Zeitschrift: Argovia : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau

Herausgeber: Historische Gesellschaft des Kantons Aargau

Band: 59 (1947)

Artikel: Aus der Entstehungsgeschichte der ersten schweizerischen Eisenbahn von Zürich nach Baden : 1836-1847

Autor: Leuthold, Rolf

Kapitel: V: Neue Anfänge : die Gründung der Nordbahngesellschaft 1845

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-57898

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: 14.07.2025

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

Beratung, wie und auf welche Weise zur Förderung des Zürcher-Koblenzer-Eisenbahnprojektes gemeinschaftlich am meisten beigetragen werden könne". In Baden setzte man keine Hoffnung mehr auf ein gemeinschaftliches Handeln. Die Sitzung im Großen Rate hatte allzu deutlich den Standpunkt der Regierung dargetan. Ebenso verhielt sich Zürich: Der Zürcher Stadtpräsident, J. L. Heß, schrieb dem Gemeinderat Baden, „die Sache scheint noch lange nicht so weit gediehen zu sein, daß zur Stunde eine Intervention von Gemeindebehörden wünschbar oder ersprießlich wäre". So kam eine Konferenz zwischen Zürich, Baden und Koblenz nicht zustande. Sogar zwei Jahre später, im Frühling 1845, gelangte Gemeindeammann J. Kalt nochmals mit einem Schreiben an den Gemeinderat in Baden. Wenn die aargauische Regierung „ihre volle Tätigkeit und Aufmerksamkeit dem Projekte einer Zürich-Koblenzerbahn nicht beförderlich wieder zuwende, werde die Eisenbahnkonstellation in nächster Zukunft für den Aargau von unberechenbaren Nachteilen sein". Deshalb wollte er den Badener Stadtrat veranlassen, „eine Delegation zu einer persönlichen Besprechung" mit den Zürcher Bahnherren zu entsenden. Baden unternahm nicht viel. Wohl beschloß der Stadtrat am 12. März 1845, „die fragliche Angelegenheit bei dem Tit. Stadtrate von Zürich wiederholt in Anregung zu bringen, und daß dies geschehe, dem Herrn Kalt einstweilen zu berichten". Doch dabei blieb es. Auch dieser zweite Vorstoß von Koblenz, der durch die Entwicklung der Bahnen im angrenzenden Ausland angeregt worden war, verlief erfolglos. Der aargauische Standpunkt des Abwartens, des Zögerns und des Verharrens beim alten hatte tatsächlich auf Jahre die Initiative der Gemeinden und einzelner Männer zu lähmen vermocht.

V

Neue Anfänge: Die Gründung der Nordbahngesellschaft 1845

Ein Bild der damals im Aargau herrschenden Stimmung vermag wohl dieser Bericht des Gemeinderates von Baden an die Orts-

bürgerschaft zu geben, der zeigt, daß an Stelle des Handelns die Resignation getreten war: „Die Eingaben von Gemeinden und Bürgern der Bezirke Baden und Zurzach hat der Tit. Große Rat der hohen Regierung überwiesen. Die politischen Tagesfragen scheinen die Aufmerksamkeit diesem für die materiellen Interessen des Landes wichtigen Gegenstande für einmal entzogen zu haben. Wir wünschen und hoffen, daß dieselbe wieder zur rechten Zeit rege werde." Diese sogenannte „rechte Zeit", mit der man sich in passivem Abwarten vertröstete, war schneller da, als man erwartet hatte. Das Ausland hatte in der Schaffung seiner Eisenbahnen nicht geruht. Mehrere neue Linien waren eröffnet worden, andere standen im Bau. Seit dem 15. Juni 1844 war Basel durch die Straßburg-Basellinie mit Frankreich in Verbindung, und damit hatte erstmals eine Bahn des Auslandes eidgenössischen Boden erreicht. Diesem fortschrittlichen Geist, der dem ausländischen Schaffen den Weg wies, konnte sich die Schweiz auf die Dauer nicht verschließen. Nochmals waren es Zürcher, die sich für die Bahn einsetzten und sie schließlich auch erstehen ließen. Am 14. Mai 1845 gelangten Martin Escher-Heß, Konrad Ott-Imhof, Salomon Pestalozzi-Hirzel, Schultheß-Rechberg und Schultheß-Landolt mit einer Eingabe an ihre Regierung und unterbreiteten ihr ein neues Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn längs der Limmat und dem Rhein, zur Verbindung mit Basel und den dort ausmündenden französischen und großherzoglich badischen Eisenbahnen, sowie für eine Linie in westlicher Richtung, vorläufig bis Aarau. An der Spitze dieser fünf Männer stand Martin Escher-Heß. Bei ihm liefen die Fäden zusammen, er setzte sich bei allen maßgebenden Persönlichkeiten und Behörden für seine Pläne ein. Nach dem Zusammenbruch der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft hatte Escher zusammen mit andern Privaten die gesamten Vorarbeiten, Pläne und Berechnungen an der öffentlichen Versteigerung für 3600 Franken gekauft und damit die von jener Gesellschaft in Jahren geleistete Arbeit seiner Vaterstadt erhalten. Der Zürcher Regierung kam es zu, in verdienstvoller Weise das gesamte Material aufzubewahren. Auf diesen Vorarbeiten konnten nun die Zürcher Initianten ihr Werk aufbauen. Vom neuen Planen erfuhr die Öffentlichkeit schon am 18. Mai durch die Neue Zürcher Zeitung, die über die zukünftige Linienführung bereits Einzelheiten zu berichten wußte: „Die Eisenbahn soll sich bis unterhalb Baden auf dem linken Limmatufer hinziehen, bei Rieden

