Zeitschrift: Vom Jura zum Schwarzwald : Blätter für Heimatkunde und Heimatschutz

Herausgeber: Fricktalisch-Badische Vereinigung für Heimatkunde

Band: 32 (1957)

Heft: 2

Artikel: Von Strassen und Brücken im oberen Fricktal

Autor: Rohrer, August

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-747694

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: 09.12.2025

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

Von Strassen und Brücken im oberen Fricktal

Von August Rohrer, Eiken

Die Strassenzüge durchs Fricktal, sei es über den Bözberg oder durchs Rheintal, waren für die Landschaft von jeher von grösster Bedeutung. Oft liess ihr Zustand aber sehr zu wünschen übrig. 1752 war die Strasse gegen den Bözberg in einem derart schlechten Zustand, dass die ab Basel nach Zürich zirkulierenden Fahrzeuge den Weg über den Hauenstein einschlugen. Da die fricktalischen Gaststätten dadurch der Zehrungen verlustig gingen und auch die Vergütungen für Vorspannleistungen ausfielen, suchte man sich diese Einnahmequellen durch Instandstellung der Strasse wieder zu sichern.

Um die Strassen einigermassen fahrbar zu halten, wurden alle an den Strassen und gewisse von diesen abliegende Gemeinden zum Unterhalt bestimmter Teilstrecken verpflichtet. Ausserdem mussten an besonders gefährdeten Stellen zusätzlich Frondienstarbeiten verrichtet werden.

Ein besonders gefährdetes Strassenstück war die Landstrasse zwischen den Gasthöfen «Adler» und «Löwen» in Stein. Hier befand sich im Rheinknie eine mit «Steiner Loch» bezeichnete Stelle, wo der Rhein bei Hochwasser immer das Ufer anfrass, Rutschungen herbeiführte und so die Landstrasse und in der Nähe stehende Gebäude gefährdete. Immer wiederkehrende Schäden und Gefährdungen gaben dem Kloster Säckingen öfters Veranlassung zu Verbauungen, so auch im Jahre 1701. Keine der aus Pfahlwerk, Faschinen und Steinen erstellte Verbauung aber hielt stand, immer wieder fielen sie den hochgehenden Fluten des Rheins zum Opfer. 1769 wurde vorgesehen, in den Fridolinsacker einen Einschnitt zu graben und den Fluss mit 3 unterhalb der Rheinbrücke am linken Ufer erstellten «Sporren» gegen diese Einbuchtung abzudrängen. Das Vorhaben scheint aber nicht zur Ausführung gelangt zu sein. In wiederholten Eingaben an das Oberamt Rheinfelden wurde vom Kloster Abhilfe verlangt. Erst 1770 aber gab die Regierung in Freiburg Jakob Broglin, Zimmermeister und Werkmeister in Stein, den Auftrag, an der gefährdeten Stelle einen «Sporren» einzubauen. Das aus Pfahlwerk, Gebälk und Bruchsteinen erstellte Wehr scheint seinen Zweck erfüllt und

den reissenden Fluten auf die Dauer getrotzt zu haben. Alle umliegenden Gemeinden hatten im Frondienst mitzuarbeiten.

Aber auch der «Steinerstich» erforderte sehr viel Unterhalt, der immer wieder von den Frondienstpflichtigen der umliegenden Gemeinden verrichtet werden musste. In den Zwanzigerjahren des letzten Jahrhunderts wurden grössere Korrekturen vorgenommen, zu denen wieder die Einwohner der umliegenden Gemeinden anzutreten hatten.

Weiter bereiteten die Uebergänge über den Sisselnbach unseren Vorfahren recht viele Sorgen. Bei anhaltendem Regenwetter, Wolkenbrüchen, die früher nicht selten waren, wurde der Bach zu einem eigentlichen Wildwasser und riss alles mit, was sich ihm in den Weg stellte. Das vom Hochwasser mitgeführte Gebälk der oberen Brücken gefährdete insbesondere immer die Bachbrücke in Sisseln, die als Teilstück der Rheintalstrasse von besonderer Bedeutung war.

Ein Hochwasser setzte 1769 der nur 45 Schuh langen und 19 Schuh über dem Bachbett liegenden, gemauerten Brücke derart zu, dass das Gewölbe einstürzte. Es wurde eine Notbrücke erstellt, und schon im folgenden Jahr wurde an den Bau einer neuen, zweijochigen Brücke herangetreten. Die Quadern für die Widerlager wurden von Hänner herbeigeschafft, Mauer- und Gewölbesteine wurden aus Kaisten, Tegerfelden und Wittnau und die Decksteine aus Mägenwil bezogen. Das nötige Pfahl- und Gerüstholz lieferte das Laufenburger Hard. Die Länge der Brücke betrug 90 Schuh. Maurermeister Michael Kerber aus Ehrenstetten hatte den Bau um 8000 Gulden übernommen.

Die Lebensdauer dieses anscheinend soliden Bauwerkes war nur von kurzer Dauer. Schon 1788 beschädigte ein Hochwassser den mittleren Pfeiler derart, dass die Gewölbe zum Teil einstürzten und die Brücke unpassierbar wurde. Wegen der Zurzacher Messe musste sofort wieder Fahrgelegenheit für Fuhrwerke geschaffen werden. Es entstand eine hölzerne Notbrücke und unverzüglich wurden auch die Vorarbeiten für die Wiederherstellung des arg havarierten Bauwerkes anhand genommen.

1789 trat wieder ein Hochwasser ein, das sämtliche hölzernen Brücken und Stege über den Bach vernichtete. Zu den weggeschwemmten Holzbrücken gehörten auch die Notbrücke in Frick und diejenige zwischen Frick und Hornussen, die 1788 anstelle der fortgetragenen Bachbrücken gesetzt worden waren. Das den Bach hinabschwimmende Holz beschädigte auch die Notbrücke in Sisseln. Sie wurde sofort wieder repariert und fahrbar gemacht. Bereits war mit dem Bau einer neuen Brücke begonnen. Die zum Teil gegen den Rhein gespülten Quadersteine wurden wieder herbeigeschafft und für die Widerlager verwendet. Der schwer beschädigte mittlere Pfeiler wurde abgetragen und anstelle der gemauerten Brücke wurde eine auf 3 Pfeilern ruhende, gedeckte Holzbrücke erstellt. Erbauer war Anton Bühler, Baumeister in Waldkirch im Breis-

gau. Der Kostenvoranschlag lautete auf 4620 Gulden. Der enorme Holzbedarf, 86 Tannen- und Fichtenstämme, wurde im Kameralwald Hard gedeckt.

