

Bahn frei für den Aufschwung

Autor(en): **Gerber, Gaby / Berger, Urs**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rheinfelder Neujaahrsblätter**

Band (Jahr): **66 (2010)**

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-894781>

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 Ausdrücke 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.

Bahn frei für den Aufschwung

Gaby Gerber
Urs Berger

120 Jahre direkter Gleisanschluss der Brauerei Feldschlösschen

Was verbindet Rheinfelden mit der Spanisch-Brötli-Bahn? Wer bringt die Kreditanstalt auf die Schienen? Weshalb fehlen in Mailand zwei Bierkisten? Zu grossen Geschichten gehören kleine Anekdoten. So auch in der Bahngeschichte Rheinfeldens. Wir machen Halt bei den Anfängen der Bözbergbahn, die vor über 130 Jahren die Stadt Rheinfelden an das Schienennetz angeschlossen hat und damit entscheidende Basis für eine schnellere wirtschaftliche Entwicklung der Region geschaffen hat.

Wenige Jahre nach der Schienenverlegung sind auch Unternehmen in Rheinfelden mit einem Gleisanschluss am Puls der Zukunft. Vor 120 Jahren erhält die Brauerei Feldschlösschen den eigenen direkten Gleisanschluss. Er wird zum Lebensnerv der Unternehmung und zu einem Meilenstein der Rheinfelder Bahngeschichte.

Die Vision vom engmaschigen Eisenbahnnetz in der Schweiz

In Diskussionen zwischen der «Basel-Zürich-Eisenbahngesellschaft» und den Kantonsregierungen wird 1838 erstmals das Fricktal als kürzester Schienenweg zwischen Basel und Zürich in Betracht gezogen. Bis die Planung spruchreif ist, wird es noch fast zwei Jahrzehnte dauern. Als sich die Kantone Zürich und Aargau 1843 zu einer ersten Bahnkonferenz treffen und sich die Aargauer Regierung für den Ausbau des Bözberges stark macht, stösst sie bei der Zürcher Regierung auf grössten Widerstand. Nach diesen Treffen wird ergebnislos versucht, bei der Schweizerischen Nordbahn – besser bekannt als Spanisch-Brötli-Bahn – Interesse am Projekt zu wecken. Erst als der Bund neun

Jahre später ein schweizerisches Eisenbahngesetz erlässt und damit den Bahnbau durch private Bahngesellschaften möglich macht, knüpft die Nordostbahn (NOB) an das Vorhaben des Kantons Aargau an.

Die in Zürich gegründete Nordostbahn ist bis 1890 die grösste Schweizer Bahngesellschaft. Sie entsteht aus der Fusion der Schweizerischen Nordbahn und der Bodensee-Rheinfallbahnen. Ein Bahnnetz von fast 1'000 km liegt in der Verantwortung der NOB. Als treibende Kraft hinter der NOB gilt Alfred Escher, der unter anderem zur Deckung des Kapitalbedarfs der Eisenbahnen auch die Gründung der Schweizerischen Kreditanstalt (der heutigen Credit Suisse) anregt. 1856 bis 1858 vollendet die NOB die Strecke über Baden-Brugg nach Aarau, wo ihr Netz mit der Schweizerischen Centralbahn (SCB) zusammentrifft und mit späteren Ausbausritten Zürich mit Basel verbinden wird.

