Säckingen Nach dem Stich von Merian 1630

Zur Geschichte der Säckinger Brücke

Von Fridolin Jehle, Säckingen

Über die Geschichte der Säckinger Brücke und ihre verschiedenen Bauepochen sind wir infolge des vollständigen Fehlens städtischer Archivalien aus früheren Jahrhunderten nur sehr mangelhaft unterrichtet. Immerhin läßt sich aus indirekten Quellen ein gewisses Bild der Entwicklung ermitteln. Dieses bietet uns einen zwar etwas lückenhaften Überblick über die mittelalterlichen Brückenbauten als Vorläufer der heutigen Brücke, sodann über die Entstehung und die späteren Schicksale der jetzigen Holzbrücke, die mit ihrem ehrwürdigen Alter bereits ein geschichtliches Denkmal und beherrschendes Symbol der Säckinger Stromlandschaft geworden ist.

Der früheren Insellage der Stadt entsprechend bestanden zu Säckingen seit dem Hochmittelalter zwei Brücken, welche die Verbindung nach beiden Ufern des Rheins herstellen. Die steinerne Bogenbrücke über den nördlichen Rheinarm wurde 1830 eingedämmt, die Erinnerung an sie lebt im heutigen Namen der Steinbrückstraße noch weiter. Ihre Bauzeit läßt sich nicht feststellen, sie dürfte mindestens in das 12. Jahrhundert zurückgehen. Sie erfuhr im Laufe der Jahrhunderte keine wesentlichen Veränderungen oder Umbauten, ihre solide Bauart bewahrte sie vor Zerstörungen bei Hochwassern und kriegerischen Ereignissen. Ein mannigfaltigeres Schicksal erlebte dagegen die Holzbrücke, die heute noch in einer Länge von 200 Metern über den Strom führend die Stadt mit dem südlichen Rheinufer verbindet.

Die Säckinger Brücke im Mittelalter

Auch hier wissen wir nicht, wann an dieser Stelle die erste Brücke über den Haupt-

arm des Rheines errichtet wurde. Schon die Kolmarer Annalen erwähnen für die Zeit vor 1270 eine Brücke zu Säckingen, wobei allerdings nicht genau ersichtlich ist, welche der beiden Brücken gemeint ist. Die frühesten eindeutigen Nachrichten über die Holzbrücke beginnen um und nach 1300, jedoch in einem Zusammenhang, aus dem hervorgeht, daß sie damals bereits schon längere Zeit bestanden hat.

Wir dürfen annehmen, daß diese Brücke spätestens um die Mitte des 13. Jahrhunderts, wenn nicht schon früher, erbaut wurde. Das Kloster Säckingen hatte seine wichtigsten Besitzungen in der Landschaft südlich des Rheins, die auch für die Stadt das eigentliche wirtschaftliche Hinterland und Einzugsgebiet darstellte. Dies drängte notwendig dazu, zwischen diesem Gebiet und der Insel, auf der Stadt und Kloster lagen, eine feste Verbindung zu schaffen. Die alte Frauenabtei Säckingen erlebte ihre wirtschaftliche Hochblüte und auch ihre bedeutende Stellung im politischen Kräftespiel des südwestdeutschen Raumes in der Zeit vom 10. bis 12. Jahrhundert. In dieser Zeit gründete das Kloster auf der Insel auch seinen Markt, aus dem sich die Stadt Säckingen entwickelte. Es läßt sich nicht mehr feststellen, welche der beiden Gewalten auf der Säckinger Insel die erste Brücke gebaut hat. Bei der Bedeutung des Stiftes und seiner großen linksrheinischen Besitzungen wäre man versucht, den ersten Brückenbau dem Kloster zuzuschreiben. Als Hinweis darauf könnte die Angabe eines um 1300 entstandenen Bereins des Klosters gedeutet werden, wonach von dem Brückenzoll dem Stift alle Samstage eine Vierdung Salz als Abgabe geliefert werden muß. Wegen des Hoheitsrechtes über die Brücke waren sich Stift und Stadt bereits 1343 uneins. Im April dieses Jahres schlichtete Königin Agnes von Ungarn, die Tochter König Albrechts, durch ein Schiedsurteil verschiedene Differenzen zwischen Stift und Stadt, wobei auch die Brücke eine Rolle spielte. Der Streit um die Brückenhoheit konnte dabei nicht mehr geklärt werden, so daß wir auch daraus keine Rückschlüsse auf den Erbauer ziehen können. In der Folgezeit jedoch erscheint die Brücke als Eigentum der Stadt, die als Bauherr bei Reparaturen und Neubauten auftritt.

