

**Zeitschrift:** Frick - Gestern und Heute  
**Herausgeber:** Arbeitskreis Dorfgeschichte der Gemeinde Frick  
**Band:** 2 (1987)  
  
**Artikel:** Die Bözbergbahn  
**Autor:** Schmid, Heinz A. / Picard, Heinz  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-955000>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.01.2026

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

# Die Bözbergbahn

33



Die Bahn umfährt das Dorf in weitem Bogen (August 1958)

Bahnfahrten im Gebirge haben ihren ganz besonderen Reiz. Wir können eindrucksvolle Landschaftsbilder auf uns einwirken lassen und kühn ins schwierige Gelände eingefügte Bahn- und Strassenbauten bewundern. Reisen wir jedoch in unserer engeren Heimat, sind wir uns kaum bewusst, dass die Bahnbauer vor langer Zeit auch hier erhebliche Schwierigkeiten zu meistern hatten. Die Erinnerungen an die Bauzeit sind verblasst, und viele mit grossem Aufwand erstellte Werke haben sich so in die Umwelt eingefügt, dass sie nicht mehr als Kunstbauten erkannt werden. Wie stark die nach jahrzehntelangem Seilziehen in erstaunlich kurzer Zeit geschaffene *Bözbergbahn* das Gesicht unseres Dorfes tatsächlich verändert hat, zeigt das dreissig Jahre vor ihrem Bau entstandene Bild am Schluss dieses Bandes.

### Der lange Weg zur Bözbergbahn

Schon 1836 — wenige Jahre nach der Erfindung der Eisenbahn — wurde in der Schweiz ein erstes Bahnprojekt ausgearbeitet, das auch das Fricktal tangierte. Diese Bahnlinie sollte die führenden schweizerischen Wirtschaftszentren miteinander verbinden und von Zürich über Baden entlang den Ufern der Aare und des Rheins bis Basel verlaufen. Drei der insgesamt sechs Bahnstationen in unserem Kanton waren in den fricktalischen Orten Laufenburg, Stein und Rheinfelden geplant. Das Vorhaben scheiterte 1841 wegen finanzieller Schwierigkeiten und am Widerstand Basels, das andere Verkehrsinteressen verfolgte. Einer neuen Nordbahngesellschaft gelang es schliesslich, in den Jahren 1845 bis 1847 die als «Spanischbrötlbahn» in die Geschichte eingegangene erste schweizerische Bahnlinie zwischen Zürich und Baden zu verwirklichen.

1852 beschloss die Bundesversammlung, Bau und Betrieb der Eisenbahnen den Kantonen und der Privatwirtschaft zu überlassen. Die Aargauer Regierung verzichtete angesichts

der gegensätzlichen regionalen Interessen ebenfalls auf den Bau staatlicher Bahnen. Sie setzte sich 1855 aber für die Erstellung der schon in den frühen vierziger Jahren trotz geländebedingter technischer Probleme diskutierten Bözbergbahn ein. Es gelang ihr jedoch nicht, den beantragten Staatsbeitrag im Grossen Rat durchzubringen. Dennoch strebten einflussreiche Ostschweizer Kreise nach wie vor eine direkte Bahnverbindung mit Basel an. Weil die Konstituierung der in Paris ins Leben gerufenen Bözberggesellschaft misslang, scheiterte dieses mit der Nordostbahn vertraglich vereinbarte Vorhaben. Die Konzession wurde deshalb 1857 an eine inzwischen gegründete Konkurrenzgesellschaft — die Vereinigten Schweizerbahnen — abgetreten, der ebenfalls kein Erfolg beschieden war.

Neu belebt wurde das nun bereits seit einem Vierteljahrhundert bestehende Diagonalbahnprojekt, als der Bau der Gotthardbahn gesichert schien. Die Bözbergbahn wurde als kürzeste und weitaus günstigste Zufahrtslinie von Basel nach dem Gotthard erkannt. Sie ermöglichte nach dem Bau der geplanten Arlbergbahn zudem einen von Deutschland und Italien unabhängigen Transit zwischen Frankreich und Österreich. Am 27. Wintermonat 1869 erhielt ein neues Bözbergkomitee vom Grossen Rat die Konzession für den Bahnbau ab Kantonsgrenze bei Kaiseraugst durch den Bözberg bis Brugg. Mit Vertrag vom 14. Februar 1870 verpflichteten sich die beteiligten Gesellschaften — Nordostbahn und Centralbahn — zum gemeinsamen Bau und Betrieb der Bözberglinie. Die Grundlage zu dem für die wirtschaftliche Entwicklung des Fricktals bedeutungsvollen Bauwerk war gegeben.

### Das gescheiterte Projekt von 1855

Die Gemeindebehörde von Frick befasste sich erstmals am 6. März 1855 mit der Eisenbahnfrage, als vom Bezirksamt die Empfehlung zur Aktienbeteiligung der Gemeinde und

Privater eintraf. Um diese wichtige Frage nicht allein entscheiden zu müssen, bestellte der Gemeinderat sogleich eine aus einflussreichen Personen bestehende Kommission, «welche heute abends darüber berathen solle». Zwei Tage später bemühten sich Landammann Schwarz und Landstatthalter Dr. Schimpf nach Frick, um den befürwortenden Standpunkt der Regierung darzulegen.

Der Gemeinderat unterbreitete den Kommissionsantrag bereits am 12. März der Gemeindeversammlung. 186 der 236 Stimmberechtigten nahmen daran teil und bewilligten die Übernahme einer später festzulegenden Aktienzahl. Gleichzeitig wurde beschlossen, mit andern interessierten Gemeinden beim Grossen Rat eine Petition einzureichen, damit sich der Staat Aargau mit zwei Millionen Franken am Projekt beteilige. Die Ortsbürger — damals 80% der Stimmberechtigten — billigten in separater Versammlung am 16. März einen Antrag von Rebstockwirt Mösch auf Übernahme von 30 Aktien im Werte von Fr. 15 000.—. Der Arzt Fridolin Schmid verwahrte sich gegen diesen Entscheid mit der Begründung, dass die Gemeinde sonst schon mit grossen Schulden beladen sei, viele Arme zu unterstützen habe und «weil dadurch am Ende aller Enden dem Communismus Thür und Thor geöffnet werde».

Was vermochte die anfänglich skeptische Bevölkerung zu dieser bahnfrendlichen Haltung zu bewegen? Ohne Zweifel hatte es die hochkarätige Regierungsdelegation im direkten Gespräch mit der Kommission geschafft, Vorurteile abzubauen und den wirtschaftlichen Nutzen der Bahnverbindung in den Vordergrund zu stellen. Die Fricktaler mussten bei einem Scheitern des Projektes damit rechnen, den bisher auf ihren Strassen beförderten Transitverkehr zu verlieren. Diese Erkenntnis veranlasste einen Zeitgenossen zur Feststellung, dass «dann uns für immer nichts anderes übrig bleiben würde, als die Bahn durchs Baselgebith vorbeifahren zu

sehen, ohne nur den mindesten Vortheil daraus zu schöpfen». Man hoffte ausserdem, dass das investierte Kapital eine Rendite von 10% abwerfe und versprach sich bei finanzieller Beteiligung mehr Einfluss auf Bahnhofwahl und Linienführung sowie bessere Berücksichtigung hiesiger Arbeitskräfte und Fuhrleute. Zu dieser Meinungsbildung trug auch die Frickthaler-Zeitung bei, die im März 1855 in mehreren ganzseitigen Berichten leidenschaftlich für den Bahnbau warb. Mit dem ablehnenden Entscheid des Grossen Rates vom 30. März 1855 wurde dem emsigen Bemühen ein vorläufiges Ende gesetzt. Dennoch bildeten sich bald wieder Vereinigungen, die den Gedanken an die Bözbergbahn wachhielten und nach neuen Finanzierungsmöglichkeiten suchten. Die fricktalische Presse identifizierte sich stets mit diesen Bestrebungen und warnte immer wieder davor, die Bözberglinie durch Untätigkeit zu Gunsten der zahlreichen Konkurrenzprojekte zu verschmerzen. Der in Rheinfelden erscheinende «Frickthaler» verlangte am 27. Oktober 1866, dass es nun an der Zeit sei, sich nicht länger mit klingenden Phrasen zu begnügen sondern mit klingender Münze herauszurücken:

«Mann mit zugeknöpften Taschen,  
Dir thut niemand was zu lieb:  
Hand wird nur von Hand gewaschen;  
Wenn du nehmen willst, so gieb!»

#### **Ein vielversprechender Neubeginn in Frick**

Im Fricker Gasthof zum Adler versammelten sich am Samstag, 27. März 1869, die drei Bezirkskomitees von Rheinfelden, Laufenburg und Brugg. Sie vereinigten sich zum «Comité der Bötzbbergbahn» und wählten einen siebenköpfigen Ausschuss als Geschäftsleitung, bestehend aus den Herren:

Kommandant Münch, Rheinfelden (Präsident)  
 Nationalrat Schneider, Aarau (Vizepräsident)  
 Fürsprech Nussbaumer, Rheinfelden (Sekretär)  
 Grossrat Kym, Möhlin  
 Staatsanwalt Dr. Fahrländer, Aarau  
 Fürsprech Haller, Brugg  
 Grossrat Jäger, Brugg

**Im Namen des Comité der Bözbergbahn,**

Der Präsident:

*A. Münch*

Der Sekretär:

*L. Nussbaumer*

*Jäger*

Ihrer Beharrlichkeit ist die Erstellung der Bahn zu verdanken: Nationalrat Münch und Fürsprecher Nussbaumer aus Rheinfelden

Im Verlaufe der vierstündigen Sitzung wurden ein Appell an das Volk der drei Bezirke verabschiedet und die wünschbaren Gemeindebeteiligungen wie folgt festgelegt:

Bezirk	Gemeinden	Seelen	Beteiligung
Rheinfelden	14	11 107	633 000.—
Laufenburg	17	11 248	580 000.—
Brugg	29	14 011	787 000.—
Total	60	36 366	2 000 000.—

Den Vorsitz im Bezirkskomitee übernahm der Fricker Gemeindeammann und Grossrat Franz Melchior Mösch an Stelle des austretenden Bezirksverwalters Ducloux aus Laufenburg.