die Limmat überschreiten und von dort dem rechten Ufer der Limmat und der Aare entlang nach Koblenz geführt werden. Auf diesem Punkte würde man über den Rhein gehen und von da an dem rechten Ufer dieses Flusses folgen. Um desto eher die Zustimmung der aargauischen Behörden zu erhalten, wird die Errichtung einer Zweigbahn nach Aarau, deren Fortsetzung nach Bern hin später nicht ausbleiben dürfte, in Aussicht gestellt." Dieses neue Projekt brachte zwei große Vorzüge: Durch die Führung des Trasses auf dem linken Limmatufer bis Rieden waren die Badener Kreise gewonnen, und durch den Hinweis auf die Abzweigung nach Aarau die maßgebenden aargauischen Politiker. Eine Belastung hingegen bedeutete zweifellos die geplante Anlage der Bahn auf badischem Gebiet und der Verzicht auf die linksrheinische Strecke. Zur gleichen Zeit, da die fünf Zürcher in ihrem Kanton für ihre Pläne kämpften, setzten sie sich auch schon im Aargau für ihre Sache ein. In der ersten Hälfte des Monats Mai reisten der Präsident einer neugebildeten Eisenbahnkommission, Amtsbürgermeister Dr. Furrer, und Regierungsrat Eßlinger nach Aarau, um den Mitgliedern des Kleinen Rates das neue Projekt selber zu unterbreiten und zu empfehlen. Einige Tage später, am 23. Mai, erhielt die aargauische Regierung bereits das zürcherische Konzessionsgesuch. In den einleitenden Sätzen war die Rede von „der traurigen Isoliertheit" der Schweiz im Bahnwesen. Vor allem aber versuchten die Gesuchsteller ihr Anliegen der aargauischen Regierung dadurch nahe zu bringen, daß sie versprachen, „die Stadt Aarau durch eine schickliche, von dem dirigierenden Ingenieur zu bezeichnende Verbindung in den genannten Bahnzug aufzunehmen". Zur Abklärung aller strittigen Fragen schlugen die Zürcher eine gemeinsame Aussprache in Baden vor. Obschon der aargauischen Regierung zu diesem Zeitpunkt die Beschäftigung mit der Bahnfrage wenig gelegen kam, da die herrschende Stimmung im Freiamt zu Beunruhigung Anlaß gab, entschloß sie sich doch, Landammann Frey-Herosé und die Regierungsräte Siegfried und Dr. Schaufelbüel[66] zur Zusammenkunft mit den Zürcher Vertretern abzuordnen. Am 4. Juni fand diese Besprechung im Raben zu Baden[67] statt. Baselstadt und -land waren diesmal weder

---

[66] Frey-Herosé, Siegfried und Schaufelbüel waren von der aargauischen Regierung zu einer Spezialkommission vereinigt worden.

