Der Schwibbogen zu Rheinfelden

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Rheinfelder Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **- (1954)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-894979

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Der Schwibbogen zu Rheinfelden

A. Geschichtliches

I. ZUR HAUSGESCHICHTE

Niemand von uns hat dieses Gebäude mehr anders als im Bilde[1] gesehen, denn es ist vor 100 Jahren verschwunden. Zwei Hausnamen[2] erinnern aber noch lange an das Ding, über welches in den Archiven zu Rheinfelden und in Aarau Hunderte von Akten und einige Dutzend Pergamenturkunden liegen. Der Name selber hat mehrere Änderungen erfahren, ist nun aber in seiner ursprünglichen Form wohl für immer festgelegt. In den Urkunden[3] erscheint noch vor dem *Schwibbogen* in der Marktgasse derjenige beim Hermannstor, der am Eingange in die «Neue Gasse», der heutigen Kapuzinergasse, stand. Ein Haus «Swibogen by Hermans tor» ist mehrmals in den Urkunden des Stifts Olsberg erwähnt, so Nr. 207, 1321 VI. 15, als das Kloster Olsberg dem Konrad Huser u. s. Erben die Hälfte der Badstube verlieh, «diu da lit ze Rinvelden in der stat bi dem swibogen an der Nüwen gassen». Von diesem oberen Schwibbogen ist bekannt, daß dort ein *Zoll* erhoben wurde von Waren, die auf der «hohen Straße» von Basel her kamen; es hob und senkte sich also jeweilen ein Schlagbaum wie heute an beiden Enden der Rheinbrücke. Demnach bedeutete also Schwibbogen ein Stadttor, vor welchem ein Schlagbaum auf und und nieder wippte oder schwippte, so wie es der Zöllner für gut hielt oder ihm befohlen war. [4]

Wenn vom untern Schwibbogen nichts von einem Zoll gemeldet wird, so deutet dies auf eine frühere Verlegung des Zollpostens hin, nämlich auf den an der Rheinbrücke. Nun war aber der Brükkenkopf zu tief gelegen für eine Dauersiedlung, stets der Überschwemmungsgefahr ausgesetzt, sodaß die älteste Stadtanlage erst

weiter oben beginnen konnte, wo die meisten Hochwasser die Erdgeschoße der Häuser nicht mehr erreichten. Die Brücke konnte aber nur dem Nordrande der Felseninsel entlang erbaut werden, d. h. sie brauchte diese als Pfeiler. So ist auch *der älteste untere Stadteingang* weiter oben zu suchen, dort wo 1377 bereits auch die «Mühle am Markt», genannt «Gielsmühle», stand und das Mühlegäßlein von der Marktgasse aus zur Meiengasse und zur Hintergasse (Futtergasse) führte. Bald nach 1400 erscheint in dieser Gegend auch das *Gasthaus «zum Schiff»*, dann das Haus «zum Meien», das um 1450 an das Haus «zum Monen» grenzte. Damit ist ein zeitlicher Zusammenhang hergestellt zwischen der *Schwibbogenmühle* [5], dem Schwibbogen und dem Hause darüber, dem Wirtshause «zum Schiff» und dem untern und Hauptzoll der Stadt. Während der Hermannszoll noch vor 1521 vor das Tor hinaus verlegt wurde, sodaß der obere Schwibbogen seine Bedeutung verlor und als ein Hindernis an der damals noblen Gasse, an der 5 bis 6 Adelssitze lagen, abgetragen wurde und in Vergessenheit geriet. Der untere Bogen blieb schon darum stehen, weil er ein Haus trug. Für Kaufmannsfuhren war er wohl noch lange weit und hoch genug.

II. DAS AMTHAUS

Eine reichlich späte und unerwartete Rangerhöhung erfuhr dieser Schwibbogen bald nach 1700, als das Kameraloberamt die ihn südlich flankierende «bürgerliche Behausung» erwarb und in diesem und im Bogenhause Kanzlei, Archiv und Gerichtsstuben einrichtete[6]. Schon gegen 1600 waren hier herum etliche Häuser für diesen Zweck in Aussicht genommen, auch das Haus «zum Meien»; aber die Verhandlungen scheinen sich zerschlagen zu haben. Um 1700 waren die Raumverhältnisse des Oberamtes unhaltbar geworden. Das ewige Zügeln des Amtes von einem Haus in das andere, aus der Unterstadt bis ins Kommandantenhaus, dann wie-

