Zeitschrift: Frick - Gestern und Heute
Herausgeber: Arbeitskreis Dorfgeschichte der Gemeinde Frick
Band: 12 (2014)

Artikel: Fricks "eiserne" Vergangenheit
Autor: Hüsser, Linus
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-954943

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: 13.07.2025

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

Fricks «eiserne» Vergangenheit

Ferraricia

In seiner im Auftrag der Gemeinde Frick 1989 verfassten Studie zur Bedeutung des Fricker Ortsnamens leitet Prof. Stefan Sonderegger «Frick» vom römisch-lateinischen «Ferraricia» ab.[1] In diesem Namen stecke «ferrum», das lateinische Wort für Eisen, so der Philologe, der den Ortsnamen im Zusammenhang mit den regionalen Eisenerzvorkommen sieht.

Tatsächlich bestand in Frick an der bedeutenden Strasse von Vindonissa nach Augusta Raurica eine römische Siedlung, ein Vicus (Dorf), dessen Überreste im Rahmen einer gross angelegten Grabung der Kantonsarchäologie 2013/14 untersucht werden. Zudem sind in den Talschaften um Frick mehrere Standorte einstiger Gutshöfe und anderer Gebäude aus der Römerzeit bekannt. In derselben Epoche wurzelt auch der Ortsname Herznach.

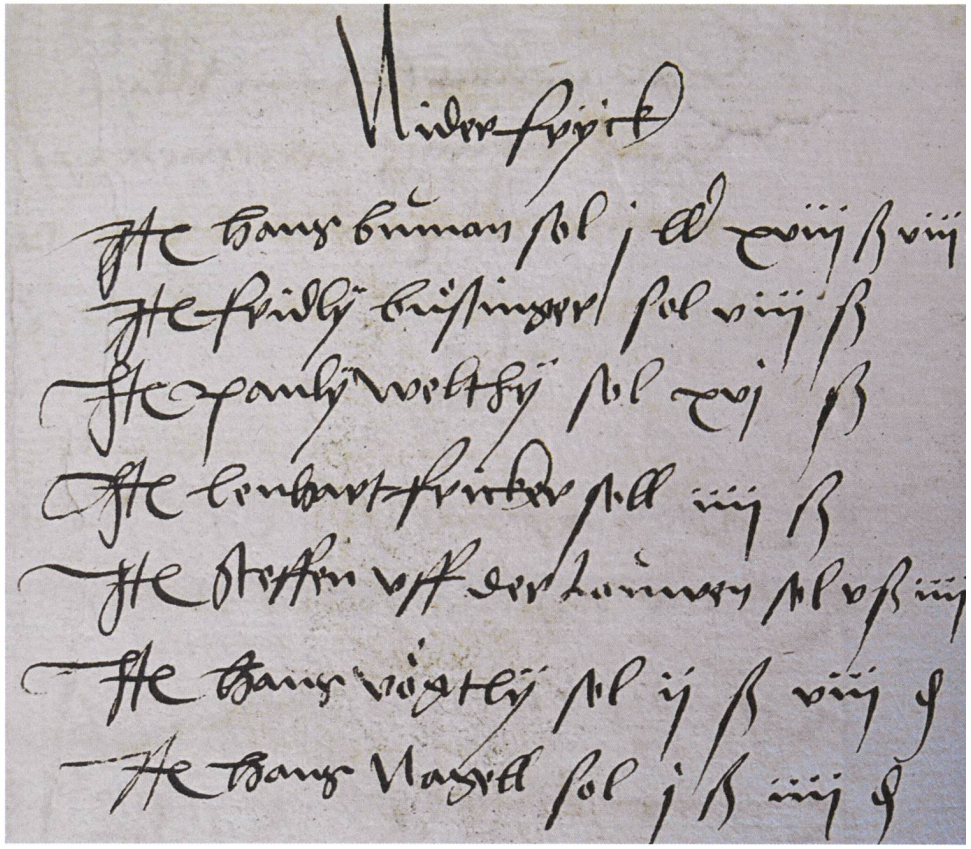
In der Antike abgebautes Eisenerz wäre wohl in unmittelbarer Nähe der Gruben verhüttet worden. Bis heute konnten allerdings keine Spuren eines römischen Bergbaus in unserer Region nachgewiesen werden. Dass es einen solchen gab, gilt als wahrscheinlich. In Frick fand man bislang lediglich römische Schmiedeschlacke. In Herznach, Gipf-Oberfrick und Zeihen kamen in nachrömischen, frühmittelalterlichen Siedlungsbefunden Verhüttungs- und Schmiedeschlacken zum Vorschein.[2]

Anhand von Schriftquellen lässt sich der Fricktaler Bergbau bis in die Zeit um 1200 zurückverfolgen. Bemerkenswert ist die bereits im Hochmittelalter einsetzende Verlagerung der Eisenproduktion vom Oberen Fricktal an den Fuss des Schwarzwalds. Spätestens im 12. Jahrhundert nahmen hier die ersten Schmelzöfen den Betrieb auf. Der älteste schriftliche Hinweis stammt von 1207. Es handelt sich um einen Vergleich zwischen dem Kloster Säckingen und den Grafen von Habsburg. Das Kloster als Grundherr in Laufenburg hatte sich unter anderem über die fortschreitende Abholzung des Waldes bei Laufenburg beschwert. Grund für diesen Raubbau waren die dortigen Eisenschmelzen. Säckingen setzte ein Holzschlagverbot durch. In der Folge dürfte vermehrt Holz vom Hotzenwald zu Kohle verarbeitet worden sein, was den dortigen Siedlungsausbau beschleunigte. Wahrscheinlich förderte das Holzschlagverbot bei Laufenburg an anderen Orten die Entstehung von Schmelzanlagen. 1306 findet erstmals ein Eisenwerk in Wehr Erwähnung.

Bedeutendes Bergbaugewerbe

Während Jahrhunderten gelangte Erz von den Gruben bei Wölflinswil über Gipf-Oberfrick, Frick und Eiken nach Laufenburg oder über die Säckinger Brücken zu den Schmelzen bei Säckingen, Wehr und Murg. Der Entzweg in Gipf-Oberfrick erinnert an diese Erzfuhren. Ein Stück des einstigen Transportwegs hat sich am Nordfuss des Fürbergs bei Oberfrick erhalten. Im unteren Teil des gegen 200 Meter langen Hohlwegs ist parallel zum Hauptweg eine Ausweichspur erkennbar, die das Kreuzen von Fuhrwerken ermöglichte. In weitaus geringeren Mengen wurde Erz von den Abbaustellen bei Herznach und Ueken über Frick in Richtung Rhein geführt.

Bergbau und Erztransport ermöglichten manchem Bauern im Umfeld des Erzreviers einen nicht unbedeutenden Zusatzerwerb. Auch Frick profitierte vom Bergbaugewerbe. In den Schriftquellen finden vor allem



Erzfuhrleute Erwähnung. Auf einer 1521 erstellten Liste der damaligen Erzarbeiter, Masselbläser (Betreiber von Schmelzöfen) und Fuhrleute stehen sieben Niederfricker.[3] Nicht erfasst wurden die Beschäftigten des Eisenwerks im Fricker Unterdorf.

