

# Aarau und die Eisenbahn

Autor(en): **Erismann, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujaersblätter**

Band (Jahr): **30 (1956)**

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-559121>

## **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.

## AARAU UND DIE EISENBAHN

### *Das große Eisentier ist da!*

Was war das doch für ein Laufen, Drängen und Stoßen an jenem Junimorgen Anno 1856, als zum ersten Male ein regelrechter Eisenbahnzug mit Lokomotive und Wagen seine Räder auf den Boden unserer Stadt zu setzen sich anschickte! Wohl hatten die Aarauer, wenn sie gen Westen blickten, schon seit Wochen und Monaten von ihren Weingärten am Hungerberg und fast ebenso gut auch von «Schanz» und «Zinne» aus in der Ferne die Rauchschwaden des Dampfrosses lustig und leichtbeschwingt zum Himmel steigen und alsbald wieder zerflattern sehen. Und je mehr der von Olten her vorgetriebene Schienenstrang ins Aarauer Weichbild geriet, desto näher rückten auch die pustenden «Eisentiere», wahre Ungetüme mit birnartig nach oben sich weitenden Kaminen, dem Vernehmen nach nordamerikanischen Ursprungs und unerhörter Kraftentfaltung fähig. Wie mühelos und zauberhaft schnell schleppten sie doch durchs Niederamt herab die schwerbeladenen Schotterwagen bis zum vorläufigen Endpunkte der Linie Olten–Aarau dicht vor dem jäh aufsteigenden Schanzhügel im Schachen! Begreiflich, daß es den Fuhr- und Schiffsleuten hierzulande angesichts solch bedrohlicher Konkurrenz schier die Sprache verschlug. Denn das wußten sie allbereits: dem pneumatischen «Eisentier» waren selbst die kräftigsten Pferde nicht gewachsen, und die Schiffe konnten ihm im besten Falle bloß auf der Talfahrt und nur unter günstigsten Umständen einigermaßen die Stange halten.

Es ging an diesem 3. Brachmonat des Jahres 1856 aber noch um mehr als um die erste Begegnung der Aarauer mit dem «Eisentier»: heute wollten sich die Regierungsmänner der Kantone Aargau, Solothurn und Luzern mit eigenen Augen von der Vortrefflichkeit der jüngst vollendeten Bahnlinie Aarau–Olten–

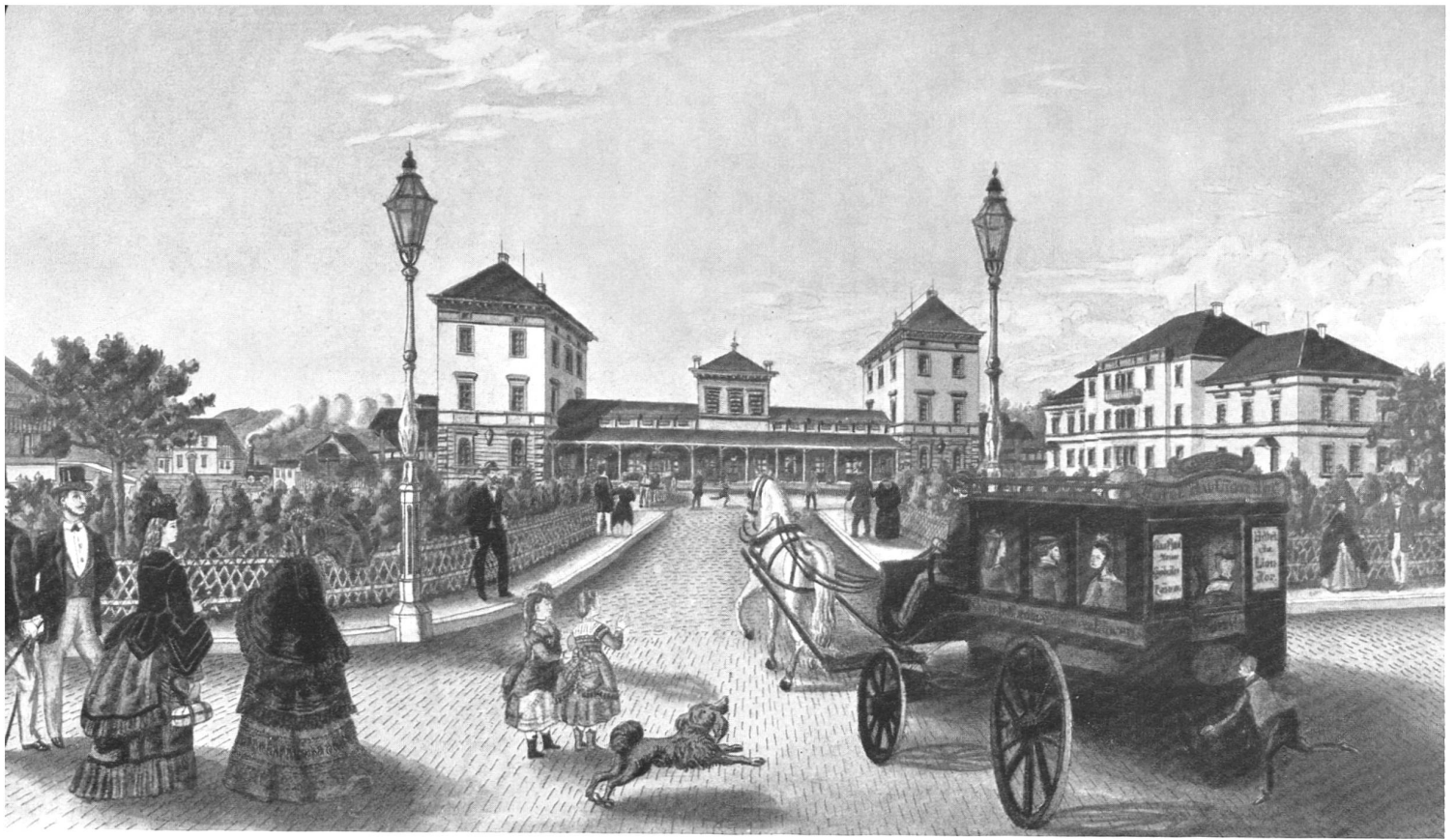
Emmenbrücke überzeugen, um hernach – je nach Ergebnis – den Basler Eisenbahnherren, den Erbauern, ihre Einwilligung zur Eröffnung des Betriebes zu erteilen – oder auch nicht. Und eben bei dieser Gelegenheit ward in unserer Gegend zum ersten Male ein Eisenbahnzug zusammengestellt und allem Volke vorgeführt.

Das war Grund genug, ganz Aarau in Bewegung zu setzen. Was Beine hatte, lief über Ziegel- und Schanzrain dem Schachen zu: Knaben und Mägdlein, Männer und Frauen, und manch ein ehrbarer Handwerker, sonst Tag und Nacht aufs Arbeiten versessen, hatte heute auf ein Stündlein seine Boutique geschlossen und auch den Gesellen und Lehrbuben gestattet, auf so lange Blauen zu machen. Denn dieses hochwichtige, ja historische Ereignis durfte sich keiner entgehen lassen, wollte er dermaleinst vor seinen Nachfahren in Ehren bestehen.

Alles drängte dem provisorischen «Stationshof» am Ende der Geleise zu, einer simplen Bretterbude, bestimmt, nach kurzer Frist wieder abgebrochen und entfernt zu werden – dann nämlich, wenn später der Tunnel durch den Schanzhügel fertig gebohrt und der vorgesehene Damm aufgeschüttet sein würde. Denn die heute einzuweihende Eisenbahnlinie sollte nicht ewig drunten im Schachen ihr Ende finden: sie wollte doch, wie es der zu Basel mit viel Mühe ausgeheckte Plan vorsah, mit jener andern, von Brugg her sich nähernden Linie vereinigt werden.

Bis dahin hatte es aber noch gute Weile, und vorerst einmal freuten sich die Aarauer ganz einfach darüber, endlich doch ihren langersehnten Anschluß an das im Werden begriffene schweizerische Eisenbahnnetz gefunden zu haben. Bis übers Rottann hinaus hatten sich die Neugierigen längs der schnurgeraden, in der Ferne sich verlierenden Eisenschienen aufgestellt, weil jeder hernach gerne von sich behauptet hätte, er sei als erster des daherbrausenden «Eisentieres» ansichtig geworden.

Unterdessen mühten sich beim Bahnhofe die Angestellten der



*Bahnhofplatz und Aufnahmegebäude der NOB in Aarau*

Das Aufnahmegebäude in seinem Urzustande mit offener Schalterhalle, der Platz davor mit Gärten für die Bahnangestellten; im Vordergrund rechts der Pferdeomnibus des Hotels zum Goldenen Löwen, im Hintergrund die 1869 bezogene Hauptpost (heute Verwaltungsgebäude AEW)  
Gezeichnet von Fritz Wärtli (um 1870)

Centralbahngesellschaft in ihren nigelnagelneuen Uniformen darum, zusammen mit den städtischen Polizeidienern Ordnung zu schaffen. Vor allem mußten die Geleise freigehalten werden, denn jeden Augenblick konnte der angekündigte Zug auftauchen und schnaubend einfahren. Wem das Harren jedoch verleidet war, der schaute zwischenhinein den Soldaten zu, die auf dem weiten Wiesenplan ihren Formationsübungen oblagen, angefeuert von den straffen Weisen eines Bataillonspiels, das vom Zufall dazu ausersehen war, dem ersten Eisenbahnzug auf Aarauer Boden einen festlichen Tusch zu bereiten.

Doch plötzlich ein Rufen und Schreien: «Er kommt, er kommt!» Und wirklich – über den niedern Dächern der Wöschnau-Häuser stieg eine ansehnliche Rauchfahne auf, rückte näher und näher, und dann erblickte man auch die Lokomotive, wie sie, rückwärtsfahrend, geschäftig ihr Züglein Richtung Aarau zog. Längst vor den flinksten Bubenbeinen erreichte sie ihr Ziel, den «Stationshof», und damit niemand zu Schaden kam, hatte sie eifrig ihre gellende Dampfpfeife betätigt. Aus den dicht gereihten Fenstern der Eisenbahnwagen aber strahlten die Gesichter der Herren Regierungsräte aus Solothurn und Luzern sowie die der tonangebenden Männer der Centralbahngesellschaft. Sie alle hielten nach der Aargauer Deputatschaft Ausschau, und wenig später konnte man gewahren, wie die Herren Landstatthalter Hanauer und Regierungsrat Schmied von ihren außerkantonalen Kollegen und Gastgebern freundeidgenössisch begrüßt und über das enge Stieglein an die Plätze geleitet wurden.

