

**Zeitschrift:** Schweizerische Zeitschrift für Religions- und Kulturgeschichte = Revue suisse d'histoire religieuse et culturelle = Rivista svizzera di storia religiosa e culturale

**Herausgeber:** Vereinigung für Schweizerische Kirchengeschichte

**Band:** 102 (2008)

**Artikel:** Konfession und Industrialisierung - drei unterschiedliche Entwicklungslinien im Kanton Aargau des 19. Jahrhunderts

**Autor:** Zehnder, Patrick

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-130433>

#### 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:** 24.02.2026

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

# Konfession und Industrialisierung – Drei unterschiedliche Entwicklungslinien im Kanton Aargau des 19. Jahrhunderts

Patrick Zehnder

Wer die Eisenbahn durch das Surbtal nicht kennt, braucht sich keiner Wissenslücke zu schämen, denn das Projekt aus den 1860er Jahren blieb im Planungsstadium stecken. Die Eisenbahn durch das Surbtal im südlichen Teil des mehrheitlich katholischen Aargauer Bezirks Zurzach hätte die Ortschaft Döttingen im unteren Aaretal mit dem Endpunkt der 1890 von der Nordostbahngesellschaft erstellten Bahnlinie zwischen Dielsdorf und Niederweningen verbunden. Sie hätte eine von den Zeitgenossen empfundene Lücke im Aargauer Bahnnetz geschlossen, weshalb schon in der Ära des Eisenbahnfiebers konkrete Pläne für die Linienführung vorlagen. Niederweningen an der Zürcher Kantonsgrenze blieb aber Endstation.<sup>1</sup> Der scherhaft als «Xaveribahn» bezeichnete Streckenabschnitt stellte für den katholisch-konservativen Nationalrat Franz Xaver Eggspühler (1861–1930), der lange in Klingnau und später in Baden lebte, ein Lebensprojekt dar.<sup>2</sup> Eggspühler, einem der Aargauer Anführer der Katholisch-Konservativen, gelang es lediglich, das «Bundesgesetz vom 23. Dezember 1915 betreffend den Bau der Surbtalbahn» auf nationaler Ebene durchzusetzen.<sup>3</sup> Immerhin resultierte aus den Bemühungen im Jahre 1921, dass das Surbtal vergleichsweise früh durch Postautokurse bedient wurde. Die Vermutung liegt nahe, dass der peripherie Bezirk Zurzach und mit ihm das landwirtschaftlich ausgerichtete Surbtal mit vergleichsweise tiefer Bevölkerungsdichte und einer negativen Bevölkerungsentwicklung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf kantonalem und nationalem Parkett nicht über die nötige Lobby und auch nicht über die entsprechende Wirtschaftskraft verfügte. Die konfessionell-politische Ausrichtung des Gebiets und ihres führenden Exponenten im nationalen Parlament wirkte sich ungünstig

<sup>1</sup> Hans Suter, *Die Eisenbahnpolitik des Kantons Aargau*, Aarau 1924, 159–164.

<sup>2</sup> Franz-Peter Hopan, *Der politische Katholizismus im Aargau 1885–1921*, Baden 1974, 120.

<sup>3</sup> Otto Mittler (Hg.), *Biographisches Lexikon des Aargau 1803–1957*, Aarau 1958, 170–171, abgekürzt BLAG.

aus. Ob darüber hinaus eine antisemitische Spurze mit einer Rolle spielte, liegen doch die ehemaligen «Judengemeinden» Lengnau und Endingen an der projektierten Eisenbahnlinie, ist nicht einfach zu beurteilen.<sup>4</sup> Klar jedoch ist, dass eine direkte Eisenbahnverbindung vom unteren Aaretal in den Kanton Zürich und in die Stadt Zürich, das unbestrittene Eisenbahnzentrum der Schweiz am Ende des 19. Jahrhunderts, dem Surbtal wie dem ganzen Bezirk Zurzach bedeutende Wachstumsimpulse hätte geben können.

Aus dieser Fussnote der Lokalgeschichte ergibt sich die Fragestellung für den vorliegenden Aufsatz. An ausgewählten Stichproben aus dem Kanton Aargau soll untersucht werden, inwieweit sich die jeweils dominierende Konfession in den einzelnen Regionen auf die zweite Welle des Industrialisierungsprozesses im späten 19. Jahrhundert auswirkte. Es geht dabei weniger darum, die von Max Weber aufgeworfenen Zusammenhänge von Konfession und wirtschaftlicher Prosperität zu überprüfen.<sup>5</sup> Dies wäre zweifelsohne verbunden mit der Frage, ob die verkehrstechnische Lage und die Zentralität für den ursprünglichen Übertritt zum neuen Glauben entscheidend waren. Ursache, Wirkung und Rückkopplung liessen sich wohl ganz schlecht auseinander halten. Vielmehr werden religions- respektive konfessionsgeschichtliche Ansätze mit wirtschaftshistorischen Erkenntnissen kombiniert. Damit soll der vielfach vermutete und oft insinuierte Zusammenhang mikrohistorisch soweit wie möglich schlüssig nachgewiesen werden. Es soll der Einfluss der unterschiedlichen konfessionellen Verhältnisse unter Berücksichtigung der gesellschaftlichen und politischen Veränderung auf den Industrialisierungsprozess aufgezeigt werden.

Oder anders gefragt: Ist in hauptsächlich reformierten Bezirken mit einer früheren und tiefergreifenden Industrialisierung zu rechnen – in mehrheitlich katholischen Regionen dagegen mit einer verspäteten wirtschaftlichen Entwicklung?

Die Verknüpfung wirtschaftshistorischer und konfessionsgeschichtlicher Ansätze hat wenig Tradition. Denn die Kategorien Religion und Konfession flossen aus der Religions- und Kulturgeschichte spät in die Sozial- und Wirtschaftsgeschichte ein, um während längerer Zeit vor allem in alltagsgeschichtlichen Fragestellungen produktiv zu werden.<sup>6</sup> Deshalb ist aus der Forschungsgeschichte heraus zu verstehen, dass die genannten Kategorien in der Erarbeitung des Schweizer Industrialisierungsprozesses nur am Rande beachtet wurden. Die laizistische Grundhaltung vieler Sozialhistoriker und der von ihnen ausgehenden Forschungsrichtungen wirkten lange Zeit nach. Zwar wurden die grossen regionalen Disparitäten herausgearbeitet, aber meist mit der protoindustriellen Disposition (zur Akkumulation von Startkapital für die eigentliche Industrialisierung), mit naturräumlichen Voraussetzungen (wie Energieträger und Bodenschätze)

<sup>4</sup> Tobias Wildi, Abwanderung im Surbtal – Zuwanderung in Baden. Die Veränderung der jüdischen Wohn- und Berufsstruktur 1840–1920, in: Badener Neujahrsblätter, 73 (1998), 43–58.

<sup>5</sup> Max Weber, Die protestantische Ethik und der Geist des Kapitalismus, Tübingen 1971, 6. Auflage (dt. Original 1906, überarbeitete Version von 1920).

<sup>6</sup> Urs Altermatt/Franziska Metzger, Religion und Kultur – zeitgeschichtliche Perspektiven, in: Schweizerische Zeitschrift für Religions- und Kulturgeschichte (SZRKG), 98 (2004), 185–208.

oder mit dem Antagonismus von Zentrum und Peripherie erklärt.<sup>7</sup> Auch in der lokalen Geschichtsschreibung werden die grossen regionalen Unterschiede beschrieben, wobei konfessionelle Implikationen Gegensätze höchstens bei den Voraussetzungen in der protoindustriellen Phase Erwähnung finden, etwa bei der Einwanderung hugenottischer Glaubensflüchtlinge in den Berner Aargau.<sup>8</sup> Diese Zurückhaltung lässt sich mit der gemischten konfessionellen Konstellation und den heftigen politischen Auseinandersetzungen erklären, die über das «konfessionelle Jahrhundert» hinaus ihre Wirkung entfalteten. In diesem Fall bestand sie darin, dass konfessionelle Gegensätze nicht unnötig betont werden, liesse sich doch die Argumentation eines ökonomischen Nachteils bestimmter Regionen und Bevölkerungsgruppen trefflich politisch instrumentalisieren. Mit der Auflösung der konfessionellen Milieus in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts verlor der Gegensatz im Aargau im politischen und sozialen Alltag seine Relevanz. Die Forschungslücke kann überdies damit erklärt werden, dass die konfessionelle Verschiedenheit durch den Gegensatz zwischen liberaler respektive reformierter Zentrale und katholischer Peripherie überlagert wurde.