**Der Kampf um die Finanzen**

Die Bahngesellschaften zeigten sich nur am Bau der Bözberglinie interessiert, wenn die erschlossenen Regionen bereit waren, sich mit einem Kapital von zwei Millionen Franken daran zu beteiligen. Zwischen dem 25. April und 10. November 1869 sicherten 31 aargauische und 3 baselandschaftliche Gemeinden eine Aktienübernahme von Total Fr. 2 216 000.— zu. Frick stellte laut Presseberichten am 2. Mai ein Darlehen von Fr. 100 000.— und, als die Sammelaktion ins Stocken geriet, am 25. Juli weitere Fr. 50 000.— in Aussicht. Gestützt auf diese Versprechen gelang es dem Komitee, die Nordost- und Centralbahn mit Vertrag vom 14. Februar 1870 zum Bahnbau zu verpflichten. Allerdings mussten die beschlossenen Aktienbeteiligungen nach dem Willen der Bahngesellschaften in Obligationenanleihen der Gemeinden umgewandelt werden. Schon am 2. März 1870 bestätigte die Fricker Gemeindeversammlung den Darle-

[illegible]

An Dominikusmann,  
 in R. Koch  
 in Dominikswall.  
 1. Ung. Gof. Mung Goff  
 2. Malisior Erb Gammith  
 3. Krieger Fieber Gammith  
 4. Gof. Rimbengne Goff  
 An Facklingers abthann.  
 J. F. Hall.

Auf Grund der zugesicherten Beteiligung fiel der Gemeinde Frick eine Schuldsomme von Fr. 21 000.— zu; ein happiger Brocken im Vergleich zu den jährlichen Steuereinnahmen von rund Fr. 3 000.— und der auf Fr. 20.— limitierten Kompetenzsumme des Gemeinderates! Nach «einlässlich gewalteter Diskussion» beschloss die Gemeindeversammlung am 8. Oktober 1871, diesen Betrag «in einem Wurf» einzuzahlen und dafür einen Kredit aufzunehmen, der in Raten von jährlich 7% rückzahlbar war. Während 25 Jahren belastete der am 13. Februar 1896 vollständig getilgte Kredit den Finanzhaushalt der Gemeinde beträchtlich. Bis zur Jahrhundertwende wurde dieser «Opferwille» immer wieder besonders betont, wenn es galt, Forderungen gegenüber den Bahngesellschaften mehr Gewicht zu verleihen.

Unterschriften der tonangebenden Bürger auf der Schuldverpflichtung gegenüber der Aarg. Bank vom 27. November 1871  
 Bevollmächtigter und Kommissionspräsident: Karl Wilhelm Kalt (1836–1892) Fürsprecher und späterer Obergerichtspräsident  
 Kommissionsmitglieder: Carl Albert Suter (1826–1915) späterer Bezirksgerichtspräsident, Carl Josef Mösch (1828–1875) Friedensrichter, Pan-  
 kraz Vogel (1821–1907) alt Gemeindeammann und Lederhändler, Johann Gerle (1809–1881) Landwirt u. Kirchenpfleger, Benedikt Mösch (1812–1883) Posthalter, Franz Josef Mösch (1807–1876) Rebstockwirt  
 Gemeindeammann: Franz Melchior Mösch (1833–1911) Gemeindeoberhaupt von 1866–1872, Grossrat und späterer Friedensrichter, Landwirt  
 Gemeinderäte: Franz Josef Meng (1818–1895) Landwirt, Melchior Erb (1807–1884) Landwirt, Krispin Fricker (1831–1896) Landwirt und späterer Friedensrichter, Johann Kienberger (1820–1887) Löwenwirt  
 Fertigungsaktuar: Josef Timotheus Kalt (1817–1891) Sohn des Staatschaffners Johann Kalt und Onkel des Kommissionspräsidenten

### Die Wahl der Linienführung

Als die Finanzierung der Anleihe endlich gesichert war, wurde der frühere Oberingenieur der Nordostbahn, Baurat A. Beckh aus Stuttgart, beauftragt, Projektvarianten auszuarbeiten. Er unterbreitete seine Vorschläge zur Streckenwahl mit möglichen Steigungsmaxima von 10, 12, 16 oder 18‰ am 24. Januar 1871\*. Beim Entscheid galt es zu berücksichtigen, dass der Bahn internationale Bedeutung zukam, weil sie «zur Vermittlung eines grossartigen Waarenverkehrs bestimmt ist, dabei aber mit theilweise mächtigen und in besonders günstigen Steigungsverhältnissen befindlichen Konkurrenzbahnen zu kämpfen hat.» Sollte man sich nun für eine möglichst kurze Strecke mit starker Steigung und tiefen Baukosten entscheiden oder einer flacheren Anlage von grösserer Länge und entsprechend höheren Erstellungskosten den Vorzug geben? Die Berechnungen des Ingenieurs wiesen ein Trasse mit 12‰ Steigung als vorteilhafteste Lösung aus. Die höhere Nutzlast bei geringerer Steigung liess Mehreinnahmen erwarten, welche die Einsparungen an Baukosten bei einer kürzeren aber steileren Strecke übertrafen. Der Projektverfasser veranschlagte die Kosten dieser Variante bei doppelspuriger Ausführung zwischen Brugg und Pratteln auf rund 22,5 Millionen Franken.

Kaum lag das Projekt vor, wurden die Linienführung und die grosse Entfernung einzelner Bahnstationen von den Dörfern kritisiert. Die Gegner der Bözbergbahn, vor allem die Befürworter einer von Aarauer Kreisen lancierten Staffeleggbahn, nützten die willkommene Chance zur Verzögerung. Obwohl die Trasse-Genehmigung konzessionsgemäss in der Kompetenz des Regierungsrates lag, verlangten 35 nichtfricktali-

sche Grossräte eine Sondersession des Parlamentes. Die Unterzeichner wussten natürlich, dass die Bundeskonzession am 8. Juni 1871 erlosch, wenn die Bauarbeiten bis zu diesem Zeitpunkt nicht eröffnet waren. Das Bözberg-Komitee berief im Gegenzug eine Volksversammlung ein, die am Sonntag, 7. Mai 1871, in der Fricker Kirche tagte und eine Protestresolution erliess. Die ausserordentliche Grossratsverhandlung vom 9. Mai 1871 verlief zu Gunsten der Bözbergbahn, worauf der Regierungsrat das Trasse am 27. Mai 1871 gerade noch rechtzeitig genehmigte.

### Der Landerwerb

Im Jahre 1871 wurde die ganze Bahnstrecke vermessen. Es war vorgesehen, «dass die Bahn das Uekerthal mit der Hauptstrasse Frick—Aarau auf *hohem Viadukt* überschreitet, sich von dort gegen Gipf abschenkend wendet und schliesslich auf das Plateau nordwestlich oberhalb Frick gelangt, auf welchem die Station für diese Ortschaft plaziert ist».

Vom 27. Februar bis 29. März 1873 lag der Katasterplan im Gemeindehaus öffentlich auf. Allein auf dem Gebiet der Gemeinde Frick mussten die Bahngesellschaften Teile von 259 Grundstückparzellen erwerben. 80 Grundeigentümer verlangten über den Kaufpreis hinaus Sonderentschädigungen für Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung, Wertverminderung durch Zerstückelung, Ertragsausfall, Erschwerung von Zu- und Wegfahrt, Schattenwurf der Dammbauten etc. Ziegler Josef Rietschi machte den entgangenen Gewinn für den verlorenen Teil seiner Lehmgrube auf Leim geltend. Franz Josef Mösch, Besitzer der Getreidemühle, und alt Friedensrichter Carl Josef Mösch, Eigentümer einer Sägerei, Ölmühle, Hanfreibe, Gipsmühle und Färberei legten Rechtsverwahrung ein gegen die Folgen einer möglichen Beschädigung ihres aus der Gipf durch die Dörr-

\* Bezüglich der Tunnel-Projekte stützte sich Beckh auf ein geologisches Gutachten von Professor Franz Kasimir Mösch, Zürich (1827–1898), einem Sohn des Fricker Adlerwirts Johann Heinrich Mösch.

matt zu den Betrieben fliessenden Wasserkanals. Bis Ende Januar 1874 wurden für die in Frick gelegenen Grundstücke Fr. 143 754.40 an Expropriationsentschädigungen ausgerichtet.

Nach dem Bahnbau erwarb der finanzkräftige Rebstockwirt Franz August Mösch am 9. August 1876 den Löwenanteil der nicht benötigten Landfläche, bestehend aus 241 954 Quadratfuss\* in 55 Abschnitten, für Fr. 11 180.66.

\* 1 Quadratfuss entspricht 0,09 m<sup>2</sup>

Bestätigung der Planaufgabe im Jahre 1873 mit Ausschnitt aus dem langen Forderungsverzeichnis.

Der Text des «Zeugnisses» lautet: «Der Gemeinderath Frick bezeugt hiemit zu Händen der Direction der schweizerischen Nordostbahngesellschaft, dass ihm seit der Auflegung des Katasterplanes betreffend den Bau der Bötzbahn, nämlich vom 27. Februar bis 29. März 1873, also während der hiezu anberaumten 30tägigen Frist, von denjenigen Grundeigentümern in der Gemarkung Frick, welche laut dem Plane Rechte abzutreten haben, oder in Folge Erstellung der Bahn Forderungen zu machen im Falle, oder aus irgend einem Grunde bei dem Eisenbahnbau der benannten Linie interessirt sind, keine andern Forderungseingaben als die hier verzeichneten eingereicht worden sind.» — Anschliessend folgen die Namen der 80 Eingabesteller.

## Zeugnis.

Der Gemeinderath Frick bezeugt hiemit zu Händen der Direction der schweizerischen Nordostbahngesellschaft, dass ihm seit der Auflegung des Katasterplanes betreffend den Bau der Bötzbahn, nämlich vom 27. Februar bis 29. März 1873, also während der hiezu anberaumten 30tägigen Frist, von denjenigen Grundeigentümern in der Gemarkung Frick, welche laut dem Plane Rechte abzutreten haben, oder in Folge Erstellung der Bahn Forderungen zu machen im Falle, oder aus irgend einem Grunde bei dem Eisenbahnbau der benannten Linie interessirt sind, keine andern Forderungseingaben als die hier verzeichneten eingereicht worden sind.

