Badische Heimat 66 (1986)

*IX. Brücken*

# Der Rheinübergang Neuenburg

## Geschichte der Brücken und Fähren bei Neuenburg am Rhein

*Winfried Studer, Neuenburg am Rhein*

*Die 1872/73 errichtete Rheinschiffbrücke bei Neuenburg*
(Bild: Stadtarchiv Neuenburg am Rhein)

Alljährlich am zweiten Wochenende im Juli feiert die Stadt Neuenburg am Rhein ihr Nepomukfest.
Ein Fest der Begegnung zwischen den Menschen diesseits und jenseits des Rheines, dem der Brückenheilige, der heilige Nepomuk, dessen Bild seit dem 25. April 1739 am Hochufer der Stadt steht, seinen Namen gegeben hat.
Neuenburg am Rhein ist eine Brückenstadt mit alter Tradition. „Bei Neuenburg spannt sich die Brücke über den Rhein. Die kleine Stadt, die im letzten Krieg ganz und gar zerstört worden ist, hat schon von jeher unter Naturkatastrophen und Kriegen zu leiden gehabt", schreibt Franz Prinz zu Sayn-Wittgenstein in „Fahrten ins Elsaß".
Der erste Neuenburger Chronist, Fidelis Huggle, vermutet bereits zur Römerzeit eine Rheinbrücke bei Neuenburg. Im 19. Jahrhundert wurden in der Nähe der Neuenburger Rhein-Schiffbrücke starke eichene Pfo-

sten, „die unten mit einer wohl einen Fuß langen starken eisernen Spitze versehen waren", mit großer Mühe aus dem Strombett gehoben. Eichenstämme, die Huggle einer Römerbrücke zuschreibt[1]).

Für das hohe Alter des Rheinübergangs bei Neuenburg spricht vor allem das Adolphinische Privilegium. Der große Freibrief, den König Adolf von Nassau der Stadt 1292 verlieh, bestimmt: „Zwischen der Stadt Breisach und dem Dorf Rheinweiler darf nur auf dem Rheinwasser neben Neuenburg eine gesicherte Überfahrt stattfinden, wie dies schon von alters her gewesen war[2])."

1403 gewährte König Ruprecht der Stadt das Recht zum Bau einer Brücke über den Rhein: „Wir geben in auch vollen gewalt und ganze mechte die brucken über den Rin zu Nuwenburg vollen zu buwen und zu machen nach irer und der obgen. stad notdurft[3])."
Ob es zum Bau der Brücke kam wissen wir nicht. Bis in das 19. Jahrhundert ist keine feste Brücke bekannt. Ob die 1561 in Wien erschienene Vorderösterreichkarte von Wolfgang Lazius[4]), die bei Neuenburg und Basel Rheinbrücken zeigt, als Nachweis für eine Rheinbrücke dienen kann, ist fraglich.
Bis zum Bau der „fliegenden Brücke", 1866, brachte der Fährmann die Reisenden mit dem Fährschiff, das im Eigentum der Stadt war, über den Rhein.

Rheinfähre und Rheinzölle waren florierende Einnahmen für den Stadtsäckel. Unter den zahlreichen Bediensteten der mittelalterlichen Stadt finden wir auch den „hindermeister"; er war mit dem Fährdienst betraut. Im Eidbuch der Stadt von 1616 ist der „Eid, wie der hindermeister und seine knecht schweren sollen" festgehalten:

