Vor bald 100 Jahren

Das Bahnprojekt Frick–Kienberg

■ Hansueli Hurter, Erlinsbach

Am Ende des 19. Jahrhunderts tauchte im oberen Fricktal der Wunsch nach einer Bahnverbindung von Frick AG nach Kienberg SO auf, teils um die Talstrasse von den vielen Gipsfuhren zu entlasten, teils aber auch, um den Talverkehr zu beleben und die Wohlfahrt der Bevölkerung zu heben. Die vermehrten Gipsfuhren seit der Eröffnung der Gipsfabrik in Kienberg durch die Genossenschaft Schweizerischer Gipsermeister 1906 hatten ein eigentliches Strassenelend zur Folge. Der Zustand der Strassen wurde dermassen prekär, dass man an eine umfangreiche Strassenkorrektion dachte.

Die Genossenschaft beauftragte die Ingenieure Spyri und Ausfeld aus Basel, ein Projekt für eine Schmalspurbahn auszuarbeiten, welches dann 1909 an einer Versammlung den Delegierten aus den Talgemeinden vorgestellt wurde. Die Ingenieure versuchten vor allem die Vorteile einer Bahn gegenüber einer Strasse aufzuzeigen. Im Konzessionsgesuch, welches dann dasselbe Ingenieurbüro verfasste, stand aber noch mehr:

«Gleichzeitig würde dadurch (durch den neuen Schienenstrang) der ganzen Talschaft mit ihrer grossen Obstproduktion und ihrem Holzexport ein leichterer und vorteilhafterer Absatz ihrer Produkte ermöglicht.»

«Diese für sich lebensfähige Linie bildet aber gleichzeitig das mittlere Teilstück einer früher oder später kommenden Verbindung von Laufenburg und Frick über Wölflinswil, Oberhof, Benken und Küttigen nach der Kantonshauptstadt Aarau und bildet daher die Basis für die vom ganzen Fricktal längst ersehnte direkte Verbindung mit dem Sitz seiner Regierung.» (Konkrete Pläne für eine Benkenbahn mit einem 7,2 km langen Benkentunnel entstanden aber erst 1922.)

Hauptstrasse in Wittnau um 1912 mit Spurrillen der Gipsfuhrwerke. Foto: Adlerauge

La route principale de Wittnau vers 1912, où l'on voit les ornières des convois de plâtre.

Die Konzession wurde am 1. November 1910 erteilt.

Das Projekt wurde von einem Ingenieur Trautweiler aus Zürich begutachtet, der allerdings der Meinung war, dass sich im einfachen Terrain eine Normalspurbahn besser eignen würde. Falls sich die Gipsausbeutung in Kienberg ausdehnen würde, so glaubte er, wäre eine Normalspurbahn für den Abtransport des zusätzlich anfallenden Transportgutes eher geeignet. In seinen Berechnungen und Überlegungen kam er zum Schluss, «…dass eine Bevorzugung der Schmalspurbahn nicht gerechtfertigt wäre».

Die Überbeanspruchung der Talstrasse durch die schweren Fuhrwerke

Schüler aus Basel unternahmen im Sommer 1910 eine Reise durch die Nordostschweiz und marschierten am 11.7.1910 von Sissach nach Frick. Sie schilderten ihre Eindrücke treffend: «Der Zustand der Strasse nach Frick jedoch erinnert stark an die Mandschurei, und bei einer Qualifikation müsste dieser Strecke mindestens das Prädikat ‹abscheulich› zuerkannt werden. Diese so genannte, auf dem Gebiet des Kulturstaates Aargau befindliche Strasse bestand nämlich aus einer Anzahl mit Wasser gefüllten, tiefen Karrengleisen, zwischen denen sich ganz schmale Fussweglein hinzogen, auf denen man sich vorwärts balancieren konnte…»

