Zeitschrift: Vom Jura zum Schwarzwald : Blätter für Heimatkunde und Heimatschutz

Herausgeber: Fricktalisch-Badische Vereinigung für Heimatkunde

Band: 15 (1940)

Artikel: Vier Augster Rheinbrücken?

Autor: Frey, G.A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-747707

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: 08.08.2025

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

Vier Augster Rheinbrücken?

Plauderei von G. A. Frey.

„Was, vier Augster Rheinbrücken, sprechen Sie im Ernst, oder scherzen Sie?"

Auf diese Frage antworte ich in heiligem Ernst: „Jawohl, von vier Augster Rheinbrücken soll die Rede sein und zwar zuerst von den beiden römischen Brücken; die eine führte nahe bei der Ergolzmündung von Augusta Raurica an das rechtsrheinische Ufer gegen Wyhlen hinüber — und die zweite, spätere, vom Castrum Rauracense her mehr gegen Herthen zu. Das wären also schon zwei Augster Rheinbrücken; ich habe aber noch zwei weitere entdeckt, von denen außer mir wohl niemand etwas weiß.

Im Jahre 1836 regte die Zürcher Handelskammer den Bau einer Eisenbahn von Zürich nach Basel an. In einem gewissen Stadium dieser Verhandlungen, die sich um die Eisenbahn von Zürich nach Baden, Turgi, Koblenz, Laufenburg etc. drehten, waren alle Kantone, selbst das mehr für eine Bahn nach Olten eingenommene Baselstadt mit dem Projekt einverstanden. Nur der Kanton Baselland wollte nichts davon wissen und die Konzession nicht erteilen, die damals noch Sache der kantonalen Behörden war.

Da fiel nun der Vorschlag, man könnte ja die Linie von Möhlin nach Kaiseraugst und von dort auf einer Brücke nach Wyhlen führen, um die basellandschaftliche Gebietshoheit zu vermeiden. Doch wurde diese Basler Idee vom Aargau bekämpft, der eine Linie dem Rhein entlang ablehnte und die viel teurere Bözbergbahn vorschlug, ohne jedoch sagen zu können, woher das Geld zu nehmen sei.

Unter diesen Umständen entschloß sich Zürich zu einer Linienführung nach Waldshut zu, und bis zum Bau der Bözbergbahn (1875) fuhren die Zürcher über Waldshut nach Kleinbasel und erst von dorther nach Groß-Basel herüber, wenn sie dort Geschäfte hatten. Seit Eröffnung der Bözbergbahn (1875) gelangen auch die Zürcher und Ostschweizer zuerst nach Groß- und nachher ins Kleinbasel.

Jetzt kommt die vierte Brücke. In den beginnenden Siebziger Jahren regte sich in der ganzen Schweiz eine gewaltige Opposition gegen die großen Eisenbahn-Aktiengesellschaften, die im Betrieb nur fiskalischen Grundsätzen huldigten, namentlich gegen die Nordostbahn (Sitz in Zürich) und die Centralbahn (Sitz in Basel). Das Volks-Projekt einer Schweiz. Nationalbahn entstand mit Linien von Romanshorn,

Winterthur, Baden-Oberstadt, nach Mellingen, Lenzburg, Suhr und Zofingen, — sowie Lyß (bei Biel), gegen Murten nach Lausanne zu. Diese Linien wurden auch wirklich gebaut, ebenso die Verbindungsbahn von Olten nach Solothurn und Lyß. (Gäubahn).

Nun suchte die Nationalbahn nach einem Anschluß im Ausland; denn die Central- und Nordostbahn wollten einen solchen nicht erlauben. Darum wurde das Projekt einer Wasserfallenbahn lanciert, die von Oensingen durch die Klus nach Balstal, Mümliswil, Reigoldswil, Liestal, sodann nach Baselaugst und von dort aus nach Wyhlen geleitet worden wäre.

Hier griff aber die Centralbahn rasch ein, erwarb sich die Konzession, begann den Bau der Wasserfallenbahn und benützte die Krise der Siebzigerjahre, um sich ihrer Bauverpflichtung zu entziehen.

Es ist doch gewiß erwähnenswert, daß in Augst zweimal der Rhein überbrückt war und zweimal hätte überbrückt werden sollen.

So handelt es sich also um die vier Brücken

Nr. 1 Augusta—Raurica—Wyhlen,
Nr. 2 Castrum—Rauracense—Herthen,
Nr. 3 Kaiseraugst—Wyhlen,
Nr. 4 Baselaugst—Wyhlen.