### *Koinzidenz von wirtschaftlicher Entwicklung und politischen Auseinandersetzungen*

Der epochale Vorgang der Industrialisierung verlief auf dem Gebiet der heutigen Schweiz sehr unterschiedlich.<sup>9</sup> Dies führte zu verschiedenen Entwicklungen, die gewisse Regionen während Jahrzehnten nachhaltig prägten. Als Charakteristikum der Schweizer Industrialisierung darf die tiefgreifende Protoindustrialisierung seit dem 18. Jahrhundert gelten. So verbreitete sich von Genf aus die Uhrenproduktion in den Jura, die Leinwandherstellung im bernischen Einflussgebiet sowie in der Ostschweiz und die Seidenproduktion von Basel und Zürich aus in das weitere Umland. Die sogenannten «industries pilotes»<sup>10</sup> hätten gute Voraussetzungen für die spätere Mechanisierung und Motorisierung geboten. Doch in der Schweiz fehlten Rohstofflager in einem Mass – namentlich an der Mangel an Kohle und die geringen Eisenvorkommen wirkten sich aus –, dass sich Ballungen von Schwerindustrie hätten entwickeln können, die ihrerseits die

<sup>7</sup> Bruno Fritzsche, Switzerland, in: Mikulas Reich, The Industrial Revolution in national context. Europe and the USA, Cambridge 1996, 126–148. Auch Arbeiten, die sich mit statistischer Evidenz stützen, verzichten gänzlich auf die Kategorien Religion und Konfession oder lassen sie nicht produktiv werden. Vgl. Thomas Frey/Lukas Vogel, «Und wenn wir auch die Eisenbahn mit Kälte begrüssen...», Die Auswirkung der Verkehrsintensivierung in der Schweiz auf Demographie, Wirtschaft und Raumstruktur (1870–1910), Zürich 1997; vgl. Urs Rey, Demografische Strukturveränderung und Binnenwanderung in der Schweiz 1850–1950, Freienwil 2003, 22–23 und 42–43.

<sup>8</sup> Heinrich Staehelin, Geschichte des Kantons Aargau, Zweiter Band 1830–1885, Aarau 1978, 290–318; Christophe Seiler/Andreas Steigmeier, Geschichte des Kantons Aargau. Illustrierter Überblick von der Urzeit bis zur Gegenwart, Aarau 1991, 124–137.

<sup>9</sup> Fritzsche, Switzerland (wie Anm. 7), 140–141.

<sup>10</sup> Béatrice Veyrassat, Négociants et fabricants dans l’industrie cotonnière suisse 1760–1840, Lausanne 1980, 23–30.

für eine umwälzende Urbanisierung notwendigen Anziehungskräfte entfaltet hätten. So entstanden Fabriken entlang verschiedener Wasserläufe, die eine sichere Energieversorgung versprachen. Diese erste Phase der Industrialisierung führte also zu einer dezentralen Ansiedlung von Betrieben der Textilbranche. Die «Baumwollwut» tobte sich vor allem in den Kantonen Zürich und Aargau aus, während die dort gesponnenen und gewobenen Textilien in der Ostschweiz und im Kanton Glarus weiterverarbeitet und veredelt wurden. Es stellte sich schweizweit keine einheitliche Entwicklung ein. Neben dem Fehlen von Industrieballungen blieben die Dominanz der Textilbranche, die kleinräumigen Wirtschaftsstrukturen, die wenigen Grossbetriebe und die grosse Bedeutung der Heimarbeit Charakteristika der Schweizer Industrie im 19. Jahrhundert. Zudem behielt die landwirtschaftliche Produktion ihre bedeutende Stellung im volkswirtschaftlichen Gefüge. Dies änderte sich auch nur im Ansatz, als seit den 1850er Jahren das «Eisenbahnfeuer» auf privatwirtschaftlicher Basis die infrastrukturelle Grundlage für einen einheitlicheren Schweizer Wirtschaftsraum schuf. Die frühe Realisierung von Eisenbahnlinien und den Anschluss an das wachsende nationale Schienennetz waren entscheidend für eine erfolgreiche und lang anhaltende Umstrukturierung einer Region.<sup>11</sup> Der wirtschaftliche Fortschritt wiederum zog in aller Regel eine politische Umgestaltung nach sich. Gleichzeitig lässt sich die Eisenbahn als Indikator heranziehen für den Stand der Industrialisierung einer Gegend, war sie doch gleichzeitig Gradmesser des örtlichen politischen Einflusses. Auch die wirtschaftliche Potenz einer Region wird in einem frühen Bahnanchluss sichtbar, schliesslich wirkten vielerorts lokale Bahnkomitees mit den Honoratioren aus Politik und Wirtschaft auf die Erschliessung ihrer Orte hin, was für viele ein Versprechen für die künftige Entwicklung einer ganzen Region darstellte. Erst durch den Rückkauf wichtiger Bahnlinien in den Jahren von 1898 bis 1909 durch die eben gegründeten staatlichen Schweizerischen Bundesbahnen verlor das Bahnwesen einen Teil seines privatwirtschaftlichen Anstrichs, der allerdings in manchen Randregionen erhalten blieb. Ein weitgehend einheitlicher und national vernetzter Wirtschaftsraum bildete sich allerdings in der Schweiz erst nach 1885 aus, als mit der zweiten Welle der Industrialisierung die Chemiebranche, aber auch die Maschinen-, Metall- und Elektroindustrie die führende Stellung innerhalb des wirtschaftlichen Gefüges erlangten und die Schweiz letztendlich zu einer industrialisierten Nation machten.

Parallel zum Industrialisierungsprozess entfaltete sich schon seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein scharfer politischer Gegensatz, der erst nach dem Ersten Weltkrieg überwunden werden sollte. Die römisch-katholische Minderheit in der Schweiz sah sich besonders in der Zeit nach dem für sie verlorenen Sonderbundskrieg von 1847 in vielen Lebensbereichen marginalisiert und war

<sup>11</sup> «Par la suite, la construction des lignes secondaires [der Eisenbahn, P.Z.] servira à gommer les inégalités régionales de la première phase d'aménagement du réseau. Reste que les tracés ont surtout révélé une hiérarchie urbaine préexistante. C'est ce qui saute aux yeux dans l'affaire de la compagnie du Chemin de fer national suisse [die Schweizerische Nationalbahn, P.Z.] qui défraya la chronique entre 1875 et 1878.» François Walter, *La Suisse urbaine 1750–1950*, Genf 1994, 95.

von den politischen Führungspositionen weitgehend ausgeschlossen. Im Anschluss an das Erste Vatikanische Konzil 1869/70 verstärkten sich der offen ausgetragene Kulturkampf und damit die Bildung einer katholischen Sondergesellschaft. Diese kämpfte um ihre Reintegration in die Schweizer Gesellschaft, dies gelang auf dem politischen Parkett, indem sich der Katholizismus an den seit 1848 staatstragenden Freisinn anlehnte, aber erst, als sich die beiden nach dem Ersten Weltkrieg gegen die erstarkende Arbeiterbewegung wandten.<sup>12</sup> Im Wesentlichen rangen im 19. Jahrhundert liberaldemokratische Protestanten mit konservativen Katholiken um die Gestaltung des schweizerischen Staatswesens. Die katholisch-konservative Führungsschicht betrachtete den Prozess der Säkularisierung als Hauptursache für die Missstände in Gesellschaft, Wirtschaft und Politik, die sie mit einer Verchristlichung der gesamten Gesellschaft nach katholischen Vorstellungen zu beheben trachtete. Während die liberaldemokratische Seite der katholisch-konservativen Bevölkerungsgruppe unterstellte, sie bestehe gar nicht aus richtigen Schweizern und würde im Auftrag fremder Mächte handeln.<sup>13</sup> Die antimodernistische Haltung des Schweizer Katholizismus bezog sich in erster Linie auf die Bekämpfung von Liberalismus und Sozialismus.<sup>14</sup> Eindeutig negativ war demnach das einseitige Streben nach wirtschaftlichem Erfolg, was im römisch-katholischen Wertesystem nahe an Selbstsucht und Habgier gerückt wird. Eine im Grunde negative Haltung gegenüber technischen Errungenschaften der Moderne musste aber nicht zwingend damit einhergehen. Als sich die sozialen Gegensätze in der Wirtschaftskrise der 1880er Jahre verschärften, näherten sich die beiden Parteien einander an, was 1892 mit der Wahl Josef Zemps zum Bundesrat in einem historischen Kompromiss mündete. Gleichzeitig erfolgte mit der Isolation der Arbeiterbewegung eine neuerliche Ausgrenzung, welche darauf abzielte, die Gewerkschaftsbewegung wie die Sozialdemokratie von der Macht fernzuhalten. Der Gegensatz zwischen bürgerlichem und linkem Lager wog im Aargau allerdings weniger schwer, weil sich kein eigentliches Industrieproletariat herausgebildet hatte, da industrielle oder städtische Zentren fehlten. Es ist unbestritten, dass die katholische Minderheit in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts um ihre Anerkennung im liberal-demokratisch dominierten schweizerischen Bundesstaat kämpfen musste. Diese Emanzipation ging einher mit einer länger dauernden Phase der politischen Diskriminierung. Der «Rückzug ins Ghetto», in dem sich das katholische Milieu stärkte und gleichzeitig die politische und gesellschaftliche Anerkennung anstrehte, hatte wohl – so bleibt noch zu beweisen – auch im ökonomischen Bereich nachteilige Folgen. Die

<sup>12</sup> Vgl. Urs Altermatt, Katholizismus und Moderne, Zur Sozial- und Mentalitätsgeschichte der Schweizer Katholiken im 19. und 20. Jahrhundert, Zürich 1991, 2. Auflage, 66–71; sowie Urs Altermatt, Der Weg der Schweizer Katholiken ins Ghetto, Die Entstehungsgeschichte der nationalen Volksorganisationen im Schweizer Katholizismus 1848–1919, Freiburg 1991, 2. Auflage, 433–438.

