

Zeitschrift: Für die Heimat : Jurablätter von der Aare zum Rhein
Band: 4 (1942)
Heft: 10-11

Artikel: Das Fricktal als Verkehrsland
Autor: Frey, Gustav Adolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-861087>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 21.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Das Fricktal als Verkehrsland.

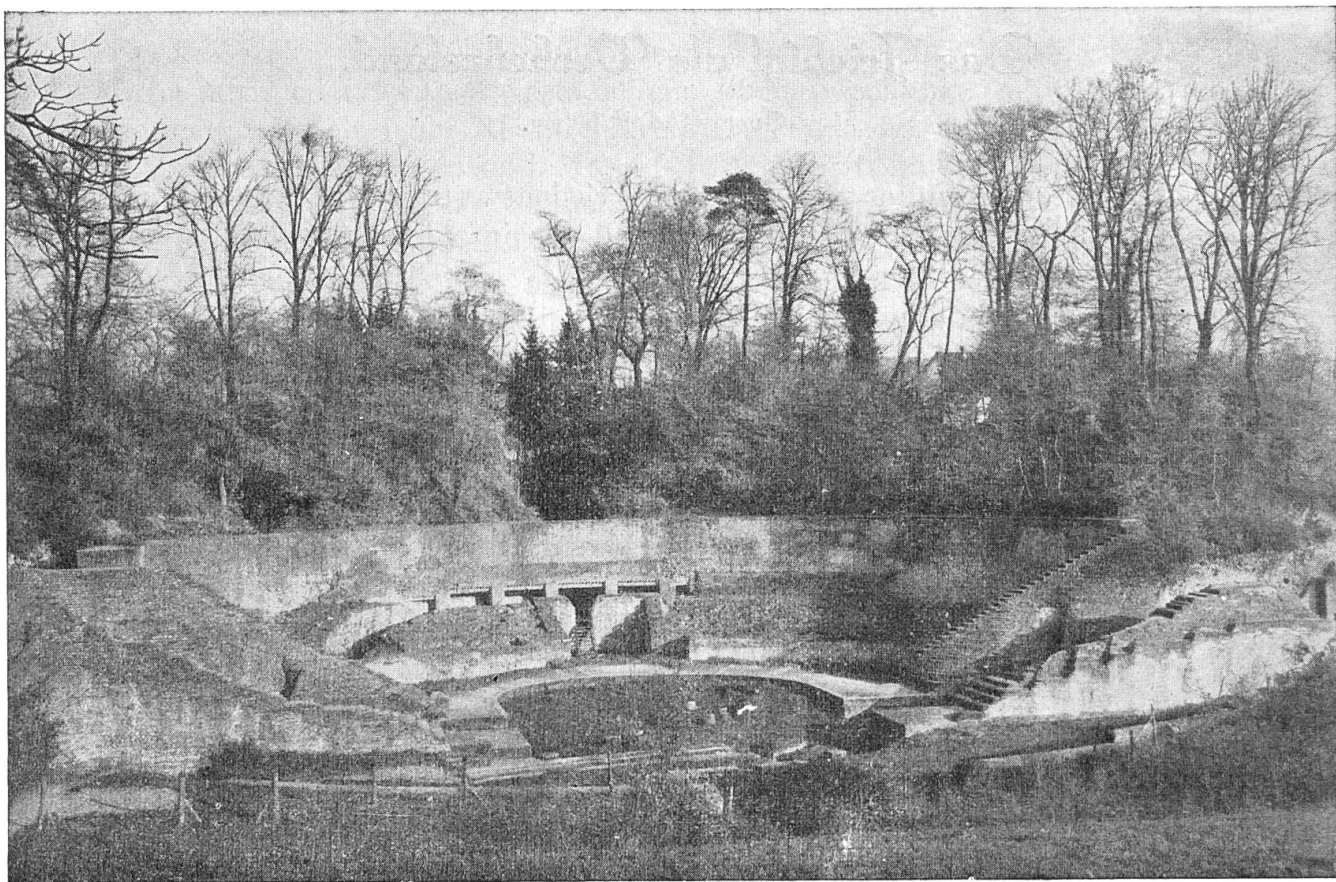
Von Gustav Adolf Frey.