N <sup>o</sup>	Name der Eingabesteller	Datum
1.	Martin Herzog, Karthe & Carl Friedrich Schneider	11 März
2.	Colmban Keller	12 "
3.	Johann Schmid, Lütke	16 "
4.	Anton Hölzer	20 "
5.	Casimir Mösch, Gemeinderath	20 "
6.	Ernst Frick	20 "
7.	Paul Herzog, Gemeinderath	20 "
8.	Ing. Jos. Meng, Gemeinderath & Conf.	21 "
9.	Anton und Jos. Friedrich Gerle	21 "
10.	Hellinger, Gemeinderath	21 "
11.	Heinrich Kribler und Conf.	22 "
12.	Leonhard Keller	22 "
13.	Johann Schmid, Krämer	22 "
14.	Albert Hall, Krübler	22 "
15.	Ing. Jos. Frick	22 "
16.	Xaver Schmid und Conf.	22 "
17.	Karl Mösch	22 "
18.	Jos. Anton Mösch, alt Gemeinderath	22 "

**Bözbergbahn.**

Bemerkung *Frick*

Ordnungs-Nro. *148*

**Kauf-Vertrag.**

Zwischen *Samuel Legatsch* *Präsident* in *Frick*

als Verkäufer und der Direktion der schweizerischen Nordostbahn in Zürich, handelnd im Namen der schweizerischen Nordostbahngesellschaft und der schweizerischen Centralbahngesellschaft, als Käuferin ist heute nachfolgender Kauf-Vertrag abgeschlossen worden:

I. Gegenstand des Verkaufs:

*3440<sup>0</sup> Ackerland auf Linien d'Ulzgrun. p. 6. "*  
*160<sup>0</sup> Weg d'Ulzgrun. p. 2. "*

II. Kaufpreis: *264 fr. 95 p. für das Land*  
*55 " " " 2 Bäume*  
*319 fr. 95 p. SA.*

III. Allgemeine Bestimmungen:

- 1) Der Vertrag ist für den Verkäufer sofort verbindlich; für die Käuferenschaft bleibt die Genehmigung der Direktion der schweizerischen Nordostbahn vorbehalten.
- 2) Der Verkäufer verzichtet auf jede Einsprache oder weitere Anforderung irgend welcher Art, die auf den Gegenstand des gegenwärtigen Vertrages Bezug hätten.
- 3) Im Falle bei Ausführung des Baues ein Mehr- oder Minderbedarf an Boden eintreten sollte, so hat die weitere Vergütung oder Rückerstattung nach dem Maßstabe dieses Kaufes zu geschehen, insofern die Werthverhältnisse die gleichen sind.
- 4) Mit Beziehung auf die Art der Bezahlung der Entschädigungssumme, die Wirkungen dieser Bezahlung u. s. w. finden die Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Abtretung von Privateigentum vom 1. Mai 1850 (Art. 43, 44, 45) ihre Anwendung. Namentlich gehen die Rechte, welche Gegenstand der Abtretung sind, mit der Bezahlung der Entschädigung für dieselben an die schweizerische Nordostbahngesellschaft über. Gleichzeitig erlöschen alle dinglichen Rechte, welche Dritten an dem Abtretungsgegenstand zustehen, wie z. B. Forderungen mit Pfandrechten, Grundzinsforderungen u. s. f.

**Ein Grossbetrieb entsteht**

Die Erdarbeiten am aufwendigsten Objekt — dem Bözberg-tunnel — waren bereits am 24. Mai 1871 in Angriff genom-men worden. Im Februar 1873 nahmen die drei für die offene Strecke verantwortlichen Bausektionen Brugg, Frick und Rheinfelden ihre Tätigkeit auf. Die Zahl der am Bahnbau Beschäftigten betrug im Juli 1873 rund 400, erhöhte sich bis Ende des Jahres auf 2000 und erreichte im Mai 1874 mit 4600 Personen den Höhepunkt.

Für die 48,883 Kilometer lange Bahn waren 210,8 Hektaren Land erforderlich, was eine durchschnittliche Breite der Bahnanlage von 43 Metern ergibt. Insgesamt waren Erdbe-wegungen von rund 3 374 900 Kubikmetern mit einer mittlere-n Transportweite von 625 Metern notwendig. Auf 127 700 Holzschwellen wurden 4189 Tonnen Schienen verlegt. Die Eisenschienen von 6 Metern Länge und 13 Zentimetern Höhe ruhten auf je 3 Hartholz- und 4 Weichholzschnellen. Der Unterbau — ohne Geleise und Beschotterung — wurde im Hinblick auf den späteren Ausbau zweispurig angelegt. Gemäss Baurechnung betrugen die Nettoausgaben für die ganze Linie Brugg—Pratteln:

Titelblatt eines der 259 im Jahre 1873 abgeschlossenen Kaufverträge	
Bezirksrichter Suter erhielt für	
3490 Quadratfuss Ackerland à 7½ Rappen	Fr. 261.75
160 Quadratfuss Weg à 2 Rappen	Fr. 3.20
2 Bäume	Fr. 55.—
Total	Fr. 319.95

Jahr	Total Franken	Anteil der wichtigsten Positionen		Oberbau <sup>2</sup>	Stationen
		Landerwerb	Unterbau <sup>1</sup>		
1870	42 389.64	204	—	—	—
1871	494 104.34	52 826	313 728	—	—
1872	1 210 233.05	109 882	1 004 935	—	203
1873	4 257 258.45	1 118 459	2 768 293	—	118
1874	11 492 207.74	425 960	7 631 494	1 631 292	172 198
1875	5 719 628.42	161 827	3 371 933	931 977	403 165
1876	1 050 704.21 <sup>3</sup>	62 722	1 249 888	73 794	72 884
1877	166 489.29 <sup>3</sup>	55 364	114 166	7 719	16 467
Total	24 433 015.14	1 987 244	16 454 437	2 644 782	665 035

<sup>1</sup> Erdarbeiten, Stützmauern, Tunneln, Brücken, Durchlässe, Kanäle, Wegbauten, Uferbauten und Bettung

<sup>2</sup> Schwellen, Schienen und Befestigungsmittel, Wegübergänge, Legen des Oberbaues, Einfriedigungen, Signale, Pflanzungen, Telegraphenleitung

<sup>3</sup> nach Abzug verschiedener Einnahmen aus dem Verkauf von Inventar und nicht benötigten Landflächen

### Manches ändert sich im Dorf

Bisher hatte der Fremdenkontrollführer jährlich nur einige Zu- und Wegzüge von Handwerkern, Knechten, Kellnerinnen und Dienstmägden zu verzeichnen. Nun brachte der Bahnbau plötzlich viele Fremde ins Dorf. Als erster nahm der 22jährige Ingenieur Achilles Ewald Suter aus Stäfa am 6. Mai 1873 bei Dr. Mettauer Wohnsitz. Zwei Tage später folgte der gleichaltrige Ingenieurhilfe Heinrich Metzger

aus Schaffhausen. Im Oktober und Dezember 1873 liessen sich die Ingenieure Rudolf Hotz (36) aus Wetzikon und Carl Buzengeiger (29) aus Karlsruhe für 5 bzw. 2½ Jahre in Frick nieder. 3 Eisenbahnaufseher (je 1 Schweizer, Deutscher und Österreicher) bezogen im Oktober ihr Quartier bei Kaminfeiger Suter. Nach den Aufzeichnungen im Fremdenregister trafen folgende Eisenbahnarbeiter in Frick ein:

Ankunft	Anzahl*	Nationalität				
		Schweiz	Italien	Deutschland	Österreich	Frankreich
November/Dezember 1873	32	13	6	12	1	—
Januar—April 1874	38	2	18	14	3	1
Mai—Juli 1874	20	1	19	—	—	—

\* Die effektiven Zahlen dürften höher sein, weil auf Grund von Polizeirapporten anzunehmen ist, dass es viele Logisgeber mit der gesetzlichen Meldepflicht nicht so genau nahmen.

FRICK, DEN 11 Oktober 1874

Sehr geehrter Herr!

Ich habe den Hrn. Schreiber des Schweizerischen Nordostbahnen  
für eine provisorische Aufnahme des in hiesiger Gemarkung  
liegenden Stationsgebäudes in die Brandassekuranz stattzufinden,  
weshalb Sie ersuche, gef. mit thunlicher Beförderung die hierfür erforderlichen Vor-  
kehrungen zu treffen. Achtungsvoll Der Sectionsingenieur: Buzengeiger

Achtungsvoll  
Der Sectionsingenieur:  
Buzengeiger

Schreiben der III. Bausektion mit Sitz in Frick. Die Arbeiten in ihrem Verantwortungsbereich wurden im Juli 1873 der «Baugesellschaft Frick» in Aarau übertragen, die dafür insgesamt Fr. 2637862.86 in Rechnung stellte.

Der Text des Briefes Nr. 978 vom 11. Oktober 1874 an den Gemeinderat Frick lautet: «Laut Beschluss der tit. Direction der schweizerischen Nordostbahn hat eine provisorische Aufnahme des in hiesiger Gemarkung liegenden Stationsgebäudes in die Brandassekuranz stattzufinden, wesshalb Sie ersuche, gef. mit thunlicher Beförderung die hierfür erforderlichen Vorkehrungen treffen zu wollen. Achtungsvoll Der Sectionsingenieur: Buzengeiger».

Vom 10. Mai bis Mitte September 1874 standen ausserdem 12 Maurer, Maurergehilfen und Tagelöhner aus Österreich und dem Tirol im Einsatz.

