

Die Münchensteiner Birsbrücke

Wenn im Nachfolgenden von der Birsbrücke die Rede ist, so ist nicht die Eisenbahnbrücke gemeint, die im Jahre 1891 zu trauriger Berühmtheit gelangte, es geht auch weder die Trambrücke noch die beiden gedeckten Holzbrücken an, die neueren Datums sind, sondern jenen Flußübergang, der von Alters her, zusammen mit der Brücke zu St. Jakob, die Verbindung zwischen der Stadt Basel und ihrem Hinterland, der Landschaft, herstellte. Diese zwei Brücken, St. Jakob und Münchenstein, waren die einzigen Uebergänge auf baslerischem Hoheitsgebiet; die nächste, die Nepomukbrücke zu Dornach, lag bereits auf fürstbischöflichem Territorium.

Im Zeitpunkt, wo eine neue, breite Betonbrücke dem Verkehr eröffnet wird, geziemt es sich, einen kurzen Rückblick auf die Vorgänger dieser Brücke zu halten. Dabei sei gleich betont, daß die Münchensteiner Brücke während Jahrhunderten das Sorgenkind der Obrigkeit war. Die Birs war früher, als ihr noch kein geordnetes Bett gegeben war, eine wilde, unbändige Jungfer, die tat, was ihr beliebte. Sie suchte sich den Lauf selbst und floß in mancher Verästelung dort, wo heute fruchtbares Kulturland liegt. Wenn sie Hochwasser führte, riß sie alles mit sich, was nicht niet- und nagelfest war — ganze Brückenjoche fielen ihr zum Opfer. Selbst das Eisenbahnunglück im Jahre 1891 war indirekt eine Folge der Wütharbeit der Birs; durch Unterspülung erfolgte damals mit den Jahren eine Senkung eines Widerlagers, was dann zur Katastrophe führte.

Solche Hochwasser sind in den Archiven in den Jahren 1627, 1734, 1735, 1738, 1743, 1749, 1750, 1759, 1760, 1765, 1774, 1786 und 1789 nachgewiesen. Denke man an das Leid und den Schaden, die jeweils der Bevölkerung zugefügt worden sind. Denke man an die harte Last der Fronarbeit, die solchen Verwüstungen auf dem Fuße folgte. So stellte 1735 der Obervogt zu Münchenstein an Bürgermeister und Räte zu Basel das Gesuch, es sei den Geschädigten, deren Bünden in der Welschmatt überschwemmt worden seien, der Bodenzens zu erlassen.

Unter den Betroffenen wird Rudin Erterichs Wittib genannt.

Schon Ende des 16. Jahrhunderts ließ der Rat zwei «Überschläge» (Voranschläge) über «eine Bruck von Steinwerk ohne Bögen» und über «die Mönchensteiner Bruck mit hölzernen Jochen ganz neu gemacht» erstellen. Die steinerne Brücke kam leider nicht zur Ausführung, man gab der hölzernen des niedrigen Preises wegen den Vorzug.

1627 gab der Rat Weisung «die Bruck zu befestigen wegen angegangener und gewachsener Birs». Wir müssen uns vergegenwärtigen, daß die Holzbrücke nicht freitragend war, sondern sich auf mindestens zwei Joche stützte. Denn mehrmals ist von den Jochen die Rede. Diese Joche wurden durch das Geschiebe der Birs (Baumstämme, Steinblöcke usw.) oft arg hergenommen.

Eine Sorge der Behörden waren die oft überladenen Fuhren, die die Brücken passierten. So gelangten Bürgermeister und Rat am 2. August 1724 an die Obervögte mit der Weisung, daß Fuhren nicht über 50 Centner oder 45 Saum Wein laden dürften. 1728 mußte wegen «überladenen Wein- und Gütter-Wägen» geklagt werden.

Lange zog sich ein Streit dahin, ob außer den «Gabelfuhren» auch «Deixelfuhren» zuzulassen seien. Bei der Gabelfuhre war ein Pferd in die Gabel oder Lande eingespannt, die übrigen Pferde waren in «Einerkolonne» vorgespannt. Diese Art hatte den Vorteil, daß beim Passieren der Brücken die Last (zu der auch die Pferde gehörten) auf die Länge verteilt war. Die Deixselfuhre war ein Zweispänner; die Last war also auf einen kleineren Raum konzentriert, was den Brücken nicht immer zuträglich war. 1763 und 1766 mußten neuerdings Ratsverordnungen «wegen den Wagenlasten» erlassen werden.

