

**Zeitschrift:** Frick - Gestern und Heute  
**Herausgeber:** Arbeitskreis Dorfgeschichte der Gemeinde Frick  
**Band:** 14 (2022)  
  
**Artikel:** Staffeleighbahn : ein vergessenes Projekt  
**Autor:** Hirt, Geri  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1005845>

### **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**

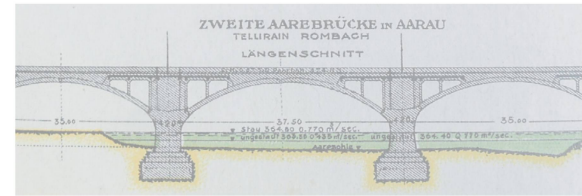
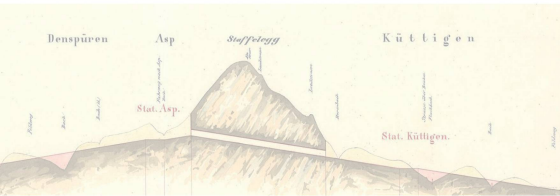
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 10.01.2026

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



# Staffeleleggbahn – ein vergessenes Projekt

Die Geschichte der Staffeleggbahn-Planung hängt eng mit der Bözbergbahn zusammen, die heute nicht nur als Verbindung zwischen Zürich und Basel, sondern neben der Hauensteinlinie auch im internationalen Schienennetz eine wichtige Nord-Süd-Funktion einnimmt.

Schon in den 1830er-Jahren war die Eisenbahnverbindung zwischen Zürich und Basel ein Thema; also bereits vor der In-

betriebnahme der ersten Bahnstrecke der Schweiz von Zürich nach Baden, die als Spanischbrötlibahn am 7. August 1847 eröffnet worden ist. Das Teilstück von Baden nach Brugg konnte am 29. September 1856 eingeweiht werden. Die Weiterführung der Bahnlinie Richtung Basel sollte indessen noch Jahre dauern. Die Zürcher Interessen an einer Schienenverbindung mit Basel fanden im Aargau Unterstützung, wobei man die direkte Linie via Bözberg und das Fricktal im Auge



Längenprofil der geplanten Staffeleggbahn mit Scheiteltunnel.

hatte. Die Kantone Baselstadt und Baselland priorisierten hingegen die Hauensteinlinie nach Olten mit dem Gedanken an eine Weiterführung nicht nur nach Zürich, sondern insbesondere in Richtung Gotthard. Im Wettbewerb der beiden Linienführungen machte schliesslich die Hauenstein-Variante, die 1858 eingeweiht werden konnte, das Rennen.

Die Bözberglinie, die ursprünglich in Kehrtunnels und mit einem Scheiteltunnel über den Berg führen sollte, galt aufgrund der Steigungen als technisch schwierig. Erst das Projekt eines 2526 Meter langen Basistunnels führte zur Realisierung desselben. 1871 wurde mit dem Bau begonnen. Bereits im August 1875 konnte die Bözbergbahn den Betrieb aufnehmen – eine enorme Leistung von mehr als 4000 Arbeitern. Die Strecke Zürich–Basel verkürzte sich im Vergleich mit dem Umweg via Olten und den 1858 eröffneten Hauensteintunnel um mehr als acht Kilometer.

### Staffeleggbahn ging in Auseinandersetzung vergessen

---

In der damaligen Bahneuphorie wurden verschiedene Visionen und Projekte entwickelt, wie der Jura überwunden werden könnte. So standen neben der erwähnten Variante über den Bözberg auch Tunnelprojekte – oder wohl eher Projektideen – durch den Benken, die Schafmatt und die Staffelegg zur Diskussion. Der Aarauer Ingenieur Olivier Zschokke kam 1869 anhand verschiedener Studien, die der Stadtrat Aarau in Auftrag gegeben hatte, zum Schluss, dass eine Staffelegg-Bahnvariante grosse Vorzüge gegenüber den anderen Projekten habe. Die Linienführung von Basel war via Rheinfelden und Frick zur Staffelegg geplant. Vorgesehen war ein

Tunnel zwischen Densbüren und Küttigen. Von Aarau sollte die Bahnlinie via Lenzburg, Wohlen, Muri nach Cham und zum damals in der Planungsphase steckenden Gotthardtunnel führen. Die Staffelegg-Variante wies in Richtung Inner-schweiz gegenüber dem Bözberg verschiedene Vorteile auf, so wäre sie zirka acht Kilometer kürzer und der Bau um rund vier Millionen Franken günstiger gewesen.