Das Fricktal, worunter man seit dem Friedensvertrage von Lunéville die beiden Aargauer Bezirke Laufenburg und Rheinfelden versteht, ist das Rheinland vor dem Bötzbberg.

Augusta Raurica (Baselaugst) und nach seinem Fall das Castrum Rauracense (Kaiseraugst) war in römischer Zeit die Hauptstadt des gesamten Rheinlandes vor dem Schweizer Jura. Das Castrum Rauracense, dessen Zerstörung ins Jahr 450 n. Chr. verlegt wird, scheint noch anderthalb Jahrhundert lang den Hauptpunkt der Nordwestschweiz gebildet zu haben; denn der Bischof Ragnachar wird im Jahre 618 als *Episcopus Augustanus et Basiliensis* bezeichnet, woraus man schliessen darf, er sei der letzte Bischof von Augusta und der erste Bischof der damals emporgeblühten Basilia gewesen. Der Zerfall von Augusta Raurica, bzw. des Castrum Rauracense erklärt sich wohl am einfachsten durch die Tatsache, dass die 450 zerstörte Augster Rheinbrücke nicht mehr aufgebaut wurde. Da nun der Rhein bis zum Bau des Augster Kraftwerkes in dieser Gegend hohe Wellen warf, dürfte die rechtsrheinische Bevölkerung für den Verkehr mit dem Schweizer Juragebiet den Umweg über Basilia vorgezogen haben, wo der Rhein zwar breiter aber ruhiger und deshalb leichter zu überqueren war. Dadurch wurde Basilia auch zum Durchgangspunkt für den rechtsrheinischen Verkehr gegen Osten und Südosten. Auch die grössere Fruchtbarkeit der Basler Gegend mag den Aufstieg dieses Ortes und den Niedergang von Augst bewirkt haben. Sicher waren die wachsende und die abnehmende Stadt in einem gewissen Zeitpunkt genau gleich gross, und vielleicht hat der Wegzug des Bischofs nach Basilia entweder die Konsequenz aus der natürlichen Entwicklung gezogen oder sie beschleunigt.

Während die westlich Basel gelegenen Gegenden durch die Verlegung der raurazischen Hauptstadt gewannen, bedeutete sie für das Fricktal, das einstige Couloir zwischen Augusta Raurica und Vindonissa, eine wirtschaftliche Katastrophe, von der es sich nie mehr erholen konnte. Sie wurde umso fühlbarer, als auch das östliche Wirtschaftszentrum, Vindonissa, um 31 Kilometer weiter östlich rückte, nämlich nach Zürich. In römischer Zeit war das Fricktal beinahe das einzige Durchgangsgebiet zwischen den wichtigsten Römerstädten der jetzigen deutschen Schweiz; heute entfällt nur der dritte Teil des Parcours Basel-Zürich auf Fricktaler Gebiet.

Ein Verkehrsland ist das Fricktal aber doch zu allen Zeiten geblieben, nur konnte diese seine Funktion sich nicht so recht entfalten, ehe es zur Eidgenossenschaft gehörte. In Kriegszeiten blieb es sowieso für den Landverkehr zwischen Basel und Zürich oder Zurzach gesperrt. Auch in Friedenszeiten reisten schweizerische Gesandtschaften meistens über Aarau-Olten, also über eidgenössisches Gebiet nach Basel. Im Rheinverkehr blieb das Fricktal zu allen Zeiten eine vielbeachtete Uferstrecke und wurde als solche im Epos, das Johann Fischart der berühmten glückhaften Schifffahrt



Das römische Theater zu Augst

von Zürich nach Strassburg widmete, in Versen geschildert. Zum eigentlichen Durchgangsland zwischen Basel und Zürich sowie Winterthur und Schaffhausen konnte es sich aber erst richtig entwickeln, als es zur Schweiz kam. Damals wurde denn auch die Landstrasse zwischen Basel und Rheinfelden ausgebaut. Während die vorderösterreichische Regierung im Verkehr Basel-Rheinfelden der Route über Grenzach, die über ihr eigenes Gebiet führte, alle Aufmerksamkeit schenkte, betrachtete der neugegründete Kanton Aargau als eine seiner ersten Aufgaben die Erstellung einer über Schweizergebiet nach Basel führenden Landstrasse.

