Der Aarauer Stausee

Autor(en): **Schlegel, Katja**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **92 (2018)**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-730608

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Achenberg
Homberg
Gipsmühle
Geissenacker
Schellenbrücke
Papiermühle
Schellenhaus
Urstkhaden
Jungenberg
Sandrain
Trotte-Kanal
Boden
In der Halden
Cementar
Thalboden
Platten
Eggmühle
Langmatt
Etzgel
Nüberrch
Vorstadt
Küttigen
Brunnenbergmatten
Eggboden
Ebene
Schenkenacker
Brandacker
Sulzert
Thal
Auf Biel
Unter Bühl
Burghalde
Hohrenlängen
Karleten
Gehrenhöldli
Seiten
Rüchlig
Kirchberg
Wissenbach
Buchwald
Rain
In der Henle
Auf Stock
Schachen
Buchmatt
Unter Stock
Tannwald
Lindgraben
Unter Weg
Im Widler
Sämbet
Bifang
Giriz
Neuderfer
Widler
Zwing
Rombach
Rütmatten
Neumatten
Fabrik
Untere Mellen
Kirschgarten
Hungenberg
Schachenschachen
Untere Telli
Im Mösli
Weinberg
Eselmatt
Obere Telli
Weiermatten
Weiergut
Lindenäcker
Rebhalde
Trotte
Turnplatz
Gasfabr.
Fabr.
Röserlgut
Neubuchs
Aare Fl.
Lindenhof
Weiermegacker
Langäcker
Kugelfangschachen
Thorfeld
Buchs
AARAU
Schachen
Rathhaus
Exerzierplatz
Friedhof
Waltersburg
Pulverh.
Bühlacker
Sulzfeld
Wöschnau
Mühle
Unteres-
Gönhardfeld
Zelgli
Bühl-
Hubelacker
Steinfeld
Hasenberg
Oberes-
-rain
Brühlfeld
Hinterberg
Schwerenmatt
Im Amerika
Goldern
Vorderberg
Am steinernen Tisch
Oberholz
Buxerhof
In der Geiss
Käferloch
Ob dem Bubliswegl
Brunnstuhl
Kaibenmüsli
Roggenhausen
Entfelder Einschlag
Am vordern Dietelberg
Am neuen Weg
Leimgruben
Distelberg
Brunnrose
Gönhard
Subrerkopf
Heiterplatz
Landenhof
Brandplatz
Auf der Höhe
Im Latt
Sämisweid
Im Todtenweg
Boll
Erlifeld
Niedermatten
Suhr B.

Der Aarauer Stausee

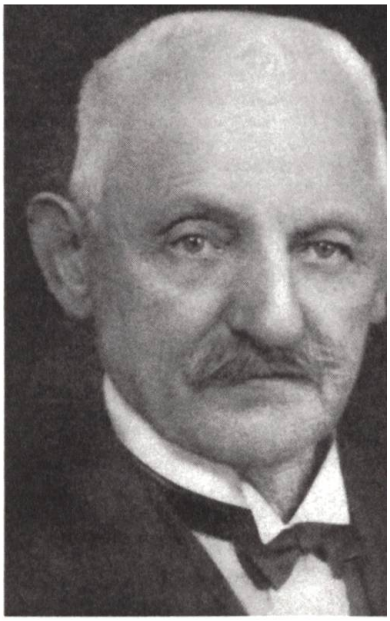
Katja Schlegel

Er hatte visionäre Ideen und wurde von den Aarauern als Spinner verspottet: Gottlieb Lüscher. Er plante eine Eisenbahnverbindung zwischen Aarau und Frick, skizzierte eine zweite Aarebrücke zwischen Telli und Rombach, um die Stadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten, und er schrieb ein flammendes Plädoyer für den Aarauer Stausee.

In seiner Schrift plädierte er für einen Aaresee, der das Wasser zwischen der Telli und Rupperswil gestaut und Aarau zur Hafenstadt gemacht hätte. Doch es hat nicht sollen sein. Gottlieb Lüscher, der Mann, der sich aus ärmsten Verhältnissen zum Doktortitel hochgearbeitet hatte, war seiner Zeit zu weit voraus. Gottlieb Lüscher kommt am 28. Oktober 1868 in Moosleerau zur Welt. Er ist knapp zehn Jahre alt, als ihn seine Eltern erstmals nach der Schule zum Arbeiten in die Fabrik schicken. Zwei Jahre später arbeitet er Vollzeit in einer Fabrik in Oberentfelden. Mit 14 rennt er vor einer drohenden Tracht Prügel aus der Baumwollspinnerei Wollishofen davon und schwört sich, nie mehr in eine Fabrik zurückzukehren. Trotz aller Widrigkeiten – ohne rechte Schulbildung, ohne Geld und mit von einer Fabrikwalze verstümmelten Fingern – beisst sich Gottlieb Lüscher durch. Erst als Handlanger, später als Matrose und schliesslich als Messgehilfe tastet er sich an seinen Traumberuf Ingenieur heran. Er spart sich das Geld vom Mund ab, um

← Ausschnitt aus dem Topographischen Atlas der Schweiz, Stand 1880. (Quelle: AGIS)

einen Mathematik- und einen Schreibkurs zu besuchen, wird Vorarbeiter und Bauführer, macht die Geometerschule in Winterthur und holt zähneknirschend die Matura nach, nachdem ihm die Professoren ein Studium an der ETH Zürich wegen seiner mangelhaften Schulbildung vorerst verwehrt haben. 1897 – 15 Jahre nach der Flucht aus der Baumwollfabrik – hat es Gottlieb Lüscher geschafft: Er legt an der ETH sein Ingenieurdiplom mit Auszeichnung ab. 1906 erlangt er den Doktortitel.