Am 2. August 1734 richtete der Landvogt ein dringliches Schreiben an den Bürgermeister, in dem er mitteilte, das Hochwasser habe ein Joch «hinunterwärts» getrieben, man habe das Joch mit Seilen an einen Baum gesichert. Dann sei die Birs neuerdings angeschwollen und habe auch

diesen Baum mitgerissen. Kaum zwei Monate später richtete der gleiche Landvogt an den Rat ein Schreiben des Inhalts, es sei zu prüfen, «ob nicht eine Steinbrücke zu erstellen sei, da sie doch an einer wichtigen Straße liege.»

1738 wurde in einer «Ratserkanntnus» festgehalten, daß im Hinblick auf die zu bauende steinerne Brücke «niemand von dem Rhein bis nachher St. Jakob Sand graben noch wegführen darf.» Die Behörde wollte sich den Sand sichern, den die Birs im Unterlauf gratis lieferte. Aber die steinerne Brücke kam immer noch nicht zur Ausführung.

Am 5. Novembris 1750 berichtete Landvogt Faesch an den Rat, «das mittlere Joch sei weggespülhet worden». Er habe angeordnet, daß «die Bruck vermachtet werde, daß kein weiteres Unglück entstehen kann»: Diesem Bericht kann entnommen werden, daß die Brücke mindestens drei Joche gehabt haben mußte, weil vom mittleren die Rede ist. Zwei Monate später, am 5. Januar 1751, muß der Vogt neuerdings nach Basel berichten: «Es ist die Bruck zu Münchenstein gegenwärtig in solchem Stand, daß selbige kümmerlich zu gebrauchen, bey Anlauf aber eines nur mittelmäßigen Gewässers nothwendig zu Hauffen fallen muß.»

1789 gibt ein Bericht der «Löbl. Wald Commission» Aufschluß über die Wasserschäden und das zur Behebung notwendige Holz. Immer wieder mußte Holz zur Verbesserung der Brücke geschlagen werden, sei es zur Verstärkung der Joche und Streben oder zur Ausbesserung der Bohlen der Fahrbahn.

Am 26. Mai 1872 ist dann die Holzbrücke restlos weggeschwemmt worden.

Die Kreispostdirektion Basel fragte in der Folge den Regierungsrat an, bis wann eine fahrbare Notbrücke erstellt sei. Die Pferdepost nach Arlesheim mußte nun den Umweg über Reinach—Dornach machen.

Münchenstein
Anzeige
Jug. 1758

W. II

Die Münchensteiner Birsbrücke

II.

1738 wurde in einer «Ratserkenntnis» festgehalten, daß im Hinblick auf die zu bauende steinerne Brücke «niemand von dem Rhein bis nachher St. Jacob Sand graben noch wegführen darf.» Die Behörde wollte sich den Sand sichern, den die Birs im Unterlauf gratis lieferte. Aber die steinerne Brücke kam immer noch nicht zur Ausführung.

Am 5. Novembris 1750 berichtete Landvogt Faesch an den Rat, «das mittlere Joch sei weggespühlet worden». Er habe angeordnet, daß «die Bruck vermachtet werde, daß kein weiteres Unglück entstehen kann». Diesem Bericht kann entnommen werden, daß die Brücke mindestens drei Joche gehabt haben mußte, weil vom mittleren die Rede ist. Zwei Monate später, am 5. Januaris 1751, muß der Vogt neuerdings nach Basel berichten: «Es ist die Bruck zu Münchenstein gegenwärtig in solchem Stand, daß selbige kümmerlich zu gebrauchen, bey Anlauf aber eines nur mittelmäßigen Gewässers nothwendig zu Hauffen fallen muß.»

1789 gibt ein Bericht der «Löbl. Wald Commission» Aufschluß über die Wasserschäden und das zur Behebung notwendige Holz. Immer wieder mußte Holz zur Verbesserung der Brücke geschlagen werden, sei es zur Verstärkung der Joche und Streben oder zur Ausbesserung der Bohlen der Fahrbahn.

Am 26. Mai 1872 ist dann die Holzbrücke restlos weggeschwemmt worden. Die Kreispostdirektion Basel fragte in der Folge den Regierungsrat an, bis wann eine fahrbare Notbrücke erstellt sei. Die Pferdeweg nach Arlesheim mußte nun den Umweg über Reinach—Dornach machen.

Im gleichen Zusammenhang wurde gemeldet, daß die weggeschwemmten Brückenteile in Birsfelden «gerettet» worden seien; nun verlangten die dortigen Rettungsleute «Fanggeld».

