

# Neue Grenzen am fricktalisch-badischen Hochrhein im 19. Jahrhundert - die Geschichte einer jungen Grenzregion

Autor(en): **Stalder, Michaela**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **88 (2014)**

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-747361>

## **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.

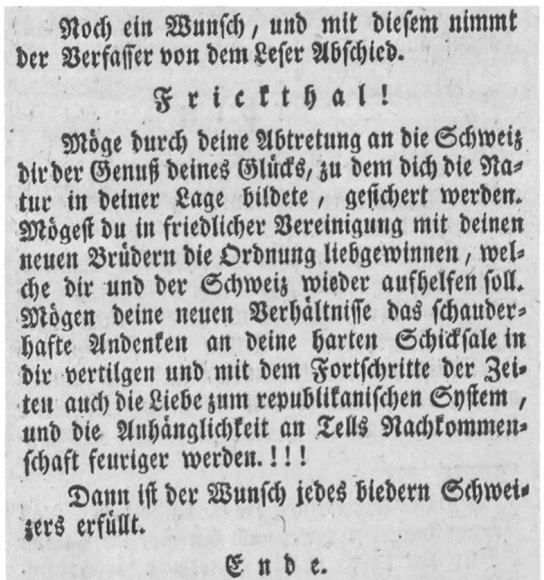
# Neue Grenzen am fricktalisch-badischen Hochrhein im 19. Jahrhundert – die Geschichte einer jungen Grenzregion

Michaela Stalder

## Pfarrer Lutz und seine Wünsche für das Fricktal

Es war das letzte linksrheinische Besitztum Österreichs: Ein rund 315 Quadratkilometer grosses Fleckchen Erde, das sich, eingebettet zwischen Jura und Schwarzwald, an das linke Hochrheinufer schmiegte. Um 1800 zählte es 17760 Seelen oder 3372 Familien<sup>1</sup>, die sich auf die beiden Städte Laufenburg und Rheinfelden und die gegen fünfzig Dörfer und Weiler verteilten. Der Markort Frick verlieh dieser Landschaft den Namen Fricktal. Seit Jahrhunderten waren seine Einwohner durch drei Rheinbrücken mit ihren Landsleuten im vorderösterreichischen Breisgau verbunden.

Um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert entschloss sich der im benachbarten schweizerischen Baselbiet in Läuelfingen lebende Pfarrer Markus Lutz, über ebendieses vorderösterreichische Gebiet Fricktal ein Buch zu verfassen, als Beitrag *zur näheren Kenntnis einer mit Helvetien befreundeten nachbarlichen Landschaft*<sup>2</sup>. In dieser Zeit wurde das Fricktal von französischen Truppen besetzt, und als Pfarrer Lutz 1801 sein Buch beendete, war dieser Teil der Österreichischen Vorlande durch den Frieden von Lunéville in den Besitz Napoleons gekommen, der ihn der Helvetischen Republik überliess. So schloss Markus Lutz sein Werk mit den folgenden Worten:



Noch ein Wunsch, und mit diesem nimmt  
der Verfasser von dem Leser Abschied.  
**F r i c k t a l !**  
Möge durch deine Abtretung an die Schweiz  
dir der Genuss deines Glücks, zu dem dich die Na-  
tur in deiner Lage bildete, gesichert werden.  
Mögest du in friedlicher Vereinigung mit deinen  
neuen Brüdern die Ordnung lieb gewinnen, wel-  
che dir und der Schweiz wieder aufhelfen soll.  
Mögen deine neuen Verhältnisse das schauer-  
hafte Andenken an deine harten Schicksale in  
dir vertilgen und mit dem Fortschritte der Zei-  
ten auch die Liebe zum republikanischen System,  
und die Anhänglichkeit an Tells Nachkommen-  
schaft feuriger werden. !!!  
Dann ist der Wunsch jedes biedern Schweiz-  
zers erfüllt.  
**E n d e .**

## Erkundungsreise durch das 19. Jahrhundert am Hochrhein

Die folgenden Seiten sind eine Erkundungsreise durch das 19. Jahrhundert am Hochrhein. Das Ziel der Reise ist es, zu erfahren, ob die Wünsche und Hoffnungen, die Pfarrer Markus Lutz 1801 zur Zukunft des Fricktals geäußert hatte, sich am Ende des 19. Jahrhunderts verwirklicht haben. Dabei gilt das Augenmerk zwar insbesondere dem schweizerischen Fricktal und dessen Identitätsfindung im neuen Staat, allerdings wird die Entwicklung der grenzüberschreitenden Beziehung mit den badischen Nachbarn speziell ausgeleucht.

tet. Denn geschichtlich, wirtschaftlich und gesellschaftlich bildete die Bevölkerung beider Seiten des Rheins eine Einheit, bis das Fricktal durch den Verlauf der napoleonischen Kriege zu Beginn des 19. Jahrhunderts schliesslich staatsrechtlich von der rechten Hochrheinseite abgetrennt und der Schweiz zugewiesen und bald darauf der rechtsrheinische Teil 1806 dem Grossherzogtum Baden einverleibt wurde. In der Folge kam die Region ins Spannungsfeld zweier unterschiedlicher Staaten. Die Auswirkungen dieser politischen Umstände auf die wirtschaftliche, infrastrukturelle und kulturelle Situation der fricktalisch-badischen Region im ersten Jahrhundert nach der Trennung sollen auf den kommenden Seiten aufgezeigt werden.

Schlussendlich soll beantwortet werden, ob das Fricktal in seiner Lage, sowohl als Grenz- als auch als Hochrheinregion, sich im neuen Staat entfalten konnte, ob es zu einer mentalitätsmässigen Annäherung an die Schweizer Landsleute gekommen ist und ob die Zugehörigkeit zur Schweiz der Fricktaler Bevölkerung zu einem besseren Lebensstandart verholfen hat. Auch auf die Frage, ob im Fricktal *die Liebe zum republikanischen System aufkommen konnte, und die Anhänglichkeit an Tells Nachkommenschaft feuriger* wurde, wie es Pfarrer Lutz vor über 200 Jahren formuliert hatte, sollte sich auf den folgenden Seiten eine Antwort finden.

### ***Staatsgrenzen in der globalisierten Welt von heute***

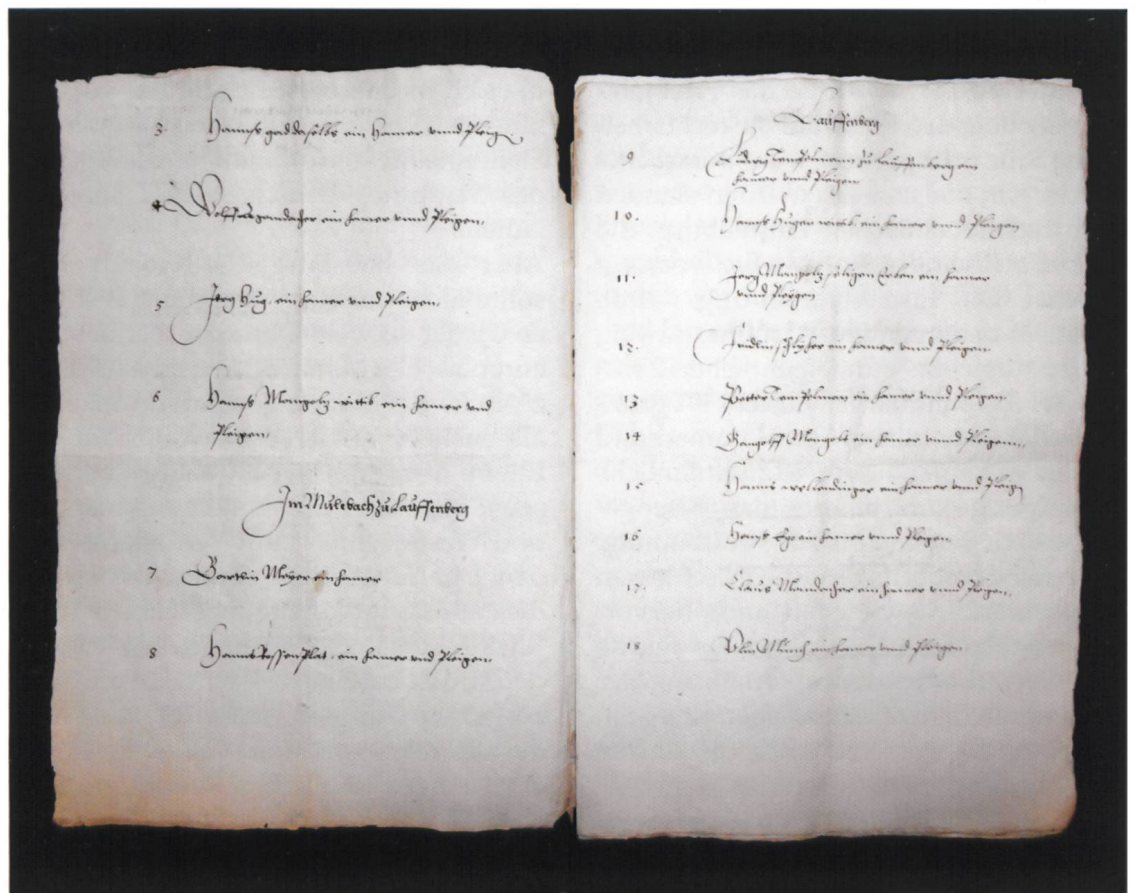
In der heutigen sogenannt globalisierten Welt des 21. Jahrhunderts sind die Staatsgrenzen zwischen den Nationen nicht gänzlich überwunden, auch in der wissenschaftlichen Forschung nicht. Einige Wissenschaften *sind bis heute in einem hohen Masse deutlich durch ihr Verhältnis zum*

*Nationalstaat geprägt*<sup>3</sup>. Dies ist seit der Zeit der Nationalstaatenbildung im 19. Jahrhundert der Fall, als die identitätsstiftende Geschichtsschreibung für den Zusammenhalt innerhalb eines Staates bisweilen nötig wurde. Gerade für einen äusserst heterogenen Staat wie die Schweiz schien dies wesentlich. Just diese nationalen Grenzen gilt es jedoch auf den vorliegenden Seiten teilweise zu überwinden. Denn, wie hier noch aufgezeigt werden wird, sind die grenzüberschreitenden Verflechtungen für den Verlauf der Geschichte einer Grenzregion von hoher Bedeutung und deswegen unbedingt in Betracht zu ziehen. Allerdings halten sich geistes- und geschichtswissenschaftliche Publikationen in diesem Bereich bisher sprichwörtlich in Grenzen. Vielfach nehmen sie ausschliesslich auf das eine oder auf das andere Land Bezug. Es sind vor allem ältere Quellen, die sich mit der grenzüberschreitenden Thematik befassen. Zwölf Jahre vor dem Zweiten Weltkrieg schrieb Erich Dietschi an der Universität Basel eine Dissertation zu den handelspolitischen Beziehungen zwischen der Schweiz und Deutschland in der Zeit der Entstehung des Deutschen Zollvereins.<sup>4</sup> 1936 publizierte der Schweizer Historiker Werner Näf eine Aufsatzsammlung mit dem Titel «Deutschland und die Schweiz in ihren kulturellen und politischen Beziehungen während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts». Nach dem Krieg scheint das allgemeine Interesse an einer gemeinsamen Geschichte mit Deutschland vorerst auf Eis gelegt worden zu sein. Die Zollgrenzen waren durch den Krieg undurchlässiger geworden. Erst seit Mitte der 1990er Jahre werden die Binnengrenzen Europas langsam wieder abgebaut. Auch an der Schweizer Grenze sind 2008 die Kontrollen gelockert worden. Es

mag an dieser Entwicklung liegen, dass die Neugier an grenzüberschreitender Thematik wieder zugenommen hat. Im Jahre 2006 hat die deutsche Arbeitsgemeinschaft für geschichtliche Landeskunde am Oberrhein e.V. mit Dr. Uri Robert Kaufmann ein Buch über die Wahrnehmung, Nähe und Distanz zwischen der Schweiz und dem deutschen Südwesten im 19. und 20. Jahrhundert publiziert.<sup>5</sup> Zwei Jahre später veröffentlichte auch die Academic Press Fribourg ein grösseres Werk von Josef Inauen über das Verhältnis der Schweiz zu den drei süddeutschen Staaten von 1815–1840.<sup>6</sup> Die letztgenannten Publikationen waren Inspirationsquellen für die vorliegende Arbeit.