Die Gastarbeiter fanden anfänglich vor allem bei Familien im Dorf, später auch in einem Barackenlager in der Nähe des Bahnhofes Unterkunft. Über die Lebensgewohnheiten der Gastarbeiter aus dem südlichen Nachbarland berichtete die Volksstimme aus dem Frickthal am 25. März 1874:

«Die Schwalben sind gekommen, der Frühling rückt an! In zahlreichen Schwärmen ziehen die Söhne Italiens mit ihren Bündeln durch's Land, um beim Bau der Bötzbbergbahn Arbeit zu suchen und zu finden. Die Leute begnügen sich mit höchst einfacher und billiger Kost. Reis, Polenta und Macaroni in seltener Abwechslung mit Fleisch bilden die Nahrung dieser Leute mit einem verhältnismässig grossen Quantum Brod. Die Menage wird soldatenmässig gemeinsam geführt und es erübrigen die Leute gewöhnlich ordentlich Geld, das sie in Gold umwandeln und über die Berge in die ferne Heimat senden.

Was den Bewohnern unseres Thales zumeist auffällt, ist, dass diese Arbeiter den schönen und reichen Boden des italienischen Vaterlandes verlassen, um sich in der Ferne kümmerlich durchzubringen.»

Gelegentlich kam es zu ernsthaften Händeln zwischen Bahnarbeitern und Einheimischen. Im Frühjahr 1874 verweigerte der Rebstockwirt sechs angetrunkenen Arbeitern den Zutritt zur Gaststube. Als die Randalierer drohten, das Haus anzuzünden und das Polizeilokal anzugreifen, wurden sie laut Zeitungsbericht «mit Hülfe einiger Milizen verhaftet und nach Laufenburg an den Schatten geführt». Der Hornusser Polizeidiener Bürgi wurde im August 1874 von italienischen Eisenbahnarbeitern misshandelt und so schwer verletzt, dass er nach einer Woche starb.

Die grossen Erdbewegungen und Kunstbauten im Talkessel von Frick konnten nur mit einem Heer von Arbeitskräften bewältigt werden. Allein der 440 Meter lange Uekerdamm und die beidseits davon gelegenen Einschnitte von 950 Metern Länge erforderten Erdverschiebungen von über einer halben Million Kubikmeter. Von den 240 Kunstbauten (Brücken und Durchlässe) entlang der ganzen Strecke zählten zu den acht bedeutendsten Objekten:

- gewölbter Durchlass im Uekerdamm, 4,8 Meter weit, 97 Meter lang,
- gewölbte Durchfahrt im Uekerdamm, 6,75 Meter weit, 6,6 Meter hoch, 80 Meter lang,
- gewölbter Durchlass für den Gipferbach, 6 Meter weit, 36 Meter lang.

Der Bahnbau brachte auch für die Einheimischen den erhofften Zusatzverdienst. Die Gemeindewerklöhne mussten am 8. Februar 1874 um einen Drittel angehoben werden, weil niemand bereit war, diese sonst willkommenen Arbeiten zum bisherigen Tarif auszuführen.

Es waren auch zahlreiche Unfälle zu beklagen. Innerhalb eines Jahres musste der Pfarrer im Fricker Sterberegister vier Todesfälle von Eisenbahnarbeitern eintragen. Bei den Verunfällen handelte es sich um Johann Lüdi (30) von Lenk, Karl Josef Schilling (46) von Frick, Ubaldo Stephani (24) aus Italien und Anton Erb (26) von Frick.

### Der «unruhige» Uekerdamm

Dass der konzessionsgemässe Vollendungstermin der Bahn wegen des Uekerdammes nicht eingehalten werden konnte, war nicht vorauszusehen, obwohl die zweckmässige Überwindung des Uekertales im voraus viel zu reden gab. Anfänglich wurde von der Bahngesellschaft ein Viadukt geplant, auf Grund von Kostenvergleichen später aber zu Gunsten einer Dammaufschüttung fallen gelassen. Auf Drängen des

Gemeinderates von Frick verwendete sich der Regierungsrat aus «baulichen, polizeilichen und strategischen Überlegungen» mehrmals für die Änderung der als zu niedrig empfundenen Durchfahrt beim Uekerdamm. An Stelle des «die Landschaft verunstaltenden Dammes» wurde eine «der Gegend zur Zierde gereichende Thalüberbrückung mit Eisenconstruction» verlangt. Heute dürfen wir uns glücklich schätzen, dass dieser Änderungsvorschlag zu spät eingebracht und die Viadukt-Variante vom Bundesrat am 6. März 1874 vor allem aus technischen Gründen zurückgewiesen wurde.

Zwischen Brugg und Pratteln befinden sich 10 Stationen, deren Entfernungen u. f. w. aus nachfolgender Tabelle zu entnehmen sind:

N a m e.	Höhe über Meer. Meter.	Entfernung von Brugg. Meter.	Entfernung von einander. Meter.
Brugg . . . . .	352.000	—	—
Bühnegg . . . . .	441.700	8020.00	8020.00
Effingen . . . . .	461.500	11147.40	3127.40
Hornussen . . . . .	414.001	15704.91	4557.51
Frick . . . . .	360.721	20531.12	4826.21
Eiden . . . . .	328.900	24151.12	3620.00
Zein . . . . .	311.200	27469.40	3318.28
Mumpf . . . . .	310.600	30607.00	3137.60
Möhllin . . . . .	308.201	37031.00	6424.00
Rheinfelden . . . . .	284.920	40351.40	3320.40
Muggl . . . . .	274.000	45656.50	5305.10
Pratteln . . . . .	289.900	48883.50	3227.00

Die Kronenbreite des Bahnhofsperks beträgt 7.5 Meter.

Distanztabelle aus dem Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft für das Eröffnungsjahr 1875

Vor Beginn des Dammbaues im Oktober 1873 wurde der Untergrund mit einem Netz von 2,5 bis 3 Meter tiefen Sickerkanälen entwässert. Schon im Februar 1874 zeigten sich erste Bewegungen der Aufschüttung. Zur besseren Entwässerung des Untergrundes mussten Stollen in den gewachsenen Boden getrieben und für das unterirdisch zufließende Wasser ein bis 15 Meter tiefer Sickerschlitz angelegt werden. Im September 1874 traten weitere Rutschungen auf, die bis Juli 1875 andauerten und die Bahndirektion veranlassten, das Domizil des Bahnaufsehers der Strecke Effingen—Mumpf von Stein nach Frick zu verlegen. Die ungünstige Beschaffenheit des Materials und die unter Zeitdruck im Winter erfolgte Aufschüttung waren die Ursache für das Abrutschen verschiedener Dammpartien. Nach teilweisem Umgraben konnten diese Bewegungen durch das Anschütten mächtiger Bermen (= Böschungsabsätze) aufgehalten werden. Talabwärts aufgetretenen gewaltigen Erdverschiebungen wurde mit starken Faschinenlagen (= Geflechte von in Schlitten verlegten grossen Bäumen), Steinpackungen und Bermen begegnet. Die zusätzlichen Sicherungsarbeiten erhöhten den Materialbedarf für den Damm um einen Viertel auf 394 500 Kubikmeter. Durch die Rutschungen wurden die Strassendurchfahrt und der gewölbte Bachdurchlass beschädigt. Eine Woche nach der Eröffnung wusste die Volksstimme zu berichten, dass sich die Bahn eines bedeutenden Zudranges erfreue, stellte aber gleichzeitig fest: «An dem Uekerdamm wird übrigens fortwährend gearbeitet und sieht derselbe bei den vielen Pechfeuer Nachts gerade aus wie der Bivouak eines Bataillons».

Auch nach der Behebung dieser Schäden blieb der Damm Zankapfel zwischen Bahn und Behörden. Bereits im Dezember 1874 verlangte der Gemeinderat, dass die Strassendurchfahrt zur Nachtzeit auf Kosten der Bahn zu beleuchten sei. Als die Bahngesellschaft dem Wunsch nicht entsprach,

wurde der Bundesrat in dieser Sache mehrmals bemüht. Die Landesregierung trat 1877 nicht auf das Begehren ein, weil der Tunnel erfahrungsgemäss auch zur Nachtzeit nie völlig von Dunkelheit beherrscht sei und Fuhrwerke in finsterner Nacht eigene Beleuchtung mit sich zu führen hätten. Angesichts des unbedeutenden Verkehrs zur Nachtzeit lohne sich diese finanzielle Aufwendung nicht. Zudem habe es sich während des Tunnelbaues gezeigt, dass die dort angebrachten Beleuchtungsapparate wiederholt durch böswillige Hand zerstört oder entwendet wurden.

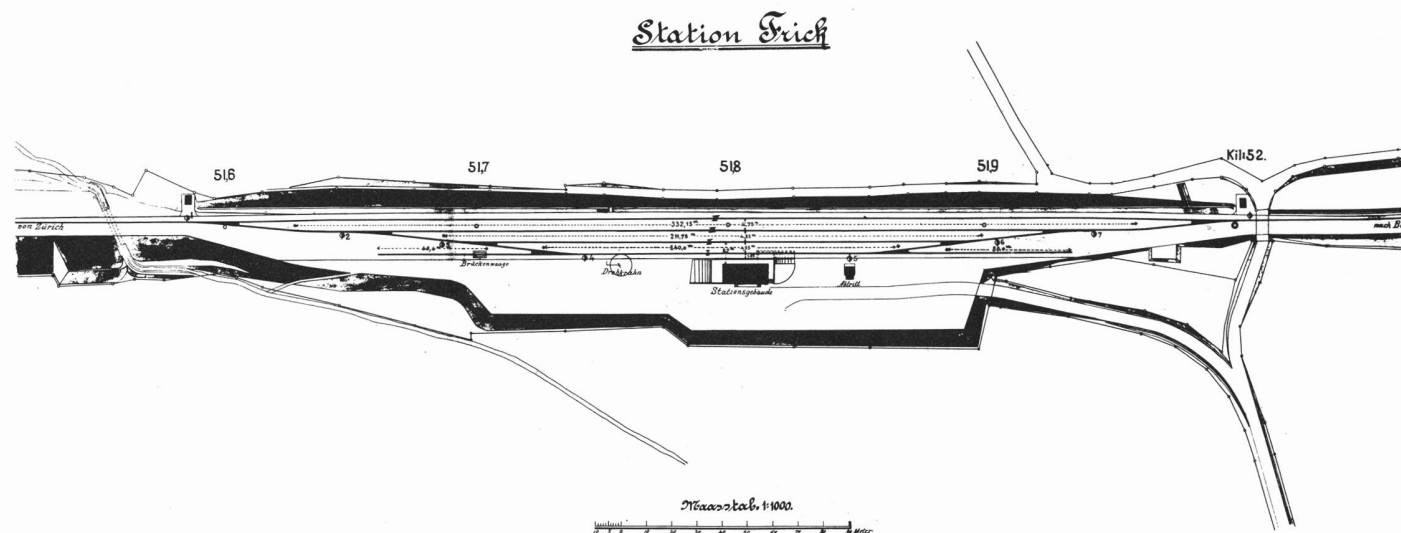
#### **Bahngebäude und Stationseinrichtungen**

Die Bauarbeiten an den Stationsgebäuden Frick, Eiken und Hornussen wurden im Mai 1874 in Angriff genommen. Bis zum Jahresende waren alle Stationsgebäude an der Bözberglinie eingedeckt, «die Fenster provisorisch eingesetzt und die Schreiner- und Gypserarbeiten in bestem Fortschritt begriffen». Sektionsingenieur Buzengeiger ersuchte am 11. Oktober 1874 um provisorische Aufnahme des in hiesiger Gemarkung liegenden Stationsgebäudes in die Brandassekurranz. Sämtliche Stationen wurden mit Stumpengeleis, Kopfverladevorrichtung, Rampe und Brückenwaage (ohne Bötzenegg) versehen; die wichtigeren (Frick, Stein, Möhlin, Rheinfeldern und Augst) zusätzlich mit Drehkränen von 6 Tonnen Tragkraft.