„Der hindermeister und seine knecht sollen järlichen uf den nechsten ratstag nach weinachten schweren, das fahr getrewlich zu versorgen, die leut in allweg zue befürderen, den zol und lohn am fahr getrewlich einzueforderen und in die gewohnliche bichsen zue stoßen, auch niemands mehr, als ihnen bevohlen, abzuenemen und, so der meister etwas wandelbars von den knechten oder die knecht von dem meister oder ein knecht von dem andern sehen wurde, solches alsbalden an herrn burgermeister oder jemands des rats zue bringen und, wa jemands geraubt guet, gefangene oder etwas argwenigs uber Rhein füehren wolte, solches als balden zue riegen und unerlaubt nit zue füehren, auch kein schenke zue nemen noch jemands wider seinen gueten willen, ihnen trinkgelt zue geben, anzuestrengen, und, was auch zolbar ist und den Rhein uf oder abgefüert wird, einem Rheinzoller anzuebringen und kein roß im tenlin zue füehren noch keinen weidling zu uberladen, die knecht, im fahren auch dem hindermeister jederzeit gehorsam zue sein und dem fahr den ganzen tag vleissig abzuewarten und des trunks in allweg sich zu messigen, alles getrewlich und ungefahrlichen[5])."
In Merians Kupferstich „Neuenburg am Rhein" von 1643 ist recht anschaulich eine Rheinüberfahrt bei Neuenburg festgehalten, die uns Margaretha Spörlin in ihrem 1877 in Basel erschienenen Buch „Vater Jung-Stilling und Fräulein Katharina" wie folgt schildert:
„Drei Stunden brauchten sie von Mülhausen bis ‚Schalambi'; dort wurde ausgespannt und im schmutzigen Wirtshaus ein schlechter Kaffee getrunken um das lange Warten abzukürzen. Ein Fischerbube mußte in einem Kahn über den Rhein nach Neuenburg fahren, um die Schiffsleute mit dem großen Schiff zu holen. Nach einer langen Stunde hieß es, das Schiff warte am Talweg des Rheins. Wagen und Pferde brachte man auf einen großen, flachen Kahn, die vier Reisenden stiegen in die Kutsche, an einem langen Seil wurde der Kahn bis zur ersten Insel gezogen (noch war ja der Rhein nicht reguliert!), auf die gleiche Weise zu einer zweiten, und so kamen sie zum Talwege. Dort strömte, gewaltig brausend, Vater Rhenus vorüber, dort lag auch das Schiff mit den Schiffsleuten. Es war ein heißer Juni. Bei der Schneeschmelze in den Alpen führte der Rhein viel Wasser.

*Die geöffnete Rheinschiffbrücke bei Neuenburg am Rhein*
(Bild: Stadtarchiv Neuenburg am Rhein), A/I/15)

Alles brachte man auf das große flache Schiff, die Reisenden setzten sich wieder in die Kutsche, behutsam und beschwichtigend führten die Knechte die sich sträubenden Pferde auf das schwankende Schiff. Es war eine beschwerliche Überfahrt. Erst nach einer dreiviertel Stunde war das rechte Rheinufer, ‚Hebels klassischer Grund und Boden', erreicht."

Aus dem 19. Jahrhundert ist im Neuenburger Stadtarchiv umfangreiches Aktenmaterial über die Rheinüberfahrt vorhanden, die als „beschwerlich, langwierig, daher kostspielig und nicht ungefährlich" beschrieben wird.[6])

Immer wieder kam es zu Klagen über den Fährdienst. 1853 reklamierte das Großherzogliche Bezirksamt bei der Stadt: „Schon öfter wurde von Fremden darüber Klage geführt, daß sie an dem Rheinufer Stunden lang warten müssen, ehe sie von den Schiffleuten zur Überfahrt abgeholt werden, oder diese sich an dem Ufer einfinden." Die Stadt wurde vom Bezirksamt aufgefordert, „mit aller Strenge dagegen einzuschreiten".

Um eine nachhaltige Verbesserung der Rheinüberfahrt bemüht, erwog die Stadt schließlich den Bau einer „fliegenden Brücke" über den Rhein, der jedoch von der Flußbaubehörde immer wieder verzögert wurde.

Im Januar 1865 legte das Großherzoglich Badische Consulat zu Mülhausen dem Großherzoglichen Handels-Ministerium seine umfangreiche Stellungnahme über die Notwendigkeit einer „fliegenden Brücke" zwischen Neuenburg und Chalampé vor.

Das Konsulat schrieb:

„Schon seit einer langen Reihe von Jahren kann die hohe Bedeutung einer schnellen und leichten Verbindung zwischen Baden