Drei Monate nach dem erwähnten Schiedsspruch wurde die Brücke durch ein Hochwasser weggerissen. Es ist die erste uns überlieferte derartige Katastrophe, von der Stumpfs Chronik berichtet, es habe „der Rhein durch die Bergwasser aufgebläht zu Seckingen nit allein die Prucken hingestoßen, sunder viel Heüsser und Gebäu erbärmlich hinweggerissen". Auch zu Laufenburg, Rheinfelden und Basel wurden an diesem Tage die Brücken weggeschwemmt. Wie an anderen Orten, so erleidet auch die auf hölzerne Pfeiler gestellte Säckinger Brücke in der Folgezeit noch öfters dieses Schicksal. Nach einem kalten Winter, wo der Rhein fast zwei Monate zugefroren war, brachte plötzliches Tauwetter in den ersten Tagen des Februar 1408 starken Eisgang, der die Brücke zerstörte. Für die kleine Stadt war der rasche Wiederaufbau nach solchen Katastrophen eine wirtschaftliche Notwendigkeit, zugleich aber auch eine schwere finanzielle Belastung. Vielleicht schon nach dem Unglück von 1343 haben die Herzöge von Österreich der Stadt den Rheinzoll, der von allen unter der Brücke durchfahrenden Schiffen erhoben wurde, verliehen. Es war eine vorläufige Abtretung zur Finanzierung des Brückenbaues. Als während des Konstanzer Konzils Herzog Friedrich von Österreich geächtet war und die Eidgenossen über seine Lande herfielen, hielt Säckingen treu zum Herzog. Als Belohnung dafür verlieh ihr dieser im Jahre 1418 diesen Rheinzoll, den seine Vorfahren „zu einer Hilf und Wiederbringung der Brücke" der Stadt auf Widerruf gegeben hatte, auf ewige Zeiten. Nach der letzten Zerstörung war die Brücke so fest gebaut worden, daß sie dem nächsten Hochwasser im

Juli 1428 unter allen Brücken von der Stadt Kaiserstuhl bis Basel als einzige standhielt.

Die schwerste Katastrophe vor der Erbauung der heutigen Brücke brachte das Hochwasser von 1480, das am 24. Juli elf von zwölf Brückenjochen wegriß. Bruschius berichtet in seiner im 16. Jhdt. geschriebenen Chronik, daß die damalige Äbtissin Agnes von Sulz die fast völlig zerstörte Brücke wiederhergestellt habe. An dieser Überlieferung hat auch die spätere Geschichtsschreibung bis jetzt festgehalten. Daß aber nicht das Stift, sondern die Stadt den Wiederaufbau durchführte, geht aus einigen noch vorhandenen Schuldverschreibungen jener Jahre hervor. Das Stift mag dazu wie jedesmal einen entsprechenden Beitrag geleistet haben. Ausdrücklich zur Finanzierung des Brückenbaues verkaufte die Stadt 1481 einer Basler Bürgerin um 100 Pfund Schilling eine Leibrente von 10 Pfund. Der Neubau nahm die städtischen Finanzen über Gebühr in Anspruch. 1483 war die Stadt gezwungen, weitere 400 Gulden aufzunehmen und in den nächsten sechs Jahren noch einmal 870 Gulden. Zum erstenmal gewinnen wir hier ein Bild über die Belastung, welche ein Wiederaufbau der Brücke nach solchen Zerstörungen der Stadt verursachte.