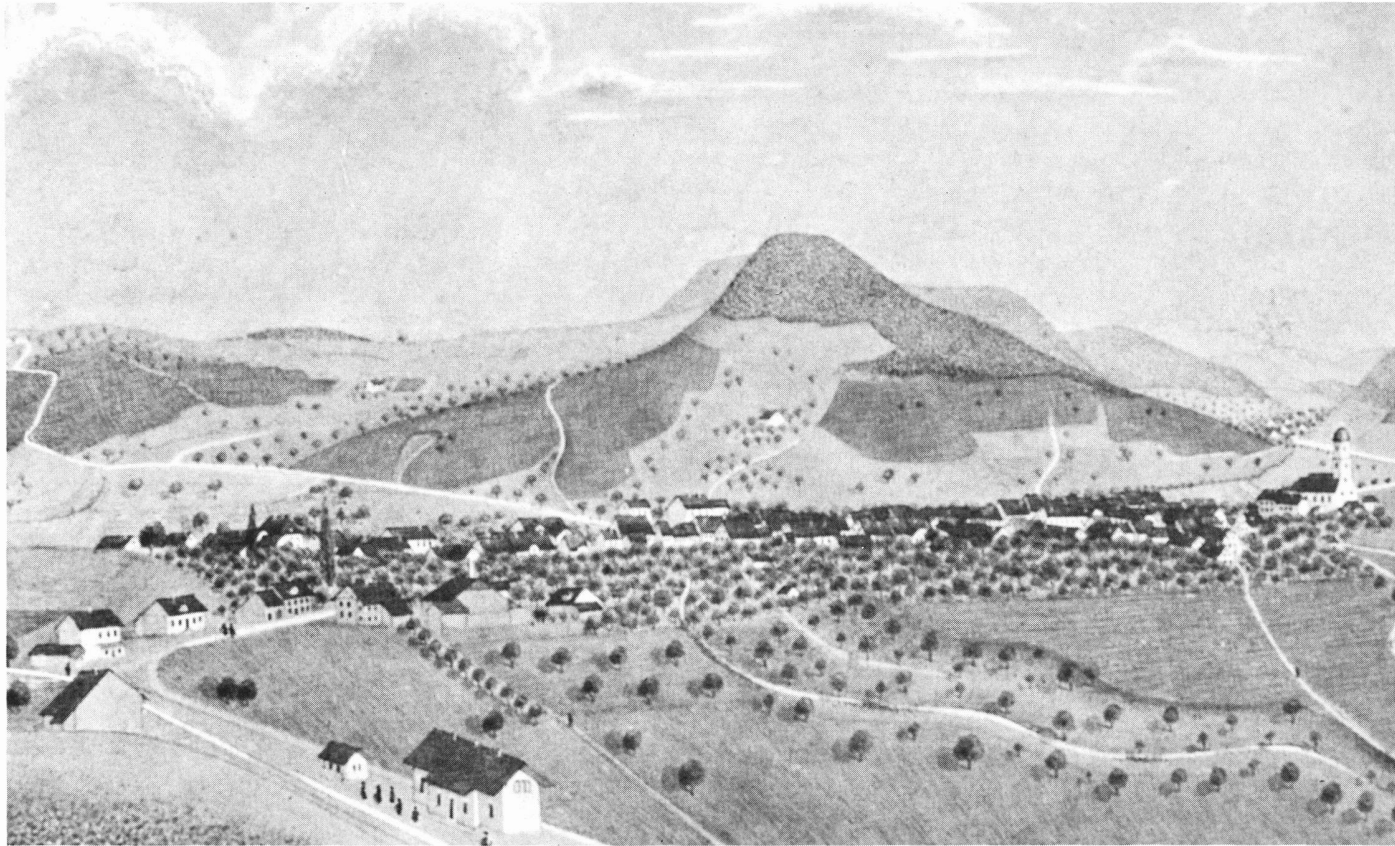
Da man realistisch nur mit einer geringen Zahl von Reisenden aber mit einem bedeutenden Güterumschlag rechnen durfte, wurden die der Personenbeförderung dienenden Räume in den Güterschuppen verlegt. Spätere Erweiterungsmöglichkeiten wurden vorsorglicherweise bereits in die Ausgestaltung einbezogen. Das erste Stationsgebäude enthielt im Erdgeschoss ein Wartezimmer für die 1./2. Klasse von 15,8 m<sup>2</sup>, ein weiteres von 22 m<sup>2</sup> für die 3. Klasse, ein Büro von 15,8 m<sup>2</sup> und einen Güterraum von

65,4 m<sup>2</sup>; ferner im Kniestock eine Wohnung mit zwei Zimmern, einer Kammer, Küche und Holzlege für den Stationsvorstand sowie eine Wohnung mit einem Zimmer, zwei Kammern, Küche und Holzlege für den Gehülfen. Zur Station gehörten im übrigen ein separates «Abtrittgebäude», ein Brunnen und eine Viehbarriere.

Auf jeder Station wurden zwei heizbare Holzbuden für die zur Bedienung der Weichen und Distanzsignale eingesetzten Bahnwärter errichtet. Lediglich zwischen Hornussen und Frick war wegen zu grosser Entfernung der Ortschaften ein Wärterwohnhaus zu erstellen. Bei den Stationen Frick und Rheinfelden entstanden zusätzlich «Doppelbuden» für die Bahnaufseher.



Die nach damaliger Auffassung zu weit vom Dorf entfernte Bahnstation Frick mit dem bei Kilometer 52 direkt über das Geleise führenden Weg (Situationsplan 1890)



Das neue Bahnhofquartier mit Stations- und Abortgebäude im Vordergrund und dem 1884 erstellten Wohnhaus Nr. 228 der Fam. Bodmer (nun Tonwerke Keller AG) links der Bahnlinie. An der Bahnhofstrasse sind nach dem Platanenhof in Richtung Dorf die 1883 erstellten Häuser des Malers Friedrich Mösch (Nr. 224, abgebrochen ca. 1972) und des Maurermeisters Friedrich Müller (Nr. 220, das spätere bekannte Ladengeschäft der Familie Schumacher) erkennbar, auf der gegenüberliegenden Seite das Wohnhaus des Otto Schmid (Nr. 233, erstellt 1889, nun Restaurant Warteck). Es ist auffallend, dass sich das Dorf sehr rasch in Richtung Bahnhof vergrößert hat. Das Ortsbild würde sich heute zweifellos ganz anders präsentieren, wenn die Bahnlinie entlang des Frickbergfusses angelegt worden wäre.

Im Gebäudeverzeichnis der Gemeinde Frick von 1876 wurden im Zusammenhang mit dem Bahnbau eingetragen:

Nr.	Baubeschrieb	Eigentümer	Masse in Metern			Schatzung	Abbruchjahr
			Länge	Breite	Höhe		
192	Stationsgebäude und Güterschuppen von Stein und Holz mit Tremkeller	Nordostbahngesellschaft	18	7,2	7,2	19 000	—
193	Wärterhäuschen von Holz	Nordostbahngesellschaft	3,9	2,4	2,7	900	1883
194	Wärterhäuschen von Holz	Nordostbahngesellschaft	3,9	2,4	2,7	900	1914
195	Doppeltes Wärterhaus von Stein	Nordostbahngesellschaft	6,6	2,4	2,4	1 100	1885
196	Abtrittgebäude von Holz	Nordostbahngesellschaft	3,9	4,8	3,3	1 400	1935
197	Wärterhäuschen von Holz	Nordostbahngesellschaft	3,9	2,4	2,7	900	1900
198	Wärterhäuschen von Holz (Weihermatte)	Nordostbahngesellschaft	3,9	2,4	2,7	900	1906
199	Wärterhäuschen von Holz (Königsweg)	Nordostbahngesellschaft	3,9	2,4	2,7	900	1936
200	Aufseher-Wohnung von Rieg und Holz (1879 durch Pintenwirt Hohler erworben und 1882 auf einen andern Platz versetzt)	Baugesellschaft Frick	9	5,4	3,9	2 300	1882
201	Baracke mit Wirtschaft von Rieg und Holz	Baugesellschaft Frick, ab 1879 Pintenwirt Hohler	15	5,4	3,6	2 800	1883
202	Werkstattgebäude von Rieg und Holz	Baugesellschaft Frick	9	4,5	3	800	1878

#### Wer erhält die Bahnhofstrasse?

Gipf-Oberfrick, Wittnau, Wölflinswil und Oberhof richteten an den Regierungsrat und an den Bundesrat ein Gesuch um Erstellung einer direkten Zufahrt ab Ortsverbindungsstrasse beim Gipfer Damm bis zum Bahnhof. Mit Befremden nahm die Gemeindeversammlung in Frick am 8. Februar 1874 von dieser Forderung Kenntnis. Sie beauftragte den Gemeinde-

rat und die lokale Eisenbahnkommission, sich vehement dafür einzusetzen, dass dieses Projekt nicht zustandekomme und statt dessen eine Strasse I. Klasse ab der Behausung des Kolumban Keller an der Hauptstrasse bis zum Bahnhof geführt werde. Der unverzüglich an den Regierungsrat gerichteten streitbaren Schrift ist zu entnehmen, dass sich