der in den Olsbergerhof und in die Privatwohnung des Amtmann Hug von Hugenfeld, behinderte nicht nur die Arbeit des Amtes, sondern bedeutete auch eine Gefahr für die Archivalien. Schon nach 70 Jahren waren die Zustände aber auch im neuen Amtsgebäude derart, daß Reparaturen an Böden, Türen, Fenstern und Öfen durchgeführt werden mußten. Auch die «Zeit» war in Unordnung geraten, sogar etwa stille gestanden, wie es die Rechnungen eines Uhrmachers verraten. Der Schnauf ging hier vollends aus, als die Franzosen einzogen und das Oberamt sich über die Brücke flüchten mußte und in der Gemeindeschreiberei zu Nollingen ein Asyl fand. Als Fischinger wieder nach Süden kam, war Rheinfelden aargauisch. Die aargauische Regierung als Rechtsnachfolgerin der Herrschaft Österreich fand das alte Amtshaus für ungeeignet für ihr damaliges Bezirksamt und Bezirksgericht; sie befahl der Gemeinde Rheinfelden kurzerhand, im Rathause die erforderlichen Räume zur Verfügung zu stellen und verkaufte das Amthaus samt dem Bogen dem Schiffwirt Wehrle; von diesem erwarb es bald darnach Konrad Landbeck zusammen mit dem Gasthause «zum Schiff». Über dem Bogen richtete Landbeck ein paar Gastzimmer ein.

III. DER ABBRUCH DES «SCHIFFBOGENS»

Würde der «Schwibbogen» heute noch bestehen, so müßte er, wenn auch nicht unter die Kunstdenkmäler, so doch unter die Baudenkmäler Rheinfeldens eingereiht werden[8]. In der obern Marktgasse hatte er übrigens noch einen Bruder, den Bogen über dem engen Eingang in die Geißgasse. Die Marktgasse selber war oben auf wenige Meter verengt durch einen Vorsprung des Spitals zum Hl. Geist, dem Hause «zum Samaritan». Die Zeit aller Dreie lief nun aber schnell ab, und in wenigen Tagen verschwand zuerst der untere Bogen, gleich darauf der Spitalvorsprung und 20 Jahre später der Hauptbau des Spitals; sie waren lästige Verkehrshindernisse

geworden, seitdem besonders die Städte Basel und Zürich einen mächtigen Aufschwung nahmen und der bequemeren Handelswege nach Frankreich und den Industrie- und Handelsgebieten am Mittel- und Niederrhein bedurften. Zunächst begriffen die Rheinfelder zwar nicht ganz, um welche internationalen Probleme es ging. Nach der Blütezeit des eigenen kleinstädtischen Gewerbes und Handels und der vier Jahrmärkte war ein betrüblicher Rückgang eingetreten, der Dreißigjährige Krieg wirkte erst recht zerstörend an Wirtschaft und Geist in Rheinfelden, und die um 1700 zuziehenden Savoyarden Perrolaz und Boussy fanden hier nur eine beschränkte Möglichkeit, ihre Handelsbetriebe zu entwickeln; von den Brentano wollte man überhaupt nichts wissen.

Ein zweites goldenes Zeitalter, wie Rheinfelden es zur Zeit des Rathausbaues um 1530 und bis 1630 erlebt hatte, wollte und konnte nicht mehr kommen. Ein Franz Josef Dietschy wurde als Wirtschaftsreformer und Wirtschaftsführer aus unbegreiflicher Einstellung altbürgerlicher Familien abgelehnt, teils als Fremder überhaupt, teils und vielmehr noch, weil kein Eingeborener ihm nachfolgen konnte, also aus reiner Eifersucht[9]. Selbst die Entwicklungen in den Nachbargemeinden Zeiningen und Möhlin gaben den steckengebliebenen Rheinfeldern auf die Nerven. So konnten oder wollten sie nicht begreifen, daß man im übrigen Kanton, nicht nur in der nächsten Umgebung den Straßenbau von der Kloskapelle bis in die Unterstadt, dem sogar die Fröschweidmauer geopfert worden war, kaum Beachtung schenkte, als in den Dreissigerjahren gründliche Straßenverbesserungen in der Stadt verlangt wurden und der Kanton als Druckmittel die Umleitung des Verkehrs in Aussicht stellte[10]. Daß auch Dietschy hier nicht mitmachen wollte, beweist, daß auch er anno 1811 und 1812 mehr selbstsüchtige Probleme als solche einer weitern Volkswirtschaft wälzte. Und wenn so etwas am grünen Holze geschah! Die Augen gingen nicht auf, als der Zoll am «Neutor», d. h. am westlichen Ringmauerloch, als eine Ausnützung der fremden Fuhrleute be-

zeichnet und auf Begehren der eidgenössischen Zollkommission zum Stadtzoll erniedrigt und entsprechend neu geregelt wurde; Rheinfelden bezog ja außerdem noch den Landeszoll an der Rheinbrücke, der der Stadt überlassen war zum Unterhalt der Brücke.