### Siedlungs- und Kulturraum Hochrhein *Historische Verflechtungen über den Rhein*

Die Region am Hochrhein zwischen Waldshut und Rheinfelden bildete schon seit Jahrhunderten wirtschaftlich und infrastrukturell eine Einheit. Funde am badischen Rheinufer belegen beispielsweise, dass bereits die Römer am Hochrhein Brücken erbaut hatten. 44 v. Chr. sollen sie die Stadt Augusta Raurica gegründet haben. Sicher ist, dass diese Stadt über zwei Brücken verfügte. Das römische Strassennetz war beidseits des Rheins angelegt; auch Fähren und Furten wurden benutzt, um den Fluss zu durchqueren. Mit dem Abzug der Römer im 5. Jahrhundert verfielen



Verzeichnis der Hammerschmiede und Schmelzöfen in Laufenburg von 1568. (Stadtarchiv Laufenburg CH)

zwar deren Gebäude, doch ihre Strassen und Brücken konnten teilweise noch jahrhundertlang benutzt werden.<sup>7</sup> Bezeugt ist, dass infrastrukturelle Verflechtungen über den Hochrhein auch im Mittelalter bestanden und damals vielleicht sogar ihre grösste Blütezeit erlebten. In dieser Zeit entwickelte sich nämlich die Eisenindustrie dieser Gegend zu einer erheblichen Wirtschaftskraft. Der Boden im südlichen Fricktal war reich an Erz. Die rechtsrheinische Seite hingegen verfügte vor allem über den Holzreichtum des südlichen Schwarzwalds und über das Wasser der zahlreichen Bäche, die die Täler hinunter zum Rhein strömten. Das viele Holz und die ungeheure Ressource an Wasserkraften machten die rechtsrheinische Seite zum idealen Standort für Schmelz- und Hammerwerke. So wurde das Fricktaler Eisenerz über den Rhein auf die rechtsrheinische Seite transportiert, wo es verarbeitet wurde. Am meisten Eisenhütten standen beim rechtsrheinischen Laufenburg, die über die Rheinbrücke mit Erz versorgt wurden. Die Eisenverarbeitung wurde zu einem bedeutenden Wirtschaftszweig Laufenburgs, das zum eigentlichen Zentrum der Eisenindustrie wurde. 1494 gründeten die Eisenhütten den Hammerbund mit Sitz in Laufenburg. Die zunftähnliche Vereinigung kontrollierte das Eisengewerbe vom Bergbau bis zur Verarbeitung. 33 Betriebe beidseits des Rheins schlossen sich ihm an. Das Geschäft muss hervorragend gelaufen sein. Allerdings wurde dem Gewerbe durch die Zerstörung der Eisenhütten im Dreissigjährigen Krieg ein herber Schlag versetzt. Auch die starren und veralteten Strukturen des Hammerbundes setzten später dem Gewerbe zu. Schliesslich wurde der Bund nach fast 250 Jahren 1743 aufgelöst.<sup>8</sup>

### *Im Spannungsfeld der Grossmächte*

Wenngleich das habsburgische Gebiet beidseits des Hochrheins wirtschaftlich verflochten war und sich auch kulturell verbunden fühlte, so bedeutete die Zugehörigkeit zu Vorderösterreich auch, dass es über Jahrhunderte Pufferzone zwischen Ost- und Westmächten war. Die Reformation, die Bauernunruhen, der Dreissigjährige Krieg, der Holländische Krieg, der Pfälzische Krieg und der Spanische Erbfolgekrieg – alle brachten sie Leid, sei es durch Kampfhandlungen, Plünderungen, Brandverwüstung, Besetzung oder drückende Steuern. Die Folge war eine zunehmende Verarmung der Bürgerschaft im 17. und 18. Jahrhundert. So ist es auch nicht weiter erstaunlich, dass auf eine Umfrage der österreichischen Regierung, die sich im Jahre 1786 nach den vorherrschenden Leidenschaften und Laster in der Stadt Rheinfelden erkundigte, die Antwort des Stadtrates *Trunksucht und Unzucht*<sup>9</sup> lautete.

Aber das habsburgische Hochrheintal sollte nicht zur Ruhe kommen. 1796 war es wieder so weit: Der zum Manifest der europäischen Monarchien gegen die Französische Revolution gewordene erste Koalitionskrieg erreichte die Waldstädte am Rhein. Vorderösterreich sollte abermals seine Lage als Pufferzone zwischen Ost- und Westmächten zum Verhängnis werden. Der französische «Erzfeind» besetzte die Waldstädte, konnte aber schon bald bei Rheinfelden in die Flucht geschlagen werden. Doch bereits 1797 stiessen die französischen Truppen wieder Richtung Vorderösterreich vor. Franz II., letzter Kaiser des Heiligen Römischen Reiches, sicherte aber nur das rechte Rheinufer. Das linke hingegen war seit dem Frühjahr 1797 von französischen Truppen besetzt, denen *man*

zu essen und zu trinken genug geben [musste], wenn man des Lebens sicher sein wollte<sup>10</sup>. Die Not muss gross gewesen sein, als sich die Ortsvorsteher des linksrheinischen Gebietes im Jahre 1800 mit einer Bittschrift an ihren Kaiser in Wien wandten mit den Worten: *Der Umstand, dass wir in den vorigen Jahren von dem rechten Rheinufer abgeschnitten worden, hat uns vollends entkräftet; Durch 14 Monate hatten wir mit unseren Landesbrüdern auf dem rechten Rheinufer keine Gemeinschaft, der Handel und Wandel stockte [...]*.<sup>11</sup> Diese Zeilen weisen darauf hin, wie lebensnotwendig es für die Fricktaler war, mit ihren rechtsrheinischen Nachbarn, allein schon handelstechnisch, verbunden zu sein. Die Fricktaler betrachteten die Schweizer nicht als die angenehmsten Handelspartner. Dies lässt sich aus demselben Brief herauslesen: [...] *wir [waren] von Schweizern umkreiset, die durch ihre Habsucht uns Theuerung ins Land gebracht, und welche uns mehrere Requisitionen an Frucht, Heu, Stroh, Fuhren, Viehe und Holz durch ihres Geld bey den fränkischen Generalen und Comissairen so abgenötigt, dass wir das, was die Schweizer hätten geben oder leisten müssen, in ihr Land abgeben müssen [...]*.

Die Fricktaler Beamten wollten es nicht wahrhaben, dabei war die Abtrennung des Fricktals bereits seit drei Jahren beschlossene Sache. Am 18. Oktober 1797 nämlich, hatte Österreich anlässlich des Friedensschlusses von Campo Formio ein Geheimabkommen unterzeichnet, in dem es sich mit der Abtretung des linksrheinischen Gebietes einverstanden erklärte.<sup>12</sup> Im Frieden von Lunéville 1801 musste Österreich das linke Rheinufer dann offiziell an Frankreich abtreten. Napoleon überliess das Fricktal der Helvetischen Republik, aber die österreichischen Beamten blieben vorerst im Amt. Erst im Februar 1802

wurde das kaiserlich-königliche Oberamt in Rheinfelden aufgelöst. Ein Jahr später verfügte Napoleon, dass das Gebiet dem neu gegründeten Kanton Aargau einverleibt wurde. So waren die Fricktaler nun nicht mehr bloss von Schweizern umgeben, sondern selbst Schweizer geworden – jedenfalls formell.

### **Junge Grenzen am Hochrhein Das Fricktal im jungen Kanton Aargau: Grenzen der Gemeinsamkeiten**

Der junge Kanton Aargau setzte sich aus dem Berner Aargau, also dem ehemaligen Untertanengebiet der Republik Bern, der Grafschaft Baden und den Freien Ämtern, beides einstige Gemeine Herrschaften der Eidgenossen, und dem früheren österreichischen Fricktal zusammen. Das Zusammenschweissen dieser kulturhistorisch so unterschiedlichen Regionen war keine leichte Aufgabe. Insbesondere die politische und wirtschaftliche Integration des Fricktals, das durch den Kettenjura geographisch vom übrigen Kantonsgebiet getrennt war und rund ein halbes Jahrtausend lang zum habsburgischen Österreich gehört hatte, machte grosse Anstrengungen notwendig. Denn das hochrheinische Gebiet zwischen Waldshut und Rheinfelden war über Jahrhunderte wirtschaftlich und gesellschaftlich zusammengewachsen, mehr als dies mit den Nachbarn im neuen Kanton Aargau der Fall war.

Im Fricktal legten die Bürger Mitte September 1803 den Eid der Treue gegenüber der Verfassung, dem Kanton und der Regierung ab. In der Stadt Rheinfelden geschah dies in der Gegenwart des aargauischen Regierungspräsidenten Rudolf Dolder. Dieser sprach nachträglich dem Gemeinderat seinen Dank aus für die Bereitwilligkeit, mit der die Bürger den Treueeid

geleistet hatten.<sup>13</sup> Die Feier war zur Zufriedenheit der Obrigkeiten verlaufen, doch die Stimmung vor dem Anschluss war *flau und unsicher*<sup>14</sup> gewesen. Der aargauischen Regierung war bewusst, dass Worte allein nicht genügen würden, um eine fruchtbare Integration des Fricktals in den Kanton Aargau einzuleiten. Damit sich der nordwestliche Teil des Kantons ebenfalls vertreten fühlte, wurden der Rheinfelder Karl Fetzter und der Laufenburger Josef Fridrich in den neunköpfigen Kleinen Rat, die Kantonsregierung, gewählt. Auch sollte das Fricktal verkehrstechnisch besser an den übrigen Kanton angebunden werden. Dafür liess sich der Kanton auch etwas kosten. 1804 wurde der grundlegende Neubau der Strasse über die Staffelegg, ein Pass, der das Fricktal über den Juragebirgszug mit Aarau verbindet, in Angriff genommen. Es war das erste grosse Strassenbauprojekt des jungen Kantons und dauerte sechs Jahre.<sup>15</sup>

Auch bei der kantonalen Gesetzgebung wurde auf das Fricktal Rücksicht genommen. Viele der alten Gesetze behielten noch lange ihre Gültigkeit. Die Vereinheitlichung wurde nur allmählich vollzogen. Einiges wurde sogar von den österreichischen Gesetzeswerken des Fricktals übernommen. Das unter den österreichischen Kaisern verordnete fortschrittliche Schulgesetz, das Waldgesetz und das Staatskirchenrecht, um einige Beispiele zu nennen, flossen in die aargauische Gesetzgebung ein. Auch die unter Kaiserin Maria Theresia im Fricktal eingeführte Brandversicherung wurde bald übernommen. Ebenfalls bemerkenswert ist, dass man sich bei der Schaffung des aargauischen Kriminalstrafgesetzes das österreichische Strafgesetz von 1803 zum Vorbild nahm, mit der Begründung, dass die Regierung *dem indivi-*



*duellen Zustand unseres Kantons am ehesten gerecht zu werden hoffte, wenn man sich an die Gesetzgebung eines Staates halte, der aus vielen verschiedenen Völkerstämmen bestand*<sup>16</sup>. Trotz all dieser integrativen und fortschrittlichen Massnahmen liess der Aufschwung noch Jahre auf sich warten. Seit der Unterzeichnung der Mediationsurkunde im März 1803 stand die Schweiz in einem engen politischen und rechtlichen Abhängigkeitsverhältnis zu Frankreich und musste ihm auch Truppen stellen. Als Napoleons Macht nach dem Russlandfeldzug zu bröckeln begann, mussten die aargauischen Behörden, die sich nie gescheut hatten, Napoleon als den Schöpfer des Kantons zu rühmen, um den Fortbestand ihres Kantons bangen.<sup>17</sup> Wegen der verlustreichen Schlachten benötigte Frankreich immer mehr Soldaten. Ab 1813 wurde die Rekrutierung auch im Fricktal intensiviert, was

Epitaph von Regierungsrat Josef Fridrich in der Kirche Laufenburg CH. Fridrich vertrat zusammen mit dem Rheinfelder Karl Fetzter das Fricktal in der ersten Regierung des Kantons Aargau.

teilweise zu heftigen Protesten führte. Über das fricktalische Dorf Gansingen, das seine Kriegsdienstverweigerer in Schutz nahm, verhängte die aargauische Regierung gar das Kriebsrecht und belegte es mit Militär.<sup>18</sup> Im Oktober 1813 brach Napoleons Macht in der Völkerschlacht bei Leipzig zusammen. Die Sieger strömten westwärts Richtung Frankreich; wieder drohte dem Fricktal der Durchzug eines Kriegsheeres. Voller Hoffnung, dies verhindern zu können, stellten die Einwohner Neutralitätstafeln an der Rheingrenze auf. Doch es sollte nichts nützen. Am 21. und 22. Dezember 1813 überschritten die Truppen die Rheinbrücken von Laufenburg und Rheinfeldern. Die Einquartierungen und Requisitionen, die die Bevölkerung über sich ergehen lassen mussten, dauerten bis im Juni des folgenden Jahres. Erneut waren die Entbehrungen gross. Darüber hinaus schleppten die österreichischen und russischen Soldaten auch Seuchen ein, an denen allein am 10. März 1814 im Bezirk Rheinfeldern 258 Personen starben.<sup>19</sup>

Am 23. Dezember 1813 wurde in Bern die Mediationsverfassung aufgehoben. Ernstzunehmende Gerüchte, dass der Kanton Bern den Berner Aargau wieder zurückgewinnen wolle, sorgten im Aargau für Aufregung. Auch im Fricktal wurde davon gesprochen, dass die Berner Regierung dem *grossherzoglichen badischen Hofe die Annahme des Frickthals genehm machen werde*<sup>20</sup>. Die ehemaligen österreichischen Landesgenossen auf der rechten Seite des Rheinuferes waren mittlerweile Teil des 1806 gegründeten badischen Grossherzogtums geworden. Deshalb wäre es denkbar gewesen, dass die Fricktaler einer Wiedervereinigung mit ihren Nachbarn im Grossherzogtum nicht abgeneigt gewesen wären. Der folgende Appell des

