

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

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Argovia : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau**

Band (Jahr): **59 (1947)**

PDF erstellt am: **13.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-57898>

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.

Aus der Entstehungsgeschichte
der ersten schweizerischen Eisenbahn
von Zürich nach Baden
1836—1847

von

Dr. phil. Rolf Leuthold

Inhaltsverzeichnis

Dormort	5
I. Früheste Bestrebungen um die Schaffung einer Eisenbahn zwischen Zürich und Basel in den Jahren 1836 und 1837	7
II. Vorarbeiten und Projekte 1838—1840	12
III. Finanzielle Schwierigkeiten und Auflösung der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft 1841	29
IV. Badener Petitionen 1845	38
V. Neue Anfänge: Die Gründung der Nordbahngesellschaft 1845	49
VI. Badener Bahnhoffragen und die Expropriationschwierigkeiten im aargauischen Limmattal 1846	61
VII. Bauarbeiten im aargauischen Limmattal von Spreitenbach bis Baden 1846	77
VIII. Vom Tunneldurchstich bis zur Einweihung der Strecke Zürich—Baden 1847	94
IX. Betriebsaufnahme und letzte Aufgaben 1847 und 1848	104
Quellen- und Literaturverzeichnis	111

Dorwort

Wenn ein Ereignis sich jährt und dieses zu seiner Zeit beachtlich war, und wenn zudem eine Spanne von 100 Jahren zwischen jenen ersten großen Tag und das Heute sich legt, gibt es viele, die es unternehmen zurückzuschauen, und es versuchen, jene Vorgänge aus ihrer Versunkenheit herauszuheben. Diesmal ist es die erste Bahn auf Schweizer Boden, die am 9. August 1947 während 100 Jahren in Betrieb steht, die manchen dazu aufrief, jener Männer und jener Taten zu gedenken, die ein so großes Werk, wie es die erstmalige Schaffung einer Bahn für ein Land darstellt, erstehen ließen. Die Leute vom Fach, Techniker und solche, denen die Bahn ihren Beruf bedeutet, haben den Schritt über die vielen Jahre hinweg zurück getan und die damaligen Ereignisse auf ihre Art beleuchtet. Hier ist es keiner vom Fach, der sich in technischen Fragen leicht zurecht findet, der es gewagt hat, jenes Geschehen ins Leben zurückzurufen und die Geschichte so aufzuzeichnen, wie sie ihm genaue Studien der Archivakten dargeboten haben. Gerne ist er den dünnen Spuren nachgegangen, bis zur kleinsten; die feinen Fäden der wirtschaftlichen Zusammenhänge, des menschlichen Denkens in jenen fernen Zeiten haben ihn lange bei der Arbeit gehalten und ihn immer wieder zu fesseln vermocht. Mit besonderer Vorliebe galt sein Schaffen den Verhältnissen und Problemen, wie sie sich für die Stadt stellten, die sich damals voll Eifer für das große Unternehmen einsetzte, und in der der Verfasser dieser Schrift die Jahre seines Wirkens bisher verbrachte. Ist es ihm da zu verargen, wenn es ihn lockte, mehr zu sagen als ein strenger Rahmen es immer verlangt hätte, und ausgiebiger da zu verweilen, wo ihm alles vertraut und ans Herz gewachsen ist: in Baden.

Auf den Wegen meines Schaffens hat mich meine Frau, Dr. phil. Margrit Leuthold-Turnherr, begleitet. Während ich die Sammlung des ganzen Stoffes in den Archiven und seine Sichtung besorgte, lag die Niederschrift der Arbeit in ihren Händen. Ihr sei an dieser Stelle mein großer Dank gesagt.

Früheste Bestrebungen um die Schaffung einer Eisenbahn zwischen Zürich und Basel in den Jahren 1836 und 1837

Im Sitzungszimmer des aargauischen Kleinen Rates lag am 19. Februar 1836 auf dem Kanzleitisch ein Schreiben, das in seinem Inhalt für jene Zeit vollkommen neu war. Der Verfasser dieser Eingabe¹, ein Mitglied der kantonalen Baukommission, Oberst Friedrich Hünerwadel aus Lenzburg, brachte in diesem Brief sein Planen vor den Rat; er beschäftigte sich mit der Anlage einer Eisenbahn zwischen Zürich und Basel. Damit ist Hünerwadel überhaupt der erste, der innerhalb des Aargaus den Bau einer Eisenbahn den Behörden vorschlug. Im Ausland waren in jenen Jahren Bahnen schon nichts Neues mehr. In England, Amerika, Frankreich, Belgien, Deutschland stand den schweizerischen Kaufleuten dieses Verkehrsmittel bei ihren Reisen zur Verfügung, und wenn sie in die Heimat zurückkehrten, wußten sie von den ungewohnten Annehmlichkeiten, die sich ihnen geboten, voll Lob zu erzählen. In der Schweiz aber hatte sich noch niemand mit Erfolg für diese verkehrstechnische Neuerung eingesetzt, die sich im Ausland bewährte. Was Oberst Hünerwadel aus Lenzburg veranlaßte, den Vorstoß für die Schaffung einer schweizerischen Eisenbahn zu wagen, ob er seine Anschauungen aus Zeitungen und Büchern, oder aus eigenen Reiseerfahrungen schöpfte, wissen wir nicht. Jedenfalls machte er die Regierung darauf aufmerksam, daß „kaum eine Gegend der Schweiz mehr zur Anlegung einer Eisen-Bahn sich eigne als diejenige zwischen Basel und Zürich, wo“, wie er schreibt, „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 mit einander stehen, durch eine solche verbunden würden.“ Daß die Kantonsregierung selbst ein solches Unternehmen begänne, erwartete Hünerwadel nicht. Dafür aber sollten Aktiengesellschaften im Einverständnis mit dem Kanton sich dieser vaterländischen Aufgabe annehmen. „Nicht nur in Basel und Zürich, sondern auch in unserem Kanton“, fährt Hünerwadel fort, „werden sich Spekulanten genug für ein solches Unternehmen zeigen,

¹ KUA Eisenbahnakten, 10. Februar 1836.

besonders da wir sattfam aus den Zeitungen ersehen können, daß bei einigen gutgelegenen Eisen-Bahnen die Aktien bereits aufs doppelte des ursprünglichen Wertes gestiegen sind.“ Weil damals rund um die Eidgenossenschaft immer neue Bahnen erstanden, war es Hünerwadels größte Sorge und Befürchtung, der erste Schritt zur Schaffung einer Bahn im Aargau könnte nicht von seinem Kanton, in dessen Dienst er selber stand, sondern von den Nachbarantonen oder gar vom Ausland getan werden. „Unangenehm würde es jedenfalls mir sein“, schrieb er, „wenn früher oder später der Antrieb hiezu 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.“ In seinen weitern Ausführungen versuchte Oberst Hünerwadel auch schon auf die Einwände einzugehen, die damals allgemein gegenüber dem Bahnbau geltend gemacht wurden, nämlich, „daß durch Anlegung von Eisen-Bahnen das Zug-Vieh verdrängt und unabsehbare Störungen in vielen Erwerbszweigen, besonders im Landbau, entstehen könnten.“ Nach seiner Auffassung „war eine Bahn durchaus nicht nur in Verbindung mit Dampfswagen denkbar.“ In Einz zum Beispiel würden an Stelle der Dampfswagen Pferde vorgespannt, und nach seiner Darstellung befuhr diese Pferdebahn reibungslos die Straßen der Stadt. Ja, man hegte sogar die Absicht, „auf der so viel besprochenen Eisen-Bahn zwischen Nürnberg und Fürth bloß zwei- oder dreimal wöchentlich mit dem Dampfswagen“ zu fahren und die übrige Zeit, um Brennstoff zu sparen, Pferde vorzuspannen. Abgesehen von den anregenden und in der damaligen Zeit bei uns nie zur Sprache gebrachten Darlegungen verkehrstechnischer Art, unterließ es Hünerwadel auch nicht, auf die wirtschaftlichen Vorteile hinzuweisen, die aus einer Bahnlinie Basel—Zürich dem Aargau erwachsen würden. Von den 16 Wegstunden fielen 12 auf Aargauer Boden. So waren „schon bei der ersten Anlage drei Viertel der Arbeitslöhne“ der hiesigen Bevölkerung sicher gestellt. „Und über dies“, führt Hünerwadel weiter aus, „würde eine Eisen-Bahnanlage ein neues, regeres Leben in einen Bezirk, oder wenigstens in eine Gegend bringen, die durch verschiedene Umstände

früherer Hilfsquellen beraubt, einer Hebung durch Industrie und deren wohltätigen Folgen so sehr bedarf.“ — „Ist und bleibt es nur ein Traum, so ist doch das Zutrauen bei meiner letzten Wahl mir ein sicherer Bürge, daß Sie mir wenigstens die wohlgemeinte Absicht und den guten Willen nicht verkennen werden“, so schließt diese beachtenswerte Eingabe Oberst Hünerwadel. Die Mitglieder des Kleinen Rates in Aarau hatten fast eine Woche lang Gelegenheit, in das aufliegende „Memorial“ Einsicht zu nehmen. Am 24. Februar 1836 traten die Regierungsräte zur Sitzung zusammen, und das Ergebnis der Besprechungen wird im Protokoll² festgehalten, wo in auffallender Kürze vermerkt steht: „Das von Herrn Oberst Hünerwadel, Mitglieder der Baukommission, eingesendete Memorial, worin derselbe die Idee einer Eisenbahnanlage durch den Kanton in der Richtung von Basel nach Zürich zur Sprache und vor Behörde bringt, wird der Baukommission in Abschrift übermittelt und dem Verfasser die betätigte Sorge für Förderung vaterländischer Interessen verdankt“. In der Folge beschäftigte sich die Regierung für längere Zeit nicht mehr mit der angeregten Frage des Bahnbaues. Hünerwadel blieb zwar noch manches Jahr Mitglied der kantonalen Baukommission. Aber einen weitem Versuch, die Regierung für seine Sache zu gewinnen, unternahm er nicht mehr. Was er befürchtet hatte, trat nun allerdings ein. Schon im März des gleichen Jahres war es Zürich, das die Führung im Bau einer ersten Schweizerbahn übernahm. Hier gab es Männer, die es sich zur Aufgabe machten, den Wohlstand ihrer Vaterstadt zu fördern und ihrem Handel den Weg ins Ausland zu öffnen. Darum planten sie, um Zürich an die europäischen Verkehrswege anzuschließen, eine Bahnverbindung mit Basel. So wurde der Aargau, ohne daß es Volk und Regierung zunächst gewünscht hatten, in die Kämpfe um die Entstehung der ersten schweizerischen Bahn hineingezogen.

Die zürcherische Handelskammer, das offizielle Organ der Handels- und Gewerbeinteressen, ernannte vorerst eine Eisenbahnkommission zur Prüfung und Begutachtung der Fragen, die sich im Zusammenhang mit den damals aufkommenden Eisenbahnplänen stellten. Ihr gehörten tatkräftige und angesehene Männer³ Zürichs an. Die Handels-

² KAU Prot. des Kleinen Rates, 24. Februar 1836.

³ Gubler S. 30: „C. von Muralt, Regierungsrat Ed. Sulzer, Pestalozzi-Hirzel,

Kammer hatte in Zusammenarbeit mit dieser Kommission zunächst zwei große Bahnprojekte im Auge: Die eine Linie von Basel nach Zürich und Chur und die andere von Zürich über Winterthur an den Bodensee. Beide sollten Zürich über die Schweizergrenze hinaus mit dem Auslande verbinden. Am 16. Mai 1836 richtete sie an die Regierung das Gesuch um einen Vorschuß⁴ von 16 000 Franken für die notwendigen Voruntersuchungen. Der Regierungsrat zeigte für diese Bestrebungen der zürcherischen Handelskammer Verständnis und gewährte ihr nach wenigen Tagen einen ersten Kredit⁵ von 5000 Franken. Nun machten sich die Männer Zürichs unverzüglich an ihre neue Aufgabe. Noch innert der nächsten acht Tage erhielten Ingenieur Negrelli in Wien, der damals als sehr erfahrener Bahnfachmann großes Ansehen genoß und durch seine Eisenbahnanlagen bekannt war, und der Zürcher Ingenieur Eschmann von der Handelskammer den Auftrag⁶, die Gegenden, die für die beiden geplanten Linien in Frage kommen sollten, zu begehnen. Schon am 10. Juni gibt uns die Neue Zürcher Zeitung über die vorgenommene Erkundung Auskunft: „Die Herren Negrelli und Eschmann sind von ihrer Reise zur Voruntersuchung eines Eisenbahnzuges zwischen Basel und Zürich über Baden zurückgekehrt; sie haben sich überzeugt, daß man sich das Terrain nicht günstiger denken könnte. Die Bürgerschaft von Baden ist zu allen erforderlichen Opfern bereitwillig; dagegen scheinen in Aarau vornehme Personen weniger geneigt, das Projekt zu unterstützen“. Auf Grund dieses Gutachtens blieb das Bodenseeprojekt, da es weniger geeignet zu sein schien, vorläufig liegen. Hingegen arbeitete die Eisenbahnkommission weiter an den Plänen⁷ für eine Bahn von Zürich nach Baden, wobei vorübergehend die Absicht bestand, das Teilstück Zürich—Baden als Probestrecke auszubauen. Die Zürcher Handelskammer suchte ihren geplanten Bahnbau durch die Verbindung mit andern Kantonen⁸ zu stützen und lud „einflußreiche Männer der Kantone Basel, Aargau, St. Gallen und Graubünden zu einer

Oberingenieur Negrelli, Kantonsrat Reinhard, a. Spitalpfleger Escher, G. Alb. Escher v. Felsenhof, Kantonsrat Studer.“

⁴ Wrubel S. 4 f.

⁵ Wrubel S. 8; 19. Mai 1836.

⁶ Von Negrelli und Eschmann wurde noch der Zürcher Ingenieur J. Sulzberger beigezogen, Wrubel S. 8.

⁷ Gubler S. 35.

⁸ Gubler S. 36.

Eisenbahnkonferenz auf den 23. Oktober 1837 in das Rathaus zu Zürich" ein. Bei dieser Sitzung bildete sich ein provisorisches Komitee⁹ aus siebzehn Mitgliedern, dem nun auch Vertreter aus den geladenen Kantonen angehörten; aus dem Aargau waren es Bürgermeister Herzog, Regierungsrat Hürner und Gerichtspräsident Dorer. Das Praesidium über diese siebzehn Männer, die es sich zur Aufgabe gemacht hatten, den Bahnbau auf der Strecke von Zürich nach Basel zu fördern, führte Conrad von Muralt, alt Bürgermeister von Zürich. Zwei Tage nach der Sitzung im Zürcher Rathaus berichtete Gerichtspräsident Dorer dem Gemeinderat¹⁰ Baden über das, was er in Zürich von der geplanten Eisenbahn vernommen hatte. „Ein solches Unternehmen“, meinte er, „wird von besonders bedeutenden Folgen für die Stadt Baden sein“, und er riet dem Gemeinderat, „jetzt schon darauf Bedacht zu nehmen, die Art und Weise auszumitteln, wie sich der hiesige Ort am geeignetsten dabei beteiligen könne“. Im November forderte das Siebzehnerkomitee die Öffentlichkeit auf, dieses erste schweizerische Bahnunternehmen durch die Zeichnung von Aktien¹¹ zu unterstützen, und nach kurzer Zeit standen auch schon die notwendigen Gelder in Aussicht. Bis zum 22. Dezember 1837 waren bereits 44 721 Anteilscheine im In- und Auslande gezeichnet worden. Auch die Ortsbürgergemeinde¹² Baden hatte in ihrer Sitzung vom 23. November unter Gemeindeammann Borsfinger den Ankauf von 12 Aktien beschlossen. Dies war allerdings für Baden mit seinen 1844 Einwohnern eine bescheidene Zahl und hätte der Stadt bei einer Aktionärsversammlung nur eine Vertretung mit drei Stimmen gestattet. Um aber über zwölf Stimmen verfügen zu können, gab die Gemeinde ihre zwölf Aktien an einzelne Bürger ab, behielt sich jedoch ausdrücklich ihr Eigentumsrecht vor¹³.

Im Gegensatz zur Stadt Baden beteiligte sich der Kanton Aargau nicht an der Zeichnung von Bahnaktien. Hingegen sah sich in jenen Novembertagen der Kleine Rat von Aarau vor eine andere, nicht minder wichtige Entscheidung gestellt, die sich ebenfalls auf den Bahnbau bezog. Die Regierung von Luzern hatte vor der aargauischen Regierung den

⁹ Wrubel S. 10.

¹⁰ Stadtarchiv Baden, Prot. des Gemeinderates, 25. Oktober 1837.

¹¹ Bei dieser Aktienzeichnung mußte der Geldbetrag noch nicht einbezahlt werden.

¹² Stadtarchiv Baden, Verhandlungen der Ortsbürgerschaft, 23. November 1837.

¹³ Stadtarchiv Baden, Aktensammlung der Ortsbürgergemeinde, Rechenschaftsbericht des Gemeindeammanns für das Jahr 1837, datiert vom 1. Juni 1838.

Wunsch geäußert, den Zürichern nur unter der Bedingung den Bahnbau auf Aargauer Boden zu gestatten, daß Zürich dem Stande Luzern gleichzeitig eine Anschließlinie gewähre, die auf aargauischem Gebiet von der Baslerlinie abzweigen und nach Luzern führen würde. Wenn dem Kleinen Rat auch eine Erschließung von weiteren Teilen des Kantons durchaus erstrebenswert erschien, so schrieb er doch in seiner Antwort¹⁴, „er könne sich nicht in dem gewünschten Maße mit Zusagen oder Erklärungen“ binden. Offenbar erkannte die aargauische Regierung, daß die geplante Bahnlinie von Zürich nach Basel dem Aargau größere wirtschaftliche Vorteile versprach, und diese wollte sie nicht durch eine Verbindung mit Luzern aufs Spiel setzen.

II

Vorarbeiten und Projekte 1838—1840

Am 17. Januar 1838 fand in Zürich die erste Generalversammlung der Aktionäre statt. Die 250 Aktionäre, die hier unter dem Praesidium von Conrad von Muralt zu dieser ersten, denkwürdigen Sitzung zusammentraten, genehmigten nach unbedeutenden Abänderungen den Statutenentwurf des Siebzehnerkomitees. Bis zum 18. Februar blieb dieses provisorische Komitee noch im Amt. An diesem Tage vereinigte sich die Versammlung zu den endgültigen Wahlen¹⁵: fünf Männer wurden zu Direktoren ernannt, und neben ihnen arbeitete ein Ausschuß von 21 Mitgliedern. Unverzüglich nahm nun die Eisenbahndirektion ihre Arbeit auf. Schon am folgenden Tage, am 20. Februar, bat sie in einem längern Schreiben den Kleinen Rat in Aarau um die Bewilligung, „die nötigen Voruntersuchungen, Vermessungen, Nivellements usw. als Vorbereitung zum Bahnbau auf Aargauer Boden vorzunehmen“. Die Direktion versuchte die Regierung ihrem Begeh-

¹⁴ KZM Eisenbahnakten, 14. November 1837.

