Oberst Friedrich Hünerwadel aus Lenzburg, der Vorkämpfer der Eisenbahnen im Aargau

Autor(en): **Leuthold, Rolf**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Lenzburger Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **19 (1948)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-918378

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

OBERST FRIEDRICH HÜNERWADEL AUS LENZBURG, DER VORKÄMPFER DER EISENBAHNEN IM AARGAU

VON DR. ROLF LEUTHOLD

Am 10. Februar 1836 wandte sich Oberst Friedrich Hünerwadel aus Lenzburg, ein Mitglied der kantonalen Baukommission, in einem längeren Schreiben [1] an die aargauische Regierung. Darin machte er sie darauf aufmerksam, daß der Aargau, nicht minder denn das Ausland, sich dazu eigne, durch eine Bahnlinie erschlossen zu werden. Ganz besonders günstig schien ihm das Gelände zwischen Zürich und Basel zu sein. Gerne hätte er es gesehen, wenn die Regierung seines Kantons in dieser, wie ihm schien, für die ganze Schweiz so wichtigen Angelegenheit sich hervorgetan und als erste sich diesem Unternehmen zugewandt hätte. Wenn auch der Initiative des Lenzburger Bürgers anscheinend kein Verständnis von Seiten der Ratsmitglieder in Aarau entgegengebracht wurde, so darf man Hünerwadel doch nicht das Verdienst absprechen, als erster im Aargau für den Bau einer Eisenbahn eingetreten zu sein. Sein Brief vom 10. Februar 1836 ist überhaupt das erste Dokument dieser Art in der aargauischen Eisenbahngeschichte und verdient es deshalb, an dieser Stelle im Wortlaut [2] wiedergegeben zu werden:

An Tit: Landammann und Kleinen Rat des Kantons Aargau.

Lenzburg, den 10ten Hornung 1836.

Hochgeachteter Herr Landammann!
Hochgeachtete Herren!

Wenn es auch auf den ersten Augenblick auffallen mag, daß das, kaum seit einem Dezennium in unserer Sprache vorkommende Wort „Eisenbahn" zum erstenmal vielleicht im Kanton Aargau in Beziehung auf denselben von einem Manne ausgesprochen wird, von dem man seines heranrückenden höheren Alters wegen eher glauben sollte, daß er mehr Hang für das ungewohnte Alte als

[1] Kantonsarchiv Aarau, Eisenbahnakten.
[2] In heutiger Orthographie.

für ihn zum Teil noch wenig bekannte Neuerungen haben dürfte, so werden doch diejenigen hochgeachteten Mitglieder Ihrer hohen Behörde, mit denen ich in irgend einem Verhältnisse zu arbeiten die Ehre gehabt habe, mir wenigstens diejenige Gerechtigkeit widerfahren lassen, daß, weit entfernt den Fortschritten im Gebiet der Künste und Wissenschaften abhold zu sein oder denselben fremd zu bleiben, ich vielmehr immer keiner der letzten bin, um neuen Erfindungen oder Verbesserungen, die in anderen Ländern als gedeihlich sich bewähren, in so weit es meinen Wirkungskreis betrifft, auch bei uns Eingang zu verschaffen zu helfen, und daß ich nur da vielleicht zu bedenklich vorwärts schreite, wo ich die möglichen oder wenigstens die mutmaßlichen Folgen noch nicht ganz zu übersehen vermag, oder wo ich meine Kräfte, die ich zu überschätzen nicht gewohnt bin, der zu lösenden Aufgabe nicht gewachsen fühle.

Wenn es nun in einem Zeitpunkte, in dem nicht nur die technischen Zeitschriften, sondern sogar die Spalten der politischen Blätter aller Farben mit den Berichten über den Fortgang bereits entstandener, oder über den Betrieb neuer Eisenbahnen nach allen gedenkbaren Richtungen größtenteils angefüllt sind, und in dem es Mode werden zu wollen den Anschein hat, anstatt in Eroberungen oder im Ringen um Regierungssysteme, in Hebung der Industrie und in neuen und förderndere Verbindungsstraßen, zum Teil wenigstens, die Wohlfahrt der Nationen zu suchen, es an sich schon sehr natürlich ist, daß jeder Liebhaber von technischen Künsten und Gewerben, die Frage sich aufwirft, in wie weit die Vermehrung der Eisenbahnen, der Dampfboote und dergleichen auf die Gewerbe, den Landbau, Handel und anderes Einfluß haben werden, so wird es hinwieder dem Manne, der seit 16 Jahren im Fache des Straßen- und Wasserbaues, des Zutrauens seiner Landesregierung sich erfreut, zur eigentlichen Pflicht, wenn auch unaufgefordert, als Gegenstand reiferen Nachdenkens, sich die Frage aufzuwerfen, welchen Einfluß einige der vielen besprochenen Eisenbahnanlagen, wenn solche, wie kaum zu bezweifeln, wirklich zu Stande kommen sollten, auf das Straßenwesen der Schweiz im allgemeinen, und des Kantons Aargau im besonderen haben möchten, oder haben müssen, um wenigstens einigermaßen vorbereitet zu sein, wenn auch bei uns etwas geschehen müßte.