Die technisch Interessierten unter dem Publikum kümmerten sich jedoch mehr um die blitzblank herausgeputzte Lokomotive, die auf den Namen «Aare»<sup>1</sup> getauft war, zu den modernsten und

<sup>1</sup> *Lokomotivnamen:* Statt Nummern trugen die ersten Lokomotiven – wie heute noch die Schiffe – Namen, die in der Regel von Bergen, Flüssen und Ortschaften der durchfahrenen Gebiete genommen wurden. «Aarau» hieß sowohl eine Lokomotive der Centralbahn wie auch eine solche der Nordostbahn.

leistungsfähigsten Zugmaschinen ihrer Zeit gehörte und trotz Rückwärtsfahrt die Wagen mit ihrer kostbaren Fracht rüstig von Olten nach Aarau geschleppt hatte. Jetzt wurde sie abgespannt – «Ufpass, ewägg vo de Schine!» hieß es – und dann über die kunstvoll angelegten Weichen an die Spitze der kurzen Komposition manövert, all dies begleitet von vielem Rufen, Gestikulieren und Pfeifen. Nun stand sie stattlich und tatenfroh da, den langen, schwach konischen Kamin hochaufgerichtet, und oben vor Regulator und Ofentürlein betätigte sich im Sonntagsstaate Maschinendirektor Niklaus Riggerbach<sup>2</sup>, bald hernach als «Zahnrad-Riggerbach» ein hochangesehener Mann. Er also war es, der den ersten Eisenbahnzug von Aarau über Olten bis vor die Tore Luzerns zu führen hatte und dabei andauernd Proben seiner und der Lokomotive Tüchtigkeit ablegte. Auf der Rückfahrt, zumal längs des blauen Sempachersees und dann wieder im flachen Wiggertale unweit Zofingens, verstand er es, außerordentliche Geschwindigkeiten zu erreichen, was beim einen und andern Fahrgast die bange Frage aufsteigen ließ: «Wie, wenn nicht mehr gebremst werden kann?» Doch Riggerbach war seiner Aufgabe voll und ganz gewachsen, und die «Aare» tat ein übriges, unterließ jeglichen Seitensprung, bockte auch nirgends und brachte gegen Abend die Aargauer Regierungsmänner wohlbehalten wieder in ihre Hauptstadt zurück, willkommen geheißen von einer ansehnlichen Menschenmenge, weil es sich abermals herumgesprochen hatte, zu welcher Stunde ungefähr die wackere «Aare» samt Anhang erneut auf dem Schachen eintreffen werde.

<sup>2</sup> *Niklaus Riggerbach (1817–1899)*: Ingenieur und Mechaniker, Erfinder eines weltberühmt gewordenen Zahnradsystems, wirkte als junger Mann am Bau der ersten in Europa hergestellten Lokomotiven mit und baute auch die ersten für die Schweiz (Spanischbrötlibahn). Von 1856–1873 Direktor der Centralbahn-Hauptwerkstätte in Olten; in Aarau Mitbesitzer der Konstruktionswerkstätte für Bergbahnlokomotiven (an der Rohrerstraße, heute altes Zeughaus). Seiner Verdienste wegen schenkte ihm unsere Stadt das Ehrenbürgerrecht.

Es war ihr förmlich anzusehen, wie viel sie sich auf diese erste Parforcetour zugute tat, und auch Herr Riggenbach ließ sich strahlenden Angesichts von regierungsrätlicher Hand zu solcher Glanzleistung beglückwünschen.

\*

Wir waren nicht mit dabei. Doch so ungefähr mögen sich vor nunmehr bald hundert Jahren diese Vorgänge abgespielt haben. Die «Aare» begab sich hernach mit den zwei Wagen wieder in ihr Standquartier Olten zurück, und bald piffen es die Spatzen von Aaraus Dächern: «Am 8. Juni ist Freifahrt! Wer Lust dazu verspürt, darf – gleich wie vordem die Herren Regierungsräte – gratis auf der Eisenbahn fahren!» Solches ließ sich mancher nicht zweimal sagen. In Scharen strömten die bahnbegeisterten Aarauer zum andern Male dem Schachen zu und versuchten, sich ein Plätzlein in einem der noch ungefederten und auch wenig zahlreichen Wagen zu ergattern. Wer erst im letzten Zuge Unterschlupf fand, mußte den Rückweg von Olten zu Fuß bewältigen; doch galt das Dutzend Kilometer bis Aarau damals dem Wanderer nicht mehr als ein Katzensprung.

Am 9. Juni 1856 wurde der regelmäßige Betrieb zwischen Aarau und Emmenbrücke aufgenommen. Insgesamt acht Züge fuhren im Tag, wofür acht jener uns heute so spielzeughaft und zierlich anmutenden Lokomotiven genügten. Gefeuert wurden sie mit Holz oder Torf. Der schnellste der Züge legte die gesamte Strecke in zwei Stunden und 26 Minuten zurück, brauchte demnach volle elf Stunden weniger als ein rüstiger Fußgänger und sieben Stunden weniger als der Aarau–Luzern-Postwagen über Menziken–Münster.

Bald wurden auch schon die ersten Reklamationen des reisenden Publikums laut, welches das neuartige Verkehrsmittel so gleich fleißig benützte und durchaus keine Angst davor empfand

– trotz der ungeheuerlichen Geschwindigkeiten, die es, mit den damaligen Maßstäben gemessen, entwickelte. So ward zum Beispiel geklagt, daß der Fahrplan enttäuschend armselig sei, daß das Personal keine Manieren habe und daß endlich die Zufahrtsstraßen zum provisorischen Bahnhof im Schachen keineswegs auf der Höhe der Zeit stünden: vom Ziegelrain her müsse man bei üblem Wetter durch schuhtiefen Schlamm waten, und man werde dadurch geradezu gezwungen, die teuren Mietdroschken in Anspruch zu nehmen. Voll Neid betrachtete man die Postreisenden, die von ihrer gelben Kutsche zum Umsteigen direkt an die Züge gebracht wurden.

Eine lokale Überlieferung will wahrhaben, daß anlässlich des Neuenburger Handels im Dezember 1856 die Aargauer Milizen nach erfolgter Mobilmachung vom Aarauer Schachen aus mit Extrazügen der Centralbahn abtransportiert worden seien. Nachweisbar aber ist, daß zum Eidgenössischen Turnfest von 1857 unsere welschen Kompatrioten per Eisenbahn in Aarau eintrafen. Ganz noblen Besuch jedoch erhielt der «Stationshof» im Schachen im Mai desselbigen Jahres, als König Johann von Sachsen, ein hochangesehener Monarch, mit Gefolge vorfuhr und seine Einwilligung zur Abfahrt des für ihn bereitgestellten Sonderzuges erst zu erteilen geruhte, nachdem er die Reitübungen einer eben in Aarau diensttuenden Trainmannschaft ausgiebig inspiziert hatte.

Einige Tage zuvor war hier der erste ernstliche Eisenbahnunfall passiert, indem der Abendzug bei der Ausfahrt nach Olten aus den Schienen geriet und entgleiste. Der Lokomotivführer merkte vorerst von allem nichts und gab unentwegt Dampf, weil das Pusten und Stampfen seiner Maschine das Krachen der Wagen und Schwellen übertönte. «Die Kondukteurs rannten vorwärts», meldete tags darauf die Zeitung, «dem Lokomotivführer das Anhalten zu befehlen. Einzelne Reisende sprangen heraus. Alle sind mit dem Schrecken davongekommen, was dem Dienst-



eifer und der Geistesgegenwart der Kondukteurs und des Herrn Vorstehers Miege zu verdanken ist.»

Dieser vorläufige Bahnhof im Schachen tat seine Pflicht und Schuldigkeit bis Ende April 1858. Von da an fuhren die Züge der Centralbahn<sup>3</sup> auf dem neuen Damm hochnäsiger über ihm dahin und suchten sich ihren Weg zum Bahnhofe der Nordostbahn<sup>4</sup> durch den Tunnel, und das Bretterhaus im Schachen verwandelte sich in ein Wirtshaus (zur Cantine, später zum Schützengarten). Die Geleiseanlagen und die Schlackenhaufen jedoch blieben noch so lange liegen, bis der Gemeinderat eine stadtväterliche Mahnung an die Centralbahngesellschaft ergehen ließ. Erst dann wurden die bereits vom Unkraut überwucherten und vom Roste angefressenen Schienen weggeräumt.

*Bis es so weit war*

hatte es hierzulande aber doch mancher Anstrengung bedurft, war viel Tinte und Druckerschwärze geflossen. Man sollte sich diese ganze Vorgeschichte von einem Augen- und Ohrenzeugen erzählen lassen – in einem trauten Winkel im «Wildenmann» oder im «Ochsen» bei einer Flasche Hungerbergler (vom beseren). Der Bericht würde ungefähr so lauten:

«Wir Aarauer erhielten eine Bahn samt Stationshof zugesichert, ohne daß wir überhaupt einen Finger zu rühren gebraucht hatten (das dicke Ende kam erst nachher). Den Zürchern ver-

<sup>3</sup> *Schweizerische Centralbahn (SCB)*: Sitz in Basel; baute und betrieb die Linien Basel-Olten-Luzern, Olten-Aarau, Olten-Bern-Thun, Herzogenbuchsee-Solothurn-Biel, Solothurn-Lyss u. a. m. Ihr Netz ging am 1. Januar 1901 in den Bundesbetrieb über (erster SBB-Zug Aarau-Bern in der Neujahrsnacht 1901).