Der Bau der jetzigen Brücke und ihre Schicksale

Schon 1506 riß der Rhein bereits wieder ein Joch der Brücke hinweg. Als 1570 wieder ein Hochwasser einen Teil der Brücke beschädigte, beschloß die Stadt, statt der hölzernen Pfähle die Brücke auf steinerne Pfeiler zu setzen. Der nun einsetzende vollständige Umbau schuf die Brücke in ihrer heutigen Gestalt. So darf man die Entstehung der jetzigen Brücke in ihrem architektonischen Bild in die Jahrzehnte nach 1570 ansetzen, wo der Gesamtkörper des heutigen Baues neu geschaffen wurde, auch wenn in den folgenden Jahrhunderten einzelne Teile, besonders der Holzkonstruktion, noch oft erneuert und ausgebessert wurden.

Es ist interessant, den damaligen Neubau der Brücke im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt zu sehen. In den vorhergehenden friedlichen Jahrzehnten war das städtische Wirtschaftsleben aufgeblüht. Mehrere große Unternehmungen werden in dieser Zeit in Angriff genommen. Um 1567 erstellte die Stadt die erste Quellwasserleitung, die das Trinkwasser vom Steiner Berg auf der linken Rheinseite der Stadt zuführte. Die Leitung führte über die Brücke, wodurch diese eine vermehrte Bedeutung erhielt. Zwischen 1575 bis 1580 führte die Stadt in Verbindung mit den fricktalischen Randgemeinden des Sisselfeldes das große Werk der Sisselfeldbewässerung durch. Zwei Drittel dieses großen Feldes jenseits des Rheins wurden damals vom Stift und von den Bürgern der Stadt bebaut. Das kostspielige Werk der Kultivierung wurde unter anderem damit begründet, daß die Stadt den Wohlstand der Bürger dadurch weiter zu heben trachte, nachdem sie in den letzten Jahren mit verschiedenen Bauten und vor allem durch den Neubau der Brücke sehr belastet worden sei. Infolge der Melioration wurde das Sisselfeld, dessen Ertrag sich um das Dreifache steigerte, für die nächsten 200 Jahre eine der wichtigsten landwirtschaftlichen Nutzflächen der Stadt. Die Brücke garantierte ihrerseits den ungehinderten Verkehr und die intensive Ausnützung dieses Geländes.

So entstand in einer sehr aktiven Epoche des städtischen Wirtschaftslebens und in ursächlichem Zusammenhang damit die neue feste Rheinbrücke. Beim Bau der Steinpfeiler mußte auch eine vollkommen neue Konstruktion des hölzernen Tragwerks geschaffen werden, da nun eine größere Spannweite der Joche möglich war. Die Brücke wurde nun statt bisher auf 12 hölzernen auf 7 Steinpfeiler gesetzt. Nicht in einem Zuge wurde die neue Brücke erstellt. Die hohen Kosten der Pfeiler erforderte eine längere Bauzeit, die sich auf fast 60 Jahre erstreckte. Die

ersten vier Pfeiler auf der der Stadt zugewandten Seite entstanden zwischen 1570 bis 1590. Die letzten drei auf der linken Rheinseite wurden erst zwischen 1620—1630 errichtet.

