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: IX: Betriebsaufnahme und letzte Aufgaben 1847 und 1848

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: 11.07.2025

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

Aargaus, die auch in dieser Beziehung für die Zukunft das beste hoffen ließen. Nach dem Bankett fanden sich die Gäste zu einem Kaffee im Wartsaal des Aufnahmegebäudes zusammen. Hier hielt Regierungsrat Waller vor der Trennung noch eine letzte Rede, um darin mehr als es bisher geschehen, den Dank des Aargaus auszudrücken. Dieser Dank galt, unter Hinweis auf das, was ein anderer Escher für die Linthunternehmung getan, vor allem dem Manne, der sich nun mit so viel Hingebung der Eisenbahnunternehmung gewidmet hatte; in Anlehnung an die Prägung Escher von der Linth nannte er ihn Escher von der Eisenbahn. Um sieben Uhr brachte der Zug die Zürcher wieder nach ihrer Heimat zurück, „nachdem sie im befreundeten Aargau und im gastfreundlichen Baden mit dem heiteren Bewußtsein eines Sieges eingezogen waren, durch welchen die Besiegten zugleich Sieger und das eroberte Land gleich gewinnendes wurde. Kein Mißton hatte die Feier des Tages gestört; wohl aber waren die Teilnehmer, so sehr sonst viele derselben durch Alter, Lebensverhältnisse, Überzeugungen und Anschauungsweise voneinander abweichen mögen, sich dessen recht bewußt geworden, daß solche Wege es sind, auf denen die Schweiz am ehesten Kraft und Einigung erlangen kann."

IX

Betriebsaufnahme und letzte Aufgaben 1847 und 1848

Am 9. August 1847 wurde der regelmäßige Betrieb auf der Strecke Zürich—Baden aufgenommen. Jeden Tag verkehrten nach dem damaligen Fahrplan vier Züge in jeder Richtung. An Sonn- und Feiertagen schaltete die Bahnverwaltung bei günstiger Witterung noch je einen fünften Zug ein. Kreuzungen auf den Stationen innerhalb der Strecke kamen nicht vor; auf der ganzen Linie war immer nur ein einziger Zug in Fahrt[134]. Die Fahrdauer, die Aufenthalte in Alt-

[134] Von Anfang an hatte man das Trasse für zwei Geleise vorgesehen, doch war vorläufig nur eines gelegt worden.

stetten, Schlieren und Dietikon eingerechnet, betrug 45 Minuten. Auf den Bahnhöfen brauchte es, um die paar Züge zu bedienen und die laufenden Arbeiten zu erledigen, nur wenige Angestellte und Bahnwärter. Etwa bis Mitte Februar 1848 führte auf dem Bahnhof Baden Kaspar Ulrich Nieriker, ein Mann, der schon seit Jahren der Bahn in Baden selbst und allgemein durch sein Wirken in Kommissionen wertvolle Dienste geleistet hatte, noch alle Geschäfte. Nach seinem Rücktritt amtete „Obereinnehmer" Meyer als Bahnhofvorstand. Ein Portier, Ulrich Appenzeller aus Höngg, und die Bahnwärter[135] standen ihm als Gehilfen bei. Sie alle, auch der „Obereinnehmer", waren, „weil sie durch ihren Dienst an Ort und Stelle gebunden, von der Dienstleistung beim Brandcorps" befreit. Trotz des schlechten Wetters, das in diesem August herrschte, wagten viele eine Fahrt. Auch die Schuljugend durfte mit der Bahn reisen. Schon am 11. August stellte die „Jungfer Lehrerin Anna Kappeler das Ansuchen", der Stadtrat möge der obern Mädchenschule neben dem ordentlichen Beitrag noch einen „außerordentlichen" von 24 Franken bewilligen. Am folgenden Tage wollte die Lehrerin mit ihren Mädchenklassen nach Zürich reisen. Da nun keine Gemeinderatssitzung mehr stattfand, mußte das Gesuch auf dem Zirkularweg behandelt werden. Die Stadträte gaben alle ihre Einwilligung zu dieser neuartigen Schulreise und sprachen ihr auch ihre finanzielle Unterstützung zu. Stadtrat Baldinger bemerkte zwar auf dem gemeinderätlichen Rundschreiben: „Die Direktion wird für die großen Opfer, so Baden gebracht, auch noch der Unschuld ein Opfer bringen können." Auch J. Meyer-Attenhofer setzte seine Meinung auf das Schreiben, er „wollte nicht mit der einten Hand nehmen, was die andere gegeben". Im selben Sommer wurde das übliche Jugendfest nicht abgehalten, dafür erhielten die 62 Bezirksschüler ebenfalls die Erlaubnis, in einem „angemessenen Ausflug auf der Bahn nach Zürich" zu reisen. So waren es vom 9. bis 29. August nach den Angaben der Bahndirektion 24 836 Personen, die mit der neu erbauten Bahn fuhren, und an der Aktionärversammlung vom 2. September konnte der Berichterstatter mit Befriedigung feststellen, „daß die Eisenbahn von den Bewohnern der in ihrer Nähe gelegenen Gemeinden immer mehr benutzt werde". Aber der Besuch ging nach kurzem zurück. Vielleicht, weil die Bahn den Reiz der Neuheit für die Öffentlichkeit schon verloren hatte, gewiß aber, weil die damaligen unsichern Ver-