Nur in einem Punkte hätten die Kantonsbehörden mit sich sollen reden lassen: die Rheinfelder verwiesen wiederholt auf die ungesetzlichen und reglementswidrigen Ausmaße der Kaufmanns-, Heu- und Strohfuhren, die allerdings Mühe hatten, durch die stellenweise holprigen, engen und scharfwinkligen Gassen zu kommen, und unter dem «Schiffbogen» überhaupt etwa stecken blieben. Wenn aber der stark anwachsende Fuhrverkehr doch durch die Unterstadt ziehen sollte, so schien es den Kaufleuten wie den Behörden logisch, daß man ihm die Durchfahrt erleichterte. Anstatt dessen büßte der Rat jeden Fuhrmann, der den Schiffbogen oben oder auf den Seiten streifte und dadurch dem Schiffwirt «sein Eigentum beschädigte». So wurden die Straßenverbesserungen im Stadtinnern Jahr um Jahr hinausgeschoben — von 1838 bis 1851! Zuletzt schützten die Rheinfelder sogar den ringsum einsetzenden Bau von Eisenbahnen vor, und da müsse man doch abwarten, wohin die Station für Rheinfelden zu stehen komme, ob in die Klosgegend oder in die Nähe der «Drei Könige»; vielleicht würde dann der Straßenverkehr zurückgehen, und es wäre in diesem Augenblick unvorsichtig, viel Geld auf die innern oder äußern Straßen zu verwenden. Die Verhandlungen nahmen zuweilen heftige bis widerliche Formen an. Sonderkommissionen kamen und gingen, Straßenbauprojekte jagten einander, in der Gemeindeverwaltung krachte es, es regnete Vorwürfe gegen den Gemeindeammann und gar gegen den ganzen Rat; der Regierung warf man Tyrannei vor, und diese selber erkannte im Verhalten der Rheinfelder immer mehr ausgesprochene Halsstarrigkeit. Als Rheinfelden merkte, daß es mit längst angedrohten Zwangsmaßnahmen Ernst werden sollte, lenkte es ein und begann, mit dem Schiffwirt Konrad Landbeck über den Ankauf des Schiffbogens zu verhan-

deln; weil er aber zuviel verlangte, erwirkte die Gemeinde vom Großen Rate das Enteignungsrecht, und nun ging es rasch vorwärts. Die Abbrucharbeiten dauerten vom 23. bis 28. Mai 1851; bis Mitte Juni folgte noch die Planierung und Pflästerung des Straßenstückes.

AUS DEN AKTEN ÜBER DEN ABBRUCH

1838 XI. 24.

(Aus der «Vernehmlassung» des Gemeinderates von Rheinfelden an die Kantonsregierung.)

Wir sind mit dem deklamatorischen Introitus der Vorstellung der Repräsentanten des fuhrwerktreibenden Personals unseres Staates (= Landes!) vollkommen einverstanden, . . . Wir wissen vollkommen und mit gebührender Anerkennung sowohl die Tätigkeit der Gesetzgebung als der Verwaltung, die Vorsorge des Staates in Eröffnung neuer Verbesserungen bestehender Kommunikationsmittel, sowie die lobenswerte patriotischen Anstrengungen mehrerer Gemeinden . . . zu würdigen.

Weil wir aber dieses alles fühlen und kennen, und weil wir insbesondere zu beweisen imstande sind . . . , daß wir, was wir gefühlt und erkannt, auch schon längst geübt haben, mußte uns die Stelle der vorliegenden Vorstellung aufs äußerste befremden und nachgehen, daß nämlich die Gemeinde Rheinfelden sich's zur Aufgabe gemacht zu haben scheine, diesem Streben entgegenzutreten. Wir weisen diese Äußerung als eine ungebührliche und unverdiente aufs entschiedenste von uns . . .