↑ Dr. Gottlieb Lüscher, 1868 – 1949. (Bild: Aarauer Mappe 1992)

Gottlieb Lüschers Karriere als diplomierter Ingenieur startet mit der ersten Etappe beim Bau der Jungfraubahn. Im Dienst des Aarauers Conradin Zschokke betreut er später Projekte in Frankreich, Dänemark, Russland und Finnland. Von 1900 bis 1902 leitet er den Bau des Kraftwerks Beznau, des ersten grossen Elektrizitätswerks an der Aare, später arbeitet er unter anderem an den Brückenbauten in Stilli und Winznau mit, sowie an den Talbahnen von Aarau nach Schöftland und Menziken, der späteren WSB.

1909 macht sich Gottlieb Lüscher selbstständig und eröffnet im Lindenhof am Kreuzplatz in Aarau sein eigenes Ingenieurbüro. Die Liste von Lüschers Projekten als Selbstständiger ist lang. So besorgt er unter anderem die grosse Erweiterung des Elektrizitätswerks der Stadt Aarau, erstellt die SBB-Aarebrücke zwischen dem Bahnhof Olten und dem Hauenstein-Basistunnel, die Bahnhofperrons in Aarau oder verschiedene Bunker an der Nordgrenze. Doch sein Herz schlägt für etwas ganz Grosses, für etwas Waghalsiges, das seiner Heimat ein völlig neues Gesicht geben würde.

Knacknuss Aarepegel

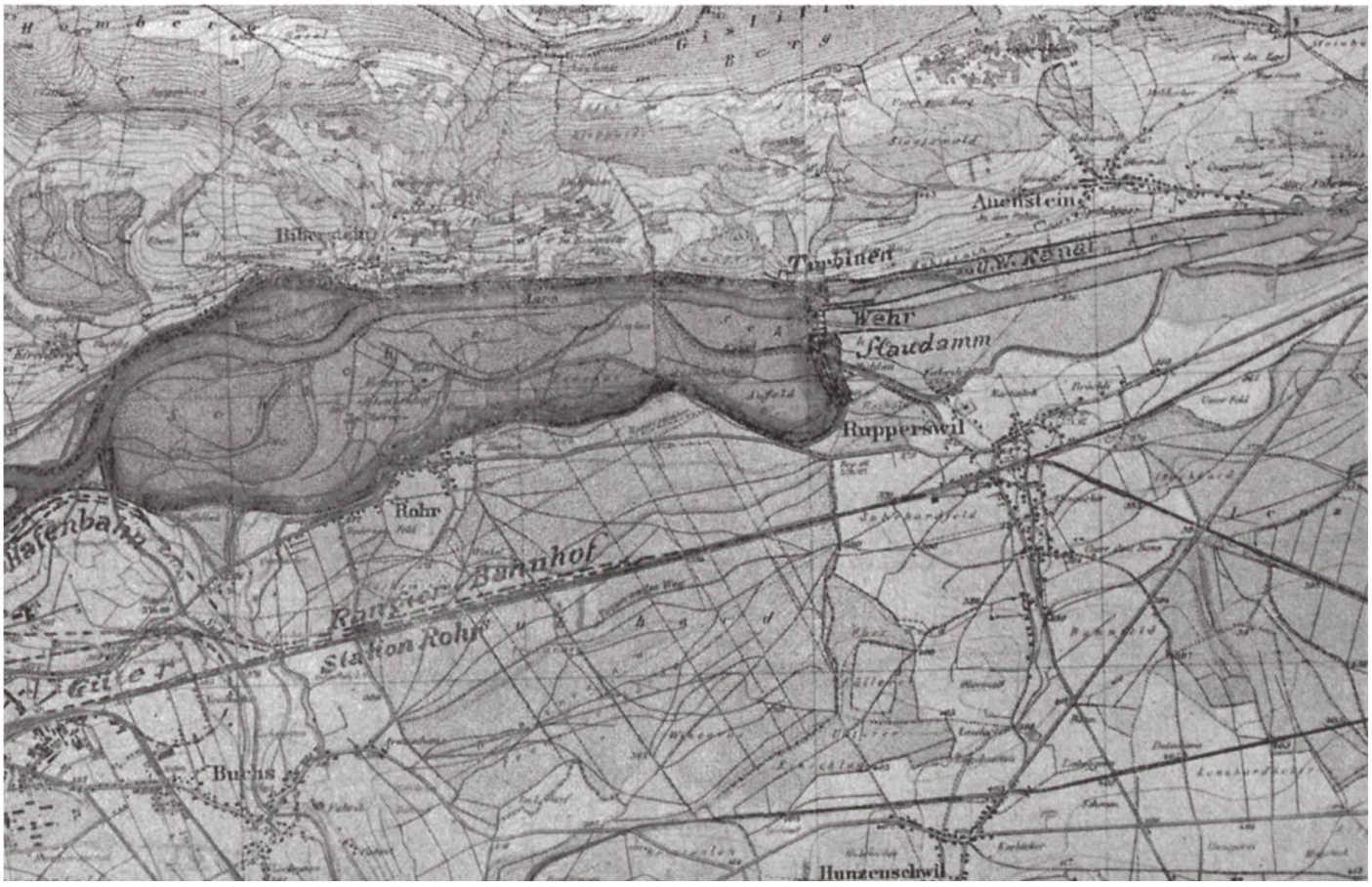
Es ist das Jahr 1919. Seit Jahren buhlen Firmen und die Stadt Aarau um die Wasserkraft der Aare zwischen Aarau und Rupperswil. Es ist die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg, es fehlt an Kohle. Die Lösung: Elektrizität, erzeugt durch Wasserkraft. Das Rennen um die Konzession machen die Schweizerischen Bundesbahnen. Die Wasserkraft soll Energie für das sich gerade stark ausdehnende SBB-Netz liefern und ihre Hochdruck-Speicherwerke ergänzen. Studien und Expertenberichte werden gewälzt, Wassermassen und Pferdestärken hochgerechnet, Werke geplant und Kanalbauten verworfen. Denn die Aare birgt ein grosses Problem: Die Wasserschwankungen sind wegen der oberhalb gelegenen Werke so gross, dass der Pegelstand innerhalb von nur 24 Stunden um bis zu einem Meter variieren kann – je nachdem, wie viel Wasser die Werke durchlassen oder stauen. Und mit dem Pegelstand würde auch die gewonnene Energiemenge schwanken. Ein Risiko, das die SBB nicht eingehen wollen.