<sup>4</sup> *Schweizerische Nordostbahn (NOB)*: Sitz in Zürich; baute und betrieb die Linien Zürich-Aarau, Zürich-Romanshorn, Winterthur-Schaffhausen, Winterthur-Koblentz-Stein-Säckingen u. a. m. Gemeinsam mit der SCB, der einstigen scharfen Konkurrentin um die Erringung kantonaler Eisenbahnkonzessionen, wurden gebaut und betrieben: Bözbergbahn und Aargauische Südbahn. Übergang an den Bund: 1902.

dankten wir dieses Geschenk, die zwar (in ihrem Drang nach Geleiseanschluß mit Deutschland und Frankreich) Basel anvisierten, jedoch – um den Aargau für ihre Pläne günstig zu stimmen – von Baden aus eine Abzweigung nach Aarau in Aussicht stellten. Ihr hättet sehen sollen, wie eifertig auf diesen Köder hin unsere Großräte trotz starker und berechtigter Bedenken gegenüber der von den Zürchern forcierten ‚Waldshuterbahn‘ die Konzession erteilten! ‚Das große Eisentier‘ begehre nun einmal Einlaß und sei nicht länger mehr abzuweisen, verkündigte Augustin Keller im kantonalen Parlamente, und mit fast noch mehr Aplomb trat Landammann Frey-Herosé<sup>5</sup> – drei Jahre später war er bereits Bundesrat – für eine Zürich–Basel-Eisenbahn ein. Wir Aarauer freuten uns natürlich, als der Große Rat am 3. Juli 1845 Ja und Amen zum Ansuchen der Zürcher sagte, und wir wädhnten, das vielgenannte ‚Eisentier‘ werde in kurzem vor unsern Mauern eintreffen. Doch es kam anders – die Zürcher bauten vorerst bloß bis Baden (ihr kennt sie, die Spanischbrötlibahn) und blieben dort stecken. Politische und andere Gründe machten es nämlich ratsam, mit der Fortsetzung zuzuwarten. Die Geprellten waren wir Aarauer, denn es wurde mittlerweile 1850, es wurde 1852 und nichts geschah zur Förderung unserer Zweiglinie. Nach wie vor waren wir auf die teure und dazu noch unbequeme Postkutsche oder dann auf Schusters Rappen angewiesen.

Wir hätten es nicht ungern gesehen, wenn in dieser Zeitspanne des Harrens und Murrens unser Gemeinderat etwas mehr Tatkraft an den Tag gelegt, wenn er beispielsweise in gewissen Abständen denen zu Zürich etwas aufgesessen wäre und dabei sein

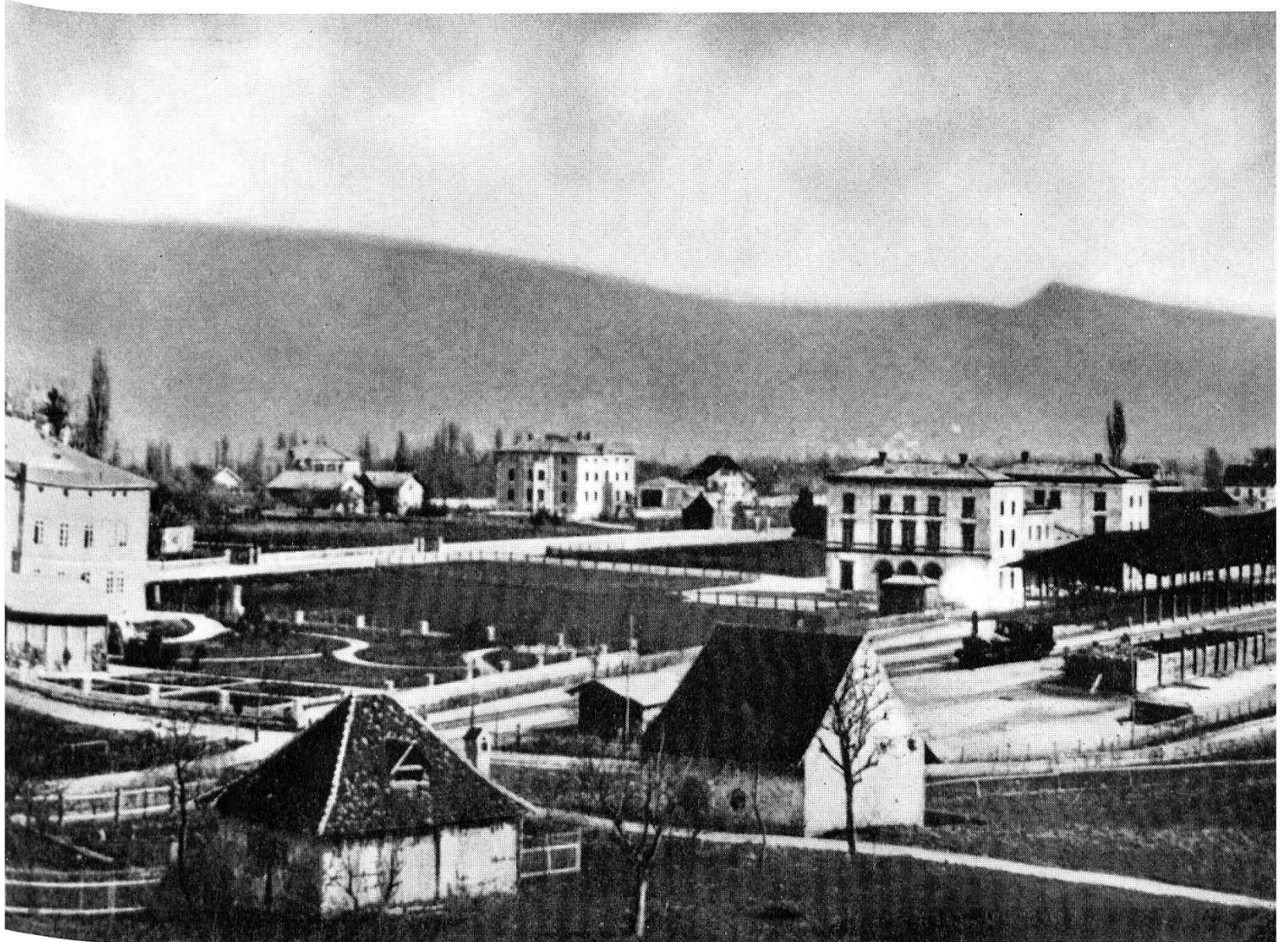
<sup>5</sup> *Friedrich Frey-Herosé (1801–1873)*: Hochverdient um Kanton und Eidgenossenschaft; Fabrikant in Aarau (Baumwollspinnerei am Frey-Kanal, heute Schokoladefabrik); Politiker und Militär; Generalstabschef Dufours im Sonderbundskrieg; von 1848–1866 Bundesrat, der erste Aargauer, der dieses höchste Amt der Eidgenossenschaft bekleidete. Seine Devise lautete: Rechtlichkeit, Vaterlandsliebe, Treue, Gottvertrauen, Fleiß.

und der Bürgerschaft Mißfallen zum Ausdruck gebracht hätte. Doch nichts unternahm er. Im Gegenteil, er trat in den Fragen des Eisenbahnbaus gleichsam in Pantoffeln auf, um es ja nicht mit den Zürcher Herren zu verderben oder gar – was noch schlimmer gewesen wäre – ihr Gelüsten auf einen Beitrag aus hiesiger Stadtkasse zu wecken. Um diese stand es nämlich schlimm. Die vom Fluß in Stücke gerissene Aarebrücke und als Folge davon der Bau der ebenso modernen wie kostspieligen Kettenbrücke machten es unsern Stadtvätern damals zur heiligen Pflicht, äußerst sparsam zu haushalten. Und das bedeutete gleichzeitig: in der Eisenbahnangelegenheit ja nicht zu mucksen!

Dafür nahm sich der Bundesrat, kaum recht in Amt und Würden, der schweizerischen Eisenbahn an. Eigentlich hatte er gar nichts dazu zu sagen, weil damals noch die Kantone über die Erteilung von Bahnkonzessionen eigenmächtig verfügten. Trotzdem begann sich auch die Bundesbehörde mit der landeswichtigen Eisenbahn zu befassen und erteilte zwei britischen Ingenieuren namens Stephenson und Swinburne den Auftrag, in groben Strichen ein eidgenössisches Eisenbahnnetz zu entwerfen. Und auch diesmal wieder hatten wir Aarauer Glück, weil im Konzept der Engländer der eine der beiden Hauptstränge des Landes über Aarau gelegt war. Daß nicht auch gleich die Kreuzung der Hauptlinien uns zugesprochen wurde, war freilich Pech: das große schweizerische Eisenbahnkreuz war dem günstiger gelegenen Olten zugeordnet. Solches aber ließ den einen und andern Aarauer von Stund an nicht mehr ruhig schlafen, und man fragte sich hier allen Ernstes, wie dieses schicksalshafte Eisenbahnkreuz den an sich ehrenwerten Nachbarn von Olten zu entwenden und nach Aarau zu verlegen wäre. Aber Olten – das zeigte sich in der Folge immer wieder neu – sah sich sowohl von den geographischen Gegebenheiten wie auch von andern Mächten derart bevorzugt, daß alle unsere Anstrengungen schließlich umsonst waren.