Wir fragen nämlich: Wo ist das bedeutende Gefälle gegen die Stadt hin? Wo sind die bedeutenden Steigungen? Wo die engen Gassen? Wo die äußerst scharfe Biegung in denselben? Wo das schlechte Pflaster? Und wenn ein Unparteiischer uns Antwort zu geben hätte, so dürften wir der Überzeugung sein, daß dieselbe zur verdienten Anerkennung all der enormen Opfer ausfallen wür-

de, die wir aufgewendet, um alles das — und zwar im Interesse derjenigen Klasse von Bürgern zu beseitigen, von welcher uns nunmehr diese unwahre Vorhaltung gemacht worden ist. Wir wollen gar nicht auf die gepriesenen Vorteile eingehen, welche sich in Wahrheit auf einige hundert Franken reduzieren, die von zwei, Vorspannpferde liefernden, Wirten bezogen werden; wir wollen auch gar nichts darüber erwidern, daß wir eine besonders wohlwollende Berücksichtigung dem Zuge der Straße durch die Stadt zu verdanken haben sollen, obwohl wir mit der Berufung auf einen höhern politischen Standpunkt, aus welchem die Frage über die Zweckmäßigkeit oder Unzweckmäßigkeit des Zuges der Straße durch die Stadt oder hinter derselben vorbei einzig und allein beurteilt werden darf, nicht auslangen würden.

. . . aber das wollen wir antworten, daß die Petenten vom 2. November d. J. nicht wissen wollen, daß wir ja freilich alles erfüllt haben, was von uns gefordert worden ist, als es sich um die Richtung des Straßenzuges von Basel nach Zürich durch die Stadt handelte. Wir haben die Straße auf der Klos abgenommen und erweitert, wir haben eine Brücke nächst dem neuen Tor gebaut; in der Fröschweid, zunächst dem neuen Tor haben wir zwei große Häuser und eine Scheune in der Geißgasse abgerissen; ob dem Wirtshaus «zu den drei Königen» haben wir eine weitere neue Brücke erbaut und das Pflaster sämtlicher Straßen mit großen Unkosten aufs vorzüglichste herstellen lassen. Wir haben für alles dieses eine Summe von 68 000 Franken aufgewendet. (Die Rechnungsauszüge wurden der Regierung «eingelegt».)

. . . Lügenhaft und unverschämt sind die Behauptungen der Beschwerdeführer in betreff der *Hemmnisse des Schiffbogens,* der scharfen Biegungen, des abscheulichen Pflasters, der Ein- und Ausfahrt beim Obern Tor.

Doch sind diese Beschwerdepunkte alle in den Augen der Petenten ganz sicherlich nicht so erheblich, und es gilt ihr Angriff ganz und eigentlich dem Schiffbogen. («Unverschämt be-

leidigende Sprache».) Nicht Träume an die untergegangenen Hoheitsrechte der ehemaligen Waldstadt haben uns zum Erlaß und zur Handhabung jenes Verbotes bestimmt, sondern die von den Beschwerdeführern unzweideutig und wiederholt an den Tag gelegte und selbst offen uns ausgesprochene Absicht, durch hohe Ladungen, welche unter dem Bogen stehen bleiben müssen, den Eigner des Hauses zu schädigen (und) dadurch die Aufmerksamkeit der Behörden . . . (zu erwecken und) die Wegschaffung des fraglichen Bogens günstig vorzubereiten.»

(Der Gemeinderat verweist dann zur Rechtfertigung seiner beschränkenden Maßnahme auf die §§ 62, 63 und 64 des Organisationsgesetzes für die Gemeinderäte; es sei also «keine freche Prellerei» sondern die Handhabung einer polizeilichen Maßregel, und der Vorwurf der Beschränktheit falle auf die Petenten selber zurück). «Es sind im Gegenteil . . . die Heu- und Strohmänner von Möhlin und Zeiningen und die Baumwollenfrachten dem Bogen gram . . . Die Bauern von Maisprach, Buus und Wintersingen wissen dergleichen Ladungen bis auf 60 und 70 Zentner zu bringen, als gerade das gesetzliche für 4zöllige Räder bestimmte Gewicht, ohne an dem Bogen anzustoßen . . . Ganz ähnlich ist das Verhältnis der Baumwollfuhrwerke, welche nötig machen, an den Stichen bei Möhlin und Stein ab und auf (die) Schulter zu laden, um nicht gesetzwidrigen Vorspanns zu bedürfen, um weiterzukommen . . . Die schweren Lastwägen Deutschlands, die Fuhren des bedeutendsten Fuhrhalters der Schweiz, Dürler von St. Gallen, haben von jeher, ohne Anstand zu finden, und ohne über dessen (des Bogens) Höhe und Licht sich zu beschweren, den Schiffbogen beinahe täglich befahren, auch hat Dürler . . . die Beschwerdeschrift seiner Gewerbsgenossen nicht unterschrieben, weil er fühlt, daß wenn man Lasten von 200 bis 250 Zentner in Baumwolle und sonstigen Kaufmannswaren durchzuführen imstande ist, eine Beschwerde über Mangel gehörigen Raumes am unrechten Orte ist.»