Ich knüpfe nun hier an die Brücke Nr. 2 an, die von Castrum—Rauracense zum bekannten Brückenkopf in der Gemarkung Herthen führte. Diese Brücke war sehr wahrscheinlich, wie diejenige von Augusta-Raurica, durch römische Soldaten erbaut worden. Nach der Verdrängung der Römerherrschaft durch die Alemannen waren keine römischen Soldaten mehr in Castrum Rauracense, und die zurückgebliebene Bevölkerung war zu arm, um die Brücke neu zu bauen. In Augst floß der Rhein vor dem Stau durch das Kraftwerk in sehr wilden Schnellen und Wellen dahin; darum war er dort schwer durch Boote zu befahren. In Rheinfelden wären nur zwei kurze Brücken zum Burgstell nötig gewesen — aber Rheinfelden lag oberhalb des Ergolztals. Also gewöhnten sich die rechtsrheinischen Einwohner allmählich daran, gegen Basilia zu wandern, um dort über den zwar breitern, aber leichter zu überquerenden Strom nach dem linksrhein. Land zu gelangen; früher war man auf dem kürzern Weg um das Grenzacherhorn oder über Rührberg und durch den Leuengraben, meinen alten Lieblingsspaziergang, nach dem Castrum Rauracense gefahren oder geschritten.

Vom Augenblicke an, da die Brücke zu Augst fehlte, wurde das Rheinknie bei Basel für beide Ufer gleich wichtig; — vorher war es nur für das nachmalige Elsaß, nicht aber für das spätere Markgräfler-

land von Bedeutung gewesen. Mit der Zeit baute dann ein Basler Wirtschaftsführer, ein Bischof, die alte Rheinbrücke. Bezahlt hat sie wohl nicht der Bischof, sondern das Basler Volk, das reich geworden war, seitdem der Verkehr auch aus dem Markgräflerland nach Basel kam.

Sowie man sich nun auf das Basler Rheinknie festgelegt hatte, war es für den Verkehr mit Koblenz und Brugg zu gleichgültig, ob man von Augst oder von Basel aus abreiste. Für den Verkehr mit dem Hauenstein aber war der Ausgangspunkt Basel günstiger; denn die drei Strecken messen:

Basel—Augst 12 km,
Augst-Liestal 5 km,
Basel—Pratteln—Liestal 13 km.

Vier Kilometer bedeuteten vor der Eisenbahnzeit einen ordentlichen Weg.

Zu diesen Ueberlegungen hat der prächtige Aufsatz von Herrn Büttner in der vorletzten Nummer dieser Zeitschrift mich veranlaßt. Es freute mich sehr zu lesen, wie auch er dem Umstand, daß die Franken weniger an der Augster Stadt interessiert waren als die Römer, — seine Beachtung geschenkt hat.

Möge nun meine heutige Betrachtung den Lesern meines früheren Aufsatzes als willkommene Ergänzung einigermaßen gefallen, umso mehr, als ich an das Problem heute nicht auf dem Holz-, sondern auf dem Wasserwege herantrat. Doch mein Triumph ist übereilt: Der Wasserweg war ja gerade der „Holzweg", als noch die Flöße rheinabwärts fuhren, — also bin ich wieder auf dem „Holzweg"!

Die Basler Geschichtsschreibung hat sich bisher meistens nur für die römische Ruine, aber nicht für das Dorf Augst interessiert, wohl wegen der Kantonstrennung von 1833. So blieb Augst als Gemeinde mir vorbehalten.

Es sei mir darum gestattet, über Augst noch einige Anmerkungen vorzubringen, zu denen ich wieder durch keinerlei Urkundenforschung, sondern beinahe nur durch nationalökonomisches Raisonnement gelangen konnte.

Kürzlich war von Rheinfelden aus zu vernehmen, daß Rheinfelden als das „Eingangstor des Fricktals" bezeichnet werden müsse.

Diese Aeußerung stand im genauen Widerspruch zu meiner wiederholt vertretenen Auffassung, wonach Augst das Eingangstor des Fricktals sei. Ich hatte diesen Standpunkt schon in dem Vortrag geäußert, den ich anno 1926 auf Wunsch der Fricktal.-bad. Heimatkundeverei-

nigung in der Aargauer historischen Gesellschaft hielt, im Rathause zu Rheinfelden.

Wie ließen sich nun diese beiden Anschauungen, wonach Augst oder Rheinfelden den Eingang in das Fricktal bildete, miteinander versöhnen?