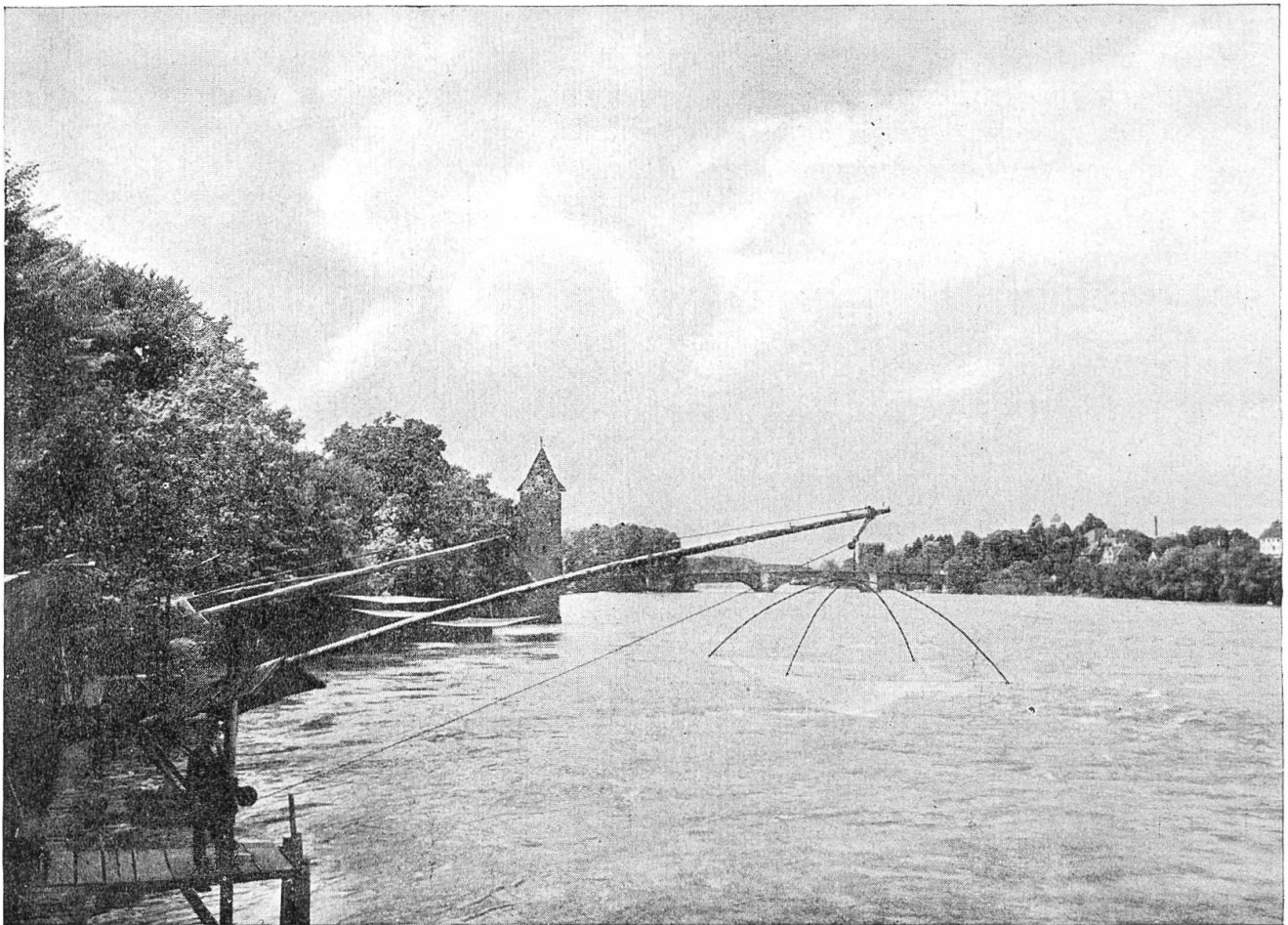
Zweifelloos bildete die Vereinigung des Fricktals mit der Schweiz eine prächtige Aufrundung der Eidgenossenschaft; erhielten doch Basel und Zürich dadurch ihre direkte Verbindung. Uebrigens — um dies hier beiläufig zu erwähnen — stellte auch der Anschluss des Fürstbistums Basel eine wertvolle, heute nur zu oft unterschätzte Bereicherung und Erweiterung der Eidgenossenschaft dar. Ohne Fricktal, Birs- und Leimental wäre Basel heute noch ein stark exponierter Posten; die beiden Gemeinden MuttENZ und PrateLN bilden ja nur eine schmale Verbindung zwischen Basel und dem Oberbaselbiet. Die «Basler Spitze» sah früher auf der Landkarte sehr «spitzig» aus und hat sich dann, weil die drei genannten Gebiete zur Schweiz kamen, zu einem sehr flachen Winkel verbreitert. Daran dürften jene denken, die