Die neue Brücke, die sich etwas südlicher der heutigen befand, erforderte die Verbesserung des Zugangsweges. Diese Arbeit musste von den Kameraluntertanen im Frondienst erstellt werden, auch die Hinterfüllung der Widerlager war im Frondienst zu verrichten. Nur mit grossem Widerwillen wurde von den Pflichtigen an diese Arbeiten herangetreten, die denn auch sehr nachlässig ausgeführt wurden. Wegen der herrschenden Landesunruhe (im Elsass) getraute man sich nicht, mit der nötigen Schärfe vorzugehen, man suchte im Gegenteil, die Leute «mit einer Ergötzlichkeit von 4 Kreuzern täglich zu reizen». Wer schlecht arbeitete, ging dieser «Ergötzlichkeit» verlustig. Die Arbeitszeit betrug täglich 8 Stunden. Jede Gemeinde hatte einen Tag pro Woche zu arbeiten. Der Lohn für die vom Bauunternehmer beschäftigten Arbeiter betrug 32 Kreuzer und eine halbe Mass Wein per Tag. Baumeister Böhler geriet nachträglich mit den Gemeinden Eiken und Kaisten in lange Streitigkeiten wegen Nichtbezahlung von bezogenem Baumaterial. In langen Eingaben versuchte er darzulegen, dass der Bau für ihn ein Verlustgeschäft und eine Nachzahlung nötig sei. Schaden habe er auch durch den Brand einer Schutzhütte erlitten, wobei er auch viel Werkgeschirr verloren habe.

1790 war die Brücke fertig. Schon 1792 aber waren Ausbesserungsarbeiten nötig, weil ein Hochwasser Schaden verursacht hatte. Diesem war neuerdings die Notbrücke bei Hornussen zum Opfer gefallen. 1796 war der Brückenbelag aus Eichenflecklingen bereits derart abgenutzt, dass der Belag erneuert werden musste. Der Ersatzbelag erforderte 12 Eichenstämme, die wieder der Kameralwald Hard zu liefern hatte.

Die Brücke von 1790 scheint dann aber doch den Gewalten des Wassers getrotzt zu haben. Erst mit der Korrektur der Rheintalstrasse schritt man 1847 zum Bau der heutigen, gewölbten Brücke. Sie wurde von Fridolin Ursprung, Friedensrichter, und Niklaus Leimgruber, Maurermeister, beide in Herznach, um Fr. 26 000.— erstellt. Sie befindet sich nördlich ihrer Vorgängerin und machte einen neuen Zufahrtsdamm nötig, mit dem auch die Abflachung des bisher steilen Stiches auf der Westseite verbunden wurde.

*

Bei der Säge Eiken, im sog. «Wuhrhüsli», war die Sisseln für die Strasse Eiken—Laufenburg vor der Mitte des letzten Jahrhunderts für Fuhrwerke nicht überbrückt. Der Fuhrwerkverkehr wickelte sich direkt durchs Bachbett ab. Ein nicht sehr breiter und wenig über der Bachsohle liegender Holzsteg ermöglichte dem Fussgänger, trockenen Fusses über den Bach zu gelangen.

Das Durchfahren des Baches bei hohem Wasserstand führte sehr oft zu Unfällen. So wurde im ersten Jahrzehnt des letzten Jahrhunderts das Pferd eines Fidel Brutschi von Eiken vom Wasser fortgeschwemmt und kam in den Fluten elendiglich um. Brutschi versuchte vergeblich, die Gemeinde für den Schaden haftbar zu machen. Weiter ist bekannt, dass ein mit 4 Stück Vieh bespannter Garbenwagen in eine Vertiefung geschwemmt wurde, wobei der Fuhrmann mitsamt seinen Tieren ums Leben kam. Immer und immer wieder wurde der Holzsteg vom Wasser beschädigt oder weggerissen. Dass es sich bei dieser Ueberbrückung aber nicht um eine vertrauenerweckende Einrichtung gehandelt haben kann, ergibt sich daraus, dass die Gemeinde den Auswärtigen das Befahren des Steges mit mehr als 2 Stück Zugvieh bei einer Busse von Fr. 10.— und Schadenersatz verboten hatte.

Die Zugangswege zu diesem Steg und zur Bachfurt müssen recht steil gewesen sein. Am rechten Bachufer ist der Abstieg heute noch gut zu erkennen. Der Zugang am linken Ufer lag weiter zurück am Sägestich, hier etwas nach Norden abbiegend und zuerst das «Gründliwuhr» passierend.

Da die Strasse Eiken—Laufenburg als Verbindungsweg zwischen den beiden Talschaften des Bezirks und als Verbindung mit dem Bezirkshauptort eine gewisse Bedeutung besass, verlangte 1823 die Regierung von der Gemeinde Eiken die Erstellung eines soliden Bachüberganges. Weil das Begehren unbeachtet blieb, wurde es 1825 und 1826 wiederholt. Die Gemeinde lehnte nun den Brückenbau entschieden ab. Sie begründete ihren Standpunkt auf die letzte Aufforderung der Regierung in einer weitausholenden Eingabe. Diese Vorstellung spricht sich nicht nur über die Gemeindeverhältnisse aus. Sie vermittelt auch ein Bild über die damalige Lage im Fricktal und verdient, als Zeitdokument vollinhaltlich veröffentlicht zu werden. Ihr Wortlaut ist folgender:

«Hochwohlgeborene Herren!

Schon im Jahre 1823 wurde uns von unserem hochgeehrten Herrn Oberamtmann angezeigt, dass der hohe Beschluss gefasst worden, die Gemeinde Eiken müsse von sich aus eine hölzerne, ungedeckte Brücke mit Widerlagern über den Sisslerbach bei Eiken herstellen.

Wir konnten unmöglich glauben, dass unsere hohe Landesregierung der Gemeinde Eiken ohne Mithilfe eine solche, nicht zu vollbringende Last aufbürden werde, und daher beruhte dieser Auftrag auf sich.

Am 6. August vorigen Jahres erhielten wir nicht nur einen neuen Auftrag, sondern uns wurde noch ein kleiner Riss zugesendet, nach dem wir bauen sollten, mit der Zusicherung, nach beendigtem Bau werde uns eine billige Unterstützung, je nachdem die Brücke gebaut sei, gegeben werden.

Nun erschien unterm 26. vorigen Monats ein neuer Auftrag, wo uns die Erbauung der Brücke nicht nur strengstens anbefohlen, sondern ge-

droht wurde, dass — wenn unter 14 Tagen keine Anstalten getroffen sein sollten, wir zum Bauen mittelst Exekution verhalten würden.