[67] Landamman Frey-Herosé konnte nicht teilnehmen. Bericht von Schaufelbüel und Siegfried an den Kleinen Rat, 20. Juni 1845, KAA Eisebahnakten.

von den Zürchern noch von den Aargauern zur Mitarbeit eingeladen worden. Die Einwände, die an dieser Badener Konferenz von seiten der Aargauer erhoben, und die Vorteile, die von den Zürchern ihnen geboten wurden, entsprachen den schon oft geäußerten Gedankengängen. Da tauchte wieder das Bedenken auf, die Bahn sei durch ihren Anschluß an Waldshut nicht rein schweizerisch, da wurde wieder die Befürchtung laut, Aarau müsse, wenn es diese Linie nicht unterstütze, auf Jahre hinaus auf eine Verbindung mit Zürich verzichten, weil dann das Glattalprojekt zur Ausführung gelangen werde. Aber auch das stand fest und durfte keineswegs außer acht gelassen werden, daß die Zürcher noch ein letztes Mal dem Aargau die Hand zur Zusammenarbeit darboten. Der Ernst und die Entschlossenheit, mit denen sie ihre Pläne vorbrachten, schlossen alle Zweifel darüber aus, daß sie ihnen noch Zeit ließen zu langem Besinnen. Sie bestanden des bestimmtesten darauf, im Herbst dieses Jahres noch mit dem Bahnbau zu beginnen, und deshalb verlangten sie, daß die Angelegenheit vor Ende Juni dem Großen Rat in Aarau vorgelegt werde. Noch gleichen Tags setzten die Zürcher nach der Verhandlung ihre Reise fort nach Karlsruhe, um dort auf badischem Gebiet ihrem Werk die Wege zu ebnen. Auch die Unterredung zwischen Martin Escher-Heß und Ott-Imhof und den Badenern, bei denen sie auf ihrer Rückkehr[68] vorsprachen, brachte keine neuen Gesichtspunkte. Die städtische Bahnkommission äußerte nach wie vor ihren Wunsch, daß die Bahn über das linke Limmatufer geführt und der Bahnhof in unmittelbarer Nähe der Stadt errichtet werde. Mit der Antwort der Zürcher sind wir ebenfalls längst vertraut, wenn sie von den Opfern sprachen, die die Badener als Gegenleistung zu bringen hatten. Der Kleine Rat säumte nun mit der Erledigung des Bahngeschäftes nicht lange. Die Aussicht, daß Aarau durch eine Zweiglinie mit der Koblenzerbahn und damit auch mit Zürich verbunden werden sollte, hatte ihn gewonnen. Zudem lockte die Möglichkeit, die Bahn nach Westen weiter zu führen; und schließlich gehörte dem Unternehmen auch das Zutrauen der Ängstlichen und Zurückhaltenden, als der aargauischen Regierung die Zu-

---

[68] Die beiden Zürcher brachten aus Karlsruhe guten Bericht. Sie waren dort sehr wohlwollend aufgenommen worden. „Alles hängt jetzt", schrieb Dr. Furrer an den Kleinen Rat in Aarau, „von den Großen Räten von Aargau und Zürich ab; sagen diese ja, so wird im Herbst mit den Arbeiten begonnen werden, ungewöhnliche Ereignisse vorbehalten".

sicherung gegeben wurde, Negrelli[69], der anerkannte Fachmann für Bahnfragen in Wien, werde sich entscheidend dieser Aufgabe annehmen. Endlich brach die rein sachliche Überlegung den letzten Widerstand gegen das Zürcher Projekt, daß der Aargau, da ihm selbst die finanziellen Mittel zu einem eigenen Werk fehlten, der Bahngesellschaft bei der Verfolgung ihrer Pläne weitgehend freie Hand lassen müsse. So enthielt das Dekret zur Konzession und Expropriation, das am 2. und 3. Juli durchberaten und genehmigt wurde, eine einzige Bedingung zu Gunsten Aaraus: Die Bahngesellschaft mußte sich verpflichten, nach der Beendigung des ersten Teilstückes von Zürich nach Baden die Abzweigung nach Aarau zur gleichen Zeit wie die Weiterführung der Hauptstrecke nach Koblenz in Bau zu nehmen. Besonders zwei Redner taten sich bei diesen Beratungen in ihrer durchaus bejahenden Einstellung zum neuen Zürcher Projekt hervor, Frey-Herosé und Waller. Eine wesentliche Änderung war in der Haltung Frey-Herosés vor sich gegangen: Hatte er bei der letzten Großratssitzung, die sich vor zwei Jahren mit den Petitionen befaßte, immer wieder auf Basel und seine Finanzkraft hingewiesen und für den Aargau ein vorläufiges Abwarten und Beiseitestehen empfohlen, so trat er diesmal mit aller Entschiedenheit für ein entschlossenes und rasches Handeln ein. Waller unterstützte ihn, indem er sich nachdrücklich mit schneidenden Worten von der ständig kritisierenden und ablehnenden Einstellung Basels lossagte. Beide Redner aber konnten nicht genug auf die ungeheuer große Bedeutung hinweisen, die dem Entscheid des Großen Rates in dieser Stunde zukam, in dieser letzten Gelegenheit, die Zürich dem Aargau für die Schaffung einer Eisenbahn bot[70].