¹⁵ Aus dem Aargau wurden gewählt: In die Direktion: Regierungsrat Hürner, Aarau; in den Ausschuß: a. Bürgermeister Herzog, Aarau, a. Posidirektor Dolder, Aarau, Landammann Dorer, Eaden, Regierungsrat Friedrich Laué, Wildegg, Schaufelbüel, Zurzach; Gubler S. 44.

ren dadurch zugänglich zu machen, daß sie auf den großen Nutzen hinwies, der gerade dem Aargau aus diesem Bahnbau erwachse: „Die neu projektierte Eisenbahn wird in ihrer größern Strecke“, schrieb sie, „den Kanton Aargau durchziehen; sie wird ihm alle Vorteile bringen, den dieses schnelle, sichere und wohlfeile Verbindungsmittel den Völkern gewährt, und sie wird schon in ihrem Bau der ganzen Gegend, die sie berührt, vielfachen Erwerb und vermehrten Verkehr zuführen“. Dieses Gesuch wurde auch tatsächlich bewilligt, und damit konnten die Vorarbeiten im Aargau ohne Verspätung aufgenommen werden. Die Eisenbahndirektion schuf nun zuerst das sogenannte Geniekorps¹⁶, einen Stab von Ingenieuren, die sämtliche technischen Fragen zu beraten und alle Vermessungen durchzuführen hatten. An ihrer Spitze stand Oberst Hegner von Winterthur, der langjährige Straßen- und Brückeninspektor des Kantons Zürich. Während des Sommers 1838 gelang es der Direktion zudem, den englischen Eisenbahningenieur J. Locke für einige Wochen zur Mitarbeit zu gewinnen. Gerade dieser Mann, der, wie auch sein Stellvertreter und Mitarbeiter, Ingenieur Neumann, über große Erfahrung verfügte, leistete der Bahngesellschaft unschätzbare Dienste. Zu Anfang April setzten die Vermessungsarbeiten auf Aargauer Boden ein. Unter der Leitung der Ingenieure alt Landammann Hürner, Aarau, Birmann-Discher, Basel, Oberst Hegner, Winterthur und Eschmann, Zürich wurde das zukünftige Trasse ausgesteckt. In den selben Tagen erließ auch die Regierung an die Bezirksamter von Baden, Brugg, Zurzach, Laufenburg und Rheinfelden die Aufforderung, die Gemeindebehörden von den bevorstehenden Vermessungen in Kenntnis zu setzen und die Arbeiten der Bahningenieure zu unterstützen. Ausdrücklich hieß es in diesem Schreiben: „Allfällig zu errichtende Signale stehen unter dem Schutze der bezirksamtlichen Autorität.“

Während nun im Simmat-, im Aare- und im Rheintal ausgemessen und ausgesteckt wurde, zeigte es sich, daß das neue Verkehrsmittel beim Volk nicht überall in Gunst stand. Vom 10. bis 17. Mai waren im Siggenthal die Arbeiten in vollem Gange. Jetzt erkannten die dortigen Bauern, nachdem der Verlauf der Bahnlinie festgelegt war, daß sie einen Teil ihrer Äcker und Wiesen verlieren sollten und daß ihr Land auf eine weite Strecke durch das Trasse entzwei geschnitten würde. In der „großen Aufregung der Gemüter“ traten die Männer

¹⁶ Gubler S. 47.

von Ober- und Untersiggenthal zur Gemeindeversammlung zusammen und beschlossen, bei der aargauischen Regierung eine Bittschrift einzureichen und sie zu ersuchen, die Siggenthaler in ihrer Not zu unterstützen und den Bau einer Eisenbahn in ihrem „schmalen“ Tal zu verhindern. „Bei der Verwirklichung dieser Bahn“, schrieben sie, „wird die Armut sich schnell und bedeutend vermehren“. Mit der Auszahlung einer Entschädigung sei ihnen nicht gedient, sie brauchten ihr Land, aus dem sie sich ernährten; und durch den Fluß und Berg eingengt, wußten sie nicht, wo sie noch Land kaufen könnten, da die Bodenpreise jetzt schon sehr gestiegen seien. Die Zunahme der Bevölkerung setze gerade die unteren Schichten schon seit Jahren außerstande, Land zu erwerben, und darum sähen sie sich gezwungen, als Dienstboten und Tagelöhner ihr Brot zu verdienen. Das würde aber ihr aller Schicksal werden, wenn die Regierung nicht dahin wirken könne, „daß die kommende Eisenbahn eine Richtung erhalte, die für aargauische Gemeinden gar nicht oder wenigstens nicht in einem solchen Maße verderblich sein würde.“ Die beschwichtigende Antwort der Aargauer Regierung kam zu spät. Wohl ließ sie durch den Badener Bezirksamtman die Siggenthaler wissen, daß es zurzeit noch gar nicht darum ginge, der Bahngesellschaft die Bewilligung zum Bahnbau zu erteilen, „und daß es durchaus der Wille der Regierung sei, die Rechte und Interessen der Bürger zu schützen“; die Bauern waren schon zur Selbsthilfe geschritten. Was galt es ihnen, wenn ihnen gesagt wurde, „man könne sich im Siggenthal ganz ruhig halten“. Die Pfähle in ihren Feldern redeten eine zu deutliche Sprache. Auch waren den Bauern diese Ingenieure und Geometer mit ihren Gehilfen, die aus städtischen Verhältnissen stammten und ihnen jetzt vor dem Heuet das Gras zertraten und bei den Vermessungen rücksichtslos durch ihr Acker schritten, ein Dorn im Auge. „Die Aufnahmen unseres Geometers wurden durch wiederholtes Ausreißen aller Pfähle und Signalstangen ungemein verzögert und in einem solchen Grade erschwert, daß wir unseren Ingenieuren und Geometern die Anweisung zu geben genötigt waren, sich bei ähnlichen Vorfällen sogleich an die resp. Lokal- und Bezirksbehörden zu wenden, was im letzten Falle (Siggenthal) aus allzu großer Schonung vernachlässigt worden war“, so stellte die Bahndirektion den Siggenthaler Vorfall der aargauischen Regierung in ihrer Beschwerdeschrift dar¹⁷. Aus diesem Schreiben erfahren wir, daß

¹⁷ KAU Eisenbahnakten, 25. Juni 1838.

nicht allein die Siggenthaler sich dem geplanten Bahnbau widersetzen, auch über andre Zwischenfälle hatte sich die Direktion zu beklagen: Bei Klingnau und Würenlingen waren die Signalstangen ausgerissen und zum Teil auch weggeräumt worden, und in Wallbach war es sogar zu Tötlichkeiten gekommen. Die aargauische Regierung ließ hierauf in den verschiedenen Dörfern, die Widerstand geleistet hatten, durch die Bezirksämter eine Untersuchung vornehmen. Nach ihrem Berichte war das Verschulden nicht allein auf Seite der Bauern zu suchen. Allgemein beklagte man sich darüber, daß weder die Ortsbehörden, noch die Landeigentümer rechtzeitig auf die bevorstehenden Vermessungen und Absteckungen durch die Bahnleitung aufmerksam gemacht worden waren. So kam es, daß die Bauern, die ohnehin gegenüber dieser Verkehrserneuerung Zurückhaltung zeigten, sich durch diese Maßnahmen in ihren Eigentumsrechten verletzt fühlten. Der Bezirksamtmann von Baden, Borsinger, ging in seinem Untersuchungsbericht¹⁸ an die Regierung so weit, die Bahningenieure nicht nur mangelnden Verständnisses und fehlender Rücksichtnahme gegenüber der einheimischen Bevölkerung zu beschuldigen, sondern er gab der Regierung sogar zu verstehen, „daß sich diese angemacht hätten, von sich aus und ohne irgend eine Kenntnissgabe an die Behörde in der Gemeindewaldung von Würenlingen Forchen anzuhauen; darum sei der Gemeinderat auf dem Punkte, selbe als Forstfrevler zu behandeln.“ Statt dem Bauern „kleinliche Unfälle zur Last zu legen“, heißt es weiter in Borsingers Bericht, „und ganze Ortschaften in Zeitungen zu verdächtigen“, wäre es besser, wenn die Beauftragten „innert den Grenzen ihrer Befugnisse blieben.“ Ähnlich lauteten aus Laufenburg die Erhebungen des Bezirksamtmanns Brentano¹⁹. Da die Regierung auf Grund der Berichte einsehen mußte, daß offenbar auf beiden Seiten Fehler vorgekommen waren, verzichtete sie auf jede Strafe. Sie erließ lediglich erneute Mahnungen an die Gemeinden. Aber auch von den Bahningenieuren forderte sie in Zukunft bei ihren Arbeiten mehr Rücksichtnahme auf das bodenständige Empfinden und Denken der Bauern.

Inzwischen war in Zürich ein wichtiger Entscheid gefallen. Anfangs Juli hatte der englische Bahningenieur Locke mit den verantwortlichen Männern des Bahnunternehmens die Strecke von Zürich nach Basel bereist und geprüft. Auf Grund dieser Erhebungen wurde

¹⁸ KUA Eisenbahnakten, 4. Juli 1838.

¹⁹ KUA Eisenbahnakten, 6. Juli 1838.

nun die Bahnlinie im Limmat-, Aare- und Rheintal festgelegt. Das Trasse begann in Zürich am linken Sihlufer, führte über Altstetten, Schlieren, Dietikon an Spreitenbach vorbei und überschritt unterhalb des Kessels bei der Würenloser Trotte die Limmat. Dann folgte es dem rechten Ufer durch Wettingen, Ennetbaden, Auhäusern bis zur Einmündung der Limmat in die Aare und verlief von da östlich des Flusses bis Eyen. Dort überquerte es die Aare und erreichte über Kleindöttingen, Gippingen, dem linken Rheinufer folgend, Basel²⁰. Am 17. November waren die Vorarbeiten der Basel-Zürich-Eisenbahngesellschaft zur Hauptsache beendet, und schon verlangte die Bahndirektion vom Großen Rat in Aarau den Erlaß eines Expropriationsgesetzes, das der Bahngesellschaft eine brauchbare Handhabe für ihre weiteren Arbeiten bieten sollte.

Wenn die folgenden Aufgaben, vor die sich die Eisenbahngesellschaft gestellt sah — die Bewilligung des Bahnbaus durch die verschiedenen Kantonsregierungen und eine gesetzliche Grundlage für die Expropriation — nur langsam der Verwirklichung entgegen gingen, so war dies nicht zuletzt den damaligen politischen Ereignissen zuzuschreiben: In Zürich wurde 1839 die liberale Regierung durch den Putsch vom September gestürzt, und im Kanton Aargau standen sich in jener Zeit Konservative und Liberale im Kampfe gegenüber, die Verfassungsrevision und die Frage der Parität nahmen hier die Arbeitskraft der führenden Männer voll in Anspruch²¹. Bis zum 18. Dezember 1839 mußte sich die Direktion gedulden, bis ihr vom Großen Rat in Zürich die Bewilligung zum Bahnbau erteilt wurde. Voll Zuversicht, im Aargau nun rascher ans Ziel zu gelangen, wandte sie sich am 5. Januar 1840 an die aargauische Regierung und legte ihrem Schreiben, um damit ihre Wünsche zu verdeutlichen, je ein Exemplar des zürcherischen Abtretungsgesetzes und des Konzessionsbeschlusses vom 18. Dezember 1839 bei, mit der Bitte, der Bahngesellschaft nun auch im Aargau die entsprechenden gesetzlichen Unterlagen für den Bahnbau zu schaffen. Gleichsam zur Aufmunterung, falls die Regierung zögern sollte, schlossen die Zürcher Gesuchsteller ihre Eingabe²² mit dem Satz: „Dieser vorläufigen Erklärung fügen wir mit Freuden bei, daß unsere Ingenieure bei ihren diesjährigen Arbeiten überall eine zu Gunsten der

²⁰ Gubler S. 50.

²¹ Gubler S. 58.

²² KAU Eisenbahnakten, 5. Januar 1840.

Unternehmung bedeutend veränderte Volksstimmung wahrgenommen haben.“ Es ging nun freilich sehr lange, bis die Regierung in Aarau sich an diese beiden Aufgaben heranwagte. Zu allererst mußte überhaupt noch abgeklärt werden, welche Instanz das Gesetz zu entwerfen habe, ob die kantonale Baukommission oder die Finanzkommission. So wurde es August, bis man sich dahin geeinigt hatte, daß es Sache der Baukommission sei, sich mit den Fragen der Expropriation zu beschäftigen, allerdings mit der Unterstützung der Finanzkommission, soweit es der Inhalt der einzelnen Abschnitte erfordern sollte. Und schon wieder traf aus Zürich ein Schreiben ein, datiert vom 7. August 1840. Darin wiederholte die Bahndirektion ihr Gesuch vom 5. Januar dieses Jahres. Um die Männer der Regierung in Aarau endlich zu rascherem Handeln zu bewegen, schrieb die Direktion, der Ausschuß habe, gedrängt durch die Mailänder Aktionäre, beschlossen, an der Generalversammlung in Zürich vom 14. September den Antrag zu stellen, den Bau der Bahn mit der Strecke von Zürich bis Baden zu beginnen; denn er hege die bestimmte Hoffnung, „die Hohe Regierung des Standes Aargau werde binnen kurzem die Bewilligung samt den nötigen Expropriationsgesetzen erteilen.“ Nun säumte die Baukommission nicht mehr und lieferte ihren Konzessionsentwurf am 19. August an die Regierung ab, und diese leitete ihn am 4. September an den Großen Rat weiter. Sieben Mitglieder schlossen sich zur Eisenbahnkommission zusammen und führten die nötigen Vorberatungen durch. In diesen Septembertagen reisten die Direktoren Eßlinger und Escher nach Aarau, um sich mit den Mitgliedern des Kleinen Rates persönlich zu besprechen. Am liebsten hätten es die Zürcher gesehen, wenn der Große Rat die Bahnfragen noch vor dem 14. September durchberaten hätte, also vor der Generalversammlung der Aktionäre. Dies war indes, trotz allem guten Willen, den die aargauischen Ratsmitglieder nun an den Tag legten, nicht mehr möglich. Voll Zuversicht kehrten Eßlinger und Escher von ihren Besprechungen zurück und berichteten an der Aktionärversammlung vom 14. September, „sie seien von den Mitgliedern der Hohen Regierung des Standes Aargau mit besonderer Zuvorkommenheit empfangen worden“; auch die Beratungen des Konzessionsentwurfes durch den Großen Rat werde demnächst erfolgen. So schien wenigstens in den Kantonen Zürich und Aargau dem Bahnbau nichts mehr im Wege zu stehen, und darum wagte es die Direktion, die zwei folgenden Anträge zur Annahme zu

empfehlen, die auch von der Aktionärversammlung²³ mit großem Mehr beschlossen wurden:

- „1. Die Ausführung der Eisenbahn zwischen Basel und Zürich ist festgesetzt.
2. Der Anfang des Baues soll mit der Ausführung der Bahnstrecke zwischen Zürich und Baden in der Art geschehen, daß die Bahn nach dem angenommenen allgemeinen Bahnzuge als ein Teil der ganzen Eisenbahn nach Basel ausgeführt wird.“

Anlässlich dieser Generalversammlung erhielten die Aktionäre, die schon ungeduldig den Beginn der Arbeiten erwarteten, Einblick in sämtliche Pläne und Kostenberechnungen der zukünftigen Bahn. Für die Strecke von Zürich nach Baden beziehungsweise Ennetbaden war man zu folgenden Voranschlägen gelangt²⁴:

Länge in Schweizerfuß 69 309

Grundeigentum mit Inbegriff der wegzuräumenden

Gebäulichkeiten	fr.	277 580.—
Erdarbeiten mit Inbegriff der Felsdurchbrechungen	„	148 475.02
Kunstarbeiten	„	194 112.60
Fahrbahn	„	624 788.66
Stationen, Bahnwärterhäuser und Einfriedigung	„	107 750.—
	Total fr.	1 352 706.28

Um nun für das Unternehmen auch die nötige finanzielle Grundlage zu schaffen, beschloß die Versammlung die Einbezahlung²⁵ von 9 % des gesamten Aktienbetrages.

Während man in Zürich überzeugt war, in allernächster Zukunft mit dem Bahnbau beginnen zu können und den Kanton Aargau als gewonnen betrachtete, machte sich nur wenige Tage nach dieser Generalversammlung gerade dort eine beachtliche Gegenströmung geltend. Am 29. September hielt „die Gesellschaft für vaterländische Kultur des Kantons Aargau“ ihre Jahresversammlung in Suhr ab. Im Mittelpunkt der Erörterungen stand eine Abhandlung²⁶ des Me-

²³ Wrubel S. 26.

²⁴ Bericht der Generalversammlung S. 12.

²⁵ Nach der konstituierenden Versammlung vom 19. Februar 1838 hatten die Aktionäre bereits 1 % einbezahlt.

²⁶ Ihre Überschrift lautet: „Die Basel-Zürich-Eisenbahn. Ihre Vortheile und Nachtheile im Allgemeinen, besonders aber auf den Kanton Aargau.“ Zum zweiten Mal tritt damit ein Senzburger in der aargauischen Eisenbahnfrage hervor.

chanikers Johann Rudolf Eberhardt aus Senzburg über das Zürcher Eisenbahnprojekt. Eberhardt las seine Arbeit selber den anwesenden Gästen vor, und diesen machten die „darin enthaltenen Betrachtungen und Vorschläge“ einen so großen Eindruck, daß sie beschloffen, die Regierung mit Eberhardts Gedankengängen bekannt zu machen. Der Senzburger Mechaniker, der zweifellos über die technischen Errungenschaften seiner Zeit auf dem Laufenden war, forderte nicht weniger dringend als die Männer Zürichs die Schaffung einer Bahn. Der Bau ist ein „notwendiges Übel“, schreibt er. Die Nachbarn, die Deutschen und Franzosen, zwingen uns dazu, „in Beziehung auf die Eisenbahnen mit andern Ländern Schritt zu halten, weil sonst ein Nationalgut, der ganze Transit-Handel, dabei große Gefahr läuft. Die elegante Welt wird sich vielleicht heute das Modenjournal aus Paris kommen lassen und morgen hinreisen, um sich dort das Kleid zu bestellen“. — „Ein längeres Sträuben könnte uns nur Schaden bringen“, dies ist die Meinung Eberhardts, und darum billigt er das lange Säumen der Regierung nicht. Im Gegenteil, er fordert vom Großen Rat, „der in dieser Beziehung gänzlich zu schlafen scheint“, wie er ihm vorwirft, dringend die endliche Schaffung eines Expropriationsgesetzes. Zudem warnt er die Regierung, bei der Aufstellung dieses Gesetzes zu hohe Ansprüche an die Bahngesellschaft zu stellen, und erinnert an das Sprichwort: „Wer zu viel will, bekommt zu wenig.“ Mit der Richtung aber, die die Zürcher Männer der Bahn geben wollen, ist Eberhardt durchaus nicht einverstanden: „Soll aber die Bahn von Basel dem Rheine nach auf Basel-Augst, Rheinfelden, Stein, Lauffenburg, Lügern, dann über die Aare nach Dettingen, durchs Siggenthal auf Baden, mittelst eines kurzen Tunnels durch den Lägernberg und weiter in der Gegend des sogenannten Kessels über die Simmat bis endlich nach Zürich geführt werden, so frage ich: Was hätte wohl der Aargau von einer solchen ganz abgelegenen Eisenbahn für einen Nutzen? — Nichts!“ Bei dieser vorgesehenen Richtung „muß der Aargau unstreitig verlieren.“ Eberhardt forderte sodann vom Großen Rat, daß er bei der Erteilung der Konzession den Vorbehalt mache, daß „im Fall eine westliche oder mittägliche Eisenbahn durch den Aargau gezogen würde, diese in die Basel-Zürichbahn einmünden dürfe, um sich mit derselben zu vereinigen“. Der Senzburger Mechaniker sieht dabei schon die Möglichkeit einer Verbindung der Schweiz mit dem Mittelmeer. Auch eine Linie nach Luzern faßt er ins Auge. „Und der Löwe

in Luzern, obschon für todt gehalten, gibt doch zuweilen ein Lebenszeichen von sich. Wenn zum Beispiel der Aargau eine Bahn von Dillnachern über Wildegg, Kenzburg, Seengen, dem Hallwylerssee nach auf Ober-Aesch herstellte, so bin ich überzeugt, Luzern würde dieselbe mit offenen Armen aufnehmen.“ Und zweitens verlangt er von der Regierung, daß „wo immer möglich, diese Bahn anstatt längs der äußersten und wildesten Grenze hin, über Stein auf Effingen und durch einen Tunnel nach Dillnachern, rechts neben Brugg vorbei, also über die Aare und Reuß auf Baden geführt und an letzterem Orte anstatt durch den Sägenberg, durch den Stein zu Baden gezogen würde; so wäre für den Kanton Aargau viel gewonnen, und Brugg würde ein Hauptstapelplatz werden sowohl für die östliche als teilweise westliche und südliche Schweiz“. Eberhardt erwähnt auch die Hindernisse, die die Ausführung seines Planes erschweren könnten und sucht sie in seinen Darlegungen bereits zu entkräften: Da ist einmal die Steigung von Stein bis Effingen zu überwinden. Hier rät Eberhardt zur Verwendung von „fixen Lokomotiven“ oder einer Vorspannlokomotive. Daß der Bözbergtunnel große Kosten verursachen wird, weiß er, hingegen glaubt er, durch die Kürzung der Gesamtstrecke um vier Wegstunden zwei Millionen Franken ersparen zu können, „und mit zwei Millionen Schweizerfranken läßt sich ein großes Loch in einen Berg machen“. Durch den Verlauf der Bahnlinie links der Limmat fällt der Sägentunnel weg, dafür aber kann mit ungefähr den selben Mitteln der Stein zu Baden durchbrochen werden. Was die Erstellung der beiden Brücken, die Eberhardt oberhalb Brugg über die Aare und bei Dogelsang über die Reuß fordert, betrifft, so lassen sich dafür die beiden Übergänge beim Kessel Würenlos und bei Döttingen einsparen. Alles in allem glaubt Eberhardt, daß die Kosten seines Bözbergprojektes nur um ungefähr 100 000 Franken das Zürcher Projekt übersteigen würden. Und er vergißt auch nicht darauf hinzuweisen, daß die Bahngesellschaft ihre Zürich—Basellinie um 600 000 Franken zu hoch veranschlagt habe. „Das Projekt der Bahngesellschaft verletzt aber die Interessen des Kantons“, sagt Eberhardt, „unseres läßt sie wiedergewinnen. Das Fricktal wird dadurch beruhigt und die Bahn wird wenigstens teilweise das Herz des Kantons und bedeutendere Ortschaften desselben durchschneiden.“ Von seiner Bözberglinie verspricht sich Eberhardt zudem noch wirtschaftliche Vorteile. „Das Fricktal von Basel-Augst bis Stein ist nach der Meinung sachkundiger

Geognosten reich an Salz, und durch Öffnen von Salzquellen und Errichtung von Salzpffannen würde dem Kanton ein neuer und großer Nationalreichtum zufließen.“ Das Land stärkt nach außen seine Unabhängigkeit, der Salzpreis muß fallen, in vermehrtem Maße kann Salz an die Landwirtschaft abgegeben werden, und zu all dem vergrößern sich die Staatseinnahmen. So überlegt Eberhardt weiter. Zudem betont er, daß abgesehen von den vielen Löhnen, die durch den Bahnbau der Bevölkerung des Kantons Aargau zufließen, auch die übrige Schweiz aus diesem Unternehmen Nutzen ziehen könnte: „Mit einem Walzwerk, das freilich etwa 100 000 bis 150 000 £ kosten würde, könnte uns Bündten oder Solothurn mit Schienen versehen und für Supports-Lieferungen wären eine Menge Gießereien geeignet. Selbst die Locomotiven könnten in der Schweiz angefertigt werden, es bedarf aber dazu an der Spitze der Direktion schweizerisch gesinnte Männer, und das Geld bleibt im Lande.“ Und zum letzten bringt Eberhardt die großen Nachteile militärpolitischer Art zur Sprache, die den einsichtigen Schweizer zur Ablehnung des Zürcher Projektes veranlassen müssen: „Auch ist es wohl gefährlich und viel dabei risquiert, die Bahn durchgehend dem Rheine, also immer der äußersten Landesmark nach, zu ziehen, zumal in Kriegszeiten, wo unsere Bahn in wenig Augenblicken vom Feinde zerstört werden könnte; und dieses ist gewiß ein wichtiger Grund, die Bahn mehr durchs Innere des Landes zu führen. Denn so gut wie jetzt in Friedenszeiten die Eisenbahnen für Handel und Verkehr dienen sollen, so werden sie in Kriegszeiten ganz besonders zum schnellen Transporte der Armeen benutzt werden, und das Erste wird dann immer sein, daß einer dem andern seine Bahn zerstört.“ Im Begleitschreiben²⁷ an die aargauische Regierung schloß sich die Kulturgesellschaft durchaus dieser Darstellung Eberhardts an.