Wir sind im Frickthale, Hoch- und Wohlgeborene Herren, es längst gewöhnt, die Aufträge unserer höchsten und hohen Behörden zu erfüllen, wenn es uns immer möglich ist, — war es unmöglich, so war es auch immer gestattet, mit ehrfurchtsvollen Gegenvorstellungen einzukommen, und weil wir die Unmöglichkeit des Ansinnens der armen Gemeinde Eiken einsehen, weil wir ferner glauben, dass dieser Brückenbau uns gar nicht — oder nur soweit berühre, als wir einen kleinen Teil des Kantons selbst ausmachen, so glauben wir auch, dass es unsere heilige Pflicht, als Vorgesetzte der Gemeinde sei, im Namen unserer Gemeinde in Ehrfurcht gegenwärtige Gegenvorstellungen machen zu müssen.

Vor allem müssen wir uns gegen jeden Vorwurf von allfälliger Unfolgsamkeit, den man uns allfällig machen wollte, weil wir noch nichts taten, feierlich verwahren.

Es hiess nämlich, unter der Leitung des Hrn. Baumeister Käser müsse diese Brücke hergestellt werden. Allein, Hoch- und Wohlgeborene Herren, wir haben den Baumeister Käser in dieser Angelegenheit noch nie in unserer Gemeinde erblickt, mit ihm kein Wort gesprochen, wir wissen durchaus nicht, wo wir das Holz dazu hernehmen sollen, indem wir kein solches taugliches Holz haben, da unsere geringe Waldung meist in kleinem Laubholz und jungem Aufwuchs besteht, und Bauholz wenig oder keines in unserer Gemeindewaldung zu finden ist.

Doch wir wollen punktweise zu näherem Ueberblick und in leichtester Verständigung die Sache zu erörtern und so ehrfurchtsvoll vorzustellen suchen, wie selbe liegt und wir sie fühlen und die Verhältnisse der Gemeinde es mit sich bringen.

I.

Schon in einer langen Reihe von Jahren, besonders seit der Zeit 1802, als das Fricktal durch Staatsverhältnisse an den Kanton Aargau gelangte und dadurch ein integrierender Teil des Kantons selbst wurde, zu jener Zeit nämlich, wo der grössere Verkehr mit dem oberen Teil des Kantons hergestellt worden, fühlte man die dringende Notwendigkeit, dass entweder eine fahrbare Communikationsstrasse über den Kaisterberg nach Frick gemacht, oder aber am Sisslerbach bei Eiken eine Brücke gebauen werden solle.

Alle Gemeinden des Fricktals und der ehemaligen Herrschaft Laufenburg wären sehr bereitwillig, die Strasse nach dem Steuerbetreffnis zu machen, wenn nur der Staat die nötigen Brücklein und Coulissen übernehmen wolle. Dekretiert wurde im Jahre 1813 die Herstellung der Strasse, dieselbe ausgesteckt und ausgemessen. Es geschah aber bald

darauf der Einmarsch der verbündeten Truppen, und seither blieb dieser, so notwendige, dem Fricktal ebenso nützliche, als den oberen Bezirken bequeme Strassenbau, zu dem die Hände so bereitwillig geboten wurden, auf sich beruhen, und neue Augenscheine, Aussteckungen und Ausmessungen, sogar durch das Hard, waren bis jetzt vergebens.

Dem ganzen Lande, Hoch- und Wohlgeborene Herren, wäre diese Strasse über den Kaisterberg nütze, Fussgänger und Fuhrwerke könnten selbe gebrauchen, nicht so aber die im Wurfe liegende Eiker Brücke; indem die Sulz- und Mettauer- und Gansinger Thäler und die weiter oben liegenden Gemeinden nicht über die Eikerbrücke gehen, wenn sie nach Frick, Aarau usw. wollen, alle diese gehen über den Fricker-Berg. So geht alles über den Fricker-Berg was von der Badischen Rheinseite kommt, indem man wenigstens 1 bis 2 Stunden Umweg hätte, wenn man die neu herzustellende Brücke bei Eiken brauchen müsste.

Warum, Hoch- und Wohlgeborene Herren, soll die Gemeinde Eiken allein nun eine neue Brücke machen, die, wenn sie hergestellt ist, von Auswärtigen wie von Einheimischen, kurz von jedermann befahren wird?

Wahr ist es, Hochwohlgeborene, Hochgeachtete Herren, die Erbauung einer Brücke für das Allgemeine, wenn schon die Strasse über den Kaisterberg gemacht würde, ist notwendig; denn oft schon waren Menschen und Vieh in Gefahr zu ertrinken, wenn das Wasser hoch angeschwollen war und man die Gefahr nicht kannte, oft jammerten Reisende und Einheimische laut, dass für das Leben der Menschen wenig oder nicht gesorgt werde, dass man z. B. von Laufenburg über Stein nach Eiken fahren, folglich 2 bis 3 Stunden einen weiteren Weg machen müsse, wenn der Bach angelaufen war.

Dies alles, Hochwohlgeboren, Hochgeachtete Herren, und noch viel mehr ist wahr, aber die Gefahr traf noch keinen Bürger von Eiken, indem kein Bürger bei angeschwollenem Wasser durch den Bach fährt, weil jeder die Gefahr weiss und kennt, und wartet bis selbe vorüber ist.

Will man einwerfen, die Gemeinde Eiken brauche am meisten diese Brücke, weil sie jenseits des Baches einzig Güter habe, so müssen wir erwidern: dass wegen der Gemeinde Eiken diese Brücke nicht gemacht werden darf und auch wahrscheinlich nicht wird. — Schon 100 Jahre und darüber haben nämlich unsere Bürger ihre Felder jenseits gebaut, und die Erzeugnisse wieder ohne Brücke nach Hause gebracht, und war die Last zu schwer, so half man willig und gern mit Vorspann.

II.

In jedem Staate sind Brücken, Strassen und Wasserbau Angelegenheiten, die den Staat als solchen angehen, und auch soviel nach der Verfassung des Kantons uns bekannt ist, ist folglich auch dieser Bau

Staatsangelegenheit. Diese Staatsangelegenheit, wo die Staatseinkünfte zu schwach sind, dehnt sich förmlich auf alle steuerbaren Landesbürger aus, indem alle das gleiche Recht geniessen, und wenn diese Brücke gemacht ist, darüber gehen, fahren und reiten dürfen.

Wenn dieser Brückenbau nun als Staatssache, als Landesangelegenheit angesehen werden muss, so ist es uns zu begreifen unmöglich, dass wir, die Gemeinde Eiken, es allein sein sollen, welche diese Brücke machen und zur Bequemlichkeit anderer herstellen sollen.

III.

Wie, Hochwohlgeborene Herren, fragen wir, soll es der Gemeinde Eiken möglich sein, diese Brücke zu bauen? Wo soll selbe den Fonds hernehmen? Ohne Geld kann man nicht bauen! Die Gemeinde hat ausser dem wenigen und unbestimmten Ohmgeld keinen Heller Einkünfte, noch sonstiges Vermögen und den Kostenbetrag nach der Steuer auf die armen Bürger zu verteilen, Hochgeachtete Herren, wird man uns doch nicht aufbürden wollen; indem die Bürger nicht zahlen können und noch dazu arbeiten müssen.