Damit hatte die Brücke ihre heutige Form erhalten; zugleich war für die Zukunft die Gefahr der Zerstörung durch Hochwasser weitgehend gebannt. Die späteren Überschwemmungen haben nur noch Teilschäden verursacht. Dagegen wurden nun die Kriegswirren, in welche das Gebiet der Waldstädte am Rhein in den folgenden zwei Jahrhunderten immer wieder hineingerissen wurden, zu einer neuen Gefahr für den Bestand der Brücke. So mußte auch das neue Bauwerk seine schweren Schicksale erleben und konnte oft längere Zeit hindurch infolge teilweiser Zerstörung seine verbindende Funktion nicht erfüllen. Nach der glücklichen Vollendung des letzten steinernen Joches erfreute sich die Stadt nicht lange ihres Werkes. Als im 30jährigen Krieg 1633 der Pfalzgraf mit schwedischen Truppen heranrückte, wurde die Brücke niedergebrannt. Bis zu Ende des langen Krieges standen nun 20 Jahre lang die Pfeiler mit den Trümmerresten im Strom, während eine von der Stadt unterhaltene Fähre den Verkehr mit dem linken Rheinufer besorgte. Es darf hier vermerkt werden, daß während dieser Zeit die bekannte Ansicht der Stadt von Merian entstanden ist. Bei aller sonstigen topographischen Genauigkeit des Stadtbildes ist die Brücke nicht richtig wiedergegeben. Die Merianische Brücke hat acht Pfeiler und die Brückenkapellen stehen in der Mitte der Joche statt auf den Pfeilern. Der Zeichner der Vorlage zum Merianischen Stich hat die Brücke wohl nur im zerstörten Zustand gesehen und sie nach eigener Phantasie ergänzt. So ist auf dem Bilde auch neben der Brücke die Rheinfähre dargestellt, die er sehr wohl gesehen hat. Diese war aber jeweils nur als Ersatz während der Zerstörung der Brücke in Betrieb. Erst 1653 konnte die durch den Krieg verarmte Stadt an den Wiederaufbau herantreten. Zur Aufnahme der dafür notwendigen Kapitalien verbürgte sich das Stift für die Stadt und leistete selbst eine entsprechende Beisteuer. Die Wiederherstellung dauerte mehrere Jahre; noch 1659 gab die Stadt Basel auf Bitten der Stadt einen Beitrag zum Bau.

20 Jahre danach erlitt die Brücke wiederum das gleiche Schicksal. Um den unter Marschall Crequi heranrückenden Franzosen den Rheinübergang sperren, ließ der kaiserliche Oberst von Heudorf 1678 die Brücke anzünden und zerstörte ein Joch derselben. Wieder verzögerte sich die Wiederherstellung um zwei Jahrzehnte. Schon 1680 wollte die Stadt die Brücke wieder aufbauen, doch gestattete die vorderösterreichische Regierung keinen Brükkenbau, solange die Feste Breisach von den Franzosen besetzt war. Erst als nach dem Frieden von Ryswyk Breisach an Österreich zurückgegeben wurde, konnte die Brücke wieder hergestellt werden. Die Stadt befand sich in einer großen Notlage, sie war 1678 vollständig ausgebrannt und geplündert worden. Der Brückenbau war die große Sorge der Stadt. Man versuchte, von überallher Geld zu bekommen. Eine Anleihe von 2000 Gulden wurde aufgenommen, auch das Stift steuerte wieder dazu bei. Eines Tages erschienen auch „vor gesessenem Rat" zu Basel als Abgesandte der Stadt Säckingen deren Schultheis und Seckelmeister und legten ihre Notlage dar. Sie wurden mit gebührenden Ehren „defrayiert" (freigehalten) und erhielten als Basler Beisteuer zum Brückenbau 20 Reichstaler. 1699 bis 1700 erfolgte der Wiederaufbau. Zum ersten Male erfahren wir jetzt auch den Namen des Baumeisters aus einer Balkeninschrift, wo sich „Meister Hannes Maier, Burger und Werchmeister der Stadt Säckingen Anno 1700" verewigt hat.

Jetzt erhielt die Brücke auch ihren einfachen künstlerischen Schmuck. Mindestens eine der Brückenkapellen stand vermutlich

schon seit dem Bau von 1570/80. Die beiden barocken Figuren der Heiligen Franz Xaver und Johannes Nepomuk wurden nach dem Bau von 1700 aufgestellt. Die Nepomukstatue stiftete 1712 der aus dem schottischen Königsgeschlecht der Stuart stammende Säckinger Chorherr Petrus Patrik Stuart.