«Wir bedauern, wenn es von etwelchen 40 Beschwerdeführern und ihrem Herrn Anwalte nicht möglich gewesen ist, die Berechtigung des Gemeinderates Rhf. zum Erlaß jenes Verbotes aus den ... Übrigens sind wir keineswegs unzugänglich für die Wünsche um Wegräumung des so oft und viel besprochenen Bogens, obgleich wir förmlich verneinen müssen, daß er in der Art und Weise ... dem freien Verkehr und ausgedehnten Gütertransport entgegensteht, wie dies von den Petenten auf so übertriebene Weise dargestellt worden ist.» (Folgen Hinweise auf üble Straßenverhältnisse in Möhlin, Mumpf u. a. O.), worauf der Gemeinderat an den Verkauf des Amtshauses samt Schwibbogen im Jahre 1806 erinnert: und daraus folgerte, daß die Sache von jeher von der Regierung nicht so wichtig angesehen worden sei:

a) Am 29. X. 1806 fand die Versteigerung des «staatlichen Bogens» statt.
b) Schon lange vor der Versteigerung habe der GRat Rhf. beantragt, die Kaufbedingung aufzunehmen, daß der Käufer die Bögen (!), wenn auch nicht gänzlich wegschaffen, so doch durch Wegräumen der vorstehenden Querhölzer verbreitern solle. Dieser so dringliche Antrag sei von Herrn Scheurer aus rein finanziellem Interesse seiner Comittenten unbeachtet gelassen worden.
c) Dem Gemeinderat Rhf. sei somit die Möglichkeit benommen worden, mit Erfolg einzuschreiten. Nichtsdestoweniger sei der Bogen später bei Vornahme der Pflästerung durch Tieferlegung der Brunnenleitung bedeutend erhöht worden.
d) Als unter kleinrätlichen Bedingungen die Führung der neuen Straße durch die Stadt alle zu beseitigenden Hindernisse aufgezeichnet worden seien habe man «des Bogens mit keiner Silbe erwähnt».
e) Eine Belastung der Stadt mit dem Wegräumen des Bogens wäre somit unbillig, weil der Staat seinerzeit den Bogen bedingungslos in Privathände gab. «Der Staat veräußerte damals

sein eigentümliches Amthaus, und um nicht einige tausend Fr. weniger zu erlösen, weigerte er sich, dem Ansinnen des hiesigen Gemeinderates Raum zu geben. Jetzt aber, nachdem hiesiger Gemeinderat dem Staate die Sitzungslokale, die Wohnungen, die Archive und Registraturen, die Gefängnisse unentgeltlich herrichten hat müssen, welche früher in seinem eigenen Amtsgebäude bestunden, jetzt nachdem die Käufer jenes Amtshauses und Bogens dasselbe zu einem Wirtschaftsgebäude passend mit großen Kosten hergerichtet haben, so daß es für die Gemeinde Rheinfelden ein Opfer kosten würde, diesen Teil des Schiffbogens zu acquirieren und den Eigentümer anderweit zu entschädigen, jetzt erst, nachdem einige Stroh- und Heuhändler-Magnaten und Nachbargemeinden im Verein mit einer Anzahl Baumwellenfuhrleuten, welche dem Ruin der gegenwärtig zu einem Spottgelde herunter gedrückten Fracht durch übermäßige Lasten entgehen möchten, an diesem Schiffbogen eine Schranke finden :

jetzt soll augenblicklich das Hindernis beseitigt oder die Straße hinter der Stadt durch geöffnet werden. »

Nach diesen Darlegungen verlasse sich die Gemeinde Rheinfelden « auf die Weisheit und Billigkeit » der Regierung, weder das eine zu verordnen, noch das andere zu erlauben, weil *das Bedürfnis nicht in der Art und Weise ausgesprochen* vorliegt, daß es eines Einschreitens zu Gunsten des vergeblich gefährdeten freien Verkehrs aus höheren Rücksichten erheische ; Rheinfelden erinnert nachträglich noch an niedrigere Bogen und stellt einige Maße zum Vergleich zusammen :

Augst : Höhe gegen das Dorf 12', Breite 10' 5"
Innere Rheinbrücke : Höhe 11' 3½', Breite ?
Obertor Rheinfelden : Höhe 13', Breite 11,2"
Schiffbogen Rheinfelden : Höhe 12' 5", Breite 14'

Man fügt auch die Zahlen bei über das Mißverhältnis zwischen

Radbreite und Ladung, das oft höchst ungesetzlich sei; eine Beseitigung des Schiffbogens würde unter diesen Umständen nur weiterer Gesetzesungleichheit Vorschub leisten.