Zwischen den Verfechtern der einen oder der andern Bahnvariante entspann sich ein hart umkämpfter regionaler Wettbewerb. Aarau wie Brugg schreckten vor Gehässigkeiten nicht zurück. Der Brugger «Hausfreund» polemisierte 1869, die Vorteile einer Bözbergbahn seien «von solcher Wichtigkeit und Grösse, dass man bald auf den Gedanken kommen muss, als bezwecke man mit dem Staffeleggprojekt einfach nur, die aner kennenswerten und auf das Erfreulichste gediehenen Bözbergbahnbestrebungen zu hintertreiben». Aarau als Kantonshauptstadt sah in einer Staffeleggbahn nicht nur eine direkte Verbindung mit Basel und Richtung Gotthard, sondern primär eine wirtschaftliche Aufwertung.

### Basel und Zürich entschieden über Staffeleggbahn

---

Nun, warum hatte die Staffeleggbahn gegenüber der Bözbergbahn keine Chance? Ausschlaggebend waren die Städte Zürich und Basel, die an einer kurzen, direkten Eisenbahnlinie interessiert waren und es heute noch sind. Unterstützung erhielt das Bözbergbahnprojekt von einer Versammlung in Baden. Laut der «Volkstimme aus dem Fricktal» nahmen «ungefähr 60 der wägststen und besten Männer» aus dem Freiamt und aus den Bezirken Baden und Lenzburg teil. Sie



sicherten dem Bözbergprojekt, das von Brugg via Lenzburg ins Freiamt verlängert werden sollte, «die moralische und pekuniäre Unterstützung zu». In den Bezirken Baden und Brugg zeichnete sich eine Allianz mit Fricktaler Gemeinden ab, die mit grossen Beträgen sich hinter das Bözbergprojekt und gegen das Staffeleggprojekt stellte. So sicherte Rheinfelden 350'000 Franken zu und erhöhte später auf 500'000 Fran-



Mehltransport unterhalb der Staffelegg-Passhöhe. Die Bahn hätte Erleichterung gebracht.

ken, die Stadt Brugg bewilligte 400'000 Franken und Frick stockte den ursprünglichen Beitrag von 100'000 Franken im Jahr 1869 auf 150'000 Franken zugunsten der Bözbergbahn auf. Die Einwohnergemeinde Aarau bewilligte auf der andern

Seite im Jahr 1869 eine Million Franken für das Staffelegg-bahnprojekt.

Die Rentabilität indessen, die einen zentralen Punkt bildete, sprach eindeutig für die Bözbergbahn als Verbindung zwischen Basel und Zürich mit Anschlussmöglichkeit Richtung Freiamt und Gotthard. Das Projekt Staffeleggbahn, das primär auf den Transitverkehr Richtung Gotthard ausgerichtet war, konnte da regional bedeutend weniger punkten. Die Promotoren des Bözbergprojekts zeigten sich zudem wesentlich agiler und reichten am 5. Juli 1869 beim Kanton ein Konzessionsgesuch ein; sie liefen damit den Initianten der Staffeleggbahn den Rang ab.

Die Idee einer Staffeleggbahn war damit nicht begraben, sie bildete auch in den folgenden Jahrzehnten immer wieder ein Thema. Dies, obwohl das schweizerische Eisenbahnnetz auf den Hauptlinien Basel–Gotthard und Basel–Zürich mit der Eröffnung der Hauensteinlinie 1858, resp. der Bözbergbahn 1875, in groben Zügen festgeschrieben war.