Nicht nur Fuhrleute verdienten am Erztransport, sondern auch Handwerker, die Transportfahrzeuge, Hufeisen, Zuggeschirr und Zaumzeug herstellten, also Wagner, Schmiede und Sattler, und natürlich die Wirtsleute entlang der Transportrouten. Der Flügelaltar aus der Herznacher Verenakapelle dokumentiert auf seine Weise das mit dem Erzabbau in Verbindung stehende Gewerbe. Das spätgotische Kunstwerk von 1516 lagert heute im Depot des Museums Aargau. Von den sechs auf dem Altar dargestellten Heiligen stehen drei mit dem Eisengewerbe in Verbindung: St. Barbara als Schutzheilige der Bergleute, Metallgiesser und Schmiede, St. Agatha als Patronin der Köhler und Eisenschmelzer sowie der heilige Eligius als Patron der Schmiede und des metallverarbeitenden Gewerbes schlechthin, ebenso der Berg- und Fuhrleute, der Wagner, Sattler und Korber. Ob der Altar von im Eisengewerbe tätigen «Berufsgruppen» oder gar von der Erzergemeinde (vgl. unten) gestiftet wurde, ist nicht bekannt. Tatsache ist, dass er vom Eisengewerbe massgeblich geprägt wurde und als sakrales Zeugnis des damals in voller Blüte stehenden Fricktaler Bergbaus angesehen werden darf.[4]

Umfang der Erzfuhren

Die Erztransporte wurden, so die gängige Ansicht, zu-

△◁ Der alte Erztransportweg am Nordfuss des Fürbergs bei Oberfrick.

△ Eine Liste von 1521 nennt sieben Erzarbeiter aus Frick (StAAG, AA 6336).

▷ Kopien von Statuen des Flügelaltars von 1516 aus der Herznacher Verenakapelle: St. Agatha, Patronin der Köhler und Eisenschmelzer, und St. Eligius, Schutzheiliger des metallverarbeitenden Gewerbes, der Berg- und Fuhrleute sowie der Wagner, Sattler und Korber.

meist mit einachsigen, von Rindern oder Pferden gezogenen «Karretten» mit einem Fassungsvermögen von etwa 700 Kilogramm Erz bewerkstelligt. Nachdem um 1600 die letzten Bläjen (Schmelzöfen) im Umfeld der Erzgruben wegen Holzkohlenmangels aufgegeben worden waren, dürften die rechtsrheinischen Eisenwerke die einzigen Abnehmer des Fricktaler Erzes gewesen sein. Die unvollständig erhaltenen Rechnungsbücher der Herrschaft Rheinfelden überliefern die jährliche Zahl der Erzfuhren von den Gruben zu den Schmelzhütten:[5]

Jahr	In die Eisenwerke geführte Anzahl Karretten	Davon von Fuhrleuten aus der Homberger Vogtei (Frick, Gipf, Oberfrick)
1596	1180	282
1598	1178	306
1599	1186	250
1601	1088	336
1602	1212	372
1603	1208	276
1604	1138	444
1605	910	291
1608	1090	310
1609	1022	276
1610	753	205
1611	779	211
1612	647	125
1614	793	141
1615	787	135
1617	768	208
1621	626	192
1623	722	170
1625	637	205
1626	804	210
1627	822	166
1647	165	24
1653	2707	738
1654	1848	665
1656	2404	750

Jahr	In die Eisenwerke geführte Anzahl Karretten	Davon von Fuhrleuten aus der Homberger Vogtei (Frick, Gipf, Oberfrick)
1657	2610	704
1659	2261	386
1661	1720	570
1662	2454	854
1663	2986	882
1666	4292	1616
1670	3209	994
1671	2914	926
1673	2684	1000
1674	2582	850
1676	1368	604
1680	421	109
1685	1060	220
1686	2066	500
1687	2906	956
1689	1916	548
1690	1666	506
1691	2944	822
1692	1642	546
1695	2070	752
1705	1136	509
1706	869	510
1707	834	461
1708	751	421
1709	754	504

Jahr	In die Eisenwerke geführte Anzahl Karretten	Davon von Fuhrleuten aus der Homberger Vogtei (Frick, Gipf, Oberfrick)
1710	669	478
1711	551	319
1712	503	350
1717	525	211
1718	438	208
1719	438	160
1720	395	185
1721	347	211
1722	384	123
1723	513	169
1724	222	94
1725	433	103
1726	471	152
1727	437	152
1728	524	147
1729	366	137
1730	421	128

Im Jahr 1666 passierten gegen 4300 Erzfuhren Frick – eine stattliche Zahl. Hinzu kamen ebenso viele Leerfahrten. Auffallend ist der Rückgang des Bergbaus und somit der Erztransporte während der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Damals litt das Fricktal unter Missernten infolge schlechten Wetters, den Pestzügen von 1611 und 1628 und dem Dreissigjährigen Krieg (1618–1648), der unsere Region ab 1633 mit Kämpfen, Plünderungen, Verwüstungen und Truppeneinquartierungen heimsuchte. Ausdruck jener Krisenzeit sind die intensivierte Hexenverfolgung sowie der Rappenkrieg von 1612 bis 1614, ein Aufstand der Landbevölkerung vor allem in der Herrschaft Rheinfelden, ausgelöst durch die Erhöhung des Rappenmasspfennigs (Getränkeumsatzsteuer) durch die habsburgische Landesherrschaft.
Obige Zahlen zeigen den Bedeutungsverlust des Fricktaler Bergbaus in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Die noch bestehenden Eisenwerke am Hochrhein verhütteten meistens statt des Fricktaler Eisenooliths das qualitativ bessere Bohnerz aus anderen Gruben. In der Mitte des Jahrhunderts endete schliesslich die Erzgewinnung bei Wölflinswil.

Aus den Protokollen des Homburger Vogteigerichts
Die Verhandlungsprotokolle des für die Dörfer Frick, Gipf und Oberfrick zuständigen Homburger Vogteigerichts enthalten vereinzelte Hinweise zum Erztransport und zum Bergbau.[6] Die Einträge finden sich im ersten Protokollbuch, das die Jahre von 1653 bis 1667 umfasst, eine Zeit, als der Erzabbau einen weiteren Höhepunkt erreichte. Mehrmals tritt die Bezeichnung *Erntzgreber* auf. Ein Urteil von 1655 verpflichtete jeden Erzgräber zur Bezahlung von sechs Batzen an die Arbeit des Brun-

nenmachers. Aus dem Jahr 1665 wird ein Streit zwischen dem Weber Schmid und Andreas Rohrer überliefert. Letzterer weigerte sich, für seinen Sohn dem Weber den Lehrlingslohn zu bezahlen. Grund: Schmid hatte den Lehrling entgegen einer Abmachung für Arbeiten auf dem Acker und in den Erzgruben eingesetzt. Vor Gericht stritt man sich auch um Zugtiere. Manche Bauern liehen sich die Tiere aus, andere teilten sich Rinder oder Pferde, was nicht immer reibungslos ablief. So entbrannte im Mai 1659 zwischen Konrad Bader und Hans Rüeggi ein Streit um Zugtiere, weil sie der eine auf dem Acker, der andere aber für Erzfuhren beanspruchte. Im folgenden Jahr beschäftigte sich das Gericht mit einer Auseinandersetzung zwischen den Erzführern Lorenz Mettauer und Konrad Häseli, die sich ein Pferd teilten. Erz und Erzfuhren dienten auch als Zahlungsmittel. So fertigte das Gericht 1657 eine Schuldverschreibung über 27 Gulden und 3 Wagen Erz. Und 1660 tauschte Konrad Husner mit dem Küfer Fridolin Mettauer ein Pferd gegen ein Stück Matten und zwei Erzfuhren nach Säckingen.

Das Eisenwerk im Unterdorf

1494 gründeten 33 Hammerschmiede-Meister den Hammerbund. Allein in Laufenburg standen 18 Eisenwerke dieser zunftähnlichen Vereinigung. Weitere befanden sich in Aarau, Basel, Olten, Säckingen, Murg, Binzgen, Zeiningen und in der Obervogtei Fricktal. Die Werke bestanden zumeist aus einem Schmelzofen und einer Hammerschmiede und bezogen ihr Erz aus den Gruben im südlichen Fricktal. Der Hammerbund beschränkte die Eisenmenge, die ein Werk jährlich verarbeiten durfte, auf rund 1800 Kilogramm. Damit garantierte man jedem Hammerwerk ein Auskommen, was damals wichtiger war als wettbewerbsfördernde Konkurrenz.