[135] Ein Bahnwärter bezog damals ein Jahresgehalt von 400 Franken.

hältnisse der Zeit auch ihre nachteilige Wirkung auf das Bahnunternehmen ausübten. Noch im selben Jahre brach der Sonderbundskrieg aus, und bald darauf kam es in den Nachbarländern zu revolutionären Aufständen. Dies alles beeinträchtigte den Handel und Verkehr, ein Gefühl der Unsicherheit hemmte den Unternehmungsgeist, und so konnte auch diese erste schweizerische Bahn den erhofften Aufschwung nicht nehmen. Die Bahngesellschaft entschloß sich darum, in diesen unsichern Zeiten den Bau an der geplanten Hauptstrecke nach Koblenz und an der Zweiglinie nach Aarau vorläufig zu unterbrechen. Es wurden lediglich noch die im Mai 1846 aufgenommenen Vermessungsarbeiten auf den beiden Strecken zu Ende geführt, und dann entließ die Bahndirektion das geschulte Ingenieurpersonal. Nur eine kleine Zahl von Angestellten blieb im Dienst und leitete nach der Betriebsaufnahme den Abschluß der laufenden Geschäfte: An der Bruggerstraße waren noch Expropriationen auszuführen; Grundstücke, die man für den Bau der Bahnanlage erworben und derer man nun nicht bedurfte, sollten wiederum verkauft werden; es galt die Zusammenarbeit von Bahn und Post in die Wege zu leiten und die Erhebung der kantonalen Zölle zu regeln. Auch gingen immer noch Forderungen ein, die geprüft werden mußten; gar mancher wollte an den Entschädigungen der Bahn reich werden; und „die unbehilflichen Organe der Direktion hatten", wie Weißenbach, der Präsident der Schatzungskommission an Landammann Siegfried am 23. September 1847 schrieb, „gegenüber den überspannten Gelüsten der Besitzer keinen leichten Stand".

Von allen diesen Aufgaben organisatorischer Art, die es noch zu erledigen gab, war wohl eine der wichtigsten die, die Postkurse, die bisher die Strecke Zürich—Baden bedient hatten, in den Bahnverkehr einzubeziehen, und dazu noch neue Postlinien mit Anschluß an die Bahn zu schaffen, um auf diese Weise das Einzugsgebiet der Bahn zu erweitern und damit auch die Zahl der Reisenden zu vergrößern. Alle Postkurse zwischen Zürich und Baden konnten allerdings nicht aufgehoben werden, da nur wenige Züge verkehrten und zudem gar keine zur Nacht. Zuerst, am 31. Dezember 1847, wurde die direkte Postverbindung zwischen Zürich und Baden, die seit dem 1. Juli 1842 bestand, aufgehoben. Vom 1. August 1848 an führte man den „Berner Tageilwagen" derart, daß die Reisenden „mit sichtlichem Vorteil" in Baden zu ihrer Weiterreise die Bahn benützen konnten. Hingegen gelang es nicht, eine gleiche Zusammenarbeit mit der Basler Postkutsche

zustande zu bringen; sie fuhr weiterhin nach Zürich, neben der Bahn, als ob diese gar nicht bestünde. Als neue Kurse wurden auf Wunsch der Bahngesellschaft von Baden aus eine Postverbindung nach Schinznach Bad und eine nach Zurzach geschaffen, beide im Jahre 1848. Die endgültige Lösung aber der Frage über die Zusammenarbeit von Bahn und Post brachte die neue Bundesverfassung. Mit Art. 33 wurde das Postwesen zur Verwaltung dem Bund übergeben und damit der Kompetenz der Kantone entzogen. Vom 3. Januar 1850 an verkehrten überhaupt keine Postwagen mehr zwischen Zürich und Baden. Alle Reisenden der Berner- und Baslerroute, in den Tag- und Nachtkursen, übernahm fortan die Bahn. Dafür verpflichtete sich die Bahngesellschaft allerdings auch, noch mehr Fahrten einzuschalten[136].