und Frankreich bey Neuenburg nicht mehr in Rede gestellt werden.
Die Zeiten sind glücklicherweise vorüber da man suchte wo möglich die Beziehungen zwischen beyden Rhein-Ufern zu schmälern; und die Furcht die Herstellung einer Brücke sey den Revolutionären Ideen die auf französischem Boden keimen neuen Weg gebahnt, hat die heutige Generation jedenfalls mit manchem andern derartigen Aberglauben in die Rumpelkammer der Vorzeit deponiert.
Der Tag steht an der Thüre an welchem zwischen den Zollvereins-Staaten und Frankreich Handel und Verkehr in eine neue Aera treten sollen, es mag daher auch wohl der Moment gekommen seyn an welchem der kleine Nachen der mühselich, und oft nicht ohne Gefahr, die täglich seltener werdenden Reisenden von einem Ufer an das andere bringt, auch zu den Requisiten, die mit Staub bedeckt in jender Kammer als ein Denkmal grauer Zeiten schlummern, gebracht würde! — Das erste Resultat für das ganze Badische Ober-Land welches durch die Errichtung einer fliegenden Brücke in Neuenburg erreicht würde, besteht in einer leichten Verbindung mit der Stadt Mülhausen, dem Knotenpunkt mehrerer Eisenbahnlinien: die Bahn nach Besançon, Lyon und Marseille, die direkte Bahn über Belfort, Langres, Troyes nach Paris, und die in die Vogesen dringt und über Cernay, Thann bereits Wesserling erreicht hat, enden alle in Mülhausen.
Kann daher diese Stadt von Müllheim aus in zwei Stunden erreicht werden, so wird ohne Zweifel alsobald ein direkter Omnibus-Dienst ins Leben treten, und so den Bewohnern des Ober-Landes zur Reise nach Paris und Lyon, so wie nach den verschiedenen Fabrick-Städten des Elsasses ein bedeutenden Umweg mit Zeit und Kostenverlust über Basel erspart werden.
Noch viel wichtiger sind die Vortheile einer solchen Verbindung:

1. für die Gemeinden des Bezirkes Müllheim und theilweise des Bezirkes Staufen;
2. für den Bade-Ort Badenweiler;
3. für den ganzen Holzhandel des Ober-Landes, mit Inbegriff des Höllenthales.

Es sey uns gestattet einen kurzen Ueberblick auf diese verschiedenen Punkte zu werfen.
Vortheile für den Acker und Garten-Bau der Gemeinden des Bezirkes Müllheim und eines Theiles des Bezirkes Staufen.
Durch Errichtung einer Rhein-Brücke können die Einwohner jener Ortschaften in Zeit von eine oder zwei Stunden mit ihren beladenen Fuhrwerken ohne Mühe und große Kosten, das linke Rhein Ufer erreichen, und also die Märckte von Mülhausen regelmäßig besuchen. Es kann wohl kein besserer Maßstab zur Berechnung der Tragweite dießer erleichterten Rheinüberfahrt genommen werden, als die Thatsachen die schon seit Jahren für den Bezirck Breisach bestehen.
Die Gemeinden der Umgebung Breisach's benutzten regelmäßig die dortige fliegende Brücke um ihre Landes-Produckte auf die Märckte der Stadt Colmar zu bringen. Bedenckt man nun, daß Colmar 21 Kilometer vom Rhein-Ufer entfernt ist, daß unter der Einwohnerschaft dieser Stadt die 22 000 Seelen zählt, ein großer Theil sich mit Garten- und Ackerbau beschäftigt, so ist die Bedeutung des Débouchés, der sich auf den Märckten der Stadt Mülhausen für den benachbarten Theil des Großherzogthums eröffnen würde, leicht zu berechnen.
Mülhausen liegt nähmlich, durch den Bau der neuen Straße die in gerader Linie über Ille-Napoléon den Hart-Wald nach Bantzenheim durchschneidet nur noch 20 Kilometer vom Rhein. Mülhausen ist eine Stadt in unermüdetem Wachsthum begriffen, die in den letzten 50 Jahren von 6000 zu 65 000 Einwohner gestiegen, in der neue Fabrick an neuen Fabrick sich immerfort erhebt, die in Bälde 100 000 Einwohner übersteigen wird, wo kein Mensch von etwas anderem als von der Industrie lebt, und daher die Lebensmittel immer sehr theuer sind.
Die Errichtung einer fliegenden Brücke würde von einem Tag zum anderen den Gemeinden des rechten Rhein-Ufer's einen

Markt eröffnen auf welchen die gewöhnlichen Feldfrüchte, eben so wie feinere Garten-Produkte, Geflügel, Wildprett und Schlachtvieh einen immerwährenden, und selbst zu hohen Preisen sehr leichten Absatz finden würden.