da meinen, durch das Fricktal und das Bistum seien nur dünnbevölkerte Täler mit wenig wohlhabenden Gemeinden zur Schweiz gekommen. Basel darf sich in der heutigen Schweiz, wo nicht nur hinter ihm, sondern auch zu seinen beiden Seiten Eidgenossen wohnen, entschieden heimeliger fühlen als zur Zeit der alten Eidgenossenschaft.

Dass das Fricktal ein ausgesprochenes Verkehrsland ist, fühlte im eidgenössischen Verband zuerst der Vorort Zürich. Schon im Jahre 1836 regte die Zürcher Handelskammer die Erstellung einer Eisenbahn von Zürich nach Basel an. Als im Jahre 1840 der aargauische Grossrat den Dekretsentwurf betreffend die Konzession dieser Strecke behandelte, war Stadtmann Franz Joseph Dietschy von Rheinfelden in jener Sitzung das einzige Ratsmitglied, das aus eigener Anschauung den von ihm (im Elsass) studierten Eisenbahnbetrieb zu schildern vermochte.

Dieses Projekt scheiterte aber, da Baselstadt fortwährend auf dem Standpunkt beharrte, für Basel stelle eine Verbindung mit Olten und dem Gotthard das Hauptverkehrsziel dar. Später schlug Zürich eine Eisenbahn über Baden nach Turgi, Koblenz, Laufenburg, Rheinfelden, Basel vor; doch Baselland bekämpfte dieses Projekt, wie es schon dem früheren die Konzession verweigert hatte, und der Aargau verlangte, ohne einen Beitrag daran zu versprechen, die Führung der Linie durch den Bötzbberg. Da verlor Zürich, das sich schon zur Errichtung einer Eisenbahnbrücke bei Kaiseraugst zum Zwecke der Vermeidung basellandschaftlichen Gebietes bereit erklärt hatte, die Geduld. Es verlängerte seine Anno 1847 nach Baden gebaute Bahn über Turgi hinaus nach Waldshut, und so fuhren die Zürcher Jahrzehnte lang über Waldshut und Säckingen nach Kleinbasel und zurück. Im Jahre 1856 erhielt die Firma Caspar Schulthess & Cie. in Zürich die Konzession des Kantons Aargau für eine Bötzbbergbahn bis zur aargauischen Kantonsgrenze und die basellandschaftliche Konzession für eine Eisenbahn in der Richtung von Augst nach Muttens zur Einmündung in die Zentralbahn Olten-Basel. Es wurde jedoch auch aus diesem Projekt nichts, und im Jahr 1858 wurde nach dem Durchstich des alten Hauensteintunnels die Strecke Basel-Olten-Aarau-Brugg-Turgi in Betrieb gesetzt.