Landauf, landab war man der festen Überzeugung, dass mit dem Bau einer noch so schönen Strasse dem Strassenelend auf die Dauer nicht abgeholfen werden konnte, denn die Zahl der schweren Lastfuhrwerke, die von Kienberg nach dem Bahnhof Frick fuhren, war sehr gross. Jährlich wurde Gips für 1050 Eisenbahnwagenladungen per Fuhrwerk aus der Gipsfabrik Kienberg nach Frick transportiert. Wie vielen Tonnen entsprach diese Zahl? Die damals für den Gipstransport verwendeten gedeckten Güterwagen K^2 der SBB hatten ein maximales Fassungsvermögen von 12,5 t. Also betrug die Jahresmenge 13125 t. Ein Pferdefuhrwerk konnte mit rund 40 Säcken à 50 kg (damals ein Zentner) beladen werden. Wenn wir annehmen, dass die Fuhrwerke an sechs Wochentagen die Strassen der Dörfer durchpflügten, dann lässt sich eine tägliche Transportmasse von 42 t berechnen. Daraus resultiert eine tägliche Fuhrwerkzahl von 21.

Ab 1905 wurden in die Güterzüge auch die Wagen J^3 mit einem Fassungsvermögen von 15 t eingereiht. Auf alten Fotos mit Güterzügen von damals dominieren aber die Güterwagen K^2.

Es ist hier noch anzufügen, dass in entgegengesetzter Richtung jedes Jahr 100 Wagenladungen mit Kohle und 63 Wagenladungen mit leeren Säcken nach Kienberg

Auszüge aus der Konzession vom 1. November 1910

Art. 2. Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizer Bürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 8. Die Bahn wird eingleisig, mit Normalspur oder mit Spurweite von einem Meter, erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Art. 14. Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 kg Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Art. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000.– per km höchstens 2 Rappen zu erheben.

rollten. Die Gipsindustrie war sehr auf die Kohle angewiesen. So benötigte man Kohle für das Brennen der gebrochenen Gipssteine. Dabei entwich Wasser, und die Steine konnten leichter gemahlen werden. In einer Kochpfanne nochmals erhitzt, verdampfte der Rest des Wassers. Der abgekühlte Gips wurde anschliessend in Säcke und Fässer eingefüllt und für den Abtransport vorbereitet. Einen Teil transportierte man auch nach der entfernteren Station Sissach.

Das Komitee von Wittnau

Ein Komitee in Wittnau ersuchte im August 1910 den Grossen Rat des Kantons Aargau um einen Projektierungskredit und wies darauf hin, «dass die zu projektierende Bahn auch von grosser wirtschaftlicher Bedeutung für das industriearme Fricktal wäre. Gegenwärtig wird das Tal nur von Südost nach Nordwest von einer Bahnlinie durchquert, die dem grossen internationalen Verkehr dient und deren Bahnhöfe von den Dörfern möglichst weit entfernt liegen. Infolgedessen ist die Bevölkerungszahl dieser an Eisenbahnen armen Gegend in den letzten Jahrzehnten stets zurückgegangen ...».

In der Folge verlangte die Baudirektion des Kantons Aargau vom Komitee genaue Zahlen über Kosten und Rentabilität der Bahn. Dieses beauftragte umgehend die Firma Bertschinger u. Cie. in Lenzburg mit der Ausarbeitung eines definitiven Projektes mit Kostenvoranschlag für eine Normalspurbahn von Frick nach Kienberg.

Das Planungsbüro Bertschinger rechnete im August 1910 mit einem Kostenaufwand von 742000 Fr. Ein Jahr später war der Kapitalbedarf für die Realisierung bereits auf 975000 Fr. angestiegen. Die umfangreiche Ingenieurarbeit umfasst neben exakten Berechnungen und Zeichnungen auch einen ausführlichen Erläuterungsbericht.