Erzgräber, Erzfuhrleute und Masselbläser im Umfeld des Erzreviers waren ihrerseits in der sogenannten Erzergemeinde zusammengeschlossen. Gegen den mächtigen Hammerbund hatte sie allerdings einen schweren Stand. Die Grossschmiede diktierten die Preise für Erz und Holzkohle und zwangen die Erzergemeinde, Eisenerz nur an die Mitglieder des Hammerbundes zu liefern. Ebenso durften die Bläjen der Erzergemeinde das produzierte Eisen lediglich dem Hammerbund verkaufen.

Das im Fricktal erwähnte Eisenwerk des Hammerbundes stand wohl im Fricker Unterdorf. Es nutzte die Wasserkraft des von Gipf her kommenden Kanals. Wasserräder betrieben die Blasbälge des Schmelzofens und die grossen Hämmer der Schmiede. Seit wann hier Erz verarbeitet wurde, ist ungewiss. Ein zu Beginn des 16. Jahrhunderts verfasstes Farnsburger Güterverzeichnis erwähnt einen Acker in der Fricker Flur Gruben, *daruff yetz der Hammer statt.* Einen Hammer mit Eisenschmelze nennt auch die 1548 gedruckte Chronik von Stumpf. 1494 gehörte das Werk Hans Schmidt, Mitbegründer des Hammerbundes. Später tritt Marcel Egg, Schwiegersohn des Laufenburger Bürgermeisters Friedrich Mandacher, als Besitzer in Erscheinung. 1596 befand sich die Hammerschmiede in der Hand des in Frick wohnenden Galli Böheim.[7]

Mit den letzten Schmelzöfen in Wölflinswil, Wittnau und Oberhof stellte auch die Fricker Bläje um 1600 den Betrieb ein, wegen Holzmangels, wie die bereits genannten Rechnungsbücher der Herrschaft Rheinfelden aus

jener Zeit vermerken. Für die Herstellung von 1 Tonne Eisen benötigte man zwischen 5 und 8 Tonnen Holzkohle, die in der Nähe der Bläjen hergestellt wurden. Im südlichen Fricktal litten daher die Wälder bereits im Mittelalter an Übernutzung, was zur oben erwähnten allmählichen Verlagerung der Eisenproduktion an den Rhein beitrug und um 1600 zum Niedergang der letzten Schmelzöfen im Umfeld der Erzgruben führte.
In Frick erinnert noch der Flurname Hammermätteli unterhalb des Schaffnereigebäudes an die einstige Hammerschmiede. Auch weisen umfangreiche Schlackenfunde auf das ehemalige Eisenwerk hin: 1997 kamen bei einem Bauaushub beim Schaffnereigebäude etwa 1000 Kubikmeter Verhüttungs- und Schmiedeschlacken zum Vorschein.

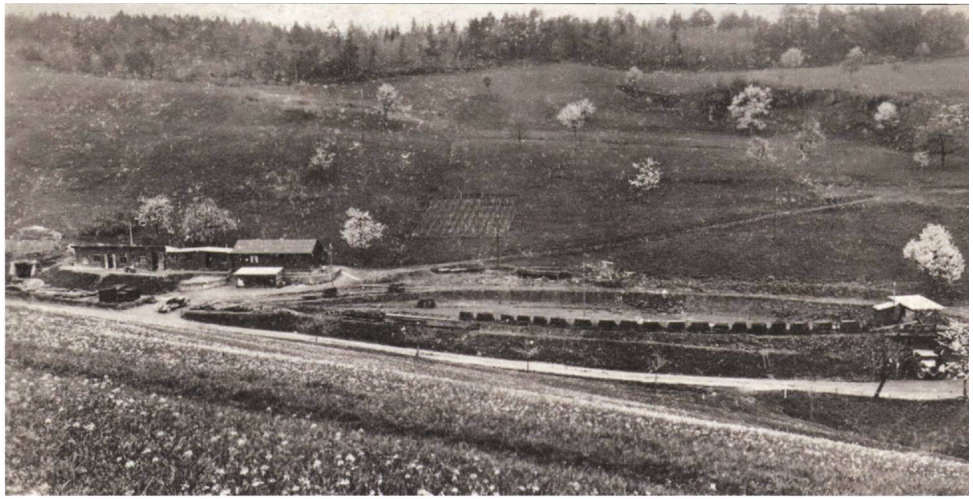
▷ 20 Kilogramm schweres Schlackenstück aus dem ehemaligen Eisenwerk im Fricker Unterdorf (16. Jh.).

Bedeutung des Eisenwerks
Die wirtschaftliche Bedeutung des Fricker Eisenwerks für das Dorf ist aufgrund fehlender Quellen schwer abzuschätzen. Einen Anhaltspunkt für den Stellenwert einer Eisenhütte in einer, wenn auch kleineren Gemeinde liefert uns ein Rechtsstreit zwischen dem Hammerbund und der Erzergemeinde. Es ging um den Verkauf von Erz und Masseln von Angehörigen der Erzergemeinde an ein neu errichtetes Schmelzwerk mit Hammerschmiede im seit 1502 bernischen Densbüren. Gegen diese Lieferungen ins Ausland und an ein dem Hammerbund nicht angeschlossenes Werk klagten die Grossschmiede. Anwälte beider Parteien fochten 1519/20 den Rechtsstreit vor dem zuständigen Gericht in Ensisheim aus.
Die Fricktaler beriefen sich bei ihren Erzlieferungen ins Ausland auf hergebrachtes Recht. Für die Bergwerksgenossen war es zudem unhaltbar, dass sie das von ihnen produzierte Eisen allein dem Hammerbund anbieten durften, der es dann teilweise in die Kantone Bern und Solothurn *vff das aller teürst* weiterverkaufen würde. Blieben die vom Hammerbund erlassenen Verbote bestehen, so würden 400 Menschen, die das Bergwerk ernähre, verderben, behaupteten die Beklagten. Die oben erwähnte Liste von 1521 enthält 111 Namen[8], davon 7 aus Frick, womit die Angaben der Erzergemeinde zutreffen dürften, zählt man die von den Arbeitern ernährten Angehörigen hinzu.
Die Kläger führten ins Feld, dass die Mitglieder der Erzergemeinde die Landwirtschaft vernachlässigen würden. Würden sie ihre Güter richtig bebauen und nur zu gegebenen Zeiten im Bergwerk arbeiten, hätten sie wegen des Verbots von Erz- und Eisenlieferungen ins

Ausland keine Not zu befürchten. Das Schiedsgericht in Ensisheim stellte sich auf die Seite des Hammerbundes und untersagte der Erzergemeinde den Verkauf von Erz und Eisen an Eisenwerke, die nicht dem Bund angehörten.
Doch auch später gelangte Erz nach Densbüren. 1563 mussten die Fricktaler Bergleute auf Druck des Hammerbundes die Lieferungen erneut einstellen, was den Betrieb des Eisenwerks abwürgte. Die Reaktion der Densbürer veranschaulicht die wirtschaftliche Bedeutung, die ein solches Werk für ein Dorf haben konnte: Der Aarauer Joachim Schmuzinger, der das Eisenwerk vom Staat Bern als Lehen besass, bat zusammen mit der *ehrsamen Gemeynde dess Dorffes Tenspüren* den Landvogt von Schenkenberg um Hilfe. Die vom Eisenwerk beschäftigten Schmelzer, Schmiede und Köhler taten zusammen mit Schmuzinger gegenüber dem Landvogt ihren Unmut über die erzwungene Stilllegung des Werks kund. Dieser berichtete nach Bern, *dass eine ganze Gemeynde zu Tenspüren sich bis anhär mitt irer Arbeyt (zu sölichem Gwärbe dienende) merertheils ernertt und ir Begangenschafft* [Auskommen] *damit geheptt.* Da der Hammerbund nun Erzlieferungen nach Densbüren untersage, sei dieses Gewerbe *öd und unnüz gelegtt* und *die Gemeynde irer Beganschafftt hiedurch beroubtt.* Auch diesmal unterlag die Erzergemeinde dem Hammerbund, was das Ende des Densbürer Eisenwerks bedeutete.[9]