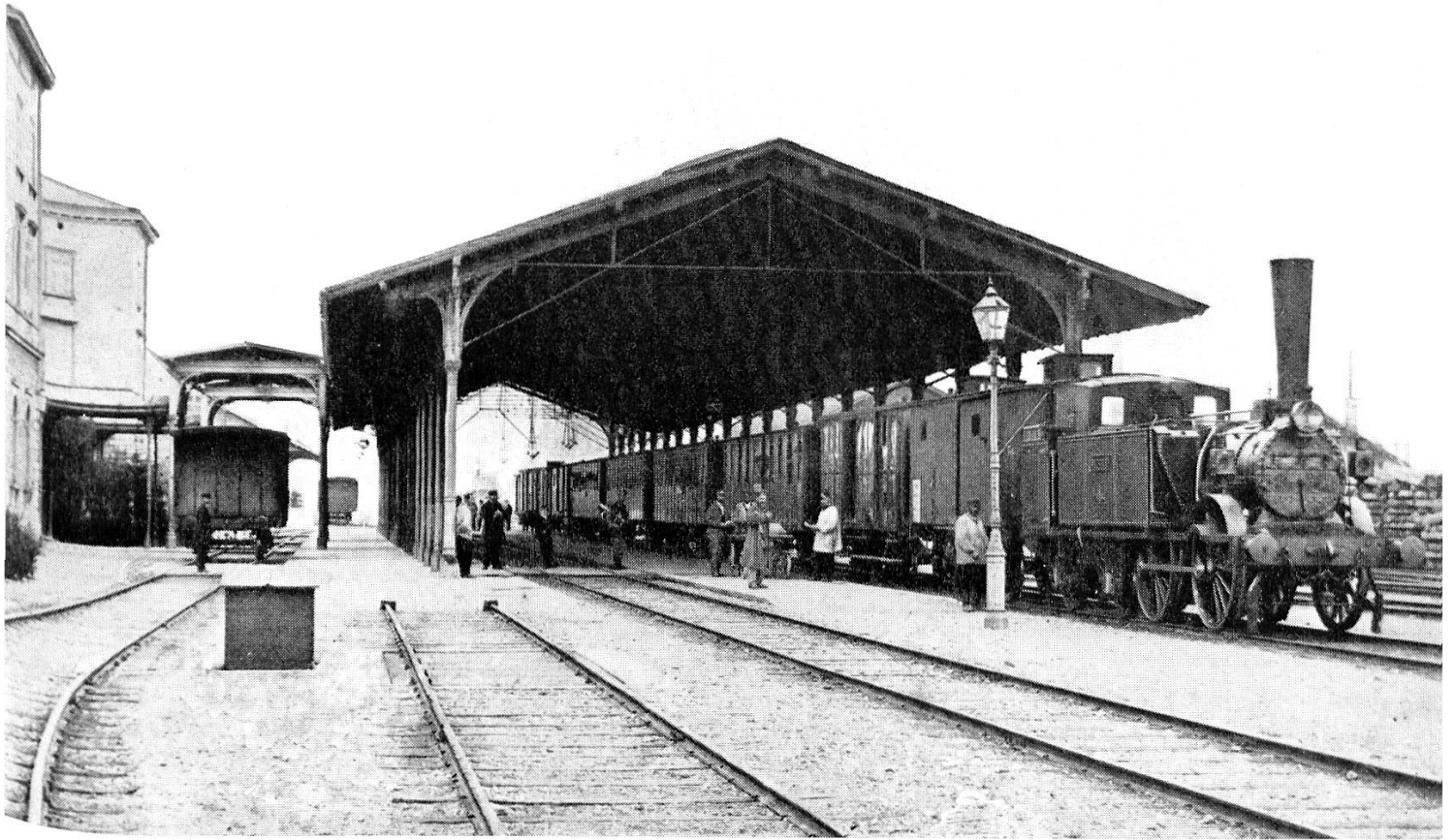
Die Führung der Eisenbahnlinie von Basel her und unter dem Hauenstein hindurch ward zu keiner Zeit in Frage gestellt. Umstritten jedoch war deren Fortsetzung nach Luzern. Und da hakten denn wir Aarauer ein! Es lebte damals (1850) in unsern Mauern ein Hauptmann Michaelis<sup>6</sup>, seines Zeichens Ingenieur und eben als Landesvermesser in Bundesdiensten tätig. Diesem wollte und wollte es nicht gefallen, Olten und Luzern durchs Wiggertal (und dazu noch über Wolhusen, wie Stephenson und Swinburne meinten) zu verbinden. Er stellte einwandfrei fest, daß die sogenannte Luzernerbahn, in Aarau von der West-Ost-Transversale abzweigend und durchs Suhren- oder Seetal führend, in jedem Belang der vorgesehenen Wolhuserlinie überlegen wäre, ging hin und schrieb solches in ausführlicher Weise zu Händen des Gemeinderates Aarau nieder. Dieser brachte Verständnis für Michaelis' Anliegen auf und fand ebenfalls, daß es nun doch an der Zeit wäre, die Pantoffeln auszuziehen und etwas entschiedener aufzutreten. Dem Stadtschreiber ward daher aufgetragen, eine ‚Ehrerbietige Eingabe‘ an den Bundesrat abzufassen, die dann auch wirklich nach Bern gesandt und in welcher offen zugegeben wurde, in eigener Sache zu reden. Diese ‚eigene Sache‘ deckte sich aber mit dem eidgenössischen Gesamtwohl, wenn nun unserseits beantragt werde, die Luzernerbahn in Aarau abzweigen und über Schöftland oder Seon führen zu lassen. – Gleichzeitig mit dieser Eingabe ließ man aber noch einen zweiten Brief nach Bern abgehen: an Herrn Friedrich Frey-Herosé, nunmehr Mitglied des Bundesrates. Er wurde gebeten, besagte Eingabe

<sup>6</sup> *Ernst Heinrich Michaelis (1794–1873)*: Sohn eines westpreußischen Predigers, nahm am deutschen Freiheitskrieg gegen Napoleon teil, beschäftigte sich nach beendigtem Kriegsdienst mit topographischen Arbeiten, kam in die Schweiz und siedelte sich in Aarau an. Im Auftrage der aargauischen Regierung nahm er von 1837–1843 das Gebiet unseres Kantons auf und schuf so die als «Michaelis-Karte» bekannt gewordene erste auf genauen Messungen basierende Aargauerkarte. Michaelis' Aufnahme des Aargaus leistete Dufour bei der Schaffung seines großen eidgenössischen Kartenwerkes (Dufourkarte) vortreffliche Dienste.

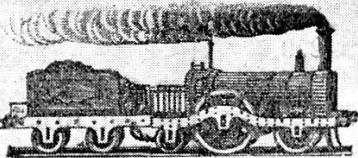


*Das Bahnhofgebiet im Jahre 1866*

Standort des Photographen: am heutigen Bankrain mit Blick gegen die Kantonallbank, Villa Feer (Gewerbemuseum), Säulenhaus und Rössligut; im Hintergrund Biberstein



SCB-Schnellzug nach Olten-Bern im Bahnhof Aarau abfahrtbereit (um 1875)

Schweizerische  Centralbahn.

**Fahrtenplan**  
für die Strecke  
**Aarau-Olten-Emmenbrücke (Luzern).**  
vom 9. bis 30. Juni 1856.

Von Aarau nach Olten und Emmenbrücke (Luzern).					Von Emmenbrücke (Luzern) nach Olten und Aarau.				
	Gemischter Zug.	Personen-Zug.	Personen-Zug.	Gemischter Zug.		Personen-Zug.	Gemischter Zug.	Personen-Zug.	Personen-Zug.
	I.	III.	V.	VII.		II.	IV.	VI.	VII.
	Vorm.	Vorm.	Nachm.	Abends		Vorm.	Vorm.	Nachm.	Abends.
Aarau, Abgang	—	9. —	5. 29	8. 50	Emmenbrücke, Abgang	5. 23	10. 37	5. 20	—
Olten, Ankunft	—	9. 26	5. 55	9. 19	Olten, Ankunft	7. 18	12. 43	7. 15	—
Olten, Abgang	6. —	9. 40	6. —	—	Olten, Abgang	7. 23	12. 53	—	8. 10
Emmenbrücke, Ankunft	8. 06	11. 35	7. 55	—	Aarau, Ankunft	7. 49	1. 22	—	8. 36

Basel, den 4. Juni 1856.

**Direktorium**  
der Schweizerischen Centralbahn.

„mit der ganzen Kraft seines vielvermögenden Einflusses“ zum Wohle seiner Vaterstadt unterstützen zu wollen. Eigentlich, teilte man ihm beiläufig mit, sei beabsichtigt gewesen, sich in dieser Sache an die Kantonsregierung zu wenden. Doch habe man davon abstrahiert, durch verschiedene Vorkommnisse der letzten Zeit darüber belehrt, daß diese hohe Behörde eben kein besonderes Interesse für den hiesigen Ort besitze, im Gegenteil demselben bei gegebenen Anlässen eher feindlich als unterstützend gegenüber stehe“. Und so wende man sich denn, unter bewußter Umgehung des Dienstweges, unmittelbar an den Bundesrat, wo man – nicht zuletzt im Hinblick auf den Mitbürger Frey-Herosé – auf offenere Ohren zu stoßen hoffe als im obern Rathaus zu Aarau.

Doch Bern schwieg sich aus, und als nach Monaten des Wartens noch keine Antwort einlangen wollte, stüpfte man Herrn Frey-Herosé ein zweites Mal, worauf uns dann dieser wenigstens ein paar wichtige Aktenstücke zu vermitteln in der Lage war, die bei der Weiterverfolgung der heiklen Angelegenheit gute Dienste zu leisten verhiessen.

Denn so schnell ließen wir in Aarau den von Michaelis angefachten Mut nicht sinken! Um fortan jederzeit schlag- und abwehrbereit zu sein, setzte der Gemeinderat sogar eine Eisenbahnkommission nieder, auf deren Antrag hin sich wenig später Ingenieur Leemann in Bern damit betreiben ließ, für Aarau ein Gutachten zu erstellen. Zum voraus schon wußten wir des bestimmtesten, daß es zu unsern Gunsten, das heißt für die Abzweigung der Luzernerbahn in Aarau und nicht in Olten, lauten würde.

Etwas anderes aber bezweckten wir noch mit unserer Kampagne: die Änderung der von Stephenson und Swinburne vorgesehenen Trasseführung. Die paßte uns Aarauern nämlich ganz und gar nicht in den Kram. Stellt euch vor – nach der Engländer Meinung hätte der West-Ost-Schienenstrang dicht der Aare nach

gelegt werden sollen, am Ufer dieses so unberechenbaren Wildwassers! Das konnte hierzulande kein vernünftiger Mensch fassen, und zudem wäre dann unser Bahn- oder Stationshof dicht vor die Aarebrücke zu stehen gekommen, dorthin, wo einige Jahre hernach die Gasfabrik erbaut ward! Erhielt Aarau aber die Abzweigung nach Luzern zugesprochen, dann waren Trasseführung und Bahnhoflage neu zu überdenken, dann *mußte* die Aue verlassen, mußte zum mindesten die nächsthöhere Talstufe aufgesucht werden.

Und dies eine wenigstens ist uns gelungen! Neue Pläne entstanden, und nun zog sich in unserer Gegend die Haupteisenbahnlinie Zürich–Aarau–Olten – vorläufig zwar erst auf dem Papier – fern vom Ufer der Aare dahin, und für den künftigen Bahnhof war das Gelände südlich der Herzog'schen Gebäude<sup>7</sup> vorgesehen. Der Kampf um die Abzweigung hingegen endete für Aarau mit einem Debakel – weder Bundesrat Frey noch das erwartungsgemäß günstig lautende Gutachten Leemann waren mächtig genug gewesen, den vorbestimmten Lauf der Dinge zu unserm Vorteile zu ändern.