1 Auszüge aus dem Separatdruck «Der Aarauer Stausee» aus dem Aargauer Tagblatt vom 22.3.1922 sowie den Gutachten der Experten Lüchinger/Gruner/Wysslinger, April 1922.

→ Karte des projektierten Sees. (Quelle: Broschüre 1922)

Die einzige Lösung: Das Wasser muss gestaut werden. Die Idee des Aarauer Stausees ist geboren. Ein Damm, rund einen Kilometer oberhalb von Rupperswil ins Tal gebaut, soll die Aare im Rohrer Schachen und hinauf bis zur Suhremündung in der Aarauer Telli auf einer Fläche von gut drei auf einen Kilometer stauen. Dazu würden 2,8 Quadratkilometer Land auf den Gebieten der Stadt Aarau und der Gemeinden Rohr, Rupperswil, Küttigen, Biberstein und Auenstein geflutet. Dem Stausee zum Opfer fallen würden fünf Gebäude; zwei Bauernhöfe, ein Wohnhaus samt Schreinerwerkstatt und ein kleines Arbeiterhaus.

Anschliessend an den Damm käme das Wehr mit vier Öffnungen zu stehen. Auf das Wehr folgen eine Staumauer und schliesslich das Maschinenhaus. Der Unterwasserkanal soll am linken Aareufer entlang nach Wildegg führen. Die rund ein bis zwei Meter unterhalb des Wasserspiegels liegenden Aarauer Gebiete Scheibenschachen und Telli werden mit Dämmen geschützt. Ihnen entlang werden Sickergräben gezogen, am rechten Ufer bis in den Schachen oberhalb der Kettenbrücke. Diese Sickergräben sollen das überschüssige Grundwasser aufnehmen, dessen Pegel durch die Stauung der Aare ebenfalls steigen wird. Zwei Pumpen sollen das gesammelte Wasser in den See zurückbefördern, solange die Verschlammung des Sees noch nicht so ausgeprägt ist, dass die Dämme genügend abgedichtet sind. Die Kosten für das ganze Projekt sollen sich laut SBB auf 56 Millionen Franken belaufen.[1]



Die Stausee-Idee der SBB ist ein Steilpass für Gottlieb Lüscher. Er, ein grosser Freund der Binnenschifffahrt und Förderer der Nutzbarmachung der Wasserkraft, ist begeistert. Er sieht darin nicht nur die Möglichkeit, Aarau zur Hafenstadt zu machen, sondern vielmehr auch die wirtschaftliche Unabhängigkeit der Schweiz zu sichern. Mit seinen Mitarbeitern plant er alles bis ins Detail, jede Schleuse, jede Hafenanlage, jeden Gleisanschluss. Lüscher ist ein Meister der Propaganda; um seine Ideen unters Volk zu bringen, schreibt er regelmässig Zeitungsartikel und gibt auf eigene Kosten Flugschriften heraus. Und nun versetzt er im September 1921 mit einem Heftlein, 50 Centimes kostet es, eine ganze Region in helle Aufregung: «Der Aarauer Aaresee – Zukünftiger Hafen der Stadt Aarau. Stausee des Kraftwerkes Rupperswil der S.B.B.».

2 Gottlieb Lüscher in seiner Einführung der Broschüre (leicht gekürzt).

→ Umschlag der Broschüre von 1922.

«An diesen See knüpfen sich Hoffnungen der Zukunft. Aber auch trübe Gedanken für diejenigen, welchen weniger um das zu tun ist, was an den See und auf denselben zu liegen oder zu schwimmen kommt, sondern denen es mehr um das handelt, was vom See verdeckt worden ist oder werden soll.

Dem Schiffahrtsfreund lacht das Herz im Leibe, wenn er das Titelbild betrachtet und an die Zukunft Aaraus als Hafen- und Seehandelsstadt denkt, mit seinen Schleppkähnen von 1000 Tonnen Tragkraft gleich 100 Bahnwagenladungen, neben den gewaltigen Getreidespeichern, welche die Brotreserve des Landes fassen sollen, um uns vor Nahrungsmangel zu behüten, wie wir ihn eben erlebten während des langen Krieges.

Der Andere, ein Landwirt, jammert über seine Streuefelder und Wiesen, die der See ihm nimmt, und welche, obschon nicht besonders ertragreich, ihm doch eine wertvolle Ergänzung seiner Gutsbewirtschaftung bildeten.