Der Kleine Rat ließ sich aber von dem nun einmal beschrittenen Weg nicht mehr abbringen, und dies umso mehr, als ihm ein Bözbergprojekt nicht neu war. Als Ingenieur Lode seinerzeit, im Sommer 1838, für die Eisenbahngesellschaft ein Gutachten ausarbeitete und das Trasse den Flußläufen folgend, festlegte, riet er vom Bau einer Bözberglinie ab. Dieser Entscheid des Fachmannes bedeutete damals für die Be-

²⁷ KAU Eisenbahnakten; das Begleitschreiben ist datiert: Lenzburg, 5. Oktober 1840, unterzeichnet vom Präsidenten Hermann Bertschinger und vom Aktuar R. H. Hofmeister.

fürwörter der Bahn im Aargau eine Enttäuschung. Ihnen ging es darum, mit einer Bahnlinie über oder durch den Bözberg das Fricktal mit den andern Kantonsteilen in nähere Verbindung zu bringen. Deshalb hatte auch die Aargauer Regierung, unabhängig von den Untersuchungen der Zürcher Bahngesellschaft, von der Militärkommission die Frage einer Bahnverbindung vom Aaretal ins Fricktal prüfen lassen. Im Juli 1838 war Genie-Hauptmann Michaelis nun in der Lage, „über die Configuration des Landstrichs zwischen Brugg und Hornussen“ in einem Gutachten Aufschluß zu geben. In seinem Bericht machte Michaelis auf die Schwierigkeiten aufmerksam, die den Bau einer Bözberglinie erschweren mußten; namentlich legte er Gewicht auf die großen Steigungen, die es zu überwinden, und auf die langen Tunnels, die es zu bauen gab. Gleichsam als Ausweg wies er noch auf eine andere Möglichkeit hin. Ihm schien es ratsam, die Südostrampe nicht über Brugg anzulegen, sondern das Trasse oberhalb Stilli über die Aare gegen Rüfenach-Riniken zu führen und dort in einem Tunnel den Jberg zu durchstechen. Mit einer solchen Führung der Bahn glaubte Michaelis am leichtesten „den Anschluß an das Siggenthaler Hochgestade“ zu finden. Aber wie ausgeklügelt man auch die Bözberglinie mit den damaligen Mitteln anlegen wollte, sie brachte trotzdem mehr Schwierigkeiten und Kosten als ein Trasse, das den Flußläufen folgte. So mußte die aargauische Regierung dieses Projekt aufgeben und sich vom Gutachten Lodes überzeugen lassen. Diesen Vorarbeiten aus dem Jahre 1838 ist es zuzuschreiben, daß sich die Regierung nicht weiter auf Eberhardts Pläne einließ. Tatsächlich waren die Vorschläge des Lenzburgers schon vor zwei Jahren eingehend geprüft worden. Eine weitere Untersuchung hätte nur Zeitverlust bedeutet. Deshalb wurde Eberhardts Arbeit vom Kleinen Rat am 15. Oktober 1840 an den Präsidenten der großrätlichen Eisenbahnkommission, Dr. Bruggisser, weitergeleitet mit der Bemerkung²⁸: „Wir haben unseres Ortes, nachdem das Aktien Unternehmen in der bekannten Flußrichtung bereits so weit gediehen und die beförderliche Inswerksetzung desselben ebenso sehr im öffentlichen Interesse zu liegen scheint, uns nicht veranlaßt finden können, in dieses neue — anders nicht geprüfte, noch durch berühmte Sachexperten unterstützte Projekt jetzt noch, nachdem wir unsere Hauptberatung bereits beendet hatten, näher einzugehen und stellen dessen gutfindende Wür-

²⁸ KAA Eisenbahnakten, 15. Oktober 1840.

digung einfach dem Großen Räte selbst anheim.“ Und doch blieb die Eingabe des Eberhardtschen Planes durch die Kulturgesellschaft nicht ohne Wirkung. Den Gedanken, der Kanton Aargau erhalte zu wenig Stationen²⁹, der durch das Begleitschreiben erstmals deutlich ausgesprochen worden war, nahm die Regierung auf und forderte jetzt von der Bahngesellschaft, abgesehen von den fünf Haltestellen bei Baden, bei Gippingen, Laufenburg, Stein und Rheinfelden, noch eine sechste, zwischen Untersiggenthal und Würenlingen, beim auslaufenden Felsvorsprung, gegenüber von Lauffohr. „Über eine sechste, den aargauischen Verkehrsinteressen besonders entsprechende Station zwischen Würenlingen und Unter-Siggingen, gegenüber Lauffohr, stehen wir gegenwärtig noch in Unterhandlung mit der Direktion . . .“, so schrieb der Kleine Rat³⁰ an Dr. Bruggisser, den Präsidenten der großrätlichen Eisenbahnkommission. Um durch diese geringfügige Angelegenheit die ganze Sache nicht einer Verzögerung auszusetzen, ging die Bahndirektion auf diese Forderung der Aargauer ein. Oberst Hegner von Winterthur gab über das Begehren einer sechsten Haltestelle ein Gutachten ab und empfahl darin, dem Wunsche zu entsprechen, „immerhin aber nicht ohne namhafte etwelche pekuniäre und technische Opfer“. So bewilligte die Bahngesellschaft am 30. Oktober 1840, wenige Tage bevor der Große Rat die Eisenbahnfrage behandelte, dem Aargau die sechste Station.

Endlich geschah, was die Initianten der Bahn schon seit Monaten mit Ungeduld erwartet hatten: der aargauische Große Rat behandelte am 4., 5. und 6. November in langen Sitzungen, die drei volle Tage in Anspruch nahmen, „das Dekret³¹ zur Konzession und Expropriation zu Gunsten der Basel-Zürcher Eisenbahn“. Nun war den Zweiflern Gelegenheit geboten, ihre Bedenken vorzubringen. In einer Hinsicht war zwar der ganze Rat der gleichen Meinung: Die Entwicklung, wie sie bereits im Gange war, ließ sich nicht mehr aufhalten. In

²⁹ Tatsächlich ist es auffallend, wie wenige Stationen für die Strecke auf Aargauer Boden vorgesehen waren. Währenddem auf dem kurzen zürcherischen Abschnitt Haltestellen für Altstetten, Schlieren und Dietikon in Aussicht genommen waren, sollten die aargauischen Gemeinden Spreitenbach, Killwangen, Wettingen und das ganze Siggenthal unberücksichtigt bleiben.

³⁰ KAU Eisenbahnakten, 15. Oktober 1840.

³¹ Verhandlungen des Großen Rates des Kantons Aargau, 4., 5. und 6. November 1840; S. 883—910; 926—968. Gubler S. 59 und Welte S. 58 erwähnen irrtümlicherweise den 4. November nicht.

nächster Zukunft mußte auch in der Schweiz eine Bahn entstehen. Als neuzeitliches Verkehrsmittel wurde sie von keinem der Großräte abgelehnt, obschon die wenigsten von ihnen in ihrem Leben je eine Eisenbahn gesehen hatten und deshalb nicht im Stande waren, sich ein eigenes Urteil zu bilden. Auch schien damals schon das Wissen um alles, was mit der Bahn zusammenhing, allgemein so verbreitet zu sein, daß einfältige, unsachliche Äußerungen³², wie man sie noch vor wenigen Jahren gehört hatte, unterblieben. Bei der Eintretensdebatte stellte ein einziges Mitglied, Rauchenstein, den Rückweisungsantrag. Unter anderem machte er geltend, „die Eisenbahn werde nach dem vorliegenden Plane nicht bei denjenigen Ortschaften vorbeigeführt, wo man es wünschen möchte, und wo es von mehr Vorteil wäre“. Da er für die Interessen des Aargaus, wie er ausführt, „mehr tun möchte“, macht er der Eisenbahngesellschaft den Vorwurf, mit dem Bahnbau nur den eigenen Vorteilen zu dienen. Voller Zweifel erhebt er die Frage, „ob man denn so ganz unbedingt in diese Konzession gleichsam hineinspringen solle“. In seiner Rede wiederholte Rauchenstein im Grunde genommen die Forderungen³³, welche die Kulturgesellschaft, angeregt durch die Eberhardtsche Abhandlung, bei der Regierung eingereicht hatte. Auch er legte Wert darauf, daß die geplante Bahn in vermehrtem Maße in den Kanton Aargau hineingeführt werde. „Was sucht hier die Eisenbahngesellschaft?“, rief er in den Ratsaal. „Sie sucht ihren Vorteil darin, daß sie auf dem kürzesten Wege von Basel nach Zürich eine möglichst schnelle und bequeme Verbindung erzielt.“

³² Die folgenden Aussprüche mögen hierfür ein Beispiel sein: „Die Feldfrüchte können nicht mehr gedeihen, denn eine Eisenbahn gibt einen bedenklichen Staub; die Gesundheit kann nicht mehr existieren, denn das gibt einen ungeheuren Dampf.“

³³ Diese Forderungen lauten:

1. Die Regierung möge die Eisenbahngesellschaft veranlassen, „die genannte Eisenbahn mittelst eines Tunnels durch den Bözberg, überhaupt mehr durch das Innere des Kantons zu ziehen“.

2. Im Hinblick auf den späteren Anschluß anderer Bahnen aus dem Westen der Schweiz möge der Große Rat bei der bevorstehenden Konzessionserteilung „von den Actionairs das Recht fordern, später eine oder mehrere Bahnen in ihre Bahn einmünden zu lassen“.

3. Ferner möge er der Zürcher Bahn „die Pflicht auferlegen, die von andern Bahnen des Aargaus in diese einlaufenden Personen und Waren, sei es gegen Zürich oder Basel weiter zu befördern“.

4. Es sei von der Bahndirektion zu verlangen, „an irgend einem passenden Orte im Aargau eine weitere Station zu errichten“.

Auf den Kanton Aargau und seine geographische Lage zu andern Landesteilen wird hier keine Rücksicht genommen, und es sind ganz zufällige Vorteile, welche dem Kanton Aargau zufließen sollen. Ich nehme es aber der Eisenbahngesellschaft, welche zum weitaus größten Teile aus Ausländern besteht, gar nicht übel, wenn sie so handelt, und wenn sie gefragt hat, wie rentiert es am besten für die Bahngesellschaft?“ Nun meldeten sich aber diejenigen zum Wort, die in der Schaffung einer Bahn für das Land eine Wohltat erblickten. Ihnen galt es, Rauchensteins Einwände und zugleich die Forderungen der Kulturgesellschaft zu widerlegen. Großrat Dorer aus Baden trat als erster für das vorliegende Zürcher Projekt ein, wohl nicht zuletzt deshalb, weil es ihm darum zu tun war, die Vorteile, die der geplante Bahnbau bringen sollte, seiner Stadt zu erhalten. Stadtkassier Suter setzte sich sodann mit dem Bözbergprojekt auseinander, durch welches die Bahn vor allem Aargauer Gebiet erschließen sollte, und wies darauf hin, daß seinerzeit, als erster „ein sehr achtbarer Bürger³⁴ vom Aargau“, und nicht die Bahngesellschaft, gegenüber der Regierung die Trasseführung von Zürich nach Basel längs den Flußläufen gefordert habe. Im weitern ermahnte Suter, über den aargauischen Belangen die gesamteidgenössischen nicht außer acht zu lassen: „Der Großherzog von Baden hätte Freude daran, wenn wir uns über Lokalinteressen streiten und das Größere darüber vergessen; er würde bald bereit sein, eine Bahn am Badischen Rheinufer zu errichten, und bei uns hätte dann weder dieser noch jener Landesteil irgend einen Vorteil dabei.“ Mit großer Entschiedenheit betonte sodann Dr. Bruggisser, der Präsident der Eisenbahnkommission, ebenfalls den gesamtschweizerischen Standpunkt. Da er durch seine geschäftlichen Verbindungen mit der Bahndirektion ihre Denkweise und Absichten kannte, machte er den Großen Rat darauf aufmerksam, daß „diese Gesellschaft endlich einmal wissen müsse, woran sie sei“. Wenn man jetzt nicht handle, „würde man das gleichsam als einen Abschlag betrachten“, und er fuhr fort: „Glauben Sie nicht, daß Sie hier zurückbleiben können, ohne es auf Kosten der schweizerischen Nation zu tun. Da Ihnen ein solches Unternehmen angeboten wird, ohne daß Sie einen Kreuzer dafür ausgeben müssen, wäre es unverzeihlich, wenn Sie es von der Hand weisen wollten.“ Noch ein weiteres Vorurteil, das immer wieder laut wurde, galt es zu entkräften, nämlich die Meinung, es werde in späteren Jahren

³⁴ Zweifellos meint Suter Oberst Hünerwadel aus Lenzburg.

schwer halten, andere Bahnen an die Basel-Zürcherlinie anzuschließen. Bruggisser versuchte deshalb die Ratsmitglieder davon zu überzeugen, daß es durchaus möglich sein werde, die Verbindung mit Genf bei Lauffohr auf der rechten Talseite herzustellen und auch die Linie von Luzern durchs Seetal über Lenzburg „gegenüber Lauffohr auf diesem Plateau“ anzuschließen. Nachdem diese Darlegungen die grundsätzlichen Fragen abgeklärt hatten, schritt der Rat zur Abstimmung. Rauchensteins Verschiebungsantrag blieb in Minderheit. Damit war für die Zürcher Bahngesellschaft die aargauische Konzession gesichert. In den beiden folgenden Sitzungen vom 5. und 6. November handelt es sich nur noch darum, Einzelheiten und kleinere Meinungsverschiedenheiten zu bereinigen. Noch einmal hatte Bruggisser in die Auseinandersetzungen einzugreifen, und zwar ging es wiederum um den „Einmündungspunkt“ anderer Bahnlinien. Wie die Kulturgesellschaft in ihrer Eingabe schon angeregt hatte, verlangte nun Bertschinger, der Kanton Aargau habe sich das Recht zu wahren, selber bestimmen zu können, wo in Zukunft Eisenbahnknotenpunkte angelegt werden sollten. Bruggisser sprach wohl im Sinne der Zürcher, wenn er sich dahin äußerte, der Bahn sei die freie Wahl zu überlassen; denn „die Natur bezeichne ja schon die schickliche Stelle, und der schicklichste Vereinigungspunkt wäre in der Umgegend von Lauffohr. Wo also“, führte er aus, „die Natur das Gesetz selbst gemacht hat, da haben wir nichts mehr zu verfügen. Wäre es bei uns wie in Frankreich und Deutschland, wo man die Bahnen drehen kann, wie man will, und wo nur administrative oder politische Gründe entscheiden dürfen, so wäre allerdings diese Vorsicht nötig, aber bei uns schreiben die Gebirge uns die Richtungen vor“. Eine weitere Frage, die es abzuklären galt, betraf die zwangsweise Landabtretung. Die einen wollten die Forderungen an die Bahngesellschaft nicht übertreiben und die Direktion „nicht wegen Kleinigkeiten in große Verlegenheiten bringen“. — „Ich betrachte die Eisenbahngesellschaft“, meinte Fürsprech Weissenbach, „nicht gleichsam als einen wilden Eber, dem man gepanzert bis über die Zähne sich entgegenstellen soll, um ihn zurückzuweisen, wenn er etwa da oder dort über einen Hag einbrechen will.“ Andere verfochten die Ansicht, das Volk sei vor allem gegen die Übergriffe der Bahn zu schützen. „Das Volk wird sehen, daß die Herren Unternehmer dabei ihre Rechnung finden und daß sie aus der Eisenbahn einen größern Gewinn ziehen als alle unsere Grundbesitzer aus ihren Land-

entschädigungen. Sorgen wir also für unsere Mitbürger“, riet Waller. Nach solchen Worten des Mißtrauens gegenüber der Bahngesellschaft, bedurfte es der mitreißenden Rede des zurückgetretenen Eisenbahndirektors Hürner. Schon am ersten Sitzungstage hatte er sich mit Erfolg gegen das aargauische Bözbergprojekt und für die Pläne Zürichs eingesetzt. Diesmal hob er nachdrücklich die wirtschaftlichen Vorteile hervor, die der Bahnbau den einzelnen Gegenden des Aargaus und vor allem der Schweiz bringen würde: „Wie kommt es, daß gerade aus dem Sandesteil, welchen die Bahn durchzieht, die geringste Opposition sich zeigt? Eben deswegen, weil dadurch Verdienst zu hoffen ist, für alles Volk in jener Umgegend und namentlich für die dürftige Klasse. Für diese ist ein großer enormer Gewinn zu erwarten. Nicht die Aktien, welche vielleicht gar nicht so gut sind, wie man jetzt noch etwa glauben möchte, haben uns veranlaßt, an der Bahn Teil zu nehmen, sondern der Vorteil für die Schweiz und namentlich für unsern Kanton.“ Wie sehr es jedoch dem Großen Räte daran gelegen war, die angestammten Rechte der Bauern zu schützen, ist aus dem weiteren Verlaufe der Auseinandersetzung ersichtlich. Eines der Ratsmitglieder, Augustin Keller, warf sogar die Frage auf, ob ein Landeigentümer auch zu entschädigen sei, wenn er auf dem Weg zu seinen Feldern durch die Bahnanlage zu einem Umweg gezwungen würde. „Es ist bekannt“, führte er aus, „wie viel dem Landbauer an einer freien Kommunikation liegt. Wenn die Bahn geschlossen wäre, und nur zehn Minuten lang geschlossen bliebe, und ein Landmann müßte mit einem Fuder Heu still halten, und ein Gewitter stünde ihm im Rücken, so wäre das schon ein großer Nachteil für den Landmann, und deswegen sollte er freie Durchfahrt haben ohne irgend eine Beschränkung.“ Wie sehr Augustin Keller mit der Denkweise und dem Empfinden der Bauern vertraut war, zeigte sich in seinen weiteren Darlegungen, wenn er vorschlug, den Landmann für jeglichen Nachteil und Schaden großzügig zu entschädigen, um von vornherein keine Verärgerung aufkommen zu lassen: „Hätte der Landmann die Eisenbahn mit diesen Nachteilen immer vor sich, wenn er mit den Früchten heimfahren oder das Feld düngen wollte, und würde er jedesmal im Falle sein, einen großen Umweg zu machen, so würde er immer einen gewissen Haß gegen die Eisenbahn haben und seinem Sohne sagen: Da sind wir sonst durchgefahen. Wenn hingegen dem Landmann eine Entschädigung gegeben wird, so wird er befriedigt, und er kann sagen: Hab ich

auch die frühere Bequemlichkeit nicht mehr, so bin ich doch dafür entschädigt worden.“ Auch Großrat Dietschi setzte sich für weitgehendes Entgegenkommen gegenüber der Bauernschaft ein. Als einziger konnte er aus eigener Erfahrung sprechen: „Ich bin auf dem Eisenbahn von Mühlhausen gefahren bis auf Thann, und habe auch nachgefragt, wie die Sach sei. Der Eisenbahn hat 24 Wachten und ich möchte es niemand raten, über dieses Heiligtum zu gehen. Bei der Nachtzeit kann gar niemand hinüber, und es wird gar selten ein Weg überzwärts gestattet, und wenn der Mann in seinen Acker oder in seine Matten eine Viertelstunde weit herumfahren muß, und wenn er vielleicht noch einem andern über den Acker muß fahren, was giebt das? Der Mann kann gewiß nicht in den Acker fliegen und muß mit den Früchten doch aus dem Feld nach Haus. Wenn jemand eine Viertelstund weit umfahren muß, so ist ungerecht, wenn er nicht dafür entschädiget wird. Wenn man sagt, die Herren vom Eisenbahn müssen entschädigen, so ist das kein Unrecht.“ Zum letzten Mal meldete sich Rauchenstein als Gegner des Zürcher Projektes zum Wort. Er benützte dazu die Gelegenheit, als ganz allgemein die Frage abgeklärt werden mußte, ob für die Expropriation ein Dekret oder ein Gesetz zu erlassen sei. Die Gedankengänge, die er hier äußerte, waren schon von Eberhardt angedeutet worden und sicher auch der Kulturgesellschaft vertraut gewesen. Die Aktionäre seien meistens Ausländer³⁵, machte er geltend, „und vorzüglich Mailänder“, die wahrscheinlich nicht allein aus Patriotismus ans Werk schreiten wollten. Gegenüber einer mehrheitlich ausländischen Gesellschaft, die in der Schweiz ihren Gewinn suche, wäre es falsch, in den Entschädigungsansätzen ebenso entgegenkommend zu sein, wie gegenüber dem eigenen Kanton. Doch auch diesmal gelang es Rauchenstein nicht, mit seinen Einwänden und Hinweisen auf das Unschweizerische des Unternehmens dem Bahnbau in den Weg zu treten. Als am 6. November 1840 die ganze Vorlage durchberaten war, nahm sie der Große Rat mit überwiegendem Mehr an.