Mit diesem Augenblick verlor das Fricktal seine natürliche Bedeutung als Transitland für den Verkehr nach Zürich und der Ostschweiz. Von zwei Seiten — nämlich über Säckingen-Waldshut in direkten Zügen und über Olten-Aarau mit Wagenwechsel in Olten — umfahren, sah das Fricktal rasch seine Strassen und Gasthäuser veröden. Die Bevölkerung nahm nicht mehr zu. Das gewerbliche Leben begann zu stagnieren. Immerhin wurden in dieser Zeit die Salzlager ausgebeutet, die seit den 40er Jahren in Rheinfelden, Ryburg und Kaiseraugst entdeckt worden waren, und es begann in Rheinfelden die Hotelindustrie ihre Schwingen zu regen. Rheinfelden, Stein und Laufenburg benützten für den Verkehr die ihnen gegenüberliegenden Stationen der Badischen Bahn. Theophil Roninger, der Gründer der Brauerei zum Feldschlösschen, erzählte oft, wie er als Soldat von Rheinfelden mit der Badischen Bahn über Waldshut nach Aarau eingerückt sei. Die Ab- oder Umlenkung des einstigen Transitverkehrs bedeutete für das Fricktal eine

**Der Rhein bei Rheinfelden**

Nr. 6231 BRB 3. 10. 1939.

ähnliche Katastrophe wie die bereits erwähnte Verschiebung der raurazischen Hauptstadt gegen Westen.

Während vor der Eisenbahnzeit mehrere täglich verkehrende Transit-Postkurse das Fricktal berührten, z. B. Basel-Brugg-Zürich und Basel-Frick-Staffelegg-Aarau, wurde nun ein ausgesprochen lokaler Postbetrieb eingerichtet mit Frick als Zentralpunkt. Von hier aus verkehrten Doppelkurse nach Aarau, Laufenburg und Säckingen. Zwischen Brugg und Frick, sowie zwischen Stein und Rheinfelden bestanden nur einfache Kurse. Um von Rheinfelden nach Olten zu gelangen, fuhr man am besten mit der Post über Maisprach und Buus nach Sissach. Die Rheinfelder Kadetten, die 1869 ans Zofinger Kadettenfest reisten, marschierten nach Niederschöntal und fuhren von hier über Olten nach Zofingen. Auf der Rückreise stiegen sie wieder in Niederschöntal aus und fuhren auf Leiterwagen heimwärts.

Wenn Basel geglaubt hatte, Zürich werde sich auf die Dauer mit einer Seitenlinie nach Olten als «Vorbahnhof» von Basel begnügen, so täuschte es sich; denn in Zürich kam die Idee der Bötzbeargbahn nicht mehr zur Ruhe; sie trat vielmehr, als die Gotthard- und Arlbergbahngedanken Gestalt anzunehmen begannen, in den Vordergrund. Basel, das möglichst lange seine einzige Verbindung mit dem schweizerischen Mittelland, die Linie