Für die Planung verlangte Bertschinger 4000 Fr. Der Kanton Aargau leistete einen Beitrag von 1500 Fr. Den Rest bezahlten das Komitee bzw. die interessierten Gemeinden. Die Planungskosten entsprachen somit 0,41% der Realisierungskosten. Verglichen mit den heute geltenden 5% war das damals sehr wenig.

Wie sehr die Talgemeinden eine Bahn wünschten, zeigte sich daran, wie ernst die Projektierungsarbeiten genommen wurden. So beauftragte das Komitee die Gemeinden, «...dafür zu sorgen, dass das Land zum Zwecke der Vermessung und der Begutachtung jederzeit betreten werden kann und dass Hecken oder Gehölze, welche die Vermessung behindern, entfernt werden».

Mit der Projektierung einer Bahn waren noch lange nicht alle Einwohner des Wittnauertales einverstanden. Im Staatsarchiv des Kantons Aargau in Aarau liegt ein Brief eines Gegners, adressiert an den Regierungsrat. Leider ist der Brief nicht datiert. Sein Inhalt bezieht sich aber auf die bahnpolitischen Diskussionen des Jahres 1910 (siehe Kasten rechts).

Die Projektierungsarbeiten schritten aber trotzdem zügig voran. Die Nebenbahn Frick–Kienberg sollte dem Güter- und dem Personenverkehr dienen. Von ihrer Gesamtlänge von 9,137 km lagen 6,913 km auf aargauischem und 2,224 km auf solothurnischem Boden.

Der Streckenverlauf und die Stationen

Das Trassee wurde so gewählt, dass Bau- und Betriebskosten minimal gehalten werden konnten. Man vermied ein Gegengefälle. Mit anderen Worten: Die Bahn lag von Frick an in stetiger Steigung oder in der Horizontalen. Für den Bahnbetrieb hätte das den Vorteil gebracht, dass bei Talfahrten von Kienberg nach Frick einiges an Energie hätte gespart werden können.

In Frick (Schwellenhöhe 361 m ü. M.) befürworten die SBB aus betriebstechnischen und finanziellen Gründen die Einführung des Gleises in die bestehende Station von Westen her, also auf der Seite der Ziegelei. Die Stationsgleise wurden auf das Notwendigste beschränkt. Sie bestanden aus einem Hauptgleis und einem Nebengleis mit beidseitigen Stumpengleisen. Der ganze Stationsbetrieb hätte sich möglichst isoliert von jenem der SBB abspielen müssen. So plante man für den Personenverkehr einen Perron zwischen Haupt- und Nebengleis, einen Zaun zwischen dem Hauptgleis und dem äussersten Gleis der SBB. Damit die Reisenden die Gleise gefahrlos überqueren konnten, wollte man einen Personenüberführungssteg aus Eisen errichten. Das Hauptgleis war mit dem Gleis V der SBB beidseitig durch Weichen mit einem Neigungswinkel von 1:8 verbunden. Ausserhalb der Bahnhofsanlage waren ein Lokomotivschuppen mit kleiner Reparaturwerkstätte, ein Wagenschuppen und eine Wagenwaschanlage vorgesehen.

Brief eines Bahngegners

«Herrn Dr. Emil Keller, Regierungsrat, Aarau

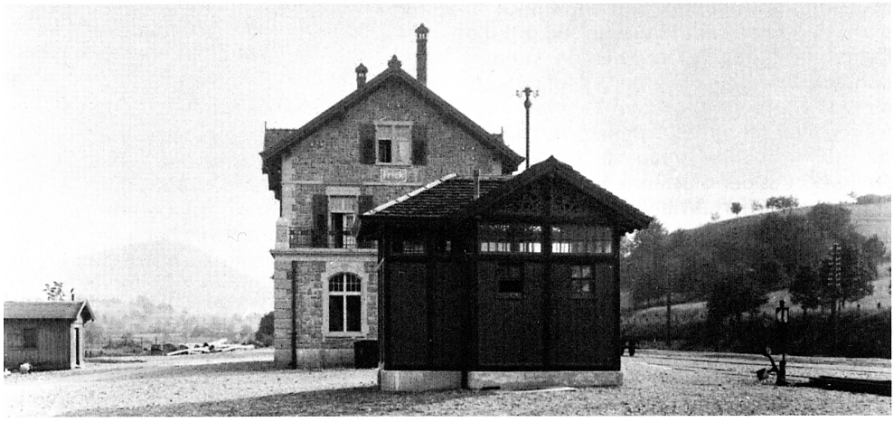
Hochgeachteter Herr!