Von großer Bedeutung war sodann die Regelung der aargauischen Grenzzölle gegenüber dem Kanton Zürich. Aus der Zusammensetzung des Wagenparkes ersehen wir, daß die Direktion ursprünglich gar nicht beabsichtigt hatte, große Gütermengen mit der Bahn zu befördern. Von den 40 Wagen waren 30 für Personen und 3 für Equipagen bestimmt, und nur 7 für Güter, nämlich 2 Viehwagen, 1 Güterwagen, 3 Gepäckwagen und 1 Kohlenwagen[137]. Die Bahngesellschaft hatte auch anfänglich der aargauischen Regierung versprochen, „keine zoll- und getränkesteuerpflichtigen Waren auszuführen". Darum sah sich die Regierung in Aarau auch nicht veranlaßt, ein besonderes Zollreglement für den Bahnhof Baden zu erlassen. Doch schon Ende 1847 beschwerte sich der Zolleinnehmer von Baden bei der kantonalen Finanzkommission darüber, daß die Bahn ihr Versprechen nicht halte „und nicht nur Passagiere und ihre Effekten spediere", sondern auch zollpflichtige Waren ein- und ausführe. Nach kurzen Verhandlungen wurde im Frühjahr 1848 zwischen der Bahndirektion und der aargauischen Regierung ein Vertrag[138] geschlossen, wonach „Collis unter 2 Zentner inskünftig zollfrei sein sollten". Für den Fall, daß sich diese Ab-

---

136 Die angeführten Veränderungen brachten eine Umgestaltung des Postwesens in Baden mit sich: Das Postamt in den Kleinen Bädern (Ennetbaden), wo die Postlinie Zürich—Baden geendigt hatte, wurde aufgehoben, dafür aber in den Großen Bädern eine Postablage eingerichtet; dazu kam noch eine Bahnhofpostablage, und der Kanton Aargau stellte einen dritten Beamten an, der ausschließlich diese neue Filiale zu bedienen hatte.

137 Wrubel S. 55 f.

138 „Vertrag über Bewilligung zum Transport zoll- und getränkesteuerpflichtiger Gegenstände auf der Eisenbahn zwischen Zürich und Baden." KAA Eisenbahnakten.

machung „als Nachteil für den aargauischen Aerar" erweisen würde, war ihre Revision vorgesehen. Gleichzeitig erhielt die Finanzkommission den Auftrag, zu Ende des Jahres 1848 „die Zollerträgnisse des Zollamtes Baden mit denen früherer Jahre genau zu konfrontieren", und je nach dem Ergebnis der Untersuchung der Regierung ihre Vorschläge zu unterbreiten. Auch diese Probleme fanden ihre endgültige Lösung noch im gleichen Jahre, als durch die neue Bundesverfassung das gesamte Zollwesen eidgenössisch geregelt wurde. Und damit war wieder einmal eine Schranke zwischen den beiden Kantonen zur Seite geschafft worden, die wie schon so manche andere sich hemmend auf das Bahnunternehmen ausgewirkt hatte.

Am 30. Mai 1848, als alle Bauarbeiten längst beendigt waren und die Bahndirektion mit den Unternehmern schon abgerechnet hatte, machte der Stadtrat Baden gegenüber der Bahngesellschaft nachträglich die Forderung geltend, daß sie den Schutt in den ihr seinerzeit zur Verfügung gestellten Steinbrüchen wegräume und damit den Stadtgraben vor dem Obern Tor auffülle[139]. Höflich aber bestimmt wies Martin Escher-Heß diese „höchst unerwartete Zumutung" zurück und erklärte, über diesen Punkt lägen keinerlei Abmachungen vor. Schon vor der Benützung durch die Bahnunternehmer habe in jenen Steinbrüchen Schutt gelegen; seit längerer Zeit würden sie zudem wieder von andern ausgebeutet. Schließlich machte Escher dem Stadtrat den Vorschlag, daß beide Parteien an Ort und Stelle die Sache besichtigten. Nachdem dieser Augenschein stattgefunden hatte, änderte Baden seine Forderung dahin ab, daß es anstelle der Wegschaffung des Schuttes eine „Aversalsumme" von 300 Franken verlangte. Da die Bahngesellschaft aber etwa einen Monat lang mit ihrer Antwort zuwartete, teilte ihr der Stadtrat mit, wenn innert acht Tagen kein Bescheid in Baden eintreffe, werde er die Steinbrüche in den nächsten Tagen auf Kosten der Bahngesellschaft räumen lassen. Jetzt lenkte die Direktion ein und erklärte sich bereit, die geforderten 300 Franken zu bezahlen, allerdings auf die Art, daß die Stadtbehörde diese Summe vom