<sup>13</sup> Altermatt, Katholizismus (wie Anm. 12), 109–110.

<sup>14</sup> Urs Altermatt, Zum ambivalenten Verhältnis von Katholizismus und Moderne. Epochen, Diskurse und Transformationen, in: Zeitschrift für Schweizerische Kirchengeschichte, 97 (2003), 165–182, insbesondere 175.

Nachwehen des eigentlichen Kulturkampfs, der sich im Ringen um die Revision der Schweizerischen Bundesverfassung von 1874 niederschlug, fielen in die vulnerable Phase der eigentlichen Schaffung eines nationalen Marktes im Zuge der Zweiten Industrialisierungswelle. Die Regionen, die sich in dieser Zeit einen Entwicklungsrückstand einhandelten, blieben für lange Zeit zurückgebunden, namentlich so lange die Eisenbahn der bedeutendste Transportträger für Güter und Menschen blieb – also bis weit in das 20. Jahrhundert hinein. Dies ist insofern eine wichtige Voraussetzung für die hier anzustellenden Überlegungen, als die Eisenbahninfrastruktur im Aargau bis in das Jahr 1916 fürs Erste fertig gebaut war. Erst 1975 wurde der Heitersberg auf der direkten Linie Zürich-Bern durchschlagen und damit am Aargauer Eisenbahnnetz weitergebaut.

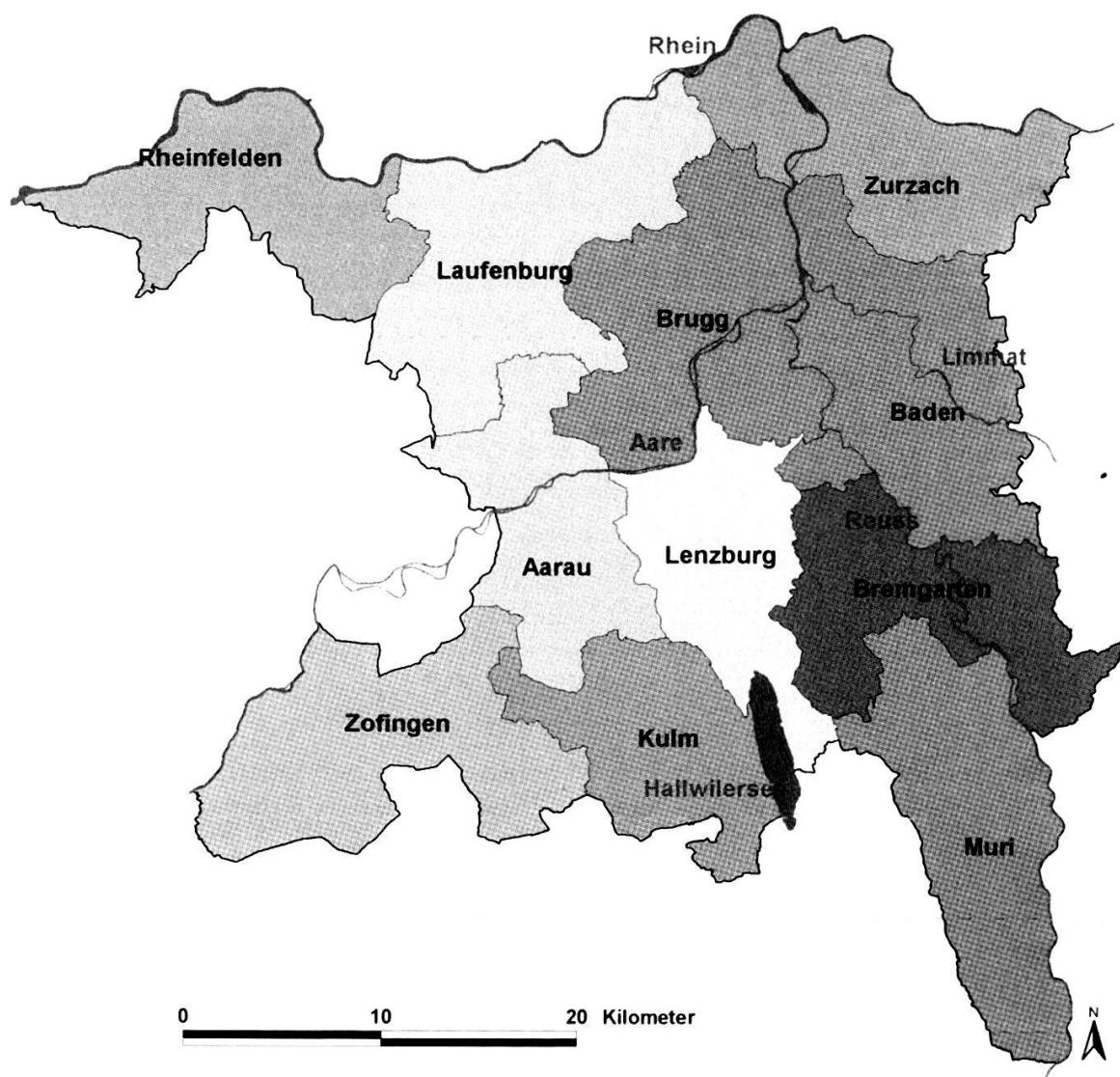
### *Gemischtkonfessionelles Untersuchungsgebiet Aargau*

Zur Darstellung und zur Beantwortung der oben aufgeworfenen Fragen nach dem unterschiedlichen industriellen Entwicklungsgrad eignet sich der traditionell konfessionell gemischte Kanton Aargau in besonderem Masse. Auseinandersetzungen mit landesweiten Konsequenzen nahmen im Aargau ihren Anfang, etwa resultierte aus der im Jahre 1841 erfolgten Klosteraufhebung der Sonderbundskrieg, der letztlich den nötigen Impuls zur Bildung einer «einheitlichen Schweiz» gab. Auch der Kulturkampf – verbunden mit dem heftigen Streit um die Revision der Bundesverfassung von 1874 – belegt die lange Zeit andauernde Wirkung des konfessionellen Gegensatzes im Untersuchungsgebiet.<sup>15</sup>

Die Heterogenität des Kantons Aargau im 19. Jahrhundert ergab sich aus der unterschiedlichen Vergangenheit seiner territorialen Bestandteile. Mit der Mediationsverfassung von 1803 wurden Gebiete zusammengesetzt, die keinen einheitlichen naturräumlichen, politischen und konfessionellen Hintergrund kannten. Die aargauischen Gebiete gehörten ursprünglich zu verschiedenenartigen historischen Landschaften. In den elf Bezirken hatte sich bis zum Ende des hier entscheidenden Zeitraums auch ein anders gelagerter wirtschaftlicher Schwerpunkt herausgebildet (vgl. Karte 1 und Tabelle 1).

<sup>15</sup> Hopan, Katholizismus (wie Anm. 2).

Karte 1<sup>16</sup>: Die elf Aargauer Bezirke mit den hauptsächlichen Gewässern



<sup>16</sup> Die Karten 1 und 2 entstanden mit Unterstützung des Aargauischen Geografischen Informationssystems AGIS, Aarau.

Tabelle 1

Kategorisierung der Aargauer Bezirke 1910 <sup>17</sup>					
Bezirk/ Kategorie	Naturraum	Wirtschaftlicher Bezirkstyp	Wander- region	Dominie- rende Konfession	Historische Landschaft
Aarau	Flachland	Industrielles Zentrum (neu)	Aarau- Olten	Reformiert	Berner Aargau
Baden	Flachland	Industrielles Zentrum (neu)	Zürich	Katholisch	Grafschaft Baden
Brem- garten	Flachland	Industrielle Peripherie	Zürich	Katholisch	Freiamt
Brugg	Flachland	Industrielle Peripherie	Zürich	Reformiert	Berner Aargau
Kulm	Flachland	Industrielles Zentrum (neu)	Aarau- Olten	Reformiert	Berner Aargau
Laufenburg	Jura	Agro-industrielle Peripherie	Basel	Katholisch	Fricktal Vorderös- terreich
Lenzburg	Flachland	Industrielles Zentrum (neu)	Aarau- Olten	Reformiert	Berner Aargau
Muri	Flachland	Agrarische Peripherie	Zürich	Katholisch	Freiamt
Rhein- felden	Jura	Industrielle Peripherie	Basel	Katholisch	Fricktal Vorderös- terreich
Zofingen	Flachland	Industrielles Zentrum (alt)	Aarau- Olten	Reformiert	Berner Aargau
Zurzach	Flachland	Agro-industrielle Peripherie	Zürich	Katholisch	Grafschaft Baden

In Tabelle 2 wird der innerkantonale konfessionelle Gegensatz deutlich. Die Bevölkerung von fünf Bezirken gehörte mehrheitlich der reformierten Konfession an, während in den anderen sechs Bezirken die Katholiken in Überzahl waren. Trotzdem befanden sich die Aargauer Katholikinnen und Katholiken in einer Minoritätssituation – im Grunde in einer doppelten, sowohl auf nationaler als auch auf kantonaler Ebene.<sup>18</sup> Diese besondere Diasporasituation hatte zur Folge, dass der politische Katholizismus im konfessionell gemischten Kanton Aargau nie eine Hegemoniestellung einnehmen konnte. Er besass aber den Status einer

<sup>17</sup> Rey, Strukturveränderungen (wie Anm. 7), 159. Ergänzt um die Angaben der Zugehörigkeit zur voraargauischen historischen Landschaft.