Bezirksamtmannes Fischinger an die Bevölkerung im Bezirk Rheinfeldern lässt darauf schliessen, dass solche Befürchtungen durchaus bestanden: *Vorsteher und Bürger, denket Eures Eides [...] und vergesst ja nie, dass Eure Voreltern und ihr sich jederzeit durch Treue ausgezeichnet [...] haben, vormals als österreichische Unterthanen, in neuerer Zeit als Schweitzer, und wisset, dass zum allgemeinen Friedensgeschäfte auch die Schweiz beezogen werden wird. – Vertrauet auf Gott, der Staaten zertrümmert und erhält, und der die Gerechten nicht zu Schanden kommen lässt!*<sup>21</sup>

Als der österreichische Kaiser Franz I. nach dem Abschluss des Pariser Friedens 1815 auf dem Weg zurück nach Wien durch das Fricktal reiste, besuchte er auf Einladung desselben Bezirksamtmanns den Rathaussaal in Rheinfeldern. In einer Ansprache betonte Fischinger dem Kaiser gegenüber, dass sich *die Regierung des Kantons Aargau [...] die Regentenmilde Eurer kaiserlichen Majestät und allerhöchstdero rastlosen Eifer in Beförderung des Bürgerglücks zum glänzenden Vorbilde gewählt habe und übermittelte die heissesten Segenswünsche eines biedern Völkchens, welches um die Stammburgen des allerdurchlauchtigsten Kaiserhauses herum wohnt*. Der Kaiser dankte für die Aufmerksamkeit der Regierung und meinte: *Die Fricktaler sind meine alten Unterthanen; es freut mich, dass es ihnen wol geht; sie sind jetzt mit dem Kanton Aargau vereinigt*.<sup>22</sup> Die habsburgische Herrschaft blieb auch in den folgenden Jahrzehnten im Bewusstsein der Fricktaler Bürger sehr präsent. So kam es bis in die 1830er Jahre durchaus vor, dass sie sich in der Not brieflich an den Kaiser wandten. Insbesondere die Generation, die den Staatswechsel erlebt hatte, behielt die Habsburgerzeit in achtbarer Erinnerung.<sup>23</sup> Trotzdem: Der Aargau hatte die erste grosse politische



Krise überwunden – der junge Kanton blieb auch ohne Napoleon erhalten. Im Januar 1815 veranlasste der Grosse Rat die Einführung einer neuen Verfassung. Die Regierung allerdings nahm zunehmend wieder vorrevolutionäre, aristokratische Züge an. Dementsprechend machte sich in mehreren Gebieten des Kantons Unmut breit. Auch im Fricktal kam es zu Protesten gegen die Regierung. Freiheitsbäume wurden errichtet, derjenige in Frick wurde gar mit einer Tafel versehen, auf der stand: *Liberté, mir zahle nüt meh!*<sup>24</sup>. Als es im Freiamt gar zu Aufständen gegen die Kantonshauptstadt kam, bot die Regierung zu ihrem eigenen Schutz Truppen auf. Viele der aufgebotenen Fricktaler Soldaten rückten gar nicht ein, andere schlossen sich sogar den Aufständischen an.<sup>25</sup> Die Regierung nahm diese mangelnde Loyalität mit Enttäuschung zur Kenntnis. Schlussendlich ermöglichte diese Phase des Aufstands jedoch die Schaffung eines neuen Grundgesetzes mit erweiterten Volksrechten und der Anerkennung der Volkssouveränität.

#### *Der Rhein: Vom Lebensmittelpunkt zur Staatsgrenze*

Für einige ehemals österreichische Ortschaften mag diese neu gewonnene Volkssouveränität im neuen Vaterlande allerdings von untergeordneter Bedeutung gewesen sein. Viel problematischer für sie war die neue Staatsgrenze an sich. Die französischen Revolutionäre hatten den Rhein als «natürliche Grenze» propagiert. Der Geschichtsphilosoph François Odyssee Barot meinte 1864 in seinen «Lettres sur la philosophie de l'histoire» dazu, dass die Redewendung von einem Fluss als «natürliche Grenze» überhaupt erst im Vertrag von Campo Formio aufgetaucht sei. Barot lehnte die Bezeichnung ab, indem er mein-

te: *Ein Fluss ist das natürliche Zentrum eines Landes, ihn zur Grenze zu machen [...] heisst die Arterien an Stelle der Epidermis, das Herz an der Stelle der Haut setzen.*<sup>26</sup> Dies traf besonders auf die Stadt Laufenburg zu, deren Herz und Lebensmittelpunkt seit jeher der Rhein gebildet hatte.

#### *Vorgeschichte am Beispiel der Stadt Laufenburg*

Die von den Habsburgern zur Stadt ausgebaut Siedlung Laufenburg, damals noch Laufenberg geheissen, lag auf beiden Seiten des Rheins. Die einst vorhandenen Stromschnellen, Laufen genannt, und der Schlossberg mit der Burg der Habsburger gaben dem Städtchen seinen Namen. Die Burg war Residenz von Graf Rudolf II. von Habsburg, dem Begründer der Dynastie Habsburg-Laufenburg. Am schmalsten Flussabschnitt unterhalb des Bodensees gelegen, blieb Laufenburg über Jahrhunderte ein strategisch und wirtschaftlich bedeutender Ort. Im Mittelalter war der Rhein eine wichtige Handelsstrasse. Zahlreiche Schiffe aus Schaffhausen, Bern, Freiburg im Uechtland, Zürich und Luzern wurden hier gegen einen Tarif von Einheimischen durch die gefährlichen Stromschnellen befördert. Die wichtigste Transportware auf dem Hochrhein waren die Salzfuhrer aus Salzburg, Bayern und Lothringen.<sup>27</sup> Aber auch Getreide und Käse aus dem Bodenseegebiet und der Innerschweiz sowie Gewürze, Textilien und exotische Früchte aus Italien wurden über den Hochrhein verschifft.<sup>28</sup> Während der Zurzacher Herbst- und Frühlingsmessen blühte der Rheinverkehr jeweils besonders auf. Doch mit dem Bau besserer Landstrassen im 17. und 18. Jahrhundert ging dieser vielfältige Handel auf dem Fluss langsam ein. Die Schifffahrt ging immer mehr zu-

rück, zum Schluss wurden nur noch Massengüter wie Salz, Eisenerz und Holz auf dem Rhein transportiert. Trotz oder vielleicht auch gerade wegen der Lage an dieser kontinentalen Handels- und Reiseroute litt die Stadt aber auch während Jahrhunderten immer wieder unter zerstörerischen Kriegshandlungen. So stellte die friedvolle Phase unter den österreichischen Herrschern Maria Theresia (reg. 1740–1780) und Joseph II. (reg. 1780–1790) eine vergleichsweise segensreiche und glückliche Zeit in der Geschichte der Stadt dar, die mit dem Übergang der linksrheinischen Uferseite an Napoleon jäh endete.

#### *Der Rhein als Staatsgrenze*

Die politische Neugestaltung traf die Laufener zu beiden Seiten ihrer Ufer schmerzlich: Der Rhein, das bisherige Herz der Stadt, wurde im Lunéviller Frieden 1801 zur Staatsgrenze erklärt. Die Verhandlungen zur Aufteilung der Vermögensverhältnisse kamen nur harzig voran und hatten teilweise sogar feindselige Schikanen zur Folge. Das grösste Problem war, dass zwei Drittel der Bevölkerung im nunmehr schweizerischen Gross-Laufenburg wohnten, die Mehrheit der territorialen Besitztümer allerdings auf der anderen Seite des Rheins in Klein-Laufenburg lag. Erst 1829 konnten die Besitzverhältnisse endgültig geklärt werden.

Der Rhein, der einst die wichtigste Verkehrsstrasse bei Laufenburg gewesen war, verlor vor allem durch die Verlagerung der Handelsgüter von Frachtschiffen auf die Landwege an Bedeutung. Doch zwei grosse Gewerbe, die sich den Rhein zu Nutzen machten und grenzüberschreitend tätig waren, blieben auch im 19. Jahrhundert noch lange erhalten. Zum einen war das die Flösserei. Paradoxerweise wur-

de dieses Gewerbe durch die andernorts aufgekommene Industrialisierung, die zu einem enormen Holzbedarf führte, gefördert. Holz war im Schwarzwald reichlich vorhanden und der Transport der Holzstämme als Holzflösse auf dem Rhein war vergleichsweise billig. So bezog Frankreich im 19. Jahrhundert in *grossen Mengen Holz aus der Schweiz und dem Schwarzwald*<sup>29</sup>. Als Folge dieser Nachfrage erlebte das in Laufenburg 1441<sup>30</sup> erstmals erwähnte Gewerbe der Laufenknechte in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen Aufschwung. Die einheimischen Laufenknechte wussten die schwer passierbaren Stromschnellen zu überwinden und seilten leere Schiffe oder eben auch Flossbaumstämme durch den wilden Lauf. Dies verschaffte ihnen ein bescheidenes, aber über längere Zeit andauerndes Einkommen.<sup>31</sup> 1842 führte eine einseitige Revision der Zolltarife zu Erschwerungen im Gewerbe der Holzflösser. Doch den endgültigen Todesstoss erhielt die Branche, als der Transport der Holzstämme immer mehr auf die Schienen verlegt wurde. Das Gewerbe hatte denn auch um 1850 seinen Höhepunkt erreicht. Unabhängig von politischen Einflüssen blieb das zweite Gewerbe, das den Rhein zum Mittelpunkt hatte: die Fischerei. Der Rhein blieb noch bis Ende des 19. Jahrhunderts eine segensreiche Nahrungsquelle, die gerade in den Hungerjahren 1816/17 die grosse Not linderte.

So ging man auch weiterhin beidseits des Rheins der gemeinsamen Arbeit nach. Doch schon bald brach neues Ungemach über die Bürger Gross-Laufenburgs herein. Im März 1834 erklärte der badische Zöllner, dass keine Schweizer Weine mehr ohne einen hohen Einfuhrzoll über die Grenze gebracht werden dürften. Auch beim Export von Seidenbändern häuften



Eine Fischreuse neben der Laufener Brücke verweist auf das einst für die Stadt bedeutende Fischereigewerbe.

sich die Komplikationen. Am 7. Juli 1835 platzte dann die Bombe: Der badische Zöllner verkündete, dass das Grossherzogtum Baden dem Deutschen Zollverein beigetreten sei.<sup>32</sup>

### **Der Deutsche Zollverein**

#### *Der Beitritt des Grossherzogtums Baden*

Dabei hatte Baden es sich nicht leicht gemacht. Lange fragte man sich, *ob auch diesem Lande durch den vorliegenden Verein der grosse freie Markt für den Absatz seiner Erzeugnisse für seinen Handel gewährt werde*<sup>33</sup>. Doch die Argumente für den Zollverein waren stark. Immerhin umfasste der Verein bereits ein Territorium, das von Badens Nachbarländern Bayern, Württemberg und Hessen bis zur Ostsee reichte und in dem (rein theoretisch) 23 Millionen Ein-

wohner<sup>34</sup> vom freien Verkehr profitieren konnten. Trotzdem gab es durchaus auch die Ansicht, dass man den *Werth des freien Marktes [...] nicht allein nach der geographischen Ausdehnung bemessen [könne] und dass es auf die natürlichen Verbindungen [...] weit mehr an[käme]*<sup>35</sup>. Den lebhaftesten natürlichen Handelsverkehr unterhielt Baden aber mit seinem südlichen Nachbar, der Schweiz. Diese Handelsverhältnisse betrafen nicht nur alle Zweige der Produktion, sondern beruhten bis dato auch auf dem System der Handelsfreiheit.<sup>36</sup> Unter den Gegnern des Beitritts befanden sich denn auch Liberale, wie etwa Johann Adam von Itzstein, führender Vertreter der liberal-demokratischen Opposition in Baden, der auf die geographische Lage Badens verwies, die *günstiger, wie irgend ein anderes Land,*

die [...] natürliche Verbindung und Verkehr mit der Schweiz sichert, und die nur rohe Gewalt uns nehmen kann! [...] auch für die Staatskasse. [...] Mancher Deutsche beneidete uns um diesen glücklichen Zustand.<sup>37</sup> Baden zögerte lange mit dem Beitritt zum Zollverein, doch schliesslich setzten sich die Befürworter durch.