\*

Unser *Bahnhof* also war im Süden der Stadt, weitab von deren Kern, vorgesehen, und seltsamerweise stieß sich vorerst niemand an solch großer Entfernung. Froh, ihn nicht am Ufer der Aare erstehen sehen zu müssen, fand man sich stillschweigend mit dieser – sagen wir es offen – ebenfalls ungünstigen Lage ab. Erst 1854 wurde Kritik hörbar. ‚Weil aber dabei befunden worden‘, heißt

<sup>7</sup> *Herzog'sche Gebäude*: Fabrik und Wohnhäuser des Johannes Herzog von Effingen an der Bachstraße und am Effingerweg. Das Fabrikgebäude wurde kürzlich niedrigerissen, um einem Wohnblock Platz zu machen. Damit gehört die erste mechanische Baumwollspinnerei im Aargau nun ganz der Vergangenheit an. Herzogs späteres Wohnhaus ist das heutige Heroséstift. Der Aarauer Bahnhof wäre demnach in das Gebiet zu stehen gekommen, das heute von der Jurastraße durchzogen und von Bach- und Weltiststraße begrenzt wird.



es als Antwort im Protokoll des Stadtrates, ‚daß die Gemeinde, wenn sie hiebei ihre Stimme abgeben wollte, als Folge dessen sehr leicht für Leistungen in Anspruch genommen werden dürfte, die sie unter gegenwärtigen Verhältnissen nicht zu erfüllen im Falle sein könnte, so wird beschlossen: von einem Schritt in der Sache, wenigstens für einstweilen, zu abstrahieren.‘

Abermals war also die üble Finanzlage der Stadt daran schuld, daß der Gemeinderat in wichtiger Bahnfrage mit gebundenen Händen dastand und tatenlos zusehen mußte, wie nun das süd-wärtige Trasse ausgesteckt und ausgemessen wurde, dessen Führung nicht anders denn stümperhaft anmutete. Man höre: im Gebiete unserer Stadt kreuzte es mehrere wichtige Straßenzüge à niveau – so die Bachstraße, so die Entfelderstraße und die Schönenwerderstraße, und als schlimm ward auch empfunden, daß anfänglich vorgesehen war, das Dampfroß frischfröhlich durch den lauschigen Rathausgarten fauchen zu lassen.

Das offizielle Aarau schwieg dazu. Aber unter uns Bürgern ward die Sache viel beredet. Schließlich wurden dann Ammann und Rat ein zweites Mal aus dem Busche geklopft, indem der kantonale Finanzdirektor eindringlich empfahl, Aarau möge sich doch am Unternehmen der Nordostbahngesellschaft mit klingender Münze beteiligen, um in den Fragen der Bahnhoflage und der Trasseführung auch ernstlich mitreden zu können. Der Mann meinte es gut mit uns und lud gleich eine Abordnung der Hauptstädter auf sein Bureau ein. Doch – er erhielt einen Korb! ‚Infolge mehrerer Demissionen‘, ist im Antwortschreiben aus dem untern Rathaus nachzulesen, ‚befindet sich die hierseitige Behörde gleichsam in Auflösung‘, und es könne daher vorläufig keine Delegation bestimmt werden.

Nach Überwindung von mancherlei Bedenken und Befürchtungen entschloß sich unser Gemeinderat dann endlich, der Bürgerschaft die Gewährung eines einmaligen Beitrages von 100000

Franken an die Nordostbahngesellschaft vorzuschlagen, der am 14. März 1856 mit großem Mehr sowie mit dem Bedeuten, daß sich darüber hinaus die Stadt zu keinen weiteren Opfern herbeilassen werde, bewilligt wurde. Noch zwei Bedingungen wurden daran geknüpft: in Aarau müsse ein ‚förmlicher Eisenbahnhof‘ errichtet werden, und zwar ‚auf dem obern Plateau‘ (also nicht an der Aare), und ferner habe hier ‚für alle Zeiten‘ die Vereinigung von Centralbahn und Nordostbahn stattzufinden. An welcher Stelle des ‚obern Plateaus‘ der zukünftige Bahnhof angelegt werden sollte, darüber machte man sich auch jetzt noch kein klares Bild. Erst ein halbes Jahr darnach raffte sich auf Betreiben von Carl Feer-Herzog<sup>8</sup> der Gemeinderat abermals auf und forderte nunmehr kategorisch (den hunderttausendfränkigen Beitrag bedenkend), daß der Bahnhof näher an die Stadt heranzurücken sei, ‚mindestens auf das Siebenmännische Gut‘<sup>9</sup>. Unverzüglich begab sich eine Abordnung des Gemeinderates zu den allgewaltigen Eisenbahnherren nach Zürich. Jedoch Alfred Escher, der Gefürchtete, ließ sie abblitzen, indem er erklärte, Aarau könne auf Erhöhung nur rechnen, wenn es sich ‚zu einigen Opfern herbeilasse‘ – nachdem wir doch schon 100000 Franken aus unserm magern Stadtsäckel den reichen Zürchern zugeschossen hatten!

Das war eine bittere Pille, und trotzdem lachte uns das Glück! Denn ungefähr zur selben Zeit, da uns Aarauern bewußt wurde,

<sup>8</sup> *Carl Feer-Herzog (1820–1880)*: Sohn von Stadttammann Friedrich Feer-Heusler, war Ingenieur und – wie sein Vater – Seidenbandfabrikant, widmete sich aber hauptsächlich volkswirtschaftlichen, finanziellen und politischen Fragen, deren Beherrschung ihm internationales Ansehen eintrugen. Feer-Herzog, an den eine Gedenktafel im Kantonsschulgarten, seinem einstigen Privatbesitz, erinnert, war einer der Hauptvorkämpfer der Gotthardbahn. Als gewiegter Unterhändler diente er ferner der Eidgenossenschaft bei vielfach sehr heiklen wirtschaftspolitischen Verhandlungen mit dem Auslande in ausgezeichneter Weise.

<sup>9</sup> *Siebenmännisches Gut*: südlich des Stadtbaches längs der Bachstraße (heute Verwaltungsgebäude des EWA und weiter ostwärts).

wie ungünstig ein Bahnhof ‚auf dem obern Plateau‘ für alle liegen würde, hatten auch zu Basel die Herren der Centralbahngesellschaft zu stutzen begonnen. Ein anderes war es zwar, was sie juckte: die komplizierte und auch technisch unbefriedigende Linienführung von Schönenwerd nach Aarau. Nach ursprünglichem Plan sollte nämlich der Dampfwagen auf einer Steilrampe aus der Talebene des Niederamtes über den Nordhang des Hasenberges das vielgenannte ‚obere Plateau‘ erklimmen, was die Fahrzeit ungebührlich verlängert, den Betrieb erschwert und die Kosten auf dieser ‚Bergstrecke‘ andauernd hoch gehalten hätte. Ein guter, ja genialer Gedanke tauchte da auf: Wie, wenn wir die Linie von der Wöschnau her *direkt* unter Schanzhügel und Oberer Vorstadt hindurch auf die Saxer’sche Bleiche<sup>10</sup> führten, wo Platz zur Anlage von Bahnhof und Geleisefeld in Fülle vorhanden ist? – Wohl war auch so noch eine beträchtliche Steigung (10 Promille) bis vor das östliche Portal des vorgesehenen Tunnels zu überwinden. Sie fiel jedoch angesichts der zahlreich zu gewinnenden Vorteile nicht mehr schwer ins Gewicht, und vor dem Tunnelbau selber empfanden die Herren der Centralbahn vollends keine Angst, waren sie doch damals eben daran, den Hauenstein zu durchbohren, welch kühnes Unterfangen trotz aller Widerwärtigkeiten durchaus nach Wunsch und Wille zu gelingen schien.

Nach langwierigen Verhandlungen mit der Nordostbahngesellschaft, die natürlich als erste mit dem Plane der Basler einverstanden sein mußte, ward man endlich aller Schwierigkeiten Herr. Wir Aarauer atmeten auf, weil durch diese glanzvolle Lösung die Bahn bloß noch eine einzige Landstraße schnitt und der Bahnhof nun auf die Saxer’sche Bleiche und damit näher an die

<sup>10</sup> *Saxer’sche Bleiche*: zwischen Stadtbach und dem einstigen Siechensträßchen (Bahnhofstraße), heutiges Bahnhofquartier.

Stadt heran zu stehen kam, auf ein Gelände zudem, das weit und breit fast ausschließlich aus Bündten und Wiesen bestand und daher allen Baugelüsten genügend Raum bot. ‚Auf der Bleichematte gegenüber der Einfahrt in das Gut des Herrn Feer‘ – so wurde im damaligen Sprachgebrauch die Örtlichkeit umschrieben. Denn es gab ja noch keine Bahnhofstraße, sondern erst das ziemlich schmale und schlecht unterhaltene Behmen- oder Siechensträßchen, das von der alten Vorstadt zum einstigen Siechenhaus hinaus sich hinzog und mehr Weg als Straße war. Wer eine gute Nase besaß, fackelte nicht lange und erstand sich jetzt in dieser Gegend Grund und Boden – so die Aargauische Bank<sup>11</sup>, die sich, nebst andern, gerade zur rechten Zeit preiswertes Bauland in unmittelbarer Nähe des geplanten Bahnhofes zu sichern wußte.

Da nun aber der Schanztunnel ein langwieriges Stück Arbeit verhieß und auch die Nordostbahngesellschaft mit ihrem Linienbau aus Richtung Brugg arg im Rückstande war, die Centralbahn jedoch von Olten her ein fast topfebenes Gelände vorfand und dazu eine unbändige Baulust verspürte, kam es, daß die Basler ihre Bahn schon im März 1856 bis Schönenwerd vorgetrieben hatten, ehe noch die Zürcher recht wußten, ob sie von Holderbank her Aarau über Rapperswil oder über Lenzburg erreichen könnten. Dies alles führte zu einer höchst sonderbaren Situation: im Westen, gleichsam vor den Toren unserer Stadt, harrte das Dampfroß auf Einlaß, sollte sich aber so lange gedulden, bis Damm und Tunnel gebaut und bis auch die ausnahmsweise etwas langsamen Zürcher auf der Saxer’schen Bleiche eingetroffen waren. Und das konnte noch leicht seine zwei Jährlein dauern! Da hatten die fixen Basler zum andernmal eine lobens-

<sup>11</sup> *Aargauische Bank*: gegründet 1854 durch Carl Feer-Herzog, seit 1913: Aargauische Kantonalbank.

werte Idee: sie legten von der Wöschnau her neben dem vorgesehenen Damm ein provisorisches Geleise<sup>12</sup> und errichteten an dessen Ende notdürftig ein Bahnhöflein, und eher als gedacht, sah unser Aarau nun dicht vor seinen Mauern den so lange erträumten und entbehrten Dampfwagen! Da ungefähr zur gleichen Zeit auch die in Olten abzweigende Luzernerbahn ihrer Vollendung entgegenging, konnte anfangs Juni 1856 gleich die gesamte Strecke von Aarau bis Emmenbrücke in Betrieb genommen werden. Und wie es dabei zu- und hergegangen ist, wißt ihr ja jetzt!»