### Von der Staffeleggbahn zur elektrischen Strassenbahn

Am 10. Januar 1897, einem Sonntag, trafen sich die Delegierten der an einer Bahnverbindung zwischen Aarau und Frick interessierten Gemeinden im Gasthof Löwen in Herznach. Wie die «Aargauer Nachrichten» am 13. Januar 1897 berichteten, wies ein Referent auf die schwierigen Terrainverhältnisse hin, die eine Vollbahn verunmögliche. Die moderne Technik lasse jedoch den Bau einer Strassenbahn zu. Hingewiesen wurde auf die wirtschaftliche Bedeutung der

Abchrift.

## über den Personen- und Güterverkehr

### Aarau - Küttigen.

Datum.			<u>Personen.</u>	<u>Einpänner.</u>	<u>Zweispänner.</u>	<u>Dreis- u. Vier- spänner.</u>	<u>Hand- Karren.</u>
1908.	Oktober	23.	824	20	19	3	18
1908.	Oktober	24.	851	15	29	3	118
1908.	Okt.	25.	485	5	5	—	10
1908.	Okt.	27.	513	22	29	4	39
			2593	62	82	10	185
<u>Durchschnitt:</u>			648	15	20	2,5	46

Aarau, 28. Oktober 1908.

Eisenbahn für die Region. So würden sich neue Geschäfte in Bahnhofnähe etablieren, der Absatz landwirtschaftlicher Produkte würde erleichtert – kurz, eine Bahnverbindung bringe Konkurrenzvorteile sowohl für den Geschäftsmann wie für den Landwirt. «Die Eisenbahnen sind nichts anderes als Strassen, sie sind die vollkommenen Strassen der Neuzeit», ist in den «Aargauer Nachrichten» zu lesen. Hervorgehoben wurde auch der Vorteil einer elektrisch betriebenen Strassenbahn gegenüber der Dampfeisenbahn, da sie die bestehenden Strassen benützen könnte ohne den Wagen- und Fussgängerverkehr zu behindern. Aufgezählt wurden noch weitere Vorteile: Eine Strassenbahn benötige keine Bahnhöfe mit Personal, da einfache Haltestellen in den Dörfern genügten, zudem stehe «die elektrische Kraft in den Leitungen immer zur Verfügung», was einfacher sei als eine Lokomotive zu beheizen und in Bereitschaft zu stellen.

Anhand einer Vorstudie wurde aufgezeigt, dass keine unüberwindbaren baulichen Schwierigkeiten zu erwarten sind, auch wenn es Probleme in Bezug auf die Steigung und den Aareübergang gebe. Eine Aufstellung «von kompetenter Stelle» zeige, dass von Küttigen ca. 300, von Biberstein 150, von Densbüren und Asp 120 Arbeiter nach Aarau zur Arbeit fahren würden. Für diese Arbeiter wäre eine Strassenbahn eine grosse Erleichterung.

Der Aarauer Stadtmann Max Schmidt, der an der erwähnten Versammlung in Herznach anwesend war, gab zu bedenken, dass im Zeitalter der Erfindungen diese genutzt werden sollten, «um anstelle

Die Prognose über den Personen- und Güterverkehr von Aarau Richtung Küttigen und Staffelegg zeigte das Potenzial für einen Bahnbetrieb auf.

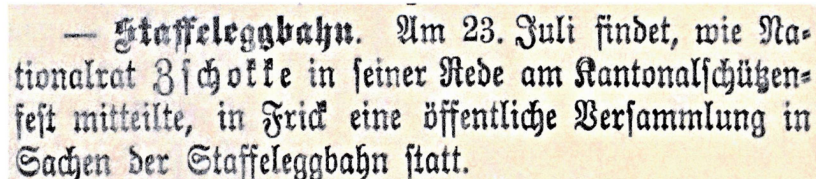


von neuen Strassen Strassenbahnen mit dem als zweckmässig anerkannten elektrischen Betrieb zur Hebung des Verkehrs herzustellen».