#### *Hart an der Schweizer Grenze*

Für die nördliche Schweizer Grenzlandschaft hatte dies eine schwere Wirtschaftskrise zur Folge. Wie unentbehrlich und selbstverständlich die grenzüberschreitenden Beziehungen mit den deutschen Nachbarn waren, wurde in einer Schaffhauser Zeitung ausdrucksvoll beschrieben: *Die Bundesacte sagt nirgend, dass der Canton Schaffhausen wie ein elender Sklave sein Joch tragen müsse, wenn es ihn auch aufreibe, [...] auch nicht, dass man die deutschen Nachbarn wie Heiduken, Hottentotten und Unmenschen zu betrachten habe, mit welchen in lebhaften Verkehr zu treten ein Kriminalverbrechen sei.*<sup>38</sup> Auch im Kanton Aargau scheinen viele diese Meinung geteilt zu haben. Bald traf bei der Regierung eine von 2500 Bürgern unterzeichnete Bittschrift ein, in der schützende Massnahmen oder der Anschluss des Aargaus an den Deutschen Zollverein gefordert wurden.<sup>39</sup> Auch im Fricktal verschärfte sich die Wirtschaftskrise, die sich seit längerem angebahnt hatte. 1836 wurde im aargauischen Grossen Rat darauf hingewiesen.<sup>40</sup> Der Kleine Rat hob in seinem Jahresbericht 1837 hervor, dass der fricktalische Bezirk Laufenburg durch den Beitritt Badens zum Zollverein grosse Mühe hatte, seine landwirtschaftlichen Produkte zu verkaufen.<sup>41</sup> Besonders der Weinhandel schien von der neuen Zollmauer arg betroffen. So wandte sich Regierungsrat Fridrich aus Laufenburg 1837 in der Not

mit einem Brief sogar an die österreichische Gesandtschaft mit der Bitte, der Kaiser möge bei der badischen Regierung ein gutes Wort dafür einlegen, dass die Fricktaler Weine wieder in den Schwarzwald eingeführt werden könnten.<sup>42</sup>

#### *Die Verkehrspolitik zweier Staaten*

##### *Die Bedeutung des Strassennetzes am Beispiel der Stadt Laufenburg*

Gerade für die Stadt Laufenburg wirkte sich der erschwerte Handel mit den deutschen Nachbarn umso härter aus, weil ihr der Anschluss an eine wichtige Landstrasse fehlte. Seit 1810 war zwar das Fricktal über die Staffeleggstrasse mit dem übrigen Kanton verbunden, doch führte diese Strasse nur bis Frick. Es gab keine einigermassen gut ausgebauten Strassen, die Laufenburg mit dem östlichen Teil seines Bezirks und dem kantonalen Landstrassennetz verbanden. Das Städtchen drohte zu einem verkehrstoten Winkel zu werden. Im Grossherzogtum Baden hatte man diese Situation bereits 1812 erkannt und befürchtet, dass die Wege auf Aargauer Gebiet zuerst verbessert werden könnten, wodurch der ganze Handelsverkehr von Basel bis Schaffhausen auf das schweizerische Rheinufer abgeleitet würde.<sup>43</sup> Dem wirkte der Grossherzog entgegen, indem er im Juli 1812 den Bau einer Hauptstrasse auf der rechtsrheinischen Seite bei Laufenburg anordnete. Der Zustand der Strassen im aargauischen Rheintal jedoch wurde zusehends schlechter.<sup>44</sup> Bis zum Beitritt Badens zum Zollverein hatte die schweizerische Seite immerhin Anschluss an das bessere Strassennetz auf der badischen Seite des Rheins. Als dieser nun unterbunden wurde, machte sich das Fehlen eines direkten Anschlusses an die Staffeleggstrasse umso mehr bemerkbar. So wurde der aargauischen Regierung ein An-

trag für den Bau einer Kaisterberg-Strasse eingereicht, die die Stadt Laufenburg über Kaisten-Frick mit der Staffeleggstrasse verbinden sollte. Der Laufener Bezirksamtmann Josef Brentano äusserte sich 1838 in einem Bericht an die aargauischen Behörden dazu folgendermassen:

*Ich muss Sie bitten, diesem Antrag Ihre Zustimmung zu geben; denn Sie tragen dadurch nur eine Schuld ab, die Sie dem Bezirk Laufenburg schon lange schuldig sind; einem Bezirk, der, seit er mit der Schweiz vereinigt zu sein das Glück hat, alle seine Erwerbsquellen immer mehr und mehr hat abnehmen sehen und, wenn nicht einmal geholfen wird, einer gänzlichen Verarmung entgegengehen muss, [...]. Wenn in einem monarchischen Staate eine Landesgegend auf eine unverschuldete Weise so sehr in Nachtheil versetzt würde, so würde gewiss mit Beförderung eine landesväterliche Fürsorge getroffen, um den Schaden wiedergutzumachen, und wir müssen dreissig Jahre lang warten, bis dem Übelstande bei uns abgeholfen wird.<sup>45</sup>*

Nicht bloss 30, sondern ganze 99 Jahre mit vielen erfolglosen Bemühungen sollten nach Brentanos Bericht vergehen, bis 1937 der Bau dieser Verbindungsstrasse endlich per Dekret beschlossen wurde.<sup>46</sup>

#### *Die Eisenbahnpolitik im Grossherzogtum Baden und in der Schweiz*

Während sich die Diskussion um die Verbesserungen der Strassen im 19. Jahrhundert hinzog, eröffnete sich plötzlich ein völlig anderer Verkehrsweg: die Eisenbahn. Auf der deutschen Hochrheinseite wurde die Bedeutung dieses neuartigen Verkehrsmittels schneller erkannt als bei den Verantwortlichen am Schweizer Hochrhein. Nicht einmal drei Jahre nachdem man 1830 im englischen Manchester die erste Fernbahnstrecke der Welt eröffnet hatte, veröffentlichte der Mannheimer

Kaufmann Ludwig Newhouse seinen an den badischen Grossherzog Leopold gerichteten «Vorschlag zur Herstellung einer Eisenbahn im Grossherzogtum Baden, von Mannheim bis Basel und an den Bodensee»<sup>47</sup> und erklärte darin die Eisenbahn als *zweckmässigstes Mittel, Landbau, Handel und Gewerbe in grössern Flor zu bringen, den Gütern und Producten einen bessern Werth zu verschaffen und so den National-Reichthum zu erhöhen*<sup>48</sup>. In der Regierung traf dieser Vorschlag auf ein *allseitig vorhandenes Interesse und Verständnis für die Sache*<sup>49</sup>, und noch im selben Jahr diskutierten beide Kammern die Abtretung von Eigentum für den öffentlichen Zweck der Eisenbahn. 1838 beschloss der Landtag den Bau der Rheintalbahn von Mannheim nach Basel und die Bauarbeiten begannen noch im selben Jahr.

Auch 1838 wurde die erste schweizerische Eisenbahngesellschaft gegründet. Diese nannte sich Basler-Zürcher Eisenbahngesellschaft und strebte den Bau einer Eisenbahnlinie von Zürich nach Basel entlang den Flussläufen Limmat, Aare und Rhein an. Auseinandersetzungen mit Grundbesitzern und Zahlungsschwierigkeiten verzögerten die Umsetzung des Projekts. Da die finanziellen Mittel nicht aufgebracht werden konnten, wandte sich die Gesellschaft an die Kantone, durch deren Territorien die Eisenbahn führen sollte. Doch *politischer Hader und [...] Kantönligeist*<sup>50</sup> liessen das Projekt scheitern. 1841 wurde die Gesellschaft bereits wieder aufgelöst.

Zu dieser Zeit war im benachbarten Grossherzogtum Baden bereits das erste Teilstück der Rheintalbahn von Mannheim nach Heidelberg eröffnet worden und die Rheintallinie kam ihrem Ziel, der Stadt Basel, stetig näher. Während im grossherzoglichen Baden die Zeitungen schon in



Beim Bau der Rheintal-  
linie durch die  
Badische Staats-Eisen-  
bahn entstand bei  
Laufenburg D 1856 der  
372 m lange Rappen-  
steintunnel.

den 1840er Jahren voller Euphorie über die Vernetzung ihres Landes mit der ganzen Welt philosophierten<sup>51</sup>, begegnete die damals streng konservative Stadt Basel dem Eisenbahnbau *ohne jede Begeisterung, ja mit grossem Misstrauen*<sup>52</sup>. Dazu kam, dass die Stadt Basel sich wegen ihrer wirtschaftsgeographisch wichtigen Lage am Rheinknie in einer Position der Stärke wähnte und immer mehr Forderungen stellte. Für die Basler hatte der Schienenweg nach Süden, der durch den Hauenstein führte, Priorität. Diese Route *war schon mit der Kutsche der übliche Weg von Basel nach Italien gewesen*<sup>53</sup>. Aber das grossherzogliche Baden wollte ja nicht nur nach Basel, sondern weiter, dem Hochrhein entlang, Richtung Bodensee. Die mangelnde Kooperation der Basler liess die badischen Nachbarn bald in Erwägung ziehen, die Stadt Basel zu umgehen.<sup>54</sup> Mit der Idee

einer Rheintalbahn stiess Baden aber andernorts in der Schweiz auf Interesse. Denn in der Ostschweiz konnte man *am Umweg von Zürich über Olten nach Basel mit der Gabelung Richtung Gotthard keinen Gefallen finden*<sup>55</sup>. Zürcher Handelskreise hatten an die grossherzogliche Regierung bereits um die Jahreswende 1839/40 eine Anfrage gestellt, ob auch eine in Zürich gegründete Eisenbahngesellschaft die Bauerlaubnis für die Strecke zwischen Waldshut und Basel bekäme.<sup>56</sup> Diese Anfrage war in Baden positiv aufgenommen worden und man blieb diesbezüglich im Kontakt. Am liebsten hätte man in Zürich die Linie Zürich–Baden–Koblenz–Rheinfelden–Basel (also dem Rhein entlang durchs Fricktal) realisiert. Auch die Aargauer hätten 1843 dieses Projekt mit der Übernahme von 500 Aktien<sup>57</sup> unterstützt. Doch die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft lehnten eine Unterstützung ab, da ihr Interesse nach wie vor an einer Linienführung über Olten nach Luzern lag. Ohne die Unterstützung dieser beiden Kantone konnte aber höchstens das Projekt Zürich–Baden–Koblenz mit Anschluss an die badische Hochrheinbahn in Waldshut umgesetzt werden. Das widersprach aber wiederum der Vorstellung der aargauischen Regierung, der die Linienführung durch den Bözberg am Herzen lag.<sup>58</sup> So scheiterte 1843 die Vision der Bahnstrecke Zürich–Basel, den drei Flüssen entlang, zum zweiten Mal. Und so kam es, dass die Eisenbahnlinie am Hochrhein auf badischer Seite zuerst entstand. 1855 hatte die Grossherzogliche Badische Staats-Eisenbahn ihre Rheintallinie von Mannheim bis nach Basel komplettiert und stiess nun weiter dem Hochrhein entlang in Richtung Bodensee vor. Im Februar 1856 konnte der Abschnitt Basel–Sä-

ckingen eröffnet werden; im Herbst des gleichen Jahres wurde auch die Strecke von Säckingen nach Waldshut in Betrieb genommen. Die Eröffnung dieses neuen Teilstücks der badischen Hochrheinbahn wurde in Klein-Laufenburg gefeiert. Auch die Bevölkerung des schweizerischen Laufenburgs war zur Eröffnungsfeier eingeladen. Vorerst aber liess der Festjubel der grossherzoglichen Nachbarn bei den Gross-Laufenburgern *nur die Bitternis über die Langsamkeit der eigenen Republik zurück*<sup>59</sup>. Die linksrheinische Bahn von Stein über Laufenburg nach Koblenz sollte erst 36 Jahre später 1892 gebaut werden. In der Zwischenzeit wurde das Städtchen noch isolierter, als die Basler Centralbahn 1858 die Linie Basel–Olten durch den Hauenstein in Betrieb nahm. Dies hatte zur Folge, dass die Personenpostkurse durch das Fricktal eingestellt wurden.<sup>60</sup> Das einst mit den grossen Märkten verbundene Leben in Laufenburg erlosch fast gänzlich. Einzig das Flössergeschäft und die Fischerei sollten noch eine Weile überdauern.

Am 18. August 1859 konnte durch Zusammenarbeit der Schweizerischen Nordostbahn (NOB) mit der Grossherzoglichen Badischen Eisenbahn bei Waldshut der erste grenzübergreifende Bahnverkehr zwischen den beiden Ländern eröffnet werden. Die Stadt Waldshut sollte noch ganze 14 Jahre die einzige Übergangsstation zwischen dem badischen und dem schweizerischen Bahnnetz bleiben.<sup>61</sup> In Basel kam es erst 1873 zur Inbetriebnahme der Verbindungsbahn zwischen dem Badischen- und dem Central-Bahnhof. Zu dieser Zeit diskutierte der badische Landtag noch über einen Schienenrheinübergang bei Säckingen, um die Bözberglinie (die Transitachse des Verkehrs zwischen Italien und dem Rheinland) unter Umgehung Ba-

sels zu erreichen.<sup>62</sup> Aus finanziellen Gründen wurde diese Idee jedoch verworfen. Dann endlich war es soweit: 1875 wurde die Bözbergbahn eröffnet. Die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn hatten sich zusammengerauft und die Bahn gemeinsam mit Hilfe der betroffenen Gemeinden finanziert. Die Strecke, die von Brugg durch den Bözbergtunnel und das Fricktal nach Basel führte, wurde unter der Leitung der Nordostbahn gebaut und nach der Fertigstellung gemeinsam mit der Centralbahn betrieben, bis sie 1902 Teil der SBB wurde. Das Fricktal hatte nun, genauso wie die Nachbarn am badischen Ufer, eine Eisenbahnlinie erhalten. Die Strecke führte von Zürich–Brugg durch den Bözberg über Frick und Rheinfelden nach Basel. Laufenburg aber sollte noch 17 Jahre, bis 1892, auf einen Eisenbahnanschluss warten.