### *Der Tunnelbau*

Was für die Leute von Babel einst der Turmbau, das war für die Aarauer jener Tage die Durchbohrung des Kalksporns, der sich vom Hasenberg (Oberholz) her bogenförmig gegen die Aare vorschwingt und auf dessen nördlichem Ende die Altstadt sich erhebt.

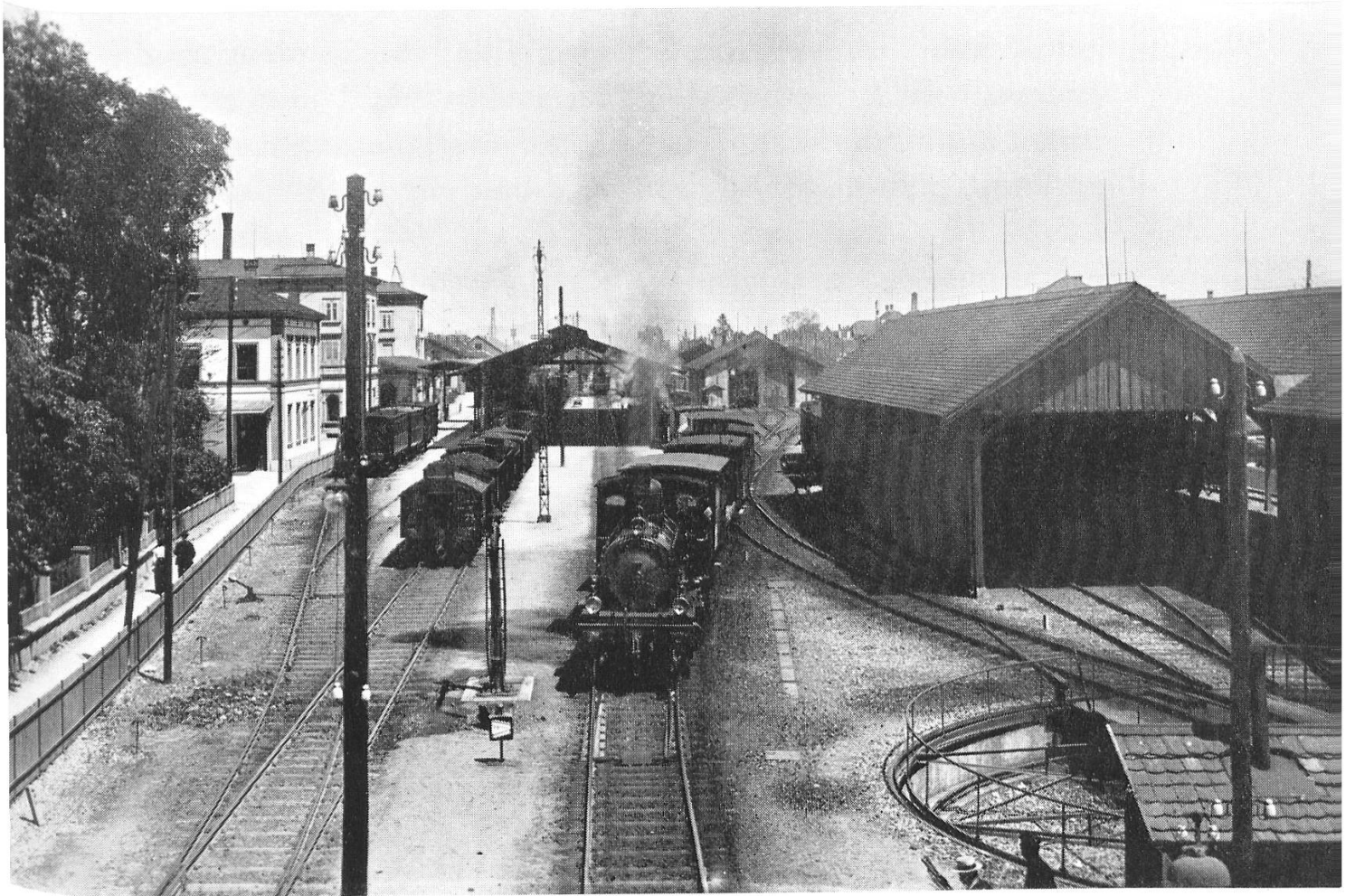
Kaum hatten sich im Spätherbst 1855 Kanton und Stadt mit den beiden Bahngesellschaften auf das neue, direkt zur Saxerschen Bleiche führende Trasse geeinigt, so wurden alsbald vier Probeschächte auf die künftige Tunnelsohle abgeteuft, um die Gesteinsbeschaffenheit zu erkunden. Sie wurden so angelegt, daß sie zugleich auch als Ausgangspunkte für die Bauarbeiten dienen konnten. Im Mai 1856 begannen die eigentlichen Tunnelarbeiten. Sie rückten, von den Mündungen und drei Probeschächten ausgehend, anfänglich gut vorwärts. Das gewonnene Aushubmaterial gelangte unverzüglich per Achse in den Schachen zur Aufschüttung des Dammes. Zur Ausmauerung des Tunnels stand der Unternehmerfirma Bauer & Schädelbauer der städtische Steinbruch im Oberholz zur Verfügung.

<sup>12</sup> Das provisorische Trasse der SCB lag genau dort, wo sich heute die von Bäumen begleitete alte Hindernisbahn für Pferde längs des Eisenbahndammes hinzieht.

Da es an einheimischen Arbeitskräften gebrach, mußten fremde zugezogen werden: Schwaben, Tiroler und Italiener erschienen in Scharen, brachten viel Unruhe in die kleine Stadt, belegten den hintersten verfügbaren Wohnraum und sorgten weidlich dafür, daß es den hiesigen Polizeidienern und Landjägern hinfort nicht mehr langweilig war: Schlägereien, Messerstechereien und Diebstähle waren an der Tagesordnung, und am meisten hielt sich der wackere Bürger darüber auf, daß mit den Tunnelarbeitern «eine gewisse Sorte Weibsbilder» sich einzunisten verstanden hatten. Und ebenso hartnäckig wie gewandt wußten sich diese stetsfort den plumpen Zugriffen einer ratlosen Obrigkeit zu entziehen.

Schwerarbeit gab es aber vor allem unter Tag zu verrichten, weil sich der Berg als gemach ebenfalls als widersetzlich erwies. Statt des erhofften kompakten Materials stieß man nämlich mehr und mehr auf Zerklüftungen sowie auf Einlagerungen von Letten, Mergeln und Geschieben, was ärgerlich war. Ärgerlich war aber auch der Mangel an strenger Aufsicht der Arbeiter, was Unfälle im Gefolge hatte, und bei den Unternehmern vollends waren Zwist und Hader an der Tagesordnung. Kein Wunder daher, daß die vorgesehene Bauzeit nicht eingehalten werden konnte und daß deshalb bei der Regierung um Fristerstreckung nachgesucht werden mußte. Sie wurde gewährt – bis spätestens am 1. Mai 1858 hatte der Tunnel jedoch unter allen Umständen fertig zu sein!

Es kam noch schlimmer. Eines schönen Tages im Nachsommer 1857 brach plötzlich der Stadtbach ein und füllte die eine Baugrube mit seinem Wasser. Eine Katastrophe war das zwar nicht, aber das Unglück war auch so groß genug. Denn unser Bach bildete damals noch die einzige namhafte Zufuhr von Trink- und Gebrauchswasser zur Stadt, und er war zudem fast alleiniger Kraftspender sämtlicher hiesiger Fabriken und Handwerker-



*Der Bahnhof Aarau zu Anfang unseres Jahrhunderts*  
Längs der Hinteren Bahnhofstraße Lokomotiv- und Wagenremisen, unmittelbar  
beim Bahnübergang die Drehscheibe

boutiquen. Und weil er jetzt in den Tunnel statt in die Stadt hinunter floß, standen in Aarau von Stund an die meisten Wasserräder still: der Müller, der Bandweber, der Zirkelschmied und dazu eine jede Hausfrau gerieten in Schwierigkeiten, und wenn man in absehbarer Zeit Wasser in der Stadt unten haben wollte, mußte dem Bache schleunigst ein Notbett geschaffen werden, was auch geschah. Nach 36stündigem Unterbruch füllte sich sein Rinnsal von neuem, und die Räder begannen sich wieder zu drehen.

Dieses unerfreuliche Intermezzo wurde samt und sonders den Tunnelbauern angekreidet, die – wie man glaubte – bei den Arbeiten am Gewölbe fahrlässig hantiert und dabei das Bachbett angeschnitten hatten. Der Gemeinderat, nun wieder vollauf aktiv, nahm den Herren gegenüber eine geradezu drohende Haltung ein und forderte energisch Maßnahmen, die «ähnliche Auftritte» hinfort verunmöglichen sollten. Gesagt, getan. Jedoch im November gleichen Jahres gingen von verschiedenen Werkbesitzern erneut Klagen bei der Behörde ein, der Zufluß des Baches mindere sich täglich, gewiß laufe ein Teil seines so kostbaren Wassers wieder in den Tunnel hinunter. Messungen ergaben die Stichhaltigkeit der Klagen, und nochmals wurden die Verantwortlichen ermahnt, mit den Abdichtungsarbeiten am Bachbett nicht länger mehr zu säumen.

