Die Eisenbahnen

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Mitteilungen der aargauischen Naturforschenden Gesellschaft**

Band (Jahr): **24 (1953)**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

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

Wohlen–Lenzburg und die Abzweigung von Suhr nach Aarau erreicht, und umgekehrt; der Umweg über Baden–Brugg wird gemieden, sogar der Weg über Baden und auf der Bernerstraße nach Lenzburg. Bei aller Dichte des Verkehrs ist daher die Straße Baden–Lenzburg doch deutlich zweitrangig; ebenso die Strecke Aarau–Wildegg. Wildegg–Brugg dagegen zeigt wieder etwas dichteren Verkehr durch jene Autos, die aus dem untersten Aaretal über Brugg nach Wildegg und von dort ins Seetal oder nach Hunzenschwil und in die Bernerstraße streben und umgekehrt.

Wie man sieht, entsprechen die Hauptstränge des Straßenverkehrs in einer wichtigen Beziehung nicht denjenigen des Eisenbahnverkehrs: Während für die Eisenbahn die Linie Zürich–Baden–Brugg–Aarau–Olten weitaus am wichtigsten ist, zieht das Auto den Weg über Mutscheller–Lenzburg oder allenfalls über Baden–Mellingen–Lenzburg und weiterhin auf der Bernerstraße vor.

Als bedeutungsvolle Straßen, aber doch nicht mit dem Verkehrsvolumen der bisher genannten, dürfen noch gelten: die Rheinstraße, die allmählich als Verbindung von Winterthur und der übrigen Ostschweiz mit Basel wichtiger wird; die Straße über die Staffelegg; die Straßen durch das Suhren-, das Wynen-, das Seetal und durch das Freiamt. Verhältnismäßig unbedeutend sind immer noch die Surbtal- und Reußtal-Linie, die aber vielleicht einmal als Entlastungslinien nützlich werden können.

Die Eisenbahnen

Zwischen der Zeit kurz vor 1850, da die Straße herrschte, und der neuesten Zeit, in der sie wiederum nach siebzigjährigem Dornröschenschlaf erwachte, kommt das Zeitalter der Eisenbahn. Wie überall stieß nur schon der Gedanke der Eisenbahn auf erbitterten Widerstand. Oft ließ man die Meinung vernehmen, daß die Eisenbahn nur den Reichen zugute käme, die auf Kosten der Fuhrleute und Gastwirte ihren Aufenthalt abkürzen und deshalb diesem Gewerbe einen bleibenden Schaden zufügen müßten. Die feindliche Stimmung führte dazu, daß im ganzen Siggenthal und in Würenlingen die Signalstangen und Pfähle, mit denen die Richtung einer projektierten Eisenbahnlinie abgesteckt war, ausgerissen und entfernt wurden.

Als erste völlig schweizerische Linie wurde 1847 die Zürich-Baden- oder «Spanischbrötli-Bahn» eröffnet. Dann folgte Strecke um Strecke. Die Widerstände erlahmten, und ein Eisenbahnfieber ergriff die Menschen. Linien wurden erbaut, die man heute nicht mehr bauen würde; der Bedarf an Schwellenholz fraß die sowieso gefährdeten Eichenwälder des Aargaus noch vollends auf.

Spätestens um 1914 war das Zeitalter der Eisenbahnbauten abgeschlossen. Seither gelang es nicht mehr, die Bahnlücke zwischen Schöftland und Triengen zu schließen. 1915 war die Surbtalbahn als Fortsetzung der Wehntalbahn durch Bundesgesetz beschlossen, und obwohl jahrelang immer auf das Recht zu dieser Eisenbahn gepocht wurde, kam sie nicht zustande und ist jetzt auch rechtlich erledigt. 1921 beschloß die aargauische Eisenbahnvereinigung eine elektrische Staffeleggbahn, und verschiedene Männer mühten sich auch nachher vergeblich um eine Eisenbahnverbindung Frick–Aarau.

Die wichtigste Eisenbahnstrecke führt von Zürich über Baden–Brugg–Aarau nach Olten. In Zürich und zum Teil schon vorher in Winterthur vereinigen sich verschiedene Stränge zu dieser einen Linie; in Olten tritt sie wieder auseinander in die Jurafußlinie Olten–Solothurn–Biel–Neuenburg–Lausanne–Genf und in die Bernerlinie Bern–Freiburg–Lausanne–Genf.