Vernehmen Sie folgende Offenbarung. Warum will das Initiativ-Comite Oberst Waldmeier, Lehrer Beck & Consorten in seiner Mehrheit mit aller Gewalt eine Normal- event. Schmalspurbahn Frick–Wittnau? Weil es Anschluss ans Baselland will! Diese tatsächliche Absicht, die ein weiterer Schritt zur politischen und wirtschaftlichen Lostrennung des Fricktals vom Aargau bedeutet, wird natürlich in leitenden Kreisen so gut wie möglich jetzt noch geheim gehalten.

Des Fricktalervolkes Wille ist im Grossen und Ganzen nun aber nicht der, vom Aargau abzuschwenken. Man sorge daher bei Regierung und Grossem Rat solange es Zeit ist dafür, dass den paar aargaumüden Herren im Fricktal ihre Pläne zerzaust werden. Das Mittel hiezu liegt in der Verweigerung der Subvention für eine Normal- oder Schmalspurbahn Frick–Wittnau–Kienberg. Damit bleibt nicht nur das Fricktal politisch und wirtschaftlich dem Aargau wie bisher erhalten, sondern es wird auch dafür gesorgt, dass die finanzielle Leistungsfähigkeit einiger grösserer Gemeinden des Fricktales für einen dereinstigen Schienenweg über Staffelegg oder Bänken nach Aarau erhalten bleibt.

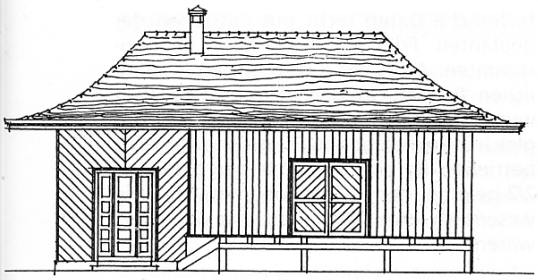
Hochachtungsvoll

Ein Fricktaler und aufrichtiger Aargauer»

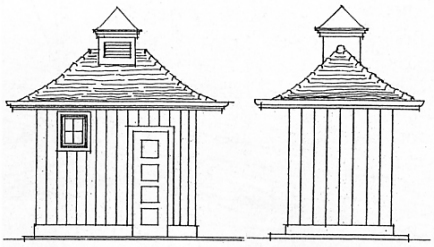


Bahnhof Frick um 1910 mit dem stattlichen SBB-Aufnahmegebäude. Das Abortgebäude im Vordergrund wäre zugunsten des Aufnahmegebäudes der Frick–Kienberg-Bahn versetzt worden. Foto: Archiv SBB Historic

La gare de Frick vers 1910 avec l'imposant bâtiment voyageurs des CFF. L'annexe avec les toilettes en premier plan, aurait été déplacée pour céder sa place au bâtiment voyageurs pour le chemin de fer Frick–Kienberg.



Das Einheits-Stationsgebäude der Frick–Kienberg-Bahn. Zeichnung: Staatsarchiv Aargau



Le bâtiment de gare standard du chemin de fer Frick–Kienberg.

Nach Verlassen der Stationsanlage in Frick zog das Trassee den sanften Hängen entlang, und im Gebiet der Gemeinden Gipf-Oberfrick und Wittnau schlängelte es sich buchstäblich zwischen den Häusern hindurch. Die Streckenführung war so geschickt geplant, dass kein einziges Gebäude hätte enteignet werden müssen.