Zu allem Überfluß gerieten die Tunnelbauer noch in Konflikt mit dem Kanton. Zuerst einmal öffnete sich mitten im Rathausgarten ganz unerwartet ein gähnender Krater. Warum? Man war im Erdboden drin auf eine «blöde Stelle» gestoßen (es handelte sich um einen vergessenen, längst zugeschütteten Steinbruch); das Material gab nach und rutschte in den Tunnel ab. Während dieser geringfügige Schaden bald behoben war, wollten die Plackereien mit den Hausbesitzern, deren Kellerräume dicht über dem Tunnelscheitel lagen, überhaupt kein Ende mehr neh-



men. Laut Übereinkunft hätten die Bewohner der gefährdeten Häuser während der kritischen Zeit, da unmittelbar unter ihren Füßen gesprengt wurde, Stuben und Kammern vorübergehend verlassen sollen. Die meisten aber verweigerten den Gehorsam und verharrten in ihren Wohnungen. Doch wehe, wenn irgendwo in einer Wand auch nur ein Rißlein klaffte! Sogleich ward ein Zetergeschrei erhoben (selbst wenn der Sprung schon jahrealt war), und man zögerte nicht, zum Gemeinderat, der ohnehin nicht gut auf die Tunnelbauer zu sprechen war, zu laufen und Klage einzureichen.

Zwei Häuser, die sogenannten Hübelihäuser, nordöstlich des Großratsgebäudes in der Obern Vorstadt gelegen, schienen am meisten gefährdet, und schließlich hatte die Besorgnis, sie möchten unversehens einstürzen und Unheil stiften, ein solches Ausmaß erreicht, daß die aargauische Regierung von der Nordostbahngesellschaft<sup>13</sup> kurzweg Ankauf und Abbruch der beiden altersschiefen Gebäude verlangte und diese Forderung auch durchzusetzen wußte. Sie verschwanden wirklich (das eine war die Wirtschaft zur Traube), was Anlaß zu einer kleinen Erweiterung des Rathausgartens gab: an ihrer Stelle prangt heute auf einer Art Känzeli eine prächtige Linde, und den Herren Großräten droht seither keine Gefahr mehr, die «Traube von Kanaan» mit dem Sitzungssaal zu verwechseln.

Bei diesem unrühmlichen Handel um die Hübelihäuser, der weithin Aufsehen erregte, passierte übrigens unserer Regierung in ihrem Kampfesifer ein vielbelachter Lapsus. Sie stellte plötzlich und mit Entrüstung fest, daß die Tunnelaxe ohne Befragen

<sup>13</sup> Die Konzession für die Strecke Aarau-Wöschnau (Kantonsgrenze) besaß die NOB, doch trat diese – unter Beibehaltung der Konzession – Bau und Betrieb vertraglich an die SCB ab, um zu verhindern, daß – zwecks Übergang der Züge von einer Verwaltung an die andere – in der Wöschnau zusätzlich noch ein Bahnhof errichtet werden mußte.

um einige Meter verschoben worden sei. Unverzüglich mußten die restlichen Tunnelarbeiten eingestellt werden, bis die neue Axe in aller Form hochobrigkeitlich genehmigt war. Doch da kam es an den Tag, daß Anschuldigung und Verfügung auf Grund eines alten, längst überholten Planes erfolgt waren, und als man sich im obern Rathaus den richtigen Plan vorlegen ließ, zeigte sich, daß die Tunnelaxe haargenau stimmte! Indes waren gegen zweihundert Arbeiter zu unfreiwilligen, wenn auch feuchtfrohlichen Ferien gelangt, und ein wahrer Festhüttenbetrieb erfüllte zu jener Frist die ganze Stadt. Kurz zuvor, am 6. November 1857, war nämlich der Tunneldurchstich Tatsache geworden, und da durfte man schon ein wenig feiern ...

Am 26. April 1858 durchfuhr zum erstenmal eine Lokomotive den 466,12 m langen Schanztunnel. «Auch eine Menge Leute, sogar Frauenzimmer, machten sich das sonderbare Vergnügen, zu Fuß den dunkeln Erdgang zu durchwandern», schrieb der «Schweizerbote». Noch ein paar Tage, und solche «Extratouren» gehörten ein für allemal der Vergangenheit an, weil die schnaubenden Dampfrosse nun vom Tunnel Besitz ergriffen hatten und neben sich keine zivilen Fußgänger mehr zu dulden geneigt waren, obwohl Platz genügend vorhanden gewesen wäre, weil vorläufig erst ein Geleise gelegt war<sup>14</sup>.

### *Zürich–Basel via Aarau*

Als die Nordostbahngesellschaft endlich einmal wußte, daß ihr Trasse von Holderbank über Rapperswil (und nicht über Lenzburg) nach Aarau zu legen sei, rückten auch ihrerseits die Arbeiten am Bahnkörper rüstig vorwärts. Doch es gab der Ärgernisse noch viele, weil die Leute, die Land zum Bahnbau hergeben mußten, die allzu niedrigen Angebote der Zürcher Herren nicht

<sup>14</sup> Die Linie Olten-Aarau wurde 1871/72 auf Doppelspur ausgebaut.

ohne weiteres akzeptieren wollten. Hierüber liest man im Bericht der NOB-Direktion: «Auf der Strecke Brugg–Aarau steigerten sich die Schwierigkeiten der Expropriation, je mehr dieselbe sich der Hauptstadt näherte.» Andererseits wurde in den Zeitungen lebhaft Klage geführt, daß die offerierten Landpreise «unter aller Kritik» seien. Später hieß es: «Die Herren sind nun etwas vernünftiger geworden.»

Am 10. Januar 1858 wurde der Schlußstein zur Eisenbahnbrücke über die Suhre (bei Buchs) eingesetzt. Diese von den heutigen Reisenden meist unbeachtete Brücke galt, neben dem Schanztunnel, als das Hauptwerk der gesamten neuen Strecke. Im März 1858 konnte mit den Probefahrten zwischen Wildegg und Aarau begonnen werden, und am 7. April stieß die erste NOB-Lokomotive von Brugg her bis zum künftigen Aarauer Bahnhofs vor. Von dessen Hochbauten ragte damals aber nur ganz wenig aus dem Erdboden, und lange noch hatte der Güterschuppen, der zuerst fertig war, als Aufnahmegebäude<sup>15</sup> zu dienen.

Die offizielle Eröffnung der Strecke Brugg–Aarau–Wöschnau fiel auf Ende April 1858. Es war keine besondere Festivität geplant; sang- und klanglos hätte die Linie inspiziert und alsbald dem Betrieb übergeben werden sollen. Doch solches wollte durchaus nicht in aller Leute Kopf, und noch in letzter Stunde wurde unsere halbfertige Lokomotivremise in eine Festhütte umgewandelt. Nachdem das NOB-Dampfrößlein «Aarau» den Eröffnungszug von Brugg aus wacker talauf und talab geschleppt hat-

<sup>15</sup> Das Aufnahmegebäude konnte erst am 1. Oktober 1859 bezogen werden und galt den Zeitgenossen «als eine Zierde der Umgebung». Der Westflügel wurde an die Kreispostdirektion vermietet und beherbergte bis zum Bau eines eigenen Gebäudes (heute Verwaltungsgebäude der AEW am Bahnhofplatz) das Aarauer Postbureau, das sich bis 1859 am Rathausplatz befunden hatte. Gleichzeitig mit dem Umzug des Postbureaus in den Bahnhof erhielten die Bewohner der Innerstadt eine Postfiliale, bis 1867 Zwischen den Toren (Haus Höch), hernach und bis zur Stunde im Kaufhaus.

te, ward von den Geladenen im improvisierten Festsaaale getafelt. Ein maliziöser Zeitungsschreiber drückte sich hierüber also aus: «Der Prüfung des Trasses folgte die Prüfung der verschiedenen Weinsorten.»

Am 1. Mai 1858 wurde der direkte Bahnverkehr Zürich–Aarau–Olten(–Bern) aufgenommen. Diese Strecke gehörte aber nicht einer, sondern zwei Bahngesellschaften. Dennoch gab es von Anfang an durchlaufende Wagen, so daß die Reisenden im «Grenzbahnhof» Aarau nicht umzusteigen brauchten. Lediglich das Zugpersonal und die Lokomotiven wurden ausgewechselt, weil es damals noch undenkbar gewesen wäre, daß eine Centralbahn-Maschine die Geleise der NOB über Aarau hinaus «betreten» hätte. Der Bahnhof unterstand der Nordostbahngesellschaft, und als unumschränkter Herrscher waltete hier der von der NOB-Direktion eingesetzte Vorstand, allmächtig über jegliche Kreatur, die sich auf Bahngelände bewegte.

Mit dem 1. Mai 1858 war endlich auch der jahrzehntealte Plan verwirklicht, zwischen Zürich und Basel einen Schienenstrang zu legen, und diese erste Eisenbahnverbindung zwischen den zwei wichtigsten Handelsstädten des Landes führte über Aarau–Olten. Denn gleichzeitig mit der Linie Brugg–Aarau war auch die Hauensteinstrecke (über Läuelfingen) eröffnet worden. Bis zur Vollendung der Bözbergbahn (1875) blieb dies die kürzeste und fahrzeitlich günstigste Verbindung zwischen Zürich und Basel und weiter nach Deutschland und Frankreich.

Mit der Inbetriebnahme des durchgehenden Bahnverkehrs Zürich–Olten wurden dem hiesigen Publikum mit einem Schlage die verlockendsten Reisemöglichkeiten eröffnet, indem vom 1. Mai 1858 an der hiesige Billettschalter direkte Fahrkarten nach Lindau, Augsburg, München, Nürnberg, Leipzig, Frankfurt am Main (und so fort) ausgab, welche Städte schon damals meist in einer einzigen Tagesreise erreicht werden konnten. Was das für

die Zeitgenossen bedeutete, läßt sich heute kaum mehr ermessen: an Stelle der unbequemen und langsamen Postkutschen bestieg man fortan den Dampfwagen und raste mit ihm von Ort zu Ort, von Land zu Land, ja, man durchquerte mit der Geschwindigkeit des Sturmwindes den ganzen Kontinent von Meer zu Meer. Und ebenso leicht und schnell ließen sich die Kaufmannsgüter transportieren. Das goldene Zeitalter schien in greifbare Nähe gerückt.

Insgesamt zehn Züge verkehrten anfänglich in beiden Richtungen zwischen Zürich und Aarau. Die Fahrzeit betrug rund neunzig Minuten. Auch die NOB-Lokomotiven wurden zuerst mit Holz oder Torf gefeuert. Doch schon bald betrieb die Zürcher Bahngesellschaft eine lebhaftere Einfuhr von Steinkohlen aus dem Saar- und Ruhrgebiet und verschaffte sich damit eine beachtliche Nebeneinnahme. Denn was nicht als Lokomotivfutter diente, ward weiter verkauft. 20000 Zentner wurden in den ersten acht Monaten des Bahnbetriebes von den unermüdlichen Dampfkröblein von Basel her über den Hauenstein in den Bereich der NOB geschleppt. Diese Kohleninvasion konnte der Centralbahngesellschaft natürlich nicht verborgen bleiben, und sie entschloß sich kurzerhand, den Handel mit dem glänzendschwarzen Brenn- und Betriebsstoff ebenfalls aufzunehmen. Eigen- und Fremdbedarf stiegen andauernd, und die bisherigen Holzbeigen bei den Lokomotivremisen schwanden rasch dahin. An ihre Stelle traten die Kohlenbehälter.