<sup>18</sup> Ein Beispiel wie vielschichtig sich die konfessionelle Situation auf lokaler Ebene präsentieren konnte, vgl. Patrick Zehnder, An der konfessionellen Nahtstelle – Eine Mikroanalyse der konfessionellen Turnvereine in Birmenstorf, in: SZRKG, 99 (2005), 335–347.

mehr oder weniger starken Minderheitspartei.<sup>19</sup> In der politischen Aargauer Elite des 19. Jahrhunderts dominierten die liberale und die radikale Ausrichtung, die auf einen stärkeren eidgenössischen Zentralstaat drängten. Der Aargau galt in der Phase der Restauration als einer der liberalsten Kantone. In der anschliessenden Periode der Regeneration setzte sich der Liberalismus zusammen mit dem Radikalismus auch auf Bundesebene durch. Beide Strömungen nährten sich aus den grossen Mittellandkantonen und verhalfen dem modernen Bundesstaat von 1848 zum Durchbruch.<sup>20</sup> Mit der neuen zentralstaatlichen Struktur sollte gleichzeitig der Föderalismus zurückgebunden und der Einfluss des politischen Katholizismus, etwa auf dem Feld des Bildungswesens, beschnitten werden. Die führenden Aargauer Politiker des 19. Jahrhunderts auf Kantons- und Bundesebene hingen den beiden genannten freisinnigen Strömungen an.<sup>21</sup> Entweder stammten sie aus dem protestantisch dominierten westlichen Kantonsteil, bezogen dort einen Teil ihrer höheren Bildung, oder sie wirkten zumindest in ihren politischen Anfängen dort.<sup>22</sup> Daraus ergab sich ein Übergewicht des mehrheitlich protestantischen Kantonshauptorts Aarau, das von der Landschaft und dem restlichen Kantonsgebiet aus verschiedentlich bekämpft wurde.<sup>23</sup>

<sup>19</sup> Altermatt, Ghetto (wie Anm. 12), 31.

<sup>20</sup> Staehelin, Aargau (wie Anm. 8), 11 und 31.

<sup>21</sup> Urs Altermatt (Hg.), *Die Schweizer Bundesräte*, Ein biographisches Lexikon, Zürich 1991, Einträge zu den Aargauern Friedrich Frey-Herosé (Mitglied des Bundesrates 1848–1866), Emil Welti (1866–1891) und Edmund Schulthess (1912–1935).

<sup>22</sup> Vgl. Yvonne Leimgruber (Hg.), *Pädagoge – Politiker – Kirchenreformer*. Augustin Keller (1805–1883) und seine Zeit, Baden 2005; Werner Ort, *Der modernen Schweiz entgegen. Heinrich Zschokke prägt den Aargau*, Baden 2003; Heinrich Staehelin, *Die Alte Kantonsschule Aarau, 1803–2002. 200 Jahre aargauische Mittelschule*, Aarau 2002; Adolf Rohr, Philipp Albert Stapfer – eine Biographie. Im alten Bern vom Ancien régime zur Revolution, Bern 1998.

<sup>23</sup> Nold Halder, *Geschichte des Kantons Aargau 1803–1830*, Band I, Aarau 1953, 351–355; Staehelin, Aargau (wie Anm. 8), 11–29.

Tabelle 2

<b>Prozentuale Verhältnis der Konfessionen im Kanton Aargau 1803–1910<sup>24</sup></b>								
Gebiet	1803		1850		1900		1910	
	kath.	ref.	kath.	ref.	kath.	ref.	kath.	ref.
Bezirk Aarau	-	-	4.5	95.4	10.0	89.8	12.8	86.4
Bezirk Baden	-	-	84.5	15.4	73.4	25.3	67.5	30.8
Bezirk Bremgarten	-	-	98.5	1.4	93.7	5.8	90.0	9.5
Bezirk Brugg	-	-	1.6	98.4	7.3	92.4	10.9	88.8
Bezirk Kulm	-	-	0.6	99.3	3.3	96.1	4.0	95.8
Bezirk Laufenburg	-	-	99.1	0.8	94.6	5.2	91.8	7.8
Bezirk Lenzburg	-	-	1.1	98.8	4.8	95.0	7.8	91.8
Bezirk Muri	-	-	99.9	0.1	97.8	2.1	95.0	4.9
Bezirk Rheinfelden	-	-	97.1	2.8	83.1	16.3	79.4	19.7
Bezirk Zofingen	-	-	1.3	98.6	3.7	96.1	4.7	95.1
Bezirk Zurzach	-	-	75.0	15.2	80.3	16.5	79.0	18.6
Kanton Aargau	45.4	53.6	45.5	53.8	44.1	55.3	43.6	55.7
Ganze Schweiz	-	-	40.6	59.3	41.6	57.8	42.5	56.2

Nachfolgend wird an drei Aargauer Bezirken überprüft, inwieweit ein Zusammenhang zwischen der dominierenden Konfession und dem wirtschaftlichen Erfolg im 19. Jahrhundert bestand. Die Territorien dieser drei Verwaltungseinheiten sollen beispielhaft den Industrialisierungsprozess im Kanton Aargau abbilden.<sup>25</sup> Die ökonomische Entwicklung wird gemessen an der Bevölkerungsentwicklung sowie am Prozentsatz des damals zukunftsweisenden industriellen Arbeitsangebots an der Erwerbsstruktur in den Bezirken Bremgarten, Kulm und Baden. Gleichzeitig bildet die Erschliessung des Bezirks durch die Eisenbahn ein weiterer Indikator für Attraktivität und Prosperität, unter den oben genannten Voraussetzungen. Das unternehmerische Handeln ist ausserhalb statistischer Quellen nur schwer oder nicht fassbar. Nichtsdestotrotz wird am infrastrukturellen und ökonomischen Entwicklungsgrad das Verhalten der jeweiligen konfessionellen Milieus deutlich. Die Risikofreude und der davon abhängige Erfolg der

<sup>24</sup> Erbe und Auftrag, Festgabe zum aargauischen Katholikentag im Jubiläumsjahr 1953, Baden 1953, Statistische Beilage. Bei den Angaben für 1803 handelt es sich um Schätzung aufgrund des Zensus von 1803, weshalb keine detaillierten Daten auf Bezirksebene vorliegen. Die Zahlen der römisch-katholischen Minderheit umfassen bei den Zählungen von 1900 und 1910 auch die Christkatholiken. Andere Minoritäten und weitere christliche Konfessionen erscheinen in der Zählung nicht.

<sup>25</sup> Für den Forschungsstand vgl. Dominik Sauerländer, Wirtschafts- und Industriegeschichte, Eine Standortbestimmung, in: Argovia, 115 (2003), S. 77–82; ebenso Adolf Rey, Die Entwicklung der Industrie im Kanton Aargau, Aarau 1937 sowie Bruno Meier/Dominik Sauerländer, Industriebild Aargau. Auf den Spuren von 200 Jahren industrieller Tätigkeit, Baden 2003.

Unternehmer und der Belegschaft waren im 19. Jahrhundert ohne Zweifel stark von der Weltanschauung und damit von der regional dominierenden Konfessionszugehörigkeit geprägt.

*Drei engere Untersuchungsgebiete: Die Bezirke Bremgarten, Kulm und Baden*

Entsprechend dem chronologischen Ablauf des Industrialisierungsprozesses, beginnt die Stichprobe mit dem grossmehrheitlich katholischen Bezirk Bremgarten, wird doch die dort dominierende Geflechtindustrie zur ersten Industrialisierungswelle gezählt. Der beinahe ausschliesslich reformierte Bezirk Kulm schliesst in einer Zwischenstellung an, denn die Umstellung auf Tabakverarbeitung erfolgte erst nach einer Krise in der Textilindustrie, die ebenfalls zu den frühesten Industrialisierungsvorgängen gehörte. Auch zeigten sich hier Ansätze zur Neuen Industrie. Eindeutig zur Zweiten Welle der Industrialisierung gehören die Abläufe im traditionell katholisch dominierten Bezirk Baden, wo nicht nur die Metallindustrie, sondern auch die zukunftsgerichtete Elektroindustrie Fuss fasste. Die drei Untersuchungseinheiten nahmen 1910 unterschiedliche Stellungen im Wirtschaftsgefüge ein. Die Bezirke Bremgarten und Kulm lagen abseits der Wachstumsachse, die von Zürich aus in westlicher Richtung durch das Schweizer Mittelland verlief. Baden dagegen hatte nicht nur daran Anschluss, sondern bildete neben Aarau einen zweiten wirtschaftlichen Wachstumspol im Kanton Aargau und galt vor dem Ersten Weltkrieg als einer der «Hauptmetallorte der Schweiz».<sup>26</sup>

<sup>26</sup> Willi Gautschi, Ein vertraulicher Bericht der Badener Behörden über die Generalstreiktage von 1918, in: Badener Neujahrsblätter, 59 (1984), 84–96, hier 89.