Wiederbelebung der Erztransporte

Mit der Eröffnung des Herznacher Erzbergwerks 1937 wurde Frick noch einmal – und wohl zum letzten Mal – Durchgangs- und sogar Verladeort für Eisenerz. Bis Mitte 1942 brachten Lastwagen das Erz zum Fricker Bahnhof, wo es in Eisenbahnwaggons geschüttet wurde. In den Jahren 1937 bis 1941 gelangten auf diese Weise rund 475 300 Tonnen Erz nach Frick, gegen 212 000 Tonnen allein 1941! In diesem Jahr erreichte der Erzabbau seinen Höhepunkt. So führten die beiden Transportunternehmer Fridolin Ackle aus Herznach und Eduard Fasler aus Densbüren mit ihren Lastwagen beispielsweise im Oktober 21 230 Tonnen Erz zum Bahnverlad. Pro Tonne erhielten die Transporteure 1.25 Franken.[10]



△ Das 1937 in Betrieb genommene Bergwerk Herznach. Rechts Erzverlad auf einen Lastwagen (Postkarte Ende der 1930er-Jahre).

◁ Erzverladevorrichtung des Bergwerks Herznach um 1940.

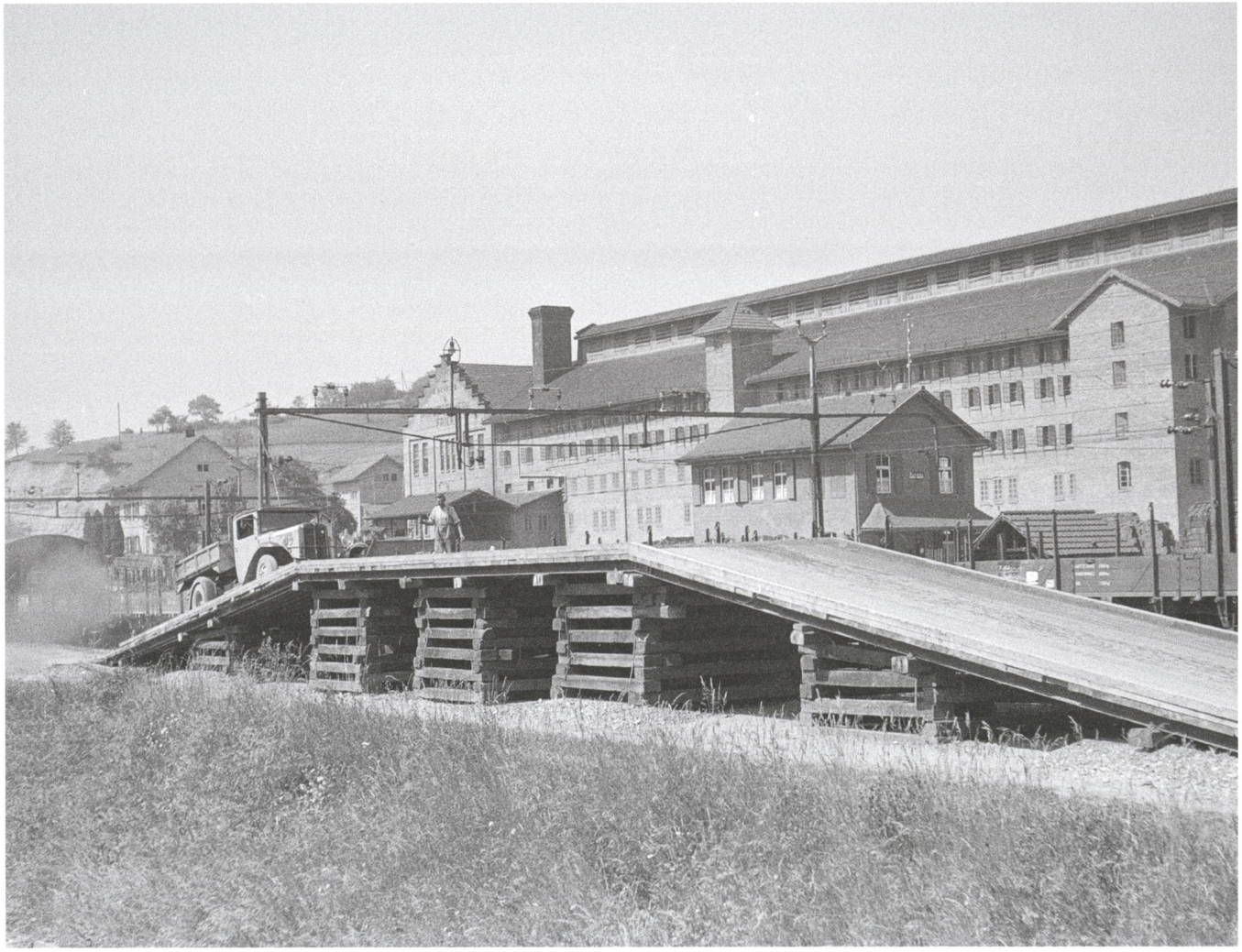
Der Bahnhof dehnte die Verladezeit aus, denn innerhalb der normalen Geschäftsstunden hätte man die tägliche Erzmenge von 400 Tonnen (1939) nicht bewältigen können. Eine Vermehrung des Personalbestands oder ein Ausbau der Gleisanlagen und der Verladeeinrichtungen wären mit unverhältnismässig hohen Kosten verbunden gewesen, weshalb die SBB sich für längere Verladezeiten entschied. Die Studiengesellschaft für den Abbau von Eisenerz in der Schweiz, welche die Herznacher Mine anfänglich versuchsweise betrieb, durfte auch mit Bewilligung des Kantons ausserhalb der ordentlichen Geschäftsstunden des Bahnhofs Erz verladen. Damit konnte das Bergwerk möglichst viel Erz nach Deutschland verkaufen, was für die sich im Aufbau befindende Grube überlebenswichtig war.[11]

Lärm erhitzt die Gemüter

Lastwagenlärm, Staubentwicklung, Schäden an den Strassen und das Poltern des in die Bahnwaggons fallenden Erzes führten immer wieder zu Reklamationen seitens der Fricker Bevölkerung. Vor allem die abendlichen Lärmimmissionen sorgten für Unmut, denn die Erztransporte begannen morgens um 7 Uhr und dauerten zeitweise bis 23 Uhr. Im Mai 1939 beschwerte sich ein Bürger beim Bezirksamt über diese seiner Meinung nach unhaltbaren Zustände. Im folgenden Monat erhielt das Bezirksamt eine weitere Klage, unterschrieben von 23 Personen, darunter auch Pfarrer Otto Knecht. In einer Stellungnahme an das Bezirksamt zeigte der Gemeinderat wenig Verständnis für die Beschwerdeführer:

Seit Jahren, ja Jahrzehnten, suchen die Behörden von Frick nach Zuzug von Industrie. Allgemein wird der Abbau des Eisenerzlagers begrüsst und bereits setzt man in Frick grosse Hoffnungen auf die Verhüttungsmöglichkeit im Fricktale. Bereits werden im Eisenbergwerke 72 Arbeiter beschäftigt. Der Erzabbau trägt wesentlich für die Verminderung der Arbeitslosigkeit im Fricktale bei. All dieser Umstände zufolge scheint uns die Beschwerde unverständlich. Der durch das Verladen des Eisenerzes verursachte Lärm steht in keinem Verhältnis zur Wichtigkeit inbezug auf die wirtschaftliche Bedeutung jener Industrie. Die Beschwerdeführer scheinen allzusehr industriefeindlich eingestellt zu sein, wohl nicht ahnend, was die Eingehung fragl. Industrie für eine ganze Anzahl von Familien für Folgen zeitigen würde. Die angebliche Nachtruhestörung sei nicht derart nervenzermürbend, wie von den Beschwerdeführern dargelegt, schrieb der Gemeinderat weiter. Zudem wickle sich der Erztransport innerhalb der für Lastwagenfahrten gesetzlich garantierten Zeit ab. Ein um etwa 22 Uhr vorgenommener Augenschein habe gezeigt, dass die Eisenbahn zeitweise den Lärm der Erztransportautos sogar übertöne. *Nicht zu übersehen ist zuallerletzt, dass die Liegenschaftsersteller im Bahnhofquartier (fast restlos wurden die Gebäude nach dem Bahnbau erstellt) bereits schon bei der Neubauerstellung damit rechnen mussten, dass, bedingt durch den Bahnverkehr, sie sich nicht stetsfort einer angenehmen Nachtruhe erfreuen können.*[12]

Auch Bahnhofvorsteher Füllmann gebrauchte deutliche Worte: *Kritiker und Nörgler finden sich immer. Zugegeben werden muss, dass der Entlad der Autos in die Bahnwagen etwas Lärm und Poltern verursacht. Der Lärm ist aber bestimmt nicht stärker als wenn in der Nacht ein Güterzug vorbeifährt. Sicher kann man sich an diesen Lärm gewöhnen so gut man sich an andere Sachen gewöhnen muss. Z. B. ist es auch nicht angenehm vom Frühling bis tief in den Som-*



△▷Bahnverlad des Erzes in Frick 1937 (SBB Historic, Bern).

▷Chauffeur Hans Schweizer mit einer Erzfuhre beim Fricker Bahnhof 1942. Der Lastwagen vom Typ Berna G6 aus dem Jahr 1932 mit einer Nutzlast von 6 Tonnen wurde 1940 vom Transportgeschäft Fridolin Ackle in Herznach angeschafft. 1941 erhielt das Fahrzeug einen Holzvergaser (Ackle Transport GmbH, Herznach).

◁
Improvisierte Erzverladerampe beim Fricker Bahnhof 1937. Im Hintergrund das imposante Dachziegelwerk (SBB Historic, Bern).

mer hinein alle Abend das Fröschenkonzert aus den nahen Tümpeln des Dachziegelwerkes anzuhören. Aber man gewöhnt sich auch daran. Obwohl ich nicht viel weiter von der Erzrampe entfernt wohne als die Beschwerdeführer, so stört dieser Betrieb weder mich noch meine Familie. Bis heute ist keinem Menschen eingefallen zu reklamieren, wenn während der Kirschenernte der Verlad bis morgens 2 Uhr dauert.[13]

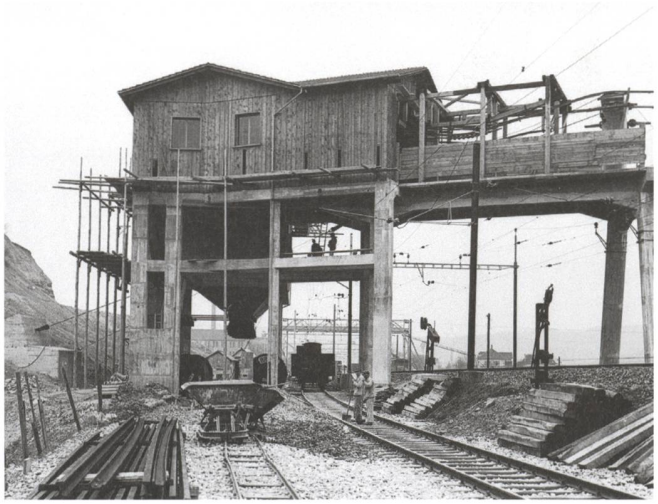
Das Thema erregte auch an der Gemeindeversammlung vom 12. Juni 1939 die Gemüter, als ein Anwesender die Beschwerdeführer kritisierte. Er riet diesen, *und speziell den Staatsangestellten darunter, Watte in beide Ohren zu stopfen.*

Der Redner erhält für seine unmotivierten Angeiferungen gegen Männer, die noch etwas auf Recht und Ordnung halten, einen richtigen Denkzettel, schrieb der Korrespondent des «Frickthalers» in seinem Bericht über die Gemeindeversammlung und fragte: *Ist es recht, dass die Strassenanwohner bis nachts ½11 Uhr, ja bis 11 Uhr in ihrer Nachtruhe gestört werden durch das Rattern der Lastwagen und das entsetzliche Donnern beim Abladen auf der Station? Wo und in welcher Ortschaft wäre das zulässig? Nun, das letzte Wort ist noch nicht gesprochen, obwohl an der Gemeinde einfach Schluss der Diskussion gemacht wurde. Richtig hatte Herr Pfarrer Knecht, wenn er sagte, wenn nach christlichen Grundsätzen belöhnt würde, wäre es nicht nötig, dass bis in alle Nacht hinein gefahren würde.*[14]

Die Beschwerdeführer betonten an der Gemeindeversammlung ausdrücklich, dass ihre Kritik nicht gegen das Bergwerk gerichtet sei, sondern lediglich gegen die Fuhren und den Verlad ausserhalb der normalen Arbeitszeiten. Auf grosses Unverständnis gestossen waren auch die Erzfuhren am Karfreitag.