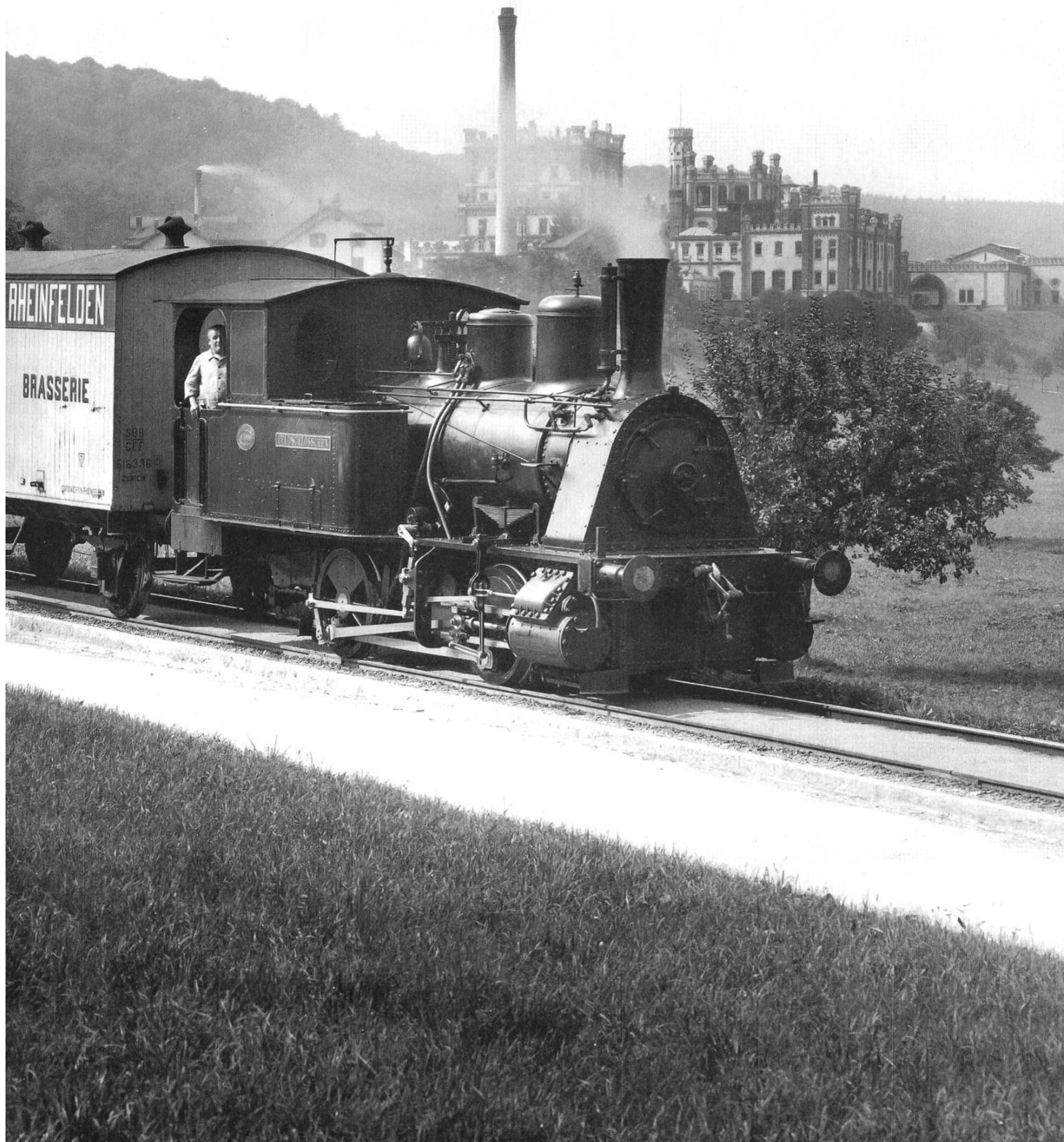
Die Nordostbahn erschliesst Rheinfelden

Die Bauphase für die Bözbergstrecke beginnt 1870. Es ist die Zeit der landesweiten Erschliessung grosser und mittelgrosser Städte an das schweizerische Bahnnetz. Und damit auch der Beginn der Bahngeschichte Rheinfeldens. In Rheinfelden gibt es noch kein Kraftwerk und nur vereinzelt industrielle Betriebe. Zentral für die Entwicklung des produzierenden Gewerbes sind jetzt die Verkehrswege, die Ausgangspunkt für den Aufschwung und die Industrialisierung sein werden. 1875 ist die fast 50 km lange, einspurige Bözberglinie, die von Brugg via Bözbergtunnel – Frick – Stein-Säckingen – Rheinfelden – Pratteln nach Basel führt, fertig gestellt und wird von der NOB zusammen mit der SCB eröffnet. Die Strecke wird zur Alternativroute der stark ausgelasteten Hauensteinlinie.

Für die Region bedeutet die Fertigstellung der Bözberg-Linie und die Inbetriebnahme des Bahnhofs Rheinfelden am 2. August 1875, dass sich das Fricktal zu den aufstrebenden Regionen zählen darf: denn wie überall im Land wird die Anbindung ans Eisenbahnnetz einen wirtschaftlichen Aufschwung bringen.