Von Basel her kommt durch den Bözberg die internationale Linie Basel–Brugg–Zürich, so die Strecke Brugg–Zürich erst recht überlastend. Man müßte fast schließen, daß Brugg recht wichtig wäre, was aber nicht im erwarteten Maß stimmt; denn in vielerlei Hinsichten ist Brugg nur der vorverlegte Treffpunkt der Bahnen Olten–Zürich und Basel–Zürich. Brugg ist also in keiner Weise mit dem wichtigen Umsteigebahnhof Olten zu vergleichen, sondern liegt der Bedeutung nach irgendwo zwischen Olten und Aarburg, das ja auch der allerdings höchst unwichtige, vorverlegte Treffpunkt der Linien Luzern–Olten und Bern–Olten ist. Die Bözbergbahn ist übrigens für die Zeit ihrer Entstehung (1875) eisenbahntechnisch recht gut ausgebaut worden, im Gegensatz zur alten Hauensteinlinie, die dann später den kostspieligen Hauenstein-Basistunnel notwendig machte. Sie sollte keine steilere Rampe als eine Flachlandlinie erhalten, also nicht mehr als 12‰ Steigung. Und trotzdem durfte der Tunnel nicht zu lang sein. Um aber dieses günstige Verhältnis zu schaffen, mußte beidseitig die Aufstiegsrampe stark verlängert

werden. Sie beginnt auf der Bruggerseite schon beim Bahnhof mit einem Damm über das Tal. Der Bahnhof Schinznach liegt hoch und weit entfernt vom Dorf. Auf der Frickerseite windet sich das Tracé dem Hang nach bis zum Tunnel und braucht für diesen Zweck nicht nur einen langen Umweg auf hohem Damm bei Frick, sondern muß auch das Sisseltal, also den Weg der Bözbergstraße, bei Hornussen verlassen. Der Bahnhof Hornussen liegt hoch über dem Dorf, Bözen und Effingen werden nur mangelhaft durch den in einem Seitentälchen verlorenen Bahnhof Zeihen-Effingen bedient.

Für das Bild der Ortschaften, soweit sie nicht mittelalterlich sind, ist immer noch der Bahnhof entscheidend, der in seiner Nähe Industrie und Wohnquartiere entstehen ließ. Die «Bahnhofstraße» ist oft die wichtigste Straße, wie sehr auffällig Aarau zeigt. Ganz neue Dorfteile sind beim Bahnhof entstanden; man denke an Rothrist, Murgenthal (ursprünglich waren die Weiler Glashütten und Riken bedeutend wichtiger), Frick. Wildegg, das ursprünglich nur wenige Häuser besaß, ist jetzt ein so wichtiger Teil von Möriken geworden, daß man die Gemeinde kürzlich in Möriken-Wildegg umtaufte. Das Bahnhofquartier von Lenzburg ist von der Altstadt durch die Aatalfurche geschieden. Brittnau und Wikon entwickeln sich gegen ihren gemeinsamen Bahnhof hin, ebenso Brugg und Windisch, Oftringen und Aarburg, Villmergen und Wohlen.

Die gewaltigen Eisenbahndämme wirken auf das Landschaftsbild hie und da regelrecht verfälschend. Bei Othmarsingen und Mellingen quert die Bahn das Bünz- bzw. das tiefe Reußtal hoch auf der Endmoräne. Bei Lenzburg möchte man glauben, daß man das Tal wieder auf einer hohen Rißmoräne quere. Der Damm ist aber künstlich, er zerreißt den natürlichen Zusammenhang von Lenzburg und Niederlenz. Der hohe Eisenbahndamm der Bözberglinie verschließt den Ausgang des Herznachertales, und der Damm derselben Linie bei Brugg trennt die neueren Quartiere in unschöner Weise vom übrigen Brugg.

Gebäude und Siedlungen

Jede Zeit besitzt ihre besonderen architektonischen Dominanten: die Theater, Amphitheater, Bäder und Tempel zur Römerzeit; die Kirchen, Klöster im frühen Mittelalter, zu denen später die Burgen,