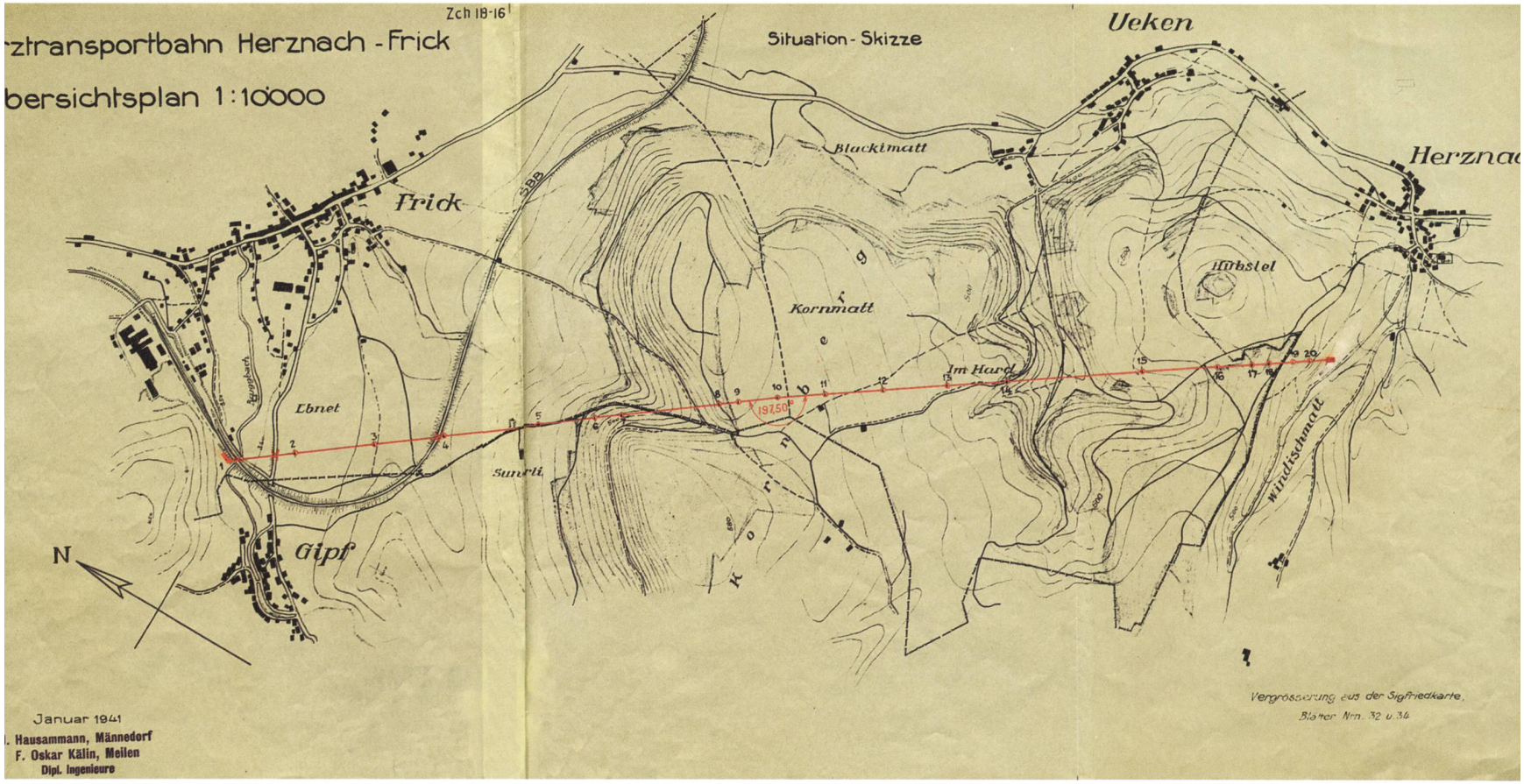
Gemeindeammann Arnold Fricker verwies auf den schlechten Eindruck, den die Beschwerde bei der Bergwerksdirektion gemacht habe. In Zukunft würde es schwerer fallen, in Frick Industrie anzusiedeln, befürchtete Fricker. Es wäre besser gewesen, die Sache mit der Direktion des Bergwerks zu besprechen, als mit einer Beschwerde ans Bezirksamt zu gelangen, gab der Gemeindevorsteher zu bedenken.
Mit dem Ausbruch des Krieges im September 1939 rückten die Lärmprobleme in den Hintergrund.

Seilbahn ersetzt Lastwagen
Ab Juni 1942 führte eine 4,2 Kilometer lange Seilbahn mit 120 Wagen das Erz vom Silo beim Bergwerk zur Verladestation südlich des Fricker Bahnhofs. Ein Seilbahnwagen transportierte 600 bis 700 Kilogramm Erz, so viel wie eine «Karrette» in früheren Jahrhunderten. War die Seilbahn ausser Betrieb, griff man auf die Lastwagen zurück. Bereits im ersten Jahr stand die Bahn mehrmals wegen Reparaturarbeiten still. Ein grösserer Unterbruch erfolgte nach einem Brand mit Explosion beim Herznacher Silo am 22. November 1956. Das Tragseil der Bahn zerriss und alle 120 Wagen fielen zwischen Herznach und Frick auf den Boden. Die Reparaturarbeiten dauerten bis August 1957.
Manche Herznacher und Ueker bedauerten die Einstellung der Lastwagentransporte, nutzte man doch die zwischen dem Bergwerk und dem Fricker Bahnhof hin und her pendelnden Fahrzeuge als «Gratis-Taxis». Ein Wink mit der Hand, und der Lastwagen hielt und nahm die Wartenden mit.
1967 stellte die Betreiberin der Herznacher Grube, die 1940 gegründete und in Frick ansässige Jura-Bergwerke

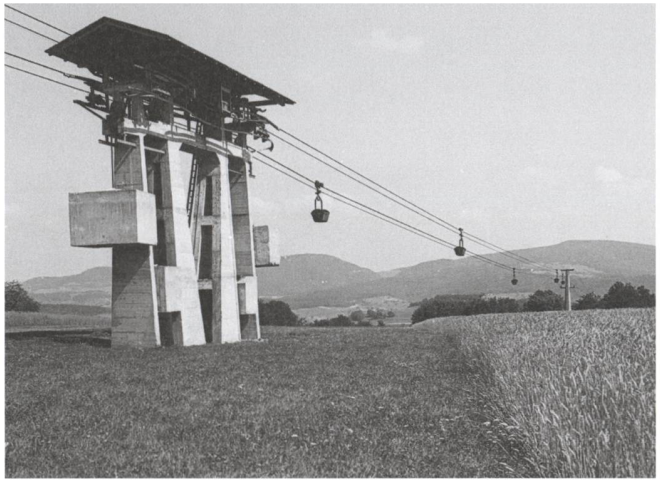


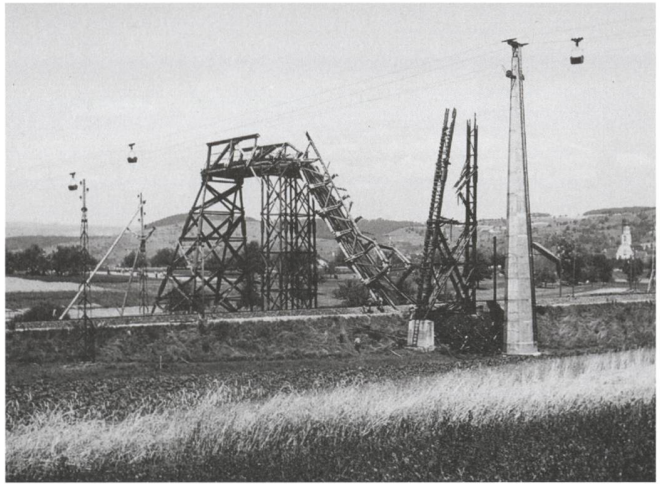
△
Verladesilo der im Juni 1942 in Betrieb genommenen Erzseilbahn beim Bergwerk (Kurt Knecht, Hornussen).

◁
Erzsilo beim Bahnhof Frick (Kurt Knecht, Hornussen).



Plan der Erzseilbahn vom Herznacher Bergwerk nach Frick 1940 (Gemeindearchiv Frick, Planarchiv).





AG, den Erzabbau ein. Seit 1937 waren in der Mine rund 1,62 Millionen Tonnen Erz gefördert und zum Bahnverlad nach Frick transportiert worden.[15]

Geplante Verhüttungsanlage im Ebnet

In der Schweiz wurden schon vor der Betriebsaufnahme des Herznacher Bergwerks Verhüttungsmöglichkeiten für das einheimische Eisenerz geprüft. Während der ersten beiden Kriegsjahre befassten sich Bund und Kanton ernsthaft mit dieser Frage. Als der Aargauer Grosse Rat am 23. November 1940 der Übertragung der Bergbaukonzession an die neue Jura-Bergwerke AG zustimmte, gab er die Empfehlung ab: *Die Gesellschaft hat die Möglichkeiten der Verhüttung der Erze in der Schweiz, vorab im Aargau und im Fricktal, weiter ernsthaft zu prüfen und zu fördern.*[16] Damals gelangte das Herznacher Erz im Rahmen von Kompensationsgeschäften nach Deutschland, im Gegenzug erhielt die Schweiz Kohle und Eisen. 1945 befasste sich ein Konsortium, bestehend aus der Jura-Bergwerke AG, der von Rollschen Eisenwerke in Gerlafingen und der Nordostschweizerischen Kraftwerke (NOK), intensiv mit dem Bau einer Verhüttungsanlage. Unterstützt wurde es von einem Initiativkomitee zur Förderung der Eisenerz-Industrie in der Region, dem Vertreter der Gemeinderäte von Frick und umliegenden Ortschaften sowie Grossräte angehörten. Ziel des vom Fricker Ammann geleiteten Komitees war die Schaffung von Arbeitsplätzen in Frick und in der Region. Frick sei bereit, *alles dafür einzusetzen, welches dazu führen könnte, einen Hochofen zu sichern,* beteuerte das Komitee gegenüber der Jura-Bergwerke AG.[17]