Folgende Doppelseite: Bierzug.





Die Zukunft gehört dem Güterverkehr auf der Schiene

Vom Glauben an einen bevorstehenden Aufschwung durch den Bahnbau ist auch der Bauer Johann Wüthrich aus Olsberg überzeugt. Mit seiner unternehmerischen Weitsicht motiviert er seinen Sohn Mathias, zusammen mit dem Magdener Bierbrauer Theophil Roniger eine Brauerei zu gründen. Bauer Wüthrich kauft für die beiden ein Jahr vor der Eröffnung der Bözbergbahn eine grosse Landparzelle oberhalb des sich im Bau befindenden Bahnhofs Rheinfelden.

Als am 8. Februar 1876 die Brauerei Feldschlösschen gegründet wird, ist der Versand der Biere per Bahn bereits möglich. Die Kollektivgesellschaft Wüthrich und Roniger erhält dank der bestehenden Bahn von Anfang die Chance auf eine grosse Expansion. Die Belieferung eines Kundenkreises, der über die regionalen Grenzen hinausweist, ist möglich. Auf Pferdefuhrwerke bleibt man aber vorläufig angewiesen, denn das Bier wird über den Kellerausgang unterhalb des Areals via Quellenhof zum Bahnhof gebracht. Der Rücktransport von Kohle und Rohstoffen erfolgt mit Pferdegespannen über den Froneggweg zur Brauerei. Obwohl das Absatzgebiet bereits ein halbes Jahr nach der Gründung über das Fricktal hinaus nach Basel zielt und schon nach drei Jahren Depotniederlassungen in der Schweiz geschaffen sind, bleibt der direkte Bahnanschluss aus Kostengründen die nächsten Jahre ein Zukunftstraum. Carl Habich-Dietschy, Brauerei zum Salmen, investiert 1885 als erstes Rheinfelder Unternehmen in einen direkten Gleisanschluss.

1889 – der Bierabsatz von Feldschlösschen ist zwölfmal grösser als im Gründungsjahr – wird es Zeit, dass auch Feldschlösschen mit der fortschrittlichsten Bahn-Infrastruktur den stürmischen Aufstieg des Bierabsatzes bewältigen kann. Investitionskosten von mehr als 30'000 Franken werden aufgebracht und damit ein 1'055 Meter langes Gleis zum Bahnhof geschaffen. Der direkte Anschluss an das schweizerische Schienennetz sollte zu einem weiteren zukunftsweisenden Trumpf der Brauereilogistik werden. Als das Bauvorhaben vom eigenen Anschlussgleis bekannt

wird, rät die NOB den Verantwortlichen der Brauerei Feldschlösschen eine schmalspurige Rollbahn als Verbindung zwischen Brauerei und NOB-Bahnhof zu bauen. Die Brauereipatrons, Roniger und Wüthrich überzeugt die Idee in keiner Weise, ebenso wenig wie der Kostenvorschlag vom Juni 1888 über 43'000 Franken. In ihrer Gegenrechnung schlagen sie einen normalspurigen Anschluss vor sowie die Möglichkeit, die Drehscheibe auf dem Areal selbst einzukaufen. Dies führt zu Meinungsverschiedenheiten. Eine Tatsache, die dann später bei der Frage der Einbindung des Gleisanschlusses in die Gleisanlagen des NOB-Bahnhofes Rheinfelden zu Streitigkeiten führt. Streitigkeiten ohne grosse Folgen, denn Misswirtschaft prägen die privaten Bahngesellschaften, was dazu führt, dass 1902 die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) aus der Not entstehen und u.a. auch die NOB aufgelöst wird.

Die Vision unter Dampf

Feldschlösschen bringt nun das Bier mit von Hand gebremsten Güterwagen über das 23 ‰ abfallende Geleise zum Bahnhof. Zurück gebracht werden die Bahnwagen durch die SBB. Dies sollte die Arbeitsteilung bis 1907 sein. Dann beschafft Feldschlösschen die erste eigene Lok. Die Firmenbesitzer Wüthrich und Roniger reisen nach München und bestellen bei der Lokomotivfabrik Krauss & Co. eine vollspurige 2/2 gekuppelte Dampflok. Ein guter Jahrgang muss sie gewesen sein, wenn man bedenkt, dass die Lok mit dem Übernahmen «Chnurrli» noch heute auf dem Brauereiareal zu sehen ist. Hans Wüthrich, Enkel des Firmengründers Mathias Wüthrich, bezeichnete sie jeweils mit den Worten: «Sie ist unser ganzer Stolz. Mit ihr sind wir gross geworden.» 230'000 Bahnwagen hat sie in ihrer 75 jährigen Betriebszeit zur Brauerei befördert. Eine Fahrstrecke von 250'000 km oder rund sechsmal um die Erde.