³⁵ Gubler S. 64 f.; bis zum 15. Dezember 1837 waren in der Schweiz 9175, im Auslande 35 546 Aktien gezeichnet worden, davon 12 432 in Deutschland und 21 222 in Italien.

III

Finanzielle Schwierigkeiten und Auflösung der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft

1841

Mit dem Ende des Jahres 1840 hatte die Bahngesellschaft von den Kantonen Zürich und Aargau die notwendigen gesetzlichen Grundlagen für ihr Werk erhalten. Nun wandte sie sich der Finanzierung ihres Unternehmens zu. Noch war der Beschluß³⁶ der Generalversammlung vom 14. September 1840 nicht ausgeführt worden. Darum erinnerte die Direktion an die damals festgelegte Einbezahlung der 9 % des Aktienbetrages, die noch fällig war, und ersuchte um eine vorläufige Bezahlung von 4 %. Dem Einsatz angesehenen Männer, die den Bahnbau zu fördern suchten, ist es zuzuschreiben, daß die Bürgergemeinde der Stadt Zürich in den ersten Februartagen 1841 beschloß³⁷, allerdings unter der Bedingung, daß der Bahnhof auf Stadtgebiet zu liegen komme, sich mit 500 Aktien am Bauunternehmen zu beteiligen. Diesem Beispiel folgten neben den privaten Vertretern von Handel und Industrie noch einzelne Gemeinden des Kantons. Auch die aargauische Regierung sah sich im Laufe des Februars vor die Frage gestellt, ob und wie weit sie sich an der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft beteiligen wolle. An finanzielle Opfer hatte bisher niemand gedacht, vielmehr war immer die Rede davon gewesen, was die Bahn dem Kanton eintrage. Nun machte in der Sitzung vom 10. Februar Regierungsrat Dorer den Kleinen Rat darauf aufmerksam, daß die Bahn eine Strecke weit über den Boden des Klosters Wettingen³⁸ fahre, und er schlug vor zu prüfen, ob man vom Bahnunternehmen an Stelle einer Geldentschädigung Aktien annehmen und wenigstens in diesem Rahmen der Direktion ein Entgegenkommen zeigen wolle. Die Regierung nahm den Dorerschen Vorschlag an und befürwortete ihn im Großen Rat³⁹. Auch hier wurde dieser Antrag mehrheitlich gut

³⁶ Vgl. S. 18.

³⁷ Gubler S. 70 f.

³⁸ Durch die Klosteraufhebung im Aargau vom 13. Januar 1841 waren die Wettinger Klostergüter Staatseigentum geworden.

³⁹ Verhandlungen des Großen Rates des Kantons Aargau, 17. Februar 1841, S. 165—168.

geheißen. Überdies erging an den Kleinen Rat die Einladung, über die Frage zu berichten, „ob der Staat sich auch noch des weitern um das Eisenbahnunternehmen interessieren könnte und sollte“. Die Abtretung von Land gegen Entschädigung in Aktien war der Direktion sehr willkommen. Doch schrieb sie am 22. Februar nach Aarau, „sie hoffe, der Aargau werde schon um des Beispiels willen noch ein weiteres tun und abgesehen davon, daß er der Bahndirektion gestatte, das Staatsland durch Aktien zu vergüten, selbständig Anteilscheine erwerben“. Dies könne der Kanton Aargau um so eher verantworten, als die im Jahre 1839 aufgestellte Ertragsrechnung die nötige Sicherheit der Geldanlage verspreche. Nochmals ließ sich der Kleine Rat, wie schon für den Dorerschen Antrag, von der Finanzkommission⁴⁰ beraten. Im Anschluß an ihren Vorschlag stellte die Regierung am 8. März an den Großen Rat das Gesuch, er möge ihr die Vollmacht zum Ankauf von 100 Aktien erteilen. Erst am 25. Juni beriet der Große Rat diese Frage und wies eine finanzielle Beteiligung ab, „in Berücksichtigung der gegenwärtig ungünstig sich gestaltenden Verhältnisse der Eisenbahn“. Aus diesem Entscheid ersehen wir, daß die Stimmung im Großen Rat sich innerhalb der letzten vier Monate völlig gewandelt hatte. Tatsächlich war das Ansehen der Bahngesellschaft gerade damals schwer erschüttert worden: Mit dem 31. Mai lief die Frist für die Einzahlung der 4 % des Aktienbetrages ab. Als es im Aargau bekannt wurde, wie wenig Zahlungen tatsächlich eingegangen waren, schwand jedes Vertrauen in das Bahnunternehmen. Das Ergebnis versprach tatsächlich wenig Gutes. Statt der 30 000 Aktien, die seinerzeit weit überzeichnet worden waren, gelangten nur noch 9 178 Anteilscheine zur Einzahlung, das heißt, statt 600 000 Franken standen der Bahngesellschaft bloß noch 186 440 Franken zur Verfügung⁴¹. Mehr als zwei Drittel der Aktionäre hatten sich also von dem Unternehmen abgewandt. Allerdings versagte hauptsächlich das spekulierende Ausland, indem von den 35 546 angemeldeten Aktien nur noch 4 096 zur Einzahlung gelangt waren; in der Schweiz selber hatte sich die Zahl von 9 175 auf 5 109 vermindert. Damit lag zwar

⁴⁰ Die Finanzkommission machte zwei Vorschläge: 1. Ankauf von 100 Bahnaktien durch den Kanton Aargau, 2. Ankauf von 60 Aktien neben der Landentschädigung, die ungefähr 12 000—14 000 Franken oder den Wert von 40 Aktien darstellte.

⁴¹ Gubler S. 73 f.

die Aktienmehrheit nicht mehr in den Händen von Ausländern, was mehrfach als unschweizerisch gerügt worden war, aber dafür hatte das Bauunternehmen im In- und Auslande weitgehend sein Ansehen verloren. Nicht ohne Einfluß auf die Einstellung des Aargaus war auch die Haltung von Baselstadt und -land. Beide Kantone hielten sich den Zürcher Plänen durchaus fern. Alle diese Einflüsse, eine allgemeine politische Krise in der Schweiz und im Ausland, der Vertrauensschwund gegenüber dem Bahnunternehmen im Ausland und in der Schweiz, das Abseitsstehen der beiden Basel, wirkten sich im Aargau so aus, daß von den 829 Zeichnern im Gründungsjahre nur noch 130, das heißt 16 % dem Bahnunternehmen die Treue hielten. In ihrer finanziellen Not wandte sich die Bahndirektion an die Regierung des Kantons Zürich, die ihr bisher so oft mit ihrem Verständnis und ihrer Unterstützung zur Seite gestanden hatte⁴². Nach langen Verhandlungen blieb jedoch diesmal ihre eindeutige Hilfe aus, denn sie versprach gemäß ihrer Sitzung vom 9. November 1841 ihren finanziellen Beistand nur noch unter der Bedingung, daß die Kantone Aargau, Baselstadt und -land das Unternehmen ebenfalls tatkräftig unterstützten. Da aber von dieser Seite nichts zu erhoffen war, brachte dieser Entscheid der Eisenbahngesellschaft eigentlich die Absage Zürichs, und damit sah sie sich vor schwere neue Aufgaben gestellt.

Nur mit der Stadt Baden konnte damals die Bahndirektion erfolgreich verhandeln. Bis jetzt hatte sich Baden von der Politik um die Eisenbahn abseits gehalten. Alle Erlasse des Bezirksamtmanns waren zwar pünktlich und wohlwollend befolgt worden, einzelne Männer, wie Baldinger und Dorer, hatten sich auch in Aarau mit aller Entschiedenheit für die geplante Bahn eingesetzt, aber erst in diesem Jahre traten die Behörden im Namen des Gemeinwesens in Verbindung mit der Direktion. Auf Grund der Pläne schien es unabänderlich festzustehen, daß das Trasse in der Gegend von Baden auf dem rechten Emmatufer angelegt würde. Von einem solchen Verlauf der Bahnlinie versprachen sich die Badener für ihre Stadt wenig Nutzen; den einzigen Vorteil sahen sie darin, daß bei einem derartigen Projekt von der Bevölkerung keine wesentlichen Opfer gebracht werden mußten. Gemeindeammann Baldinger hatte schon sehr früh erkannt, daß die Linie zum Wohl von Baden linksufrig angelegt werden mußte. Schon im Spätherbst 1838 hatte er sich, ohne behördlichen Auftrag, bei

⁴² Gubler S. 74 ff.

Oberst Hegner von Winterthur, der damals gerade in der Umgebung Messungen durchführte, nach dem näheren Verlauf der geplanten Bahn bei Baden erkundigt. Die Antwort der Expertenkommission, die ihm Aufschluß gab, lautete wenig ermutigend. „Sie (die Expertenkommission) werde entschieden darauf antragen“, legte Baldinger am 12. Dezember vor dem Gemeinderat⁴³ dar, „die Bahn bei Baden auf dem rechten Simmatufer durchzuführen, was es für die Stadt notwendig und wünschbar mache, sich durch eine Eisendrahtbrücke mit der Bahn von der Salzgasse (heutige Rathausgasse) aus in direkte Verbindung zu setzen, ein Unternehmen, welches etwa 200 000 Franken kosten würde“. Dieser eindeutigen Stellungnahme, die wenig Hoffnung auf eine Abänderung der Baupläne oder ein Entgegenkommen übrig ließ, ist es wohl zuzuschreiben, daß während fast dreier Jahre, bis in diesen März 1841, durch den Stadtrat nichts zu Gunsten der Bahn getan wurde. In den ersten Tagen dieses Monats machte nun ein Schreiben von Rentamtsverwalter D. Bürli bei den Stadtratsmitgliedern die Runde. „Von einem sehr ansehnlichen mit der Eisenbahnangelegenheit wohl vertrauten Hause“, führte er darin aus, „wird mir die Anzeige gemacht, daß gegenwärtig der wichtigste Augenblick zur Benutzung der Vorteile von dieser Bahn vorhanden sei, und die Stadt Baden ihr Möglichstes tun sollte, von diesen Vorteilen zu erhalten, daher in Abnahme von Aktien sich auszeichnen möchte.“ Deshalb schlug Bürli in seinem Schreiben vor, „daß eine oder — um keine Zeit zu verlieren — zwei Subskriptionslisten für die Zeichnung von Bahnaktien durch die Weibel oder andere schickliche Männer beförderlichst herumgetragen würden“. Sämtliche Gemeinderäte billigten Bürli's Vorschlag, Gemeindeammann Baldinger⁴⁴ fand zwar, „die Sache sei durchaus nicht so pressant“. Bürli ging aber noch weiter: Ende März beantragte er dem Stadtrat, sich im Namen der Gemeinde Baden mit 100 Aktien, also im gleichen Umfang wie der Kanton Aargau, an der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft zu beteiligen. Eine solche

⁴³ Stadtarchiv Baden, Prot. des Gemeinderates, 12. Dezember 1838. Der Gedanke, die Bahnlinie auf dem linken Ufer, „durch Baden“, zu führen, wird zum ersten Mal in der Sitzung des Gemeinderates vom 12. Januar 1838 ausgesprochen und den Abgeordneten für die Generalversammlung in Zürich vom 17. Januar 1838 als Wegleitung für ihre Beteiligung an der Diskussion mitgegeben.

⁴⁴ Ob schon die aargauische Regierung ihn wegen seiner Beteiligung am Aufbruch im Freiamt bis am 15. April im Amte suspendiert und mit einer Buße von 20 Franken samt Gerichtskosten belegt hatte, nahm er an diesem Geschäfte teil.

Verpflichtung schien nun allerdings dem Gemeinderat zu weit zu gehen und unverantwortlich zu sein. Er sah in der Übernahme von 100 Bahnaktien eine „für die Vermögenskräfte der Gemeinde Baden zu gewagte und zu anstrengende Speculation“ und beschloß⁴⁵, der Ortsbürgergemeinde den Ankauf von 30 Anteilscheinen vorzuschlagen, „die schon besitzenden 12 Aktien eingerechnet“. Anfangs September erhielt alt Posthalter Nieriker von der Bahndirektion die Mitteilung, daß am 6. September drei Mitglieder der Direktion in Baden eintreffen würden. Diese Herren hatten die Absicht, sich mit den Vertretern Badens über die Richtung zu besprechen, die die Bahn in der Nähe der Stadt nehmen sollte. Ferner wünschten sie zu erfahren, „ob und welche Opfer Baden für den Fall, daß die Bahn bis hierher auf dem linken Emmatufer bleiben würde, zu machen bereit wäre“. Für diese Unterredung erhielten Stadttammann Baldinger, Spitalverwalter Brunner und Kirchenpfleger Mäder vom Gemeinderat den Auftrag, mit den Zürcher Abgeordneten, Präsident Escher, alt Regierungsrat Eßlinger und Ingenieur Wild zu unterhandeln. Zwei Tage später, am 8. September, tagte der Stadtrat schon wieder. Die Beteiligten berichteten hier über die Verhandlungen mit den Vertretern der Bahn. Offenbar waren die Zürcher nicht ohne weiteres gewillt, das Bahntrasse in der Gegend von Baden aufs linke Emmatufer zu verlegen. Jedenfalls mußten von der Bäderstadt, wie sie ausführten, „um die schwierigere und kostspieligere Errichtung der Bahn bei der Direktion und der Eisenbahngesellschaft beliebt zu machen, Vorteile geboten und Opfer gebracht werden, die wenigstens zum Teil wiederum als Äquivalent gelten könnten“. Auch hatten die Zürcher Abgeordneten zu verstehen gegeben, „daß der Eisenbahngesellschaft durch Abtretung von Land und Lieferung von Baumaterialien wohl besser als durch Aktien-Übernahme gedient wäre“. Noch in der gleichen Sitzung besprach der Stadtrat seine Antwort an die Bahngesellschaft und legte fest, in welchem Umfange Baden Gegenleistungen bieten könnte. Am folgenden Tag gelangten die Vorschläge zur Genehmigung vor die Ortsbürgerversammlung und wurden durch Stadttammann J. Baldinger überzeugend zur Annahme empfohlen. Nicht genug konnte er darauf hindeuten, wie wichtig der Bau einer Bahn für Baden sei, wie sehr es darauf ankomme, „den Bahnhof möglichst nahe an sich zu ziehen“, und wie dringend es sei, die dargebotene Gelegenheit zu

⁴⁵ Stadtarchiv Baden, Prot. des Gemeinderates, 28. März 1841.

nutzen. Ohne Abänderung wurden denn auch die Vorschläge gutgeheißen. „Die Gemeinde Baden“, so lesen wir, „anerbietet sich, wenn die Bahnlinie hierorts auf dem linken, statt rechten Simmatufer durchgeführt, und ein Bahnhof zunächst der Stadt vor dem obern Tore errichtet wird, a) die für den Bahnzug erforderliche Strecke Landes, soweit selbe die hiesigen Waldungen betrifft, unentgeltlich abzutreten, b) den auf ein Jahr als Abnutzen in ihrem Tannwalde fallenden Schlag Bauholzes, in ca. 4—500 Stumpen bestehend, zum Abtriebe und Gebrauche ebenfalls unentgeltlich zu überlassen, und c) da, wo sie durch Verträge mit Privaten nicht gehindert ist, einen allfällig in ihrem Eigentum vorfindlichen Steinbruch zur Benutzung auf eine bestimmte Zahl Jahre ohne Entgelt anzuweisen“. Wie wir aus dem Wortlaut der Vorschläge ersehen, ging es den Badenern nicht nur um die Führung der Bahn auf dem linken Simmatufer, sondern ebenso um die Schaffung einer Bahnhofanlage in nächster Nähe ihrer Stadt. Und zwar wird hier zum erstenmal diese Forderung ausgesprochen. Offenbar war man sich in Baden darüber klar, daß die jetzigen Verhältnisse dazu geeignet waren, gegenüber der Bahngesellschaft Bedingungen aufzustellen. Der aargauische Große Rat hatte ja am 25. Juni seine finanzielle Unterstützung dem Bahnunternehmen versagt, und die Antwort der Zürcher Regierung stand noch aus. Aus der Ortsbürgergemeinde und dem Stadtrat wurde unverzüglich eine neue Kommission⁴⁶ aus sieben Mitgliedern, die Badener Bahnkommission, geschaffen, die mit der Bahngesellschaft die Verhandlungen zu führen hatte. Als Richtlinien sollten diese gemeinderätlichen Vorschläge dienen, die von der Ortsbürgergemeinde genehmigt worden waren. Diese neue Bahnkommission unterbreitete ihre Forderungen und Angebote schriftlich der Direktion und knüpfte nun an das Entgegenkommen der Stadt geradewegs die Bedingung, daß die Bahn linksufrig nach Baden zu führen sei. In ihrer Antwort⁴⁷ ging die Bahndirektion aber nicht ohne weiteres auf diesen Standpunkt ein. Sie wollte das Projekt „des rechtsufrigen Bahnzuges“, das so entschieden technische Vorteile bot, nicht leichthin zu Gunsten der Anlage auf dem linken Flußufer aufgeben, zumal da diese bedeutende

⁴⁶ Bezirksamtmann J. Borsinger (Präsident), Fürsprecher Bürli, Oberrichter Baldinger, a. Posthalter Nieriker, Architekt Jeuch; als Vertreter des Gemeinderates: Stadtmann Baldinger und Spitalverwalter Brunner.

⁴⁷ Stadtarchiv Baden, Missiven, 18. September 1841.

Mehrkosten erfordern würde; jedenfalls müßten, wie sie schrieb, von Baden „entsprechende Compensationen“ geboten werden. Um aber das „lebhafteste Interesse“, welches die Bevölkerung der Bäderstadt bekundet hatte, nicht zu enttäuschen, und um die Verhandlungen zu einem guten Ende zu bringen, empfahl die Direktion nochmals eine Besprechung mit den Herren Escher, Eßlinger und Wild, die zudem Oberst Hegner, der seinerzeit alle Vorarbeiten in der Gegend geleitet hatte und mit dem Gelände vertraut war, begleiten würde. Die ganze Frage sollte durch persönliche Besprechungen an Ort und Stelle gründlich abgeklärt werden. Bei dieser Zusammenkunft, die am 21. September stattfand, kam es allerdings noch zu keinen festen Abmachungen. Die Zürcher meinten, „daß das Anweisen eines Platzes zum Bahnhof eines der wirksamsten Mittel sein dürfte, um den Zug der Eisenbahn auf dem linken Simmatufer zu befördern und zur Ausführung zu bringen“. — „Eine solche Leistung jedoch“, glaubten die Badener-Vertreter, „werde die Gemeinde in bedeutende Unkosten versetzen“. An der folgenden Ortsbürgergemeinde vom 2. Oktober trat der Präsident der Bahnkommission, Bezirksamtmanu Borsinger, mit allem Nachdruck für die Schaffung einer Bahnlinie auf dem linken Simmatufer ein. Er legte den grundsätzlichen Unterschied zwischen einer rechtsufrigen und einer linksufrigen Bahnführung dar. Abgesehen von den aus der geographischen Lage sich ganz von selbst ergebenden Vorteilen verkehrstechnischer Art, da Baden auf dem linken Ufer erbaut war, wies er auf die wirtschaftlichen Folgen hin, die eine Bahnanlage auf dem rechten Ufer für die Stadt mit sich bringen würde. Borsinger sah voraus, daß in der Nähe des vorgesehenen Bahnhofes in baldige neue Gebäude, „Wirtshäuser, Ökonomiegebäude, Werkstätten“ erstehen würden, und fürchtete, daß von dieser neuen Siedelung aus „den in der Stadt bestehenden Anstalten“ und den hier wohnenden Arbeitern eine unerwünschte Konkurrenz erwachsen würde. Auch war nach seiner Meinung durch eine rechtsufrige Bahnhofanlage mit dem Sinken der Liegenschaftspreise auf dem linken Ufer zu rechnen. Zudem mußte man die erheblichen Kosten ins Auge fassen, die ein unter Umständen notwendiger Abbruch des Spitals (heutiges Altersasyl) nach sich ziehen müßte. Und schließlich blieb bei einer Bahnhofanlage auf dem Wettingerfeld, also auf dem rechten Ufer der Simmat, die Verbindung mit der Stadt und mit den großen Bädern — was durchaus nicht außer acht zu lassen war — vollständig ungelöst. In dieser Ortsbürger-

versammlung wurden nun, wohl auch unter dem Eindruck von Baldingers Darlegungen, die Anerbieten, die sie in ihrer Versammlung vom 9. September als Grundlage zu Verhandlungen mit der Bahngesellschaft gutgeheißen hatten, beschlossen. Für den Fall, daß die Bahn über das linke Simmatufer geführt würde, waren die Ortsbürger also gewillt:

1. der Bahngesellschaft 3—4 Jucharten Land für das Trasse unentgeltlich zu überlassen,
2. Bauholz zu liefern, und
3. die Steinbrüche der Gemeinde zur Verfügung zu stellen.