Tabelle 3

<b>Jährliche Bevölkerungszunahme in Prozenten (1803–1910)</b> <sup>27</sup>				
<b>Einheit/Jahr</b>	<b>1803–1837</b>	<b>1837–1850</b>	<b>1850–1880</b>	<b>1880–1910</b>
Bezirk Aarau	1.41	0.75	0.15	1.23
Bezirk Baden	1.39	1.38	0.38	1.67
Bezirk Bremgarten	1.18	0.88	0.01	0.43
Bezirk Brugg	0.84	0.32	-0.11	0.36
Bezirk Kulm	1.10	0.49	-0.29	0.23
Bezirk Laufenburg	0.94	0.48	-0.23	0.17
Bezirk Lenzburg	0.85	0.56	0.22	0.29
Bezirk Muri	0.78	0.63	-0.16	-0.09
Bezirk Rheinfelden	0.54	0.85	-0.01	0.76
Bezirk Zofingen	1.55	0.66	0.10	0.38
Bezirk Zurzach	1.03	1.00	-0.55	-0.07
<b>Kanton Aargau</b>	<b>1.08</b>	<b>0.72</b>	<b>-0.02</b>	<b>0.54</b>
<b>Gesamte Schweiz</b>	<b>0.75</b>	<b>0.71</b>	<b>0.61</b>	<b>1.08</b>

Die Tabelle 3 zeigt die jährliche Bevölkerungszunahme in vier Perioden zwischen 1803 und 1910.<sup>28</sup> Im Laufe des Jahrhunderts stieg die Bevölkerungszahl jener Bezirke überdurchschnittlich, die über ein städtisches Zentrum verfügten und möglichst gut an das Eisenbahnnetz angeschlossen waren. In ländlichen und peripheren Bezirken entwickelte sich die Bevölkerung langsamer oder gar rückläufig. Es ist zu berücksichtigen, dass die Tabelle 3 die Vitalstatistik und die Wanderungsbilanz summiert. Trotzdem bilden die Werte einen deutlichen Gradmesser für die Attraktivität für Arbeitskräfte, die sich aus dem industriellen Arbeitsangebot ergab. Die Karte 2 bildet die Entwicklung des Anteils des Zweiten Sektors an der gesamten Erwerbsstruktur zwischen 1870 und 1910 ab.<sup>29</sup> Der Ver-

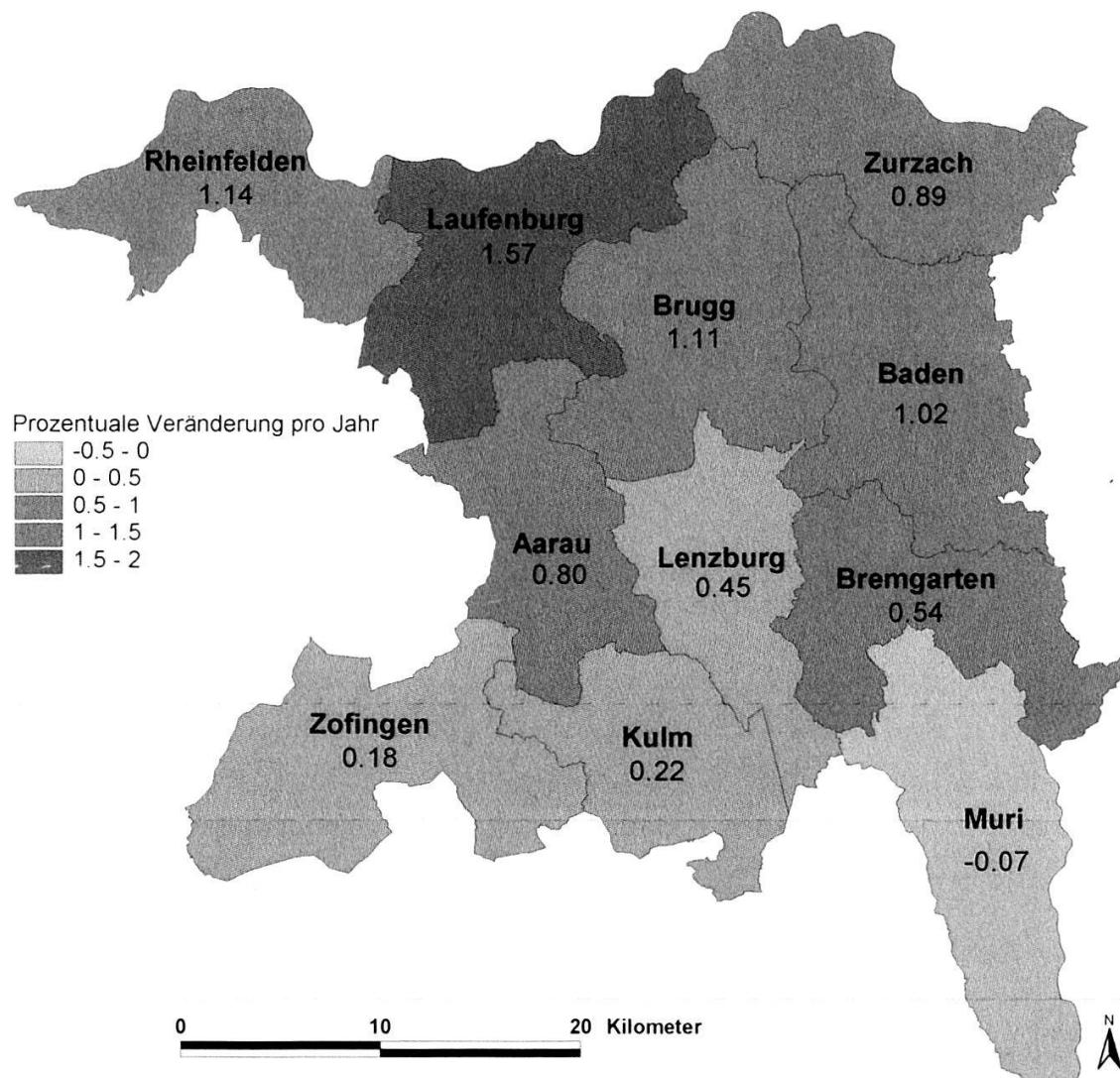
<sup>27</sup> Martin Schuler et al., Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden 1850–2000, Neuenburg 2002, 206–207; Rudolf Siegrist (Hg.), 150 Jahre Kanton Aargau im Lichte der Zahlen, Aarau 1953, 42–65. Hier sind die Werte für die kantonalen Volkszählungen von 1803 und 1837 festgehalten. Der erste angeführte gesamtschweizerische Bevölkerungswert (von 0.75 Prozent) geht nicht von der Zählung von 1803 aus, sondern vom helvetischen Zensus von 1798, was bei der Berechnung des jährlichen Wachstums berücksichtigt wurde.

<sup>28</sup> Die Daten zur demografischen Entwicklung basieren auf Schuler, Bevölkerungsentwicklung (wie Anm. 27). Die Grundlagen der industriellen Entwicklung stammen von StAAG, DIA.02, Kantonale Fabrikzählung im Zuge der Eidgenössischen Volkszählung von 1870. Eidgenössische Volkszählung vom 1. Dezember 1870, Dritter Band: Die Bevölkerung nach Beschäftigungsarten, Bern 1876. BAR E7172 (A)1, Band 1, 340–426, Fabrikverzeichnis der Eidgenössischen Fabrikzählung von 1895. BAR E7172 (A)1, Band 2, 478–509, Fabrikverzeichnis der Eidgenössischen Fabrikzählung von 1911.

<sup>29</sup> Die Erwerbsstruktur folgt den Erhebungen der Haupttätigkeit nach den Eidgenössischen Volkszählungen und wurde seit 1870 systematisch erhoben, wenn auch in der Folge mit unterschiedlichen Kriterien, was auf die Schwierigkeiten zurückzuführen ist, die hauptsächlichen beruflichen Tätigkeiten und die (verschiedenen) Nebentätigkeiten auseinanderzuhalten. Die Werte wurden berechnet auf der Basis aller in den drei Sektoren in Vollzeit Beschäf-

gleich mit dem Anteil der Bevölkerungsentwicklung verdeutlicht, wie eng die demographische Entwicklung an die Entfaltung der industriellen Produktion gekoppelt war.

*Karte 2: Entwicklung des Anteils des Zweiten Sektors an der Erwerbsstruktur (1870–1910)*



tigten. Eidgenössische Volkszählung vom 1. Dezember 1870, Dritter Band: Die Bevölkerung nach Beschäftigungsarten, Bern 1876.

Die Grundlagen der industriellen Entwicklung stammen von StAAG, DIA.02, Kantonale Fabrikzählung im Zuge der Eidgenössischen Volkszählung von 1870. Eidgenössische Volkszählung vom 1. Dezember 1870, Dritter Band: Die Bevölkerung nach Beschäftigungsarten, Bern 1876. BAR E7172 (A)1, Band 1, 340–426, Fabrikverzeichnis der Eidgenössischen Fabrikzählung von 1895. BAR E7172 (A)1, Band 2, 478–509, Fabrikverzeichnis der Eidgenössischen Fabrikzählung von 1911.