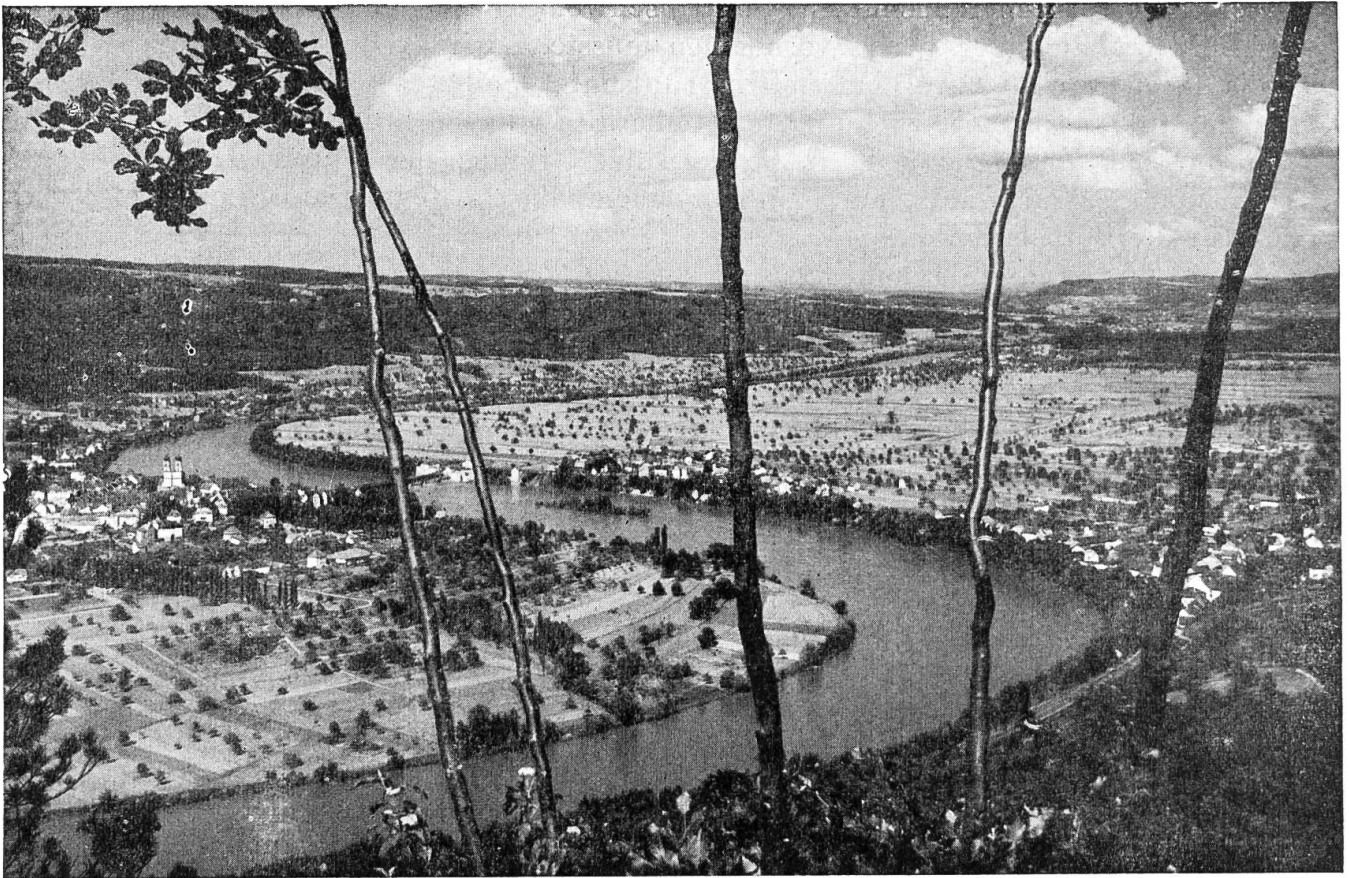
Basel-Olten, rentabel ausnützen wollte, schwenkte auf einmal entschieden ins Bötzberrgbanhlager, als es vernehmen musste, Zürich gedenke die Rheinstadt durch direkte Züge über Baden-Waldshut-Kleinbasel-Leopoldshöhe-Hünningen-Mülhausen-Paris zu umfahren. Ueberdies wirkten in der Basler Presse entschlossene Männer, wie F. A. Stocker, der Gründer der Zeitschrift «Vom Jura zum Schwarzwald», und Wilhelm Klein, Basels Regenerator, entschieden für die Bötzberrgbahn.

Im Aargau hatte schon 1865 der Grosse Rat das grosszügige Projekt einer etwa 20 Stunden langen Eisenbahnlinie von Pratteln nach Cham studieren lassen, speziell die Varianten Pratteln-Bötzberrg-Brugg, Pratteln-Frick-Wölflinswil-Oberhof-Aarau und Pratteln-Frick-Thalheim-Lenzburg-Cham. Alle diese Linien waren etwas kürzer als die damals bestehende Linie Basel-Olten-Luzern. Da tauchte plötzlich als neues Projekt die Rheintalbahn Basel-Stein-Koblenz auf, die für den Verkehr Basels mit Winterthur und St. Gallen etwa 15 Kilometer kürzer war als die Bötzberrgbahn, somit auch im Hinblick auf die spätere Arlbergbahn den Vorzug verdient hätte.