Diese Brücke, Wohlgeborene Herren, wenn selbe auch so wenig kostbar als möglich hergestellt würde, kostet wenigstens 9000 L. Diese nach dem uns mitgeteilten Plan zu bauen, ist zwar möglich, aber ganz untunlich.

Diese Brücke, Hochwohlgeborene Herren, würde nach dem Plane nicht lange und nicht hoch genug. Wir müssen dies darum bemerken, weil wir am besten die Gewalt des Wassers, wenn der Bach anläuft, kennen. Das Wasser, welches vom ganzen oberen Fricktal herkommt, drängt sich einzig beim Wuhrhäuschen zusammen, und die Gewalt des Wassers ist dann so heftig, dass demselben nichts widerstehen kann. Wir bürgen dafür, dass, wenn die Brücke nach dem vorliegenden Plan hergestellt wird, wenigstens dreimal so viel Wasser ob derselben hindurchläuft, als unter derselben. Die Joche würden hinterfressen und die Brücke müsste fortgeschwemmt werden. Müsste Eiken dann wieder eine neue bauen? Wir sprechen, Hochwohlgeborene Herren, aus Erfahrung!

Wir haben nämlich, Hochgeachtete Herren, schon eine Brücke, einen guten, grossen Steg, er ist 66 Schuh lang, 6 Schuh breit und 9 Schuh von der Wasserfläche hoch. Bei einer heftigen Anschwellung des Baches schon vor mehreren Jahren war das Wasser nicht imstande, unter diesem grossen Steg durchzulaufen, mehr als viermal soviel lief über den Steg als unter demselben durch. Das Wasser überschwemmte einem See gleich die nebenan liegenden Matten, die mit guten Quadern gebauten Landwehren wurden hinterfressen und der Steg fortgerissen. Dieses Schicksal hätte diese Brücke noch eher zu erwarten, weil sie zu eng und zu nieder

hergestellt würde, weil sich das Wasser da nicht wie weiter oben ausbreiten kann, weil die Flut wegen dem starken Fall über die Schwelle herab weit heftiger und das Flussbett stark eingeengt ist, folglich in dem Masse das Wasser steigen muss. Müsste die Brücke länger gemacht werden, so müsste unausweichlich in der Mitte ein Hauptjoch erstellt werden.

IV.

Geruhen Euer Hochwohlgeboren gnädigst zu bedenken, dass die Gemeinde Eiken den schon erwähnten Steg unterhalten muss, welche auf die Felder hinauf führt, die jenseits des Baches liegen. Geruhen sie weiter zu bedenken, dass die Gemeindswaldung von Eiken gering ist und das Holz kaum ausreicht, um dem Bürger jährlich eine kleine Gabe an Holz zukommen zu lassen. Geruhen Sie weiter in Erwägung zu ziehen, dass wenn in der Gemeinde durch Feuer ein Unglück auskommen würde, man nicht imstande wäre, einem verunglückten Bürger auch nur mit ein wenig Bauholz beispringen zu können, und die Gemeinde doch jährlich zu nötigen Gemeindesbedürfnissen doch immer einiges Bauholz bedarf und der Gemeinde doch nicht aufgebürdet werden kann, ihre sonst schwache Waldung zum Gebrauche von Fremden ganz noch von dem wenigen Bauholz zu entblössen ... Wir glauben dem Staate durch das Gesagte den Beweis durch die Sisslerbachbrücke liefern zu dürfen, indem die Reparaturen durch eine Reihe von 24 Jahren, wenn der Staat das aus dem Hard gebrauchte Holz noch in Anschlag bringt, soviel kosteten, dass man eine steinerne gewölbte Brücke dafür herstellen könnte.

V.

Bedenken Eure Hochwohlgeborenen weiter, dass schon über Jahr und Tag die Gemeinde Eiken an dem neuen Schulhausbau arbeiten muss, dass dieses Haus noch lange nicht fertig ist und dass dieses Gebäude der Gemeinde die für eine wahrlich arme Bürgerschaft hohe Summe von L. 6000.— kostet.

Geruhen Sie weiter zu bedenken, dass wir mit der Viehseuche wieder heimgesucht wurden, dass leider mit diesem Unglück und der Sperrung der Gemeinde grosse Kösten verbunden waren und die Bürger keinen unbedeutenden Schaden erlitten.

VI.

Bedenken Sie ... weiter, dass beinahe unausgesetzt unsere Gemeindebürger schon 1½ Jahre nur an dem Steiner-Stich arbeiten mussten, dass unsere Gemeindswege in Ordnung gehalten und die uns zugeschiedene grosse Strecke der Haupt-Landstrasse immer überführt werden muss, dass diese Arbeit nie aufhört und Hochdieselben werden mit uns finden,

dass der grösste Teil des Jahres der Bürger mit Hand- und Fuhrfronen nur auf der Strasse sei, und seine Felder oft schlecht bebaut oder gar unbebaut liegen lassen muss, weil zum Anbau ihm die Zeit mangelt oder weil er zum Anbauen den Mut verliert. Bedenken Sie, dass mit diesem neuen Brückenbau . . . die Stiche zu beiden Seiten hoch aufgefüllt werden müssten . . ., dass die Herstellung der Strasse zu beiden Seiten dringend nötig wird und die Herstellung derselben der Gemeinde Eiken aufgebürdet wird, indem wir nicht wüssten, wer uns helfen würde, und es liesse sich sehr leicht der Schluss ziehen, dass wir wahrlich keine Republikaner, keine freien Schweizer wären, sondern als blosse Staats-Fröhner angesehen werden müssten.

Bedenken Eucher Hochwohlgeboren, dass alle Gemeindeerfordernisse von den armen Bürgern herausgepresst werden müssen, dass die Gemeinde keine Einkünfte, wohl aber Schulden genug hat, dass alle Privatbürger mehr oder weniger sehr verschuldet sind, dass die Eltern die drückendste aller Abgaben, die Militärlasten für ihre milizpflichtigen Söhne, nur mit tiefem Seufzen aufzubringen genötigt sind, und diese Auslagen schon so manchen braven Familienvater in Armuth oder wenigstens grosse Not brachte, dass bald Feuersozietät bezahlt, bald Staatssteuer entrichtet werden muss, bald diese und jene gekannten und ungekannten Lasten abgefordert werden, dass er, der Bürger, nichts verdient, weil kein Handel und Wandel im Frickthale ist, keine Fabrik, nichts sich vorfindet, was in den oberen Bezirken angetroffen wird, um selbe blühend und reich macht, dass er 5 Prozent von seinen Passivkapitalien verzinsen muss, wo er aus den Erträgnissen seiner Felder nicht einmal mehr ein Prozent bezieht, welches leicht begriffen werden kann, wenn jetzt schon das Viertel Kernen nur 1 fl. gilt und dieses bald noch wohlfeiler werden dürfte, und eben in dem Verhältnisse alls Vieh im Werte sinkt.

Bedenken endlich . . . was ein äusserst wichtiger und sehr wahrer Grund ist, dass der Bürger, der sein Recht vor dem Richter suchen, durch mehrere Behörden oft wandern muss, bis er dasselbe erhält, dass, um dieses zu erhalten, an Gerichtstaxen, Sporteln, teurem Stempel, oft weit mehr vor erhaltener Justiz bezahlt werden muss, als die Forderung selbst ersteigt, dass — wenn der Bürger 5 fl. Zinsen schuldig ist — er betrieben wird und bis zur gänzlichen Austreibung nicht bezahlen kann, er noch einmal soviel an Kosten bezahlen muss, als der Zins beträgt (anerkannte, traurige Wahrheit). Dass endlich, wenn der Zins höher ist oder das Kapital selbst zurückgefordert wird, der Bürger ohne Rettung in Konkurs fällt und wegen dem tief gesunkenen Werte der Güter aus denselben nicht einmal das Kapital mehr erlöst wird, und mit Weib und Kindern daher ein solcher Mann den Wanderstab zum Betteln an die Hand nehmen muss und der Gemeinde zur Last fällt.

Solch unglückliche Bürger, Hochwohlgeborene Herren, haben wir schon mehrere, sehr viele hat der Bezirk Laufenburg als lebende Beispiele aufzuweisen.

Wie soll es nun möglich sein, dass der Gemeinde Eiken eine solche Last aufgebürdet werden kann, die als eine allgemeine Landeslast betrachtet werden muss.

Warum soll diese Brücke einzig und allein die Gemeinde Eiken bauen? Die Brücke dient ja nicht Eiken allein, sondern jedermann, dem Inn- und Auslande. Wenn der Aarauer Bürger oder jeder andere Kantonsangehörige über Laufenburg diese Strasse einschlägt, muss er über die Brücke fahren. Die Brücke wird von Fremden immer und zu jeder Zeit gebraucht werden, die Erbauung ist daher offenbare Staatsangelegenheit.

Vergeben..., wenn wir wagten, ein schwaches, aber wahres Bild zu entwerfen, in welches die heutigen Zeitläufe unsere und viele andere Bürger versetzen... und zu zeigen, dass es eine absolute Unmöglichkeit für die Gemeinde Eiken ist, von sich aus diesen Brückenbau herstellen zu können.

Gerne und willig wollen wir, wenn diese Brücke zu bauen vom Staat übernommen wird, nach der Steuer daran arbeiten, oder bezahlen was uns nach der Steuer betreffen mag, aber uns zu Mehrerem anzuhalten als wir schuldig sind, glauben wir auch nicht verbunden zu sein und zu gerecht ist unsere hohe Landesregierung, als dass sie eine solche Last uns aufbürden sollte und andere Staatsbürger davon befreit wären, die mehr Nutzen und Vorteil von dieser Brücke haben, als selbst die Gemeinde Eiken.

Euer Wohlgeboren

Johann Dinkel, Gemeindeammann
Clemenz John, Gemeinderat
Domini Businger, Gemeindeschreiber».

Diese einlässlichen Darlegungen, deren Wortlaut noch sehr an die österreichische Zeit gemahnt, mögen in Aarau nicht ohne Wirkung geblieben sein. Man scheint nicht weiter auf den Bau der Brücke gedrängt zu haben.

Da die Brücke aber immer mehr als Notwendigkeit erkannt wurde, gelangten 1838 die Gemeinderäte Eiken und Sisseln mit einer in weniger untertänigem Ton gehaltenen, von Fürsprecher Müller in Laufenburg verfassten Bittschrift an den Grossen Rat. Darin wird erwähnt, dass «das Bedürfnis einer näheren Strassenverbindung zwischen Frick und Laufenburg im Frickthal schon längst gefühlt und die Herstellung einer bessern Verbindung je länger je mehr zur Nothwendigkeit wird». Es wird darin weiter gegen den vorgesehenen Bau der Kaisterbergstrasse Stellung genommen und gewünscht, dass die Strasse Eiken—Sisseln zur Strasse

II. Klasse erhoben, instandgestellt und beim Wuhrhüsli auf Staatskosten eine Brücke über den Bach gemacht werde. Die richtige Instandstellung der Strasse biete den Vorteil, dass «über Eiken und Sisseln der Verbindung von der Schaffhauserstrasse mit dem benachbarten Baselbiet und den Dorfschaften des Bezirks Rheinfelden, Schupfart, Wegenstetten, Hellikon besser Rechnung getragen wäre, zumal damit das längst genährte Projekt einer weiteren Verbindungsstrasse mit Baselland über Wegenstetten zusammenhängen würde, das weiter oben bei Frick nicht mehr durchführbar wäre.» Ein altes, bis heute noch nicht befriedigend gelöstes Postulat! Diese Vorstellung scheint keine Beachtung gefunden zu haben oder höchstens die, dass der Bau der Kaisterbergstrasse auch zurückgestellt wurde.

Die Brückenangelegenheit scheint dann aber doch nicht mehr zur Ruhe gekommen zu sein. Jedenfalls haben die mit der Durchfahrung des Baches verbundenen Gefahren, die immer wiederkehrenden Beschädigungen des tiefliegenden Holzsteges und die beidseits recht steilen Zugänge den Wunsch aufkommen lassen, einen besseren Uebergang zu schaffen. Es mag auch der Bau der heute noch dem Verkehr dienenden Bachbrücke in Sisseln anregend gewirkt haben.

Am 3. August 1848 beschloss die Gemeindeversammlung, bei der Regierung um Ueberlassung der beim Brückenbau in Sisseln verwendeten Notbrücke nachzusuchen. Das mag der erste Schritt zum Bau der 1849 bis 1852 erstellten «Wuhrhüslibrücke» gewesen sein.

Der Name der Brücke steht im Zusammenhang mit der grossen Bewässerungsanlage des Sisselfeldes, deren Erstellung 1574 von Erzherzog Ferdinand von Oesterreich den das Sisselfeld umsäumenden Gemeinden bewilligt wurde. Der Bewässerungskanal, das heute streckenweise noch gut sichtbare «Wuhr», nahm bei der Säge Eiken seinen Anfang. Hier war auch die Stauvorrichtung, die «Schwelle», und in deren Nähe stand etwas erhöht ein kleiner Schuppen, das «Wuhrhüsli». Es mag dem Wuhrmeister und den Wuhrknechten, denen die Betreuung der Anlage anvertraut war, als Schutzraum und Geräteschuppen gedient haben. Bis auf den heutigen Tag hat sich für die Umgebung der Name «Im Wuhrhüsli» erhalten, und diese Lokalbezeichnung ist auch auf die Brücke übergegangen.