Dazu kam noch als Ergebnis der letzten Verhandlungen mit den Zürchern, daß sich die Badener entschlossen, die „Gublersche Matte“ als Platz für den Bahnhof wohlfeil oder gegen Aktien der Bahngesellschaft abzutreten. An den Gemeinderat erging deshalb der Auftrag, den Ankauf der ganzen Gublerschen Liegenschaft⁴⁸, das Franzosenhaus inbegriffen, durch die Gemeinde in die Wege zu leiten. Falls die „Gublersche Matte“ nicht erworben werden könnte, sah man vor, für ungefähr 12 000—14 000 Franken Aktien zu zeichnen⁴⁹. Eine Woche später, am 13. Oktober, traf die Antwort der Bahndirektion ein. Sie war einhellig der Ansicht, „daß diese Anerbieten wohl noch in keinem Verhältnisse mit der Abänderung des Bahnzuges — wie solche Baden wünsche — und den damit verbundenen administrativen und technischen Schwierigkeiten stünden“, es hänge nun noch in hohem Maße davon ab, wie Punkt 4, das heißt die Landabtretung für den Bahnhof, gehandhabt werde. Es wäre unbedingt zu verlangen, schrieb die Direktion, daß das Land zu einem Preise abgetreten werde, „der bei Abänderung des Bahnzuges die zu bringenden Opfer kompensieren würde. Im Falle einer Ausführung müßte dieser Umstand von großem Gewichte sein“. In ihrer Antwort versprachen die Zürcher sodann, die

⁴⁸ „Das sogenannte Franzosenhaus, nebst dahinter liegenden Gärtlein und Waschküche, das Sommerhaus nebst zwei dabei befindlichen Gärten, die neue Scheune und das Mattland, ca. 3 Jucharten haltend.“ Stadtarchiv Baden, Prot. des Gemeinderates, 8. Oktober 1841.

⁴⁹ Das Wesentliche wird in den Darstellungen von Wrubel S. 31, Gubler S. 73 und Welti S. 63 übersehen, nämlich daß Baden mit diesen Konzessionen die Bahn auf dem linken Simmatufer haben wollte. Einzig unter diesen Bedingungen war man zu finanziellen Opfern bereit. Wrubel nennt auch irrtümlicherweise eine Konferenz vom 6. Oktober zwischen Bahndirektion und Gemeinderat. Es handelt sich aber nur um eine schriftliche Mitteilung unter obigem Datum.

ganze Frage dem Ausschuß und der Generalversammlung der Aktionäre vorzulegen⁵⁰. „Ob und inwiefern jedoch die Generalversammlung in Fall sein werde, näher darauf einzutreten“, heißt es in diesem Schreiben weiter, „können wir gegenwärtig nicht bestimmen. Es wird dies teils von den Beschlüssen, welche die Aktionäre über die Ausführung überhaupt fassen werden, teils von den Maßnahmen, welche die hohe Regierung des Kantons Zürich zur Unterstützung der Unternehmung bis dahin ergreifen dürfte, abhängen.“ Die Unsicherheit, die aus diesen Worten spricht, war nicht ohne Berechtigung. Die Regierung versagte tatsächlich die erhoffte finanzielle Hilfe⁵¹, der Aargau hatte sich schon vor Monaten von dem Unternehmen abgewendet⁵². Es stand schlecht um die Bahngesellschaft, und man erwartete von der Generalversammlung der Aktionäre nicht mehr viel Gutes. Am 5. Dezember 1841 fand auf dem Rathause zu Baden⁵³ diese Versammlung statt, die den Entscheid bringen sollte, ob die Bahngesellschaft überhaupt weiterbestehen würde oder nicht: Und an diesem Tage löste sich die Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft auf. Dies war für alle begeisterten Befürworter der Bahn eine große Enttäuschung, für die führenden Männer Badens ein harter Schlag. Gerade mit diesem Jahre hatte man sich hier voll Eifer für die Bahn eingesetzt; man war, ohne Zeit zu verlieren, an die Arbeit gegangen; hatte geplant, Verbindungen gesucht. Auch die notwendigen Opfer hatte man auf sich nehmen wollen: Holz und Baumaterialien war man in reichlichem Maße zu liefern bereit gewesen, Wald sollte für den Trassebau abgetreten, der nötige Platz für den Bahnhof um eine geringe Entschädigung zur Verfügung gestellt werden; alles war man zu tun gewillt, um eine linksufrige Bahnführung zu erhalten, von der man sich für die Stadt so viel versprach. Mit dieser Generalversammlung vom 5. Dezember waren nun alle diese Hoffnungen und Bestrebungen zusammengebrochen. Die Verhandlungen zwischen der Bahngesellschaft und Baden wurden, wie es die Direktion in ihrem Antwortschreiben hatte durchblicken lassen, eingestellt. Der Gemeinderat Baden bemühte sich auch nicht weiter um den Ankauf des Franzosenhauses und der „Gublerschen Matte“⁵⁴. Alles blieb beim alten.

⁵⁰ Stadtarchiv Baden, Prot. des Gemeinderates, 27. Oktober 1841.

⁵¹ Vgl. S. 31.

⁵² Vgl. S. 30.

⁵³ Vgl. Badener Neujahrsblätter 1947 S. 14 ff., Rolf Leuthold, Aus der Entstehungsgeschichte der Spanischbrötlbahn.

⁵⁴ In den damaligen Verhandlungen mit dem Gemeinderat Baden verlangte

Am 14. Januar 1842 zeichnet das Badener Ratsprotokoll noch die Rückzahlung des einbezahlten Aktienkapitals durch die Bahngesellschaft auf. Damit waren die letzten Bindungen abgebrochen⁵⁵.

IV

Badener Petitionen 1843

Eine Sammlung zahlreicher Unterschriften im Kanton Zürich zeigt, daß der Gedanke, eine Bahn anzulegen, mit jenem 5. Dezember nicht untergegangen war. Nachdem sich die Basel-Zürich-Eisenbahngesellschaft aufgelöst hatte, verfloß eine verhältnismäßig kurze Zeit, bis sich von neuem die Initianten dieses so viel versprechenden Unternehmens ans Werk machten. Am 8. März 1843 kamen Regierungsrat Ed. Sulzer und alt Erziehungsrat M. Eßlinger, als Abgeordnete Zürichs nach Narau, um sich dort mit Regierungsrat Oberst Frey-Herosé und Oberstlt. Herzog über die Anlage der Bahn zu besprechen. Die beiden Zürcher erklärten, ihre Stadt werde imstande sein, die geplante Bahn auch von sich aus ins Leben zu rufen, falls der Aargau sich nicht entschließen könne, tatkräftig mitzuhelfen. Ihr geplantes Werk stand für sie fest, und vom Aargau verlangten sie nur noch eine „baldige und bestimmte Antwort“. Von einer Zusammenarbeit mit Baselstadt und -land sahen die Zürcher ab. Die gleichgültige Haltung während der Aktienzeichnung⁵⁶ im Frühjahr 1841 und überhaupt die Ablehnung aller zürcherischen Bestrebungen waren deutlich genug gewesen und noch in aller Erinnerung. Es ging nun lediglich noch darum, in Verbindung mit dem Aargau festzulegen, „in welcher Richtung und auf welche Weise der Bau ausgeführt werden sollte“. Da also, bei einem Ausschluß Basels, die Linie nicht dort endigen konnte, kamen für die

Friedensrichter Gubler 45 000 Franken für den ganzen Gublerschen Besitz und 11 000 Franken für das Franzosenhaus, samt Garten und Waschkütte, allein.

⁵⁵ In Baden waren im ganzen 18 Anteilscheine gezeichnet worden. Daraus ist ersichtlich, daß die von Stadtrat Bürli angeregte Subskription von ganz geringem Erfolg war. Aktien hatten gezeichnet: Spitalamt Baden 12 Stück, Spitalverwalter Brunner 3 Stück, J. Ludwig Brunner 1 Stück, Anton Dorer 3. Bären 2 Stück.

⁵⁶ Gubler S. 74. Der Kanton Zürich zeichnete damals 4334 Aktien, Baselstadt 131, Baselland 28.

Zürcher zwei andere Projekte in Frage: Der Anschluß der Emmattalbahn an die rechtsrheinische großherzoglich-badische Bahn bei Koblenz, oder die Schaffung einer rein zürcherischen Glattalbahn mit Anschluß an dieselbe deutsche Linie. Damit versuchten sie, wenn nicht über Basel, so doch auf diese Weise dem Handel ihrer Vaterstadt den Weg ins Ausland zu erschließen. Innerhalb dieser neuen Baupläne wurde nun der Kanton Aargau eingeladen, sich an der Bahn von Zürich über Baden nach Koblenz zu beteiligen. Die Kosten waren auf 6 Millionen französische Franken veranschlagt worden. Es war nötig, dem Unternehmen eine neue finanzielle Grundlage zu schaffen. Diesmal wollte man ähnlich vorgehen wie im Ausland. Durch die Hilfe der Kantone Zürich und Aargau sollte die Verzinsung des Kapitals von 6 Millionen Franken zu 3 % sichergestellt werden, falls sie das Unternehmen von sich aus nicht aufzubringen vermöchte. Damit versuchte man das Zutrauen der Öffentlichkeit wieder zu gewinnen. Diesem Vorschlag der gemeinsamen Zinsgarantie wichen die Aargauer zwar aus, stellten hingegen den Zürchern die Übernahme von Aktien in Aussicht. Immerhin erkannten Frey-Herosé und Herzog, daß ihr Kanton vor einer folgenschweren Entscheidung stand: Jetzt ging es für den Aargau darum, durch eine Emmattalbahn den Anschluß an Zürich zu erhalten, oder aber durch das Glattalprojekt auf die Seite gestellt zu werden. Durch die Verhältnisse gezwungen, da sie „den Bau der Bahn als ein notwendiges, unvermeidliches Übel“ betrachteten⁵⁷, gingen denn also die Aargauer auf die Zürcher Pläne ein. Sie taten diesen Schritt nur zögernd, da die Aargauer, ihrer politischen Einstellung entsprechend, einen Anschluß an Frankreichs Handel und Verkehr über Basel einer Verbindung mit dem preußischen Zollverein vorgezogen hätten. Vor allem fiel es ihnen aber auch jetzt noch schwer, ihr bevorzugtes Projekt, die schon so oft erwähnte Bözberglinie, aufgeben zu müssen. Einige Tage nach der Aarauer Besprechung reisten Frey-Herosé und Herzog im Auftrage ihrer Regierung nach Basel und Liestal. Sulzer und Eßlinger hatten es als aussichtslos aufgegeben, mit Basel von neuem Verhandlungen aufzunehmen. Der Aargau aber versuchte zu vermitteln. Alles sollte getan werden, um vielleicht doch noch die alt geplante Linie Zürich—Basel oder sogar die Bözberglinie, an der ihnen so viel lag, der Verwirklichung zuzuführen. Die Verhandlungen fanden am 6. und 7. April in Basel statt und wurden zwi-

⁵⁷ KUA Eisenbahnakten, 12. April 1843, Bericht der aargauischen Abgeordneten.

sehen Frey-Herosé und Herzog und der Basler Eisenbahnkommission geführt. Diese wies von allem Anfang an die Behauptung zurück, daß Basel dem Zürcher Projekt von 1839/40 im Wege gestanden sei. Dies „seien böswillige verdrehte Auffassungen“. Auch sie wollten nicht hinter den Forderungen der Zeit zurückbleiben. Darüber allerdings, meinten die Basler, „herrschten verschiedene Meinungen, ob der Augenblick schon herangekommen sei, wo es rätlich und notwendig geworden, die Sache mit allem Ernst zur Hand zu nehmen. Basel sei gewohnt, einen Gegenstand von allen Seiten zu betrachten, und so habe es gelernt, sich über die Vorteile der Eisenbahnen von allerhand Illusionen zu befreien; übertriebene Lobpreisungen des Nutzens derselben halte es für Märchen, die man den Leuten vormache, um sie durch Täuschung zu gewinnen“. Von einer vermehrten Beförderung von Waren versprachen sich die Basler nicht viel. Im Gegenteil, sie glaubten, daß die einzelnen Ortschaften durch die raschere Beförderungsart nur zu Schaden kämen. „Basel selbst erhalte seine Seide auch ohne eine Bahn schnell genug.“ Dann hegte die Basler Eisenbahnkommission Zweifel an der Einträglichkeit der Bahnen überhaupt. Als Beispiel erwähnte sie den schlechten Geschäftsgang der Straßburg—Baselbahn. Der Staatsbeitrag von 12 Millionen Franken sei „rein verloren“, und der Kurs der Aktien mit dem Nominalwert von 350 Franken betrage gegenwärtig 205 Franken. In Basel war man allgemein der Ansicht, daß man den Bahnbau allerdings ins Auge fassen müsse als „eine unvermeidliche Arbeit, ein unvermeidliches Übel“; aber kurz gesagt hielt man ihn für „unabträglich, die Kräfte übersteigend, nicht absolut notwendig und jedenfalls noch nicht zur gehörigen Reife gebracht, also noch nicht zeitgemäß“. So lautete der eingehende Bericht über die Sitzung vom 6. April. Noch weniger Erfolg hatten die Verhandlungen vom 7. April in Siestal. Dort wurden umständliche Besprechungen abgehalten, die zu keinem Ziele führten, da jedes wirkliche Bedürfnis nach einer Bahn fehlte. Die Basler Reise trug also den Aarauern nicht viel mehr ein als die Zusicherung der RheinStadt, von neuem die Verbindung mit den Zürichern aufzunehmen. Die Zürcher Regierung, der die erneute Bereitschaft Basels nicht unwillkommen war, berief denn auch eine Eisenbahnkonferenz nach Baden. Diese gewichtige Besprechung zwischen Zürich, Aargau und Baselstadt fand am 17. Mai im Stadthof statt⁵⁸. Aus Siestal war eine

⁵⁸ Zürich war vertreten durch Sulzer und Eßlinger, der Aargau durch Frey-

Abgabe eingetroffen. Der Kanton Baselland verzichtete auf die Teilnahme an der Konferenz, da er sich von einer Verbindung mit Zürich keinen Nutzen versprach. Und die Landschäftler Regierung fügte ihrem Schreiben⁵⁹ noch den Nachsatz bei: „Wird es sich einst um die Besprechung der Bedeutung des europäischen Eisenbahnwesens für die Schweiz im Ganzen und die in Bezug hierauf vorzunehmenden Schritte handeln müssen, so werden wir uns dann allerdings einer auf solche Grundlage hin berufenen Konferenz nicht entziehen.“ Diese Badener Tagung verlief völlig ergebnislos. Allzugroße Gegensätze standen sich gegenüber: Zürich mit seinem regen Geist und seiner nie erlahmenden Initiative, Baselstadt voller Zweifel, abwägend, berechnend, und der Aargau zögernd, vermittelnd, abwartend und unschlüssig, welchem Projekt er sich zuwenden solle. Das Abgabeschreiben von Baselland konnte Sulzer, der die Sitzung leitete, nicht unerwähnt lassen, und voll bitterm Tadels dachte er dieses Kantones, der erst dann, „wenn von der großen europäischen Bahnfrage die Rede sein werde, das ganze Gewicht seiner Intelligenz und seines Einflusses mit in die Waagschale legen wolle“. Hernach ging Sulzer vor allem gegen die Kleinmütigen Basler vor und versicherte die Anwesenden, daß die Verwaltung der geplanten Bahn „weit weniger koste als dies bei andern Bahnen der Fall sei; denn in der Schweiz besorge man die Geschäfte emsig, geschickt und ohne die maßlosen Dilationen wie sie anderwärts und namentlich auch auf der Straßburger-Baselbahn vorkämen“. In der Darlegung des Aargauer Standpunktes erklärte Frey-Herosé, daß die Regierung gegenwärtig Unterhandlungen über eine Bahn „über oder durch den Bözberg durchführe“ und in der Verwendung der Mittel für einen zürcherischen Bahnbau zurückhaltend sei. Vor allem verlangte er im Namen seiner Regierung eine rein schweizerische Bahn. Eine Einmündung der geplanten Linie in die badische Bahn, war den Aarauern nicht willkommen. Sie befürchteten, auf diese Weise noch „unmittelbarer, als es jetzt schon der Fall, in die Abhängigkeit des Großherzogtums Baden zu geraten“ und forderten mit allem Nachdruck eine Linie, die „die National-Interessen noch allseitiger und unmittelbarer durch eine mehr landeinwärts gezogene Bahn berücksichtige“. So dachte jeder Stand nur an seine eigenen wirtschaftlichen

Herosé (Oberstlt. Herzog war gerade auf einer Geschäftsreise in Deutschland) und der Kanton Baselstadt durch Ratsherr Minder und Professor Bernoulli.

⁵⁹ KAU Eisenbahnakten, Liestal, 4. Mai 1843.

Vorteile und wollte einer gesamtschweizerischen Lösung keine Opfer bringen. „Man trennte sich daher“, heißt es im Rechenschaftsbericht des Kleinen Rates für das Jahr 1843, „mit der Zusicherung, daß man auf diese und andere Weise die Eisenbahnangelegenheit unverrückt im Auge behalten und allseitig auf ihre zeitgemäße Verwirklichung bedacht sein wolle.“

Nach dieser Eisenbahnkonferenz vom 17. Mai, der es an Kraft gefehlt hatte, mit Taten der Bahnangelegenheit einen Schritt vorwärts zu helfen, waren es wiederum Männer aus Baden, Mitglieder des Gemeinderates, die sich für das Unternehmen einsetzten. Auch Baden erkannte, wie damals die Regierung in Aarau, als Eßlinger und Sulzer mit ihr die Verhandlungen führten, die Gefahr, die der Stadt drohte; nämlich mit dem ganzen Emmattal durch das zürcherische Glattalprojekt völlig übergangen und von Zürich und der Ostschweiz überhaupt abgeschnitten zu werden. Das war aber weit schlimmer als eine Koblenzlinie, die den Aargau selbst nur auf verhältnismäßig kurze Strecke durchfuhr und nicht das „Herz des Landes“ aufschloß. Unter diesen Umständen konnte nichts anderes in Frage kommen, als das Koblenzprojekt aufzugreifen und es mit allen Mitteln zu unterstützen. Dies lag den maßgebenden Badenern ohnehin näher als den ausschlaggebenden Männern in Aarau. Von jeher war die Bevölkerung der ehemaligen Grafschaft Baden durch mancherlei Beziehungen, politische Gesinnung und das Bekenntnis zum gleichen Glauben, auch durch verwandtschaftliche Bande, dem Schwarzwald nahe gestanden. Alle diese Bindungen fehlten dem reformierten Kantonsteil, und dieser Mangel hatte wohl auch die streng abweisende Haltung gegenüber dem Koblenzprojekt durch die Aarauer Regierung beeinflusst. Was die Badener Bestrebungen von allem Anfang an erfolgreich zu gestalten versprach, war die Tatsache, daß sie mit ihrem Wunsche nach einer Emmattallinie (Anschluß nach Zürich und dem Schwarzwald) sich zufällig mit den Interessen der Zürcher Initianten trafen. So entschloß sich Baden, davon abzusehen, weiterhin auf die Haltung der Aargauer Regierung Rücksicht zu nehmen; es war bereit zu handeln und stellte sich entschieden auf die Seite Zürichs. In diesem neuen Arbeiten für eine Koblenzlinie gelangte Stadtmann Hanauer zu Beginn des Monats Juni 1843 im Namen des Gemeinderates an die Bevölkerung des Bezirks Baden. Er legte den verschiedenen Gemeinderäten eine Petition an den Großen Rat vor und bat sie, ent-

weder selber im Namen der Bürgerschaft zu unterzeichnen, oder doch wenigstens mit einer Unterschriftensammlung der Sache zu dienen. Tatsächlich gelangte denn auch eine ansehnliche Zahl solcher Bittschriften aus diesen Gemeinden in der ersten Junihälfte an den Großen Rat in Aarau. Diese Eingaben⁶⁰, die alle den gleichen Wortlaut und dieselbe Schrift aufweisen und offenbar sämtliche aus der Stadtkanzlei Baden stammen, wollten alle den Bahnbau durch das Aufzählen von triftigen Gründen der Regierung empfehlen. Wir lesen da: „Das entschiedene Handeln, das gegenwärtig in dieser Sache so dringend geboten ist, darf von daher (Regierung) nicht hingehalten werden“, da durch die Bahnbauten in Deutschland und Frankreich die Schweiz in Gefahr steht, „wie eine Insel umfahren zu werden“. Wenn auch die Koblenzerbahn nicht in dem Ausmaße wie eine Baslerlinie Aargauer Gebiet befährt, so soll man, heißt es weiter, „das Kind nicht mit dem Bade ausschütten, d. h. von einem Unternehmen der Art überhaupt gegenwärtig absehen“. Selbst wenn durch die Koblenzerbahn nicht alle Gebiete des Aargaus berücksichtigt werden, hoffen doch die „ehrerbietigen“ Bittsteller, „daß keine solche Engherzigkeit im Aargau herrscht, die gerade dem eigenen Lande Wunden schlägt, so wenig als sich die beschweren können, die auf den Bergen wohnen, daß ihnen die Landstraßen nicht bei den Häusern vorbeigeführt werden“. Die umfangreiche Bittschrift endet mit dem Gesuche, die aargauische Regierung „wolle mit der Regierung von Zürich diejenigen Unterhandlungen mit zweckdienlicher Beförderung einleiten, welche geeignet sein dürften, die Erbauung einer Eisenbahn von Zürich über Baden nach

⁶⁰ Einzig eine unterschied sich von ihnen durch ihre Abfassung und ihr Schriftbild. Es war die Petition der Kulturgesellschaft des Bezirks Baden. Am Pfingstmontag, den 5. Juni, war diese Gesellschaft in Baden zur Tagung zusammengetreten, und über 80 Mitglieder hatten sich zur Badener Eingabe bekannt. Dieses Schreiben verdient umso mehr Beachtung, als bei den Verhandlungen der nunmehr aufgelösten Basel-Zürich-Eisenbahngesellschaft die Aargauische Kulturgesellschaft sich seinerzeit gegen die Pläne der Zürcher für das Bözbergprojekt eingesetzt hatte. Diese Kulturgesellschaft des Bezirks Baden läßt sich bis ins Jahr 1811 zurück verfolgen. Gerade 1843 entfaltete sie, nachdem sie sich im Vorjahr neu organisiert und 53 neue Mitglieder (insgesamt waren es 129) aufgenommen hatte, eine sehr rege Tätigkeit. An den acht Versammlungen im Jahre 1843, die jeweilen von 50 bis 60 Personen besucht waren, kamen Fragen der Landwirtschaft, des Strafwesens, der Industrie, des Handels und Verkehrs zur Sprache. Unter Vorsinger als Obmann machte die Kulturgesellschaft sogar eine Eingabe an den Großen Rat, er solle das Lehrerseminar von Lenzburg nach Wettingen verlegen.

