

**Zeitschrift:** Argovia : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau  
**Herausgeber:** Historische Gesellschaft des Kantons Aargau  
**Band:** 62 (1950)

**Artikel:** Geschichte der Stadt Laufenburg  
**Autor:** Schib, Karl  
**Kapitel:** Q: Die Rheintalbahn  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-60410>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

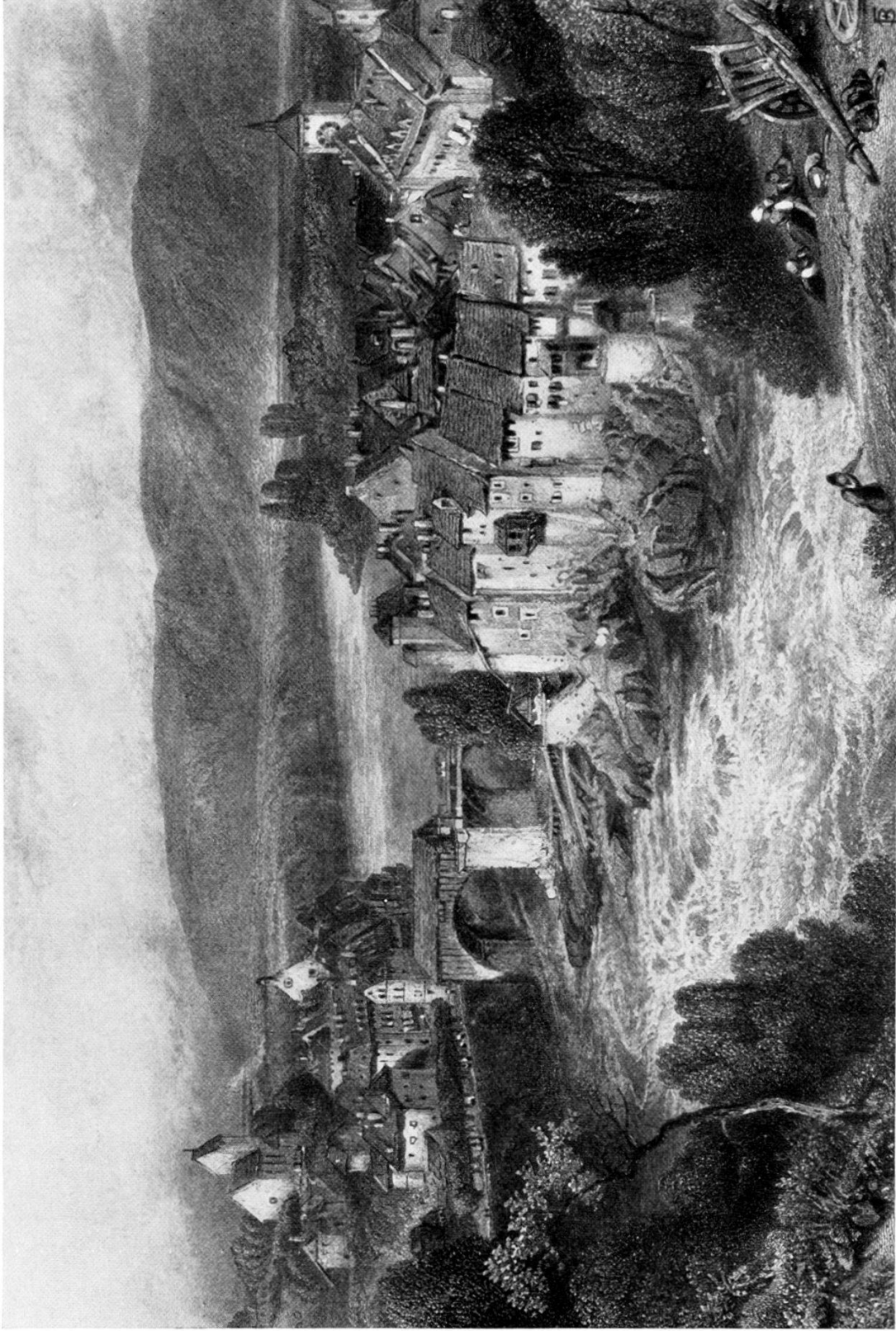
**Download PDF:** 08.02.2025

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

## Q. Die Rheintalbahn

Seit dem Verschwinden der Flußschiffahrt war das Rheintal zu einem verkehrstoten Winkel geworden. Nur das neue Verkehrsmittel, die Eisenbahn, schien einen Wiederaufstieg bringen zu können. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts verfügten die bedeutenderen Staaten Europas bereits über ein Stammmnetz von Eisenbahnlinien. Die Schweiz war sehr im Rückstand; erst im Jahre 1844 berührte die erste Eisenbahn Schweizerboden, als die französische Elsässerbahn Basel erreichte. 1847 wurde die erste schweizerische Eisenbahnlinie zwischen Zürich und Baden eröffnet. In Schwung aber kam der Eisenbahnbau in der Schweiz erst, als das Bundesgesetz den Bau und Betrieb der Eisenbahn den privaten Gesellschaften und den Kantonen überließ (1852). Naturgemäß kamen für den Bau in erster Linie die verkehrsdichten Täler in Betracht. Wenn die Bevölkerung des Rheintals und besonders Laufenburgs früh mit einer wahren Ungeduld den Eisenbahnbau zu diskutieren begann, so hing das mit der wirtschaftlichen Notlage zusammen; diese Ungeduld wurde aber noch gesteigert, da wieder wie im Straßenbau die badische Talseite bevorzugt erschien. Am 30. November 1856 konnte man in Großlaufenburg die Eröffnung der badischen Bahn zwischen Säckingen und Waldshut mitfeiern; aber der großherzogliche Festjubiläum in Kleinlaufenburg ließ in Großlaufenburg vorerst nur die Bitternis über die Langsamkeit der eigenen Republik zurück. Erst die siebziger Jahre brachten wieder einige Hoffnung, als am 2. August 1875 die Eröffnung der Bözbergbahn gefeiert werden konnte. Die Tatsache, daß der Laufener Dr. Fahrländer im Initiativkomitee der Bözbergbahn eine vielbeachtete Rolle gespielt hatte, ließ die Aussicht auf eine baldige Inangriffnahme der Rheintallinie als gut begründet erscheinen; aber noch einmal mußte Laufenburg eine zwei Jahrzehnte dauernde Geduldsprobe durchstehen.

Die Notlage war zu groß, als daß unterdessen nicht Versuche anderer Art zu ihrer Linderung unternommen worden wären. In den fünfziger Jahren versuchte man es mit der Auswanderung. Es waren bittere und in der Geschichte der Stadt noch nie erlebte Szenen, als die ärmste Klasse der Bevölkerung zum Verlassen der Heimat aufgemuntert wurde. Im zweiten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts hatte die Bevölkerung von Laufenburg Gelegenheit gehabt, Auswandererscharen vorbeiziehen zu sehen. Höchst eindrucksvoll war der Vorbeimarsch eines Heeres von Heimat-



25. *Laufenburg von Westen, um 1850*  
(Stadtkanzlei Laufenburg)



*26. Gerichtsgebäude und Pfarrhaus*



*27. Obere Wasengasse*



28. *Ehemaliger Spital, heute Rathaus*

müden im Jahre 1819. Im Juli dieses Jahres teilte der Stadtmann der Bevölkerung mit: «Es wird hiemit einer löblichen Bürgerschaft bekanntgemacht, daß am 7. oder 8. dieses Monats circa 1000 Auswanderer in hier eintreffen und übernachten werden.»<sup>1</sup> Die Scharen wurden von einer Anzahl Milizsoldaten überwacht, die das kantonale Polizeidepartement aufgeboden hatte; die Stadtgemeinde bot Orts- und Feldwachen auf; der Bevölkerung wurde «Behutsamkeit» in bezug auf das Eigentum empfohlen. Jene Massenauswanderung war zum Teil die Folge der vorausgegangenen Hungerjahre.