Im Juni 1849 liess die Baukommission des Kantons Aargau den Gemeinderat wissen, dass die Regierung beschlossen habe, der Gemeinde Eiken an den Bau einer steinernen Brücke über die Sisseln beim Wuhrhüsli folgende Beiträge zu leisten:

a) Ueberlassung der provisorischen Brücke in Sisseln um Fr. 200.—,

b) Fr. 500.— in bar, sofern die steinerne Brücke wie auch die Strasse nach eingereichtem Plan ausgeführt und bald Hand ans Werk gelegt werde.

Im Juli wurden die von Johann Nepomuk Lochbrunner in Laufenburg angefertigten und von der Regierung bereits genehmigten Pläne der Gemeindeversammlung vorgelegt.

Diese beschloss die Ausführung des Baues und beauftragte den Gemeinderat, die Arbeit durch Mindersteigerung zu vergeben. Die Steigerung fand bereits am 30. August statt, und es wurde der Bau an Niklaus Leimgruber, Königs, Baumeister in Herznach, der auch die Sisslerbrücke erbaut hatte, um Fr. 2615.— a. W. übertragen. Der Bauvertrag erhielt u. a. folgende Bestimmungen:

Der Bach erhält an der Brückensohle eine Breite von 40 Schuh, die Brückenbreite am Fundament 22 Schuh, 8 Zoll, die Widerlager 20 Schuh, der Sockel 19½ Schuh. Der Bau besteht aus sauber und gut zusammengespitzten Kalksteinen. Der Sockel ist aus Quadern von Sandsteinen zu erstellen, die von Sisseln hergeliefert werden. Gewölbekranz und Gesims werden von Kornbergsteinen und das Gewölbe im übrigen von grauen Kalksteinen ausgeführt. Das Fundament unter Wasser wird von möglichst grossen Bruchsteinen erstellt. Alles sichtbare Mauerwerk wird aus Quader und gespitzten Steinen gebildet. Das Gewölbe erhält auf den Widerlagern eine Dicke von 3 Schuh und am Schluss desselben noch 2 Schuh. Sämtliches Mauerwerk wird in Mörtel ausgeführt, welches aus magerem Kalk und sauberem Sand besteht. Die Gemeinde verpflichtet sich, alle erforderlichen rohen Kalksteine auf den Bauplatz zu liefern, nebst Kalk, Sand und Gerüstholz. Sie besorgt die Anfertigung der Gewölbebogen und Einschalung derselben, ebenfalls das Transportieren der alten Quadern von der Sisseln herauf, ferner die Ausfüllung und Korrektion der Strasse.

Da das Zuführen des Baumaterials, speziell der Steine, nicht in Akkord vergeben werden konnte, wurden die Fuhren im Frondienst ausgeführt. Jeder hatte im Verhältnis zu seiner Steuerkraft mitzuarbeiten. Die Fronpflichtigen wurden in 10 «Kehren» eingeteilt und kehrenweise zur Arbeit aufgeboten.

Im September 1849 kam die Gemeindeversammlung nochmals auf den früheren Beschluss zurück. Sie verlangte von der Regierung, dass ein Kapital von Fr. 7000.—, herrührend von einem ausserordentlichen Holzschlag vom Jahre 1836, an den Brückenbau verwendet werden dürfe. Obschon diesem Begehren entsprochen wurde, betrachtete man die Kostenbelastung für die Gemeinde doch noch als sehr drückend. Es erging daher an die umliegenden Gemeinden der Wunsch, an den auch in ihrem Interesse liegenden Brückenbau mit Geld oder Fuhrleistungen beizutragen.

Die Bittschrift wurde von einem Boten den Gemeinderäten aller umliegenden Gemeinden zur Einsichtnahme vorgelegt und die Kenntnisnahme von diesen bescheinigt. Laufenburg erhielt ein besonderes Schreiben, das

vom Gemeinderat bei der Bürgerschaft in Zirkulation gesetzt wurde. Der Erfolg dieser Hilfsgesuche war ein sehr bescheidener. Oeschgen lieferte 5 Klafter Steine aus der Volliweid auf den Platz, von Laufenburg gingen von 11 Bürgern Fr. 49.— ein, Säger Ackermann in Frick, der alle für den Bau benötigten Schnittwaren herstellen konnte, erliess von einer Rechnung Fr. 10.—.

Trotzdem hielt die Gemeinde an ihrem Beschlusse fest. Sie bestellte an der Gemeindeversammlung vom 30. September 1849 eine dreigliedrige Baukommission, bestehend aus Vinzenz Schwarz, Mathias John und Villinger, Müller. Sie setzte weiter die Taglohnentschädigung für Handfröhner und Fuhrwerke fest, nämlich:

a) Handfröhner erhalten Fr. 1.— per Tag.

b) Für Holzholen wird bezahlt per Stück Vieh 5 Batzen und für den Wagen 5 Batzen, pro Fuhre. Holz auf die Säge nach Frick führen für das Stück Vieh Fr. 1.— und für den Wagen Fr. 1.—.

c) Für Kalkholen in der Hütte, per Malter 2 Batzen. (Kalklieferant war Ziegler Hofmann in Stein.)

d) Den Bausand auf den Platz zu führen, wurde Gemeinderat Xaver Schwarz übertragen, pro Benne von 18 bis 20 Fuss zu 10 Kreuzern. Der Lieferant hat es auf eigene Kosten zu laden und abzuladen.

e) Gemeinderat Ambros Jegge erhält die Steinlieferung zu 35 Batzen das Klafter. Die Bürger haben nach Verhältnis der Steuer die Steine auf den Bauplatz zu führen, selbst zu laden und abzuladen um Fr. 1.50 das Klafter.

f) Für die Grabung der benötigten Kalkgruben seien Valentin Schwarb und Konsorten wegen Hingebung des Landes schadlos zu halten.

g) die Arbeitsstunden werden angesetzt: Winterszeit 8—11 und 1—4 Uhr; Sommerszeit 7—11, 1—6 Uhr.

Wer nicht rechtzeitig erscheint, wird der Tag als Null eingetragen, ebenso, wer sich in Arbeit oder Wort widersetzt.

Es wurde weiter beschlossen, mit Johann Rohrers Witwe zu unterhandeln wegen Ankauf des zum Brückenbau nötigen Landes am Schmittenrain, auf der Grundlage von 1½ Rp. per Schuh. Am linken Bachufer musste von 9 Eigentümern Land erworben werden, zu 2 Rp. per Quadratschuh.