Nachdem die Kantone Zürich und Aargau in diesem Sommer die Konzessionen erteilt hatten und das Großherzogtum Baden auf das

---

[69] Der Gedanke, die Bahnlinie nach Westen weiterzuführen, läßt sich bis in die frühesten Anfänge der Bahngeschichte zurückverfolgen. Und zwar stellen Negrelli und Sulzberger schon am 1. Mai 1838, als sie damals die ersten Untersuchungen für das Trasse vornahmen, an den Kleinen Rat in Aarau das Gesuch, im Tale der Limmat und Aare auf eigene Kosten Aufnahmen vornehmen zu dürfen, „mit besonderer Berücksichtigung der Verbindung mit dem Westen der Schweiz".

[70] Im Verlaufe der Diskussion fiel auch das folgende Votum von Schaufelbüel: „Es ist gesprochen worden, Laufenburg könne seine Salmen lebendig mit großem Wert nach Paris verkaufen. Ich bemerke, umgekehrt werden wir die Austern beziehen können, nach dem Wunsche derer, die gern zarte Speisen essen und mit Zähnen nicht mehr versehen sind. Ist das nicht schon ein Empfehlungsmittel, heute schon in die Sache einzutreten?" Großratsverhandlungen 1845, S. 165.

Projekt wohlwollend eingetreten war, erwartete man in den beteiligten Gemeinden zuversichtlich den baldigen Beginn der Arbeiten. Auch in Baden regten sich von neuem mancherlei Hoffnungen. Man war der Meinung, daß die Strecke Zürich—Baden in nächster Zukunft in Bau genommen und in kurzem dem Betrieb übergeben werde. So rechneten die Aktionäre schon mit dem Eingang von Zinsen. Ähnlich beurteilte auch die städtische Rechnungskommission die Lage. Wenn sie auch, wie sie sagte, in der geplanten Eisenbahn nicht „das Füllhorn alles Glückes" erblickte, so versprach sie sich doch viel von ihr. Die Ortsbürgergemeinde behandelte wenige Tage nach der entscheidenden Großratssitzung in Aarau, am 7. Juli, die ersten Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der neuen Entwicklung von der Gemeinde zu treffen waren. Da man unbedingt den Bahnverlauf auf dem linken Limmatufer mit allen Mitteln fördern wollte und auch alles daran setzte, den Bahnhof vor die Tore der Stadt zu bekommen, wurde der Beschluß gefaßt, die Gublersche Liegenschaft für 9000 Franken anzukaufen. Damit gelangte der Plan zur Ausführung, der schon 1841 im selben Bemühen um eine für Baden günstige Bahnanlage aufgegriffen worden war. Noch eine Frage beschäftigte die Ortsbürgergemeinde: Die Anlage der Zweigbahn nach Aarau. Da ihr Verlauf noch nicht festgelegt war, erhielt der Gemeinderat den Auftrag, dahin zu wirken, daß die Bahnlinie von Baden aus abzweige, damit so die Stadt „Stapelplatz" werde. Diesem Begriff „Stapelplatz" begegnen wir in den Verhandlungen immer wieder, offenbar verstand man darunter einen Eisenbahnknotenpunkt und versprach sich viel davon. Bald traten ein paar Männer aus Lenzburg mit Major Rudolf Hünerwadel an ihrer Spitze den Badenern in ihrem Planen zur Seite. Ihre Interessen[71] waren die gleichen: Eine von Baden aus geführte Abzweigung mußte Aarau über Lenzburg erreichen. Diese Lenzburger hatten es sich zum Ziele gesetzt, als mit dem neuen Zürcher Projekt zugleich der Gedanke einer Zweiglinie nach Aarau auftauchte, ihre Stadt mit Aarau und Zürich zu verbinden. Am 21. August wandten

[71] Am 20. Juli 1845 schrieb Rudolf Hünerwadel dem befreundeten Gemeindeammann Hanauer, indem er sich auf den Gemeindebeschluß vom 7. Juli berief: „Es freut mich dies umso mehr, als auch gleichzeitig hier einige Männer diesen Gegenstand besprochen haben. Gestern haben wir eine vorläufige Rekognoszierung von hier bis Baden vorgenommen ... Wir gedenken den Gegenstand zu verfolgen, und zwar mit umso mehr Vorliebe und Beharrlichkeit, als wir nun wissen, daß die Gemeinde Baden mit dem Projekt einverstanden sein soll."