Die Stationsanlagen in Gipf-Oberfrick und Wittnau wurden nach den gleichen Grundsätzen angelegt: ein Hauptgleis, ein Nebengleis von 80 m Nutzlänge sowie ein Stumpengleis von 20 m Nutzlänge. Ein grosser Ladeplatz hätte eine Steigerung des Güterverkehrs ermöglicht.

Mit einer mittleren Steigung von 17‰ hätte das projektierte Trassee gemächlich das Wittnauertal durchzogen, um dann knapp hinter der Kantonsgrenze mit 35‰ steil nach Kienberg anzusteigen.

Für den Bau der Station Kienberg sah man grössere Schwierigkeiten voraus. Weil das Terrain stark ansteigt, mussten aufwändige Einschnittsarbeiten ins Auge gefasst werden. Die Gemeinde Kienberg beschloss 1910, sich mit einem Betrag von 40000 Fr. am Aktienkapital der geplanten Bahn zu beteiligen, jedoch nur unter dem Vorbehalt, dass der Bahnhof nicht mehr als 100 m talabwärts der Gipsfabrik zu stehen komme. Tatsächlich hätte man ihn 115 m talaufwärts gebaut mit einer Schwellenhöhe von 520,17 m ü. M.

Sogar ein Anschlussgleis für die Gipsfabrik sah man in der Planung vor. Für den Bau des Bahnhofs am vorgesehenen Standort hätte eine Verlegung des Bachs und der Strasse nicht vermieden werden können.

Für die Stationen Gipf-Oberfrick, Wittnau und Kienberg plante man drei gleiche Bahnhofgebäude in Riegelbauweise. Im einstöckigen Gebäude gab es neben dem Warteraum einen Güterschuppen und ein kleines Büro. Auch an ein kleines Abortgebäude vor dem Bahnhof dachte man.

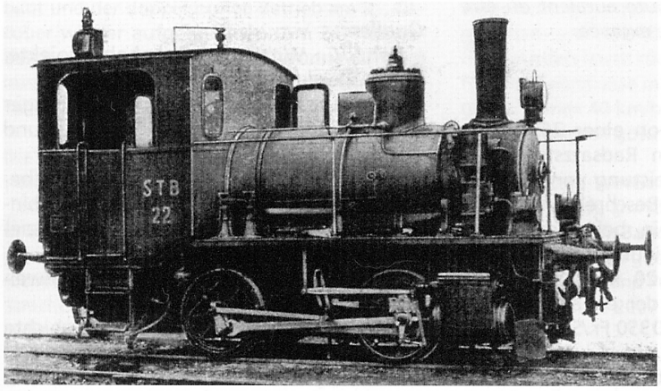
Bezüglich Streckenausrüstung begnügte man sich mit einem absoluten Minimum. Bei der Einfahrt in den Bahnhof Frick bei km 0.330 wollte man einen Semaphor und beim km 0.480 eine mechanische Signalscheibe aufstellen. Die Bedienung beider Signale hätte vom Bahnhof Frick aus erfolgen sollen. Da die maximale Fahrgeschwindigkeit der Züge 30 km/h nicht überstiegen hätte, verzichtete man auf Barrieren. An allen Strassenüberfahrten hätten aber Warntafeln auf einen herannahenden Zug hingewiesen. Im Übrigen war ein Bahntelefon mit Telefonleitung an hölzernen Masten mit Isolatoren geplant.

Der Lageplan

Im Staatsarchiv liegt ein 9 m langer detaillierter Lageplan im Massstab 1:1000, mit dessen Hilfe man heute noch die Linienführung im Gelände nachvollziehen kann. Aus Platzgründen werden hier nur zwei Ausschnitte abgedruckt.