Es ist zwar ganz richtig, daß auch durch Hügelgelände, ja selbst über Gebirgszüge, Eisenbahnen angelegt werden können; immerhin aber werden solche weit geringere Kosten da verursachen, wo solche in ebener oder doch wenig schiefer, so viel möglich gleichmäßiger Richtung angelegt werden können. — Wenn ich da-

her in mehreren Blättern lese, daß ein bayrischer Eisenbahnzug bis nach Lindau geführt werden solle, in der Voraussetzung, daß solcher von dort aus von der Schweiz aufgenommen, und zu einer Verbindung mit Italien über die Alpen geleitet werde, so kann ich es umso eher geschickteren und gewichtigeren Männern überlassen darüber nachzudenken, wie diese Aufgabe am leichtesten zu lösen sein möchte, als ohnehin jene Gegend außer meinem Wirkungskreise liegt. — Wenn ich aber hingegen wiederholt zu lesen Anlaß habe, daß es auch darum sich handle, von Mannheim bis nach Basel eine Eisenbahn anzulegen, so nimmt die Sache umso eher mein Nachdenken in Anspruch, als es mir wahrscheinlich ist, daß, wenn so etwas wirklich im Tun sein sollte, die Frage — wohin nun weiters? — von den das Unternehmen leitenden, folgerecht bald auch in Anregung kommen müßte. Nun dürfte aber nach meinem Dafürhalten kaum eine Gegend der Schweiz mehr zur Anlegung einer Eisenbahn sich eignen als diejenige zwischen Basel und Zürich, wo drei miteinander verbundene Flüsse von selbst die Richtung angeben, wie eine Eisenbahn, fast eben, oder doch nur wenig incliniert angelegt werden kann, wo zwei Handelsstädte, die im lebhaftesten Verkehr durch eine solche verbunden würden, und wo demnach die Ausführung ebenso leicht als das Unternehmen, in pekuniärer Hinsicht, gesichert zu sein scheint, weshalb ich auch in der Vermutung stehe, daß, wenn einmal auch in der Schweiz die Eisenbahnen in Anregung kommen werden, auch andere Männer das gleiche finden könnten. Was ich hier anzudeuten mir erlaube und deshalb mir es leid tun würde, wenn anderswo, früher als im Aargau selbst, diese höchst wichtige Angelegenheit besprochen oder in Anregung gebracht würde.

Ich weiß zwar wohl, daß nach den neuesten Ansichten, denen auch ich vollkommen huldige und schon lange gehuldigt habe, dergleichen Unternehmungen nicht von den Regierungen selbst, sondern bloß im Einverständnis und mit Bewilligung derselben, durch Aktien-Gesellschaften ausgeführt werden, und zweifle auch keineswegs, daß, wenn später die mehr erwähnte Gegend näher ins Auge gefaßt wird, nicht nur in Basel und in Zürich, sondern auch in unserem Kanton Spekulanten genug für ein solches Unternehmen sich zeigen werden, besonders da wir sattsam aus den Zeitungen ersehen können, daß bei einigen gut gelegenen Eisenbahnen die Aktien bereits aufs Doppelte des ursprünglichen Wertes gestiegen sind.

Allein unangenehm würde es jedenfalls mir sein, wenn früher oder später der Antrieb hinzu bloß von außen kommen und es so den Anschein haben würde, als wäre im Aargau weniger Sinn,

den Zeitgeist auch in technischer Beziehung aufzufassen, oder das günstige der Lage einiger Kantonsteile zu erwägen, in einem Augenblicke, wo überall Regenten und Regierte, in dieser Beziehung wenigstens, wie es scheint, so ziemlich Hand in Hand sich abmühen, dem Nachbarstaat das Terrain, oder doch wenigstens den Vorsprung abzugewinnen.