---

139 Die Stadtbehörde entfaltete in diesem Jahre im Bauwesen eine besonders rege Tätigkeit. Sie führte die Überwölbung des Stadtbaches fort, und das Bauamt ließ schon das Material bereitstellen, um die Weite Gasse neu zu pflästern und mit Trottoirs zu versehen, nachdem das Franzosenhaus und daneben das Haus des Drechslers Falk von der Gemeinde abgerissen worden waren. Die Wegräumung der „Kellerhälse", die auf diese Gasse mündeten, war vertraglich auch schon geregelt.

Wert des ihr seinerzeit versprochenen Bauholzes[140] in Abzug bringen sollte. Damit war dieser kleinliche Handel, wie es nach der Betriebsaufnahme wohl noch manchen zu erledigen gab, aus der Welt geschafft. Von ähnlicher, wenig großzügiger Haltung der Badener Behörde zeugt auch die Abrechnung über die Küche im Kapuzinerkloster, wo, wie wir gehört haben, die Bahngesellschaft im Winter 1846/47 ihren Arbeitern eine Suppe zubereiten ließ. Wenn damals der Stadtrat für die wenigen beschädigten Bodenplättchen und ein unbrauchbar gewordenes Türschloß von der Direktion eine Entschädigung verlangte, so spricht aus dieser Tatsache nicht mehr die Großzügigkeit, die während des Baues der Bahn von Baden so oft an den Tag gelegt worden war. In einer andern Frage wurde durch die unnachgiebige Haltung Badens gegenüber der Bahndirektion keine Einigung erzielt. Zweimal, im April und im November 1848, gelangte die Bahngesellschaft mit dem Ersuchen an den Kleinen Rat in Aarau, ihr die Bewilligung zu erteilen, im Bahnhofgebäude von Baden eine „Speisewirtschaft„ zu eröffnen. Das erste Gesuch wurde von der aargauischen Regierung mit der Begründung abgewiesen, „es mache sich kein Bedürfnis zur Vermehrung der ohnedies zahlreich vorhandenen Wirtschaften in Baden geltend". Als die Bahngesellschaft auf ihrem Anliegen bestand, waren es die Badener Wirte, die sich für ihre Sache wehrten. Sie wandten sich in einer „Remonstration gegen das Speisewirtschaftsgesuch" geradewegs an die Regierung in Aarau, und der Stadtrat Baden unterstützte seine Bürger vom Wirtegewerbe, indem er in einem Schreiben ans Bezirksamt dartat, „daß eine Wirtschaft im Bahnhofe den hiesigen Wirten mit Rücksicht auf die ihnen schon teuer anliegenden Gewerbe von großem Schaden seie, und die Vorteile, welche man sich von der Eisenbahn für den Ort versprochen, und wofür die Gemeinde große Opfer gebracht, hiedurch illudiert würden". Der Kleine Rat schloß sich hierauf dem Badener Standpunkt an und wies das Gesuch der Bahngesellschaft zum zweiten Mal ab.

Dieser Art waren die organisatorischen Aufgaben und kleinen Ge-

---

140 Der ursprünglich durch die Gemeinde Baden versprochene Beitrag von 225 Stämmen Bauholz war nie abgeliefert worden. Während der Bauzeit kamen Bahngesellschaft und Stadt überein, die Stämme durch 70 Klafter Brennholz für das Heizen der Lokomotiven zu ersetzen. Später erklärte sich die Bahngesellschaft auf den Vorschlag Badens bereit, Fr. 670.— an Stelle dieser 70 Klafter anzunehmen. Von dieser Summe wurden jetzt die fraglichen Fr. 300.— abgezogen, sodaß Baden schließlich Fr. 370.— an Stelle der 225 Stämme bezahlte.