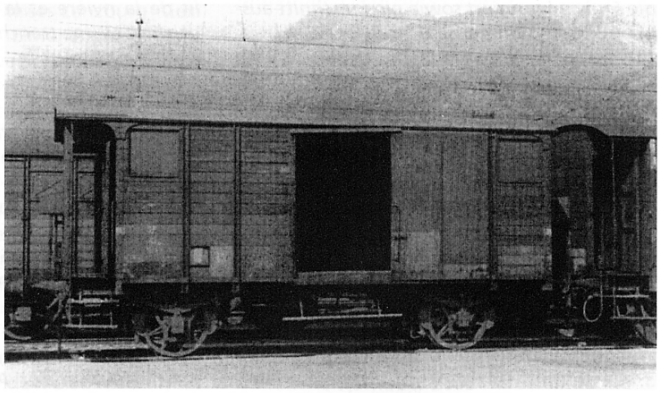
Das Projekt sah sechs Feldweg- und sechs Strassenkorrektionen vor. Bei der Realisierung des Projekts hätte man an 17 Stellen hauptsächlich im obern Abschnitt zwischen Wittnau und Kienberg grössere Bachumlegungen (Bachbettveränderungen) vornehmen müssen. Eine einzige Bahnüberführung war geplant, und zwar beim km 4.168 nördlich des Bahnhofs von Wittnau. Sie hätte aus Bruchstein-Widerlagern und einem eisernen Überbau aus T-Trägern bestanden. Die Überführung hätte den Chilchbach und die unmittelbar daneben liegende Strasse überquert.

Die Planer haben in mehr oder weniger gleichmässigen Abständen Querprofile durch den Bahnkörper unter Einbezug des Geländes gezeichnet, insgesamt deren 110. Wenn wir diese Zahl auf die Gesamtlänge der Bahnlinie beziehen, dann wurde im Mittel alle 83 Laufmeter ein Querprofil gezeichnet. Jedes der Profile trägt die genaue Streckenposition. So hätten bei den km 0.200 und 4.770 Futtermauern die rutschigen Abhänge gestützt. Eine separate Tabelle neben der Skizze gab einen Hinweis auf die Relation Dicke und Länge der Mauer. Ferner war beim km 0.041 ein Steinsatz als Hangabstützung vorgesehen. Man ordnete die Profile drei Profiltypen zu. Neben dem Profil im Auftrag existierte ein Profil im Abtrag. Zudem hätte man bei Bedarf ein Profil im Auf- und Abtrag gebaut mit einer Böschungsneigung von 4:5 und einer Dammneigung von 2:3.



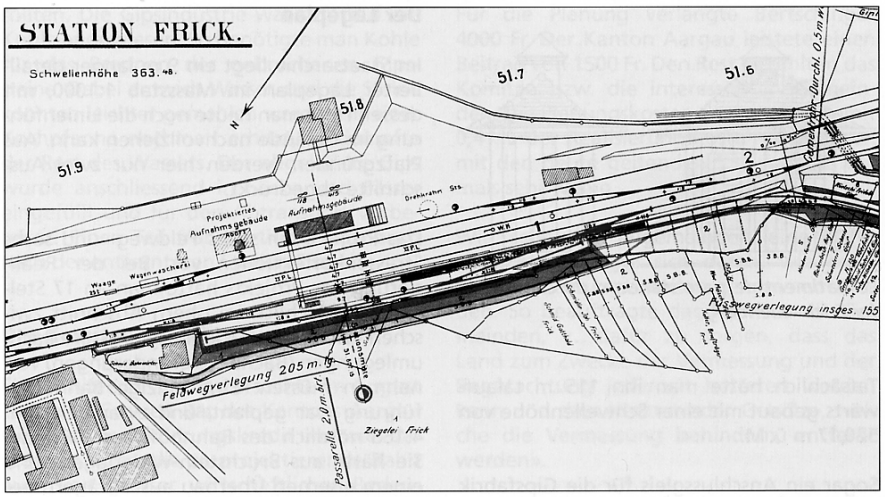
Seetalbahn-E 2/2 22 (SLM 1535, 1903). Ähnliche Lokomotiven waren für die Frick–Kienberg-Bahn vorgesehen. Foto: Birkhäuser Verlag

L'E 2/2 22 (SLM 1535, 1903) du Seetalbahn. Des locomotives similaires étaient prévues pour le chemin de fer Frick–Kienberg.