Vortheile für den Bade-Ort Badenweiler

Nach dem so nahe gelegenen Badenweiler würden bey Sonn- und Festtagen ganze Züge aus Mülhausen und den benachbarten Fabrick-Städten, Thann, Cernay, Soultz etc. ziehen, wenn die Reise nicht mehr so mühselig und hauptsächlich so kostspielig wäre.
Mit einem Wagen über den Rhein zu setzen ist bey der heutigen Lage der Dinge eine wahre Seltenheit: man hat erstens einen Wagen in Mülhausen zu mithen, den man nach anderthalb Stunden Fareth in Chalampé stehen läßt; langt man alsdann, mit Zeitverlust von einer Stunde und sehr oft noch viel mehr, in Neuenburg an, so muß dort wieder ein Wagen gesucht werden, es sey denn ein solcher wäre schon zum voraus in Badenweiler bestellt.
Fällt nun, wie es im Sommer sehr oft der Fall ist, bey der Rheinüberfahrt in dem kleinen Nachen ein Gewitter ein, so ist man von der Lust zu einem Ausflug nach Badenweiler auf lange Jahre kurirt.
Kann man hingegen vermittels einer fliegenden Brücke denselben Wagen für die ganze Reise benutzen, in einigen Minuten über den Rhein gelangen, und so in 3 bis 4 Stunden von Mülhausen nach Badenweiler kommen, so würden mit den ersten schönen Tagen des Jahres die Zahl derjenigen die an Sonn- und Festtagen einen Ausflug nach Badenweiler unternehmen in ganz maßenhafter Weise steigen.

Vortheile für den Holzhandel des Oberen Theiles des Schwartzwaldes

Ein großer Theil des Bauholzes das in dem oberen Theile des Schwarzwaldes gefällt wird kommt jetzt schon nach Mülhausen, wo unaufhörlich gebaut wird und hauptsächlich zu den großen Fabrickgebäuden große Bäume aus der Schweitz und dem Schwarzwald sehr hoch bezahlt werden. Bis jetzt wird derartiges Holz mehr in den Ämtern Waldshut und Saeckingen gekauft und theilweise durch den Rhein und über Huningue durch den Rhône-Canal geflößt; was auf der Achse nach Frankreich gebracht wird muß über die Brücken von Breisach oder Huningen, und dann wieder einen langen Umweg einschlagen um Mülhausen zu erreichen. Der hohe Fuhrlohn macht es rein unmöglich Brennholz oder geringeres Bauholz dorthin zu bringen.

Es würde daher für die ganze Gegend mit Inbegriff des Höllenthales, von größten Nutzen seyn einen kurzen Weg zur Herbeischaffung von Bauholz, Brennholz, oder Kohlen nach Mülhausen zu finden. Der Holzhandel nach jener Richtung würde weit belebter und die Großherzogliche Regierung, die selbst bedeutsame Waldungen in dieser Gegend besitzt, würde recht bald sich eines merklichen Steigens in den Einkünften jener Waldungen zu erfreuen haben.

Die Möglichkeit der Errichtung dieser schon lange projectierten Brücke haben wir bestreiten hören.

Nach manchen nun theilweise beseitigten Schwierigkeiten ist nun wieder die Sandbank, die zwischen Neuenburg und Chalampé den Rheinlauf hemmt, als Schreckbild aufgestellt welches einen jeglichen Versuch zurückweißen soll.

Sobald man aber die Brücke nur einmal ernstlich haben will, so kann dieselbe in wenigen Wochen ins Leben treten. Bey hohem Wasser, in den Monaten Mai, Juni, Juli, August, September und October, würde die Brücke ganz ungehindert zwischen den beyden jetzigen Landungs-Punkten Ihren Dienst machen können. Tritt dann im Spätjahr und über Winter niederes Wasser ein, so besteht die ganze Kunst darin 2 oder 300 Meter unterhalb oder oberhalb der Sandbank die Brücke zu befestigen; der Rheindamm kann auf beyden Ufern als Fahrweg dienen, nur

*In den Jahren 1875 bis 1878 wurde die Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Neuenburg gebaut*
(Bild: Stadtarchiv Neuenburg am Rhein)

sind auf Badischer Seite einige Durchschnitte zu überbrücken.

Was die Kosten einer einfachen fliegenden Brücke anbelangt, so werden diese, von mit derartigen Bauten wohlbekannten Ingenieure, auf höchstens 20 000 Gulden berechnet.

Es läßt sich daher fragen ob nicht für nächstes Frühjahr dieses so nützliche Unternehmen, mit Betheyligung der Gemeinden die soviel dabei gewinnen würden, könnte zu Stande gebracht werden?