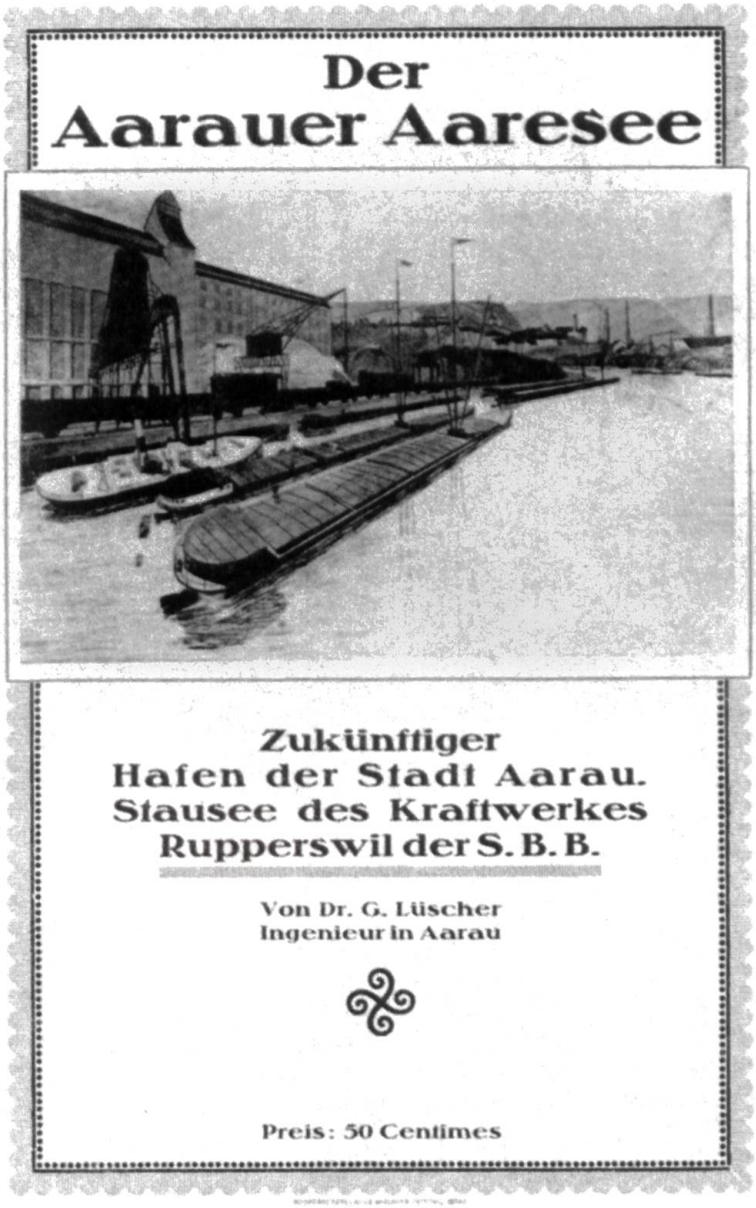
Der Dritte, ein Industrieller, der an der Aare seit langem ein Gefälle ausnützt und damit seine Fabrik betreibt, die ihn und seine Arbeiter befriedigend ernährte, kann die heutige Zeit nicht begreifen, die das als veraltet betrachtet und klein, was er als grossartig und Bestes betrachtete, und die hinwegschreitet über das, was jahrzehntelange Sorge seiner Tätigkeit bildete.

Der Liebhaber einer naturwüchsigen Schachenwildnis bedauert, dass die Unterwassersetzung die Nistgelegenheiten einiger seltener Vogelarten zerstört.

Ein anderer Naturfreund hat Freude am Rudersport und versetzt sich in Betrachtung der schönen Seebilder in sein Schifflein, in welchem er in Zukunft nach Biberstein, zum ‹Vieri› mit Forellen, zugondeln will.

Nun kommt der Angelfischer und entgegnet, mit den Forellen zum ‹Vieri› sei es dann aus. Ein anderer meint, der Storch könne auswandern, wenn der Stausee komme, und es könnte damit dem Aarauer Jugendfest an Länge des Kinderumzuges erheblichen Abbruch getan werden.

Andere wiederum befürchteten, es werde dann aus der Telli ein Fröschenweiher, weil der zwischen Dämmen gestaute Aarespiegel oberhalb der Suhremündung etwa 60 cm über die Bodenoberfläche sich erhebe.»[2]



Der wichtigste Trumpf gemäss Lüschers Argumentation ist die Unabhängigkeit vom Ausland in Bezug auf die Kohlelieferungen, auf die die Industrie, die SBB und die Privathaushalte angewiesen sind. Als Nutzen der Wasserkräfte führt er den Wasserzins an und die Förderung der Industrialisierung, die Arbeitsplätze, Volkswohlstand und Steuerkraft zur Folge habe. Weiter sinniert er darüber, dass die SBB ihren Fahrplan nicht von den schwankenden Pegelständen dirigieren lassen können und deshalb auf einen Stausee angewiesen seien. Bedenken, wonach mit dem Stausee zu viel Kulturland verloren ginge, lässt Lüscher nicht gelten. Zwar ist dem so – rund ein Drittel der gefluteten Fläche ist bestes Ackerland –, doch hätte der früher geplante Wasserwerkskanal ebenso viel Land zerstört. Die Gemeinde Rohr, so Lüschers Vorschlag, solle als Entschädigung für den Landverlust einen Bahnhof erhalten, damit sich die Gemeinde gegen Süden hin mehr ausdehnen kann. Die Baukosten schätzt Lüscher auf rund 100 Millionen Franken. Lüscher schliesst seine Erläuterungen mit dem Wunsch:

«Wir müssen an unsere Zukunft glauben und mit weitem Blick in die Ferne schauen, damit wir nichts verfehlen, was diesen Weg uns ebnen will. Nur so können wir das, was wir selbst nicht erreichen, getrost unseren Nachkommen überlassen, im Bewusstsein, nichts unterlassen zu haben, was den damaligen Weiterausbau hemmen könnte, zum Wohle unseres schönen Aargaus. Ein Glied dieser Kette unserer Zukunft ist das Rupperswiler Wasserwerk. Möchte es bald kommen.»