schäfte, die es nach der Betriebsaufnahme von der Bahngesellschaft und den Behörden noch zu erledigen gab. Die auf die Eröffnung der Bahn folgenden Jahre brachten allerdings weder dem Unternehmen, noch der Badener Bevölkerung den wirtschaftlichen Erfolg, den die Befürworter der Bahn vorausgesagt hatten. Auch in Baden merkte man nichts von dem großen Fremdenzustrom[141], den man der Stadt so manches Mal, wenn es galt, Opfer zu bringen, in Aussicht gestellt hatte. Die Enttäuschung hierüber spüren wir ebenfalls in einer Rede von Gemeindeammann Hanauer, die er am 12. Mai 1848 vor der Ortsbürgergemeinde hielt, und die umso mehr Gewicht hat, als Hanauer stets zu den eifrigen Befürwortern der Bahn gehörte: „Wir können es nur bedauern, daß die seitherigen politischen Ereignisse der Fortsetzung dieser ersten schweizerischen Eisenbahn hindernd in den Weg getreten sind, doch, gewiß nur vorübergehend. Mit der Konsolidierung der neuen politischen Zustände, mit der Herstellung des Kredites wird auch die Stunde für die Fortsetzung und Vollendung des so wichtigen Verkehrsmittels schlagen, und werden sich demselben neuer Mut und frische Kräfte zuwenden." Die Gründe des geringen Erfolges lagen allerdings zum kleinsten Teile in dem neu geschaffenen Werke selbst, das zwar die Nachteile einer Lokalbahn aufwies, vielmehr haben wir in den unsichern politischen Verhältnissen im In- und Auslande und der damit verbundenen wirtschaftlichen Krise die Ursachen dafür zu sehen, daß das Bahnunternehmen nach dem ersten kurzen Aufschwung in jenem August 1847 sich nur mühsam behauptete. Erst viele Jahre später erfüllte sich die Hoffnung, die allerdings wenig zuversichtlich aus der Rede Hanauers geklungen hatte: 1856 konnte die Linie bis Brugg erweitert und dem Betrieb übergeben werden, 1858 wurde die Zweiglinie nach Aarau beendet, und endlich im Jahre 1859 war die ursprünglich als Hauptlinie gedachte Strecke von Turgi nach Waldshut vollendet. So galt es in zähem Schaffen Schritt um Schritt jenem Ziele näher zu kommen, das die aargauische Regierung in ihrem Dankesschreiben[142] nach der Einweihungsfeier an die Direktion der Nordbahngesellschaft als hohe Aufgabe der Bahn hingestellt hatte, in

---

141 Bezirksamtmann Geißmann hatte am 12. Juli 1847 dem Stadtrat den Vorschlag gemacht, die Ortspolizei im Hinblick auf „die größere Personenfrequenz" zu vermehren; daraus ersehen wir, daß man ernstlich mit einem großen Zustrom von Gästen rechnete.

142 KAA Eisenbahnakten, 9. August 1847.

dem Wunsche: „Möge das neue, äußere Verkehrsmittel, welches bereits Aargau mit Zürich verbindet, mehr und mehr auch zur innern Annäherung der schweizerischen Völkerschaften und Interessen führen."

Quellen- und Literaturverzeichnis

Abkürzungen: Prot. = Protokoll
KAA = Kantonsarchiv Aarau

a) Ungedruckte

Kantonsarchiv Aarau
- Protokolle des Kleinen Rates
- Eisenbahnakten

Stadtarchiv Baden
- Protokolle des Gemeinderates
- Missiven
- Protokolle der Ortsbürgergemeindeversammlungen
- Aktensammlung der Ortsbürgergemeinde Baden
- Sterberegister der katholischen und reformierten Kirchgemeinde

Archiv des Bezirksamts Baden
- Amtsprotokolle

Gemeindearchiv Ennetbaden
- Gemeinderatsprotokolle

Gemeindearchiv Killwangen
- Gemeinderatsprotokolle
- Gemeindeschluß-Buch

Gemeindearchiv Koblenz
- Gemeinderatsprotokolle

Stadtarchiv Lenzburg
- Protokolle des Gemeinderates
- Missiven

Gemeindearchiv Ober-Siggenthal
- Protokoll der Gemeindeversammlungen
- Protokoll des Gemeinderates

Gemeindearchiv Unter-Siggenthal
- Protokoll der Gemeindeversammlungen
- Protokoll des Gemeinderates

Gemeindearchiv Wettingen
- Gemeinderatsprotokolle

Stadtarchiv Zürich
- Protokolle des Kleinen Stadtrates