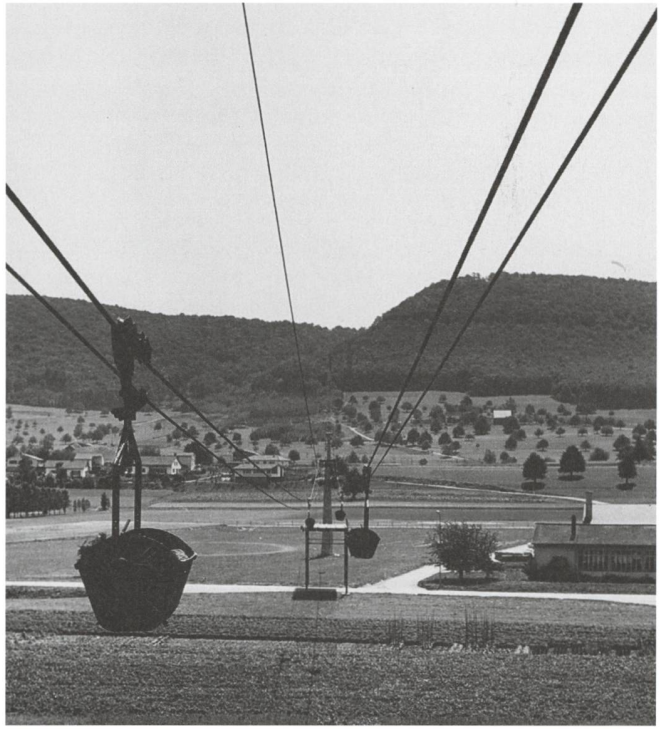
Im Sommer 1945 verdichtete sich die Wahrscheinlichkeit, dass Frick Standort einer Verhüttungsanlage werden könnte. Obwohl noch kein definitives Projekt existierte und noch manches in der Schwebe lag, orientierte an der Einwohnergemeindeversammlung vom 16. August 1945 Ammann Fricker fast euphorisch über einen geplanten Schmelzofen im Ebnet. *Der Gemeinderat in Verbindung mit einigen Grossräten aus dem Fricktal brachte es fertig, die Verhüttung des Eisenerzes für das Fricktal zu sichern. Nunmehr sei es soweit, dass der Bau des Hochofens sehr wahrscheinlich sei. (...) Der Gemeinderat hoffe, dass das Werk kommt und der Gemeinde neuen Aufschwung bringt,*

◁△
Spannstation der Erzseilbahn auf dem Fricker Kornberg (Kurt Knecht, Hornussen).

◁◁
1950 zerstörte ein Brand die hölzerne Schutzbrücke der Erzseilbahn, die hier die Geleise der SBB überquerte (Kurt Knecht, Hornussen).

hält das Protokoll der Versammlung fest. Der in Frick wohnende Betriebsleiter des Herznacher Bergwerks, Ingenieur Adolf Frei, warnte allerdings vor verfrühtem Optimismus und zu hohen Erwartungen.
In der Tat gab es noch viele Abklärungen vorzunehmen. Unklar war etwa, wie das Eisenwerk an die Bahn angeschlossen werden könnte. Die SBB riet, den Ofen nördlich des Bahnhofs in der Lammet zu bauen, was aber vonseiten der Jura-Bergwerke AG abgelehnt wurde. Offenbar hatte man sich bereits für das Ebnet als Standort entschieden. Da für die SBB der Bau von Gleisanschlüssen laut eigenen Angaben meist nicht rentierte, hätten wohl die Jura-Bergwerke AG und die Gemeinde Frick den Bahnanschluss des Hüttenwerks bezahlen müssen.[18]
In Frick liefen gerade eine Güterregulierung und eine Ortsplanung. Architekt Fritz Lodewig, von der Gemeinde beauftragter Ortsplaner, wehrte sich gegen ein Eisenwerk im Ebnet und drängte auf eine Besprechung mit den wichtigsten Akteuren des Projekts. Sie trafen sich unter dem Vorsitz von Ammann Fricker am 3. Oktober 1945 im Hotel Bahnhof. Anwesend waren unter anderem Vertreter des Konsortiums, der SBB und des Kantons.
Eine intensive Diskussion drehte sich um den Standort der Verhüttungsanlage. Ortsplaner Lodewig sah das Ebnet als künftiges Wohngebiet und wollte die Industrie in der Lammet platzieren. Dieses Areal könne mit der Bahn leicht erschlossen werden und sei als Industriegebiet sehr entwicklungsfähig, hielt Lodewig fest. Sollte das Eisenwerk dennoch im Ebnet gebaut werden, dürfe es das Dorf nicht verunstalten und den Blick auf die Kirche nicht verdecken.

Laut Ingenieur Hans Fehlmann, Leiter der Jura-Bergwerke AG, könnte ein Schmelzofen im Ebnet wirtschaftlicher betrieben werden als in der Lammet. Für das Ebnet sprachen die bestehende Erzseilbahn sowie der vorhandene Platz für die Lagerung von 30 000 Kubikmeter Erz. Noch ungeklärt war die Versorgung der Verhüttungsanlage mit Kühlwasser. Man ging von 1000 bis 1500 Litern pro Minute aus, was die Kapazität der Fricker Wasserversorgung übertroffen hätte.



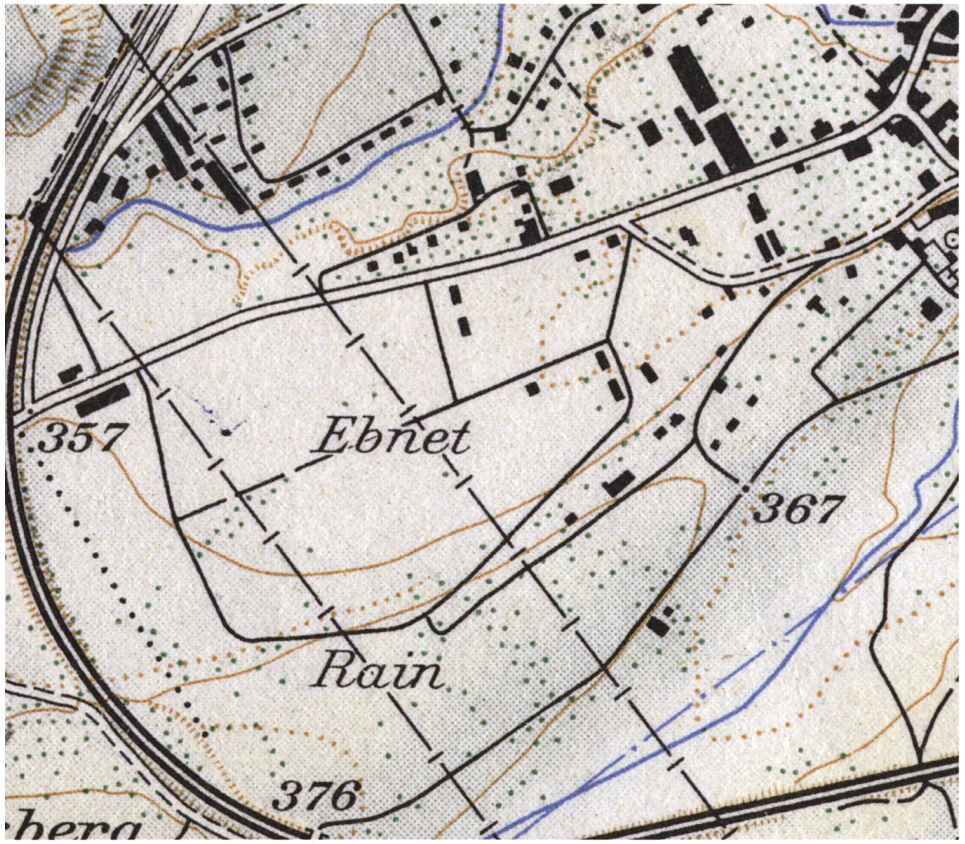
▷▷ Die vom Kornberg herabführende Erzseilbahn überquert das Ebnet. Ein Projekt für eine Verhüttungsanlage im Ebnet wurde 1948 endgültig aufgegeben (Kurt Knecht, Hornussen).