Doch Lüscher irrt sich. Mit seinen Zukunftsplänen für die Hafenstadt Aarau beisst er auf Granit. Der Widerstand der Hiesigen – allen voran die Industriellen Adolf Jenny-Kunz und Friedrich Rudolf Zurlinden, die ihre Färberei in der Telli beziehungsweise die Jura-Cement-Fabriken, damals mit Standorten in Wildegg und im Aarauer Scheibenschachen,

vom Stausee bedroht sehen – ist gewaltig. Sie befürchten in erster Linie die steigenden Grundwasserspiegel auf dem Aarauer Gebiet; von den geplanten Pumpen, die das durchgesickerte Wasser zurück in den See befördern sollen, lassen sie sich nicht besänftigen. So schreibt Zurlinden in einer Eingabe an die Generaldirektion der SBB von einem «rücksichtslosen Projekt», dem die «zwingende Notwendigkeit fehlt». Würde dem Fabrikstandort in Aarau nun die Wasserkraft, «der einzige und wichtige Beweggrund in der Wahl des Bauplatzes» weggenommen, «so hat die ganze Fabrikanlage an der von Steinbruch und Bahnstation entfernten Baustelle keinerlei Begründung und Berechtigung mehr. Sie ist wie ein Gasthof oder Theater in der Wüste, wo die Besucher fehlen – eine Karikatur».

Ähnlich heftig tönt es auch in der Eingabe von Alfred Jenny-Kunz an die Generaldirektion der SBB. Ihm sind vor allem die Berechnungen zum Anstieg des Grundwassers ein Dorn im Auge. Gemäss seinen Erfahrungen und Beobachtungen sei mit einer Versumpfung des Geländes zu rechnen. Er sieht seine Färberei mit rund einem Dutzend Gebäude ernsthaft bedroht, sollte der Pegel der Aare wie vorgesehen auf 364 Meter über Meer gestaut werden. Einen Pegel höher als 362,4 Meter über Meer sei für ihn nicht vertretbar. «Ich vermag mich, trotz allen theoretischen Zusicherungen, nicht mit der gleichen Leichtigkeit über entgegenstehende Tatsachen wegzusetzen, wie die Befürworter des Werkes dies tun», schreibt Jenny-Kunz und beklagt sich bitterlich über Lüschers Broschüre: «In jüngster Zeit hat auch Herr Dr. G. Lüscher, Aarau, unter der Aufschrift ‹Der Aarauer Stausee› eine hier ebenfalls mitkommende Reklameschrift für das Kraftwerk Rupperswil erscheinen lassen, worin den Lesern ein wahres Phantasiebild präsentiert wird. Dass derart tiefliegende Flache Ufergelände in Wirklichkeit Tümpel und Sümpfe darstellen, ist bekannt und fast an jedem See zu konstatieren. Leistungen, wie die erwähnte Schrift, sind höchstens vom Unternehmerstandpunkt aus noch einigermassen begreiflich!»

Die Aarauer stecken hinter Lüschers Rücken die Köpfe zusammen

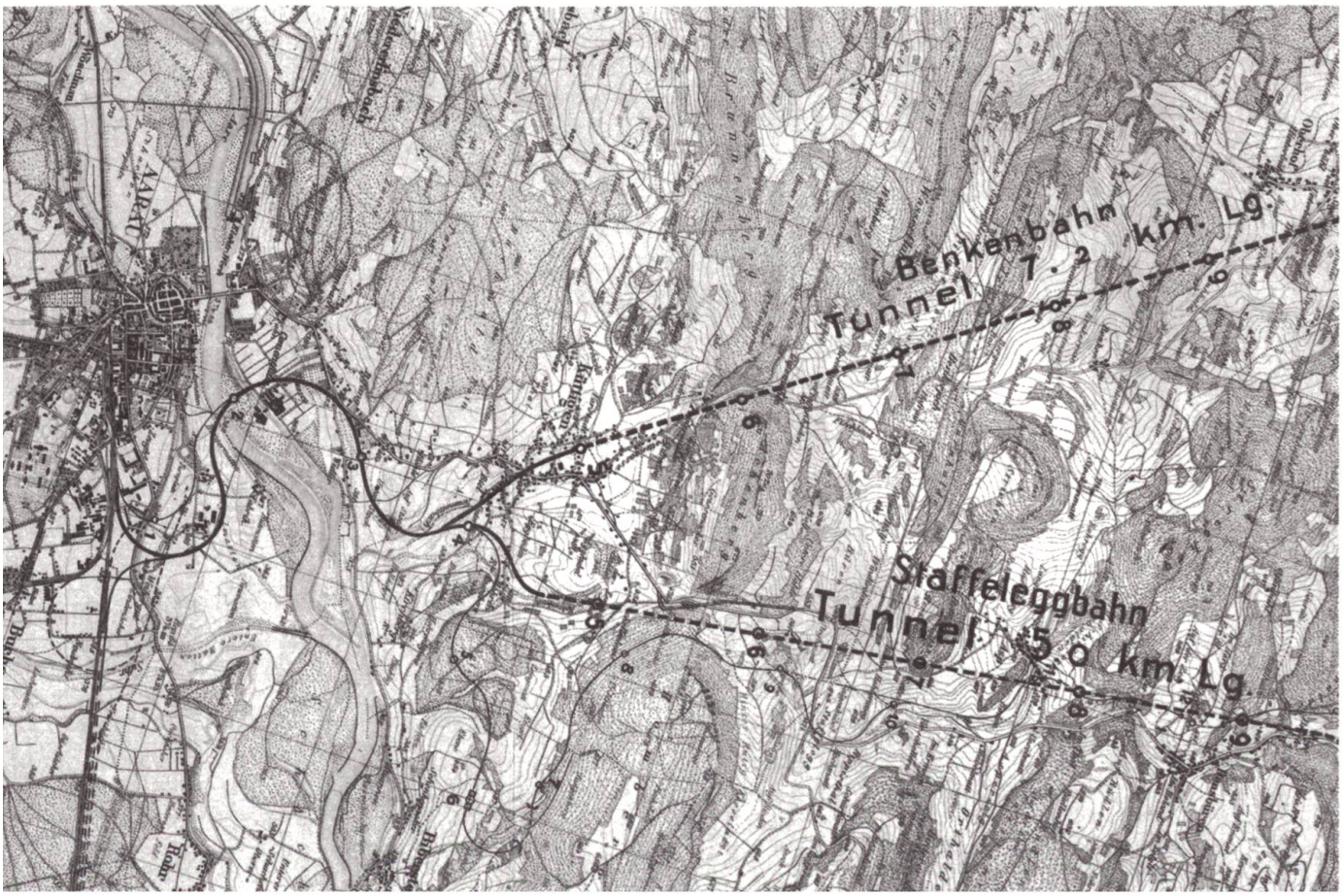
Mit seiner Publikation hat es sich Lüscher auch mit dem Aarauer Gemeinderat verscherzt: Das Expertenmandat, das ihm als Beobachter des SBB-Projekts erteilt worden ist, wird ihm nach dem flammenden Plädoyer wegen Befangenheit entzogen. Schlimmer als die Schmach über das verlorene Mandat muss die Reaktion der Bevölkerung gewesen sein: Die Aarauer strafen Gottlieb Lüscher mit unverhohlenem Spott. Wenn er durch die Strassen geht, stecken die Leute