*Bahn frei für den wirtschaftlichen Aufschwung*  
Insgesamt hatte das Städtchen Rheinfelden mehr Glück als seine Schwesterstadt Laufenburg, da es sich nur an einer Uferseite ausdehnte und daher von Napoleon nicht entzwei gerissen wurde wie Laufenburg. Der grösste Glücksfall waren die gewaltigen Salzlager, die im Boden rund um Rheinfelden ruhen und im Jahre 1844 entdeckt wurden. Die Salzvorkommen waren von schweizerischer Bedeutung, machten sie doch das Land in Bezug auf Kochsalz vom Ausland unabhängig.<sup>63</sup> Durch die Sole-Gewinnung entstanden in Rheinfelden Badehotels. Das Potential dieser Kurhotels der Schweizer Stadt wurde offenbar im Grossherzogtum Baden erkannt, denn beim Bau der Badischen Staatsbahn von Basel nach Säckingen 1856 wurde ein Bahnhof unweit der Rheinfelder Rheinbrücke speziell für die Kurgäste errichtet.

Der auf dem Gebiet des Dorfes Nollingen liegende Bahnhof erhielt den Namen «Bei Rheinfeldern». So konnten die Gäste aus aller Welt ohne umzusteigen mit der Bahn von Paris nach Rheinfeldern fahren. Die badische Bahn besorgte auch die Transporte für die Rheinsalinen in die Ostschweiz.<sup>64</sup> Als dann auf Schweizer Seite die Bözbergbahn entstehen sollte, war die Lage der Salinen für den Verlauf der Bahnlinie *zweifellos mitbestimmend*<sup>65</sup>. Mit der Fertigstellung der Bözbergbahn 1875 eröffneten sich für die Gemeinden entlang der Linie neue Möglichkeiten. Verkehrswege sind Ausgangspunkt für wirtschaftlichen Aufschwung; das war auch im Fricktal nicht anders. Vor allem die Brauereibranche konnte das neue Verkehrsmittel für sich nutzen.

### **Das wirtschaftliche und politische Grenzgefälle**

#### *Grenzgänger im Sog des Zollvereins*

Während der Beitritt des Grossherzogtums Baden zum Deutschen Zollverein für das Gewerbe in der Schweizer Grenzregion einer Katastrophe gleichkam, hievte er die am badischen Hochrheinufer gelegene Stadt Säckingen in das Industriezeitalter. Schweizer Fabrikanten wollten sich das grosse Absatzgebiet des Deutschen Zollvereins sichern und interessierten sich dafür, ihre Betriebe auf deutschem Boden zu errichten.<sup>66</sup> Säckingen eignete sich dazu vorzüglich. Die Stadt lag an der Schweizer Grenze und war sogar mit einer befahrbaren Holzbrücke mit der Schweiz verbunden. Das Wasser des Schwarzwalds versorgte die Stadt mit Energie, die von natürlichen Bächen sowie künstlich angelegten Kanälen (Wuhren) geliefert wurde. Vor allem gab es in der Hochrheinregion genügend billige Arbeitskräfte, die Dank

der langjährigen Heimarbeitertradition Vorkenntnisse in der Textilbranche mitbrachten.<sup>67</sup> Dazu kam, dass man den alemannischen Dialekt teilte und kulturell miteinander vertraut war. Das Grossherzogtum gewährte ein grosszügiges Niederlassungsrecht und Gewerbefreiheit.

Diese Standortvorteile entgingen der Schweizer<sup>68</sup> Unternehmerfamilie Bally nicht. In den Kantonen Aargau und Solothurn beschäftigte sie bereits hunderte von Heimarbeitern in der Seidenbandfabrikation. Als das Grossherzogtum Baden im Mai 1835 dem Deutschen Zollverein beitrug, reagierten die Ballys sofort und erhielten schon drei Monate später die Bewilligung zur Errichtung einer Seidenbandweberei namens F. U. Bally Söhne in Säckingen. Die Familie sollte in Säckingen noch weitere Firmen gründen. Mit dem Bau der Badischen Eisenbahn 1856 wurde Säckingen als Standort noch attraktiver. So gründete die Basler Firma Kern & Sohn im selben Jahr eine Zweigniederlassung in dieser Stadt. Kern & Sohn nutzte den Standort hauptsächlich für Exportaufträge in deutsche Staaten, da die Produktionskosten in Baden viel tiefer lagen als in der Schweiz. Im selben Jahr wurde auch die Baumwollweberei Berberich gegründet. Der Initiant war für einmal kein Schweizer, sondern der Säckinger Bürger Ignaz Berberich. Bereits 1857 wurde dann die Baumwollweberei Hüsey & Künzli von Schweizern in Säckingen gegründet.<sup>69</sup>

Nach der deutschen Reichsgründung 1871 wurde der Absatzmarkt noch grösser. Zusätzlich begünstigte auch der Bau der Bözbergbahn den Standort Säckingen. Da der Stadtverkehr über die Holzbrücke Anschluss an das Schweizer Strassen- und Eisenbahnnetz fand, konnte sie sich nun über Bahnanschlüsse nach allen Richtun-



gen erfreuen. Das Schweizer Gründungs-  
fieber setzte sich auch deswegen fort: 1879  
folgte die Seidenband GmbH Sarasin & Co  
(eine Filiale der Basler Firma Wilhelm Sa-  
rasin & Co). 1898 wurde bei Rheinfelden  
das Rheinkraftwerk gebaut und versorgte  
die Hochrheinregion ausreichend mit elek-  
trischer Energie. Ein Jahr darauf wurde die  
bedeutende Fabrik Edwin Naef AG Zürich –  
Seidenweberei Säckingen GmbH gegrün-  
det, die den deutschen Markt mit diver-  
sen Seidenstoffen versorgte; 1899 liess sich  
auch eine Filiale der Gesellschaft für Band-  
fabrikation AG aus Basel hier nieder. In Sä-  
ckingen schien es wirtschaftlich nur noch  
bergauf zu gehen. In den ersten drei Jahren  
des 20. Jahrhunderts wurden gar 35 Fir-  
men Gründungen in Säckingen registriert,  
davon vier aus der Schweiz. Um die Wende  
vom 19. zum 20. Jahrhundert hatten sich  
in dem idyllisch gelegenen Städtchen am  
Hochrhein acht Textilfabriken niedergelas-  
sen, die insgesamt 2600 Menschen beschäf-  
tigten.<sup>70</sup> Die Einwohnerzahl der Stadt war  
nicht einmal doppelt so gross, wie die Zahl  
der Arbeiter. Diese kamen aus dem nahe-  
gelegenen Hotzenwald, aber auch aus dem  
schweizerischen Fricktal. Viele waren ehe-  
malige Heimarbeiter, brotlos gewordene  
Handwerker oder Kleinbauern.<sup>71</sup> Die Men-  
schen in der Region waren Selbstversorger  
und lebten äusserst bescheiden. Vielfach  
waren sie auf die zusätzliche Einkommens-  
quelle am anderen Rheinufer dringend an-  
gewiesen.<sup>72</sup> So kam es auch, dass zur Zeit  
dieser Gründerwelle eine jahrhundertalte  
Verkehrsverbindung am Hochrhein ihre  
grösste wirtschaftliche Bedeutung erlang-  
te: die Fähre. Viele Fricktaler nutzten die  
Fähren in Mumpf und Wallbach, um zum  
Arbeitsort in Säckingen zu gelangen. Im  
Sommer legte die erste Fähre bereits um  
4 Uhr morgens ab. Einige hundert Frick-

taler pendelten über den Rhein zur Arbeit.  
Im Jahre 1910 waren es schätzungsweise  
bis zu 1500 Pendler aus der Schweiz.<sup>73</sup> Vie-  
le liessen sich aber auch in der badischen  
Grenzstadt nieder. So machte der Anteil  
der in Säckingen lebenden Schweizer im  
Jahre 1900 knapp 12 Prozent der Gesamt-  
bevölkerung der Stadt aus.<sup>74</sup>

### *Zwei Länder – zwei politische Systeme*

#### *Die Schweiz*

Die erste Verfassung der Schweiz wurde  
nach dem Einmarsch der französischen  
Truppen im Jahre 1798 angenommen. Sie  
hatte diejenige der französischen Republik  
zum Vorbild und berücksichtigte elemen-  
tare Freiheitsrechte. Die Leibeigenschaft  
und Folter wurden abgeschafft, ein Straf-  
gesetzbuch, das für die gesamte Schweiz  
galt, trat in Kraft, und ein Parlament so-  
wie ein oberstes Gericht wurden geschaf-  
fen. Diese zentralistische Verfassung der  
Helvetik berücksichtigte jedoch die Viel-  
falt der Kantone nicht, was zu Konflikten  
führte. 1803 wurde aus der Schweiz wieder  
ein Staatenbund. Erst die Niederlage der  
konservativ-katholischen Kantone gegen  
die liberal-demokratischen Kräfte im Son-  
derbundskrieg 1847 ebnete den Weg für  
Reformen. Am 12. September 1848 erhielt  
die Schweiz eine neue Verfassung, die  
aus dem Staatenbund einen Bundesstaat  
machte. Die Verfassung hielt fest, dass ge-  
wisse Kompetenzen der Kantone an den  
Bund abzutreten seien. Weiter wurden das  
Zweikammersystem und der siebenköp-  
fige Bundesrat eingeführt. Auch gewisse  
Schranken baute man ab, um den Schwei-  
zer Binnenmarkt zu fördern. Schliesslich  
gab die Verfassung den Bürgern verschie-  
dene Rechte und Freiheiten, beispielsweise  
die freie Wahl des Wohnortes, die Religi-  
onsfreiheit und die Pressefreiheit.



Grenzstein mit dem Wappen des Grossherzogtums Baden auf der Laufenburger Brücke. (Kopie, Original im Museum Schiff in Laufenburg CH).

#### *Das Grossherzogtum Baden*

Im Jahre 1806 wurde auch das rechtsrheinische Gebiet am Hochrhein von Österreich abgetrennt und kam zum Grossherzogtum Baden. Wie die Schweiz diente auch Baden Napoleon als Truppenlieferant. Nach dem Ende der napoleonischen Herrschaft versuchten die europäischen Mächte, die

vorrevolutionäre politische Ordnung in Europa so weit als möglich wiederherzustellen. So sassen 1818 im neu eingeführten Zweikammersystem Badens Adlige, kirchliche Würdenträger, Hochschulvertreter und vom Herzog ernannte Persönlichkeiten in der ersten Kammer. Die zweite Kammer bestand aus indirekt vom Volk über Wahlmänner gewählten Volksvertretern. Erst Grossherzog Leopold, der von 1830 bis 1852 regierte, kam dem Wunsch vieler Bürger nach mehr politischen Rechten und Freiheiten ein wenig entgegen, indem er im Parlament einige liberale Reformen durchführte und die bestehende Pressezensur weitgehend aufhob. Diese wurde allerdings 1834 wieder eingeführt. Doch die Sehnsucht nach Freiheit und Demokratie im Grossherzogtum war noch keineswegs erloschen.

#### *Revolutionäre Presse im Fricktal*

Bemerkenswerterweise führte ausgerechnet die Pressezensur Badens zu ersten Zeitungsdruckereien im schweizerischen Fricktal.<sup>76</sup> Bisher hatte sich die Begeisterung an Presseerzeugnissen im Fricktal in Grenzen gehalten. Als zum Beispiel die aargauische Regierung 1803 beschlossen hatte, ein Aargauisches Amtsblatt herauszugeben, weigerten sich die Behörden vieler Fricktaler Gemeinden, trotz Aufruf der kantonalen Regierung und Anweisung der Bezirksgerichte, dieses anzunehmen.<sup>77</sup> Auch die Aarauer Presse, welche in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die meistgelesenen Zeitungen der Schweiz herausbrachte, fand nur selten den Weg ins Fricktal. So waren es zwei Brüder aus der ehemaligen vorderösterreichischen Schwesterstadt Waldshut, die in Laufenburg 1842 die erste fricktalische Zeitung herausgaben.<sup>78</sup> Die Brüder Hollinger hat-

ten ihre Buchdruckerlehre in Freiburg im Breisgau (der ehemaligen Hauptstadt Vorderösterreichs) absolviert. Sie vertrat radikal-republikanische Ansichten, weshalb die Zeitung auf der badischen Seite verboten wurde; die Gebrüder Hollinger erschienen auf Fahndungslisten. In den Folgejahren wurde *Der Wächter am Rhein* (1842) in Laufenburg und die *Volks-Zeitung* (1843) in Rheinfelden durch die Gebrüder Hollinger herausgegeben. *Die Aufnahme des Flüchtlings Fidel Hollinger brachte der Stadt Rheinfelden Jahre der Unruhe und Umtriebe*<sup>79</sup> und zerrte den ganzen Kanton Aargau in eine diplomatische und zwischenstaatliche Krise mit dem Grossherzogtum Baden. Die Rheinfelder Zeitungsdruckerei wurde zu einem Geheimitipp und musste 1848 wie ein Magnet auf die versprengten deutschen Revolutionäre wirken<sup>80</sup>. So wurde Rheinfelden zum publizistischen Brennpunkt der republikanischen Flüchtlinge<sup>81</sup>. Zu den politischen Flüchtlingen, die in Rheinfelden zeitweise Wohnsitz hatten, gehörten auch Rädelsführer wie Dr. Hecker, Gustav (von) Struve<sup>82</sup>, E. H. Schnauffer, Carl Habich und Robert Blum.<sup>83</sup> Hecker brachte gar in Rheinfelden die Zeitung *Der Volksfreund* heraus, deren ca. 600 Exemplare er über die Grenze nach Baden schmuggeln und verteilen liess.<sup>84</sup> Trotz der Ausweisung aller verantwortlichen Flüchtlinge blieb der *Volksfreund* ein Sorgenkind der eidgenössischen Aussenpolitik und der Justiz<sup>85</sup>. Auch die folgenden Zeitungsgründungen kümmerten sich inhaltlich wenig um schweizerische Belange. Erst der Eisenbahnbau und andere eidgenössische Projekte, die das Fricktal betrafen, brachten Zeitungen hervor, die sich den Interessen der eigenen Region und der Schweiz annahmen. Am 5. Januar 1861 wurde die erste Nummer

der Volksstimme von einem *freisinnigen Verein*<sup>86</sup> in Rheinfelden herausgegeben. Diese wurde zur Vorkämpferin der Bözbergbahn und war verantwortlich dafür, dass sich die Region *so eindeutig gegen eine Umfahrung des Fricktals nördlich des Rheins über Basel-Waldshut oder durch den Hauenstein einsetzte*<sup>87</sup>. Aber auch sie konnte es nicht lassen, die Zugehörigkeit zum Kanton Aargau in Frage zu stellen. 1863 drohte sie gar mit der Lostrennung des Fricktals vom Aargau und *fabulierte vom Anschluss an Basel*<sup>88</sup>.