Frick niemals an den Kosten einer unnützen Strasse Richtung Gipf beteiligen würde. Den Fussgängern aus den Talgemeinden könne mit der Erstellung eines Weges entlang des Bahndammes geholfen werden und für Fuhrwerke sei der kleine Umweg durch das Dorf Frick zumutbar. Im weitern müsse bedacht werden, dass der Bahnhof auch andern Gemeinden diene und deshalb von der Landstrasse Basel—Zürich aus erschlossen werden müsse. Der direkten Verbindung mit «einer Ortschaft, die für alle Zeiten dank ihrer günstigen Lage... die bedeutendste des ganzen oberen Frickthals sein und bleiben wird» sei unter allen Umständen Priorität einzuräumen, zumal der Markttort viele Zentrumsaufgaben erfülle und mit Fr. 150 000.— die grösste Subvention der Landgemeinden gezeichnet habe. Dagegen hätten Wölflinswil und Oberhof keinen Rappen an den Bahnbau geleistet. Gipf-Oberfrick sei trotz inständigen Bittens nicht bereit, für die im oberen Fricktal so segensreich wirkende höhere Lehranstalt (Bezirksschule Frick) auch nur ein Scherflein beizutragen, obwohl diese «ökonomisch sehr gut gestellte Filiale von Frick» dann das grösste Schülerkontingent hieher entsandte. Frick habe trotz des erheblichen Finanzierungsbeitrages auf Forderungen bezüglich Bahnhofstandort verzichtet und müsse nun im Interesse der Steigungsverhältnisse eine ungünstige Situierung der Station hinnehmen. Es rechtfertigte sich deshalb, dass die Zufahrtsstrasse ohne Kostenbeteiligung der Gemeinde durch die Bahngesellschaft oder den Staat gebaut werde. Obwohl die Baudirektion fünf verschiedene Projekte ausarbeiten liess, beharrte die Fricker Gemeindebehörde auf ihrem Standpunkt. Sie erklärte sich bereit, die Ortsverbindungsstrasse zwischen Frick und Gipf auf einer Länge von gegen 1500 Fuss nach Westen zu verlegen, «um den sehr steilen Stich bei der Kirche» zu eliminieren. Dies natürlich nur bei finanzieller Mithilfe der Talgemeinden und deren Verzicht auf eine eigene Bahnhofzufahrt.

Der Bundesrat entschied am 14. Dezember 1874, dass die Bahngesellschaft zur Erstellung einer angemessenen Zufahrtsstrasse von Gipf-Oberfrick her verpflichtet sei. Nach dem ersten Schrecken ersuchte Frick um die Bewilligung einer zweiten Zufahrtsstrasse. Nun stellte sich zur Beruhigung der Gemüter bald heraus, dass der Bundesrat lediglich die Verpflichtung zum Bau einer Strasse festgelegt hatte, ohne die Linienführung bestimmen zu wollen. Erst am 29. Oktober 1875 fiel der endgültige Entscheid, der die Nordostbahn verpflichtete, den bestehenden Flurweg, von der Hauptstrasse bis zum Stationsgebäude, zur heutigen Bahnhofstrasse auszubauen. Im Frühjahr 1877 war die Strasse fertig erstellt.

#### **Vom Fussweg zur Dammstrasse**

Auf Gesuch vom 24. Februar 1877 wurde den leer ausgegangenen Talgemeinden eine Fusswegverbindung entlang des Dammes bewilligt. 1883 beschwerte sich der Besitzer der Kienberger Gipsfabrik über die unbefriedigenden Verhältnisse, die seinen Fuhrwerken einen 2½ km langen Umweg durch das Dorf aufzwangen. Der Regierungsrat drängte die Nordostbahn am 26. Februar 1897, den Ausbau im Hinblick auf das neue Projekt einer schmalspurigen Strassenbahn\* zwischen den Gipsfabriken in Kienberg und der Station Frick voranzutreiben und gleichzeitig mit der Erweiterung der Station Frick auszuführen. Nach weiteren Verhandlungsjahren einigte man sich darauf, die Strasse in zwei getrennten Stücken zu bauen. Der Staat übernahm die ersten 290 Meter ab dem Gipfer Damm, die restlichen 130 Meter bis zur

\* Ausschlaggebend für dieses Projekt war der desolate Zustand der Strasse zwischen Kienberg und Frick, hervorgerufen durch die schweren Gipsfuhrwerke. Obwohl die Konzession erteilt wurde, scheiterten die Bemühungen des Bahnkomitees im Sommer 1912 endgültig, weil die nötigen Geldmittel fehlten.



# Bözbergbahn.

## Fahrtenplan vom 15. Oktober 1875 an.

### Basel-Brugg.

Stationen:	Prf.-3.	Sch.-3.	Sch.-3.	Gm.-3.	Sch.-3.	Prf.-3.	Sch.-3.	Prf.-3.
	1. II. III.	1. II.	1. II. III.	II. III.	1. II. III.	1. II. III.	1. II. III.	1. II. III.
<b>Basel</b>	5 40	7 35	10 10	9 15	—	2 30	5 32	6 55
Muttenz	5 50	—	—	9 27	—	2 40	—	7 5
Pratteln	5 57	7 48	10 23	9 36	—	2 47	—	7 12
Augst	6 4	—	—	9 46	—	2 54	—	7 19
<b>Rheinfelden</b>	6 15	8 5	10 36	10 2	—	3 5	5 57	7 30
Möhlin	6 23	—	—	10 14	—	3 13	—	7 38
Mumpf	6 36	—	—	10 35	—	3 27	—	7 51
Stein	6 44	8 25	10 55	11 —	—	3 35	6 17	7 59
Efen	6 52	—	—	11 12	—	3 43	—	8 7
Frid	7 2	8 33	11 9	11 26	—	3 52	6 31	8 15
Hornussen	7 15	—	—	11 44	—	4 5	—	8 27
Effingen	7 27	—	—	12 1	—	4 17	—	8 38
Bökenegg	7 35	—	—	12 12	—	4 25	—	8 46
<b>Brugg</b>	7 49	9 11	11 43	12 33	—	4 39	7 4	9 —
Zurgi	8 7	9 19	11 51	2 7	—	4 50	7 12	9 12
Zürich	9 5	9 55	12 28	3 40	—	5 35	7 52	10 —

### Brugg-Basel.

Stationen:	Prf.-3.	Sch.-3.	Prf.-3.	Sch.-3.	Gm.-3.	Sch.-3.	Sch.-3.	Prf.-3.
	1. II. III.	1. II. III.	1. II. III.	1. II. III.	II. III.	1. II. III.	1. II.	1. II. III.
<b>Zürich</b>	5 5	7 10	9 50	—	11 45	2 35	4 50	6 20
Zurgi	5 55	7 47	10 32	—	1 4	3 13	5 30	7 —
<b>Brugg</b>	6 8	7 55	10 42	—	1 35	3 20	5 40	7 13
Bökenegg	6 27	—	11 —	—	2 5	—	—	7 31
Effingen	6 36	—	11 9	—	2 17	—	—	7 39
Hornussen	6 46	—	11 19	—	2 32	—	—	7 48
Frid	7 —	8 32	11 27	—	2 48	3 53	6 15	7 58
Efen	7 8	—	11 37	—	3 —	—	—	8 6
Stein	7 15	8 43	11 46	—	3 12	4 5	6 29	8 14
Mumpf	7 22	—	11 55	—	3 26	—	—	8 22
Möhlin	7 35	—	12 10	—	3 50	—	—	8 36
<b>Rheinfelden</b>	7 43	9 2	12 20	—	4 35	4 24	6 48	8 46
Augst	7 54	—	12 31	—	4 54	—	—	8 56
Pratteln	8 1	—	12 41	—	5 10	—	7 2	9 4
Muttenz	8 8	—	12 49	—	5 20	—	—	9 11
<b>Basel</b>	8 17	9 25	1 —	—	5 34	4 50	7 13	9 20

Der Fahrplan für das Eröffnungsjahr 1875

Station waren Sache der Nordostbahn. Gemäss grossrätlichem Dekret vom 16. Februar 1900 erhielt die neue Strasse von 4,8 m Breite ein Steinbett von 18 cm Stärke, darüber eine Schicht groben Flusskies von 9 cm und zuoberst 6 cm feinen Kies. An den staatlichen Teil mit veranschlagten Kosten von Fr. 13 800.— hatten die Gipsfabrikanten Fr. 3200.— und die Talgemeinden zusammen Fr. 6250.— zu bezahlen.

### Die ersten Züge rollen

130 Personen waren am Samstag, 31. Juli 1875, zur feierlichen Eröffnungsfahrt mit anschliessendem Bankett im Kur-saal Baden eingeladen. Offiziell nahm die Bahn den Betrieb am 2. August 1875 mit täglich 22 Zügen auf. Im Jahre 1876 wurde die Zahl der Züge auf 18 und 1877 weiter auf 16 herabgesetzt. Nach den Geschäftsberichten entwickelte sich der Bahnverkehr zwischen Brugg und Basel\* wie folgt:

\* Gemäss Vertrag vom 4. April 1874 war die Bözbergbahn berechtigt, ihren Betrieb über Pratteln hinaus auf der Centralbahnstrecke bis Basel auszu-dehnen.