*Wirtschaftliche und politische Trennlinien decken sich im Bezirk Bremgarten*

Die Geflechtindustrie bildete während vieler Jahrzehnte die Leitindustrie im Bezirk Bremgarten. Die naturräumlichen Voraussetzungen bevorteilten den traditionell dominierenden Bezirkshauptort, die Kleinstadt Bremgarten an der Reuss. Die Lage in der Flussschlinge, wo der saisonale Schiffstransport die Strasse zwischen Zürich und Bern kreuzte, war bereits für die mittelalterliche Gründung Bremgartens entscheidend.<sup>30</sup> Vor 1840 liessen sich hier bereits erste Textilbetriebe nieder. Trotz besseren Startbedingungen geriet Bremgarten ins Hintertreffen, und die benachbarte Gemeinde Wohlen, am bescheidenen Wasserlauf der Bünz, lief dem Bezirkshauptort hinsichtlich der Zahl der Arbeitsplätze und der Einwohner den Rang ab. Vor 1900 dominierten in der Stadt Bremgarten noch immer die Seiden- und die Baumwollverarbeitung. Anders im aufstrebenden Wohlen, wo die spezialisierte Herstellung von Geflechten aus Stroh und Pferdehaar die hauptsächliche industrielle Tätigkeit war. Die Verarbeitung von ursprünglich lokal produziertem Stroh seit dem 17. Jahrhundert entwickelte sich im 19. Jahrhundert immer stärker zu einer international ausgerichteten Geflechtindustrie, in die die umliegenden Dörfer durch die in Heimarbeit gefertigten Fertig- und Halbfertigprodukte eingebunden waren.

Innerhalb des Bezirks verlief eine wirtschaftliche Trennlinie zwischen Reuss- und Bünztal. Sie deckte sich mit der politischen Rivalität und dem nachbarschaftlichen Konkurrenzkampf zwischen Bremgarten und Wohlen. Hier dominierten dank der tonangebenden «Strohbarone» die freisinnigen Strömungen, die den hauptsächlichen kantonalen und gesamtschweizerischen Tendenzen im 19. Jahrhundert entsprachen. Deshalb gelang es Wohlen, für seine Anliegen auf dem politischen Parkett erfolgreich um Gehör zu werben und sie zu realisieren.<sup>31</sup> Die engen personellen Verflechtungen, die wirtschaftliche Potenz und die vitalen Interessen im Strohgeschäft bestimmten in Wohlen das politische Feld wesentlich mit. Dagegen beherrschte das katholisch-konservative Element die Bremgarter Politik.<sup>32</sup> Noch immer um die nationale Anerkennung kämpfend, fehlten diesem die nötigen Verbindungen, um die Interessen der ihm zugehörigen Orte, Regionen und Kantone durchzusetzen. Der politische Gegensatz, der sich zwischen Wohlen und Bremgarten offenbarte, ist typisch für die Auseinandersetzung, die verschiedene mehrheitlich katholische Stammlande seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erlebten.<sup>33</sup>

<sup>30</sup> Eugen Bürgisser, Geschichte der Stadt Bremgarten im Mittelalter, in: *Argovia*, 49 (1938), 86.

<sup>31</sup> Dieter Kuhn, Die Stroh- und Hutgeflechtindustrie im Aargau, in: J. Rudolf Isler, *Strohzeiten*, Aarau 1991, 14–87; vgl. Anne-Marie Dubler, Wohlen. Geschichte von Recht, Wirtschaft und Bevölkerung einer frühindustrialisierten Gemeinde im Aargau, Aarau 1975, in : *Argovia*, 85 (1974), 5–711.

<sup>32</sup> Eugen Bürgisser, Kurze Geschichte der Stadt Bremgarten, in: *Bremgarter Neujahrsblätter* (1989), 5–49.

<sup>33</sup> Gabriela Mattmann, Die Roten und die Schwarzen. Die Gemeinde Rain [Kanton Luzern] und ihre Musikvereine, Zürich 2002; Paul Rosenkranz, *Luzern, Land, Leute, Staat*, Luzern 1996, 177ff.

Das Unvermögen der katholisch-konservativen Politiker und der örtlichen Unternehmer lässt sich nicht nur daran exemplifizieren, dass Bremgarten weit weniger stark industrialisiert wurde als andere, mehrheitlich liberale Bezirke. Das nie realisierte Projekt der Reusstalbahn, einer Zubringerstrecke von Basel durch den Bözberg und das namengebende Nord-Süd-Tal nach Luzern und von da weiter zum Jahrhundertbauwerk durch das Gotthardmassiv, illustriert dasselbe Kräfteverhältnis. Die letztlich realisierte Linienführung über Rotkreuz und Arth-Goldau zur Gotthardnordrampe umfuhr die Stadt Luzern – neben Freiburg im Üechtland der Vorort des gesellschaftlichen und politischen Katholizismus der Schweiz. Ebenso verloren im Aargau Kleinstädte wie Zofingen und Bremgarten durch diese Linienführung an Bedeutung. Zofingen vermochte sich gegen Olten als Schweizer Eisenbahnknotenpunkt nicht durchzusetzen. Die Gründe dafür liegen nicht in den kantonalen Kräfteverhältnissen, sondern auf der Ebene der nationalen wirtschaftlichen Interessen der Centralbahngesellschaft mit Sitz in Basel. Sie zog Olten als Drehscheibe im Mittelland vor, obgleich Zofingens Spaltenpolitiker um die Jahrhundertwende, Samuel Friedrich Siegfried, der sehr enge Verbindungen in die kantonale und nationale Politik und Wirtschaft hatte, ihrem Verwaltungsrat angehörte. Zofingen wurde deshalb zwar an die Centralbahn angeschlossen, blieb jedoch lediglich eine einfache Station zwischen Olten und Luzern.<sup>34</sup>

Bremgarten verstand es erst 1902, sich mit einer Strassenbahnlinie nach Dietikon Anschluss an die Schweizer Haupteisenbahnlinie Zürich-Bern zu schaffen, doch die ursprünglich geplante Mutschellenbahn wurde nicht realisiert.<sup>35</sup> Obwohl sich mit dem Bremgarter Placid Weissenbach ein bedeutender Mitarbeiter von Bundesrat Josef Zemp und nachmaliger Präsident der SBB-Generaldirektion für die Reusstalbahn mit einer direkten Verbindung von Basel über den Bözberg nach Brugg und weiter über Bremgarten nach Luzern einsetzte, wurde dieses Projekt trotz günstigen topografischen Gegebenheiten nicht umgesetzt.<sup>36</sup> Diese aus Aargauer Sicht «Diagonalbahn» genannte Linienführung wurde im Hinblick auf die Gotthardbahn angestrengt. Sie hätte den Aargau territorial maximal erschlossen und wohl auch eine flächendeckendere Entwicklung gebracht als der kurze Abschnitt der Nord-Süd-Verbindung auf Aargauer Boden bei Zofingen.<sup>37</sup> Die zögerliche Haltung der Aargauer Regierung, der örtlichen Bahnkomitees und der Geldgeber führte dazu, dass die ausserhalb des Kantons liegende Hauensteinlinie von Basel nach Olten 1858 und somit lange vor der Bözbergbahn (1875) realisiert wurde.<sup>38</sup> Ganz nebenbei bemerkt: Die Bözbergbahn bediente die mehrheitlich katholischen Bezirke Rheinfelden und Laufenburg, die wenig dicht besiedelt waren und ländlichen Charakter hatten. Am Scheitern Bremgartens lässt

<sup>34</sup> Christian Lüthi u.a., Zofingen im 19. und 20. Jahrhundert. Eine Kleinstadt sucht ihre Rolle, Baden 1999, 171–183; Andreas Wyman, Zofingens Ambitionen ein Eisenbahnknotenpunkt zu werden, Die Zofinger Eisenbahnprojekte in den 1850er- und 1870er Jahren, unveröffentlichte Lizentiatsarbeit, Zürich 1995, 129–134.

<sup>35</sup> Suter, Eisenbahnpolitik (wie Anm. 1), 137–138 und 158–159.

<sup>36</sup> Lebensbilder aus dem Aargau 1803–1953, Aarau 1953, S. 332–335 sowie BLAG, S. 846.

<sup>37</sup> Suter, Eisenbahnpolitik (wie Anm. 1), 155–158.

<sup>38</sup> Max Baumann et al., Brugg erleben. Schlaglichter auf die Brugger Geschichte, Band 1, Baden 2005, 199–202 und 207–210.

sich ablesen, dass der Ort den Wettlauf innerhalb des Bezirks gegen das aufstrebende Wohlen verloren hatte, das 1874/5 an die Südbahn von Brugg nach Luzern durch das Bünztal angeschlossen wurde. An der 1876 eröffneten Linie zwischen Bremgarten und Wohlen hatte Wohlen mit einem Bahnhof direkt an der Südbahnlinie die deutlich bessere Position.<sup>39</sup> Im Fall von Bremgarten entschieden übergeordnete wirtschaftliche Erwartungen und damit verbundene politische Mechanismen über die Linienführung.