#### *Die badischen 1848er Revolutionäre am Hochrhein*

Richtige Revolutionsgelüste waren 1848 in den deutschen Bundesstaaten aufgekommen. Im Mai 1848 wurde in Frankfurt das erste gesamtdeutsche Parlament gebildet, das eine *erbkaiserlich, föderative-konstitutionelle Verfassung mit Zweikammersystem, Grundrechtskatalog und Verfassungsgewähr*<sup>89</sup> ausarbeiten sollte. Die Verfassung wurde aber nie in Kraft gesetzt. Vielerorts kam es zu Aufständen. Im Grossherzogtum Baden forderten die beiden Rechtsanwälte Friedrich Hecker und Gustav Struve bei einer Bürgerversammlung in Heidelberg die *Absetzung des Grossherzogs und die Errichtung einer demokratischen Republik*<sup>90</sup>. Sie organisierten Freischarenzüge nach Karlsruhe, um den Grossherzog zu entmachten. Doch diese wurden niedergeschlagen. Die Rädelsführer Hecker und Herwegh konnten in die Schweiz flüchten. Struve wurde im April 1848 bei Säckingen verhaftet. Hecker, der sich im schweizerischen Rheinfelden aufhielt, nahm einen Wagen und fuhr zusammen mit einem *listigen Schweizer*<sup>91</sup> nach Mumpf. Im schweizerischen Dorf Wallbach am Rhein verfasste er den folgenden Brief<sup>92</sup> an den Bürgermeister von Säckingen:

**H e r r B ü r g e r m e i s t e r !**

**So eben kommen wir mit einem Corps der republikanischen Armee in Wallbach an, und erfahren, daß Struve und Andere in Säckingen verhaftet seien: Wir fragen nun an, ob es wahr ist oder nicht? Ist es wahr, so verlangen wir deren alsbaldige Auslieferung, wo nicht, so werden wir heute Nacht noch vor Säckingen kommen, um unsere Freunde mit Gewalt zu befreien, wobei wir natürlich weder für Sicherheit der Personen, noch des Eigenthums garantiren können.**  
**Wallbach den 21. April 1848.**

**Theodor Mögling, Offizier der republikanischen Armee.  
G. Scheibel, Offizier.**

Hecker hielt in seinen Memoiren fest, dass der Schweizer, der den Brief von Wallbach über den Rhein nach Säckingen brachte, um ihn dort dem Bürgermeister zu übergeben, *unter vielem Lachen*<sup>93</sup> abzog. Dieser Umstand zeigt, wie eng und gut damals noch die Beziehungen der Menschen dies- und jenseits der Staatsgrenze Rhein waren. Allerdings hatte genau diese unterstützende Haltung der schweizerischen Grenzbürger zur Folge, dass die Schweiz als Zufluchtsort der Revolutionäre unter Druck geriet. Die deutschen Staaten verlangten, dass die Schweiz keine deutschen Flüchtlinge mehr in ihr Land liess. Entsprechend wurde seit dem 20. April 1848 die schweizerische Grenze bewacht, damit die Flüchtenden entwaffnet werden konnten.<sup>94</sup> Trotzdem gelang es Gustav Struve am 21. September 1848 im grenznahen Lörrach, 14 Kilometer von Rheinfeldern entfernt, *unter Hochrufen der Bevölkerung*<sup>95</sup> die Republik auszurufen. Die Badische Revolution war die einzige erfolgreiche im Deutschen Bund. Allerdings war die Republik nur von sehr kurzer Dauer. Im Sommer 1849 wurde die

Reichsverfassungskampagne von preussischen Truppen niedergeschlagen. In der Anklageschrift der Gerichtsverhandlung gegen Struve wurde das Schweizer Rheinfeldern als sein letzter Wohnort vermerkt.<sup>96</sup> Rückblickend erinnerte sich Gustav Struves Frau, Amalie Struve, an die Anfangszeit der Badischen Revolution, in der sie mit ihrem Mann an einem Theaterabend teilgenommen hatte. Aufgeführt wurde Schillers Wilhelm Tell:

*Es fiel uns die bewegte Stimmung des Volkes sehr auf. Alle Stellen, welche auf die Zertrümmerung des Joches der Knechtschaft und den Kampf für die Freiheit hinwiesen, wurden stürmisch beklatscht. Ich sprach mit Struve, und wir waren darüber einig, dass wir am Vorabend einer grossen Revolution stünden. Am folgenden Tage, den 26. Februar, traf die Nachricht von der französischen Februar-Revolution zu Mannheim ein.*<sup>97</sup>

«Die Anhänglichkeit an Tells Nachkommenschaft»<sup>98</sup>

Pfarrer Markus Lutz hatte sein Buch über das Frickthal 1801 mit den Worten *Frickthal!*

[...] Möge [...] die Liebe zum republikanischen System, und die Anhänglichkeit an Tells Nachkommenschaft feuriger werden beendet. Im benachbarten Grossherzogtum Baden war dies, wie eben bezeugt, durch die 1848er Revolutionäre sicherlich der Fall. Für die Bevölkerung im Fricktal waren die Zeiten ruhiger. Trotzdem, nach all der Skepsis gegenüber der Zugehörigkeit zum Kanton Aargau und der Schweiz, gab es auch im Fricktal Zeichen, die auf die *Liebe zum republikanischen System* hindeuteten, und zwar in der von Lutz prophezeiten Form der *Anhänglichkeit an Tells Nachkommenschaft*. Denn als wäre es seit jeher Tradition, liess auch das Städtchen Rheinfelden am 18. Juni 1848, im Jahr der Schaffung des modernen Bundesstaates Schweiz, Schillers Theaterstück Wilhelm Tell aufführen.<sup>99</sup>

### **Der Aufschwung und das Erbe der 1848er Revolutionäre**

#### ***Die Kurstadt Rheinfelden***

Allgemein schien es im Fricktal langsam bergauf zu gehen. Nach der Entdeckung der Salzlager boten einige Gasthöfe in Rheinfelden und der Umgebung Solebäder in Badewannen an. Die Stadt stieg langsam zu einer Kurstadt empor. Bemerkenswerterweise waren unter den Geschäftsleuten, die sich im Fricktal engagierten, auch immer wieder Deutsche vertreten, die in Verbindung zur 1848er Revolution standen. Heinrich von Struve, der 1849 als Republikaner mit seinem Bruder Gustav aus Baden geflohen war, war nach Amerika ausgewandert, kam aber nach Rheinfelden zurück und erstand dort 1862 das Rhein-Solbad.<sup>100</sup> Er eröffnete es noch im selben Jahr und betrieb eifrig Werbung. Bald wurde sein Hotel zum Erholungs- und Reiseziel für Basler und Berner Patrizierfamilien sowie für Gäste

aus dem Badischen und dem Elsass. In seinen Memoiren schrieb er stolz: *Das diplomatische Corps aus Bern besuchte nebst anderen vornehmen Herrschaften die Anstalt mit vorzüglichem Erfolge. Die Kuren, welche nie fehlschlügen, waren zum Erstaunen.*<sup>101</sup> Struve bot seinen Gästen ein vielfältiges Unterhaltungsangebot: Es wurden Konzerte gehalten, die Lokalitäten verfügten über eine Kegelbahn, es gab einen Tennisplatz und eine sorgfältig gepflegte englische Gartenanlage lud zum Croquetspiel ein.<sup>102</sup> Und so ging es *vortrefflich bis zum französisch-deutschen Krieg, welcher [...] einen Wendepunkt bildete*<sup>103</sup>. Struve beschrieb diese Phase als eine *Zeit des Kampfes gegen widrige Umstände*. Die äusseren Umstände brachten den Betrieb schliesslich in eine finanzielle Notlage. Diese und persönliche Schicksalsschläge brachten Heinrich von Struve dazu, Rheinfelden 1877 zu verlassen und abermals nach Amerika auszuwandern. Sein Sohn übernahm die Verwaltung der Lokalitäten und verkaufte sie zwei Jahre später. 1882 wurde sein Hotel von Josef Viktor Dietschy, Wirt des Hotels Krone, gekauft, der es renovieren liess. Noch im selben Jahr wurde es unter dem Namen Grand Hôtel des Salines au Parc wieder eröffnet. Das Grand Hôtel sollte für die Geschichte des Kurorts Rheinfelden bedeutungsvoll werden. Dietschy war zielstrebig und weitsichtig, noch sehr jung, knüpfte er Kontakte zu Politikern und Personen mit hohem Sachwissen, wie zum Beispiel Ärzte. Er verstand es, das Städtchen Rheinfelden über seine gesellschaftlichen Kontakte international bekannt zu machen. Jährlich reiste er nach Paris und London, um diese Beziehungen zu festigen.<sup>104</sup> Dietschy hatte 1887 auch den Arzt Hermann Keller (1858–1930) nach Rheinfelden geholt. Dieser hatte durch seine zahlreichen wis-

Das Bild aus einem Rheinfelder Werbeprospekt von 1895 zeigt die damalige Bedeutung Rheinfeldens als Kurort.



senschaftlichen Schriften und Teilnahmen an Kongressen einen ausgezeichneten Ruf in ganz Europa.<sup>105</sup> Neben seiner Arbeit als Kurarzt in Rheinfelden betätigte er sich während der Wintermonate als «Commis Voyageur», reiste nach Basel, Paris und ins Elsass und informierte dort Ärzte über den medizinischen Nutzen der Kuren in Rheinfelden. Der gute Ruf des luxuriösen Grand Hôtel des Salines au Parc mit der herausragenden ärztliche Betreuung verbreitete sich im Ausland und verhalf dem gesamten Kurbetrieb in Rheinfelden Ende des 19. Jahrhunderts zu einem grossen Aufschwung. Prominente Gäste vieler Länder gastierten im Städtchen. Aus Berlin kam die Königliche Hoheit, die Fürstin zu Wied, Mutter des späteren Königs von Al-

banien, aus St. Petersburg die Familie des Comte de Berg, aus Amsterdam die Familie des Prince Duc de Baufremont, der Marquis de Châtaigneraye<sup>106</sup> und viele andere. Das Reisen nach Rheinfelden war auf die Ansprüche der vornehmen Klientel ausgerichtet. Es war sogar möglich, direkt, ohne umzusteigen, vom Gare de l'Est in Paris nach Rheinfelden zu fahren. So war es das Verdienst des Arztes Hermann Keller und des Hoteliers Josef Viktor Dietschy, dass der Kurbetrieb in Rheinfelden gegen Ende des 19. Jahrhunderts einen grossen Aufschwung erfuhr. Auch Heinrich von Struve hatte dazu Voraussetzungen geschaffen, indem er den Kurbetrieb über die Region hinaus bekannt gemacht und dem Ort ein internationales Flair verliehen hatte.