An der erwähnten Versammlung vom 10. Januar 1897 wurde beschlossen, ein Aktions-Comité mit je einem Gemeindevertreter zu bestimmen. Bereits 14 Tage später tagte dieses Gremium. Vertreten waren alle Gemeinden, die an der Versammlung in Herznach teilgenommen hatten, mit Ausnahme von Zeihen, wo gemäss Protokoll «durch Gemeindeschlussnahme eine Beteiligung an den Bestrebungen für die Staffeleggbahn abgelehnt wurde».

Die Comité-Sitzung beschloss, einen Fonds zu schaffen und ein einfaches Projekt an die Baufirma Th. Bertschinger in Lenzburg und dem Ingenieurbüro Bächli in Aarau zu vergeben. Doch bereits an der zweiten Sitzung des Aktions-Comités am 22. Januar 1900 im Gasthof zum Wilden Mann in Aarau breitete sich angesichts der finanziellen Situation Nüchternheit aus. In den Fonds war bisher bloss die Hälfte einbezahlt worden – und auch seitens des Kantons war kein Geld zu erwarten. Verschiedene Gemeindevertreter sahen keine Möglichkeit, die Bestrebungen weiter zu verfolgen. Die Vertreter von Herznach und Hornussen plädierten dafür, zwei Jahre zuzuwarten. Der Aarauer Vizeammann Stierli erklärte laut Protokoll, dass die Stadt Aarau zu jeder Zeit ihren Beitrag an eine Staffeleggbahn leisten werde, «was ihr möglich sei». Mit zwei zu neun Stimmen wurde der Beschluss gefasst, die Tätigkeit des Aktions-Comités für eine Staffeleggbahn bis auf weiteres zu sistieren und mit dem Bauunternehmen Bertschinger abzurechnen. Zudem wurde beschlossen, den Saldo des Vorprojektfonds «zinsgünstig anzulegen», damit bei Wiederaufnahme der Bestrebungen darüber verfügt werden könnte.

## Wiederbelebung endet auf Abstellgleis



— Staffeleggbahn. Am 23. Juli findet, wie Nationalrat Zschokke in seiner Rede am Kantonschützenfest mitteilte, in Frick eine öffentliche Versammlung in Sachen der Staffeleggbahn statt.

Badener Tagblatt vom 3. Juli 1905.

Ein erneuter Wiederbelebungsversuch erfolgte 1905. Nationalrat Conradin Zschokke, ein Neffe des Staffelegg-Projektverfassers Olivier Zschokke, wies in seiner Festansprache am Aargauer Kantonschützenfest 1905 in Rheinfelden auf eine Versammlung betreffend Staffeleggbahn hin. Diese war auf den 23. Juli 1905 im Hotel Bahnhof in Frick angesetzt. Der Stadtrat Aarau entsandte eine hochkarätige Delegation mit Stadtkammern Max Schmidt, Vizeammann Hans Hässig und Grossrat Rychner. Im Stadtratsprotokoll heisst es, «dieselben werden vernünftig erklären, die hiesige Behörde stehe dem Projekt sehr sympathisch gegenüber, doch scheine der Zeitpunkt mit Rücksicht auf die jetzige Situation der elektrischen Bahn Aarau–Schöftland und Aarau–Menziken nicht günstig ausgewählt zu sein». Die Versammlung führte zur Gründung eines «Initiativkomitee für die Bahn Aarau–Frick» unter dem Präsidium von Nationalrat Conradin Zschokke. An der nachfolgenden Sitzung vom 2. September 1905 wurde ein Kredit von 4000 Franken beschlossen, inklusive den aus einem von früheren Projekten vorhandenen Fonds von Fr. 853.10. Damit sollten «die Vorarbeiten zur Überschienung des Jura» ermöglicht werden, wie es in einem handgeschriebenen Brief an den Stadtrat Aarau heisst. Dieser wurde gebeten, einen Drittel an den Kredit, exakt Fr. 1048.95, zu leisten. Die allgemei-

## Olivier Zschokke – Eisenbahnpionier und Projektverfasser der Staffeleggbahn

Der Sohn des Schriftstellers Heinrich Zschokke absolvierte die Kantonsschule Aarau. Anschliessend studierte er Ingenieurwesen an der ETH Zürich und an der Technischen Hochschule (Berlin-) Charlottenburg.