Jahr	Total Kilometer	Transportquantitäten						Gesamteinnahmen			
		Personen	Anteil nach Reise- klassen in Prozenten			Güter (Tonnen)	Vieh (Stück)	Franken	Anteil in Prozenten		
			I.	II.	III.				Pers.	Güter	Vieh
1875	(2.8.—31.12.)										
	200 105	170 936	1,9	21,5	76,6	130 746	9 057	871 454	29,3	67,9	0,8
1876	465 252	362 256	1,7	20,3	78,0	342 609	12 287	2 084 523	26,0	70,5	0,5
1877	374 019	350 296	1,9	16,0	82,1	330 434	21 316	1 971 051	26,2	69,7	0,8
1878	345 008	328 807	2,4	17,5	80,1	301 637	17 607	1 895 583	27,6	67,7	1,0
1879	342 889	318 650	2,2	17,3	80,5	307 839	16 633	1 898 556	27,4	69,0	0,9
1880	367 525	307 455	2,6	19,1	78,3	365 936	17 923	2 093 412	25,3	71,1	1,0
1890	540 930	449 763	3,5	23,0	73,5	536 880	28 775	2 934 211	27,8	68,7	0,8
1900	899 658	958 885	3,1	23,1	73,8	832 081	29 929	4 474 524	33,1	62,5	0,8

(inkl. Linie Koblenz—Stein, eröffnet 1892)

An diesem Gesamtergebnis war die Station Frick beteiligt mit:

Jahr	Personen	Güter in Tonnen		Vieh Stück	Total Einnahmen	Rangordnung innerhalb der 14 Stationen zwischen Brugg und Basel nach	
		Versand	Empfang			Personenzahl	Gütergewicht
1875	13 376	1 028	531	270	15 761.32	3.	5.
1876	27 250	1 317	1 558	272	28 371.37	4.	7.
1877	21 329	1 218	1 121	427	22 634.24	3.	9.
1878	19 858	1 368	1 591	527	23 006.45	3.	8.
1879	16 340	1 573	1 723	487	23 018.14	4.	7.
1880	14 717	1 805	1 940	752		4.	6.
1890	19 662	4 728	2 865	1 144		5.	6.
1900	24 788	7 871	4 575	1 783		6.	6.

Schon im ersten Betriebsjahr stellten sich in Frick ernsthafte personelle Probleme ein. Der Bahndirektion war zu Ohren gekommen, dass sich der Stationsvorstand seit Tagen fast fortwährend in den Wirtschaften herumtrieb und sich dermassen betrank, dass sein Dienst vom Gehilfen geleistet werden musste. Als die angeordnete Betriebskontrolle noch ein beachtliches Manko in den Kassen aufdeckte, wurde der Fehlbare mit sofortiger Wirkung entlassen.

Nach dem Wegzug des Gehilfen Arnold Keller wurde die Stelle 1878 nicht mehr besetzt. Stationsvorstand Mösch erhielt fortan eine zusätzliche Entschädigung von monatlich Fr. 30.— für die alleinige Besorgung des Stations- und Telegraphendienstes.



Das Bahnhofareal im Jahre 1901 mit der 1898 durch Stationsvorstand Jean Mettauer erbauten «Restauration zum Bahnhof», die ihm auch als Wohnhaus diente. Im Vordergrund rechts der Gipsschuppen.



Das erste Stationsgebäude (nun Güterschuppen) im Jahre 1902

### Erweiterungsbauten

Stationsvorstand Lenzi ersuchte mit Schreiben vom 18. März 1890 um Erweiterung der Geleiseanlagen, die für den zunehmenden Güterverkehr besonders an den monatlichen Viehmärkten längst nicht mehr genügten. Die im folgenden Monat beginnende Ausbeutung eines Steinbruches auf dem Kornberg liess zusätzlich ein tägliches Quantum von 6 bis 8 Wagenladungen Hausteine erwarten. Bereits am 22. April 1890 genehmigte das Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement das Projekt für die Geleiseerweiterung um 182 m. 1895 lehnte die Bahndirektion ein neues Erweiterungsgesuch von Holzlieferanten aus Wittnau ab, erwarb aber vorsorglicherweise zwei Landparzellen nördlich der bestehenden Gebäude.

Am 26. Januar 1896 bildete sich an einer vom Gemeinderat Frick einberufenen öffentlichen Versammlung ein Initiativ-Comité, das sich unter dem Präsidium des einflussreichen Fabrikanten J. Marti-Sulzer für die Stationserweiterung einsetzte. Bemängelt wurde in erster Linie der fehlende Platz für den Ein- und Auslad ganzer Wagenladungen. Trafen gleichzeitig mehrere Fuhrwerke ein, mussten sie stundenlanges Warten hinnehmen. Der Protest richtete sich auch gegen die skandalösen Verhältnisse im Güterschuppen, weil Fässer, Säcke, Heu und Stroh bei Hitze und schlechter Witterung aus Platzmangel ungeschützt draussen liegen blieben. Aus dem gleichen Grund sahen sich die Salzauswäger von Frick und sieben andern Gemeinden seit Jahren gezwungen, das Salz auf der eine Stunde entfernten Station Eiken zu beziehen. Eine weitere Erschwerung des Güterverkehrs bestand darin, dass die Schuppenarbeiter auch den Weichenwärterdienst versehen mussten. Später wurde auch ein besonderer Raum für die Lagerung der leer zurückkommenden Gipssäcke gefordert, die gewöhnlich ausserhalb des Schuppens gestapelt waren und alle übrigen Waren verunreinigten. Nach der

Prüfung mehrerer Lösungsvarianten stimmte die Bahndirektion der beidseitigen Erweiterung des Stationsgebäudes zu. Sie übertrug die Ausführung im Juli 1899 dem ortsansässigen Baumeister und späteren Gemeindeammann Hermann Suter-Mösch, der bereits am 29. November 1906 im Alter von erst 41 Jahren starb.

### Gegenwart und Zukunft

Das «neue» Bahnhofgebäude wurde 1914 in Betrieb genommen. Seither sind die Platzverhältnisse wiederum eng geworden, weil sich die Zahl der Bahnreisenden und der Güterumschlag vervielfacht haben. Heute verkehren an Werktagen durchschnittlich 236 Züge, nämlich

56 haltende Reisezüge (Regional- und Schnellzüge)

50 durchfahrende Schnellzüge

10 Dienstzüge

5 haltende Güterzüge

115 durchfahrende Güterzüge

Nach der soeben erschienenen Statistik für das Jahr 1985 hat sich die Zahl der Bahnreisenden im Vergleich zu 1980 um 23,5% auf durchschnittlich 1052 Personen pro Tag erhöht. Die Gemeindeversammlung hat dieser Entwicklung am 6. Juni 1986 im Interesse der Region Rechnung getragen und einen Projektierungskredit für die Umgestaltung und Vergrösserung des Bahnhofplatzes bewilligt. Es bleibt zu hoffen, dass sich die SBB im Gegenzug bemühen werden, den Ausbau der Bahnhofanlagen möglichst bald an die Hand zu nehmen.

*Heinz A. Schmid*



Der Bahnhofplatz mit dem 1914 eröffneten Stationsgebäude und dem Hotel Bahnhof mit angebautem Tanzsaal und mechanischer Schreinerei

#### *Literatur*

Stahelin Heinrich, Geschichte des Kantons Aargau, Band 2  
 Wrubel Friedrich, Die Schweiz. Nordbahn  
 Kessler Adolf, Die Schweiz. Nordostbahn  
 Schneider Boris, Eisenbahnpolitik im Aargau

#### *Quellenverzeichnis*

Gemeindearchiv Frick: Protokolle der Gemeindeversammlungen und des Gemeinderates mit zugehörigen Akten, Gemeinderechnungen, Liegenschaftsverzeichnisse, Fremdenbücher, Zivilstandsregister, Kontraktenbücher  
 SBB-Archiv Zürich: Direktions-Protokolle, Geschäftsberichte, Akten und Pläne der Bözbergbahn  
 Presseberichte: Frickthaler-Zeitung, Der Frickthaler, Volksstimme aus dem Frickthal

## Zu Fuss auf dem Schienenweg

57

Ein Gespräch mit Herrn Karl Küng-Kaiser,  
alt Streckenwärter.

P: *Herr Küng, wie kamen Sie zu den SBB?*

K: Ich bin 1901 in Gebenstorf geboren. Nach der Schule arbeitete ich bei der BBC, und zwar in der Apparatfabrik, zu einem Stundenlohn von 23 Rappen (1916). Als der Firma die Arbeit ausging und Tausende entlassen wurden, fand ich 1919 eine Anstellung bei den SBB in Brugg; ein wahrer Glücksfall: von zehn Bewerbern konnten nämlich nur zwei berücksichtigt werden. Ich wurde eingesetzt beim Umbau von Geleiseanlagen auf der Strecke Brugg—Zürich und verdiente monatlich Fr. 135.—.

1925 wechselte ich nach Frick als fest angestellter Streckenwärter.

P: *Welche Aufgaben übernahmen Sie damit?*

K: Meine Hauptaufgabe bestand in der Kontrolle. Damals waren noch alle Schienen (12, 18, später 24 und zuletzt 36 Meter lang) geschraubt, also nicht zusammengesweisst. Ich musste sie auf Brüche hin kontrollieren.

P: *Wie häufig traten solche Brüche auf?*

K: Eigentliche Schienenbrüche gab es jährlich zwischen sechs und zehn; die Zwölf-Meter-Schienen waren noch richtige Stahlschienen. Laschen brachen täglich meist mehrere (Laschen = Verbindungsstücke, mit denen Aussen- und Innenseite der Schienenenden verschraubt waren; die Enden trafen sich beim «Stoss»). Ich merkte mir die gerissenen Laschen beim morgendlichen Kontrollgang und ersetzte sie am Nachmittag. In Frick besass ich ein kleines Materialdepot. Von dort aus beförderte ich

die neuen Laschen mit der Bahn nach Hornussen oder Effingen und trug sie dann zur Reparaturstelle.

Einen Schienenbruch musste ich dem Bahnmeister in Stein melden, meinem direkten Vorgesetzten, und zwar telefonisch. Früher gab's noch kein Telefon auf der Strecke. War ich zu weit weg von der Station oder dem Wärterhäuschen, telefonierte ich in einem Privathaus. Konnte ich innert nützlicher Frist kein Telefon erreichen, musste ich auf den Schienen drei Knallkapseln auslegen; die erste 300 Meter von der Bruchstelle entfernt. Dann ging ich dem Zug entgegen und meldete zum Beispiel: «Schienenbruch bei Kilometer X. Ihr könnt mit 5 Kilometern durchfahren.» Oder wenn ein Stück fehlte: «Ihr müsst zurück.»