Die bahnbrechenden Entwicklungen im Rheinfelder Güterverkehr – Kurt Steinmann erinnert sich

Kurt Steinmann war als 23jähriger in den 60er Jahren Stationsbeamter in Rheinfelden und erinnert sich an seine

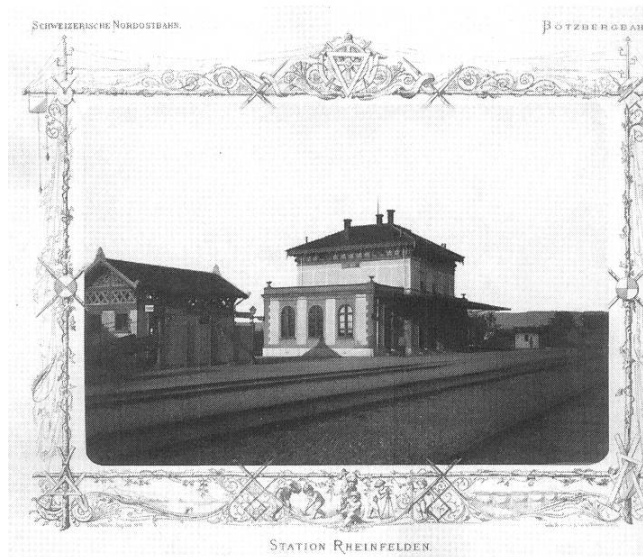
Zeit im Fricktal. «Rheinfelden war eine besonders schöne Erfahrung in meinem Leben», erklärt der heute über 70 jährige, der in seiner späteren SBB-Karriere Vorsteher des Bahnhofs Zürich wurde.

Der Güterverlad sei von grösster Bedeutung für den Bahnhof Rheinfelden gewesen. Damals seien die Leute deutlich weniger mit dem Zug gereist und Pendler, die Richtung Basel unterwegs waren, gab es nur wenige. Aber über 10'000 Güterwagen waren jährlich ab Rheinfelden auf dem Schienennetz unterwegs. Deshalb sei auch ein grosser Teil der fast 30 Angestellten des Bahnhofs Rheinfelden mit der Abwicklung des Güterverkehrs beschäftigt gewesen. Der Güterverlad und generell die grossen Versandmengen hätten ihn beeindruckt. Beispielsweise war Feldschlösschen Besitzer von 110 eigenen Eisenbahnwagen. Sie standen im Dauereinsatz und sechsmal täglich verliessen beladene Wagen den Bahnhof Rheinfelden.

Die Braumeister vom Schloss galten als Bahnpioniere. Zahlreiche Errungenschaften des Güterverkehrs stammen von den Ingenieuren der Brauerei. So beispielsweise die Swiss Containercars, die als Basis des heutigen kombinierten Güterverkehrs gelten. «Man wusste woran man ist, wenn einem die Ehre zufiel, mit dem Braumeister Kontakt zu haben», erinnert sich Steinmann.

Zwei «Religionen» hätte es in Rheinfelden gegeben, weiss der heute im zürcherischen Urdorf lebende Steinmann: «Die eine war Feldschlösschen, die andere Salmen. Das ist mir geblieben». Und eine weitere Anekdote gibt Steinmann zum Besten: ein- bis zweimal wöchentlich verliess ein Güterzug mit je 40 Tonnen Flaschenbier den Rheinfelder Bahnhof Richtung Italien. Bei der Ankunft in Mailand fehlten in jeder Fracht regelmässig einige Harassen. Man kam dem Problem nicht auf den Grund. Braumeister Wüthrich veranlasste darauf, zu jeder Lieferung ein paar Harassen beschriftet mit «fürs Zollpersonal» hinter das Tor des ersten Güterwagens zu stellen. Fortan kam nicht nur die gesamte Charge beim Kunden an, der Feldschlösschenzug wurde in Mailand bevorzugt behandelt und wenn zurückkehrte, war das Leergut der gratis Harassen auch