Bei der Ausführung dieser Gemeinderatsbeschlüsse scheint man aber da und dort auf Widerstand gestossen zu sein, denn schon an der Gemeindeversammlung vom 16. Oktober 1849 traten Mathias John und Villinger aus der Baukommission aus. Mathias John liess sich aber schon 4 Tage später an einer Gemeindeversammlung wieder wählen. Den beiden Kommissionsmitgliedern Schwarz und John wurde an dieser Gemeindeversammlung ans Herz gelegt, sich nicht wegen jedes Vorwurfs zu empören.

Im Winter 1849/1850 scheint tüchtig gearbeitet worden zu sein. Es wurde die Notbrücke herbeigeschafft, die von Sisseln aber bereits nach Leibstadt gewandert war und dort geholt werden musste. Es dürfte sich bei dieser Notbrücke jedenfalls mehr um Gerüstmaterial als um eine eigentliche Brücke gehandelt haben. Schon im Oktober 1849 ersucht Baumeister Leimgruber um ein Obdach zum Hauen der Steine. Ein Beschluss der Gemeinde, jedem Bürger zur Anfertigung eines Traggeschirrs ein Tännchen aus dem Wald abzugeben, wurde am 27. November wieder aufgehoben. Um das Fundament der Widerlager gehörig fundamentieren zu können, wurde die Sisseln vorübergehend ins Gründliwuhr abgeleitet. Schon im März 1850 wird Zimmermann Konrad John beauftragt, das Gerüstholz für die Gewölbebogen im Gemeindewald auszusuchen. Die Herstellung der Bogen wird ihm um Fr. 110.— übergeben. Weiter wird die Anschaffung eines Schlagwerkes beschlossen, ebenso die Erstellung von zwei Schiebekarren für den Transport des Auffüllmaterials in den Brückenkoffer und den am linken Ufer zu erstellenden Fahrdamm.

Im Mai 1850 stellen sich die von Ambros Jegge gelieferten Kalksteine für den Gewölbebau als unbrauchbar heraus. Inzwischen wurde aber in der Bruchmatt eine Steingrube entdeckt, die zur Gewölbung sehr geeignete Steine lieferte. Jegge hat insgesamt 18½ Klafter Steine in der Volliweid, Bruchmatt und auf dem Brom gegraben, wofür ihm Fr. 457.40 bezahlt wurden. Wie sich die Lieferungen auf die einzelnen Gruben verteilen, kann nicht ermittelt werden. Der Hauptanteil scheint aus der Volliweid zu stammen. Die Grube im Brom wurde nach Einstellung der Grabarbeiten wieder eingeebnet. Die Kornberglersteine für den Gewölbekranz und das Gesims sind vermutlich vom Bauunternehmer Leimgruber selbst auf den Platz gebracht worden. Die Steine des Gewölbes durften grösstenteils aus Bruchmattsteinen erstellt sein, während die Steine aus der Volliweid mehr zur Anfertigung der Flügelmauern Verwendung fanden.

Im Laufe der Arbeiten stellten sich die beiden Schubkaren für den Handtransport als zu schwerfällig heraus, obschon sie fleissig mit Schmalz geschmiert wurden. Sie werden mit Viehzug versehen und dafür pro ½ Tag und Stück 7½ Batzen ausgelegt.

Im Verlauf der Bauarbeiten müssen dann neuerdings wegen der Kostenbelastung wieder Bedenken entstanden sein. Es wurde daher an die Regierung das Gesuch gestellt, der Staat möchte den Landerwerb für den Brückenbau und den Bau des über das Gründliwuhr nötigen Brückleins übernehmen. Diese Begehren wurden durch persönliche Vorsprache des inzwischen zum Gemeindeammann vorgerückten Mathias John und des Gemeinderates Peter Ries in Aarau unterstützt, mit dem Erfolg, dass die in Leibstadt geholte Notbrücke gratis überlassen und ein weiterer Barbetrag von Fr. 500.— geleistet wurde. Damit hatte es sein Bewenden. Der

Staat machte Vorschriften und drängte auf raschmöglichste Fertigstellung des Baues, beteiligte sich an den Kosten aber herzlich wenig. Auch die Erstellung von Schutzlehnen über der Staatskiesgrube im Wuhrhüsli, an der Nebenstrasse gegen Sisseln, wurde der Gemeinde aufgebürdet.

Wie bereits erwähnt, wurde auch der Bau einer kleinen Brücke über das Gründliwuhr (neben der Säge) nötig. Die Pläne für dieses Brüggli lagen im März 1851 vor. Die Arbeit wurde an einer Mindersteigerung an Fridolin Schwarb, Maurer, um Fr. 170.— vergeben. Die Gemeinde hatte das Fundament zu graben und das Baumaterial auf den Platz zu liefern. Jede Kehre, wie sie zum Bau der grossen Brücke zusammengestellt waren, hatte ein Klafter Steine herbeizuführen. Diese Ueberbrükkung, ein Gewölbebogen aus Kalkstein, verlor ihre Bedeutung mit dem Dahinfallen der Sisselfeldbewässerung. Sie wurde in den Zwanzigerjahren mit Erde unterfüllt, nachdem sie dem Sägereibesitzer während Jahrzehnten als Schutzraum für Geräte gedient hatte.

Im Sommer 1851 scheint sich der Bau der grossen Brücke dem Ende zugeneigt zu haben. Die Gemeindeversammlung beschliesst, die Brücke mit einem Belag aus Kieselsteinen zu versehen und das Bachbett unter der Brücke durch Einrammen von Pfählen vor dem Ausschwemmen zu sichern. Im Februar 1852 wird die Anbringung eines Geländers aus Mägenwilersteinen vorgesehen. Diese Steine waren aber erst im Dezember 1852 auf den Platz geführt. Xaver Schwarz, Magnus John, Peter Ries und Peter Giess hatten den Hertransport von Mägenwil zu 9 Batzen per laufenden Schuh übernommen.

Mit dem Bau der beiden Brücken war die gestellte Aufgabe aber noch nicht erfüllt. Noch mussten die Zugänge erstellt werden, die einen ziemlich umfangreichen Erdtransport nötig machten. Offenbar war die Bürgerschaft der vielen Frondienste müde, denn der Zufahrtsdamm am linken Bachufer wurde erst auf wiederholtes Drängen und erst nach Eingreifen der staatlichen Aufsichtsorgane im Jahre 1853 in einen wirklich fahrbaren Zustand gebracht. In einem Schreiben des Strassenaufsehers an das Bezirksamt wird zwar der Meinung Ausdruck gegeben, mehr der Schlendrian der Gemeindebehörde als der Wille der Bürgerschaft sei der Grund der Verzögerung.