sie sich mit einer Eingabe an den Gemeinderat[72], in der sie in klarer Weise die damalige eisenbahnpolitische Lage der Stadt Lenzburg darlegten. Nach der Ansicht der sechs Petenten war nun für die Gemeinde Lenzburg der Zeitpunkt gekommen, sich vor der Öffentlichkeit und bei der Bahndirektion für eine vorteilbringende Führung der Zweiglinie einzusetzen, damit „die größten, kaum zu berechnenden Nachteile für das Gemeinwesen, wie für die einzelnen Glieder abgewendet werden könnten". Wie sie weiter ausführten, kamen auf der Hauptstrecke, bedingt durch das Gelände, zwei Anschlußpunkte in Betracht: Die Gegend von Baden und von Lauffohr. Für den Fall aber, daß die Aarauerlinie bei Lauffohr anknüpfen sollte, hieß es in der Eingabe, sei alles verloren und keine weitere Auseinandersetzung mehr vonnöten, „da der Transit, der bis jetzt unsere Straße belebt, von Stunde an aufhören muß. Verödung und Verdienstlosigkeit wären wohl die unmittelbaren Folgen solchen Aufhörens, und unsere Stadt sinkt herab zu der Bedeutungs- und Verdienstlosigkeit, die an Klingnau, Kaiserstuhl usw. erinnern wird". Von einer Abzweigung in Baden und der Bahnführung über Lenzburg aber versprachen sich Hünerwadel und seine Mitarbeiter alles: Lenzburg wird den „Stapelplatz für alles dasjenige abgeben, was der Eisenbahn durch die Täler der Bünz und des Hallwilersees, zum Teil auch des Kulmertales zugeführt oder von ihr aus dorthin verführt werden wollte". Dann wird Lenzburg zunehmen „an Einwohnern, an Betriebsamkeit, an Wohlstand, vielleicht zu großer Bedeutung gelangen". Während zweier Tage, am 19. und 27. Juli, hatten die Lenzburger das Gelände begangen, und selber den nach ihrer Meinung günstigsten Verlauf des Trasses festgelegt. Vertreter von Baden besichtigten ebenfalls die von den Lenzburgern geplante Anlage und in einer gemeinsamen Besprechung wurde „übereinstimmend" festgestellt, „daß kaum eine zweckmäßigere Linie gezogen werden könnte". Hünerwadel und seinen Mitarbeitern war es daran gelegen, fortan vereint mit Baden die gemeinsamen Interessen zu verfechten. Auch die Badener Abgeordneten erklärten sich zum Zusammenschluß bereit, wünschten aber, daß die Angelegenheit in Zukunft

---

[72] Stadtarchiv Lenzburg, Ratsprot. und Zuschriften 1845. Die Eingabe trägt die Unterschriften von: Ringier, a. Oberrichter; Rudolf Hünerwadel, Major; Joh. Rudolf Eberhardt, Mechaniker; R. H. Hofmeister, Lehrer der mathematischen Wissenschaften; Arnold Hünerwadel auf der Bleiche; August Hieronymus Hünerwadel, Baumeister.

von Lenzburg aus im Namen der Gemeinde und nicht von einzelnen Privaten, wie bisher, an die Hand genommen werde. Schon am folgenden Tage ernannte der Stadtrat von Lenzburg einen Ausschuß von acht Mitgliedern, dem auch wieder der Kreis Hünerwadel[73] angehörte. Diese acht Männer trafen nun die notwendigen Anordnungen. Im Laufe des Herbstes nahmen Ingenieur Näf aus St. Gallen und Geometer Bringolf von Unterhallau während mehrerer Wochen im Abschnitt Baden—Lenzburg—Aarau Vermessungen vor und stellten Pläne her, damit für Negrelli, wenn er in der Schweiz eintreffen sollte, die nötigen Unterlagen rechtzeitig bereit wären. Im späten Herbst fand in Baden diese wichtige Besprechung statt, in der die Lenzburger ihre so sorgfältig vorbereiteten Pläne selber dem berühmten Eisenbahnfachmann vorlegen konnten. Dieser gab ihnen die Zusicherung, „auf Lenzburg die möglichste Rücksicht nehmen" zu wollen[74]. In den nächsten Tagen verfaßte alt Oberrichter Ringier im Auftrag eines Ausschusses von Badenern und Lenzburgern ein „Memorial"[75] für die Eisenbahngesellschaft, worin die Anliegen der beiden Städte vereinigt waren. Das Schreiben zählt in optimistischer Betrachtung die Vorteile auf, welche die gewünschte Führung der Abzweigung von Baden über Lenzburg nach Aarau vorweisen könnte:

1. Die genannte Linie ist die kürzeste Verbindung zwischen Lenzburg und Baden, also auch zwischen Lenzburg und Zürich. Der Weg ist drei Viertelstunden kürzer als den Flüssen entlang.