Die Mängel traten übrigens meist beim Stoss auf. Dort musste man bei den jährlichen Revisionsarbeiten doppelt so viel grampen.

P: *Was bedeutet eigentlich «grampen»?*

K: «Grampen» bedeutet Steine unter die Schienen hacken, um das Sinken von Schwellen zu verhindern. An lehmigen und feuchten Stellen — sie sind häufig im Fricktal — geben Geleise gerne nach. Gefährdet war meist der Stoss. Ich habe Tausende solcher Stösse mit dem Hebeisen gehoben und unterschlagen. Schlimm war vor allem der Ueker Damm; da traten gelegentlich Senkungen bis zu vier cm auf. War der Schaden gross, schickte mir der Bahnmeister einen Hilfstrupp von vielleicht vier Männern, die eine Winde ansetzten. Der Vorarbeiter hatte so etwas im Auge. Bei den Zwölf-Meter-Schienen kauerte er zwei bis drei Schwellen vor der Senkung nieder, kommandierte «auf», dann schlugen wir mit der Gramphaue Steine in die Zwischenräume, bis alles satt war; jetzt konnte man die Winde herausnehmen.

P: *Sie haben von Revisionsarbeiten gesprochen. Was gehörte zu dieser Routinearbeit?*

K: Ein besonderes Augenmerk richteten wir auf die Kurven. Die Aussenschienen waren wegen des grössern Bogens bis fünf cm länger als die innern und wurden aussen von den Zugsrädern schräg abgeschmiegelt. Nach etwa 15 Jahren betrug die Abnutzung bis drei mm, so dass sie gekehrt werden mussten. Die heutigen 36-Meter-Schienen sind dafür zu lang.

P: *Wie sah Ihr Arbeitstag aus?*

K: In Brugg kannte man noch den Frühkontrollgang. In Frick musste ich nur noch bestimmte Stellen kontrollieren, bevor der erste Zug freigegeben wurde. Gefürchtet waren z. B. die Rutschungen in der Chilmiet, besonders nach langem Regenwetter. Später baute man an dieser Stelle einen Durchlass mit Wasserabfluss in den Feihalterbach. Um halb sieben Uhr kontrollierte ich zu Fuss die Strecke vom Bahnwärterhäuschen (wo ich wohnte) bis Frick und fuhr von dort mit dem Achttuhrzug nach Effingen. Dann wanderte ich wieder zurück bis zum Bahnwärterhäuschen. Jetzt war Zeit zum Mittagessen. Ab 13.00 Uhr begann ich mit den Reparaturarbeiten. Um 17.00 Uhr war ich wieder daheim.

P: *Welche Reparaturarbeiten verrichteten Sie?*

K: Das Anbringen neuer Laschen habe ich bereits erwähnt. Daneben musste ich Bolzen anziehen; man fand die losen heraus durch Beklopfen verdächtiger Stellen. Ferner galt es, das Bankett (schmaler Seitenweg, litt unter den Erschütterungen, welche die durchfahrenden Züge auslösten) in Ordnung zu halten. Im Winter schnitt ich vor allem Häge, putzte die Böschungen oder schaufelte Schnee.

P: *Der Winter bedeutete wohl Zusatzarbeit?*

K: Ja. Da war z. B. die Ueker Dammstrasse. Bei Nässe bildeten sich dort meterlange Eiszapfen, die ich mit einer Stange herunterschlagen musste. So verlangte es eine Abmachung zwischen Bahn und Post. Bei grossen Schneefällen und Sturm waren zusätzliche Kontrollgänge nötig. Ich erinnere mich an eine kritische Nacht am Feihalterbach, wo ich das anschwellende Wasser beobachten musste. Hätte es nicht mehr unter der Bahn durchfliessen können, hätte ich die Züge mit meiner Laterne warnen müssen.

P: *Haben Sie auch schon ausgerechnet, wieviele Kilometer Sie auf dem Schienenweg zurücklegten?*

K: Nein. Aber die Rechnung liesse sich leicht machen. Ich musste die Strecke Frick—Effingen—Frick (ca. 10 km) mindestens einmal täglich zurücklegen. Und 43½ Jahre war ich im Einsatz. Übrigens mussten wir mit der Zeit auch noch Frick—Stein kontrollieren; allerdings beide Strecken alternierend, d. h. an einem Tag Frick—Effingen, am folgenden Frick—Stein, dann wieder Frick—Effingen usw. Die Beanspruchung blieb sich somit gleich.

P: *Und die Zahl ausgetretener Schuhe?*

K: Auch diese Rechnung steht aus. Ein Paar Schuhe, das man notabene privat anschaffen musste, reichte kaum für zwei Jahre; die Reparaturen mit eingerechnet. Das Schuhflicken besorgte ich selbst, und zwar für die ganze Familie. Ich hatte dies von meinem Vater gelernt, der Schuhmacher gewesen war. Die eigentliche Dienstkleidung bestand aus Kittel, Hose, Mantel und Überwurf. Für Kontrollgänge war ich ausgerüstet mit Schraubenschlüssel, Signalhorn, roter Flagge, Laterne (bei Nacht) und Knallkapseln.

P: *Erinnern Sie sich noch an die Elektrifizierung (1926)?*

K: Natürlich. Vor allem an die vielen Kurzschlüsse, welche grosse Vögel wie Krähen auslösten. Sie setzten sich auf den Isolator und berührten mit einem Flügel den Mast: damit war die Strecke unterbrochen. Man musste deshalb die Bözberglinie mit Doppelisolationen versehen. Und wenn wir schon bei Tieren sind: Jährlich überfuhren Züge vier bis fünf Rehe. Auch andere Tiere kamen ums Leben. Man musste sie dem Jagdaufseher abgeben. Für ein Reh erhielt man aus der Jagdkasse Fr. 5.—, für einen Fuchs Fr. 3.—, für einen Hasen Fr. 2.—; Katzen galten nichts.

P: *Wie erlebten Sie den Krieg?*

K: Die Streckenwärter waren der Bahn zugeteilt, mussten also nicht einrücken. Wir trugen Bahnuniform mit Armbinde. Ein Oberst hatte die Bahnbewachung unter sich. Auf den Kontrollgängen waren wir mit einem Gewehr bewaffnet und hatten strikten Befehl, auf Privatpersonen zu schiessen, die das Bahntrasse betreten wollten. Auch Ernstfallübungen wurden durchgeführt. Wäre es zum Äussersten gekommen, hätten wir den Schienenstrang Frick sprengen müssen; zu diesem Zwecke verfügten wir über Sprengmunition, die man in Weichen hätte einbauen können. Der Bahnhof Stein wurde nicht mit einbezogen; man nahm an, er würde ohnehin zusammengeschossen. Während dem Krieg erhielt man keine Kohle, die Lokomotiven wurden mit Holz gefeuert. Kurz nach dem Krieg richtete man auf der Strecke Paris—Basel—Chur Sport- und Ferienzüge ein. Sie verkehrten vor allem gegen Weihnachten und bestanden vornehmlich aus Erstklasswagen. Weil die Maschinenführer die Bözberglinie nicht konnten, heizten sie zu wenig ein, und die Züge blieben in Hornussen stehen, bei offenem Signal. Dann musste man

erneut einheizen, bis genügend Dampf für die Weiterreise vorhanden war. Als die Depots nach dem Krieg wieder Kohle erhielten, wurden Bahndienst-Freiwillige dem Kohlenverlad zugewiesen. Fürs Ausladen bekam man pro Tonne 90 Rappen und musste die Kohle erst noch in Schubkarren mit langen Barren 20 Meter weit führen.

P: *Sie erinnern sich sicher noch gut an die Dampflokomotiven?*

K: Aber ja. Tauchte ein Güterzug auf, stiess er beim Kohlenachfüllen schwarze Wolken aus, so dass man Wäsche, die an der Leine hing, grad wieder waschen musste. Glücklicherweise Frauen, welche ihre Wäsche, wenn auch erst halb trocken, noch rechtzeitig abnehmen konnten. Zeit hatte man, das Fahrtempo war eher geruhsam: einem geladenen Güterzug konnte man damals noch nachspringen. Auch die Verkehrsdichte hielt sich in Grenzen. 1940 betrug die Anzahl Güterzüge 19 (1984: 119).

P: *Was verdienten Sie, als Sie in Frick Ihre Arbeit antraten?*

K: Monatlich rund Fr. 160.—, später etwas mehr.

P: *Solche Zahlen muss man natürlich immer in Beziehung setzen zu den jeweils geltenden Preisen. Erinnern Sie sich noch an die damaligen Lebenshaltungskosten?*

K: Ja, ich führte nämlich während Jahren Buch über das Haushaltsgeld. Hier ein paar Zahlen:  
1930 kosteten 40 Liter Milch Fr. 13.20, 2 Zentner Kartoffeln Fr. 30.—, 50 kg Mehl (halbweiss) Fr. 20.—.  
Ein Paar Schuhe für meinen Ältesten kosteten Fr. 11.—.  
Mit dem Beamtenbillett kostete die Fahrt Frick—Basel retour Fr. 1.10, Frick—Brugg retour 65 Rappen.  
1938 bezahlte ich für 50 kg Briketts Fr. 3.30, für einen Handrechen Fr. 4.20.

P: *Nun, gerade fürstlich liess sich mit Ihrem Salär trotzdem nicht leben?*

K: Oh nein! Unser Leben war geprägt von Entbehrungen. Wir hatten 18 Kinder. Meine Frau, die Güte selbst, war der Magnet, der die ganze Familie zusammenhielt. Bis zu einem gewissen Grad waren wir Selbstversorger: zu Kaninchen und Geissen kam eine Kuh. Das Brot buken wir selber; am Samstag flickte ich meinen Kindern die Schuhe, wie ich's von meinem Vater gelernt hatte. Und ich glaube, wir haben es recht gemacht: meine Kinder kommen auch heute noch gern nach Hause.

P: *Herr Küng, ich danke Ihnen herzlich für dieses Gespräch und wünsche Ihnen noch viele erfüllte Jahre in Ihrem schönen Eigenheim und im Kreise Ihrer Grossfamilie.*

*Heinz Picard*



Das im Text erwähnte Bahnwärterhaus