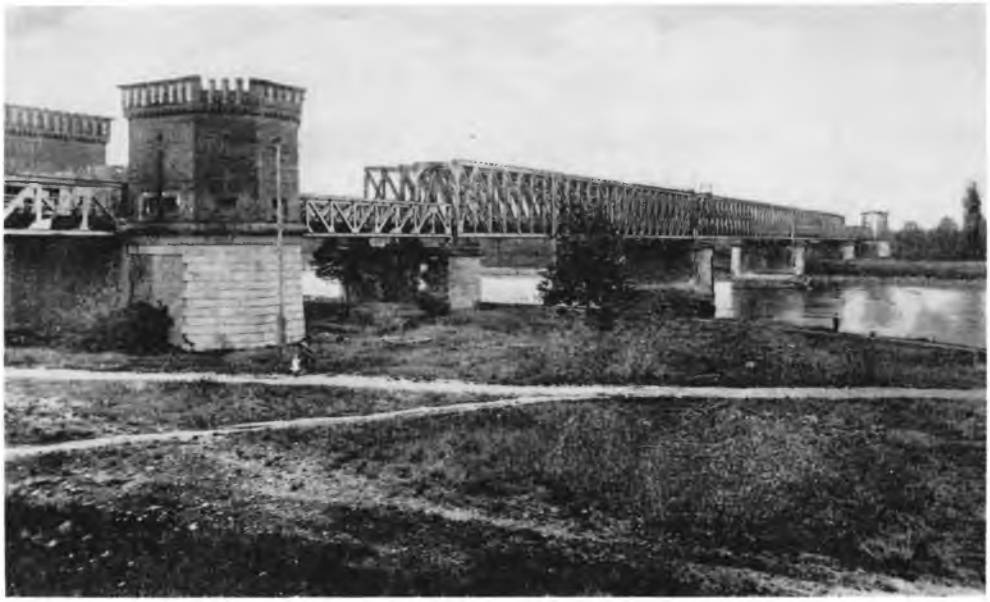
Sollte sich die Großherzogliche Regierung geneigt finden fragliche Verbindung zwischen Baden und Frankreich herstellen zu lassen, und einen Theil der Kosten zu ertragen, wozu vielleicht im Interesse Badenweilers auch der Bade-fonds, beisteueren könnte, so stellt sich der unterzeichnente Consul mit Vergnügen zur Disposition des Großherzoglichen Handels-Ministeriums um mit den betheiligten Ortschaften in offiziöser Weise zu unterhandeln.

Kann auch später eine, dem Geist der Neuzeut weit mehr entsprechende Verbindung durch eine Eisenbahn von Müllheim nach Mülhausen hergestellt werden, so gehen doch noch mehrere Jahre vorüber bis die erste Lokomotive diese Strecke durchrollt.

Warum aber jenem Landestheil des Großherzogthums so lange noch die Vortheile entbehren laßen die eine fliegende Brücke augenblicklich erzielen würde? Mit dem ersten Jahre wäre der Nutzen weit größer als die geringe Auslage die zu einer solchen Brücke erforderlich ist; und soll später Besseres erschaffen werden, so kann alsdann die Brücke an einem anderen Übergangsort immer wieder benutzt werden."

Endlich nahm sich das Ministerium in Karlsruhe der Sache an und verfügte am 21. Februar 1865:

„Von der Gemeinde Neuenburg, welche Eigenthümerin der Rheinfähre zwischen Neuenburg und Chalampé ist, wird schon seit dem Jahre 1856 die Umwandlung dieses Communikationsmittels in eine fliegende



*Die Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Neuenburg von der elsässischen Rheinseite aus*
(Bild: Stadtarchiv Neuenburg am Rhein A/II/153)