Durch das Kurhotel bekam Rheinfelden immer wieder Besuch von ehemaligen 1848er Revolutionären. Im Sommer 1865 war Gustav Struve nach Rheinfelden zurückgekehrt und wohnte ein Jahr bei seinem Bruder Heinrich, dem Geschäftsführer des Rhein-Solbades. In Rheinfelden lernte er auch seine zukünftige zweite Ehefrau kennen, die als Gast im Hotel seines Bruders weilte.<sup>107</sup>

### ***Die Brauereihochburg Rheinfelden***

Auch ein anderer 1848er Revolutionär kam nach Rheinfelden zurück. Dr. Karl Ludwig Habich hatte als einer der Anführer in der Badischen Revolution um Hecker und Struve gedient. Er war wegen Hochverrats verurteilt worden und nach New York ausgewandert. 1857 kam er nach Europa zurück. Zuerst weilte er im schweizerischen Rheinfelden, konnte aber bald wieder in seine Heimat zurückkehren, da die badische Regierung 1857 den Revolutionären von 1848 Amnestie gewährte.<sup>108</sup> Sein Sohn Karl heiratete 1863 die Enkelin von Franz Josef Dietschy, Gründer und Besitzer der Bierbrauerei Salmenbräu in Rheinfelden. Dietschy, 1770 im heute badischen Wiesental geboren, hatte um die Jahrhundertwende in Rheinfelden das Wirtshaus zum Salmen erworben. Bereits um 1800 konnte Dietschy sein Bier nach Frick, Basel, Schopfheim und Aarau verkaufen.<sup>109</sup> Später wurde er ausserdem in den Verfassungsrat und den Grossen Rat des Kantons Aargau gewählt. Als 1869 Carl Habich, der Sohn des 1848er Revolutionärs, Franz Josef Dietschys Tochter heiratete, wurde er Geschäftsführer der Brauerei, die er 1878 übernahm. Unter seiner Führung wuchs die Bedeutung des Unternehmens zusehends. Ein Meilenstein in der Firmengeschichte war insbe-

sondere der direkte Anschluss an die Geleise der Bözberglinie im Jahre 1885. Auch für die Brauerei Feldschlösschen, die ein Jahr nach der Eröffnung der Bözbergbahn gegründet wurde, war die Eisenbahn der Schlüssel zum Erfolg. Vier Jahre nach der Bierbrauerei Salmenbräu erhielt auch sie einen direkten Eisenbahnanschluss ins Firmenareal. Neun Jahre später war Feldschlösschen die grösste Brauerei der Schweiz.

### ***Rheinfelden und die Technische Revolution***

1878 sollte wieder ein Angehöriger eines 1848er Revolutionärs entscheidenden Einfluss auf die industrielle Entwicklungsgeschichte Rheinfeldens haben. In diesem Jahr nämlich weilte Georg von Struve, ein russischer Neffe des badischen Revolutionärs Georg Struve, im Rhein-Solbad seines Onkels Heinrich in Rheinfelden. Dieser war von den Rheinschnellen bei Rheinfelden fasziniert und erstellte umfangreiche Pläne für den Bau eines Wasserkraftwerks zur Energiegewinnung. Im Oktober 1872 stellte er ein Konzessionsgesuch an den Regierungsrat des Kantons Aargau. Dieses wurde sechzehn Jahre später von den Schweizer Firmen Olivier Zschokke, Escher, Wyss & Cie. und der Maschinenfabrik Oerlikon erneut eingereicht. 1898 nahm Europas erstes grosses Flusskraftwerk bei Rheinfelden den Betrieb auf. Es war ein Gemeinschaftswerk der Schweiz und dem deutschen Kaiserreich und war ein Aufbruch in ein neues Zeitalter der Technik.<sup>110</sup>

### **Schlussbetrachtung und Folgerungen**

96 Jahre, beinahe ein ganzes Jahrhundert, waren vergangen, seitdem der Baselbieter Pfarrer Markus Lutz sein Buch über das Fricktal verfasst hatte. Voller Hoffnung

beendete er seine Ausführungen mit den besten Wünschen für die Zukunft dieses Landstrichs in seinem neuen Vaterlande Schweiz. Es war das Ziel, auf diesen Seiten zu ergründen, ob diese Wünsche am Ende des 19. Jahrhunderts Realität geworden sind.

Pfarrer Lutzs erster Wunsch war, dass sich das Fricktal in seiner natürlichen Lage am Hochrhein zwischen Jura und Schwarzwald auch im neuen Staat entfalten könne. Am Beispiel Laufenburg wird offensichtlich, dass sich die Grenzziehung durch das ehemalige Herz der Stadt, den Rhein, fatal auf das Wirtschaftsleben des Städtchens ausgewirkt hatte. Das Leben dieser Stadt war jahrhundertlang auf beide Rheinufer ausgerichtet gewesen. Aus diesem Grund war die neue Ausrichtung nach der Trennung ein langwieriger Prozess. Richtig erholen konnte sich die Stadt von dieser Durchtrennung nie. Allerdings half ihr die natürliche Lage am Rhein, wenigstens zwei Gewerbetätigkeiten bis weit ins 19. Jahrhundert weiterzuführen. Auch half der Rhein als segensreiche Nahrungsquelle der Bevölkerung durch Zeiten der Missernten und Hungerjahre. Im Zeitalter der Industrialisierung war es eigentlich erst der Flusskraftwerkbau, der es erlaubte, aus der Lage am Hochrhein wieder einen bedeutenden wirtschaftlichen Vorteil zu ziehen.

Die Grenzlage hingegen brachte lange Zeit eher Nachteile. Trotz anfänglicher Bemühungen des jungen Kantons Aargau das Fricktal zu integrieren, wurde das Gebiet, das geographisch durch den Juragebirgszug vom übrigen Kanton abgeschnitten war, zur Randregion. Dies äusserte sich vor allem dadurch, dass die Eisenbahngesellschaften der nächstgelegenen grossen Städte Basel und Zürich zuerst für ihre ei-

gen Standorte Vorteile suchten. So kam es lange zu keinem Eisenbahnanschluss auf der schweizerischen Seite des Hochrheintals. Der Umstand, dass das Nachbarland Baden in der Verkehrspolitik fortschrittlicher war, wirkte sich eher negativ auf das linksrheinische Gebiet aus. Mit dem Beitritt des Grossherzogtums Baden zum Zollverein war es mit der bisherigen rheinüberschreitenden Handelsfreizügigkeit vorbei und der Zugang zu den Verkehrswegen des Nachbarlandes wurde erschwert. Das Städtchen Rheinfelden konnte als Kurort dank des badischen Bahnhofs «Bei Rheinfelden» von der Eisenbahn des Nachbarlandes profitieren. In Laufenburg hingegen ging die Flösserei durch den Bau der badischen Eisenbahn verloren. Auf schweizerischer Seite war noch keine Eisenbahn vorhanden. Das grösste Exportgut des Fricktals, der Wein, konnte wegen der Zollschränken nicht mehr ins Ausland verkauft werden. Die Personenfreizügigkeit machte es allerdings möglich, dass die Bevölkerung des schweizerischen Rheinufers vom Zollverein profitieren konnte. Viele Fricktaler fanden auf der badischen Seite des Hochrheins Arbeit in Schweizer Fabriken. Umgekehrt wirkte das Schweizer Grenzland anziehend auf die badischen liberal gesinnten Revolutionäre. Diese suchten nicht nur Schutz im Nachbarland, sie entwickelten dort auch Unternehmergeist. Dafür ist es eher als Nachteil zu bewerten, dass als Folge der durch sie verursachten politischen Spannungen die Grenze strenger bewacht und der Grenzübertritt erschwert wurde.

Die Frage, ob es im Fricktal im Laufe des 19. Jahrhunderts auch zu einer mentalitätsmässigen Annäherung an die Schweizer Landsleute gekommen ist, kann nur spekulativ beantwortet werden. Die Tatsache,



dass sich die Fricktaler in Notlagesituationen noch bis in die 1830er Jahre an den österreichischen Kaiser wandten, beweist einerseits, dass sie sich mit der österreichischen Krone noch lange verbunden fühlten. Andererseits zeigt es auch, dass sie dem Kanton Aargau lange nicht viel zutrauten. Es ist zu vermuten, dass durch die Verzögerungen beim Bau der Bözberg-Eisenbahnlinie sich viele in dieser Ansicht bestärkt fühlten. Allerdings ist es im Fricktal nach dem Sturz Napoleons nie wieder zu grösseren Auflehnungen gegen die Kantonsregierung gekommen. Auch dürften die Fricktaler zur Zeit der Badischen Revolution 1848 dankbar gewesen sein, dass es in ihrem Land keines Freiheitskampfes mehr bedurfte. Dass in diesem ereignisreichen Jahr an der Grenze in Rheinfelden sogar Schillers Drama Wilhelm Tell aufgeführt wurde, spricht für

diese Vermutung. Pfarrer Lutzs Wunsch, im Fricktal möge die *Liebe zum republikanischen System aufkommen und die Anhänglichkeit an Tells Nachkommenschaft feuriger* werden, hätte sich somit erfüllt. Das Verhältnis des Fricktals zur Schweiz hatte sich am Ende des Jahrhunderts gefestigt. Dieses Ergebnis ist vor allem dem Bau der Eisenbahnlinien zu verdanken, die endlich den Anschluss an den schweizerischen Wirtschaftsraum brachten und den entsprechenden Verlust im Grenzraum wettmachten. Die Eisenbahn ermöglichte nicht nur den wirtschaftlichen Aufschwung im neuen schweizerischen Bundesstaat, sie verringerte auch die zeitliche Distanz zu den eidgenössischen Landsleuten. Das Schicksal des Fricktals im neuen Vaterland Schweiz hatte sich während des 19. Jahrhunderts also durchaus im Sinne von Markus Lutz entwickelt.



Heute keine Staatsgrenze mehr: Der Grenzstein an der Bözbergstrasse zwischen Hornussen und Bözen markierte einst die Grenze zwischen dem habsburgischen Fricktal und dem eidgenössischen Kanton Bern.

## Anmerkungen

<sup>1</sup> Lutz, Markus: Das Vorderösterreichische Frickthal in historisch-topografischer Hinsicht. Als ein Beitrag zur näheren Kenntnis einer mit Helvetien befreundeten nachbarlichen Landschaft, Basel 1801, S. 152.

<sup>2</sup> Ebda, Untertitel auf der Titelseite des Buches.

<sup>3</sup> Hartmann, Heinrich: Evaluierung in den Geisteswissenschaften – Möglichkeiten und Grenzen. Komplikationen und Vorbehalte aus der Perspektive historischer Forschung, in: Österreichische Forschungsgemeinschaft (Hg.): Qualitätssicherung in der Forschung, Webseite: [http://www.oefg.at/text/veranstaltungen/qualitaetssicherung/beitrag\\_hartmann.pdf](http://www.oefg.at/text/veranstaltungen/qualitaetssicherung/beitrag_hartmann.pdf), abgerufen am 10. Januar 2013.

<sup>4</sup> Dietschi, Erich: Die Schweiz und Deutschland in ihren handelspolitischen Beziehungen in der Zeit der Entstehung des deutschen Zollvereins 1815–1835, Diss. Basel, Basel 1927.

<sup>5</sup> Kaufmann, Uri Robert (Hg.): Die Schweiz und der deutsche Südwesten: Wahrnehmung, Nähe und Distanz im 19. und 20. Jahrhundert, Ostfildern 2006.

<sup>6</sup> Inauen, Josef: Brennpunkt Schweiz. Die süddeutschen Staaten Baden, Württemberg und Bayern und die Eidgenossenschaft 1815–1848, Fribourg 2008.

<sup>7</sup> Schwendemann, Franz: Der Hochrhein – Trennende Staatsgrenze oder Chance vielfältiger Verflechtungen?, in: Vom Jura zum Schwarzwald 1985, S. 42.

<sup>8</sup> Maise, Christian: Das historische Eisengewerbe zwischen Jura und Schwarzwald, in: Fricktalisch-Badische Vereinigung für Heimatkunde (Hg.): Nachbarn am Hochrhein, Bd. 2, Möhlin 2002, S. 78 ff.

<sup>9</sup> Burkart, Sebastian: Geschichte der Stadt Rheinfelden bis zu ihrer Vereinigung mit dem Kanton Aargau, Aarau 1919, S. 541.

<sup>10</sup> *Die Leute wurden geschlagen und gestossen wenn sie nicht Alles herbei schaffen konnten, was diese verlangten. [...] Die Franzosen beraubten den Forst mit Bauholz, Wagnerholz und was immer sie brauchen konnten [...]. Alles dies musste man ihnen selbst hauen und dahin führen, wo sie wollten. Die Lieferungen wurden so stark angekündigt, dass man glauben musste, man könne es nicht aufbringen.* Aus: Gemeindeforschung Magden: Chronik des Victor Stäubli, Gemeindeammann. Beschreibung über die traurigen Ereignisse, so bei der Zeit des Unterzeichneten in unserem Vaterlande, und vorzüglich im Frickthal und auch besonders in hiesiger Gemeinde sich zugetragen haben, vom Jahr 1788 bis 1800.

<sup>11</sup> Staatsarchiv Aargau: AA 9506a, Brief der Ortsvorsteher der Landschaft Fricktal: Seiner Majestät Allerunterthänigste Vorstellung und Bitte der gesamten Landschaft Frickthal des k. k. Oberamtes Rheinfelden, Rheinfelden 9. Juni 1800.

<sup>12</sup> Lüthi, Alfred: Geschichte der Stadt Laufenburg, Bd. 3, Laufenburg 1986, S. 12. Zur Geschichte des Fricktals um 1800 vgl. Bircher, Patrick: Der Kanton Fricktal. Bauern, Bürger und Revolutionäre an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert, Laufenburg 2002.

<sup>13</sup> Schib, Karl: Geschichte der Stadt Rheinfelden, Rheinfelden 1961, S. 333.

<sup>14</sup> Ebda.

<sup>15</sup> Hüsler, Linus: Grenzland am Hochrhein, in: Fricktalisch-Badische Vereinigung für Heimatkunde (Hg.): Nachbarn am Hochrhein, Bd. 1, Möhlin 2002, S. 213.