hinter seinem Rücken grinsend die Köpfe zusammen. Man stempelt ihn als Utopist ab, als Spinner. Dabei hat er mit dem Aaresee lediglich den Bogen überspannt.

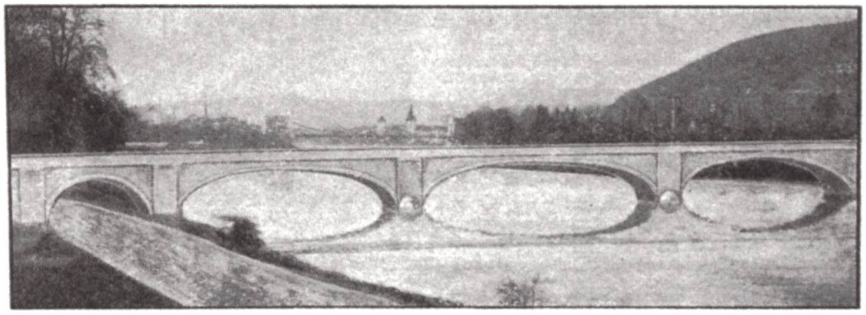
Bereits 1920 hat Lüscher die Pläne für eine elektrische Staffeleggbahn zwischen Aarau und Frick vorgestellt. Diese hätte sich vom Bahnhof Aarau via Telli und Zurlindeninsel, Scheibenschachen und Rombacher Widler nach Küttigen geschlängelt und sich schliesslich durch einen Tunnel durch die Staffelegg hindurch nach Densbüren, Herznach bis Frick gezogen. Mit der Staffeleggbahn oder Jurabahn hätte sich die Fahrtstrecke von Aarau nach Frick deutlich reduziert, das Jura-Hindernis wäre gebrochen gewesen, die Umfahrung via Brugg nicht mehr nötig.

Eine Idee, die bereits um 1896 aufgekeimt war, zeitgleich mit dem Auftauchen der ersten grossen Motorfahrzeuge in der Stadt: Damals hatte der Direktor des Rheinfelder Kraftwerks die Idee einer elektrischen Strassenbahn zwischen Aarau und Frick skizziert, die der Aarauer Gemeinderat wohlwollend aufgenommen hatte. Das Projekt war aber wegen unterschiedlicher Vorstellungen zur Streckenführung ins Stocken geraten.

↓ Karte der projektierten Staffeleggbahn. (Quelle: Aarauer Mappe 1992)



Lüschers Staffeleggbahn-Projekt stösst nicht nur bei Herrschaften mit Rang und Namen auf offene Ohren, sondern auch in der Bevölkerung. In seinem Enthusiasmus lässt Lüscher im Garten seines Wohnhauses an der Bahnhofstrasse (gegenüber der Minoritätskapelle) einen mächtigen Schaukasten aufstellen, in welchem dem Volk die Pläne für die Bahn gezeigt werden. 1921 präsentiert Lüscher als Ergänzung zum Staffeleggbahn-Projekt die Pläne für eine zweite Aarebrücke zwischen Telli und Rombach zur Entlastung der Stadt vom Durchgangsverkehr. Doch nun kippt die Stimmung: Während die einen von Lüschers Ideen begeistert sind, erwächst bei anderen tiefes Misstrauen. Sie wollen keine Verkehrsberuhigung. Im Gegenteil. Man befürchtet, mit dem Durchgangsverkehr würde auch die Kundschaft aus der Stadt verschwinden. Ladenbesitzer würden vergeblich hinter dem Tresen stehen und auf ihrer Ware sitzen bleiben, und die Kantonshauptstadt ins Abseits geraten, so der panische Tenor.