Koblenz zu bewirken“. Das aber, was der Gemeinderat Baden in seiner Eingabe verschwieg, ließ er die umliegenden Gemeinden durch ein Begleitschreiben wissen. Der Bahnbau forderte Arbeitskräfte, und damit standen der Stadt selber und dem Bezirk neue Verdienstmöglichkeiten in Aussicht; auch bot sich den Landgemeinden zudem die Gelegenheit, besser als bisher den Ertrag ihrer Felder auf dem Badener Markt abzusetzen. Ein sehr aufschlußreiches Bild über die damalige Stimmung im Bezirk gibt der Eingang der Petitionen. Während eine ganze Zahl von Gemeinden rückhaltlos diesen Badener Bestrebungen Gefolgschaft leisteten, gab es solche, die es nur mit Einschränkungen taten, und andere, die auf diese Pläne überhaupt nicht eingingen. In Baden unterzeichneten die Bittschrift 214 Männer bei rund 800 männlichen Einwohnern. Zwischen den Unterschriften lesen wir eine Bemerkung, die C. J. Suter, der Pächter des Staadhofes, seinem Namen beigefügt hat: „Wenn ich den Anlaß benütze, diese Petition zu unterzeichnen, so tue ich es nicht als Beteiligter; denn ich habe so wenig direkten Nutzen davon zu hoffen als jeder andere Nichteigentümer und Nichtaargauer; sondern ich unterschreibe sie, weil ich zu den darin enthaltenen Gründen stimme, und es mir als Schweizer am Herzen liegt, daß die Schweiz nicht mit der Türkei das einzige Land sei in Europa, wo dieser Hebel der Civilisation mangelt.“ In Ennetbaden zählen wir 16 Unterschriften (rund 200 männliche Einwohner), in Wohlenschwil 17, in Büblikon 19, in Mägenwil 11; in andern Gemeinden unterschrieben die Mitglieder des Gemeinderates für die Mehrheit der Einwohner- oder Ortsbürgergemeindeversammlung, so z. B. in Mellingen, in Wettingen (im Namen „der anwesenden Ortsbürgerschaft an der Zahl von 150“), in Otlikon, Dättwil, Fislisbach und Ober-Ehrendingen. In Würenlos stimmten an der Einwohnergemeindeversammlung 86 Mann für und 16 gegen die Bittschrift, jedoch wollten sie, wie sie ausdrücklich bemerkten, kein Land abtreten oder verkaufen, falls die Bahnlinie durch das Würenloser Gebiet gezogen würde. In ähnlicher Weise stellte sich die Bürgerschaft auf dem Kempfhof hinter die Petition, schrieb aber dazu, die Gemeinde dürfe, falls die Bahn durch den Bann Würenlos führe, nicht mit Steuern belegt werden. Die Würenlinger setzten das Versprechen hinzu, alles mögliche beizutragen, um „dies unvermeidliche Eisenbahn zu fördern“, schlossen aber der Petition noch den Wunsch an, die Bahn möchte durch den Gemeindewald gezogen werden, mit andern Worten, man solle die Felder der Würen-

linger Bauern verschonen. Bergdietikon machte den Vorbehalt, „daß diese Gemeinde sich gegen allfällige Kosten und Folgen verwahre“. Im gleichen Sinne schrieb Stetten am 13. Juni, und am 18. schlossen sich aus dem Bezirk Zurzach der Gemeinderat Döttingen und der von Koblenz an, letzterer „auf einstimmigen Beschluß der heute abgehaltenen Bürgerversammlung“. Wenn wir die Petitionen nun in ihrer Gesamtheit überblicken, können wir zwei Gruppen von Ortschaften feststellen, die sich der Bewegung nicht angeschlossen hatten: Die Gemeinden auf dem Rohrdorfer Berg, und daneben das ganze Siggenthal, zudem im obern Eimmattal auch die Gemeinden Neuenhof und Killwangen. Mag es sich auch bei den Bauern des Rohrdorfer Berges um Gleichgültigkeit handeln, so war es bei den Einwohnern der Eimmattalgemeinden offensichtlich die Ablehnung der Bahn überhaupt, die sie zu dieser Haltung veranlaßte. Die Siggenthaler Bauern hatten bekanntlich schon 1838 sich mit der Bitte an die aargauische Regierung gewandt, sie gegen den bevorstehenden Bau der Bahnanlage zu schützen, und in jenen Tagen hatten einzelne unter ihnen auch die Vorarbeiten tätlich verhindert. Auch jetzt noch lehnten sie eine Bahnlinie durch ihre Felder ab, obwohl über den Verlauf des Trasses noch keine bindenden Beschlüsse vorlagen. In Ober- und Untersiggenthal beschloß deshalb am 11. Juni die Bürgerversammlung nach dem Gottesdienst mit großem Mehr, sich am Badener Unternehmen nicht zu beteiligen. Über das Verhalten einiger Gemeinden im obern Eimmattal gibt uns ein Schreiben von Bergdietikon an den Stadtrat vom 17. Juni 1843 Auskunft. Hier heißt es, daß die Gemeinden Neuenhof, Killwangen und Spreitenbach⁶¹ die Petition „hinterhalten und ohne Unterschriften an Bergdietikon zugesant hatten“. Am 20. Juni gelangten die vielen Bittschriften in einer längeren Sitzung zur Besprechung vor den Großen Rat⁶². Im Grunde genommen galten die Auseinandersetzungen nur der Frage, ob die Petitionen vom Kleinen Rat, wie es die Bittsteller wünschten, „mit Beförderung“, das heißt unverzüglich, behandelt werden sollten oder nicht. Und schon stießen wieder die alten Gegensätze in den Meinungen über den Bahnbau aufeinander. Kellersberger, Schaufelbüel und Fürsprecher Baldinger traten mit aller Beredsamkeit

⁶¹ Spreitenbach entschloß sich dann allerdings noch nachträglich, sich mit 15 Stimmen an der Petition zu beteiligen.

⁶² Verhandlungen des Großen Rates des Kantons Aargau, 20. Juni 1843, S. 288—305.

für den Badener Standpunkt ein, nämlich, daß die Regierung nun keine Zeit mehr zu versäumen und sofort, im Sinne des Koblenzerprojektes, zu handeln habe. Kellersberger machte dem Kleinen Rat den Vorwurf, er unternehme jetzt noch „unfruchtbare Untersuchungen über den Bözberg“, mit dem Geld, das man dort verwende, könne man anderwärts schon fast eine Bahn anlegen. Die Errichtung des neuen Verbindungsweges sei aber für den Aargau eine Lebensfrage. Wenn man nicht rasch handle, bringe die badische Bahn auf dem rechten Rheinufer den Kanton um den Durchgangsverkehr und damit um eine Haupteinnahmequelle. „Wenn Zürich keine Bahn bekommt, so bekommt auch der Aargau keine“, behauptete Schaufelbüel, und im gleichen Sinne äußerte sich Fürsprecher Baldinger⁶³, wenn er sagte, der Aargau sei nicht imstande, von sich aus eine Bahn zu bauen. Er müsse sich deshalb sofort mit andern Kantonen zusammenschließen. „Wenn wir zögern“, warnte er, „wird man glauben, der Aargau wolle nicht.“ Und weil, wie Schaufelbüel bemerkte, „der Kleine Rat ohne ernstestn Auftrag nichts tun werde“, verlangte Kellersberger von der Regierung, daß sie bis zur nächsten Sitzung des Großen Rates zu den Petitionen und zur Bahnangelegenheit Stellung nehme. Den Standpunkt der Regierung vertraten in dieser Tagung Frey-Herosé, Siegfried und Lindemann. Alle drei Regierungsräte sprachen sich für ein überlegtes Abwarten aus. Die Regierung war durchaus Gegnerin des Koblenzer Projektes, und zwar war sie nicht nur gegen den Anschluß an die badische Bahn in Waldshut, sondern auch gegen eine Weiterführung der Linie auf dem linken Rheinufer. Wir werden an den Vortrag Eberhardts erinnert, der seinerzeit von der Aargauischen Kulturgesellschaft als Eingabe an den Großen Rat geleitet worden war, und der damals schon auf die Gefahren einer Bahnlinie im Grenzgebiet hingewiesen hatte⁶⁴, wenn Frey-Herosé der Versammlung die Frage stellt: „Wäre man überhaupt auf dieser Bahnlinie sicher?“ „Nein! eine Kanonenkugel vom rechten Rheinufer wäre im Stande, dieselbe zu vernichten.“ Nun bleibt allerdings Schaufelbüel die Antwort nicht

⁶³ Baldinger setzte sich sodann noch besonders für Baden ein: „Man sagt, die Bahn würde durch Gegenden kommen, wo keine Industrie vorhanden sei. Wenn ich dieses auch zum Teil zugebe, so will ich doch nur auf Baden verweisen, wenn dasselbe auch nicht bedeutende Industrie hat, so sind daselbst doch viele Bäder, die häufig besucht werden, und wer bürgt dafür, daß nicht bald mehrere Fabriken eingerichtet werden.“

⁶⁴ Vgl. S. 21.

schuldig: „Wenn dann bemerkt wird, die Eisenbahn komme zu nahe an die Grenze und es könnte dieselbe leicht durch eine jenseitige Kugel erreicht werden, so frage ich, reichen unsere Kanonenkugeln nicht so weit als die badischen? Deshalb werden wir uns doch nicht abschrecken lassen, deshalb werden wir uns nicht fürchten. Ich glaube, daß noch so viel Mut bei uns ist, daß, wenn Baden unsere Einrichtungen benachteiligen wollte, wir solche Angriffe zu erwidern im Falle sein werden, sonst müßten wir dem Rhein entlang weder Straßen noch Städte oder Dörfer anlegen.“ Zweifellos spielte tatsächlich, wie auch Kellersberger dem Kleinen Rat vorgeworfen hatte, das Bözbergprojekt in den aargauischen Regierungskreisen auch zu diesem Zeitpunkt noch eine Rolle. Siegfried mußte auch zugeben, daß die Baukommission den Auftrag erhalten hatte, die früheren Berechnungen und Pläne zu überprüfen. Aus diesem zähen Festhalten am alten Aargauer Projekt erklärt sich weitgehend die Abneigung gegen die zürcherische Bahnführung nach Koblenz. Auffallend ist auch, wie sehr in dieser Großratsitzung die Regierungsräte auf Basel hinweisen, gerade auf Basel, das doch in der Eisenbahnkonferenz vom 17. Mai in Baden sich durchaus ablehnend und uninteressiert verhalten, und auf dieses Basel, das sich damals an der Aktienzzeichnung so gut wie nicht beteiligt hatte. „Wenn Basel nicht will, und Zürich die Mittel dazu nicht hat, ist die Anlegung einer Eisenbahn unmöglich“, so lautete Frey-Herosés Standpunkt. Von Zürich hat er sich ganz abgewendet: „Ich habe die Überzeugung gewonnen, daß Zürich viel verspricht, aber einsieht, daß es nicht im Stande ist, von sich aus etwas zu tun.“ Aus allen seinen Äußerungen spricht jetzt die Hochachtung vor der baselstädtischen Finanzkraft. Nicht die geographische Gestaltung des Aargaus kann die Grundlage für ein künftiges Bahnnetz bilden, „der Handelsstand, die Kapitalisten und die Industriellen des Landes sind ausschlaggebend“. „Wo Geld im Spiel ist, da kann weder Aargau noch Zürich helfen, sondern die Hülfe ist allein von Basel zu gewärtigen. Bevor nun in der Sache weiter etwas geschehen kann, muß das Geld, muß Basel vorangehen“, äußerte Frey-Herosé, und Regierungsrat Siegfried unterstützte ihn: „Ich muß erwidern, daß das Geld hier in Frage kommt. Wir haben in vorliegender Angelegenheit mehr eine passive Stellung; wir lassen das Werk geschehen, aber wir sind nicht die Ersten, welche dazu mitwirken; wir geben nämlich das Geld nicht.“ Und schließlich spricht das nämliche Denken auch aus dem Schlußwort

Lindemanns: „Die Sterne, die hier leuchten, sind die blanken Taler, die in Basel sind und die auch die Zwingherren sein werden, die hier regieren; diese werden sagen, wo die Bahn durchgehen soll. Kein Aargauer Zwingherr kann demnach sagen, welche Richtung die Bahn zu nehmen habe.“ Dies war nun die Aussprache, die die Petitionen aus dem Bezirk Baden ausgelöst hatten. In der letzten Abstimmung nahm die Mehrheit den Standpunkt der Regierung ein und beschloß, „die vorliegenden Vorstellungen dem Kleinen Räte mit der Einladung zu überweisen, der Eisenbahnangelegenheit seine volle Aufmerksamkeit zu schenken und über den Stand derselben den Großen Räte Bericht zu erstatten“. Dieser Entscheid bestätigte die Haltung, die Frey-Herosé, Siegfried und Lindemann im Verlaufe der Sitzung an den Tag gelegt hatten: Die Politik des passiven Abwartens, des tatenlosen Hoffens auf die Hilfe des auswärtigen Kapitals, das heißt Basels, und das ängstliche Verharren im alten Geleise. Damit waren die Bestrebungen für den Bahnbau, die zum zweiten Male voller Eifer und mit gutem Willen von Baden aus ihren Anfang genommen hatten, in Aarau lahmgelegt worden. Dem Planen der Zürcher fehlte von neuem jede Unterstützung, und sie sahen sich gezwungen, neue Wege einzuschlagen.

In diesem Sommer wurde auf Aargauer Boden noch ein letzter Versuch unternommen, den Bahnbau seiner Verwirklichung zuzuführen. Es war Koblenz, das sich vom Zürcherprojekt, der Koblenzerbahn, unermessliche Schätze versprach; die „sieben Land- und drei Wasserstraßen, die dort zusammenliefen“, sollten „der Zürcher-Koblenzerbahn eine solche Personen- und Warenlast zuführen, daß sie bezüglich ihrer Rentabilität von wenigen europäischen Kontinentaleisenbahnen übertroffen werden dürfte“. Um die notwendigen Verhandlungen mit Baden und Zürich aufnehmen zu können, bildete sich „ein Bürgerausschuß“, der „unbedingte Vollmachten und Aufträge erhielt“, sich mit den Behörden dieser beiden Städte ins Einvernehmen zu setzen. Tatsächlich sprachen im Sommer 1843 zwei Koblenzer Bürger beim Zürcher Stadtpräsidenten und hernach beim Badener Gemeinderat vor. Später machte wiederum dasselbe Dorf am Rhein, auf die Initiative seines Gemeindeammanns J. Kalt, den Vorschlag, der Badener Stadtrat möchte gemeinsam mit Vertretern der Stadt Zürich und der Gemeinde Koblenz eine Konferenz abhalten⁶⁵, „zur

⁶⁵ Stadtarchiv Baden, Missiven, 4. August 1843.

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 Räte hatte allzu deutlich den Standpunkt der Regierung dargetan. Ebenso verhielt sich Zürich: Der Zürcher Stadtpräsident, J. E. 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 zuwenden, 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-Hef, Konrad Ott-Imhof, Salomon Pestalozzi-Hirzel, Schulthef-Rechberg und Schulthef-Landolt mit einer Eingabe an ihre Regierung und unterbreiteten ihr ein neues Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn längs der Simmat 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 Narau. An der Spitze dieser fünf Männer stand Martin Escher-Hef. 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 Simmatufer 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. Schaufelbüel⁶⁶ zur Zusammenkunft mit den Zürcher Vertretern abzuordnen. Am 4. Juni fand diese Besprechung im Raben zu Baden⁶⁷ statt. Baselstadt und -land waren diesmal weder

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

⁶⁷ Landammann Frey-Herosé konnte nicht teilnehmen. Bericht von Schaufelbüel und Siegfried an den Kleinen Rat, 20. Juni 1845, KAU Eisenbahnen.

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-Hetz und Ott-Imhof und den Badenern, bei denen sie auf ihrer Rückkehr⁶⁸ vorsprachen, brachte keine neuen Gesichtspunkte. Die städtische Bahnkommission äußerte nach wie vor ihren Wunsch, daß die Bahn über das linke Emmatufer 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, Negrelli⁶⁹, 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 Großratsitzung, 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 los sagte. 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 bot⁷⁰.

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, Kaufenburg könne seine Salmen lebendig mit großem Wert nach Paris verkaufen. Ich bemerke, umgekehrt werden wir die Aустern 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 Großratsitzung 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 Rudolph Hünerwadel an ihrer Spitze den Badenern in ihrem Planen zur Seite. Ihre Interessen⁷¹ 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 Rudolph 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 Refognoszierung 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 Gemeinderat⁷², 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 Narauerlinie 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 Kulmertaales 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 vertreten. 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 Hünerwadel⁷³ 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 wollen⁷⁴. 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 Reufstal.

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 Kettenbrücke⁷⁶ bewerkstelligt würde“.

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

6. In diesen Tälern liegen die wichtigsten Niederlassungen der aargauischen Industrie⁷⁷, 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 Senzburg werden ebenfalls dem Eisenbahnverkehr einen starken Auftrieb geben. Mit Seon, Seengen und Dillmergen kann man auf 19 Jahrmärkte rechnen. Bei der Aaretallinie kämen nur ein paar Bruggermärkte in Frage.

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

Im Schlußwort seiner Eingabe der „vereinigten Ausschüsse“ von Senzburg und Baden berief sich Ringier auf Alexander von Humboldt⁷⁸: „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 Senzburg befinden sich: „Eine große Bleiche, eine Indiennesfabrik, eine große Spinnerei, eine sich mehr und mehr ausdehnende mechanische Werkstätte, mehrere Häuser, die Baumwollensabrikation 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.

fen.“ 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 Bericht⁷⁹ ab. Darin führte er vier Verbindungswege von der Hauptstrecke nach Aarau an:

1. eine Linie dem linken Aareufer entlang mit Anschluß bei Lauf-
fohr,
2. eine Linie dem rechten Aareufer entlang mit Anschluß in Turgi,
3. eine Linie über Senzburg nach Baden, wie sie das „Memorial“
beantragte, und
4. eine Linie über Rapperswil, Niederlenz, Mägenwil, Rebberg,
Reußthal, Fislisbach, Kreuzstein, mit Anschluß in der Gegend von
Neuenhof. Da die Senzburger 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 Aareufer 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 Notwendig-
keit 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 mili-
tärliche 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 bei-
den zugleich, so daß dadurch der Besitz und die Benutzbarkeit der
Eisenbahn auch während Kriegszeiten der Eidgenossenschaft gesichert
bliebe“.

⁷⁹ KAU „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 Generalinspektor Negrelli hat nun unter den vier möglichen Aarauer Anschlußlinien diejenige erwählt, welche von Zürich über Baden auf dem linken Simmatufer fortlaufend, die Reuß an ihrer Mündung überschreitet, sodann über Brugg vorbei auf dem rechten Aareufer 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 Simmat an der Halde allmählich hinabsenken würde bis zu dem obersten Hause von Turgi. Dasselbst soll die Zweigbahn nach Aarau abgehen, während die bisher als Hauptbahn angenommene Linie zunächst oberhalb Turgi über die Simmat und auf rechtem Aareufer 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, tröstete 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 Bahnaaktien, die unentgeltliche Lieferung von Holz für das Bahnhofgebäude, die Abtretung des notwendigen Landes und den Verzicht auf Gebühren des Landverkaufs zu Gunsten der Bahn⁸¹. 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 Brugg⁸² 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 lebhaftere 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, Fridler Stadtgeschichte S. 638.

VI

Badener Bahnhoffragen und die Expropriationschwierigkeiten im aargauischen Simmattal

1846

Am 2. Januar 1846 hatte Stadttammann Hanauer vor dem Gemeinderat über ein Schreiben⁸³ von Martin Escher-Hefz zu berichten, das noch kurz vor Jahreschluß in Baden eingetroffen war. Es enthielt einen Doppelvorschlag Negrellis für die Badener Bahnhofanlage; und zwar waren von ihm das freie Feld in der Nähe des Kapuzinerklosters oder der Platz neben der reformierten Kirche, das sogenannte Hafelfeld, in Aussicht genommen worden. Zugleich hatte der Zürcher Bahningenieur Hüni, um den Behörden und der Bevölkerung Badens von diesen beiden Bahnhofprojekten ein deutliches Bild zu geben, den Auftrag erhalten, „die Bahnhöfe mit Pfählen auszustechen“. Martin Escher-Hefz sprach in diesem Schreiben auch von den Gegenleistungen, die die Bahngesellschaft für ihr weitgehendes Entgegenkommen in der Bahnhofanlage und in der linksufrigen Bahnführung von der Stadt Baden erwarte. Vor allem verlangte er, daß Baden wiederum die selben Verpflichtungen auf sich nehme, wie sie damals im Oktober 1841 gegenüber der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft eingegangen worden seien. Nach Eschers Darstellung sollte mit dem Bahnbau schon im kommenden Frühjahr begonnen werden, und deshalb legte er es den Behörden nahe, die Entschlüsse nicht unnötig lange hinaus zu schieben. Tags darauf, am 3. Januar, besichtigten die Mitglieder der städtischen Baukommission mit Gemeinderat Rohm und Ingenieur Hüni aus Zürich die ausgesteckten Bahnhofanlagen. Erst ein paar Wochen später, am 21. Februar, tagte die Ortsbürgergemeinde wieder, und ihr eröffnete der Gemeinderat eine Reihe von Vorschlägen über bauliche Verbesserungen⁸⁴ und Erneuerungen, die alle irgendwie im

⁸³ Stadtarchiv Baden, Missiven, Zürich, 28. Dezember 1845.

