf man sich viele Jahrhunderte oder sogar Jahrtausende zurück, den Rhein nicht wie heute vorstellen. Er war ungebärdiger, gelegentlich bei Niedrigwasser auch sanfter. Es gab noch keine Kanäle und Staustufen. Ein trockener Spätsommer konnte den Rhein so absinken lassen, dass man ihn tatsächlich durchwaten konnte. Man kennt die entsprechenden Stellen, sie liegen bei Wallbach, Rheinfeldern und Kleinhüningen, wo der Rhein nach der Enge bei Basel plötzlich breit und von Inseln durchsetzt zu werden begann. Da müssen unsere keltischen Urahnen samt ihren Tieren durchgewatet sein.

Die frühere Keltensiedlung am unteren Rand des heutigen Basel (bei der ehemaligen Sandoz) könnte etwas damit zu tun haben. Auf jeden Fall war dort der Rhein weniger tief und reissend. Er liess sich einfacher mit Fahrzeugen überqueren als in Basel selber. Flüsse waren schon früher Transportwege. Und an diesem Punkt, eben knapp unterhalb des heutigen Basel, war die Landverbindung zwischen dem Doubs und dem Rhein die kürzeste. Also war das ein idealer Platz für handeltreibende Leute. Dann kamen die Römer. Sicher bestand zu römischen Zeiten bei Kaiseraugst eine Brücke oder eine als Brücke dienende Anlage über den Rhein, das bestätigen Überreste einer rechtsrheinischen Anlage. Als der römische Grenzwall, der limes, weit nach Norden Richtung Augsburg verlegt wurde, spielte der Rheinübergang bei Kaiseraugst militärisch eine wichtige Rolle.

Der Rhein in der Basler Gegend biegt sich ab wie ein Knie. Die heutige Stadt kann man als einen viergeteilten Kuchen sehen: ein Stück rechtsrheinisch, drei Stücke linksrheinisch. Im 3. und 4. Jahrhundert tauchen rechtsrheinisch die Alemannen auf, auf der linken Seite bleiben die romanisierten Kelten, die Gallorömer. Oder wie der frühere Kantonsarchäologe Rudolf Moosbrugger sagt: Der Rhein war zum Röstigraben geworden. Das dauerte lange an; eine Zeitlang gehörte Basel zum Königreich Burgund, und noch im späten Mittelalter unterstand das Kleinbasel dem Bistum Konstanz, der Basler Bischof gehörte zur Erzdiözese Besançon, und viele Basler Bischöfe sprachen französisch. Von Brücken vernehmen wir nichts.

Im späten 12. und frühen 13. Jahrhundert entsteht eine neue Situation. Das Elsass ist habsburgisches Stammland, das sich um die auch weltlichen Herrschaften der Bischöfe von Strassburg und Basel in Richtung auf die heutige Schweiz und den Rhein aufwärts erweitern will. Die Waldstädte Rheinfelden, Säkingen, Laufenburg und Waldshut werden vorderösterreichisch. Verschiedene klösterliche Herrschaften, aber auch die sich unter dem Bischof zünftig organisierende Stadt, sehen sich eingeengt. Darum der Streit zwischen der Äbtissin von Säkingen und dem Schirmvogt von Laufenburg: diese Rheinbrücke soll dem habsburgischen Herrschaftsstreben dienen. Die Brücke bei Rheinfelden wurde vermutlich schon 1200 gebaut, diesmal von den rechtsrheinischen Konkurrenten der Habsburger, den Zähringern. Für Säkingen darf man ebenfalls eine alte Brücke für die Jahre um 1270 annehmen.

Der Bau der Basler Brücke ist eine politische Antwort des Bischofs auf diese Situation. Er konnte sie nicht allein finanzieren, die weiteren Geldgeber waren der Abt von St. Blasien und der Prior von Bürgeln. Auch das hat seine politische Logik. Verkehr und Handel sollten nicht in das zähringische oder habsburgische Gebiet abwandern. Und was

nicht weniger wichtig ist: Erst mit dieser Brücke wurde die systematische Besiedlung des Kleinbasel möglich. Es wurde eigentlich wie Manhattan angelegt – drei Parallelstrassen zum Rhein und senkrecht dazu die verbindenden Gassen. Da Basel seit dieser Zeit bis ins 18. Jahrhundert hinein die dominierende Stadt am Oberrhein war, wurde diese Vorgängerin der heutigen Mittleren Brücke bald einmal die wichtigste. Über sie kamen und gingen die Fuhren ins Wiesental und nach Süddeutschland, auf ihr zogen 1814 die gekrönten Häupter Russlands, Österreichs und Preussen auf ihrem Feldzug gegen das napoleonische Frankreich in Basel ein.

Aber diese dem Handel dienende, die herrschaftliche Stellung Basels markierende und den süddeutsch-schweizerischen Verkehr aufnehmende Brücke hatte seit dem Ende des 17. Jahrhunderts Konkurrenz bekommen. Mit dem Bau der Festung Hüningen wuchs im Frankreich der Könige Ludwig XIV., XV. und XVI. die Lust, auch am rechten Ufer des Rheins Fuss zu fassen. Von Hüningen aus wurde zuerst auf die sogenannte Schusterinsel und dann zeitweise bis auf das markgräfliche Ufer eine Brücke geschlagen, meistens eine schwimmende, gelegentlich wohl auch eine solide Holzkonstruktion. Ihr Zweck war militärischer Natur, gewiss diente sie auch zivilen Zwecken. Für die Basler, die zwar einen Teil der Schusterinsel mit Kleinhüningen ihr eigen nannten, war sie doch eher exterritorial. Und man sah sie nicht gerne, weil von ihr aus ja der ganze Schiffsverkehr durch die Franzosen kontrolliert werden konnte. Sie bekam den Spottnamen einer Brille auf der Nase der Basler.

Also lautet der Brückentheorie erster Teil: Keltische Furten, römische Militärbrücken, zähringisch-habsburgische Verbindungsbrücken, eine als politische Antwort gemeinte Basler Brücke, eine französischen Kriegszielen dienende Behelfsbrücke. Jede einzelne hat ihre historische Logik.