Nach der Mitte des Jahrhunderts griff nun auch die Laufenburger Stadtbehörde zum bittersten der Notbehelfe, zur organisierten Auswanderung. In andern Landesgegenden waren bereits Erfahrungen gesammelt worden. Der Stadtrat wollte daraus für seine eigenen Auswanderungsreifen Nutzen ziehen und wandte sich im Februar 1852 an den Gemeinderat in Frick. Am 10. Juli 1851 waren aus Frick 42 Personen ausgewandert (25 über zehn Jahre alte, 17 darunter). Gemeindeammann Mösch konnte gute Auskunft über den Auswanderungsagenten J. Ruffle in Sisseln und über die Ankunft der Auswanderer in Amerika geben: «Alle Auswanderer haben sehr guten Bericht über ihre neue Lebensweise hieher gesandt, verdienen viel, leben gut und danken für die ihnen geleistete Hilfe, indem sie die neue Heimath ihrem Vaterlande weit vorziehen, weil sie daselbst nie mehr zu etwas gekommen wären.» Darauf nahm der Stadtrat die Auswanderung von 24 Ortsbürgern an die Hand. Die Armenkommission bewilligte Mittel zur Anschaffung von Kleidern, Tornistern und Kisten; jeder Auswanderer erhielt zudem ein Reisegeld; dann nahmen von der Heimat Abschied: Johann Baptist Arnold, ein Weber, mit fünf Familienangehörigen – das jüngste war drei Monate alt; ein Schreiner gleichen Namens mit seiner siebenköpfigen Familie; Franz Peter Fröhlich, ein Schuhmacher, selb sechst, ferner Blasius Koch, Joseph Rüedi, Joh. Baptist Rüedi und Nepomuk Zimmermann; es waren meist arbeitslose Handwerker; Ziel der Reise war New York. Im Jahre 1853 wurde wieder eine Gruppe von 23 Personen reisefertig gemacht. Darunter befanden sich Jakob Vögelin, Georg Rist, Theres Arnold, Karl Ludwig Walter und Albertina Probst samt Kindern. Ihren Unterstützungsgesuchen wurde in vollem Umfang entsprochen. Dann erschien die ganze Schar vor versammeltem Gemeinderat und gab «unwiderruflich»

<sup>1</sup> Alle Angaben über die Auswanderung stammen aus Akten des StAL.

zu Protokoll, daß sie gegenüber der zu erhaltenden Unterstützung zugunsten der Gemeinde alles dasjenige Vermögen, welches ihnen über ihre Schuldigkeit noch zugut kommen sollte, sowie auch dasjenige ihrer Kinder, habe es Namen wie es wolle, an dieselbe als Rückvergütung abtreten und darauf des gänzlichen verzichten». Sie verpflichteten sich ferner, die Reise nach New York sofort anzutreten und sich vor der Abreise einer genauen Kontrolle über das Vorhandensein des Reisegeldes und der ganzen Ausrüstung zu unterziehen «und sich in allen Theilen so zu benehmen, wie es rechtschaffenen und braven Bürgern zusteht; was sie nun alles handgelübdlich und mit ihren eigenhändigen Unterschriften und derjenigen der Herren Beistände und des Vormundes bekräftigen und bestätigen». Agenturen, die den Abtransport der Auswanderer geschäftsmäßig betrieben, machten im Inseratenteil des «Frickthalers» bis Ende des 19. Jahrhunderts eifrig Reklame<sup>2</sup>.

Man täte der Generation jener Krisenjahrzehnte Unrecht, würde man nicht auch die andern Bemühungen erwähnen, die zur Bannung der wirtschaftlichen Not unternommen wurden. Das Bewußtsein, in einer herrlichen Landschaft zu wohnen, ging den Laufenburgern nie verloren. Sie hörten vom Fremdenstrom, den der Schaffhauser «Laufen» anzog, und von der blühenden Fremdenindustrie rings um den Rheinfall. Sollte in Laufenburg nicht etwas Ähnliches möglich sein?

Nachdem eine öffentliche Versammlung anfangs August 1869 den Bau eines Solbades angeregt hatte, nahm sich der Gemeinderat am 12. August der Sache an und erklärte die Gründung als «eine Lebensfrage» für die Stadt; die Kosten werden 200 000 Franken nicht übersteigen, die Rendite sei sicher, mit der Auftreibung des Kapitals soll sofort begonnen werden. Die Wahl des Bauplatzes machte einige Schwierigkeiten: «Es wurde vom Schloßberge aus die Umgegend geprüft und gefunden, daß wegen der schönen Aussicht sich der Hügel des Herrn Schlossermeisters August Lochbrunner neben dem sogenannten Kreidenberg am besten zu einem Bauplatz für das Bad eignen dürfte, indem bei einer solchen neuen Anlage immer nur solche Punkte mit der schönsten Aussicht gewählt werden müssen, die den Fremden anziehen und ihm Annehmlichkeit ver-