### *Schleppende wirtschaftliche Entwicklung im peripheren Bezirk Kulm*

Die Verarbeitung von Tabak prägte den mehrheitlich reformierten Bezirk Kulm bereits vor der Mitte des 19. Jahrhunderts.<sup>40</sup> Die Tabakindustrie bot den örtlichen Unternehmern eine Möglichkeit, einer tiefgehenden Krise in der seit der Protoindustrialisierung im Bezirk Kulm beheimateten Textilverarbeitung zu entgehen. Textilien verarbeitete man in der Region seit 1720, als die bernische Herrschaft begann, die Baumwollverarbeitung zu fördern. Die Herstellung von Baumwolltüchern in Heimarbeit verbreitete sich in einem Masse, dass sich Reinach und Menziken im 18. Jahrhundert zum Textilproduktionszentrum der gesamten Grafschaft Lenzburg entwickelten.<sup>41</sup> Seit den 1810er Jahren entstanden im Oberen Wynental, dem südlichsten Bezirksteil, eigentliche Textilfabriken, deren Besitzer sich in den späten 1830er Jahren von der Baumwollverarbeitung ab- und dem Tabak zuwandten. Der letztlich geglückte Neuanfang erlaubte es den Unternehmern, mit dem in der Textilindustrie akkumulierten Kapital in ein neues Geschäft einzusteigen und die Produktion vergleichsweise früh in Fabriken zu zentralisieren.<sup>42</sup> Es fällt auf, wie stark sich die Industriebetriebe und die Bevölkerung in den Gemeinden Reinach, Menziken, Burg und Beinwil am See konzentrierten, während die abgelegenen Täler und die Höhenzüge eine deutliche Abwanderung erlebten. Dies änderte sich auch gegen Ende des 19. Jahrhunderts nicht, als mit der chemischen und der metallverarbeitenden Industrie neue Branchen Kulm zu einem gemischtindustriellen Bezirk machten. Trotzdem lässt sich lediglich im kantonsweiten Vergleich von einem wichtigen Industriegebiet sprechen.

Dass die Industrie im Oberen Wynental nur ein bescheidenes Ausmass annahm, hatte mit der peripheren Lage zu tun. Der Abstand zum nächsten Zentrum, beispielsweise zur Kantonshauptstadt Aarau, und damit zur wirtschaftlichen wie infrastrukturellen Hauptachse durch das Mittelland, fiel negativ ins Gewicht. Daran vermochten die politischen Exponenten, die durchaus auf der Linie der dominierenden kantonalen wie eidgenössischen Hauptströmung lagen, wenig zu ändern. Die vergleichsweise starke Arbeiterbewegung setzte sich in lokalen An-

<sup>39</sup> Paul Stäuble, 100 Jahre Wohlen-Bremgarten-Bahn, in: Bremgarter Neujahrblätter (1978), 69–77.

<sup>40</sup> Andreas Steigmeier, Blauer Dunst, Zigarren aus der Schweiz. Gestern und heute, Baden 2002, 16–19; Werner Werder, Die aargauische Tabakindustrie im See- und Wynental im 19. Jahrhundert, unveröffentlichte Lizentiatsarbeit, Zürich 1974.

<sup>41</sup> Peter Steiner, Reinach. Die Geschichte eines Aargauer Dorfes, Reinach 1964, 233–236.

<sup>42</sup> Werder, Tabakindustrie (wie Anm. 40), 59–60.

gelegenheiten dank gezielten Arbeitskämpfen zuweilen durch. Auf lokaler Ebene bildeten jedoch die Tabakunternehmer eine politische Kraft. Sie galten wegen der Arbeitsplätze in ihren Betrieben im freisinnig dominierten Umfeld als verantwortungsvolle Mitbürger, die aus dem örtlichen reformierten Milieu hervorgegangen waren. Aus diesem Grund wurden ihre sozial besser gestellten Nachfahren auch nach der Gründung des jungen Bundesstaates in die entscheidenden Exekutivämter gewählt. Damit konnten die Familien der ersten Baumwollunternehmer, aus denen die Tabakindustriellen hervorgingen, ihren politischen Einfluss zumindest auf regionaler Ebene fortsetzen und festigen.<sup>43</sup> Dass ihrer Lobbyarbeit und ihrer wirtschaftlichen Potenz gewisse Grenzen gesetzt waren, lässt sich wiederum am Beispiel des vergleichsweise späten Anschlusses an das Eisenbahnnetz zeigen. Der Bezirk Kulm war seit 1887 über Beinwil am See an die Seetalbahn zwischen Lenzburg und Luzern mit Normalspur angeschlossen. Von dort führte man die Linie im Jahre 1906 nach dem luzernischen Beromünster weiter. Erst 1904 sah sich Reinach über eine Strassenbahn direkt mit der Kantonshauptstadt verbunden.<sup>44</sup> Offenbar vermochte die politische und wirtschaftliche Kraft der lokalen Honoratioren die natürlichen und räumlichen Standortnachteile nicht gänzlich wettzumachen. Immerhin wurde Reinach, das wirtschaftliche Zentrum des Bezirks, seit dem frühen 20. Jahrhundert gleich durch zwei Eisenbahnlinien bedient. Aber der Anschluss erfolgte zu einem späten Zeitpunkt. Immerhin gelang es den privaten Eisenbahngesellschaften, diese Strecken überhaupt zu realisieren – ganz im Gegensatz zu den erwähnten, nie ausgeführten Projekten der Reusstal- und Surbtalbahn.

### *Entscheidender Anschluss an den Wirtschaftsraum Zürich*

Verglichen mit den umliegenden Gebieten fasste die Industrie im mehrheitlich katholischen Bezirk Baden nur zögerlich und verspätet Fuss. Die Protoindustrialisierung erfasste sogar die Stadt Baden nur am Rande.<sup>45</sup> Mitverantwortlich dafür waren die historischen Voraussetzungen, so lohnte sich eine Investition in den Gemeinen Herrschaften der Eidgenossenschaft wegen der häufigen Wechsel in der massgeblichen Landvogtei nach 1712 nicht. Über weite Strecken des 19. Jahrhunderts beschränkte sich das industrielle Arbeitsangebot auf wenige baumwollverarbeitende Fabriken an der Limmat. Die Textilfabriken entstanden nach 1830 meist mit technischem Know-how und privatem Kapital aus dem benachbarten, mehrheitlich reformierten Kanton Zürich. Die industrielle Entwicklung beschleunigte sich um die Mitte des Jahrhunderts mit der Gründung zahlreicher metallverarbeitender Betriebe, bis sich die Ereignisse vor der Wende zum 20.

<sup>43</sup> Werder, Tabakindustrie (wie Anm. 40), 86.

<sup>44</sup> Suter, Eisenbahnpolitik (wie Anm.1), 121–133.

<sup>45</sup> «Die katholische Grafschaft Baden hatte kaum jemals Impulse zur Industrialisierung empfangen, während etwa in den reformierten Gegenden des Berner Aargaus schon früher von geflohenen Hugenotten diesbezügliche Anstösse ausgegangen waren.» Christian Müller, Arbeiterbewegung und Unternehmerpolitik in der aufstrebenden Industriestadt. Baden nach der Gründung der Brown Boveri 1891–1914, Aarau 1974, 27.

Jahrhundert mit der 1891 angesiedelten Brown Boveri & Cie. überstürzten.<sup>46</sup> In der Stadt Baden und den benachbarten Gemeinden Wettingen und Ennetbaden entstand ein Industriestandort, der weit über den Zweiten Weltkrieg hinaus von der Metall- und Elektroindustrie geprägt blieb.

Das späte Wachstum der Ortschaften und des Arbeitsangebots liess den Bezirk Baden von einer industriellen Ödnis zu einem der Schweizer Vororte der zukunftsträchtigen Metall- und Elektroindustrie werden und damit zu einem Zentrum der im 20. Jahrhundert bedeutenden Energiewirtschaft. Die Ablösung der spärlichen Textilindustriebetriebe in der zweiten Welle der Industrialisierung durch neue Industriezweige erfolgte auch wegen der Anstrengungen der Badener Eliten, die sich um die Ansiedlung von grossen Industriebetrieben und um eine zeitgemässen Infrastruktur bemühten.<sup>47</sup> Dass sich seit 1850 verschiedene Firmen und Fabriken aus der Metall- und Elektrobranche in und um Baden niederliessen, war in erster Linie auf die Verfügbarkeit der Wasserkraft an der Limmat zurückzuführen. Zudem verband Baden und Zürich seit 1847 eine Eisenbahnlinie, die bereits in den späten 1850er Jahren bis Aarau und Bern respektive Basel weitergeführt wurde. Der erfolgreiche Betrieb dieser Linie der Nordostbahngesellschaft, welche die Badener Behörden in ihren Bestrebungen substanzell unterstützten, darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass zahlreiche Gemeinden des Bezirks Baden wegen ihres Engagements an der Schweizerischen Nationalbahn und deren Konkurs im Jahre 1878 in grösste finanzielle Schwierigkeiten gerieten.<sup>48</sup> Der Anschluss an Zürich – und damit die Integration in den nationalen Wirtschaftsraum mit internationalem Anschluss – zeigt, dass gegen Ende des 19. Jahrhunderts die konfessionellen Schranken zumindest auf dem ökonomischen Feld überwunden waren. Im ebenso starken wie späten Entwicklungsschub spielte die Badener Politik also nur noch eine marginale Rolle.