↑ Ansicht der projektierten zweiten Aarebrücke von der Telli in den Scheibenschachen. (Quelle: Aarauer Mappe 1992)

Zum Verhängnis werden dem Staffeleggbahn-Projekt aber nicht etwa die Ängste der Ladenbetreiber vor einer verwaisten Stadt oder die Naturschützer, die sich gegen das monumentale Bauwerk sträubten – zu sehr war man damals dem technischen Wunderglauben verfallen. Es ist vielmehr das liebe Geld: Die Bankinstitute zögern mit der Ausgabe von Anleihen, die anrückende Weltwirtschaftskrise erstickt jegliche Initiative.

Experten widerlegen Bedenken

Auch das Stauseeprojekt gerät ins Stocken. Die SBB sollen im Vertrag mit dem Regierungsrat dazu verpflichtet werden, der Jura-Cement-Fabrik Ersatzstrom zu liefern und bei einem Ansteigen des Grundwasserspiegels den Pegel im Stausee zu senken, sollten die Pumpen den Anstieg nicht mindern können. Ausserdem bittet der Aarauer Gemeinderat die Generaldirektion der SBB, vor der Planauflage die Befürchtungen der beiden Industriellen sowie die Auswirkungen auf die Kanalisationsverhältnisse der Stadt von unabhängiger Stelle abklären zu lassen.

Im Juni 1922 schliesslich widerlegt ein Expertenteam mit drei Ingenieuren und einem Geologen die Befürchtungen des Fabrikanten Jenny-Kunz: Es sei möglich, so die Gutachter, «eine technische Lösung zu finden, die volle Gewähr für eine ununterbrochene und sichere Trockenhaltung der Telli selbst und besonders der darauf befindlichen wertvollen Häuser bietet». Ebenso für gegenstandslos erklärt das Expertenteam die Eingabe von Zementfabrikant Zurlinden, der insbesondere den Nutzen der Anlage bezweifelt und die Verschandelung des Tals beklagt hat.

Den günstigen Gutachten zum Trotz versickert das Stauseeprojekt. Parallel zum Rupperswiler Projekt haben die SBB die Hochdruckspeicherwerke im Gotthardgebiet und im Wallis verfolgt. Nach dem Bau dieser Werke ist der Energiebedarf mehr als gedeckt. Ausserdem zeigt sich, dass die Berechnungen zum Energieverbrauch zu hoch ausgefallen sind. Die SBB sind auf den Strom aus dem Aargau nicht angewiesen und verschieben den Bau des Rupperswiler Kraftwerks auf unbestimmte Zeit. Ausserdem beerdigen die SBB das Konzept Stausee: Eine so enorme Menge gestautes Wasser, wie in diesem Projekt geplant, scheint nun plötzlich überflüssig, ein Flusswerk mit grossem Staubecken reiche vollends, so die Erklärung der Generaldirektion. 1924 geben die SBB die Teilkonzession für die Ausnützung der Wasserkraft zwischen Kettenbrücke und Rüchlig frei.

Noch lange nicht vorbei

Mit dem Rückzug der SBB ist das Kapitel Kraftwerksbau für Gottlieb Lüscher noch nicht beendet. Im Herbst 1922, ein Jahr nach Veröffentlichung der Broschüre, kandidiert Lüscher für den Aarauer Gemeinderat (heute Stadtrat) – und wird im November gewählt. Und dies nicht nur im ersten Wahlgang; er macht als Neuling sogar mehr Stimmen als einer der Bisherigen.

Eine überraschende Wendung, angesichts des Spotts und Gezeters, das Lüscher für seine Ideen von der Staffeleggbahn und der Entlastungsstrasse sowie für sein Werben für den Stausee geerntet hat. Es scheint, als hätte Lüscher wohl einige lautstarke Aarauer gegen sich – der Grossteil der Stimmbürger aber ist überzeugt von seinen Fähigkeiten. Nebst dem Aarauer Gemeinderat sitzt Lüscher zwischen 1921 und 1937 auch im Grossen Rat.

Mit dem Verzicht der SBB bricht 1924 ein Gerangel um die Teilkonzession los. Die Beteiligten: die Stadt Aarau und Fabrikant Zurlinden mit seinen Jura-Cement-Fabriken. Zwar hat die Stadt ihr eigenes Elektrizitäts- und Wasserwerk

im Schachen, doch fliesst im Winter zu wenig Wasser, um allen Abonnenten genügend Energie zu liefern. Die Stadt braucht dringend mehr Strom, um den Ansprüchen von Industrie, Gewerbe und Haushalten gerecht zu werden. Hätten die SBB den Stausee gebaut, hätte die Stadt Aarau den überschüssigen Strom beziehen können. Das bestehende Kraftwerk Jura-Cement-Fabriken wiederum, das seit 42 Jahren an einem eigenen Aarekanal das Gefälle der Aare nutzt, wäre durch den Stausee aufgehoben worden; im Gegenzug hätten die SBB Ersatzstrom geliefert. Auch die Jura-Cement-Fabriken machen geltend, dringend mehr Energie zu benötigen.