1853 erhielt Olivier Zschokke seine erste Anstellung als Ingenieur der Schweizerischen Centralbahn in Solothurn. Nach einer Studienreise durch mehrere europäische Länder liess er sich in Aarau nieder, wo er 1859 die Leitung einer Filiale des Bauunternehmens Locher & Cie. übernahm.

Der Schwerpunkt von Zschokkes Tätigkeit lag auf dem Gebiet des schweizerischen Eisenbahnwesens. Zusammen mit Niklaus Riggerbach und Ferdinand Adolf Naef baute er von 1869 bis 1871 die Vitznau-Rigi-Bahn, die erste Zahnradbahn Europas. Er wirkte am Bau zahlreicher anderer Bahnlinien mit, darunter die Arth-Rigi-Bahn (1873–1875), die Rorschach-Heiden-Bergbahn (1874/1875) und die Giessbachbahn (1878/1879). Im Militär war er Oberst der Eisenbahnabteilung.

Von 1877 bis 1885 gehörte er als Aargauer Vertreter dem Ständerat an. Im Parlament beschäftigte er sich hauptsächlich mit verkehrspolitischen und technischen Fragen, wobei

er die Verstaatlichung befürwortete. Nach fünfjähriger Unterbrechung seiner politischen Karriere gelang Zschokke bei den Parlamentswahlen 1890 der Einzug in den Nationalrat, wo er die Kommission für die Rheinregulierung präsidierte. 1897 trat er zurück. Olivier Zschokke war der Onkel des Bauunternehmers und Nationalrats Conradin Zschokke.

(Wikipedia)

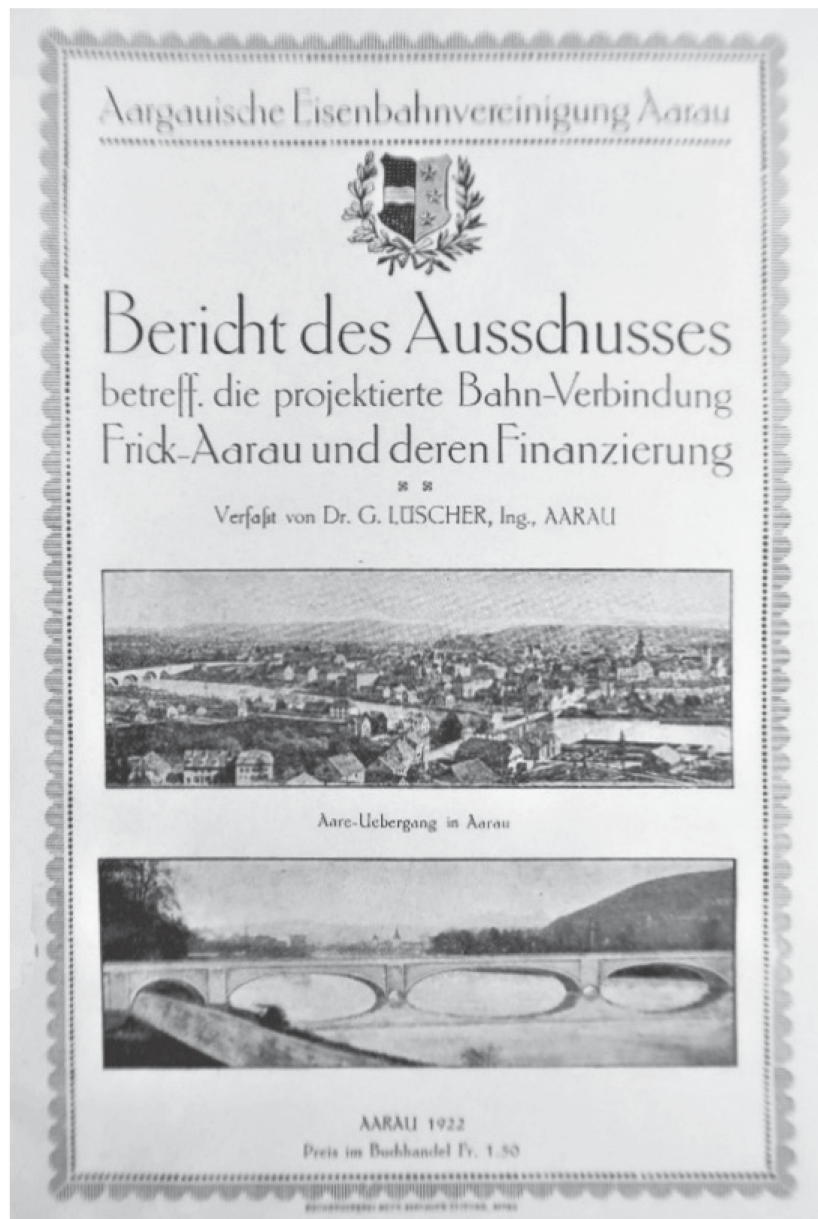
ne Wirtschaftssituation und der Erste Weltkrieg bremsten jedoch das Bahnprojekt vollends, das bereits in den Jahren zuvor deutlich an Schwung verloren hatte. Damit befand sich das Projekt Staffeleggbahn vorerst auf dem Abstellgleis.

