

## Vom Thurgau nach Basel mit dem Güterschiff

Autor(en): Michel Guisolan

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1990

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/f2edd3da-09ec-4a6a-b150-50af13b92ca6>

### **Nutzungsbedingungen**

Die Online-Plattform [www.baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

### **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.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

## Ein Aargauer blickt vom Fricktal nach Basel



Einem Fricktaler ist Basel keine Unbekannte, auch wenn er weit droben am Nordfuss des Juras seine Kindheit verbracht hat. Viele Fricktaler tätigten früher Einkäufe in der Stadt am Rheinknie. Wenn etwa gar eine Base oder ein Vetter in Basel wohnte, verband man den Einkauf mit einem Verwandtenbesuch, am liebsten jeweils zur Zeit der Herbstmesse.

Intensive Beziehungen mit den Bewohnern des Fricktals pflegten die Basler vorab während des Zweiten Weltkrieges. Dort droben konnte man sich bei Verwandten und Bekannten die karg bemessenen Lebensmittelrationen aufbessern. Da fanden doch jeweils am Sonntagabend Eier, Butter, Speck und anderes mehr den Weg vom Land in die Stadt.

Wenn der vorliegende Artikel einen Beitrag zum Jubiläum «700 Jahre Eidgenossenschaft» darstellen soll, darf sicherlich ein Vertreter des jungen Kantons Aargau etwas in der Geschichte des «Chriesilandes» blättern, um aufzuzeigen, dass die oben genannten Verbindungen keineswegs künstlicher Natur waren. Alle Bäche des Fricktals fliessen gemächlich hinunter zum Rhein, und so wäre es eigentlich verständlich gewesen, wenn man die bis zum Zusammenbruch der alten Eidgenossenschaft vorderösterreichischen Gebiete nördlich des Aargauer Juras in den Basler Raum einbezogen hätte.

General Bonaparte verband das Schicksal der Fricktaler eng mit der Walliserfrage. Er verbot kurzweg die Aufnahme des Fricktals in irgend eine helvetische Verfassung. Dazu kamen noch andere Schwierigkeiten. Basel wollte das «Geschenk» des untern Fricktals nicht annehmen, obwohl der General am 24. November 1797 in den «Drei Königen» erklärt hatte: «Das Fricktal ist unser, was gibt uns Basel dafür?» und Oberstzunftmeister Ochs 1797 in Paris eifrig bemüht war, den «feilen Landzwikel» als Entgelt für die im Elsass verlorengegangenen Grundrechte herauszubekommen. Unter dem Einfluss konservativer Ratsherren lehnten jedoch die Basler den Anschluss des Fricktals ab.

Man befürchtete eine Gefährdung der städtischen Interessen. Andererseits zeigte das obere Fricktal eine deutliche Abneigung gegen eine Verkoppelung mit Aarau. Sie manifestierte sich vorab in Laufenburg, wo man seit jeher enge Beziehungen zum sozial eingestellten österreichischen Régime pflegte. Es kommt nicht von ungefähr, dass im Gerichtsgebäude Laufenburg heute noch die Bilder der Kaiserin Maria Theresia und ihres Sohnes hoch in Ehren gehalten werden.

Die Unsicherheiten um die Zukunft des von fremden Besatzungstruppen arg gebeutelten Fricktals waren die Ursache für aktive Unabhängigkeitsbestrebungen. Am 9. Februar 1802 wurde in Rheinfelden ein Vollziehungskomitee ernannt und ein neuer Kanton Fricktal ausgerufen. Das politische Schicksal der Fricktaler aber entschied sich am 19. Februar 1803 mit der Mediationsakte: Nach einem Jahr und 10 Tagen wurde der Kanton Fricktal aufgelöst und zusammen mit den drei anderen historischen Regionen (alter Berner Aargau, Freiamt und Grafschaft Baden) endgültig dem Aargau zugeschlagen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erst begann ein langsamer wirtschaftlicher Aufstieg der beiden Bezirke Laufenburg und Rheinfelden. Die damals noch eher arme Bevölkerung fand vor allem in den chemischen Werken zunehmend gut bezahlte Arbeit. Seit der Beendigung des jahrelangen Feilschens um ein Kernkraftwerk in der Region haben sich die gegenseitigen Beziehungen positiv entwickelt; so ist z. B. das Fricktal zum bevorzugten Wohngebiet vieler Basler geworden. Ein Grossteil der Fricktaler Mittelschüler besucht die Gymnasien in Basel und trägt dazu bei, dass die früher einmal so hochgespielten Grenzen zwischen Aargau und Basler Metropole verschwinden.