Brücke angestrebt. Die Ausführung dieses Unternehmens ist bis jetzt jedoch noch nicht erfolgt, in dem dagegen von Seiten der Flußbaubehörde seither stets Bedenken im Hinblick auf den dermalen noch wenig geordneten Stromzustand geltend gemacht wurden. ... immerhin ist es nicht die Absicht der Großherzoglichen Regierung, mit Rücksicht auf diese Stromverhältniße etwa dem Vollzuge des Unternehmens ihrerseits ein Hinderniß entgegenzustellen, sondern es soll dem Gutdünken der Gemeinde Neuenburg überlassen bleiben, die Errichtung einer fliegenden Fähre in Ausführung zu bringen."
Am 2. April 1866 gab die Stadt den Auftrag zur „Zurichtung des Holzes" für die Drahtseilfähre und konnte noch im gleichen Jahr melden: „Die hiesige Gemeinde hat die schon längst beabsichtigte Drahtseilfähre in diesem Jahre zu Stande gebracht und solche den 29. Juli 1866 dem öffentlichen Verkehr eröffnet. Durch die Errichtung dieser Drahtseilfähre ist der Verkehr und Handel ins In- und Ausland wesentlich erleichtert, weil Personen und Handelsgegenstände sogleich bei ihrer Ankunft über den Rhein befördert werden und auch die Überfahrtstaxen bedeutend niederer gestellt sind als es bei der früheren beschwerlichen Fähre der Fall war."
In den Jahren 1872/1873 errichtete die Großherzoglich Badische Regierung bei Neuenburg schließlich eine Rheinschiffbrücke. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte die Stadt ihr „unbestrittenes Recht" der Rheinüberfahrt eifersüchtig bewahrt. Mit dem Bau der Schiffbrücke verlor die Stadt nun dieses alte Recht.
In einem 1888 erschienenen Gedicht des Heimatdichters Karl Muser ist die Einweihungsfeier an der Neuenburger Schiffbrücke festgehalten:
„Do stoht si jez die flotti Brueck
Bechränzt, im holde Maieschmuck,
Als wie ne Brut, bild ich mir i,
Sie streckt ihr Arm frei üb're Rhi;
Denn dort, us uns'rem Bruederstamm,

*Am 7. Oktober 1939 sprengten die Franzosen die Neuenburger Rheinbrücke*
(Bild: Stadtarchiv Neuenburg am Rhein)

Erwartet sie ihr Bräutigam,
E munter Bürschli „der Vercheer".
Me führt en i mit großer Ehr',
E Festzueg weiß kei Mensch wie lang
Begrüßt en froh mit Sang un Chlang.
He jo, denk wohl isch d'Hochzit gli;
D'Gäst steh'n scho z'tausigwis am Rhi,
Uf beide Site, s'isch e Freud
Un hen als Gobe Blueme g'streut;
Jo, Alles harrt der Weihestund',
Wo g'schlosse wird der neue Bund.
Grad wie no uns'rem Landesg'setz
E jede Burgermeister jez
Die Liebespärli zämme git;
So wird's au do behandlet hüt,
Un „d'Jumpfer Brueck" dem
„Herr Vercheer"
Fest übergeh in Treu un Ehr.
Zum chüße hen si sich schiniert, —
Doch wird e Tusch druf musizirt,
Un Böllersalve schalle dri,
Me singt vereint „die Wacht am Rhi",
Un s'Elsiß, Bade, einsin Sproch,
Rieft fröhlich: „Kaiser Wilhelm hoch!"
Der dur d'Regierig b'schließe loh,
Zum Volkswohl mög das Band bestoh.
He jo, wills Gott, me wünscht im Land
Viel Glück sich vu dem feste Band,
Das s'Ober-Elsiß, treu un guet,
Mit uns'rem Breisgau eine thuet.
Mög's si e Band für alli Zit,
Das Sege spendet nooch un wit,
Nit nur allei für d'Industrie,
Für G'schäft un Handel her un hie,
Nei, eis das d'Herze nöcher bringt,
In Eintracht sich um d'Völker schlingt,
Das ime sanfte Geist versöhnt
Un s'ländlich Lebe uns verschönt."

1872 wurde die Verbindung der badischen mit der elsässischen Eisenbahn angestrebt. Das 1873 von der Handelskammer Mülhau-