## Erneuter Anlauf nach 15 Jahren

Erst an einer Volksversammlung in Frick am 23. November 1920 wurde ein neues, provisorisches Aktionskomitee für die Staffeleggbahn ins Leben gerufen. Dieses lud auf den 23. Januar 1921 zu einer Versammlung in die Turnhalle Küttigen ein, «um ein richtiges Bild der Stimmung in den direkt betroffenen Landesteilen zu erhalten», wie es in der Einladung hiess. Ein Grossaufmarsch von über 600 Personen dokumentierte das enorme Interesse an der Staffeleggbahn.

Am 23. Oktober 1921 ist die Aargauische Eisenbahnvereinigung gegründet worden, die sich «die zielbewusste Förderung aller Bahnbestrebungen im Kanton» auf die Fahne geschrieben hatte. Als erstes Ziel wird in den Statuten ausdrücklich «die Förderung und Finanzierung der Bahnlinie Frick–Aarau»



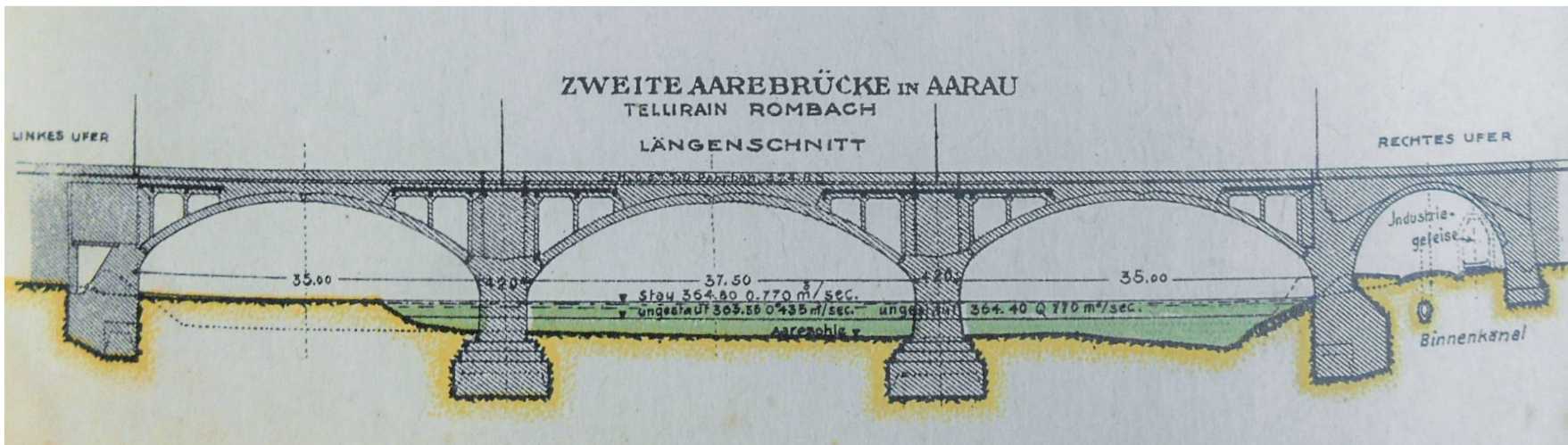


Der Bericht des Ausschusses – ein Plädoyer für die Staffeleggbahn.

### Als die Bahn über die Staffelegg fuhr – an der Fasnacht 1900

Ende des 19. Jahrhunderts erkannte man in Frick, dass sowohl eine Staffeleggbahn als auch ein Staffeleggtram ein Traum bleiben würde. Humor ist, wenn man trotzdem lacht, sagten sich wohl die Fricker und machten im Jahr 1900 das gescheiterte Staffeleggbahnprojekt zum Fasnachtssujet. Gezeigt wurden die verschiedenen Phasen des Bahnprojekts bis zu dessen Begräbnis – ein Fasnachtsumzug, «wie ein solcher seit 80 Jahren keiner mehr zu sehen war», wie im Fricktaler Bote 1980 in einem Rückblick zu lesen war. Der Fasnachtsumzug sollte den Unmut der Fricker ausdrücken, was nach aussen signalisiert werden sollte.