Gemäss damaligem Stand der Überlegungen hätte der Bau des Eisenwerks 1,5 bis 2 Millionen Franken gekostet. Der Ofen wäre lediglich während eines halben Jahres betrieben worden, in den warmen Monaten, wenn die Kraftwerke genügend Strom für den Schmelzprozess liefern konnten. In der anderen Jahreshälfte hätte die Belegschaft im Bergbau gearbeitet. Vorgesehen waren eine Tagesproduktion von 200 Tonnen und eine jährliche Gesamtproduktion von 30 000 Tonnen Roheisen.[19]
Bereits am Tag nach der Versammlung im Hotel Bahnhof beschloss der Gemeinderat, im Rahmen der laufenden Güterregulierung im Ebnet Land für den geplanten Ofen zu reservieren.[20]

Das Aus für den Fricker Ofen

Die grosse Ernüchterung folgte am 6. August 1948 anlässlich einer Besprechung zwischen dem Gemeinderat und Hans Fehlmann. Der Ingenieur unterrichtete die Fricker Gemeinderäte über einen Landkauf der Jura-Bergwerke AG in Sisseln. Es handelte sich um ein Areal in der Grösse von etwa 25 Hektaren als Standort für eine künftige Verhüttungsanlage. Dies bedeutete das Aus für den geplanten Ofen im Ebnet. Der Fricker Gemeinderat sei an dieser Entwicklung nicht ganz unschuldig, bemerkte Fehlmann. Er kritisierte die Ablehnung der Gemeindebehörden, der Jura-Bergwerke AG im Ebnet Land zu verkaufen oder zumindest ein Vorkaufsrecht einzuräumen. Wäre dies nicht geschehen, so hätte man das Areal in Sisseln nie erworben. *Sicher sei, dass das Hüttenwerk einmal komme,* meinte Fehlmann.[21]
Das weite Sisslerfeld war zweifellos ein geeigneterer Standort für eine Verhüttungsanlage als das zwischen zwei Ortschaften liegende Ebnet, wo sich ein Eisenwerk nur in beschränktem Masse hätte weiterentwickeln können. Zudem bestand in Sisseln die Möglichkeit, die benötigte Wassermenge aus dem Rhein zu pumpen. Was den Erztransport betraf, so dachte man an eine Verlängerung der bestehenden Seilbahn bis nach Sisseln. Wie wir wissen, wurde das Projekt aus wirtschaftlichen Überlegungen nie verwirklicht.
Fehlmanns Vorwürfe sorgten im Fricker Gemeinderat für Unmut. Die Anschuldigungen seien *unter jeder Kritik,* meinte ein Ratsmitglied anlässlich einer Gemeinderatssitzung. Der Gemeinderat habe stets grosses Interesse am Hüttenwerk gezeigt und zusammen mit der Bodenverbesserungsgenossenschaft im Ebnet rund 3 Hektaren Land zusammengelegt und für den geplanten Ofen reserviert. Der Jura-Bergwerke AG wurde jahrelange Geheimniskrämerei vorgeworfen, sodass manche dringende Frage nie befriedigend besprochen werden konnte und man daher eine gewisse Zurückhaltung bezüglich des Landverkaufs geübt habe. Das Gremium räumte hingegen ein, dass man sich über den Standort der Hütte uneinig gewesen war.[22] Tatsächlich wollte eine Mehrheit des Gemeinderates, wie auch Ortsplaner Fritz Lodewig, die Verhüttungsanlage im Gebiet Lammet bauen lassen, was für die Jura-Bergwerke AG nicht in Frage kam.[23]

Dr. Linus Hüsser



△
Ausschnitt der Landeskarte von 1955 mit der Erzseilbahn (linke Linie) und der noch heute bestehenden Seilbahn des Tonwerks (reproduziert mit Bewilligung von Swisstopo, BA 140209).

▷▷
Einer von zwei noch erhaltenen Betonmasten der Erzseilbahn am Abhang des Kornbergs.

Anmerkungen

1 Sonderegger, Stefan: Der Ortsname Frick, in: Frick – Gestern und Heute 1989.

2 Freundliche Mitteilung von David Wälchli, Kantonsarchäologie Brugg. Die laufende Grabung der Kantonsarchäologie in Frick dürfte zu weiteren Erkenntnissen führen.

3 StAAG (Staatsarchiv Aargau): AA 6336.

4 Hüsser, Linus: Der Herznacher Flügelaltar: Ein Zeuge des Fricktaler Erzbergbaus?, in: Vom Jura zum Schwarzwald 1994.

5 StAAG: AA 6555 ff., Rechnungsbücher des Rentamtes der Herrschaft Rheinfelden ab 1596; vgl. auch Münch, Arnold: Die Erzgruben und Hammerwerke im Fricktal und am Oberrhein, in: Argovia 1893/94, S. 68 ff.

6 Zum Folgenden vgl. Fasolin, Werner: Beiträge zum historischen Eisengewerbe in der Vogtei Wölflinswil, in: Vom Jura zum Schwarzwald 1994, S. 38 ff.

[7] Hüsser, Linus: Die Nutzung der Wasserkraft, in: Frick – Gestern und Heute 2007.

[8] Ohne die insgesamt 13 Personen aus Laufenburg und der Herrschaft Urgiz.

[9] Hüsser, Linus: Bläjen in der unmittelbaren Nachbarschaft der Fricktaler Erzgruben, in: Vom Jura zum Schwarzwald 2011.

[10] Freundliche Mitteilung der Ackle Transport GmbH Herznach.

[11] GAF (Gemeindearchiv Frick): Akten des Gemeinderates, Sitzung 6. Juni 1939, Trakt. 519.

[12] Ebda.

[13] Ebda.

[14] Der Frickthaler vom 15. Juni 1939.

[15] Zum Herznacher Bergwerk vgl. Bühler, Rolf: Bergwerk Herznach. Erinnerungen an den Fricktaler Erzbergbau, Aarau 1986; Gemeinde Herznach (Hg.): Mer luege zrugg. Herznach seit dem Jahre 1097, Frick 1999, S. 45–52.

[16] Bühler, S. 58 und 66.

[17] Fricktal-Bote vom 18. Oktober 1945.

[18] GAF: Protokoll des Gemeinderates vom 19. September 1945.

[19] Fricktal-Bote vom 3. Oktober und 20. November 1945.

[20] GAF: Protokoll des Gemeinderates vom 4. Oktober 1945.

[21] GAF: Protokoll des Gemeinderates vom 6. August 1948.

[22] GAF: Protokoll des Gemeinderates vom 18. August 1948.

[23] GAF: Protokoll des Gemeinderates vom 6. Februar 1946.