Während des Baues und unmittelbar nachher machten sich auch die Naturgewalten unangenehm bemerkbar. Am 1. August 1851 meldet der Gemeinderat an das Bezirksamt, dass die Notbrücke von der Sisseln weggespült worden sei. Am 17./18. September 1852 war Hochwasser. Der Wasserstand erreichte nach einer Markierung am rechten Widerlager eine heute kaum für möglich gehaltene Höhe. An Sockeln und Widerlagern wurde erheblicher Schaden angerichtet. Bei diesem Hochwasser wurde auch der Fussgängerübergang in der «Stegmatt» und die Stauvorrichtung der Sisselfeldbewässerung vom Wasser fortgetragen. Die Be-

schädigungen an der Brücke mussten von der Gemeinde wieder behoben werden. Niemand wollte trotz mehrmaliger Aufforderung zur Arbeit antreten. Erst im Jahre 1853 wurde der Schaden ausgebessert, wobei man zum Schutze der Sockel Flügelmauern erstellte. Die Steine wurden in der Grube des Stefan Jegge gewonnen und wieder in 10 Kehren auf den Platz gebracht. Als Maurer arbeiteten Fridolin Schwarb, Valentin Schwarb und Jakob Berger. Fridolin Schwarb führte die Aufsicht.

1849 war Gemeindeammann Peter Giess. Als Gemeinderäte amteten Peter Ries, Xaver Schwarz, Michael Giess und Ambros Jegge. Gemeindeschreiber war Johann Rohrer. 1850 war Gemeindeammann Mathias John, ihm folgte im Amte 1852 Vinzenz Schwarz. Mathias John scheint sich als Gemeindeammann, Kommissionsmitglied und Rechnungsführer um das Bauwerk besondere Verdienste erworben zu haben, auf die er nicht wenig stolz war. Sein Wort: «Unter meinem Namen ist diese Brücke gebaut worden», ist bis heute nicht vergessen. Ein Wermutstropfen mag für ihn die Anfechtung seiner Abrechnung gewesen sein, die schon am 2. April 1852 der Gemeindeversammlung vorgelegt werden konnte. Die jedenfalls schon früher einsetzende Kritik mag dazu beigetragen haben, dass das Amt des Gemeindeammanns 1852 an einen neuen Inhaber überging.

Nach der heute noch im Gemeindearchiv liegenden, umfangreichen Baurechnung betrugen die Barauslagen Fr. 5472.32, während die Frondienste laut Rodel rund Fr. 3000.— a. W. ausmachten. Gesamte Baukosten nach heutiger Währung somit rund Fr. 12 100.—, wozu aber zu bemerken ist, dass die erst 1852 und 1853 an den Zufahrtswegen geleisteten Arbeiten nicht inbegriffen sind. Aufzeichnungen hierüber konnten nicht gefunden werden.

*

Die Ausführung des Bauvorhabens hat der Einwohnerschaft von Eiken viele Sorgen bereitet und in Fülle Stoff zu Ueberlegungen und Beratungen geboten. An 24 Gemeindeversammlungen wurde darüber gesprochen und beschlossen. Wiederholt fanden im gleichen Monat mehrere Gemeindeversammlungen statt. Gemeindebeschlüsse wurden gefasst, wieder aufgehoben, abgeändert oder ergänzt. Die Zuführung des Baumaterials und die Herrichtung der Zufahrtswege im Frondienst durch 176 Frondienstpflichtige brachten sicher viele, heute kaum geahnte Schwierigkeiten mit sich, deren Bemeisterung eine Unmenge Arbeit und oft wohl auch ein energisches, diktatorisches Zugreifen nötig machte. Der Bau der Brücke fast ganz aus eigener Kraft in jenen ohnedies wirtschaftlich und politisch schweren Jahren war ein grosses Gemeinschaftswerk, wofür die Nachwelt Dank und Anerkennung schuldet.

Volle 100 Jahre erfüllte die Brücke ihren Zweck, vom Zahn der Zeit aber doch etwas zernagt, musste sie 1952 einem Neubau weichen. Während die Steine des Brückengewölbes von den Witterungseinflüssen weniger gelitten hatten, bot das Mauerwerk der Widerlager dem durch die Instandstellung der Strasse Eiken—Laufenburg recht lebhaft gewordenen Verkehr nicht mehr die nötige Sicherheit. Auch war die Brücke wegen ihrer geringen Fahrbahnbreite ein Verkehrshindernis. So kam es, dass das 100 Jahre alte Bauwerk einem modernen, breiteren und beidseits mit Gehwegen versehenen Uebergang Platz machen musste.

Quellenangabe

Aarg. Staatsarchiv.
Gemeinderats- und Gemeindeversammlungsprotokolle Eiken.
Akten im Archiv des Bezirksamtes Laufenburg und der Gemeinde Eiken.

Dersteinerne Baugrund der Stadt Rheinfelden

Von allerlei Geschichtsschreibung

Der romantischen Geschichtsschreibung verdanken wir es, dass im letzten Jahrhundert nicht die letzte vaterländische Ueberlieferung von den Wildbächen der Industrialisierung und des Materialismus verschüttet wurde. An ihre Stelle ist aber die pragmatische Forschung und Darstellung getreten, welche den vielfachen innern Zusammenhängen der Ereignisse nachgeht und so die logische Notwendigkeit der Entwicklung aufzeigen will. Die Logik kennt aber auch die Gefahr der Trugschlüsse und Fehlurteile, ganz abgesehen von den bewussten Fälschungen, wie sie etwa die Historiker des «tausendjährigen Reiches» zum Besten gaben. Wenn auch hie und da die alten Methoden noch weiterspuken und gerade manche Ortsgeschichte nicht zu dem werden lassen, was der allgemeinen Landesgeschichte als Beitrag dienen könnte, so kommt dann noch der Jubiläumsgeist hinzu, der irgend ein zufällig entdecktes Datum als den Geburtstag oder doch das Geburtsjahr einer Stadt oder eines Dorfes ausruft. Die wirklich ernsthafte Geschichtsforschung bleibt aber weder an Zufälligkeiten haften, noch lässt sie sich von Stimmungen des Augenblicks und der Gelegenheit leiten, sie traut nicht einmal immer dem, «was man schwarz auf weiss besitzt», und erklärt besiegelte Pergamente als Fälschungen. Dafür fragt sie scheinbar entfernte Wissenschaften um Rat: die Photographie löscht die sichtbare Urkundenschrift vorübergehend aus und entdeckt darunter eine ältere Schrift; bald ist es eine lange verachtete Volkssage, bald die Geologie, bald die Urgeschichtsforschung, die zu ganz neuen Gesichtspunkten und Ergebnissen führt. So sollte auch