### *Keine Monokausalität der Konfession*

In den vorhergehenden Abschnitten wurde versucht, konfessions- respektive religionsgeschichtliche Ansätze mit wirtschaftsgeschichtlichen Fragestellungen zu kombinieren. Es ist unbestritten, dass in der Schweiz die katholische Minderheit in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts um ihre Anerkennung im liberal-demokratisch dominierten schweizerischen Bundesstaat kämpfen musste. Diese Emanzipation ging einher mit einer länger dauernden Phase der politischen Diskriminierung, die sich auch wirtschaftlich nachteilig auswirkte, zum Teil für mehrere Jahrzehnte. Indikatoren wie die demographische Entwicklung, die Veränderung des industriellen Arbeitsangebots und der Zeitpunkt der Erschliessung durch die zukunftsträchtige Eisenbahn sprechen für die ökonomischen Nachteile mehrheitlich katholischer Gegenden. Der Entwicklungsgrad hing, abgesehen

<sup>46</sup> Im gesamtschweizerischen Vergleich fasste auch die Maschinenindustrie im Bezirk Baden erst spät Fuss. Hannes Hofmann, *Die Anfänge der Maschinenindustrie in der deutschen Schweiz 1800–1875*, Zürich 1962.

<sup>47</sup> Otto Mittler, *Geschichte der Stadt Baden*, Band 2, Aarau 1965, 270–272.

<sup>48</sup> Arnold Gubler, *Die schweizerische Nationalbahn*, Hermatswil 1922.

vom politischen Durchsetzungsvermögen, auch ab von der Wirtschaftskraft und der Risikofreude der lokalen Eliten. Sie waren im 19. Jahrhundert von der vorherrschenden konfessionellen und politischen Weltanschauung geprägt. Insbesondere zeigte sich dies bei den privatwirtschaftlich organisierten Bahngesellschaften und den lokalen Bahnkomitees, die ebenfalls in den jeweiligen Milieus verankert waren. Statistische und infrastrukturelle Evidenz ist also insoweit gegeben, dass die Konfession und damit verbunden die hauptsächliche weltanschauliche Ausrichtung einer Region im Industrialisierungsprozess von Bedeutung war. Zur Offenlegung der Handlungsebene von sozialen, politischen und ökonomischen Akteuren müssten allerdings andere Quellenarten herangezogen werden, wobei Jubiläums- und Festschriften einzelner Firmen durch ihre werbewirksame Überformung dafür nicht geeignet sind. Dasselbe gilt für Memoiren von Unternehmern.

Der konfessionell gemischte Kanton Aargau eignet sich zur Darstellung der unterschiedlichen Entwicklungsgrade im Zuge der Industrialisierung. Grundsätzlich zeigen sich drei Entwicklungslinien: 1. Unbestritten ist, dass die traditionell katholischen Bezirke des Aargaus weniger tief greifend oder später industrialisiert wurden. Die katholischen Regionen konnten sich auf kantonaler und nationaler Ebene wegen ihrer schwächeren politischen und wirtschaftlichen Lobby weniger gut durchsetzen. Das zeigt sich besonders deutlich in den gescheiterten Eisenbahnprojekten durch das Reusstal und das Surbtal. Diese Feststellung trifft auch auf das Fricktal zu, das erst spät von der Bözbergbahn an das nationale Bahnnetz angeschlossen wurde. Das Scheitern von Eisenbahnprojekten war für die hauptsächlich katholischen Gebiete einschneidend, weil die frühe Realisierung von Eisenbahnlinien entscheidend war für eine lang anhaltende Umstrukturierung. Diese zog einen wirtschaftlichen Fortschritt nach sich und mündete in einer sozialen und politischen Umgestaltung einer Region. 2. Gegen die Wende zum 20. Jahrhundert lösten sich die politischen Gegensätze und somit die ökonomische Benachteiligung zunehmend auf, sodass sich beispielsweise im mehrheitlich katholischen Bezirk Baden sogar ein Grossbetrieb mit internationaler Strahlkraft niederliess. Der strukturelle Entwicklungsrückstand blieb aber allgemein so lange bestehen, als die Eisenbahn der bestimmende Transportträger und die Industrie der führende Wirtschaftssektor blieb – also bis weit ins 20. Jahrhundert hinein. 3. Selbst mehrheitlich reformierten Gebieten wie dem Oberen Wynental im Bezirk Kulm gelang es nicht gänzlich, die naturräumlichen Nachteile mit wirtschaftlichen und politischen Initiativen wettzumachen.

Bei der Betrachtung des Zusammenhangs von Konfession und Industrialisierung darf keinesfalls nicht von einer Monokausalität ausgegangen werden. Die Konfession und die damit verbundenen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse entfalteten lediglich einen verstärkenden Effekten und bilden einen Erklärungsansatz neben den natürlichen, räumlichen und historischen Voraussetzungen, die wiederum vor dem Hintergrund politischer und gesamtwirtschaftlicher Aspekte zu verstehen sind. Eine weitere Einschränkung: Was hier auf die drei Stichproben im Kanton Aargau zutrifft, müsste einer Überprüfung in einem weiteren geografischen Zusammenhang unterzogen werden.

### *Konfession und Industrialisierung – Drei unterschiedliche Entwicklungslinien im Kanton Aargau des 19. Jahrhunderts*

Durchliefen Regionen abhängig von ihrer hauptsächlichen Konfession einen anderen Industrialisierungsprozess? Der konfessionell gemischte Kanton Aargau eignet sich besonders zur Darstellung der Entwicklungsgrade, wobei konfessionsgeschichtliche und wirtschaftshistorische Ansätze kombiniert werden. Die katholische Minorität musste in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts um ihre Anerkennung im liberal-demokratischen schweizerischen Bundesstaat kämpfen. Dies wirkte sich in ökonomischer Hinsicht aus: traditionell katholischen Bezirke wurden weniger tief greifend oder später industrialisiert als reformierte. Augenfällig werden die Unterschiede in der demographischen Veränderung, in der Entwicklung des industriellen Arbeitsangebots und in der Chronologie des Anschlusses an das wachsende Eisenbahnnetz. Ohne von einer Monokausalität auszugehen, der Rückstand blieb doch so lange bestehen, als die Eisenbahn der bestimmende Transportträger und die Industrie der führende Wirtschaftssektor blieb.

### *Confession et industrialisation – Trois lignes d'évolution dans le canton d'Argovie du 19ème siècle*

Le processus d'industrialisation des régions variait-il selon leur confession principale? Le canton d'Argovie, de confessions mixtes, illustre particulièrement bien cette évolution. L'article étudie celle-ci avec une approche combinant histoire des confessions et histoire économique. Dans la deuxième moitié du 19ème siècle, la minorité catholique dut se battre pour sa reconnaissance dans la Confédération suisse libérale-démocrate. Les conséquences économiques le reflètent: les districts traditionnellement catholiques furent moins profondément industrialisés, ou plus tard, que les réformés. Les différences se cristallisent dans le changement démographique, l'évolution de l'offre d'emploi industriel et la chronologie des raccordements au réseau ferroviaire en pleine croissance. Sans plaider pour une causalité unique, le retard se maintint cependant aussi longtemps que le chemin de fer fut la voie de transport déterminante et l'industrie le secteur économique majeur.

### *Confession and Industrialisation – Three distinct developments in the Canton of Aargau in the 19th century*

Did different regions experience industrialization differently because of their dominant religious confession? The confessionally mixed Canton of Aargau is a particularly interesting case for an analysis combining approaches from the history of religion and economic history. In the second half of the nineteenth century the Catholic minority had to fight for recognition in this liberal-democratic Swiss canton. This had economic effects, as traditionally Catholic regions were industrialised less radically or noticeably later than those where the Reformed Church held sway. We can note differences in demographic changes, in the development of the labour markets, and in the expansion of the railway network. Although we should not make the mistake of assuming a single determining cause, the deficit remained for as long as the railway remained the decisive means of transport and industry remained the leading sector.

### *Schlüsselbegriffe – Mots clés – Keywords*

Politische Diskriminierung – discrimination politique – political discrimination, ökonomischer Rückstand katholischer Bezirke – retard économique de districts catholiques – economic deficit of Catholic regions, demographischer Rückstand – retard démographique – demographic deficit, geringere industrielle Entwicklung – développement économique moindre – lower industrial development, später Eisenbahnanschluss – raccordement tardif au chemin de fer – late railway link, liberal-demokratische Hegemonie – hégémonie libérale-démocrate – liberal-democratic hegemony, konfessionelle Milieus – milieux confessionnels – confessional milieus, Multikausalität – multicausalité – multiple causality

*Patrick Zehnder, lic.phil., freischaffender Historiker und Gymnasiallehrer an der Aargauischen Kantonsschule Baden.*