Schließlich wies der Gemeinderat Rheinfelden hin auf den Zusammenhang der schwebenden Verkehrsfragen unter sich und mit dem einsetzenden Eisenbahnenbau.

f) « Eine Eröffnung der *Straße hinter der Stadt* durch dürfte, abgesehen davon, daß eine spezielle Verordnung der Regierung besteht, laut welcher diese (Straße) gänzlich gesperrt und verrammelt werden soll, schon aus polizeilichen Gründen für untunlich erklärt werden, wenn nicht zugleich mit deren Eröffnung die Errichtung eines aargauischen *Zollgebäudes* gegenüber dem badischen beliebt (verhandelt) werde. Zudem dürfte die nächste Zukunft Ereignisse mit sich führen, welche die Wünsche der Beschwerdeführer krönen werden, ohne einem Gemeinwesen unnütze Opfer aufzulegen, das während der fränkischen und österreichischen Kriege und während die obern und innern Bezirke und Städte des Kantons einer mehr denn dreihundertjährigen Ruhe genossen, bereits verblutet hat. Die *Eisenbahnen* werden auch bei uns eindringen; das wird kein Denkender mehr bezweifeln, und ob sie uns Segen oder Unheil bringen mögen, jedenfalls werden sie die Hinwegräumung des Schiffbogens überflüssig machen und der Gemeinde Rheinfelden eine Summe von wenigstens 40 000 Franken ersparen. »

Bericht und Vorschlag des Baumeisters Hs. Jak. Schmid, Zurzach, über die Straßenkorrektion zu Rheinfelden (im Auftrag des kantonalen Straßenbaumeisters Keser). [12]

Projekt I: Wiederherstellung der « alten Kaiserstraße » von den « Drei Königen » bis zur Margarethenkapelle, 3000', 4".

Projekt II: Margarethenkapelle Fröschweid-Marktgasse-Geißgasse-Obertor-«Drei Könige». (Die Dreifaltigkeitskapelle wird in den Projekten Schmids wiederholt als Lorenzenkapelle bezeichnet!)

Projekt III: Durch den « Posthof » (wohl von der Einmündung

der Kuttelgasse in die Brodlaubengasse und von dieser schräge durch den « Rößlihof » in die Geißgasse, da auch für dieses Projekt ein Teil des Spitalgebäudes nebst anderm hätte abgerissen werden müssen ; diese Straße hätte die Stadt also auch durch das Obertor verlassen.

Projekt IV : Aus der Marktgasse durch das « Storchennest » (Kupfer)-Tor in die jetzige Salinenstraße und dann in mehreren Biegungen bis in die Straße bei den « Drei Königen », also eine Umgehung des Gottesackergebietes.

Projekt V: Kupfergasse-Wassermatte (Park Dr. Keller !) über zwei « starke Abstufungen » zur jetzigen großen Landstraße, also : Salinenstraße-Spitalstraße-Landstraße.

Zu allen Projekten machte Schmid Bemerkungen, die sowohl technisch, als auch finanziell interessant sind. Sie rufen uns aber auch topographische Verhältnisse in Erinnerung, die teils ganz in Vergessenheit geraten, teils nur noch verworren herumgeistern. Die Projekte II, III und IV sahen den Abbruch des Schwibbogens und Teile des Spitals vor, II und III auch die Entfernung von zwei Häusern an der Geißgasse, alle drei sogar den Abbruch des Obertores ! Für die Stadt das angenehmste und für den Staat die billigste (!) Lösung war nach Schmid der Zug Kloos-Marktgasse-Geißgasse-Obertorplatz-«Drei Könige». Zu Projekt IV « über den Hundsrücken » bemerkt Schmid, es wäre « sowohl der Richtung, als des angenehmen und geringen Gefälles wegen allen andern vorzuziehen ; Gesamtlänge ca. 4418 '; Projekt Posthof : 4037 ', Projekt Marktgasse-«Krone»-Geißgasse-Obertor : 4031 '. Von Projekt V sagt Schmid, daß « diese Idee aus etwelchem Eigennutz und Befangenheit, nicht aus dem Interesse des Staates entsprungen» sei ! (Tout comme chez nous — sagt der Franzose.)