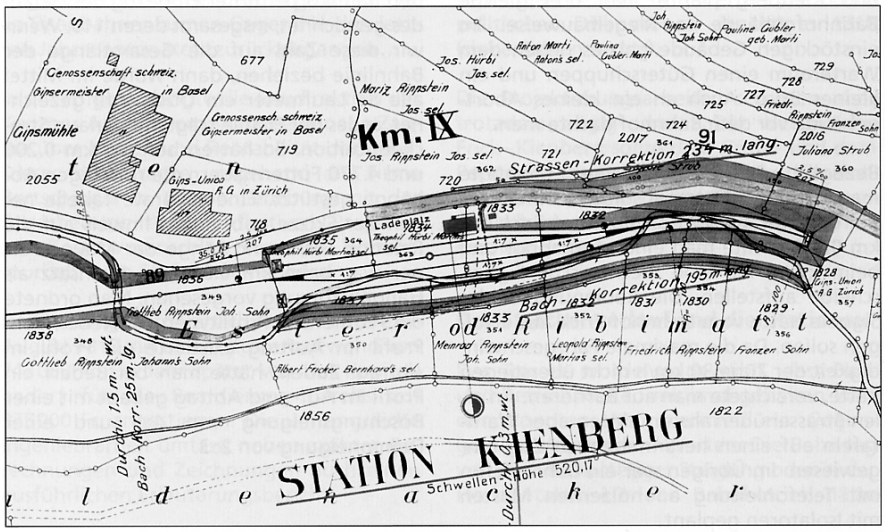
Gedeckter Güterwagen K² (spätere UIC-Bezeichnung Gklm) mit Jahrgang 1899, wie sie in Frick mit Gips aus Kienberg beladen wurden.

Wagon marchandises couvert K² (nouvelle appellation UIC «Gklm»), année de construction 1899, qui furent chargés de plâtre de Kienberg en gare de Frick. Foto: H. Waldburger



Die Station Frick an der damals bereits doppelspurigen Strecke Stein-Säckingen (links)–Brugg (rechts). Die Gleise und Weichen für die Frick–Kienberg-Bahn sind rot eingetragen. Eine Passerelle führt zu den «Aufnahmsgebäuden». Zeichnung: Staatsarchiv Aargau

A l'époque déjà la ligne Stein-Säckingen (à gauche)–Brugg (à droite) était à double voie à Frick. Les voies et aiguillages pour le chemin de fer Frick–Kienberg sont marqués en rouge. Une passerelle conduit vers les «bâtiments voyageurs».



Für die Station Kienberg hätten der Bach und die Strasse korrigiert sowie ein Einschnitt ausgehoben werden müssen.
Plan: Staatsarchiv Aargau

Pour l'implantation de la gare de Kienberg, le lit de la rivière et la route auraient dû être corrigés et une tranchée excavée.

Das Rollmaterial

Das Projekt Bertschinger sah vor, von den SBB 10 gebrauchte Güterwagen zu übernehmen. Damit hätten die Gipslasten nach Frick transportiert werden können. Ein Güterwagen sollte zu einem Gepäck- und Postwagen umgebaut werden. Für den Personentransport wollte man zwei alte Personenwagen mit je 40 Sitzplätzen der 3. Klasse (mit Holzbänken) anschaffen. Ferner war ein Bahnmeisterwagen mit einer Tragkraft von 3000 kg vorgesehen.