Die inzwischen erstellte Notbrücke mußte ihren Dienst aber noch einige Jahre run, denn erst 1877 wurde die Eisenbrücke, die bis 1958 stehen blieb, der Firma Ott & Co. in Bern zum Preise von Fr. 26 700.— in Auftrag gegeben. Im Jahre 1891 machte diese Brücke im Zusammenhang mit dem Eisenbahnunglück von sich reden. Als sie in jenen Schreckenstagen mit Schaulustigen vollgepfropft war, will ein Basler gemerkt haben, wie sich die Brücke unter der Last gesenkt haben soll. Es gab Zeitungsschreibereien und eine sofortige Untersuchung. Zum Glück erwiesen sich die Gerüchte als haltlos. Im Frühjahr 1877, also zur Zeit als die Notbrücke noch im Betrieb war, hielt die Basellandschaftliche Militärgesellschaft in Muttenz, unter Oberst Emil Frey, dem nachmaligen Bundesrat, eines Sonntags eine Uebung ab, die zum Thema «Tragkraft, Verteidigung und Angriff der Münchensteiner Birsbrücke» hatte.

Eng mit der Brücke verknüpft war der Brückenzoll und das Zollhaus. Auch wur-

den in Zeiten der Gefahr die wehrfähigen Männer des Amtes zum Wachtdienst an der Brücke aufgeboten. So finden wir 1709 Notizen über «die Wacht an der Bruggen».

1722 reicht Landvogt Brenner dem Rat einen Dreierorschlag für die Wahl des «Zollers an der Bruck» ein. Es figurieren darauf Daniel Maßmünster, Jakob Degen und Jakob Gaß.

1724 entstanden mit dem fürstbischöflichen Vogt auf Birseck bei Arlesheim hinsichtlich des Brückenzolls zu Münchenstein Schwierigkeiten.

1736 wird Heinrich Degen als «Zoller» genannt; im gleichen Jahre aber scheint ein Wechsel stattgefunden zu haben, denn «Heinrich Ritter des Zollers Kompetenz und Ordnung» wird obrigkeitlich festgelegt.

Im Brandlagerbuch des Jahres 1807 ist das «Zoll Haus, dem Staat gehöriges Gebäud» nachgewiesen. Dieses Zollhaus kam 1835 samt einer Matte auf die Staatsgant und wurde vom Besitzer des Bruckgutes, Achilles Forcart-Iselin, erworben.

Unsere Schilderung des Schicksals der verschiedenen Brücken wäre unvollständig, würden wir nicht auch kurz die Ereignisse streifen, die sich im Zuge der Kantons-trennung am Birsübergang abgespielt hatten. Wir wissen, daß heute Brücken gesprengt werden, um einem Angreifer den Uebergang zu verwehren. Damals war es eine Frau, die einzig mit einer Reuthaue bewaffnet, die Flecklinge der Fahrbahn entfernte und so die Brücke unpassierbar machte. Das trug sich so zu: Die Basler Truppen wollten das Dorf besetzen; ihr Anmarsch wurde von den Münchensteiner Beobachtungsposten rechtzeitig bemerkt. So begab sich jene Frau Maßmünster, eine großgewachsene Frau mit den Kräften eines Mannes, mit dem erwähnten Werkzeug zur Brücke und vereitelte so den Uebergang der Truppen und vermutlich auch eine Brandschatzung des Dorfes. Als Entgelt für den verhinderten Einzug ins Dorf wurde dieses dann von jenseits der Birs (in der Gegend der heutigen Holzbrücke) mit Artillerie beschossen. Etliche Häuser an der Unter- und Lehengasse erhielten damals Treffer. Die Kanonenkugeln wurden in der Folge während Generationen in den Familien der damaligen Hausbesitzer aufbewahrt. Unsere Altvorderen berichteten, daß ein Artillerist der Basler Standestruppe, Fritz Banga von Münchenstein, bei dieser Beschießung das Geschütz eigenhändig auf das Haus seines Bruders Heinrich Banga, der «Schöoferheiri», an der Untergasse, richtete und vor dem Losbrennen gesagt haben soll, er wolle seinem Bruder einen Morgengruß schicken...

Tempi passati! Heute werden die Brücken so massiv gebaut, daß ihnen eine Reuthaue nichts mehr anhaben kann. Brücken wollen verbindend und versöhnend wirken, wollen das «Hüben» und «Drüben» zusammenführen.

K. Löliger