Die Ansprüche der beiden Parteien sind nicht neu, beide haben sich bereits vor der Vergabe an die SBB 1919 um die Konzession bemüht. Doch jetzt wittern sie eine neue Chance. Im Frühjahr 1925 sieht es noch danach aus, dass sich die Stadt und die Jura-Cement-Fabriken für eine gemeinsame Nutzung erwärmen könnten. Doch die gemeinsamen Verhandlungen scheitern, beide Parteien reichen eigene Pläne ein. Im Herbst 1925 erteilt der Regierungsrat die Konzession an die Jura-Cement-Fabriken. Diese dürfen damit ihr bisheriges, am linken Ufer gelegenes Kraftwerk erweitern. «Auf das vom Gemeinderat Aarau eingereichte Konzessionsgesuch für ein rechtsufriges Kanalwerk zur Ausnutzung der gleichen Gewässerstrecke kann deshalb nicht eingetreten werden und wird die öffentliche Auflage dieses Projektes abgelehnt», so die Begründung des Regierungsrates.

Eine Begründung, die in Aarau hohe Wellen wirft. Der Gemeinderat wehrt sich mit allen Mitteln gegen den Entscheid des Regierungsrates. Er befürchtet eine Monopolstellung des Kantonalen Elektrizitätswerks und damit eine Ausbeutung der Gemeinden durch höhere Energiepreise. Um das zu verhindern, scheuchen die Aarauer auch die Badener und Brugger Gemeinderäte auf, um sich gemeinsam gegen den Regierungsrat zu stellen. Nicht nur den Gemeinderat treibt der Entscheid des Regierungsrates um: An einer im Saalbau einberufenen Volksversammlung erscheinen rund 800 Aarauer. Ein Jahr lang ringen die grossrätliche Kommission, die Stadt Aarau und die Jura-Cement-Fabriken vergeblich um eine Lösung. Am 13. September 1926 schliesslich kommt das Geschäft vor den Grossen Rat. Gottlieb Lüschers letzter wortgewaltiger Versuch, das Blatt zugunsten der Stadt Aarau zu wenden und eine gemeinsame Konzession zu sprechen, scheitert. Der Grosse Rat heisst den Entscheid des Regierungsrates gut; die Jura-Cement-Fabriken erhalten die alleinige Konzession definitiv.

↑ Grafische Darstellung von Biberstein am Aaresee. (Quelle: Broschüre 1922)

«Romantiker und hochqualifizierter Fachmann zugleich»

Gottlieb Lüschers Forschungs- und Tatendrang bleibt trotz aller Rückschläge und Enttäuschungen zeitlebens unstillbar. Sein Lebensmotto: «Wer Kraft und Mut hat, greift an.» Und das tut er. Als Oberst der Genietruppen und aufmerksamer Beobachter des Kriegsgeschehens veröffentlicht er Schriften zur Stärkung des eidgenössischen Kampfgeists. Er gründet und präsidiert sowohl den Aargauischen Wasserwirtschaftsverband als auch die Aargauische Eisenbahnvereinigung, sitzt im Vorstand der Aargauer Baumeister und im Zentralvorstand des Schweizerischen Baumeisterverbands.

Mit 74 Jahren veröffentlicht Lüscher das fast 300 Seiten starke Werk «Die schweizerischen Binnen-Schiffahrts-Projekte», mit 80 Jahren schreibt er ein Buch über die Schweizer Mineral- und Thermalbäder und nimmt den Auftrag für ein Projekt für den Brugger Umschlaghafen an. Ein

3 Aeschbach, Gustav. Aarauer Mappe 1992.

Projekt, das unvollendet bleibt. Am 23. März 1949 stirbt Gottlieb Lüscher im Alter von 81 Jahren an einer Lungenentzündung.

Der Schaukasten an der Bahnhofstrasse, in dem noch immer die Pläne für die Staffeleggbahn hängen, wird kurz nach Gottlieb Lüschers Tod entfernt.

«Gottlieb Lüscher, einer der bedeutenden Bürger von Aarau, ein Mann aus Moosleerau, viel zu wenig gewürdigt in seiner Aargauer Heimat, war Romantiker und hochqualifizierter Fachmann zugleich. Schon das Projekt der Staffeleggbahn reiht Lüscher in die Galerie der spärlichen grossen Geister ein, über die die kleine Aaremetropole verfügte. Oft genügt es, das Grosse ernstlich gewollt und angestrebt zu haben, um ein bedeutender Mensch zu sein, sagt ein berühmter Dichter. Das trifft auch auf den Aarauer Ingenieur Gottlieb Lüscher zu, den rastlosen Schaffer und Pläneschmied im Aargau. [...] Ein Bildnis aus den letzten Jahren seines Lebens zeigt Ingenieur Gottlieb Lüscher mit dem nach innen gerichteten Blick eines Mannes, der kämpfte und nicht am Leben verzweifelte. Obschon vor diesen etwas traurigen Augen so viele Schiffe der Hoffnung untergingen!»[3]

Die Autorin
Katja Schlegel ist Journalistin. Sie lebt mit ihrer Familie in Aarau.

Literatur:
Aarauer Neujahrsblätter 1985, «Der Aarauer Aaresee» von Kurt Hauser.

Aarauer Neujahrsblätter 1993, «Was vergangen, kehrt nicht wieder» von Paul Erismann.

Aarauer Neujahrsblätter 2014, «Die Tramlinie Frick – Aarau und das Eindolen des Stadtbachs» von Martin Pestalozzi.

Aarauer Mappe 1992, Gustav Aeschbach.

Biographisches Lexikon des Kantons Aargau 1803 – 1957.

Gedenkschrift «Zur Erinnerung an Gottlieb Lüscher» von Paul Erismann, 1949.

Protokoll des Aarg. Grossen Rates vom 13.9.1926.

Stadtratsakten, Dossiers «Aare» 1919 und 1926 (Stadtarchiv B.III.0654 und 1018).