<sup>2</sup> Am 1. Aug. 1883 figurierten im «Frickthaler» nicht weniger als vier Inserate von Auswanderungsunternehmungen; als Agenten empfahlen sich: M. Goldsmith in Basel, Vinzenz Ursprung in Herznach, Th. Metzger zur «Pinte» in Möhlin, Martin Simon in Stein, Klemens Vögeli in Leibstadt und Gustav Bürgi in Rheinfelden.



schaffen.»<sup>3</sup> Als Bauplatz wurden auch die Klostermatte und ein Landgut im Scheffigen in Betracht gezogen, aber wegen ihrer tieferen Lage nicht für passend erachtet. Fünf Jahre später war der gute Stern, der anfänglich über dem Plan einer Hotelgründung zu stehen schien, schon am Untergehen. Die Schönheit des Städtchens und der Rheinlandschaft war Ausgangspunkt gewesen; sie hätte als Magnet wirken sollen. Im Mai 1874 scheute man sich nicht, eine der schönsten Ecken des Städtchens zu verwüsten, um einen Platz für den Hotelbau auf dem Boden der Altstadt zu finden. Architekt Jauch in Baden legte dem Gemeinderat seine Pläne für den Bau «eines größeren Rheinsolbadetablissements» vor. Der Markttorturm samt dem Gasthaus zum Bären sollten abgebrochen werden, ebenso das dabeiliegende Schlachthaus («Großmetzig») und der Brunnen. Auf Antrag des Gemeinderates wurde in diesem Sinne beschlossen und den Metzgern als zukünftiges Schlachthaus die Spitalkapelle in Aussicht gestellt<sup>4</sup>.

Diese in der Baugeschichte der Stadt verderblichsten Beschlüsse wurden zum Teil durch das Eingreifen von Kreisingenieur Bruggisser und 37 Mitunterzeichneten etwas gemildert; sie ersuchten die Gemeindeversammlung, den Beschluß auf Umbau der Spitalkapelle zu einem Schlachthaus aus «gesundheitlichen, finanziellen und andern Gründen» noch keine Folge zu geben; die Gemeindeversammlung hatte ein Einsehen, und dem gotischen Bauwerk blieb das Schicksal erspart, Schlachthaus zu werden. Aber rings um den Bären begann das Werk der Verwüstung; nur noch Professor RAHNS Zeichnung vom Jahre 1862 vermag uns heute in Erinnerung zu rufen, was für ein stolzes Nebeneinander Pfarrkirche, Pulverturm und Markttor einst an der Ostseite der Stadt bildeten. Auf der Trümmerstätte erbaute die «Hotel- und Rheinsolbad-Aktiengesellschaft», deren Verwaltungsrat Stadtammann Treyer präsierte, im Jahre 1875 das Hotel Solbad. Ohne Rücksicht auf die Umgebung erhebt sich die schwere Gebäudemasse als mächtiger Fremdkörper an der Seite der alten, feingegliederten Häuser. Das Unternehmen war vom Unglück

<sup>3</sup> RP 1869 VIII 12.

<sup>4</sup> RP 1874 V 29., S. 7; 1875 I 27., S. 195. Die Niederreiung des Markttores war nach der Ansicht eines Ratsmitgliedes um so belangloser, als ja seit der Verlegung der Gefangenschaften in den Wasenturm der Marktturm «zu einem bloßen Uhrengehäuse herabdegradiert» sei. Die kleinere der beiden Glocken des Marktturmes wurde der Gemeinde Lottstetten um Fr. 320.30 verkauft, die größere mit der Salve-Glocke des Kirchturms ausgetauscht und diese ebenfalls veräußert.

verfolgt; schon 1876 erlitt der Bau durch das Hochwasser des Rheins schweren Schaden, und die Aktiengesellschaft geriet in Konkurs<sup>5</sup>.