gleich wieder mit dabei. Auch für das SBB-Rangier-Personal gab es Bier. Der Geheimtipp sei ein verborgenes Kästchen auf der Lok gewesen. Dort hätte man immer Gerstensaft vorgefunden. Allerdings in Literflaschen. Wer eine Flasche raus nahm, musste sie gleich austrinken und die Flasche wieder zurücklegen, erinnert sich Steinmann schmunzelnd. In Spitzenmonaten wurden über 100'000 Hektoliter Bier verschickt. 600 bis 700 Eisenbahnwagen wurden dafür verladen. Ein vorbildlicher Transportplan ermöglichte, dass die Bierwagen noch am gleichen Tag an der Destination empfangen und bereits am dritten Tag mit Leergut wieder zurück in Rheinfelden waren. Grundvoraussetzung dafür war der direkte Gleisanschluss. Eine gute Zeit sei es gewesen in Rheinfelden. Ein lebhafter Bahnhof, der auf jeden den Eindruck vermittelte, mit der ganzen Schweiz verbunden zu sein. Die eierschalenweissen Bahnwagen beschriftet mit «Heimatabnhof Rheinfelden» standen repräsentativ für die Bierstadt und prägten das zum Bild des eidgenössischen Bahnverkehrs - Rheinfelden war überall.



NOB-Bahnhof
Rheinfelden .

Transportpioniere in Rheinfelden

Bereits ab 1891 beschaffte die Brauerei für den Versand von Fassbier eigene Bahnwaggons welche mit Stangeneis gekühlt wurden. Der wachsende Bierabsatz führte bis 1902 zu einem Bestand von nicht weniger als 27 Bierwaggons, 1931 waren es bereits 61 Einheiten.

Nach dem zweiten Weltkrieg nahm der Bierabsatz nach schwierigen Jahren wieder stark zu, so dass die Transportkapazitäten bald knapp wurden. In dieser Zeit trat Braumeister Hans Wüthrich in das Unternehmen ein. Der Kavallerie-Offizier und in München ausgebildete Brauereingenieur führte zahlreiche Pionierleistungen im Transportbereich ein, welche über die Landesgrenzen hinaus Beachtungen fanden. Bereits 1947 begann Wüthrich die Palettierung einzuführen, dreizehn Jahre früher, als der Euro-