sen vorgelegte „Bau-Project“ schlug „fünf mögliche Zugrichtungen“ vor.
Vehement setzte sich der Rat der Stadt dafür ein, daß die Bahnlinie möglichst nahe an die Stadt zu liegen kam.
Die Stadt war bereit, die für den Bahnkörper benötigten Grundstücke „gegen eine mäßige Vergütung“ abzugeben unter der Bedingung, daß „eine Haltestelle bei Neuenburg“ errichtet wird.
Schließlich führt die Stadt in ihrer umfangreichen Begründung an: „Durch die Erbauung der Schiffbrücke verlor die Stadt den Ertrag aus dem Betrieb der Rheinfähre, der jährlich bei 2500 Gulden lag. Die Gemeinde hat zum allgemeinen Wohl für die ganze Gegend zur Hebung des Handels und Verkehrs dieses Opfer gebracht, und seit der Erbauung der Brücke hat sich dieses auch bedeutend gehoben.“
Mit dem Bau der Eisenbahnbrücke über den Rhein wurde 1875 begonnen. Am 5. Februar 1878 konnte die Eisenbahnverbindung nach Mülhausen eingeweiht werden. Mit der Aufnahme des Zugverkehrs war im südlichen Teil des Landes Baden der Anschluß der Großherzoglich Badischen Staatsbahn an das französische Eisenbahnnetz hergestellt.
Im Zweiten Weltkrieg sprengten die Franzosen am 7. Oktober 1939 die 219 Meter lange stählerne Brücke. Auch die 1872/1873 erstellte Schiffbrücke, die schon einige Tage vor Kriegsausbruch ständig geöffnet war, wurde durch französischen Beschuß versenkt. Über die Aufräumungs- und Instandsetzungsarbeiten an der Brücke berichtet Wasserbaumeister Speck in seinem Tagebuch:
„Nach dem Rheinübergang der deutschen Truppen am 15. Juni 1940 wurde sofort mit dem Wiederaufbau der gesamten Anlage begonnen. Zunächst wurde die Wasserstraße freigemacht. Das größte Hindernis war die zerstörte Rheinbrücke. Der Brückenteil, der vollständig im Wasser lag, wurde durch Baggerung freigelegt, durch Taucher unter Wasser in einzelne Stücke zerlegt und mit dem Hebeschiff ‚Fasolt‘ gehoben und an Land gebracht. Der noch zu gebrauchende Teil der Brücke wurde beim Wiederaufbau der Eisenbahnbrücke verwendet. Am 10. März 1941 konnte der regelmäßige Schiffsverkehr nach Basel aufgenommen und die Brücke am 15. August 1941 dem Verkehr übergeben werden[7])“.
Als Ersatz für die zerstörte Schiffbrücke errichteten deutsche Pioniere eine Behelfsbrücke, die sogenannte „Schwabenbrücke“, die nach dem Rückzug der deutschen Trupen sofort abgebrochen und durch eine andere Pontonbrücke ersetzt wurde.
Ein Brief des „Brückenkommandanten“ vom 1. Januar 1944 gibt einen Einblick in die Situation der letzten Kriegsmonate an der Neuenburger Rheinbrücke.
„Nun liegt unsere Kp. am Rhein bei Neuenburg, dort wo sich jener kleine Brückenkopf noch auf elsässisches Gebiet hinüberstreckt. Man hat mir den würdevollen Namen „Brükkenkommandant“ an den Hals gehängt und dafür habe ich unterzeichnet, daß ich unter Aufbietung aller Kräfte die hiesige Rheinbrücke, die jetzt bereits unter Artilleriefeuer liegt, sprengen werde, jedoch erst nachdem der letzte Soldat das jenseitige Ufer verlassen hat. Da die Brücke wegen des Feindfeuers jetzt noch nicht geladen werden darf, übe ich bei Tag und Nacht und in jeder Situation das Anbringen der Ladungen, da ich überzeugt bin, daß es im Falle eines Feindangriffs einen harten Wettlauf mit dem Feinde zu bestehen gibt[8]).“
Vom November 1944 bis Februar 1945 lag die Rheinbrücke ständig unter feindlichem Beschuß. Am 12. Dezember 1944 wurde die Brücke von zwei Bomberveränden mit je 32 Flugzeugen angegriffen. Ein weiterer größerer Kampfverband nahm die Brücke am 22. Januar 1945 unter Beschuß[9]).
Der Oberbefehlshaber der 19. Armee an der Oberrheinfront, General Siegfried Rasp, berichtet in seinem persönlichen Tagebuch:
„7. Februar 1945: Besprechung über Kampfführung bis zur endgültigen Räumung des