Die neue Enttäuschung reihte sich an die auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens angesammelten. Nachdem die Nordostbahngesellschaft Ende der siebziger Jahre in eine schwere Krise hineingeraten war, sprach sie im Jahre 1884 in aller Form den Verzicht auf den Bau der Linie Koblenz–Stein aus. Nun rief ein Einsender im «Frickthaler» zu größerer Leistung der Gemeinde und zur Zusammenarbeit mit der Zentralbahngesellschaft auf: «Soviel ist gewiß, die gebratenen Tauben fallen heutzutage Niemandem mehr in den Mund, und will Laufenburg endlich einmal aus seiner geschichtlich-geographischen Verödung und zunehmender Versumpfung sich herausarbeiten, so bleibt ihm nichts anderes übrig, als nach Kräften selbst in den Riß zu treten.»<sup>6</sup> Einem andern Einsender überlief einfach die Galle; er schilderte die Fortschritte im badischen Eisenbahnbau und fuhr fort: «Und was tuen unsere schweiz. Eisenbahngesellschaften? Was beginnt unser sogenanntes Exekutiv Komitee angesichts dieser deutschen Bestrebungen? Sie ermannen sich nicht einmal zur Vollendung der aarg. Rheintallinie, zur Erstellung des kleinen Stückes Koblenz–Stein. Mag der schweiz. Freiheitsstolz noch so oft lächeln über monarchische Eigentümlichkeiten, es herrscht dennoch drüben in deutschen Landen mehr Tatkraft, mehr Sinn für das Gemeinwohl, mehr Liebe zum Gesamtvaterland.»<sup>7</sup>

Am 21. März 1888 interpellierte Nationalrat Baldinger den Bundesrat darüber, wann er die schweizerische Nordostbahn zur Erfüllung ihrer Vertragspflichten hinsichtlich Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Koblenz nach Stein zu verhalten gedenke. Am 12. Dezember war der Bundesrat in der Lage, bestimmte Zusicherungen zu geben, die dann auch eingehalten wurden. Nordostbahn und Zentralbahn bauten diese

<sup>5</sup> Über die weiteren Schicksale des Hotels vgl. A. VOGEL, Ersparniskasse Laufenburg, *op. cit.*, S. 52 ff. Dank des Abdrucks eines Berichtes des Verkehrsvereins durch den Verfasser dieser Schrift ist der Hotelbau als «eine Zierde der Stadt Laufenburg» in die historische Literatur eingegangen.

<sup>6</sup> «Der Frickthaler», 30. Jan. 1884. Die finanzielle Lage der Gemeinde war in der Regel etwas besser, als der offizielle Jammer vermuten ließe; so konnte die Stadtgemeinde Laufenburg im Jahre 1892 der Gemeinde Kaisten 14,92 ha Wald zum Preise von 40 000 Franken abkaufen und die Summe dem «aufgespeicherten Wald-Reservekapital» entnehmen; es war das die Frucht der sorgfältigen Bewirtschaftung der städtischen Wälder.

<sup>7</sup> «Der Frickthaler», 1. Okt. 1884.

sogenannte «Moratoriumslinie» gemeinsam. Im Herbst 1890 war der Eisenbahnbau in vollem Gang. Während der strengen Kälte im Februar 1891 erließ Stadtpfarrer Müller einen Aufruf zum Spenden von Liebesgaben an die frierenden italienischen Bauarbeiter. Am 1. August 1892 konnte das langersehnte Fest der Eisenbahneröffnung begangen werden<sup>8</sup>.

Die Eisenbahn vermochte Laufenburg nicht zu einem Industriezentrum zu machen; aber Gewerbe und Kleinindustrie erhielten verbesserte Existenzmöglichkeiten. Das beweisen Gründungen, die schon während der Bauzeit und in den folgenden Jahren gewagt werden konnten. 1884 hatten Jakob Buser und Samuel Keiser in Laufenburg eine Zweigniederlassung ihres Liestaler Textilunternehmens gegründet; als erste Arbeitsräume stellte die Gemeinde Zimmer der alten Schule am Marktplatz zur Verfügung. Das Unternehmen entwickelte sich; in der Nähe des Bahnhofes konnte ein Neubau errichtet werden, und schon zu Beginn der neunziger Jahre fanden über hundert Arbeiterinnen Beschäftigung. Im Jahre 1906 gründete Josef Erne von Leibstadt ein Baugeschäft, dem der Kraftwerkbau und die damit einsetzende Wohnbautätigkeit ein sicheres Fundament verschaffte.