⁸⁴ Damals wurde die Niederlegung beider Stadttürme, des Bruggerturmes und des Mellingerturmes, allen Ernstes erwogen, von einsichtigen Männern jedoch entschieden abgelehnt. Weil aber im Bruggerturm häufig größere Fuhrwerke steckenblieben, wurde der Torbogen angeblich um 7 Fuß verbreitert und um 10 Fuß erhöht.

Zusammenhang standen mit der nahe bevorstehenden Bahnanlage. Die Behörden waren nämlich darauf bedacht, das Bild ihrer Stadt im Hinblick auf den künftigen Gästezustrom zu verschönern. Mit besonderer Teilnahme folgten die Badener Bürger denjenigen Darlegungen des Stadtmanns, die den Bahnbau selber und seine Auswirkungen betrafen und damit sie alle nahe berührten. Da waren die Gasthofbesitzer und Wirte, die Kaufleute, die Landverkäufer, überhaupt alle, die in der damals so spekulationsfreudigen, unternehmungslustigen Zeit ihren Gewinn zu machen hofften. Stadtmann Hanauer wies zuerst auf die glückliche Lösung hin, die das Gutachten Negrellis für die Badener gebracht, indem es ihnen endlich die Gewißheit gegeben, daß die Bahn auf dem linken Ufer angelegt werde. Hierauf berichtete Hanauer über ein Schreiben der Bahngesellschaft, das diesen Monat eingetroffen war und das den Entscheid der Direktion brachte über die Lage des zukünftigen Bahnhofes. Sie habe sich, hieß es da, „in der Wahl eines Bahnhofes für den Platz im Hasel (bei der reformierten Kirche) entschieden“. Offenbar war der Gemeinderat darüber wenig erfreut, er hätte gerne in dieser Sache auch ein Wort mitgeredet, und dies umso mehr, da er ja seinerzeit dazu aufgefordert worden war. Und noch, während bereits die Entscheidung über ihre Köpfe hinweg getroffen war, luden die Pfähle in den Feldern Behörden und Bevölkerung zur endgültigen Stellungnahme ein. „Wir müssen gestehen“, erklärte Hanauer, „daß uns die von der Direktion in der Auswahl eines Platzes gefaßte Entschließung nicht überrascht hat. Wir glauben auch nicht, daß es der Gemeinde Baden jemals vergönnt gewesen wäre, diesfalls einen entscheidenden Einfluß zu üben. Die doppelte Aussteckung eines Bahnhofes konnte uns hierin nicht beirren, weil wir schon von vorneherein überzeugt waren, daß die Eisenbahndirektion in ihrem eigenen wohlverstandenen Interesse und im Einklang mit den Ansichten des Herrn Negrelli den Bahnhof auf das wohl geeignete Haselfeld verlegen werde, und die doppelte Aussteckung eines Bahnhofes nur das Mittel sein sollte, die Gemeinde Baden im einen oder andern Falle zu größern ökonomischen Kraftanstrengungen zu veranlassen.“ Der so rasch gefaßte Entschluß der Zürcher kam für die Badener Behörden um so unerwarteter, als ihr mit Senzburg gemeinsam eingereichtes „Memorial“ noch immer unbeantwortet geblieben war. Obschon Negrelli den Senzburgern keine großen Hoffnungen mehr gemacht hatte, waren sie in ihren Be-

mühungen um ihre Zweiglinie nicht müßig geblieben. So kam es, daß man auch in Baden immer noch damit rechnete, die Abzweigung nach Narau könnte hier ihren Ausgang nehmen. Jedenfalls war man von den Zürchern, was diese Zweiglinie anbetraf, gänzlich im Ungewissen gelassen worden. Deshalb hatte man sich auch nicht bereitgefunden, endgültig über die Lage des Bahnhofes und die Höhe der Gegenleistungen Badens zu entscheiden, und damit war alles, was mit der Bahnfrage zusammenhing, für die vorwärtsdrängenden Zürcher allzu lange unbeantwortet geblieben. In einem undatierten Schreiben von Escher-Hefß, das seinem Inhalt gemäß kurz nach dieser Ortsbürgererversammlung in Baden eingetroffen sein muß, lesen wir zwischen den Zeilen so etwas wie eine Entschuldigung für das rasche Vorgehen der Zürcher. Er begründet es damit, daß die Badener sie lange auf ihr wiederholtes Schreiben vom Dezember 1845 und Januar dieses Jahres im Ungewissen gelassen, so daß sie sich zum Handeln gezwungen gesehen hätten. Um die Wahl des Hafelfeldes zu rechtfertigen, stellt Martin Escher-Hefß in diesem Brief noch nachträglich die vielen Vorteile in den Vordergrund, die der Stadt durch eine derartige Lage des Bahnhofes⁸⁵ erwachsen würden. Stadtmann Hanauer lag es in jener Ortsbürgergemeinde vom 21. Februar auch daran, die Stimmung der Bürgerschaft durch dieses Vorgehen der Bahndirektion nicht zu sehr zum Nachteil der Bahn beeinflussen zu lassen; er vertrat die Ansicht, „daß es jedenfalls Ehrensache der Gemeinde Baden geworden, ob die Vorteile der Eisenbahn für die Stadt größer oder geringer sein möchten, an dem wichtigen und großartigen Unternehmen ihre Teilnahme zu bezeugen“. Schon in der Gemeinderatsitzung vom 2. Januar war erörtert worden, wie weit von Baden die Zusicherungen vom Oktober 1841 gegenüber dieser neuen Bahngesellschaft noch aufrecht zu erhalten seien. In einem zweiten Schreiben vom Februar hatte die

⁸⁵ Diese Stelle des Briefes von Martin Escher-Hefß heißt im Wortlaut: „Wenn allerdings die eine sowohl als die andere der beantragten Stellen ihre Vorzüge hat, so finden wir nach reiflicher Prüfung, daß der Platz bei der reformierten Kirche die meisten Vorteile in sich vereinigt, da er im Mittelpunkt zwischen der Stadt und den Bädern liegt, und folglich der größten Anzahl der die Eisenbahn benützenden Personen die wünschbare Bequemlichkeit darbietet; ferner zeigt die Erfahrung, daß eine allmähliche Ausdehnung der Stadt Baden immer in oben bezeichneter Lage statt hat, und endlich würde das daselbst befindliche große freie Feld auch eine spätere Vergrößerung des Bahnhofes gestatten, wenn sich eine solche je als Bedürfnis herausstellen sollte.“

Direktion ihre Ansprüche wiederholt und zugleich mit aller Deutlichkeit zu verstehen gegeben, daß sie nicht weniger umfangreiche Leistungen erwarte. Nun gelangte diese wichtige Frage vor die Bürgerschaft. Zwischen der Lage von jenem 6. Oktober 1841 und derjenigen von diesem 21. Februar bestand ein ganz wesentlicher Unterschied. Während damals die ganze Bahnangelegenheit noch weit von ihrer Verwirklichung entfernt und Baden um das Entstehen der Bahnlinie überhaupt in Sorge war, und dazu noch für die linksufrige Trasseführung und eine Bahnhofanlage in Stadtnähe gekämpft werden mußte, waren heute alle diese Probleme gelöst. Deshalb nahm auch der Gemeinderat an dieser Versammlung einen wesentlich anderen Standpunkt ein. Rückblickend nannte Hanauer die früheren Angebote zu hoch und für die Gemeinde kaum tragbar, aber durchaus erklärlich aus „dem damaligen Bestreben, alles anzubieten, um soweit dies an Baden lag, die Unternehmung zu begünstigen und in der von der Stadt gewünschten Richtung zu ermöglichen“, doch „hatte das Anerbieten“, wie er bemerkte, „mehr scheinbaren als realen Wert“. Das heutige Angebot bestand wie das frühere aus Land für das Trasse (Gemeindegelände in der Damsau, auf eine Länge von 1098 Fuß), aus Bausteinen von den Steinbrüchen der Gemeinde und aus Holz. Hier allerdings war die Menge, die man abliefern wollte, auf die Hälfte gekürzt worden: statt 400—500 Baumstämme sollten noch 200—250 zur Abgabe gelangen. Völlig abgesehen wurde zudem diesmal von der Abtretung eines Platzes für den Bahnhof zu einem Vorzugspreise; vielleicht äußerte sich gerade in diesem Punkte die Verstimmung, die sich durch das eigenmächtige Handeln der Zürcher in der Versammlung bemerkbar gemacht hatte. Gerade die Prüfung dieser heiklen Frage, ob man noch Land für einen Bahnhof zur Verfügung stellen und wie weit man sich binden wolle für den Fall, daß doch noch eine Zweiglinie von Baden nach Lenzburg zustande käme, wurde einer besondern, neuen Eisenbahnkommission überwiesen. Am 24. Februar konstituierte sie sich⁸⁶ und wählte zu ihrem Präsidenten Oberstlt. Gubler. Obschon bereits wieder ein Schreiben von der Direktion eintraf, das den Beschluß bestätigte den Bahnhof aufs Haselfeld zu verlegen, erwogen die Mitglieder dieser Eisenbahnkommission in mehreren Sitzungen immer

⁸⁶ Mitglieder: Oberstlt. Gubler, Postverwalter Dominik Baldinger, Bezirksrichter Baldinger, Fürsprecher Baldinger, Regierungsrat Borfinger, Fürsprecher Frei, Brunner 3. Schiff, unter Beiziehung von Gemeinderäten und des Bauinspektors.

wieder die Vor- und Nachteile der beiden Bahnhofanlagen. Auf Anordnung der Zürcher waren die Pfähle für das Projekt beim Kapuzinerkloster als nunmehr unnötig bereits entfernt worden. Die Badener aber konnten sich immer noch nicht von diesem Plane trennen. Es ist wohl nicht als Zufall zu betrachten, daß aus Zürich Martin Escher-Hef, Salomon Pestalozzi und Architekt Stadler eintrafen und der Eisenbahnkommission „illustrierte Zeichnungen von verschiedenen Bauten eines wirklich grandiosen Bahnhofes auf dem Haselplatze“ vorlegten und hernach mit ihr die beiden Felder abschritten. „Die Tit. Herren Gäste“, berichtet die Eisenbahnkommission, „sprachen sich dabei mit beredter Zunge für das Feld im Hasel aus, ohne in loco den Platz, vor der Stadt gelegen, des gänzlichen zu desavouieren.“ Diesem Besuch der Zürcher Herren ist es wohl zuzuschreiben, wenn doch wenigstens die Mehrzahl der Kommissionsmitglieder in der Schlußsitzung vom 12. März für das Haselprojekt stimmte. Diesen drei Männern hat es die Bahngesellschaft auch zweifellos zu verdanken, daß die Ortsbürgergemeinde an ihrer Versammlung vom 13. März mit ihren Zugeständnissen weiter ging, als am 21. Februar der Gemeinderat ihr beantragt hatte. Neben der Abgabe von Land, Holz und Bausteinen versprach Baden nämlich für einen Bahnhof im Hasel und für die nötige Zufahrt das dortige Gemeindeland unentgeltlich abzutreten⁸⁷. Für den Fall aber, daß der Bahnhof doch in der Nähe des Kapuzinerklosters gebaut würde, stellte die Gemeinde der Direktion eine Geldentschädigung in Aussicht, die dem doppelten Wert des Landes entsprach, das Baden für das Projekt im Hasel zur Verfügung gestellt hatte. Des weitern übernahm es die Stadt, selber die Besitzer der „rekognitions-pflichtigen Gärten“ zu entschädigen, und falls doch von Baden aus eine Zweiglinie über Lenzburg nach Aarau zustande kommen sollte, stellte sie „noch weitere Vergünstigungen in Aussicht“. Aus dem Dankeschreiben von Martin Escher-Hef an den Gemeinderat ersehen wir, daß die Bahndirektion mit den Badener Vorschlägen durchaus zufrieden war; es werde das Bestreben der Bahngesellschaft sein, lesen wir in diesem Brief, in Baden „einen Bahnhof zu errichten, der der Gemeinde zur Zierde und hoffentlich auch zum Nutzen gereichen werde“.

Am 16. März hatte in Zürich die erste Aktionärversammlung stattgefunden. An diesem Tage trat an die Stelle der bisher provisorischen

⁸⁷ Stadtarchiv Baden, Missivenbuch 1842—1846, 14. März 1846.

Direktion die neue endgültige Direktion der Schweizerischen Nordbahngesellschaft⁸⁸. Die selben Männer, die vor Jahren für die Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft eingestanden waren und nach ihrem Zusammenbruch (1841) wiederum eine neue Bahngesellschaft im Jahre 1843 ins Leben gerufen hatten, fanden sich hier zum gemeinsamen Werke von neuem zusammen. An ihrer Spitze stand als Präsident Martin Escher-Hefß; Ott-Imhof, Schulthefß-Rechberg, Regierungsrat Eßlinger und Vögeli-Wieser waren seine engsten Mitarbeiter. Wie sehr man sich in Baden mit der Bahngesellschaft verbunden fühlte und an ihrem Wohlergehen teilnahm, ersehen wir aus einer Zeitungsmeldung⁸⁹. In der „Stimme von der Limmat“ lesen wir über diesen denkwürdigen Tag: „Mit Kanonendonner und Freudenfeuer wurde diese Eisenbahnnachricht in der Bäderstadt begrüßt.“

In den folgenden Märztagen wurde nun das Bahnhofprojekt von den Bahningenieuren bis in alle Einzelheiten durchgearbeitet. Sie fanden dabei eine Lösung, die vom ursprünglichen Plan wenig abwich. Wesentlich neu war, daß jetzt das Geleise nach dem nördlichen Tunnelausgang keinen Bogen mehr beschrieb, sondern geradewegs ins Haselfeld hinauslief. Das Trasse gewann dadurch an Übersichtlichkeit, und der Bahnhof rückte etwas näher an die heutige Badstraße heran. Die Bahnhofanlage umfaßte nun ein Aufnahmegebäude, ein Heizhaus, eine Lokomotiv- und Wagenremise und ein Warenmagazin. Damals sah Martin Escher-Hefß für Baden auch schon die Zeit voraus, wie er am 28. März 1846 schrieb, „da die Zahl der Reisenden dergestalt zunehmen werde, daß man für das Unterkommen derselben in Verlegenheit gerate“. Solch hohe Erwartungen hegte in Baden allerdings nicht jedermann. Es war auch die gegenteilige Meinung zu hören, nämlich, daß die Bahn nicht nur, was in der Natur der Sache liege, Gäste herbeibringe, sondern auch Schweizer in die berühmten Bäder des Auslandes wegführe. Dieses Befürchten war um so gewichtiger, als gerade in jenen Jahren am Kurort Baden laut Kritik geübt wurde.

⁸⁸ Gubler S. 189. In dem aus 11 Mitgliedern bestehenden Ausschuß war der Kanton Aargau vertreten durch: Landammann Frey-Herosé, Aarau, und durch Regierungsrat Schaufelbüel, Laufenburg.

Nach Gublers Darstellung nahm die Gesellschaft den Namen Nordbahn an, weil Basel von einer Basel-Zürcher-Eisenbahn nichts wissen wollte. Siehe auch Statuten für die Schweizerische Nordbahngesellschaft, Zürich 1846, S. 18. Die Bezeichnung „Nordbahn“ treffen wir aber auch schon im Jahre 1845.

⁸⁹ Gubler S. 189.

Aus den vielen schriftlichen Belegen erkennen wir, daß nun auf die Zeit der großen Entschlüsse Monate der Kleinarbeit folgten. Immer wieder tauchten neue Fragen auf, die eine rasche Abklärung verlangten. Briefe gingen hin und her, die Direktoren reisten selber nach der Bäderstadt, um persönlich in Aussprachen ihre Sache zu fördern. Und schneller und müheloser wurden so die Geschäfte erledigt. Eine Angelegenheit allerdings ließ sich nicht so leicht bereinigen, sie gab in Baden viel zu reden: Es ging um die Zufahrtsstraße zum Bahnhof. Wie stand es da mit den Forderungen der Zürcher Herren? Verlangten sie nicht zu viel, wenn sie für die Zufahrt zum Bahnhof einen 60 Fuß breiten Streifen Landes beanspruchten? Den Badenern schienen 50 Fuß vollauf zu genügen, und dahin hatte auch ihr Vorschlag gelautet. Regierungsrat Eßlinger begab sich selber nach Baden, um zu verhandeln und sich für die Pläne der Zürcher einzusetzen. Sein Standpunkt war klar und zeugte von seiner unnachgiebigen Haltung: Wenn Baden nicht die geforderten, notwendigen 60 Fuß bewillige, schreite Zürich zur Expropriation. So blieb der Ortsbürgerversammlung vom 5. Mai wohl nicht viel anderes übrig, als „in diesem verhältnismäßig untergeordneten Punkte“ nachzugeben. Ein anderes Problem, das sich im Zusammenhang mit dem unmittelbar bevorstehenden Beginn der Bauarbeiten für den Bahnhof stellte, war die Frage der Wasserversorgung. Auch sie gab den Badenern und der Bahndirektion viel zu tun. Nicht nur zum Bauen war die Zufuhr von Wasser unerlässlich, auch in Zukunft mußte die Bahnhofanlage mit Wasser versorgt werden. An Quellwasser aber hatte die Stadt selbst keinen Überfluß und ging deshalb der Bahngesellschaft in ihren Bemühungen langezeit nicht an die Hand. Man dachte schließlich nach langwierigen, mühsamen Verhandlungen, die Brunnmattquelle gemeinsam zu benützen und sie in einer den beiden Parteien gehörenden Leitung im Tunnel nach dem Quartier der Bruggerstraße und zum Bahnhof zu führen. Doch finden wir in den Gemeinderatsbeschlüssen in dieser Sache nirgends die Aufzeichnung eines endgültigen Vertragsabschlusses, sodaß wir wohl annehmen dürfen, daß eine Einigung zwischen der Bahngesellschaft und der Stadt Baden erst in den fünfziger Jahren zustande kam.

In diesem Frühjahr 1846 wurde mit dem Bau des Trasses auf dem ersten Teilstück, Zürich—Baden, begonnen, und zwar zunächst einmal auf Zürcher Boden, da hier die Landabtretungen abgeschlossen waren.

Die Arbeiten auf Aargauer Gebiet konnten vorläufig noch nicht aufgenommen werden, weil hier die Enteignung der Grundstücke sehr bald durch allerlei Schwierigkeiten hinausgezögert wurde. Die Nordbahngesellschaft war allerdings schon frühzeitig, am 19. März, wenige Tage nach ihrer endgültigen Konstituierung, mit dem Ersuchen an den Kleinen Rat in Aarau gelangt, für die vorgesehene Expropriation möglichst rasch eine Schatzungskommission zu ernennen. Da die Bahngesellschaft, erst nachdem sie Eigentümerin des Bodens geworden war, mit den Erdarbeiten einsetzen durfte, war es ihr sehr daran gelegen, in nächster Zeit die Landankäufe durchführen zu können. Am 6. April fand denn auch die Vereidigung der Mitglieder dieser Schatzungskommission⁹⁰ vor der Regierung statt. Eine heikle Arbeit stand ihnen bevor. Sie hatten die Aufgabe, in Verbindung mit den Vertretern der Gemeinden und der Bahngesellschaft (für den Aargau waren es Ingenieur Hauptmann Bürkli aus Zürich und Caspar Nieriker aus Baden), eigentlich als Vermittler zwischen den beiden Parteien, die Entschädigungen an die Landeigentümer festzusetzen. Mit Rücksicht auf die bevorstehenden politischen Spannungen zwischen den Konservativen und den Radikalen (1841 waren die aargauischen Klöster aufgehoben worden, 1844 und 1845 hatten die Radikalen die beiden Freischarenzüge gegen Luzern unternommen, und im Dezember 1845 war der Sonderbund geschlossen worden) legte die Schatzungskommission besondern Wert darauf, nach einem einheitlichen und unparteiischen Verfahren⁹¹ vorzugehen. Die Grundbesitzer in den Dörfern wurden „durch Bekanntmachung im Amtsblatte, durch Kirchenrufe und öffent-

⁹⁰ Präsident: Oberrichter Placid Weissenbach, Bremgarten; Mitglieder: a. Regierungsrat Joh. Plüß, Zofingen, Baumeister Schmid, Zurzach, Gemeindeammann Frei, Mellingen, Bezirksrichter Anner, Dättwil; Ersatzmänner: Vizepräsident: Fürsprecher Ad. Hauser, Zurzach; Ersatzmitglieder: Friedensrichter Widmer, Schneisingen, Gemeindeammann Humbel, Rohrdorf; Sekretär: Notar J. Sandmeier, Aarau.