Sehr in Frage gestellt war der Bestand der Brücke in der 2. Hälfte des 18. Jhdts. 1774 hatte ein Hochwasser ein Joch eingerissen und 1778 einen Pfeiler vollständig unterspült. Der Voranschlag für die Reparatur belief sich auf über 5000 Gulden. Die Stadt hatte schon 1772 für die Reparatur eines Joches 1000 Gulden aufnehmen müssen. Ihre wirtschaftliche Lage war damals denkbar schlecht. Ein dringendes Hilfegesuch an die Regierung und die vorderösterreichischen Stände wurde abgelehnt, weil die Säckinger Brücke keine Landstraße sei, sondern nur dem Verkehr der Stadt und benachbarten Ortschaften mit dem jenseitigen Rheinufer diene. Ein Gutachten der vorderösterreichischen Regierungsbuchhaltung schlug der Stadt vor, die Brücke ganz eingehen zu lassen und einen billigeren Fährenbetrieb zu unterhalten. Der Stadt war aber die Erhaltung der Brücke wichtiger. Sie ließ sie zuerst notdürftig reparieren und 1785 vollständig instandsetzen. Dazu wurden zwei Laufenburger Werkmeister beigezogen, der Zimmermann Baldischwiler, der auch an anderen Orten als erfahrener Brückenbauer tätig war, und den Maurermeister Zech. Die heutige Konstruktion der meisten alten Joche sind noch das Werk Baldischwilers. Auch als 20 Jahre später zwei inzwischen zerstörte Joche wieder aufgebaut wurden, wurden sie in dieser Form wieder erstellt. 1799 hatten nämlich die Franzosen auf dem Rückzug unter Moreau zwei Joche in Brand gesteckt. Ein Stich aus den ersten Jahren des 19. Jhdts. zeigt die Brücke in diesem Zustand mit den noch ungedeckten zwei zerstörten Jochen.

Inzwischen hatten die politischen Umwälzungen der napoleonischen Aera auch in anderer Weise auf der Brücke ihren Niederschlag gefunden. Durch die Abtrennung des Fricktals von Vorderösterreich im Jahre 1801 und seine Angliederung an die Schweiz wurde die Brücke Staatsgrenze. Nachdem der Breisgau 1806 an Baden gefallen war und 1808 der Staatsvertrag zwischen Baden und dem Kanton Aargau die Grenzverhältnisse geregelt hatte, wurde 1810 der aargauisch-badische Grenzstein in der zweiten Brückenkapelle aufgestellt. Während im Rheinbett der Talweg die Grenze bildete, wurde auf der Brücke die genaue Mitte zwischen beiden Brückenenden als Hoheitsgrenze der beiden Staaten festgelegt. An den Eigentumsverhältnissen der Brücke wurde damit nichts geändert. Sie blieb in ihrer ganzen Länge Eigentum der Stadt Säckingen, die beim Brückeneingang auf der Schweizer Seite ihr Zollhäuschen stehen hatte, wo auch weiterhin von der Stadt der Brückenzoll erhoben wurde. Diesem gesellte sich nun am anderen Brückenende in der Stadt der badische Grenz- und Zollwächter dazu. Erst am 1. Januar 1869 wurde die Brücke vom badischen Staat übernommen und der Brückenzoll abgelöst. Wesentliche Zerstörungen durch Kriege oder Naturgewalten hat die Brücke seit Beginn des 19. Jhdts. nicht mehr erlitten. Größere Reparaturen wurden noch in den Jahren 1843 und 1886 vorgenommen und zuletzt im Jahre 1925/26, wo das erste Joch auf der Stadtseite in moderner Holzkonstruktion, die sich der alten Brücke wenig anpaßt, neu gebaut wurde. Im 19. Jhdt. wurde auch der siebte Pfeiler in die Ufermauer auf der Schweizer Seite einbezogen, so daß heute die Brücke auf 6 Pfeilern steht.

Durch alle Jahrhunderte hindurch ist die Brücke als bedeutendstes Bauwerk, das den Lebenswillen der Stadt zum Ausdruck brachte, in enger Wechselbeziehung zum städtischen Wirtschaftsleben gestanden. Dieses hing weitgehend von ihr ab, und darum war die Stadt immer, oft unter großen Opfern, um ihre Erhaltung besorgt.