1845 IX. 17.

Kantonale Baukommission stellt *die Schmid'schen Pläne* dem Bezirksamt Rheinfelden zu Handen der Gemeinde Rheinfelden.

1846 VII. 20.

Kantonale Baukommission verlangt energisch die Rückgabe der Pläne samt befriedigender Antwort.
1846 VII. 8.
1850 VIII. 18.
Ortsbürgergemeinde:

Die Ortsbürgergemeinde soll die Regierung um Bewilligung des Expropriationsverfahrens bitten, die das betr. Dekret dem Großen Rate schon auf die nächste Sitzung vorlegen solle. «Es wird uns nur auf diese Weise möglich werden, den offenbar zu hoch gespannten Anforderungen des betreffenden Eigentümers zu begegnen.»
1850 XII. 25.

Die kantonale Baukommission übermittelt dem Bezirksamt Rheinfelden den Entwurf des Expropriationsdekrets vom 6. Nov.:

1. Ungesäumte Vornahme der Expropriation;
2. Entfernung des Schiffbogengebäudes durch die Gemeinde Rheinfelden und Herstellung der dortigen Straßenstrecke bis Ende April.
3. Bezüglich der übrigen in dortigem Orte bestehenden Beschränkungen des Landstraßenverkehrs bleibt vorbehalten:

a) entweder die gegen die Gemeinde Rheinfelden erforderlichen rechtmäßigen Vorkehren zu treffen, oder
b) die frühere Landstraße oberhalb Rheinfelden herzustellen und dem Verkehr zu öffnen,

4. Vorbehalt von Rückerstattungsforderungen des Staates an die Gemeinde Rheinfelden im Falle von Auslagen für die Herstellung der Landstraße von der Kloos an;
5. Bestellung einer von drei Unpartiischen sachverständigern Schätzern zu Lasten der Gemeinde Rheinfelden.
6. Vollzugsbestimmung.

1850 XII. 13. bis 1851 IV. 4.

Akten betr. Verzögerungen der Schätzung, Beschwerde Landbecks über zu niedrige Schätzung (Kleiner Rat: Laut Staatsver-

fassung § 18 ist jeder Bürger gehalten, sein Eigentum zu öffentlichen Zwecken gegen volle vorherige Entschädigung abzutreten; die Enteignung ist nach üblichem Modus vor sich gegangen und rechtskräftig; « die Enteignung geschieht im Interesse der Gemeinde Rheinfeldens, nicht des Staates » ; Landbecks Verwahrungen dem Staate gegenüber sind gegenstandslos; die Gemeinde hat mit dem Abbruch sofort zu beginnen.

1851 IV. 11. bis V. 4.

Neuschätzung des verbleibenden Hauptgebäudes «zum Schiff» wegen Wertverminderung und zum Zwecke der Neutaxation für Neuversicherung, Steuern etc. [12]

1851 V. 18.

Bezirksamt Rheinfelden an Straßeninspektor :

Der Abbruch werde demnächst beginnen; die Straße werde binnen 14 Tagen für den Verkehr wieder frei.

1851 V. 21.

Kantonale Baukommission an das Bezirksamt Rheinfelden :

Rheinfelden hat sofort für Eröffnung der « alten Straße » zu sorgen. Bei Verzögerung wird das Erforderliche auf Kosten der Gemeinde angeordnet.

Die Zahlungen an Landbeck sind ausgerichtet; die Abbrucharbeiten haben sofort ihren Anfang genommen; allfällige Verzögerungen durch den Unternehmer oder durch Landbeck selber gehen auf Kosten Landbecks; auch die Landstraße ist in Arbeit.

1851. V. 28.

Kantonale Baukommission an Bezirksamt Rheinfelden zuhanden des Gemeinderates Rheinfelden :

1. Der Abbruch wird als vollzogen betrachtet;
2. Die Straße ist noch zu planieren;
3. Die Gemeinde soll mit der definitiven Fertigstellung der Straße noch zuwarten, bis der bereits abgeordnete Ingenieur Rothpletz noch die letzten Anweisungen zu deren Nivellierung gegeben habe.

1851 VI. 7.

Gemeinderat Rheinfelden an Bezirksamt zuhanden der Regierung:

Die Weisungen der kantonalen Baukommission vom 28. V. waren «wohl überflüssig, ... indem, von uns bereits alles gehörig angeordnet und fürgesorgt worden ist, um daß die aufgebrochene Straßenstrecke vollkommen dem Gesetze entsprechend wieder hergestellt wird.» (Das sei der Baudirektion mitzuteilen.)