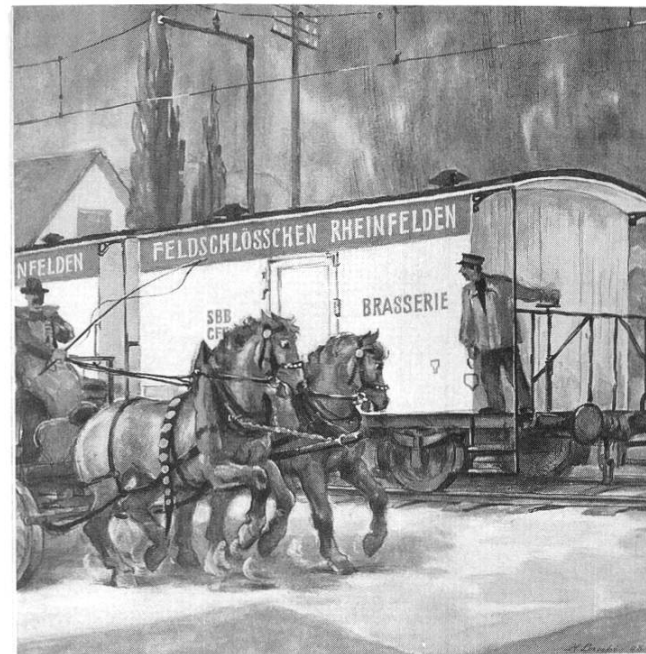
päische Palettenpool mit dem Standardmass 120x80 cm entstand. Für die Belieferung der 20 Abfülldepots kam es ab 1949 zur Entwicklung der später patentierten Swiss Containercars. Feldschlösschen gehört zu den ersten Unternehmen der Schweiz, welches den kombinierten Ladungsverkehr Schiene/Strasse in Form von Containern landesweit einsetzte. Wüthrich verstand es, die Vorteile von Eisenbahn und Strasse zu kombinieren und setzte die Idee erfolgreich um: bis 1972 beschaffte Feldschlösschen nicht weniger als 187 Swiss Containercars in verschiedenen Ausführungen für Bier, Braumalz und Treber. Im Zusammenhang mit den Containertransporten kam es erstmals zur Zusammenarbeit mit der Firma Josef Meyer aus Rheinfelden. Das Unternehmen, welches bis dahin ausschliesslich Stahlbauten und Behälter baute, durfte 1950 den ersten kompletten Eisenbahnwaggon in Form eines Containertragwagens für Feldschlösschen entwickeln und bauen, wobei eine langjährige Zusammenarbeit zwischen den beiden Rheinfelder Unternehmen begann. Auf Initiative von Hans Wüthrich wurden bei der heutigen Josef Meyer Transport Technology 1960 die ersten vierachsigen Privatgüterwagen gebaut, welche auf neu entwickelten Laufwerken erstmals bis 100 km/h eingesetzt werden konnten. Bis zu Beginn der 70er Jahre waren diese Bierwagen von Feldschlösschen die grössten gedeckten Güterwagen der Schweiz. Später hatte Wüthrich die Idee der isolierten Schiebewand für den seitlichen Verlad von Camions, welche schliesslich bei Frech-Hoch Sisach entwickelt und eingeführt wurde. Weitere Erfindungen und Patente entstanden bei Sicherung von palettieren Harassen und Fässern. Dank Hans Wüthrich war Feldschlösschen im Transportbereich für Unternehmen aus Handel, Transport und Produktion Vorbild. Heute sind die Containertransporte insbesondere beim alkoholfreien Bier für den Export nicht mehr wegzudenken. Aber auch im Inlandverkehr lebt die Idee des kombinierten Ladungsverkehr Schiene/Strasse in Form des System Cargo Domino weiter. Als Erinnerung des Pioniergeistes von 1950 steht seit Herbst 2008 beim Gästebahnhof einen mit Swiss Containercars beladenen Bahnwaggon. Der von Josef Meyer

gebaute Containertragwagen wurde in Zusammenarbeit mit der Draisinensammlung Fricktal im Sommer 2009 äusserlich in den Zustand von damals zurückversetzt.

Im Zuge der Entwicklung

Während heute die Anbindung der Bahn an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz Thema ist, rollt auch in Rheinfelden die Bahngeschichte weiter. Beispielsweise mit der Errungenschaft des «Flughafenzuges», der stündlich von Rheinfelden nach Kloten verkehrt und Pendlern so die schnelle Verbindung Basel-Zürich ermöglicht. Vor 120 Jahren war die effiziente Abwicklung des Güterverkehrs, das wegweisende Ereignis in der Bahngeschichte. Es gab dem Gewerbe die Möglichkeit, ihre Produkte landesweit zu verteilen. Was die Brauereien in Rheinfelden begonnen hatten, verfolgten dann auch weitere Rheinfelder Unternehmungen. So beispielsweise die landwirtschaftliche Genossenschaft oder die Vereinigten Schweizerischen Rheinsalinen, welche die eigene Verbindungsbahn zum Bahnhof Möhlin ebenfalls sehr früh, bereits 1891, in Betrieb genommen haben. Die Bahn gilt als umweltschonende Vertriebsart, das ist einer der Gründe, weshalb Unternehmen wie die Rheinsalinen oder Feldschlösschen ihrer Logistikgeschichte treu geblieben sind. Eine Idee, die im vorigen Jahrhundert aufgleist wurde, erweist sich als richtig – bis heute.

Und was heute selbstverständlich ist, war vor 170 Jahren visionärer Pioniergeist. Damals kämpften Aargauer Politiker und Bahngründer an der «Gotthardkonferenz» für den Bau des Bözbergtunnels. Aus ihrem Konzept ist später die Bözbergbahn entstanden. Die Geschichte von einer Vision, einem Plan, einem Weg. Und wie überall sind es auch in der Rheinfelder Bahngeschichte die kleinen Anekdoten, die der Geschichte ihre Grösse verleihen.



Kalenderbild 1949.