Am 5. März 1900 fuhr der Fricker Fasnachtsumzug mit seiner Staffeleggbahn in Aarau ein. Das «Aarg. Tagblatt» schilderte den Einzug wie folgt: «Zwei flotte Herolde hoch zu Ross an der Spitze, gefolgt von dem uniformierten Musikkorps und einer Gruppe Schneeschaufler, die der neusten Bergbahn die Wege zu ebnen hatten. Statt dieser aber wurde, einem Sarge gleich, von vier Männern der buntbemalte Tender einer Lokomotive vorübergetragen – ein originelles, tragikomisches Bild, das grosse Heiterkeit erregte.» Das «Aarg. Tagblatt» fügte an: «Die Fricker haben uns mit ihrem gemütlichen Fasnachtsumzug Freude bereitet; sie dürfen nächstes Jahr wiederkommen.» Der Auftritt in Aarau, der als Demonstration die mangelnde Unterstützung des Staffeleggbahn-Projekts durch die Kantonshauptstadt auf feine Art kritisieren sollte, verfehlte somit seine Wirkung.



Für die Staffeleggbahn war eine zweite Aarebrücke geplant.

festgehalten. Bereits zuvor, am 26. Februar 1921, ersuchten die Initianten der zu gründenden Aargauischen Eisenbahnvereinigung den Stadtrat um Delegation zweier Aarauer Vertreter in eine Kommission, der je zwei Vertreter der an der Verkehrsverbindung interessierten Gemeinden angehören sollten. Mit Stadtmann Hans Hässig und Vizeamann Dr. Laager dokumentierte der Stadtrat sein starkes Interesse an der Bahnverbindung nach Frick und Basel.