Die Belebung auf gewerblichem und industriellem Gebiet ermöglichte der Gemeinde die Inangriffnahme längst fälliger Aufgaben. Noch immer erhielt Großlaufenburg das Trinkwasser aus der rechtsrheinischen Brunnenquelle. Schon wiederholt hatte sich empfindlicher Wassermangel bemerkbar gemacht. Als im August 1870 einzelne Brunnen versiegten, zog der Gemeinderat die Fassung des sogenannten Kapuzinerbrunnens am Rheinsulzerberg in Erwägung; aber erst 1899 erhielt die Stadt mit dem Ankauf der Schwaderlocher Quelle eigenes Trinkwasser und zugleich die Hauswasserversorgung; die Kosten beliefen sich auf 210459 Franken. Schon zwei Jahrzehnte später befriedigten die Menge und Qualität des Wassers nicht mehr. Mit einem Kostenaufwand von 146887 Franken erstellte die Gemeinde das Pumpwerk beim Spital; nun verschaffte der Grundwasserstrom der Einwohnerschaft genügendes und einwandfreies Trinkwasser. Im Jahre 1905 konnte die Innenrenovation der Pfarrkirche durchgeführt werden, die den stattlichen Barockbau in neuem Glanz erstrahlen ließ<sup>9</sup>. Im selben Jahre konnte das Krankenhaus seine segens-

<sup>8</sup> Die am 16. Dez. 1944 vollendete Elektrifizierung trug wesentlich zur Verkehrssteigerung auf der Rheintallinie bei.

<sup>9</sup> Daß Stillstand nicht unbedingt Rückschritt bedeuten muß, zeigt die Ablehnung von Renovationsvorschlägen, die Hochbaumeister Rothpletz von Aarau dem Gemeinde-

reiche Tätigkeit im ehemaligen Kapuzinerkloster beginnen. 1902 hatte eine private Krankenpflegekommission in der alten Schule einen kleinen Spitalbetrieb eröffnet; im Jahre 1904 gelang der Kauf der Klosterliegenschaft, die von den Brentano an die Familien Bruggisser und Fahrländer übergegangen war<sup>10</sup>. Der Bau des neuen Schulhauses auf der Burgmatt bedeutete die Krönung der in diesen Jahren des Aufstiegs errichteten Werke; die finanzielle Leistung der Gemeinde belief sich auf 400 000 Franken; die Schulhauseinweihung vom 30. Oktober 1910 wurde zu einem wahren Volksfest.

Wer die größere Zahl von Fabrikaminen immer noch als sicherstes Zeugnis für Wohlstand und Glück betrachtete, mußte nun trotz allem immer noch feststellen, daß Kleinlaufenburg auf höherer Stufe stand. Die deutsche Schutzzollpolitik hatte das Auswandern zahlreicher schweizerischer Firmen der Baumwoll-, Seiden-, Papier- und Tabakindustrie zur Folge; die Entwicklung Kleinlaufenburgs und Säkingens beruhte zum Teil auf diesen schweizerischen Niederlassungen. Aber die Verbesserung der Verkehrslage und die damit verbundene Aussicht auf größere wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten ließen im schweizerischen Laufenburg jenes Gefühl des Zurückgesetztseins, dem wir seit der Teilung der Stadt und dem Anschluß an die Schweiz oft begegneten, einem betonteren Selbstbewußtsein Platz machen, das in der Schwesterstadt schon längst daheim war. Der Dichter EMIL STRAUSS kleidete die Entstehung der beiden Städte in eine Sage, nach der ein Hochwasser die tiefe Granitschlucht mitten durch die ursprünglich einzige Stadt gebrochen habe. «Und seit dem Tage sind es zwei Städte, zwei Länder, zwei Völker. Die Leute hüben und drüben sind vom gleichen Stamme, sind verschwistert und verschwägert; aber sie denken verschieden, sie schwören auf anderes, sie sterben für anderes: die drüben schimpfen uns ‚deutsche Fürstenknechte‘, und wir schimpfen sie ‚freie Schweizer‘.»<sup>11</sup>

rat im Jahre 1874 unterbreitete. Dieser sonderbare Denkmalpfleger glaubte seine Aufgabe vor allem im Abbrechen und Ausräumen sehen zu müssen; er wollte nicht nur die beiden Lettner, sondern gleich auch drei Altäre und das schöne Eisengitter aus der Kirche entfernen – er wünsche das sehr und dringe darauf, heißt es im Protokoll. Der Gemeinderat jener Zeit war nicht sehr kirchlich gesinnt, aber das künstlerische Erbgut flößte ihm soviel Ehrfurcht ein, daß er den barbarischen Vorschlag ablehnte (RP 2. IX 1874, S. 86).

<sup>10</sup> Jubiläumsschrift des Krankenhauses Laufenburg 1905–1930.

<sup>11</sup> EMIL STRAUSS, *Der Laufen*, Erzählung, München 1934.