



# Schiene - Straße - Fluss.

Verkehrsentwicklung am Hochrhein

RHEINFELDER  
GESCHICHTSBLÄTTER

13

Haus Salmegg



Verein für Kunst  
und Geschichte  
Rheinfelden e.V.

## Inhalt

|         |   |
|---------|---|
| Vorwort | 7 |
|---------|---|

### *Eisenbahnentwicklung im Dreiländereck*

|   |    |
|---|----|
| JUSTINUS KERNER<br>Im Eisenbahnhofe (1852)  | 9  |
| WERNER HIMMELSBACH<br>Der Beginn des Eisenbahnzeitalters in Baden                                       | 10 |
| WERNER MUFFLER<br>Die Eisenbahn am Hochrhein  | 25 |
| WERNER MUFFLER.<br>Zeitgenössische Stimmen  | 63 |
| WERNER MUFFLER<br>Die Eisenbahn bringt die einheitliche Zeit – Einführung der<br>Mitteluropäischen Zeit | 64 |
| ULRICH DÜRRENMATT (1849-1908)<br>Abschied von der Zeit  | 68 |
| KLAUS JOHNER<br>150 Jahre Bahnhof Rheinfelden aus Sicht der Industrie                                   | 69 |

### *Geschichten und Anekdoten*

|   |    |
|---|----|
| WILLFRIED RENNER<br>Kindheitserlebnis Eisenbahn       | 74 |
| WILLFRIED RENNER<br>Kriegsfahrt mit Hindernissen      | 76 |
| WILLFRIED RENNER<br>Militärtransport 1944             | 77 |
| LIA ISELE-RIECKE<br>Eine ungewöhnliche Hochzeitsreise | 79 |

|   |    |
|---|----|
| WILLFRIED RENNER                        |    |
| Wie das Bahnwesen unsere Sprache prägte | 83 |

*Straßen und Straßenverkehr in früheren Zeiten*

|   |    |
|---|----|
| DR. RAINER FUCHS                        |    |
| Straßen am Hochrhein seit der Römerzeit | 84 |

|  |    |
|--|----|
| GÜNTHER HEUCHEMER  |    |
| Reisen anno dazumal. Die Personenbeförderung durch die Post zwischen Bodensee und Oberrhein bis zur Eröffnung der Hochrheineisenbahn | 89 |

|   |     |
|---|-----|
| GÜNTHER HEUCHEMER   |     |
| Die kaiserlich-königliche Postmeisterei Rheinfelden in den Visitationsberichten des Karl Ritter von Pauerspach aus dem Jahre 1783 | 107 |

|                              |     |
|------------------------------|-----|
| LEOPOLD DÖBELE               |     |
| Der letzte Murger Postillion | 109 |

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| JOSEPH VICTOR VON SCHEFFEL |     |
| Der letzte Postillion      | 110 |

|  |     |
|--|-----|
| NORBERT AMREIN, ORTWIN PREUSS, ALFONS REISSFELDER  |     |
| 150 Jahre Bahnpost- und Postverkehr auf der Hochrheinstrecke von Basel Badischer Bahnhof aus Richtung Säckingen–Waldshut | 111 |

*Verkehr auf dem Rhein*

|   |     |
|---|-----|
| ELMAR DÖBELE                                |     |
| Schiffahrt – Verkehrswege auf dem Hochrhein | 116 |

|                           |     |
|---------------------------|-----|
| GÜNTHER HEUCHEMER         |     |
| Die Flößerei am Hochrhein | 129 |

|                                 |     |
|---------------------------------|-----|
| ELMAR DÖBELE                    |     |
| Die Rheinschiffahrt der Neuzeit | 141 |

|  |     |
|--|-----|
| PAUL HARTMANN                            |     |
| Der Hochrhein als Großschiffahrtsstraße? | 145 |

## Vorwort

Anlass für diesen 13. Band der Rheinfelder Geschichtsblätter ist der 150. Geburtstag des Rheinfelder Bahnhofs und damit der Eröffnung der Hochrheinstrecke von Basel zuerst bis Säckingen, die schließlich am 16. Oktober 1856 auch Waldshut erreichte. Der hiesige Bahnhof hieß zunächst nur »bei Rheinfelden«, in Anspielung auf das schweizerische Rheinfelden, da ein deutscher Ort Rheinfelden noch nicht existierte.

Der Arbeitskreis Geschichte hat das Thema vorwiegend auf die Anfänge der Verkehrsentwicklung eingegrenzt und untersucht vor allem auch die direkten Veränderungen, die die Neueröffnung der Hochrheinstrecke für den bisherigen Verkehr zu Wasser und zu Land mit sich gebracht hat.

Werner Himmelsbach blickt allgemein auf die technische Entwicklung der Eisenbahn als Motor der ersten Industriellen Revolution zurück. Mit dem eigentlichen Ereignis befasst sich Werner Muffler, der zunächst die vielfältige Vorgeschichte zum Bau der Hochrheinstrecke untersucht. Die Franzosen hatten linksrheinisch mit ihrer Bahnlinie begonnen und 1840 bereits von Straßburg aus St. Louis erreicht. Das Großherzogtum befürchtete die verkehrstechnische Konkurrenz der Franzosen und antwortete mit dem Bau der rechtsrheinischen Eisenbahn, die von Mannheim aus 1848 Freiburg erreichte. Sie spielte in der 1848er Revolution strategisch eine entscheidende Rolle. 1851 wurde Haltingen erreicht. Ab jetzt rückte das Verhalten Basels im Dreiländereck in den Mittelpunkt. Wie sollte die Streckenführung weiter verlaufen? 1852 kam es zu dem im wahrsten Sinne des Wortes bahnbrechenden Vertrag zwischen dem Großherzogtum und der Schweiz zwecks Weiterführung der Trasse über schweizerisches Gebiet. Bereits 1844 hatte die Elsässer Bahn die Schweizer Grenze nach Basel überquert. Dies dürfte das erste Mal überhaupt gewesen sein, dass eine Eisenbahn grenzüberschreitend verkehrt hat. Im Zentrum von Werner Mufflers Nachforschungen steht dann vor allem die Geschichte des Rheinfelder Bahnhofs und die der Hochrheinstrecke bis fast in die Gegenwart. Ein entscheidender Punkt bei der Internationalisierung des Eisenbahnverkehrs war auch die Synchronisierung der Zeit für die Verkehrspläne. Klaus Johner untersucht anschließend die Bedeutung des Bahnhofs für die Rheinfelder Industrie. Neben dem Kraftwerk war die bestehende Eisenbahnstrecke ein wesentlicher Standortfaktor für die Entstehung der hiesigen Großbetriebe praktisch auf den grünen Wiesen am Rhein.

Geschichten, Gedichte und Anekdoten sollen den persönlichen Aspekt der Eisenbahn betonen.

Die Eisenbahn revolutionierte den Transport von Personen und Waren. Deswegen blickt Rainer Fuchs zurück auf die Straßen am Hochrhein und vor allem auf deren Zustand seit der Römerzeit. Weder rechts- noch linksrheinisch gab es bis zum Eisenbahnbau eine durchgehende Straßenverbindung von Basel bis zum Bodensee. Im Vergleich zur Nord-Süd-Achse am Oberrhein war demgegenüber die West-Ost-Achse am Hochrhein eher ein Entwicklungsgebiet. Erst die