2. „Das Tracé bietet keine abschreckenden Terrainschwierigkeiten." Der Boden ist sehr günstig, Sprengungen sind nicht notwendig, höchstens auf einem kurzen Stück zwischen dem Limmattal und dem Reußtal.

3. Der Weg in den Flußtälern dagegen weist stellenweise große Nachteile auf: „So wird es wenigstens auf der Strecke vom sogenannten Turgi bis Wildegg gewiß nicht bloß Arbeit für Reuthaue und Schaufel geben", von Wildegg abwärts ist die Aare „ein gefährlicher

---

[73] Neu kamen hinzu: Dr. Hünerwadel und Oberst S. Halder, Gemeinderat. Präsident war a. Oberrichter Ringier. Die erste Sitzung dieses neuen Ausschusses wurde am 26. August 1845 abgehalten.

[74] Stadtarchiv Lenzburg, Prot. des Gemeinderates, 21. November 1845.

[75] „Adresse an die tit. prov. Direktion der Schweizerischen Nordbahn in Zürich", unterschrieben von Gemeindeammann Hanauer in Baden und a. Oberrichter Ringier in Lenzburg. Stadtarchiv Baden, undatierte Kopie.

Nachbar", und in den Schächen wären „bedeutende Pfahl- und Dammbauten nötig".

4. Über die Reuß muß allerdings eine Brücke gebaut werden; dies erfordert aber auch eine Zweiglinie Brugg—Wildegg—Aarau. Der Unterschied der Kosten ist gering, „besonders wenn der Übergang durch eine Kettenbrücke[76] bewerkstelligt würde".

5. Der Grundsatz, die Bahn den Flußläufen nachzuziehen, ist nicht unbedingt richtig. „Eine Eisenbahn darf nicht in einem fortlaufenden Graben liegen." Die Lenzburger Linie wird wichtige Täler schneiden und miteinander verbinden.

6. In diesen Tälern liegen die wichtigsten Niederlassungen der aargauischen Industrie[77], sie sind dicht besiedelt und weisen regen Verkehr auf.

7. Auch Baden besitzt wichtige industrielle Unternehmungen. Der dortige Transit für Menschen, Waren und Vieh ist von Bedeutung. Die Bäder ziehen viele Gäste an; die Post in Baden zählt jährlich etwa 6000 Passagiere.

8. Die elf Jahrmärkte von Baden, Mellingen und Lenzburg werden ebenfalls dem Eisenbahnverkehr einen starken Auftrieb geben. Mit Seon, Seengen und Villmergen kann man auf 19 Jahrmärkte rechnen. Bei der Aaretallinie kämen nur ein paar Bruggermärkte in Frage.

9. Die Lenzburger Linie führt eine große Strecke durch öffentliche Wälder. Dies wird die Expropriation erleichtern.

Im Schlußwort seiner Eingabe der „vereinigten Ausschüsse" von Lenzburg und Baden berief sich Ringier auf Alexander von Humboldt[78]: „Diejenigen Völker, welche an der allgemeinen industriellen Tätigkeit, in Anwendung der Mechanik und technischen Chemie, in sorgfältiger Auswahl und Bearbeitung natürlicher Stoffe zurückstehen, bei denen die Achtung einer solchen Tätigkeit nicht alle Klassen durchdringt, werden unausbleiblich von ihrem Wohlstande herabsin-

---

[76] Die Verfasser hatten ihre Kenntnisse der Allg. Augsburger Zeitung entnommen und zitierten daraus den Übergang über die Weichsel bei Dierschau.

[77] In Lenzburg befinden sich: „Eine große Bleiche, eine Indiennefabrik, eine große Spinnerei, eine sich mehr und mehr ausdehnende mechanische Werkstätte, mehrere Häuser, die Baumwollenfabrikation im Großen betreiben, dann mehrere Colonialwarenhandlungen, deren eine zu den größten der Schweiz gehört."