Brückenkopfes. Feind greift konzentrisch von Norden (Balgau) nach Westen an. Entschluß: Verengung der Front auf die Brükkenkopfstellung von Neuenburg. Dort nur noch die letzte Rheinbrücke. Außerdem noch einige Fähren.
8. Februar 1945: Führer-Befehl: ‚Brückenkopf Neuenburg ist bis auf Weiteres zu halten' — Ausführung unmöglich. Feind drückt konzentrisch von Norden, Westen und Süden gegen den verengten Brückenkopf (Reste 716. und 338. ID.) Antrag: Brückenkopf räumen, da Armee ihren großen Auftrag (Bindung operativer Feindkräfte) nach 20 Tagen harten Kampfes erfüllt hat.
9. Februar 1945: 3.30 Uhr, Genehmigung OKW zur Räumung des Brückenkopfes Neuenburg, Sprengung der Brücke Neuenburg, die man als ‚voie sacrée' der 19. Armee bezeichnen kann.
Besprechung mit General v. Hengl, OKH, — Auch er als Chef des WS-Führungsstabes glaubt nicht mehr an den ‚Sieg'."
(Anmerkung: ‚Voie sacrée' — Heilige Straße der Versorgung von Bar-le-Duc nach Verdun 1916 während der Verdunschlacht)[10]).
Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die am 9. Februar 1945 gesprengte Brücke erneut gehoben und instandgesetzt.
Im „Rheinbrückenvertrag über die festen Brücken und Fähren" vom 30. Januar 1953 vereinbarten Frankreich und Deutschland für Neuenburg eine eingleisige Eisenbahnbrücke und für den Straßenverkehr eine Fähre. Durch die Absenkung des Wasserspiegels im Rhein, bedingt durch den Bau des Rheinseitenkanals, mußte die nach dem Krieg errichtete Fähre 1956 ihren Betrieb einstellen. Der Kraftfahrzeugverkehr wurde zunächst über die Eisenbahnbrücke umgeleitet.
Endlich kam es zum Bau der Rheinbrücke, die am 17. August 1963 dem Verkehr übergeben werden konnte.
Die Rheinbrücke Neuenburg-Chalampé ist ein deutsch-französisches Gemeinschaftswerk, dessen Verkehrsbedeutung weit über den örtlichen Bereich hinausgeht. Der Bundesverkehrsminister bei der Verkehrsübergabe: „Ich wünsche dieser Brücke, daß sie auch die Herzen der Menschen aus Nord und Süd, aus Ost und West aneinanderreihen wird und insbesondere die Freundschaft zwischen den Nachbarländern Elsaß und Baden, zwischen Frankreich und Deutschland fördern und bekräftigen wird. Wir erbitten Gottes Segen für dieses Werk, damit es lange der Menschheit in Frieden dienen darf."
Seit den Jahren 1980/1981 spannt sich auf Neuenburgs Gemarkung ein weiteres Brükkenbauwerk über den Rhein.
Diese Brücke verbindet die Bundesautobahn Karlsruhe—Basel beim Autobahndreieck Neuenburg mit der französischen Autobahn A 36, Lyon—Belfort—Mülhausen, die wiederum eine Verbindung zur „Autoroute du Soleil", Paris—Marseille, herstellt.
Die beiden Rheinübergänge bei Neuenburg, der Übergang Neuenburg-Rheinbrücke und der Übergang Neuenburg-Autobahn, gehören heute zu den am stärksten frequentierten Verkehrsverbindungen nach Frankreich.

*Anmerkungen:*

[1]) Geschichte der Stadt Neuenburg am Rhein von F. Huggle, Freiburg im Breisgau, Herder'sche Verlagsbuchhandlung, 1876, Seite 5 ff.,
[2]) Urkunde im Stadtarchiv Neuenburg am Rhein, Sig. AA/A/4,
[3]) Oberrheinische Stadtrechte, Zweite Abteilung: Schwäbische Rechte. Drittes Heft: Neuenburg am Rhein. Bearbeitet von Walther Merk, Heidelberg, Carl Winters Universitätsbuchhandlung, 1913, S. 45,
[4]) Vorderösterreichkarte, 1561, von Wolfgang Lazius, gedruckt bei Michael Zimmermann, Wien, Original: Österreichische Nationalbibliothek in Wien,
[5]) Eidbuch der Stadt Neuenburg am Rhein, Stadtarchiv Neuenburg am Rhein, Sig. AA/C/1,
[6]) Stadtarchiv Neuenburg am Rhein, Sig. AA/B II/972, 856,
[7]) Stadtarchiv Neuenburg am Rhein, Sig. AA/E/5,
[8]) Original im Stadtarchiv Neuenburg am Rhein,
[9]) Tagebuchaufzeichnungen im Stadtarchiv Neuenburg am Rhein,
[10]) Bundesarchiv — Militärarchiv Freiburg im Breisgau, Nachlaß Nr. 351/21