Doch die Stunde der Rheintalbahn hatte noch nicht geschlagen; sie wurde erst 1892 eröffnet. Als Forstinspektor Johann Urban Kym, Grosskapitalist und Gründer der Salinen Ryburg und Kaiseraugst, eine Wahl ins Rheintalbahnkomité ausschlug und sich ins Bötzberrgbahnkomité wählen liess, hatte das Schicksal sich endgültig zu Gunsten der Bötzberrgbahn entschieden. Die Bezirkskomités von Rheinfelden, Frick und Brugg konstituierten sich zum grossen Bötzberrgkomité unter dem Vorsitz des Bezirkskommandanten und spätern Nationalrats Münch.

Die weitere Betätigung des Rheintalbahnkomités blieb erfolglos; denn im April 1869 beschloss Zeihen als erste Gemeinde des Fricktals eine Beteiligung von 20—30,000 Franken für die Bötzberrgbahn. Im gleichen Monat folgten Kaiseraugst mit 30,000 Franken, Eiken mit 60,000 Franken und Wallbach mit 25,000 Franken, und in diesem Tone ging's den ganzen Sommer hindurch. Rheinfelden zeichnete eine halbe Million, Brugg 400,000 Franken. Im Jahre 1869 wurden total 2,216,000 Franken gezeichnet. Als beinahe zwei Millionen gezeichnet waren, erhob plötzlich Aarau sein Haupt und zeichnete 500,000 Franken für die Staffeleggbahn. Gleichzeitig lud es die Fricktaler Gemeinden ein, ihre Bötzberrgbahnzeichnungen der Linie Aarau-Frick zuzuwenden, da Aarau doch wichtiger sei als Brugg und der Postbetrieb in diesem Gebiet jetzt schon lebhafter sei als auf der Brugger Strecke. Darauf antwortete man aus dem Fricktal, man stelle nicht auf den jetzigen Verkehr ab, sondern auf den künftigen, und machte darauf aufmerksam, dass als Endstation der Bötzberrgbahn nicht Brugg, sondern Zürich betrachtet werde.

Dabei blieb es. Im Fricktal bestand eine gewisse Animosität; man beschuldigte Aarau, seinerzeit den Durchgangsverkehr vom Fricktal abgeleitet zu haben, während in Wirklichkeit Basels Entscheid zu Gunsten der Linie Basel-Olten daran schuld gewesen war. Dass Basel die Luzerner Route bevorzugt hatte, war eine Folge der uralten Verkehrsbeziehungen zu Italien. Ich habe selber gehört, wie am ersten Tessinertag der Mustermesse ein Redner aus dem Tessin erklärte, bei ihnen heisse der Gotthard schon seit dem

**Stein-Säckingen**

Nr. 6231 BRB 3. 10. 1939.

Mittelalter «il cammino di Basilea», über welche Aeusserung mein verehrter Lehrer Dr. Traugott Geering damals beinahe Freudentränen vergoss.

Am 27. November 1869 erteilte der Grosse Rat des Kantons Aargau dem Bötzbahnkomitee die nachgesuchte Konzession. Zugleich konzessionierte er auch die Linie von Aarau über Lenzburg-Hendschikon-Wohlen-Muri nach Cham oder (über Rothkreuz) nach Immensee, sowie die Linie Hendschikon-Othmarsingen-Brugg, womit endgültig eine Ausmündung der Bötzbahn gegen Wildeggen zu abgelehnt wurde. Die direkte Verbindung Basel-Zürich hatte gesiegt über die Idee, aus der Bötzbahn eine Gotthardlinie (via Wildeggen) zu machen. Die «Volksstimme aus dem Fricktal», die Vorkämpferin der Bötzbahn triumphtierte. Wenige Wochen nachher meldeten sich die Direktionen der Nordostbahn und der Zentralbahn mit dem Anerbieten, sie wollten zusammen die Bötzbahn bauen und betreiben. Ein Vertrag in diesem Sinne wurde am 14. Juni 1870 abgeschlossen, und fünf Jahre später, zu Anfang August 1875, konnte die Bötzbahn eröffnet werden.

So hatte sich das Fricktal seine natürliche Verkehrsstellung zurückerobert. Der Kampf um sie bleibt ein unvergängliches Ruhmesblatt in der Fricktaler Geschichte, und Alfred Escher, der das Fricktal dabei warm unterstützte, bleibt bei uns im Fricktal unvergessen.