

nach gestalt der sachen / genommen wirdt /
dann es als vil als eyn ewiger pauw / daran zu halten /
ist die letst bruck des Rheins bis in den See.“

So gibt Sebastian Brant, der bereits die durchwanderten Landschaften mit den romantisch-ästhetischen Augen des modernen Reisenden wertet, in anschaulicher Weise mehr als einen chronikalischen Bericht. Wir hören auch die Stimme des Straßburger Stadtschreibers, der mit überzeugender Beredsamkeit weiß, die reichstädtischen Interessen zu vertreten, aber auch der Errichtung der Brücke eine nachträgliche moralische Begründung zu geben, ebenso der neuen Einnahmequelle (weggelt, zoll), die der Rat als Beitrag zu den Kosten der ständigen Instandsetzungsarbeiten rechtfertigt, eines Beitrages, „des sich billig niemandt weigern oder sperren solt“.

Brückengeld (weggelt) wurde erhoben

Das *Zollhaus* befand sich auf den ersten Jochen des linken Ufers, den Dienst versahen zwei, später vier und fünf „Zoller“. Der Zugang zur Brücke führte durch das *Zollhaus* (*Brückenhäus*) und die spätere *Zollschanze*, wodurch der Verkehr, besonders an Markttagen (Freitag), gehemmt wurde. Die Zoller hatten das *Brückengeld* für Fußgänger, Reiter, Karch und Vieh und den *Zoll* für Waren auf Wagen zu erheben. Befreit waren: Der Kaiser mit Gefolge, die Reichstagsmitglieder, der Bischof, die Domkapitulare, das Kapitel von Molsheim, hohe Beamte der Stadt, Leprosen (Aussätzig) und Bettler.

Dem bedeutenden *Warenverkehr* von der *Ortenau* und dem *Hanauerland* nach Straßburg trug man Rechnung, indem die rechtsrheinischen Bauern einen niedrigeren Zoll zu entrichten hatten, wenn sie auf dem Markte verkauften. Ein ermäßigter Tarif galt bei Verbrauch in der Familie und bei Produkten eigenen Ursprungs (Holz, Stroh, Heu, Wein). Nachts war keine Passage, die Aufsicht oblag der Besatzung der *Zollschanze*.

Sicherlich waren die *Unterhaltungskosten* beträchtlich; vollständige Unterlagen fehlen, es kann also nicht bestimmt gesagt werden, ob die Brücke ein Profit für die Stadt war. Es sind drei Tarife bekannt: Von 1390—1570 mußte für einen Fußgänger 1 Denar, für den Reiter 2, für einen Karch 4 und für einen Wagen 8 Denare entrichtet werden. Weil der Rhein breiter geworden war, erfolgte 1570 ein 50 %iger Aufschlag, den der Kaiser nach Umfrage bei den Nachbarfürsten genehmigte. 1606 verlangte Straßburg wegen der Verlängerung der Brücke einen 100 %igen Aufschlag, aber erst 1612 wurden 50 % gebilligt. Bald darauf wurde das *Brückengeld* erneut erhöht; die Ursachen waren: Geldabwertung und Preissteigerung im Gefolge des Dreißigjährigen Krieges, besonders aber die Tatsache, daß Straßburg in diesen turbulenten Zeiten und in Wahrung seiner Neutralität seine Brücke durch Söldner (Schweizer) schützen mußte. Mit Zustimmung aller interessierten Fürsten wurden bis zur Französischen Revolution 1789 erhoben: 3, 7, 14 und 21 Denare.

In den 15 Jahren 1606—1620 ergab sich bei 64 000 livres Einnahmen und