Da hie und da noch die Ansicht vorwalten dürfte, daß eine Eisenbahn durchaus nur in Verbindung mit Dampfwagen gedenkbar sei, weil in England, wo die Steinkohlen sehr wohlfeil sind, es üblich ist, und daher die Besorgnis entstehen könnte, daß durch Anlegung von Eisenbahnen das Zugvieh verdrängt und unabsehbare Störungen in vielen Erwerbszweigen, besonders im Landbau, entstehen könnten, so glaube ich hier noch andeuten zu müssen, daß es bereits neu angelegte Eisenbahnen gibt, die ohne Anwendung von Dampfmaschinen und bloß mit Pferdebespannung befahren werden, zumal zum Beispiel bei Linz, wo eine neue Eisenbahn, welche die Salz produzierenden Gegenden im Salzburgischen mit den Holz liefernden Teilen Böhmens verbinden soll, mitten durch die Gassen der Stadt (und zwar ohne Störung in denselben) sich ziehen soll, die bloß mit Pferden und ohne Anwendung von Dampf, bereits stark befahren werde; und daß selbst auf der so viel besprochenen neuen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth bereits die Rede davon sein soll, eben diese Eisenbahn bloß zwei- oder dreimal wöchentlich mit dem Dampfwagen, die übrige Zeit hingegen (wegen der Kosten des Brennmaterials) mit Pferdegespann befahren zu lassen.

Ebenfalls möchte der Ausdruck „Eisenbahn" zum Wahn verleiten, daß Eisen der Hauptbestandteil einer Eisenbahnanlage sein müsse, während dem an einigen Orten Steine, in holzreichen Gegenden hingegen Holz die Grundlage der Bahn, hiemit den Hauptbedarf, das Eisen hingegen einen zwar kostbaren, aber doch nicht unbedingt vorherrschenden Bestandteil der Anlage ausmacht; was demnach wahrscheinlich das Bauholz der Gemeinde, sowie der Staatswaldungen auf einen höheren Wert stellen würde. Wenn nun die Entfernung von Basel bis Zürich ungefähr 16 Stunden beträgt, und die Grenze unseres Kantons bis an zwei Stunden Entfernung gegen beide Hauptstädte sich ausdehnt, so ergibt es sich, daß eine Eisenbahnanlage in dieser Richtung volle 12 Stunden auf dem Gebiete des Kantons Aargau sich fortziehen müßte, hiemit wenigstens drei Vierteile der Arbeitslöhne schon bei der ersten Anlage (wenn auch nicht des Materials) dem hiesigen Kanton zu gut kommen, und überdies ein neues regeres Leben in einen Bezirk, oder wenigstens in eine Gegend bringen würde, die durch verschiedene Umstände

früherer Hilfsquellen beraubt, einer Hebung durch Industrie und derer wohltätigen Folgen so sehr bedarf.

Dieses ist nun, hochgeachtete Herren, was vorderhand in möglichster Kürze bloß anzudeuten oder wenigstens einigermaßen vorläufig in Anregung zu bringen mir Bedürfnis war. — Ist und bleibt es nur ein Traum, so ist doch das Zutrauen, womit Hochdieselben auch bei der letzten Wahl mich wieder beehrt haben, mir ein sicherer Bürge, daß Sie wenigstens die wohlgemeinte Absicht und den guten Willen nicht verkennen werden.

Es benutzt übrigens den Anlaß, Sie Hochgeachteter Herr Landammann, Hochgeachtete Herren, seiner vollkommenen Hochachtung zu versichern Hochdero ergebener

Friedrich Hünerwadel, Oberst, Mitglied der Baukommission.

MUTTERGLAUBE

Schynt's ämel, daß er doch no läbt:
Jetzt het er einist gschribe.
Doch froget er mer gar nid noh ...
Wo ist au d'Liebi blibe?
I hanem doch au gmäldet gha,
I tüe mer nümme troue;
Wenn mir das d'Muetter gschribe hätt',
O je, wie hätt i gschroue!
Vergißt er mi ächt zletscht am Änd?
Doch nei, i bi jo 's Müetti,
Wo bätted für ne Tag und Nacht,
Daß ihn de Hergott bhüeti.
Es fahrt em viel jez dur de Sinn,
's isch Böses nüt derhinder;
Und wenn er nümme schrybe wurd,
So liebt er mi nid minder.

M. K.