### Die Staffeleggbahn als verbindender Faktor

Mit einem mehrseitigen «Bericht des Ausschusses», der auch im Buchhandel erhältlich war, versuchte die Aargauische Eisenbahnvereinigung 1922 das Projekt einer Eisenbahnverbindung von Aarau nach Frick auf die politische Agenda zu bringen. Aufgrund der Tatsache, dass die kürzeste Linie Ba-

sel-Gotthard durch den Aargau führt, knüpfte man grosse Hoffnungen an das Staffeleggbahn-Projekt. Einerseits erhoffte man sich einen besseren internen Verkehr zwischen dem Fricktal und dem übrigen Kantonsteil, insbesondere mit der Kantonshauptstadt, andererseits eine starke Belebung von Handel und Industrie dank des internationalen Verkehrs. Die bereits seit 1875 bestehende Bözbergbahn betrachtete man als eine transversale Verbindung durch den Aargau, die an den regionalen Bedürfnissen des Kantons vorbeiführt.

Die aus Aarauer Sicht wichtige Verbindung Aarau-Frick blieb trotz Einsatz verschiedener Persönlichkeiten wie Regierungsrat Müri und Conradin Zschokke auf der Strecke. Wenig Sympathien brachte die Aargauische Eisenbahnvereinigung für das frühere Schmalspur- oder Strassenbahnprojekt über die Staffelegg auf. Auch der als Konkurrenz im Spiel stehenden Variante einer Benkenbahn konnte die Aargauische Eisenbahnvereinigung wenig abgewinnen. Allein schon die Kosten sprachen für die Staffeleggvariante. Für den Basistunnel



Initiativkomitee  
für die Bahn  
Aarau-Frick

2535  
Hr. Stadtrat Aarau.

Sehr geehrte Herr Stadtmann, werke Mitglieder!

Die Delegiertenversammlung für eine Bahnverbindung  
Aarau-Frick hat in ihrer Sitzung vom 2. Sept. 05 einen  
Kredit von 4000 Frk. (inklusive 853.10 Frk. von einem schon  
vorhandenen Fond), in Aussicht genommen zur Bestreitung der  
Kosten für die Vorarbeiten zur Überschreitung des Lura.

Der am 2. Sept. mit Abänderung vom 6. Okt. in Vor-  
stellung gelegte Beschluss über den Teilungsmodus bestimmt:

$\frac{1}{3}$  dem Staate,  $\frac{1}{3}$  der Gemeinde Aarau,  $\frac{1}{3}$  der Gemeinde  
Küttigen, mit den Vorgemeinden, wobei das Betreffende jeder  
einzelnen Gemeinde nach der Steuerkraft festgesetzt werden soll.

Hithin stellt sich der zu leistende Betrag:  
von Ihrer verehrten Stadt auf Frk. 1048.95 Cts.

Haben Sie die Güte haben & die notwendigen  
Anordnungen treffen, damit Sie diese Summe dem Komitee  
sobald als möglich zur Verfügung stellen können, dass die  
Arbeiten dieser Bahnverbindung geordnet werden kann.

Mit Hochachtung

Aarau & Frick, 3. Nov. 1905

Für das Komitee:  
Der Präsident: Ad. Schürmann  
Der Sekretär: Dr. Rüschli

Brief an den Aarauer Stadtrat zwecks finanzieller Unterstützung.

Staffelegg von 5 Kilometern Länge rechnete man bei eingleisigem Ausbau mit Kosten in der Höhe von 10 Millionen Franken. Der mit 7,2 Kilometern wesentlich längere Benkentunnel war auf 14,2 Millionen veranschlagt.

Wie bei vielen Projekten stellte die Finanzierung das Haupthindernis dar. In der Broschüre der Aargauischen Eisenbahnvereinigung aus dem Jahr 1922 heisst es denn auch wenig positiv: «Leider geht der Verkehr mit den in Betracht fallenden Kreditinstituten, trotz aller Sympathiekundgebungen, sehr schleppend vor sich, so dass wir von der Ausgabe des Anleihens noch weit entfernt sein dürften.»

Der in den 1920er-Jahren aufkommende Postautoverkehr über den Jura drängte das Bahnprojekt Frick-Aarau in den Hintergrund. Der Wirtschaftsaufschwung der 1950er- und 1960er-Jahre und der damit einhergehende Glaube an den Individualverkehr liessen das Staffelegg-Bahnprojekt völlig in Vergessenheit geraten.

Geri Hirt