<sup>16</sup> Halder, Nold: Geschichte des Kantons Aargau 1803–1953, Bd. 1, Aarau 1953, S. 94.

<sup>17</sup> Schib, Rheinfelden, S. 338–341.

<sup>18</sup> Erdin, Emil A.: Gansingen trotz Napoleon, in: Vom Jura zum Schwarzwald 1985, S. 83–92.

<sup>19</sup> Hüsler, Grenzland, S. 213.

<sup>20</sup> Rheinfelder Bezirksammann Fischinger, zitiert nach Schib, Rheinfelden, S. 341.

<sup>21</sup> Ebda.

<sup>22</sup> Luginbühl, Rudolf: Der Kanton Argau in den Jahren 1814 und 1815 nach den Briefen aus dem Nachlasse Philipp Albert Stapfers, in: Argovia – Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau 1891, S. 72.

<sup>23</sup> Schib, Rheinfelden, S. 343.

<sup>24</sup> Hüsler, Grenzland, S. 214.

<sup>25</sup> Ebda.

<sup>26</sup> *Un fleuve est le centre naturel d'un pays; vouloir en faire une enceinte [...] c'est mettre les artères à la place de l'épiderme, le cœur à la place de la peau.* Aus: Barot, François Odyssee: Lettres sur la philosophie de l'histoire, Paris 1864, S. 168.

<sup>27</sup> Schwendemann, Franz: Verkehrsgeschichte, in: Fricktalisch-Badische Vereinigung für Heimatkunde (Hg.): Nachbarn am Hochrhein, Bd. 1, Möhlin 2002, S. 91 f.

<sup>28</sup> Brogle, Felix: Schiffe, Flösser und Fischer am Hoch-

rhein zwischen Laufenburg und Basel, in: Fricktalisch-Badische Vereinigung für Heimatkunde: Nachbarn am Hochrhein, Bd. 2, Möhlin 2002, S. 18.

<sup>29</sup> Ebda, S. 19.

<sup>30</sup> Ebda.

<sup>31</sup> Schib, Karl: Die Geschichte der Stadt Laufenburg, in: Argovia – Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau 1950, S. 256.

<sup>32</sup> Lüthi, Laufenburg, S. 39.

<sup>33</sup> Kommissionsbericht über den Zoll- und Handelsverein. A. Wirkung des Vereins in Beziehung auf die Urproduktion, Handel und Gewerbe, in: Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung über den Anschluss des Grossherzogthums Baden an den grossen deutschen Zollverein – Aus den amtlich herausgegebenen Protokollen der I. und II. Kammer besonders abgedruckt, Karlsruhe 1835, S. 15.

<sup>34</sup> Zahl entnommen aus: Geheime Sitzung der zweiten Kammer der Landstände vom 30. Juni 1835, in: wie Anm. 33, S. 16.

<sup>35</sup> Wie Anm. 33, S. 15.

<sup>36</sup> Ebda.

<sup>37</sup> Geheime Sitzung der zweiten Kammer der Landstände vom 2. Juli 1835, in: wie Anm. 33, S. 155.

<sup>38</sup> Erneuerte Schaffhauser Zeitung, 18. Dezember 1835. Siehe auch: Pfaff, Robert: Schaffhausen und die Entstehung des Deutschen Zollvereins, in: Schaffhauser Beiträge zur vaterländischen Geschichte 1967, S. 30.

<sup>39</sup> Haller, Erwin: Bürgermeister Johannes Herzog von Effingen 1773–1840, in: Argovia – Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau 1911, S. 109.

<sup>40</sup> Verhandlungen des Grossen Rates 1836, S. 58 ff.; Schib, Laufenburg, S. 257.

<sup>41</sup> Lüthi, Laufenburg, S. 39.

<sup>42</sup> Schib, Rheinfelden, S. 343.

<sup>43</sup> Schwendemann, Verkehrsgeschichte, S. 94.

<sup>44</sup> Schib, Laufenburg, S. 256.

<sup>45</sup> Zitiert bei Schib, Laufenburg, S. 256 ff.

<sup>46</sup> Lüthi, Laufenburg, S. 76.

<sup>47</sup> Kech, Edwin: Die Gründung der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, Diss. Phil. Basel, Karlsruhe 1904, S. 17.

<sup>48</sup> Ebda.

<sup>49</sup> Ebda, S. 27.

<sup>50</sup> Brugger, Max: Zürcherische Eisenbahnpolitik, Diss. Jur. Freiburg i. Ue., Zürich 1909, S. 35.

<sup>51</sup> *Baden wird und muss unmittelbaren Anteil haben an der grossen Eisenstrasse, die sich von China, Indien und dem ganzen Orient durch Europa nach dem Norden und England ziehen wird.* Zitiert aus: Freiburger Zeitung, 14. Juni 1845. Vgl. auch Kuntzemüller, Albert: Hundert Jahre schweizerisch-badische Eisenbahnpolitik, in: Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft, Bd. 77, 1941, S. 399.

<sup>52</sup> König, Mario: Basel und der grenzüberschreitende Schienenverkehr im 19. und 20. Jahrhundert, in: Kaufmann, Schweiz, S. 65.

<sup>53</sup> Kraus, Susanna: Regionale, nationale und internationale Verbindungen, in: Jung, Joseph: Alfred Escher zwischen Lukmanier und Gotthard. Briefe zur schweizerischen Alpenbahnfrage 1850–1882, Bd. 1, Zürich 2008, S. 28.

<sup>54</sup> König, Schienenverkehr, S. 64.

<sup>55</sup> Kraus, Verbindungen, S. 28.

<sup>56</sup> Scharf, Hans-Wolfgang: Die Eisenbahn am Hochrhein: Von Basel zum Bodensee 1840–1939, Bd. 1, Freiburg i. Br. 1993, S. 67.

<sup>57</sup> Brugger, Eisenbahnpolitik, S. 35.

<sup>58</sup> Ebda.

<sup>59</sup> Schib, Laufenburg, S. 280.

<sup>60</sup> Schwendemann, Verkehrsgeschichte, S. 103.

<sup>61</sup> Ebda, S. 106.

<sup>62</sup> Ebda.

<sup>63</sup> Schib, Rheinfelden, S. 373.

<sup>64</sup> Disler, Carl: 100 Jahre Saline Riburg 1848–1948 und ihre aargauischen Schwestersalinen Kaiseraugst und Rheinfelden, Gedenkschrift, Rheinfelden 1948, S. 26.

<sup>65</sup> Ebda. S. 28.

<sup>66</sup> Döbele, Leopold: Geschichtliches über die Entstehung der Industrie in Säckingen und am Hochrhein, in: Vom Jura zum Schwarzwald 1974, S. 124.

<sup>67</sup> Müller, Peter Christian: Säckingen um 1900. Wirtschaft und Gesellschaft im Industriezeitalter, in: Regio Basiliensis, Heft 1 1992, S. 28.

- <sup>68</sup> Franz Ulrich Bally, der als Gründer der solothurnischen Schönenwerder Industrie gilt, war aus Vorarlberg in die Schweiz eingewandert.
- <sup>69</sup> Müller, Industriezeitalter, S. 28.
- <sup>70</sup> Müller, Peter Christian: Ein begehrter Industriestandort. Säckingen vor 100 Jahren: Nach den Fabriken kam der Handel, in: *Badische Zeitung*, 1. September 2012.
- <sup>71</sup> Müller, Industriezeitalter, S. 26.
- <sup>72</sup> Müller, Industriestandort.
- <sup>73</sup> Müller, Peter Christian: Mit der Fähre zur Fabrik. Essay, Bad Säckingen o. J. (privates Dokument).
- <sup>74</sup> Müller, Industriezeitalter, S. 31.
- <sup>75</sup> Schwäbel, Xaver: Der Dichter Georg Herwegh mit der «Deutschen Demokratischen Legion» im Revolutionsjahr 1848 in Baden, in: *Beiträge zur Volkskunde in Baden-Württemberg* 1997, S. 169 f.
- <sup>76</sup> Müller, Andreas: Geschichte der politischen Presse im Aargau. Das 19. Jahrhundert, Beiträge zur Aargauer Geschichte Bd. 9, Aarau 1998, S. 316 f.
- <sup>77</sup> Herzog, Walter: Zeit-Ung – Die turbulente Anfangszeit der Presse in Rheinfelden (1843 bis 1888), in: *Rheinfelder Neujaersblätter* 2000, S. 43 f. Walter Herzog ist heute Geschäftsführer der Neuen Fricktaler Zeitung AG. Diese Zeitung besteht seit 1861, als sie unter dem Namen Volksstimme zum ersten Mal erschien. Damals war sie Vorkämpferin der Bözbergbahn, die das Fricktal mit den Schweizer Landesteilen südlich des Juras verbindet.
- <sup>78</sup> Ebda, S. 44.
- <sup>79</sup> Ebda, S. 45.
- <sup>80</sup> Ebda., S. 46.
- <sup>81</sup> Müller, A., Presse, S. 316 f. u. 409.
- <sup>82</sup> Gustav von Struve bestand vor dem Schwurgericht in Freiburg i. Br. bei der Gerichtsverhandlung vom 20. März 1849 darauf, Gustav Struve (ohne Adelsprädikat) zu heissen. Siehe: Verhandlungen gegen Gustav Struve u. Karl Blind vor dem Schwurgerichte zu Freiburg im Breisgau (Begonnen den 20. März), Freiburg i. Br. 1849, S. 5.
- <sup>83</sup> Bocks, Wolfgang: Dr. Karl Ludwig Habich – ein 1848er Revolutionär, in: *Rheinfelder Neujaersblätter* 2002.
- <sup>84</sup> Frei, Alfred Georg (Hg.) / Asche, Susanne: Friedrich Hecker in den USA: eine deutsch-amerikanische Spu-  
rensicherung, Konstanz 1993, S. 18.
- <sup>85</sup> Herzog, Zeit-Ung, S. 47.
- <sup>86</sup> Zeitungskopf der Erstaussgabe vom 5. Januar 1861.
- <sup>87</sup> Herzog, Zeit-Ung, S. 48 f.
- <sup>88</sup> Ebda.
- <sup>89</sup> Conze, Werner: Deutschland-Ploetz. Deutsche Geschichte zum Nachschlagen, Freiburg/Würzburg 1991, S. 156.
- <sup>90</sup> Dreiländermuseum Lörrach (Hg.): Revolution im Dreiländereck 1848/1849, Begleitheft zur Ausstellung, Lörrach 2013, S. 10.
- <sup>91</sup> Hecker, Friedrich: Die Erhebung des Volkes in Baden für die deutsche Republik im Frühjahr 1848, Basel 1848, S. 93.
- <sup>92</sup> Ebda.
- <sup>93</sup> Ebda.
- <sup>94</sup> Bocks, Habich, S. 123.
- <sup>95</sup> Dreiländermuseum, Revolution, S. 10.
- <sup>96</sup> Wie Anm. 82, S. 5.
- <sup>97</sup> Struve, Amalie: Erinnerungen aus den badischen Freiheitskämpfen, Hamburg 1859, in: *Heftiges Feuer. Die Geschichte der badischen Revolution 1848*, erzählt von Amalie und Gustav Struve, Nachdruck der Originalausgaben Bern 1849 und Hamburg 1850, Freiburg i. Br. 1998, S. 35.
- <sup>98</sup> Lutz, Frickthal, letzte Seite.
- <sup>99</sup> Bröchin, Ernst: Kulturhistorische Rheinfelder Chronik, Rheinfelden 1944, S. 89.
- <sup>100</sup> Schib, Rheinfelden, S. 375.
- <sup>101</sup> Von Struve, Heinrich: Ein Lebensbild. Erinnerungen aus dem Leben eines Zweiundachtzigjährigen in der alten und neuen Welt, Leipzig 1895, Ende Kapitel XIV.
- <sup>102</sup> Solbad, Erholungsstation und Luftkurort, in: *Bwie-Basel, Sonderheft «Kurzentrum Rheinfelden»*, Basel Frühjahr 2009, S. 6.
- <sup>103</sup> Von Struve, Lebensbild, Anfang Kapitel XV, S. 234.
- <sup>104</sup> Schöb, Kathrin/Gottschall, Ute W.: Der Rhein und die Waldstädte, in: *Rheinfelder Neujaersblätter* 2003, S. 104. Zum Grand Hôtel vgl. Schöb Rohner, Kathrin: Das Grand Hôtel des Salines, in: *Rheinfelder Neujaersblätter* 2008.

<sup>105</sup> Ebd.

<sup>106</sup> Ebd.

<sup>107</sup> Reiss, Ansgar: Radikalismus und Exil: Gustav Struve und die Demokratie in Deutschland und Amerika, in: Transatlantische Historische Studien 15, Stuttgart 2004, S. 40 f.

<sup>108</sup> Bocks, Habich, S. 128.

<sup>109</sup> Wieland, Karl: Geschichte und Entwicklung des Salmenbräu, in: Rheinfelder Neujahrsblätter 2001, S. 19.

<sup>110</sup> Bocks, Wolfgang: Das alte und neue Flusskraftwerk in Rheinfelden, in: Vom Jura zum Schwarzwald 2009.