Michel Guisolan

## Vom Thurgau nach Basel mit dem Güterschiff



Die Flüsse und Seen sind seit jeher verkehrsbestimmend gewesen, so auch der Bodensee und der Rhein, die man sich seit der Antike als

Wasserstrasse zunutze machte. Im Mittelalter war sie eine der Routen, deren sich der Süd-Nord-Handel bediente. Auch der bedingt durch seine politische Stellung als Untertanengebiet an Wegen und Strassen sehr arme Thurgau nutzte seine Lage an See und Fluss, um Waren zu transportieren. Bis 1780 liessen zum Beispiel Weinfelder Kaufleute ihre für die Zurzacher Messen bestimmten Waren die Thur und dann den Rhein hinunter, sofern der Wasserstand genügte. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts gelang es dem Frauenfelder Textilfabrikanten Ratscherr J. C. Fehr sogar, Warenladungen via Murg, Thur und Rhein nach Basel zu bringen. Prompt stellte er dem Rat den Antrag, ein Lagerhaus mit Flusslandeplatz zu errichten. Dieser abenteuerliche Plan fand jedoch keine Gnade.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts begannen mit dem Bau des Rheinhafens in Basel das Zeitalter der modernen Rheinschifffahrt und die Bemühungen um die Schifffahrt zwischen Basel und dem Bodensee. Der Thurgau war damals wirtschaftlich und verkehrstechnisch stark benachteiligt und erwartete von der neuen Wasserstrasse günstigere Handelswege, bessere Standorte für die Industrie, und damit einen ökonomischen Aufschwung, sowie die Realisierung der als Vorbedingung erachteten Bodenseeregulierung. Sein lebhaftes Interesse schlug sich in einem starken ideellen Engagement und einer grossen finanziellen Beteiligung an allen Projekten, wie z. B. dem Bau von Schleusen und Wehren, nieder.

Die Weltkriege, die Wirtschaftskrise und Meinungsverschiedenheiten brachten das Vorhaben arg ins Stocken. Erst Ende der vierziger Jahre geriet der Stein wieder ins Rollen. Besonders ungeduldig zeigte sich dabei der Thurgau. Die Beantwortung eines parlamentarischen Vorstosses 1954, dem der Aspekt des Naturschutzes zugrunde lag, zeigt, dass die Regierung an der Hochrheinschifffahrt festhielt, zumal die Realisierung der vom Bund versprochenen Ostalpenbahn immer mehr in die Ferne rückte. Die nächste offizielle Stellungnahme erfolgte 1963 anlässlich einer Interpellation im Grossen Rat, die Bedenken am volkswirtschaftlichen Nutzen und bezüglich des Gewässer- und Naturschutzes äusserte. Die Antwort, ein Meisterstück sachlicher Argumenta-

tion, liess keine Zweifel an der Absicht des Kantons offen. Mehr denn je wurde die Verwirklichung angestrebt und sogar der Bundesrat gebeten, die Sache voranzutreiben. Eine Vernehmlassung des Bundes 1970 offenbart einen in der Zwischenzeit ins Wanken geratenen Standpunkt: Die Mehrheit der Bürger sei kaum dafür zu gewinnen, die wirtschaftliche Entwicklung ungewiss, die Realisierung verfrüht, die Seeregulierung vordringlich, das grundsätzliche Interesse aber weiterhin bestehend, hiess es in der Antwort. – Nur drei Jahre danach nahm der thurgauische Souverän eine Initiative zur Erhaltung von See und Flusslandschaft an Bodensee und Rhein mit dem Passus «...wendet sich gegen jede künstliche Regulierung des Wasserstandes, gegen die Hochrheinschifffahrt...» mit sehr starkem Mehr an, was das Ende dieses Projektes auf thurgauischem Staatsgebiet bedeutete.

Giovanni Bonalumi

## Una reciproca simpatia



Tra ticinesi e basilesi, si dice, da sempre è esistita una reciproca simpatia. L'affermazione è di quelle perentorie, che non sembrano richiedere un particolare commento, una verifica. Richiedi d'una comprova, eccoci subito pronti a evocare, a suffragio della giustezza della citata asserzione, una similarità geopolitica tra i due Cantoni, a parlare di porte specularmente aperte, d'una stessa dimora, una verso sud, l'altra verso nord.

Virtù prima del basilese – virtù che trae alimento dal luogo stesso di punto d'incontro in cui si è insediata la città –, si dice anche, è la tolleranza, una forte disposizione a capire gli usi e i costumi degli altri. Nessuna meraviglia, quindi, se in concorde atteggiamento l'indole intraprendente e immaginosa dei ticinesi abbia fatto breccia nell'animo perspicace ed aperto della gente basilese. Nella mia mente, come in quella di non pochi miei conterranei, Basilea, più di ogni altra città della Confederazione, appare, oggi come oggi, predestinata a rompere i vincoli, gli ostacoli connessi con la presenza d'una