Zwischen NOB und Stadt Aarau war es aber noch vor Eröffnung des Betriebes zu einem kleinen pikanten Rencontre gekommen. Dampflokomotiven benötigen, wie man weiß, nicht nur Brennstoff, sondern auch Wasser. Ohne solches sind sie hilflose Geschöpfe, und jene der NOB machten hierin keine Ausnahme. Darum mußte die Bahnleitung darauf Bedacht nehmen, ihnen irgendwo im Aarauer Bahnhofe, wo die Dampfrose gedreht und

gepflegt wurden, eine «Tankstelle» zu verschaffen. Die Herren aus Zürich, mit den hiesigen Usancen begreiflicherweise wenig vertraut, waren auf ihren Rekognoszierungsgängen unweit des künftigen Bahnhofes auf den Stadtbach gestoßen und gedachten nun in völliger Unkenntnis der Sachlage, einen Teil dieses Wassers in den Bahnhof hinunter rinnen zu lassen. Doch kaum hatte unser Gemeinderat von solchem Trachten Wind bekommen, als er auch schon scharfen Einspruch dagegen erhob, und die Zürcher mußten sich belehren lassen, daß der Aarauer Stadtbach eine Art «heiliges Wasser» sei und deshalb nicht beliebig und ungefragt angezapft werden dürfe. Die Direktion der NOB wurde verhalten, ein formelles Gesuch mit Angabe des benötigten Quantums Wasser an die Behörde zu richten, worauf sie dann zu den ortsüblichen Bedingungen die Bewilligung erhielt, Bachwasser «zur Speisung der Lokomotiven» zu verwenden. Es durften jedoch nicht mehr denn zehn Maß per Minute gefaßt werden – dies mit Rücksicht auf die Werkbesitzer in der Stadt, die ohnehin nicht allzuviel Wasser auf ihre Räder geleitet bekamen. Auch für die zwei Brunnen innerhalb des Bahnhofareals mußten die rechtmäßigen Zinse entrichtet werden. Geschenkt ward der Bahn grundsätzlich nichts.

Da aber die Erfahrung lehrte, daß die vereinbarte Wassermenge nicht genügte, mußte die Konzession schon bald einmal auf 24 Minutenmaß bei Nacht und 12 Minutenmaß bei Tag erhöht werden. Weil Verdacht bestand, es seien Organe der Bahngesellschaft gewesen, die heimlicherweise den nächtlichen Wasserzufluß zugunsten der NOB zu steigern verstanden hatten, ordnete daraufhin der Gemeinderat kurzerhand den Bau einer kleinen verschließbaren Brunnstube an und ließ gleichzeitig in Zürich ausrichten: Wenn ihr wieder mogelt, sperren wir euch das Wasser gänzlich. Schaut dann, wie ihr eure Dampfrose ohne unser Bachwasser in Gang bringt!

### *Aarau wird doch noch Eisenbahnknotenpunkt*

Als sich zu Ende der sechziger Jahre im Streite zwischen den verschiedenen möglichen Alpentraversierungen (Splügen, Lukmanier, Gotthard und Simplon) die Waage endgültig zugunsten des Gotthards geneigt hatte, setzte im schweizerischen Mittelland ein wahrer Wettlauf um Zufahrtslinien zum großen Alpentunnel, dem Tore nach Italien und zum Mittelmeer, ein. Ganz besonders hitzig ging es dabei im Kanton Aargau zu und her.

Auch die Aarauer witterten Morgenluft und bildeten flugs ein Eisenbahnkomitee, dessen Glieder im Einverständnis mit Behörde und Bürgerschaft fest entschlossen waren, nunmehr von allem Anfang an kraftvoll zu handeln. Die einstige Niederlage, die Aarau im Kampfe um die Abzweigung der Luzernerbahn erlitten hatte, war noch nicht vergessen. Zielbewußt zu handeln hatten sich jedoch auch andere vorgenommen, nicht bloß die Aarauer. Dennoch lächelte das Glück diesmal ihnen, weil sie nämlich in ihrem Tun und Trachten auch vom ganzen Freiamte unterstützt wurden. Dieser Landesteil, sonst den Aarauern aus bekannten Gründen nicht eben hold gesinnt, war bis zur Stunde noch ohne Eisenbahn und sehnte sich nach einer solchen. Was die beiden so ungleichen Partner erstrebten, ließ sich sehr wohl koordinieren, und bald hatte man sich auf folgende Linienführung geeinigt: Rapperswil–Lenzburg–Wohlen–Muri–Rotkreuz–Immensee und dort Übergang an die bereits beschlossene und großartige Perspektiven eröffnende Gotthardbahn. Eine Zufahrtslinie Brugg–Hendschiken sollte die Verbindung mit der im Bau begriffenen Bözbergbahn vermitteln. Den Initianten schwebte nichts Geringeres vor, als mit dem neuen Schienenstrang «den Verkehr des untern industriellen Rheintales, des östlichen Frankreich und des mittlern Süddeutschland auf kürzeste Weise durch den Gotthard nach Italien» zu leiten.

Da dieses der Kühnheit nicht entbehrende Projekt dem ganzen Kanton hohen Nutzen verhieß, wurde die künftige Bahn zu einer gesamtaargauischen Angelegenheit erhoben, und sie erhielt darum den Namen *Aargauische Südbahn*. Geplant war ursprünglich, daß die beteiligten Gemeinden von Aarau bis Oberrüti selber bauen sollten. Das war aber leichter gesagt als getan, weil von den zwanzig Millionen Franken der Baukosten deren sechs von den unterschiedlich begüterten Südbahngemeinden aufgebracht werden mußten. Angesichts einer solch immensen Summe entsank manch einem Verfechter des Selbstbaugedankens der Mut; das stolze Banner ward eingerollt, und schließlich mußte man noch froh darüber sein, daß Central- und Nordostbahngesellschaft sich bereit erklärten, den Bau zu übernehmen (Betrieb durch die SCB). Den Fängen der allmächtigen «Eisenbahnbarone» von Basel und Zürich hatte man entschlüpfen wollen, und nun war man ihnen erst recht ausgeliefert. Dennoch verstanden es die indes klug gewordenen Aarauer, für sich diesen und jenen Vorteil zu ergattern, so den, daß das technische Bureau während der ganzen Bauzeit seinen Sitz in Aarau hatte, und ferner daß sämtliche Züge der Hauptlinie von und nach Aarau geführt werden mußten, obwohl die Abzweigung von der Zürcher Strecke ja erst in Rapperswil erfolgte. So sah sich Aarau, ungeachtet aller frühern Mißerfolge, doch noch zum Knotenpunkt befördert, wenn sich auch die erträumten direkten Reisezüge Basel–Aarau–Freiamt–Mailand, trotz aller Bemühungen, nie einstellen wollten<sup>16</sup>. Denn dieser Südbahn, die von 1874–1882 gebaut worden war, fehlte es an einer unmittelbaren Zufahrt von Basel her, und deshalb fristete sie während Jahrzehnten das öde Dasein einer Sekundärbahn. Dies hatte man zu Aarau vorausgesehen, und dar-

<sup>16</sup> Direkte Güterzüge Basel–Chiasso via Aargauische Südbahn gibt es erst seit 1926, nachdem die Verbindungskurve bei Olten erstellt war.



um ließ man es an rechtzeitigen Bemühungen um eine direkte Zufahrtslinie von Sissach–Gelterkinden mit Untertunnelung der Schafmatt nicht fehlen. Obwohl ein so gewiegter Fachmann wie Olivier Zschokke<sup>17</sup> hinter dem Plane stand, war der Enderfolg gleich Null, und unsere *Schafmattbahn* gedieh zu keiner Zeit über Zeichnungen, Gutachten, Denkschriften und Konzessionserteilung hinaus. Verbissen setzten sich zwar die Aarauer noch lange für sie ein. Doch schon vor der Jahrhundertwende stand das Fiasko fest, und mit dem Bau des Hauenstein-Basistunnels durch die SBB (eröffnet 1916) fiel die Schafmattbahn endgültig aus Abschied und Traktanden.

Und nochmals war unser Aarau eisenbahnpolitisch von Mißgeschick verfolgt, als es sich erwies, daß auch die *Staffeleggbahn* (Aarau–Frick) nicht über das Stadium des Pläneschmiedens hinauskommen werde. Einzig die einst so hochgemut ins Auge gefaßten Bahnen durch das Suhren- und Wynental nach Luzern wurden – wenigstens in stark modifizierter Form – Wirklichkeit: die *Aarau–Schöftland-Bahn* (1901) und die *Wynentalbahn* (1904), die beide ohne Aaraus Opferbereitschaft nie das Licht dieser Welt erblickt hätten.

*Paul Erismann*

<sup>17</sup> *Olivier Zschokke (1826–1898)*: Der zwölfte Sohn des Schriftstellers Heinrich Zschokke war Ingenieur und widmete sich mit Vorliebe dem Bau von Bergbahnen. Als Mitglied der Bundesversammlung (Nationalrat und Ständerat) besaß er in Bern einen nicht zu unterschätzenden Einfluß, was ihm und seinen vier Mitkonzessionären die Gewinnung der Bundeskonzession für die Strecke Sissach-(später: Basel-)Aarau «durch das Gelterkindental und die Schafmatt» erleichtert haben mag. Nach zweimaliger Fristverlängerung verfiel die Konzession im Todesjahre Zschokkes. Sein Projekt einer Schafmattbahn hatte die Zustimmung weiter Kreise gefunden, weil die vorgesehenen Steigungsverhältnisse weit günstiger als auf der (alten) Hauensteinlinie waren. Der Schafmatt-Tunnel wäre 5,5 km lang geworden, die Traversierung der Aare war in der Gegend des heutigen Stauwehrs des EWA vorgesehen.

*Das Bildmaterial zu diesem Aufsatz entstammt der Sammlung Alt-Aarau.*