Die Planer beabsichtigten den Kauf zweier neuer Dampflokomotiven mit Kohlefeuerung. Die Rede war von einer 2/2-gekuppelten Lok mit einem Radsatzstand von 2200 mm und einer Leistung von 150–160 PS (rund 115 kW). Laut Beschreibung «sollte die Dampflok fähig sein, bei einer Zuglast von 50 t und einer Steigung von 20‰ eine Geschwindigkeit von 20 km/h zu entwickeln». Der Kaufpreis der eher schwachen Lokomotiven betrug 20350 Fr./Stück.

Beim Studium der Akten wurde klar, dass die Planer vor der Berechnung der Kosten bei verschiedenen Normalspurbahn-Unternehmen nachgefragt hatten. So auch bei der Seetalbahn, auf deren Streckennetz zwei Dampflokomotiven fuhren, deren technische Daten recht gut mit jenen der geplanten Frick–Kienberg-Bahn übereinstimmten. Auch der Kaufpreis lag im ähnlichen Bereich. In den Jahren 1910–1911 wurden keine andern Dampflokomotiven gleicher Grösse gebaut. Einige Privatbahnen betrieben die in denselben Jahren gebauten 2/2-gekuppelten Motorlokomotiven, die wesentlich leistungsfähiger, aber viel teurer waren.

Warum wurde die Bahn nicht gebaut?

Zum Zeitpunkt der Projektierung hatten die Gemeinden im Einzugsgebiet der geplanten Bahn die ihnen zugedachten Aktienkapitalbeteiligungen zugesichert, womit aber erst 183000 Fr. gezeichnet waren. Dem Kanton Aargau waren 200000 Fr., dem Kanton Solothurn 100000 Fr. und den Gipsermeistern 80000 Fr. zugedacht. Zudem beabsichtigte das Komitee, für 150000 Fr. Obligationen auszugeben. Die Summe aller dieser Beiträge genügte aber bei weitem nicht, um die Baukosten zu decken. Bevor die Finanzierung gesichert war, lehnte es der Aargauer Regierungsrat ab, dem Grossen Rat den Staatsbeitrag zur Genehmigung zu unterbreiten.

Während dieser Zeit spitzte sich die Lage in den Dörfern entlang der Talstrasse dramatisch zu. Die Bevölkerung empörte sich über die Gipsfuhrwerke und die durch sie verursachten Strassenschäden. In Wittnau stoppten gar einige verärgerte Dorfbewohner die schweren Gipsfuhrwerke aus Kienberg und spannten kurz entschlossen die Pferde aus. Diese Aktion brachte das Fass zum Überlaufen. Von da an wollten die Kienberger Gipsfabrikanten von einem Beitrag nichts mehr wissen, und die Finanzlage verschlechterte sich noch mehr. So sah sich das Eisenbahnkomitee im Januar 1912 gezwungen, seine Arbeit einzustellen, und das Bahnprojekt wurde begraben. ■

Quellen:
- Benz, C.: Wittnauer, Eisenbahnprojekte, in: Adlerauge, Wittnau 1990
- Jäggi, L.: Die Entstehung der Kienberger Gipsindustrie, in: Zeitschrift Heimat und Volk 1958
- Lüscher, G.: Bericht des Ausschusses betreffend die projektierte Bahn-Verbindung Frick–Aarau und deren Finanzierung, Aarau 1922
- Moser, A.: Der Dampfbetrieb der Schweizerischen Eisenbahnen 1847–1936
- Rippstein, L.: Kienberg. Die Geschichte einer Juragemeinde, Bürgergemeinde Kienberg 1991
- Staatsarchiv Aargau: Bahnprojekt Frick–Kienberg (DB01.0812/01-04)
- Bundesarchiv Bern: Konzessionsgesuch Mai-November 1910 (E53, 1000/893, Nr. 7160, Band 555)