Ohne Zweifel beginnt das Fricktal, worunter man seit dem Frieden zu Lunéville alles einst österreichische Gebiet zwischen dem Aargauer Jura und dem Rhein versteht, schon bei Kaiseraugst und nicht erst bei Rheinfelden.

Aber der Reisende, der von Basel her ins Fricktal kommt, benützt wohl die durch das Gebiet von Kaiseraugst führende Landstraße. Doch vom Dorf Kaiseraugst, das auf der zweituntersten Terrasse dicht am Rhein liegt, sah er früher nur aus der Ferne den Kirchturm und einige Häuser, heute ist dieses Gelände zwischen dem alten Dorf und dem Violenbach freilich auch schon ziemlich dicht bewohnt, — gleichwohl führt die Landstraße auch heute noch nicht durch das Centrum, sondern nur durch die Peripherie von Kaiseraugst! Vor dem Bahnbau aber gelangte man von Baselaugst aus durch grüne Wiesen direkt nach Rheinfelden, wo auch der Zoll erhoben wurde. Somit war für den Landverkehr wirklich Rheinfelden das Fricktaler Eingangstor.

Doch auf dem Wasserwege übte diese Funktion zu allen Zeiten Kaiseraugst aus; dort mußten alle Flöße in der voraargauischen Zeit landen, wohl hauptsächlich zu Kontrollzwecken. Jeder Rheinflößer und Schiffer kannte Kaiseraugst, während ein großer Teil derselben von Baselaugst kaum den Namen gehört haben mochte. Dieses Dorf passierten die Flößer erst auf dem Rück- und Landweg, sofern sie nicht über Grenzach heimkehrten. Vor dem Kraftwerkbau dehnte sich nämlich zu unterst in der Augster Bucht ein Wäldchen aus, aus dem die Ergolz sozusagen hervorfloß. Das Dorf selbst erblickte man vom Rhein aus kaum.

So war nun also Augst im Dorf (Kaiseraugst) zu jeder Zeit den Rheinfahrern ein vertrauter Ort und Augst an der Brücke (allen denjenigen, die auf dem Landweg Baselaugst) von Zürich oder Zurzach nach Basel fuhren.

Dieser Doppelruhm der beiden Gemeinden, die auf verschiedenen Gebieten „glänzten", wäre nun in einen gemeinsamen Gesamtruhm zusammengefaßt geblieben, hätte Basel nicht gegen Ende des 15. Jahrh. das Dorf auf der linken Seite durch Kauf an sich gezogen. Seit dieser anno 1534 zum endgültigen Abschluß gelangten Kaufsoperation gehören die zwei Gemeinden verschiedenen Staatshoheiten

an, und der Ort, wo Landstraße, Eisenbahn und Wasserweg von Basel aus zusammentreffen, ist heute wirklich Rheinfelden.

Sobald man jedoch die beiden Augst als eine wirtschaftliche und geographische Einheit betrachtet, ist einfach „Augst" als Eingangstor des Fricktals aufzufassen.

Jedenfalls weiß auch der zu Land vom Bözberg herkommende Reisende ganz genau, daß nicht Rheinfelden, sondern Augst für den Fricktaler das „Basler Eingangstor" bedeutet.

Die Eisenbahnstation führt den Namen des basellandschaftlichen Orts, das will besagen, sie heißt einfach „Augst". doch liegt sie auf dem Gebiete von Kaiseraugst, das mithin auch im Eisenbahnverkehr deutlich als Fricktaler Eingangstor erscheint für alle Züge, die dort anhalten; für die Schnellzüge spielt Rheinfelden diese Rolle. Doch ist es den meisten Schnellzugsreisenden sehr gleichgültig, wo das Fricktal anfängt und aufhört: für diese ist das Fricktaler Ein- und Ausgangstor ziemlich identisch mit — Frick! —

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden die Kraftwerke Augst und Wyhlen gebaut, die durch einen ziemlich breiten Dienst-Steg miteinander verbunden sind (eigentlich durch zwei Dienst-Stege, einer oben auf, der andere am Stauwehr). Auch dieser Dienst-Steg wäre eine Brücke, sofern er nicht ausschließlich dem Personal der beiden Kraftwerke zur Verfügung stände.

Also hat, nachdem die Menschen die Augster Rheinbrücke nicht mehr zustande brachten, der stürmische Rhein sie im 20. Jahrhundert doch wieder erzwungen. In Augst mußte wieder eine Art Brücke entstehen.