[78] Kosmos p. 36, so belegt der Verfasser selber sein Zitat. Es handelt sich um: Kosmos, Entwurf einer physischen Weltbeschreibung von Alexander v. Humboldt, 1. Band, Stuttgart und Tübingen 1845.

ken." Das „Memorial" gelangte mit allen Originalplänen und wirtschaftlichen Unterlagen um den 10. Dezember nach Zürich und wurde von der Bahngesellschaft an Negrelli nach Wien gesandt.

Am 9. Juli dieses Jahres hatte Ingenieur Hauptmann Michaelis von der kantonalen Baukommission in Aarau den Auftrag erhalten, die Frage der Zweiglinie zu prüfen und die notwendigen Vermessungen und Untersuchungen durchzuführen. Im Dezember lieferte er seinen Bericht[79] ab. Darin führte er vier Verbindungswege von der Hauptstrecke nach Aarau an:

1. eine Linie dem linken Areufer entlang mit Anschluß bei Lauffohr,

2. eine Linie dem rechten Areufer entlang mit Anschluß in Turgi,

3. eine Linie über Lenzburg nach Baden, wie sie das „Memorial" beantragte, und

4. eine Linie über Rupperswil, Niederlenz, Mägenwil, Rebberg, Reußthal, Fislisbach, Kreuzstein, mit Anschluß in der Gegend von Neuenhof. Da die Lenzburger Linie auf das Verlangen von Rudolf Hünerwadel und seinen Mitarbeitern bereits vermessen worden war, verzichtete Michaelis auf eine Wiederholung dieser Arbeit und wandte sich den drei übrigen Projekten zu. Unter ihnen gab er der Linie über das rechte Areufer den Vorzug. Zum Schluß besprach Michaelis noch in seiner Arbeit in klarer und verständlicher Weise die militärische Bedeutung der geplanten Bahnen; dabei wies er auf die Notwendigkeit hin, die Anlagen so zu gestalten, „daß sie in Kriegszeiten nicht leicht in feindliche Gewalt geraten, weil sie dem Lande alsdann in demselben Grade schaden könnten, in welchem sie ihm sonst nützen würden". Die Linie Turgi—Koblenz entsprach nun den von Michaelis gestellten Bedingungen durchaus nicht. Die Verteidigung des Landes wird geschwächt; hier entsteht, schreibt er, eine „für den eidgenössischen Kriegskörper leicht verwundbare Stelle, wenn sie nicht durch militärische Befestigungen, durch ein Fort oder durch einen Montalembert'schen Turm gehörig gedeckt würde, etwa bei der Ausmündung bei Koblenz oder am Trennungspunkte bei Turgi, oder besser bei beiden zugleich, so daß dadurch der Besitz und die Benutzbarkeit der Eisenbahn auch während Kriegszeiten der Eidgenossenschaft gesichert bliebe".

---

[79] KAA „Bericht über den Eisenbahnanschluß von Aarau an die Schweizerische Nordbahn", Schachtel Straßenbau Nr. 77, 3. Dezember 1845.

Als am 30. und 31. Oktober 1845 Negrelli die Hauptstrecke endgültig festlegte, bot sich ihm auch die Gelegenheit, zusammen mit Michaelis und zwei Abgeordneten der Bahndirektion die Abzweigung nach Aarau zu überprüfen. Im wesentlichen stimmte er dem Vorschlag von Michaelis zu. In seinem Bericht über die gemeinsame Begehung des zukünftigen Trasses schrieb dieser nach Aarau: „Herr General-Inspektor Negrelli hat nun unter den vier möglichen Aarauer Anschlußlinien diejenige erwählt, welche von Zürich über Baden auf dem linken Limmatufer fortlaufend, die Reuß an ihrer Mündung überschreitet, sodann über Brugg vorbei auf dem rechten Areufer nach Aarau führt." Negrelli befürwortete die Bahnanlage durch den Badener Schloßberg und verfolgte sie bis in alle Einzelheiten über das Haselfeld, „von da", dachte er, „entweder mittelst eines zweiten kleinen Tunnels oder vielleicht nur mittelst einer offenen Galerie durch oder um den Martinsberg her, weiterhin oberhalb der Straße bis zu einem Punkte zwischen dem Kappelerhofe und Unterwyl führend, wonach die Straße durchschnitten werden und die Bahn sich zwischen Straße und Limmat an der Halde allmählich hinabsenken würde bis zu dem obersten Hause von Turgi. Daselbst soll die Zweigbahn nach Aarau abgehen, während die bisher als Hauptbahn angenommene Linie zunächst oberhalb Turgi über die Limmat und auf rechtem Areufer weiter nach Koblenz führen würde." Von der Reußmündung bis Aarau zog Negrelli in Übereinstimmung mit dem Vorschlag von Michaelis die Bahnlinie auf dem rechten Ufer der Aare entlang bis in den Schachen oberhalb der heutigen Kettenbrücke. Dort dachte er sich die Bahnhofanlage; auf diese Weise sollte später der Anschluß an die „Schweizerische Centralbahn"[80] über Olten nach Basel erleichtert werden. Von der Zweiglinie Aarau—Mägenwil—Kreuzstein—Neuenhof riet der Bahningenieur entschieden ab, nicht wegen der Gefällsverhältnisse, sondern wegen des Tunnelbaues, der bei einer andern Führung der Bahnlinie vermieden werden konnte. Er war der Ansicht, „daß man sich nur zu einem Tunnel entschließe, wenn man nicht anders könne". Von Wildegg aus stattete er auch den tätigen Mitgliedern des Eisenbahnausschusses in Lenzburg einen Besuch ab. Er