ANMERKUNGEN

1) Einige Bilder sind in der Kunstmappe « Alt Rheinfelden » zu finden, andere hat der Verein ehemaliger Schüler der Bezirksschule Rheinfelden für seine Mitglieder in einer kleinen Auflage herstellen lassen nach Negativen der Sammlung Baumer/Lützelschwab. Auch aus Privatbesitz werden immer wieder teils gute, teils sehr vergilbte Vorlagen in freundlicher Weise zur Verfügung gestellt. Von den im Laufe der Jahre gesammelten Skizzen Kalenbachs wurden während der abgelaufenen Saison die meisten für Sonderführungen im Museum ausgestellt. — Für den vorliegenden Aufsatz sind aufs neue zu betrachten Neujahrsblatt 1948, S. 25 ; 1951, S. 8 ; 1952, S. 17 ; 1953, S. 2.

2) Über Hausnamen siehe NBl. 1952, S. 15/16.

3) Zahlreiche Haus- und Gassennamen sind leicht zu finden in den Bänden «Aarg. Urkunden » III (Stadtarchiv Rheinfelden), IV. (Johanniter Rhf.), IV. (St. Martin Rhf.). — Unterdessen schreitet auch das Urkundenbuch des Klosters Olsberg langsam vorwärts, da sehr viel bisher Unbekanntes zur Stadtgeschichte an den Tag bringt. In diesem und in den Urkunden des Klosters Wettingen und in den Jahrzeitbüchern tauchen weitere unerwartete Namen auf.

4) Schwibbogen kommen auch in andern alten Städten vor. Die Deutung des Wortes ist ungleich. Siehe « Schweizerisches Idiotikon ».

5) Die Schwibbogenmühle hieß vom Anfang des 16. Jahrhunderts lange auch Stadtmühle, Mühle an der Rheingasse oder einfach Rheinmühle ; sie ist nicht gleichbedeutend mit der « Mühle am Rhein » = Rain. Vergl. Burkart, Stadtgeschichte, S. 271. Die Schwibbogen-Mühle war lange die eigentliche Stadtmühle und wurde auf Grund besonderer Verträge verpachtet.

6) Das Kameraloberamt in Rheinfelden war besser als sein Ruf. Immer wieder muß man feststellen, daß es unbefriedigend, namentlich zu langsam arbeitete, wenn es zwischen Hammer und Amboß geriet, d. h. wenn es gleich-

zeitig die Untertanen unterstützen wollte, aber den höhern Befehlen Rechnung tragen mußte. Es hätte schon längst eine besondere Darstellung verdient in seiner Stellung zwischen Landesregierung, weitgehend freien alten Landschaften (Möhlinbach, Frick!) und der bevorrechteten Stadt Rheinfelden.

7) Zur Geschichte des Amthauses wurden benutzt: Aarg. Staatsarchiv, Nr. 6375, Stadtarchiv Rheinfelden, Nr. 15, 99, 123 und das Amtsarchiv Rheinfelden, soweit dieses überhaupt benutzbar ist. Vgl. Anm. 3.

8) Zur Geschichte des Abbruches: Rats- und Gemeindeprotokolle des Stadtarchivs Rheinfelden, Bauakten desselben, ab 1803 nur teilweise geordnet; Staatsarchiv. Die Standorte der Einzelakten sind für unsere Zusammenstellung absichtlich nicht angegeben.

9) G. A. Frey, Franz Jos. Dietschy und seine Zeit.

10) Ebenda! Ferner: Wie die Nordwestecke des Fricktals zum Aargau kam. Vom Jura zum Schwarzwald 1953, Heft 2/3.

11) Baumeister Schmid sandte sechs Projekte ein, begleitet von Längsprofilen; die Querprofile seien vorläufig zur Entscheidung nicht nötig. Da die Risse bisher in keinem Archiv gefunden werden konnten, Bericht und Vorschlag aber bis in alle Kleinigkeiten darauf beruhen, beschränken wir uns hier auf die Zusammenstellung der Projekte, die alle mittelbar oder unmittelbar mit der Lösung der Schiffbogen-Frage zusammenhängen.

12 Unternehmer: Melchior Andriss; Geldleiher Merian, Basel.

INHALTSVERZEICHNIS

Die Außenquartiere von Rheinfelden . . . 3

Der Kirchturm Rheinfeldens mit dem neuen goldenen Knopfe an die Bürger 25

Johann Güntert an seine Eltern 28

Der Schwibbogen zu Rheinfelden 33