[80] Anläßlich seiner Untersuchungen über die Zweiglinie nach Aarau hatte sich Michaelis auch mit Basel in Verbindung gesetzt, das nun mit seinem Projekt für die „Schweizerische Centralbahn einen gleichen Eifer wie Lenzburg entwickelte", und es war ihm daran gelegen, durch einen Anschluß an die Centralbahn (Hauensteinprojekt), Aarau mit Basel zu verbinden.

machte ihnen auf eine Zweiglinie über Lenzburg keine Hoffnung, vertröstete sie aber, wenn die Gefällsverhältnisse es gestatten sollten, mit der Aussicht auf „eine Bahn von Wildegg durchs Aaretal über Lenzburg nach Aarau". Obschon diese Unterredung mit Negrelli alles Planen der Lenzburger auf einen sehr unsichern Boden stellte, entschied die Ortsbürgergemeinde am 24. Dezember dieses Jahres, der Eisenbahnkommission noch weitere Geldmittel zur Verfügung zu stellen, und Ende März 1846 beschloß die Ortsbürgergemeinde, auch diesmal wieder aus dem Bestreben, alles zu tun, um die Zürcher für ein Lenzburgerprojekt zu gewinnen, den Ankauf von 12 Bahnaktien, die unentgeltliche Lieferung von Holz für das Bahnhofgebäude, die Abtretung des notwendigen Landes und den Verzicht auf Gebühren des Landverkaufs zu Gunsten der Bahn[81]. Doch alle Bemühungen und aller guter Wille Lenzburgs waren umsonst. Nach der Vollendung der ersten Strecke, Zürich—Baden, wurde ein paar Jahre später die Linie nach Aarau, wie es Negrelli vorgeschlagen, über Brugg[82] fortgesetzt.

Der Verlauf des Trasses über das linke Limmatufer war nun von Negrelli festgelegt. Er hatte damit einen Entscheid getroffen, der für den zukünftigen Bahnbau im Aargau von grundlegender Bedeutung war. Den Badenern stand jetzt ohne Zweifel eine Bahnhofanlage in nächster Nähe ihrer Stadt in Aussicht. Die Siggenthaler Bauern waren ihrer Sorge um ihre Äcker und Wiesen enthoben, da die Bahn bei Rieden nicht auf das rechte Limmatufer verlegt werden sollte. Nachdem die linksufrige Bahnführung feststand, beschloß die Stadt Baden in ihrer Gemeindeversammlung vom 3. Oktober 1845, „da dieses Unternehmen für den hiesigen Ort von großem Interesse sei", 15 Aktien zu übernehmen und die Zahlungen aus dem Rentamte zu leisten. Durch die Stadtbehörde wurde der Bevölkerung der Wunsch nahegelegt, „durch Privatsubskription eine lebhafte Teilnahme zu bezeugen". So nahmen alle Verhandlungen in der zweiten Hälfte dieses Jahres für das neu begonnene Unternehmen einen guten Verlauf. Die Vorarbeiten näherten sich nach und nach ihrem Abschluß, und voller Zuversicht blickten diejenigen, die bis dahin ihre ganze Arbeitskraft dem Werke zur Verfügung gestellt hatten, dem Jahre 1846 entgegen, das ihnen endlich den Beginn der Bauarbeiten bringen sollte.

---

[81] Stadtarchiv Lenzburg, Prot. der Ortsbürgergemeinde, 30. März 1846.

[82] Eröffnung der Strecke Baden—Brugg am 29. September 1856, Fricker Stadtgeschichte S. 638.