⁹¹ Im Gemeindebann Spreitenbach fanden die Augenscheine am 11., 15. und 21. Mai statt, in Killwangen am 16. Mai, in Neuenhof am 22. und 23. und in Baden am 13., 14. und 28. Mai. Die übrigen Tage, zwischen dem 10. und 29. Mai, waren für die laufenden Bureauarbeiten bestimmt. Die Bahnstrecke verteilte sich folgendermaßen auf die einzelnen Gemeindebanne: Spreitenbach 9180 Fuß, Killwangen 3500 Fuß, Neuenhof 13375 Fuß und Baden (bis zum Bahnhof) 4125 Fuß. Die Größe der Grundstücke schwankte zwischen 4 und 161 578 Quadratfuß und machte im ganzen in den einzelnen Gemeinden folgende Flächen aus: In Spreitenbach 961 241 Quadratfuß, in Killwangen 375 106 Quadratfuß, in Neuenhof 1 236 149 Quadratfuß und in Baden 315 499 Quadratfuß.

liche Anschläge“ zum gemeinsamen Augenschein aufgeboten. Für die Entschädigungen waren folgende Ansätze maßgebend: für Wald und Böschungen 1 bis 3,5 Rappen pro Quadratfuß, für Acker- und Wiesland 3 bis 6 Rappen. Für städtische Verhältnisse, wie sie zum Beispiel in Baden vorlagen, wurden höhere Preise angesetzt. Zur eigentlichen Entschädigung kam noch die Vergütung „für Minderwert der übrigbleibenden Liegenschaften“ und für alle möglichen Einschränkungen bei Weg- und Wässerungsrechten; auch wurde der Verlust von Feldfrüchten, Gras, Holz berücksichtigt und entsprechend bezahlt⁹². Im Verlaufe der Arbeiten der Schatzungskommission zeigte es sich, daß sie es nicht immer leicht hatte zu entscheiden, welche Forderung recht und billig, und welche übertrieben und ungerechtfertigt war. Oft traten an Stelle eines unvoreingenommenen Verhandeln „örtliche und persönliche Rechthabereien“ der Grundeigentümer⁹³. In Spreitenbach erhoben zum Beispiel die Bauern Anspruch auf Entschädigung für sämtliches zwischen Bahnlinie und Limmat gelegene Land. Sie behaupteten, dieser Boden verliere an Wert, weil er schwerer zugänglich werde. Man müsse mit den Wagen lange warten, „bis die Wagenzüge der Bahn vorbei seien, und durch das Pfeifen und Toben des Lokomotivs könnten die Tiere scheu werden und Menschen und Vieh verunglücken“. Auf solche Ansprüche jedoch ging die Kommission nicht ein, sie fand, derartige „Reklamationen könnten ins Unendliche und Grenzenlose geführt werden“. Eine andere Schwierigkeit bereitete die Berechnung des Minderwertes der übrigbleibenden Grundstücke. Wenn auch die Schatzungskommission gegenüber den Bauern volles Verständnis zeigte, ließen sich doch in einzelnen Fällen gewisse Härten nicht vermeiden. So klagte zum Beispiel Leonz Scherer von Killwangen in seiner Eingabe⁹⁴ vom 16. Mai an die Schatzungskom-

⁹² Der Schätzungsbericht für das Gebiet von der Kantonsgrenze bei Dietikon bis zum Bahnhof Baden erwähnt 494 Nummern mit folgenden Entschädigungssummen:

in Spreitenbach	fr. 51 773.72
in Killwangen	fr. 18 354.74
in Neuenhof	fr. 67 681.55
in Baden	fr. 31 982.62
Total	fr. 169 792.63

⁹³ KAU Eisenbahnakten, Bericht der Schatzungskommission.

⁹⁴ Scherers Eingabe erinnert in ihren Ausführungen an jene der Siggenthaler

mission, durch das Trasse würden ihm vier Grundstücke entzweigeschnitten. Was hülfte ihm aber die Geldentschädigung, wenn in seinem Dorfe kein Land zum Kaufe feil sei? In einer andern Gemeinde könne er auch nicht Wohnsitz nehmen, dies brächte ihm wieder den Nachteil, daß er des Bürgernutzens verlustig ginge. Scherer warf im weitem der Bahndirektion vor, daß sie bei ihren Landausmessungen die Bodenvertiefungen nicht berücksichtige; denn diese brächten ihm doch auch ihren Ertrag. Und schließlich, wer entschädige ihn für die achtzehn Fuder Mist, die er im vergangenen Winter noch ausgefahren habe? In ihrem Bericht an die Regierung vom Juni beschreibt die Schatzungskommission die Haltung der Bevölkerung im aargauischen Emmattal. Während auf Zürcher Boden die Bahndirektion die Vermittlung der Schatzungskommission in den meisten Fällen gar nicht hatte anrufen müssen, weil sie sich schon frühzeitig mit den Eigentümern von Land und Häusern gütlich geeinigt hatte, war sie im Aargau auf ihre Hilfe angewiesen, da es ihr auf der ganzen Strecke von Spreitenbach bis Neuenhof durchaus nicht gelang, auch nur eine einzige Übereinkunft mit den Bauern zu treffen. Schon in Dietikon machte sich der Einfluß der aargauischen Nachbargemeinden bemerkbar, indem sich dort etwa die Hälfte der Grundeigentümer einer gütlichen Einigung mit der Bahn widersetzte. Die Mitglieder der Schatzungskommission erblickten eine der Ursachen dieses Widerstandes in „der Begierde der Besitzer, für das zwangsweise abzugebende Eigentum sich so viel als möglich zu entschädigen“. Nach ihrer Ansicht hatten die Ansätze, die für die Landenteignungen in Baden aufgestellt worden waren, die Ansprüche der Grundbesitzer im Emmattal beeinflusst. Wie der Bericht sagt, kam es zu unerhört hohen Forderungen gegenüber der Bahn, da für ländliche Verhältnisse Preise verlangt wurden, wie sie in der Stadt üblich waren. Die Mitglieder der Schatzungskommission vermuteten in den damaligen politischen Gegensätzen eine weitere Ursache der Schwierigkeiten, die in den Verhandlungen mit der Bahngesellschaft zu Tage traten. Doch äußern sie sich mit Vorsicht und Zurückhaltung, wenn es in ihrem Bericht heißt: „Es läßt sich aber auch nicht verkennen, daß allerlei feindselige Einflüsse in die Bevölkerung geworfen wurden und daß viele Besitzer sich gerne gütlich

Bauern an ihre Regierung vom Jahre 1838, und man darf wegen der auffallend zahlreichen Übereinstimmungen wohl annehmen, daß die beiden Schreiben den nämlichen Rechtsbeistand zum Verfasser haben.

abgefunden hätten, wenn nicht gleichsam eine Art Verschwörung gegen jedes Entgegenkommen durch die Mehrheit sich gebildet hätte.“ Es scheint, daß die Schatzungskommission für die Lage im aargauischen Emmattal ein gutes Auge hatte. Denn „grober Eigennutz und politischer Haß“ werden auch von der Nordbahngesellschaft in ihrem Bericht vom 3. Juli über den Verlauf der Expropriationen als die beiden wichtigsten Ursachen für den Widerstand der dortigen Bevölkerung genannt. „Die Forderungen, die von der Gemeinde Spreitenbach unserem, von einem aargauischen Bürger (Nieriker) begleiteten Ingenieur Bürkli gestellt wurden, überstiegen in der Tat alle Begriffe, und als derselbe auf die Unstatthaftigkeit solcher Forderungen aufmerksam machte und Angebote stellte, die gewiß jedem nur einigermaßen billigen Begehren entsprochen haben würden, wurde er in fast unglaublicher Weise angelassen, bedroht und aufs äußerste gereizt.“ So spricht sich die Nordbahngesellschaft über den Verlauf der Expropriationsverhandlungen aus. Das, was aber der Bericht zur Entlastung der Spreitenbacher beifügt, ihr Vertreter, Ingenieur Bürkli, habe in diesen Geschäften „die Gelassenheit nicht immer bewahrt und einer natürlichen Lebhaftigkeit bisweilen Raum gegeben“, darf nicht übersehen werden. Die Direktion findet zwar Bürklis Verhalten „entschuldigenswert“, gewiß aber teilten die Emmattalbauern diese Meinung nicht. Tatsächlich war die Stimmung derart, daß zwischen den Grundeigentümern und der Nordbahngesellschaft nirgends eine Einigung zustande kam. Die Bahndirektion gelangte deshalb — übrigens ein Gedanke, der auch, wie erwähnt, im Bericht der Schatzungskommission mit dem Begriff „Verschwörung“ ausgesprochen wird — zur Überzeugung, sie stehe in den drei Emmattalgemeinden „einer Koalition“ gegenüber, die in den letzten Tagen „ein gütliches Eintreten mit den Gemeinden oder einzelnen Eigentümern verunmöglicht habe“. Diese „Koalition“ erwähnt auch Fürsprecher Peter Bruggisser von Wohlen, der Rechtskonsulent der Bahndirektion für den Aargau, der sich in einem Schreiben vom 24. Juni gegenüber der Regierung über das Verhalten der drei Emmattalgemeinden beklagte: „Nicht etwa nur einzelne Privaten“, heißt es in diesem Brief, „sondern die Gemeinden in corpore hatten beim Bezirksamt Baden Rechtsverbote bewirkt, welche die Fortsetzung aller und jeder Arbeiten — selbst die Aufstellung der Profile — untersagten.“ Der Kleine Rat wurde durch diese Klagen beunruhigt und gab noch am gleichen Tag dem Badener Bezirksamtman Mann Geißmann die

Weisung, „über dieses massenhafte Widerstreben ganzer Gemeinden und über die von ihm erteilten Rechtsverbote mit umgehender Post erschöpfenden Bericht zu geben“. Schon tags darauf traf eine eingehende Antwort Geißmanns beim Kleinen Rat ein; hier wies er auf die verschiedenen Ursachen hin, die die Unzufriedenheit unter der Bevölkerung des aargauischen Emmattales hervorgerufen hatten. Eine Abneigung gegen den Bau einer Eisenbahn war schon früher da gewesen, und auch damals, als im Bezirke Baden Petitionen für eine Bahn an den Großen Rat gerichtet wurden, nahmen Neuenhof, Killwangen und Spreitenbach wenn nicht eine ablehnende, so doch zum mindesten eine gleichgültige Haltung ein. Die Bürger dieser drei Gemeinden sahen nicht ein, was ihnen die Bahn Gutes bringen sollte: Eine Haltestelle war für keines der aargauischen Emmattdörfer vorgesehen; der Funkenwurf aus dem hohen Kamin der Lokomotive aber konnte für sie alle verderblich werden, wenn der Zug in der Nähe ihrer strohgedeckten Häuser und Scheunen vorbei fuhr. Eine Bahn jedoch, die nur an sie Ansprüche zu stellen wußte und nichts dagegen zu bieten hatte, galt es, wie ein gefahrbringendes Übel von ihren Dörfern fernzuhalten⁹⁵. Als nun im frühen Sommer 1846 nach der Festlegung des Trasses fremde Arbeiter rücksichtslos sich auf den Feldern rechts und links der Bahnlinie zu schaffen machten, suchten sich die drei Gemeinden zu schützen, indem sie beim Bezirksamt Baden ein Verbot erwirkten, wonach es jedermann bei einer Buße von Fr. 4.— amtlich untersagt war, „über den Boden gedachter Gemeinden und ihrer Gemeinds Angehörigen auf beiden Seiten des Eisenbahn-Tracé, mit Ausnahme der bestehenden Verbindungsstraßen zu laufen oder zu fahren“. Aus diesem Verbote lesen wir die schlechte Stimmung heraus, die damals, zur Zeit der Verhandlungen mit Bürkli und Nieriker, herrschte. Noch schlimmer aber wurde sie, als „die vom Staate aufgestellte Schatzungskommission“ das Land weniger hoch einschätzte, als es die Vertreter der Bahn den Bauern der drei Dörfer angeboten hatten. „So wandelte sich“, sagt der Bericht, „die frühere Abneigung gegen das Unternehmen bereits bei den meisten Beteiligten in Er-

⁹⁵ Zwei Jahre später, nachdem die Bahn fast ein halbes Jahr in Betrieb stand, begegnen wir einer völlig gewandelten Einstellung bei den Teilnehmern der Einwohnnergemeindeversammlung von Killwangen. Am 3. Januar 1848 beschloffen diese einstimmig, der Direktion der Nordbahn das Gesuch einzureichen, „im Gemeindsbezirk einen Stations- und Abladungsplatz zu errichten“.

bitterung um, und was früher auf gütlichem Wege hätte zustande gebracht werden können, mußte nun an der Entschiedenheit der Landeigentümer scheitern“. Da die Gegensätze immer schärfer wurden, erwirkten die Vertreter⁹⁶ der drei renitenten Gemeinden am 17. Juni ein weiteres amtliches Verbot⁹⁷. Der Direktion der Nordbahn wurde es hiemit „bei einer Buße von Fr. 50.— für jedes einzelne Grundstück amtlich untersagt, auf der Eisenbahnlinie durch diese drei Gemeinden alle weitem Arbeiten, mit Ausnahme der ihr bereits von den Eigentümern gestatteten, vorzunehmen“. Zu Gunsten der Limmattalgemeinden fügt der Bezirksamtmanu seinem Schreiben noch die Bemerkung bei, daß seit dem 17. Juni die meisten Profile in den drei Gemeinden ungehindert erstellt wurden. So viel er wisse, werde nur dort Widerstand geleistet, wo damit „große Erdgrabungen, oft bei zwanzig Fuß Tiefe, verbunden seien, ohne daß den Landeigentümern irgendeine Entschädigung in Aussicht gestellt werde“. In seiner Stellungnahme zu den Vorgängen im Limmattal sieht Geißmann den Fehler hauptsächlich bei der Schatzungskommission, die nicht nur das Land niedriger eingeschätzt als die Vertreter der Bahn selbst, sondern die vor allem „den Minderwert und die Entschädigung für Frucht u. s. w. allzu gering, meistens unter der Hälfte des wahren Wertes angesetzt habe“. Nicht minder habe sodann das „eigenmächtige Auftreten einzelner roher Arbeiter“ die Bevölkerung erbittert, „während freundschaftliche Ausgleichungen wenig versucht worden seien“. Zur Behebung des Streites empfahl der Bezirksamtmanu der Bahndirektion, „auf gütlichem Wege zu versuchen, mit diesen drei wohlhabenden Gemeinden sich abzufinden“.

Um für ihre weitem Verhandlungen sich auf die Regierung stützen zu können, wandte sich die Direktion der Nordbahn in ihrer Bedrängnis an den Großen Rat des Kantons Aargau und ersuchte ihn um „eine authentische Interpretation des Expropriationsdekretes vom 3. Juli 1845“. In diesem Dekret war nämlich die Frage offengelassen

⁹⁶ Diese Vertreter waren: für Spreitenbach die Gemeinderäte Weber und Wiederkehr, Kantonsrat Wiederkehr; für Killwangen Gemeindeammann Widmer und für Neuenhof Gemeindeammann Doser.

⁹⁷ Wie streng tatsächlich diese Verbote gehandhabt wurden, ersehen wir daraus, daß der Bahnaufseher Walder am 17. Juli 1846 vom Gemeinderat Killwangen gebüßt wurde, weil er „über das dem Rechtsverbot unterliegende Grundeigentum nach der Limmatt gelaufen, in der Absicht, sich dort wie gewöhnt zu baden“.

worden, ob das Schiedsgericht⁹⁸, das in einem Streitfalle mit der Schatzungskommission angerufen werden könne, letzte Instanz sei oder nicht. Die eisenbahnfeindlichen Kreise neigten zur Ansicht, das Obergericht stehe noch über dem Schiedsgericht, und von ihm sei das endgültig letzte Urteil zu fällen. Der Kleine Rat und die großrätliche Bahnkommission vertraten die Ansicht, die Schatzungskommission bilde schon eine erste Instanz und dem Schiedsgericht komme der letzte Entscheid zu. Auf diese Weise sollten einer nutzlosen, zeitraubenden Trölerlei und maßloser Prozeßsucht Schranken gesetzt werden. Am 26. Juni tagte nun der Große Rat, und er sprach sich wider alles Erwarten für das Obergericht als letzte Instanz aus. In der Diskussion hatten es die Bahngegner vermocht, die Abstimmung zu ihren Gunsten zu beeinflussen. Unter den Rednern, die gegen das Schiedsgericht als letzte Instanz und für das Obergericht sprachen, ist vor allem Großrat Wiederkehr aus Spreitenbach zu erwähnen, der schon in den Expropriationsverhandlungen mit der Bahngesellschaft die widerstandleistenden Bauern seiner Gemeinde vertreten hatte. Zu Beginn der Sitzung war es ihm gelungen, das Wort zu erhalten und in langschweifigen Ausführungen über ein abseits liegendes Thema (die politischen und religiösen Ereignisse in der Waadt) die Ratsmitglieder zu ermüden und von den ordentlichen Tagesgeschäften abzuhalten. Als diese dann endlich zur Sprache kamen, setzte er sich mit seiner ganzen Beredsamkeit für den Schutz der Grundeigentümer ein. Aus dem Kreise der Unzufriedenen wurden jede Unbill und alle möglichen Ungerechtigkeiten aufgezählt, die den betroffenen Bauern von der Bahngesellschaft je zugefügt worden waren. Die Schatzungskommission habe versagt, hieß es immer wieder, sie sei parteiisch und habe die Bodenpreise herabgedrückt, je weiter sie sich bei ihren Schätzungen von Zürich entfernt habe. Für das Land zwischen der Bahn und der Limmat sei kein Minderwert angesetzt worden. Der Ertrag der Felder sei zu niedrig berechnet und Birnbäume hätten sie eingeschätzt wie Apfelbäume. Wiederkehr machte der Bahngesellschaft auch den Vorwurf, sie hätte im Herbst und Winter 1845 mit dem Bauen beginnen können. Dann wäre der hiesigen Bevölkerung Gelegenheit geboten gewesen, sich als Bauarbeiter zu betätigen und dabei zu gelegener Zeit etwas zu verdienen. Jetzt aber hätten die Bauern auf ihren Feldern genug zu tun,

⁹⁸ Dieses Schiedsgericht bestand aus je zwei Vertretern der beiden Parteien und einem Obmann, den das Obergericht zu ernennen hatte.

und so bleibe der Verdienst gar nicht im Lande. Eine „Menge von Fremden sei aus allen Weltgegenden zusammengerafft worden und nehme den Bürgern“ der Simmatgemeinden ihren Verdienst weg⁹⁹. Zum Schluß versuchten Wiederkehr und seine Anhänger ihre Sache dadurch zu gewinnen, daß sie sich an das Gefühl der Anwesenden wandten und dartaten, „wie sehr diese Frage der Expropriation ins Herzblut des aargauischen Bürgers hineingreife“. So kam es dazu, daß dem Schiedsgericht in der Abstimmung mit 79 Stimmen die letztinstanzliche Bedeutung abgesprochen wurde. Jetzt erst, „nachdem“, wie Fürsprech Baldinger aus Baden sich ausdrückte, „dem ganzen Eisenbahnunternehmen der Todesstoß versetzt worden war“, meldeten sich die Männer zum Wort, die dem Bahnunternehmen nahestanden. Mit aller Energie wandten sie sich gegen den von Wiederkehr heraufbeschworenen Beschluß. Sie machten hauptsächlich geltend, wie viel kostbare Zeit für die Bahngesellschaft verloren gehe, wenn nach dem Schiedsgericht noch eine Instanz den Streitfall zu beurteilen und einen Entscheid zu fällen habe. Nach der Ansicht dieser Männer verdiente die Schatzungskommission vollstes Vertrauen. Einhellig nahmen sie die Arbeit ihrer Mitglieder in Schutz und verteidigten ihr unparteiisches und sachliches Vorgehen. Großrat Weissenbach, der als Präsident die Arbeiten dieser Kommission geleitet hatte, ergriff schließlich auch das Wort. Er machte Großrat Wiederkehr und seinen Anhängern vor allem den Vorwurf, sie hätten alle ein Urteil gefällt, ohne überhaupt den Schatzungsbericht je in der Hand gehabt zu haben. Weissenbach ging noch weiter und warf seinen Angreifern vor, sie wüßten sich nur auf einzelne Angaben und Gerüchte zu stützen. Er war tatsächlich das einzige Mitglied im Großen Rat, das die Schatzungsergebnisse im gesamten kannte und in dieser Angelegenheit Tatsachen nennen konnte. Stundenlang zogen sich die Erörterungen hin. Schon lange war man vom eigentlichen Problem abgewichen. Nun verlangte Schaufelbüel das Wort. Zuerst rief er die Liberalen auf und fragte sie: „Wem haben Sie die größte Wunde geschlagen?“ Die

⁹⁹ Großrat Wiederkehr war vor allem auch die Beschäftigung italienischer Bauarbeiter ein Dorn im Auge. Regierungsrat Schaufelbüel entgegnete ihm aber, „die Direktion müsse die Arbeiter nehmen, wo sie sie finde; es müßten taugliche Subjekte sein, und in dieser Beziehung verdienten allerdings die Italiener den Vorzug. Die Leute unserer Gegend verstünden von solchen Arbeiten noch nichts; sie könnten mit andern nicht konkurrieren.“ Verhandlungen des Großen Rates, 26. Juni 1846, S. 312—403.

Antwort erteilte er selber: „Dem freisinnigen System von Zürich.“ Darauf erinnerte er sie an die Worte Dr. Furrers, der damals bei der Festsetzung des Dekretes der Sitzung beigewohnt und „Namens des freisinnigen Zürichs auf unverkennbare Weise seine Freude über das Ergebnis der Beratungen kundgetan habe“. Dann fuhr Schaufelbühl fort: „Ich stelle aber auch eine gleiche Frage an die Männer eines andern Systems. Sind nicht auch die Konservativen von Zürich tief verletzt, ja tief gebeugt? Denn die Eisenbahnfrage ist in Zürich keine Parteifrage, sie hat mit der Politik nichts gemein; sie ist eine Blüte jenes echt eidgenössischen Sinnes, durch den sich von jeher Zürich ausgezeichnet hat und ganz besonders in der neuesten Zeit wieder sich auszeichnet.“ — „Was aber für das freundnachbarliche Zürich zur Lebensfrage geworden“, führte er weiter aus, „was im Willen dieses biedern Nachbarvolkes liegt, was zum Frommen, zum Gedeihen, zum Aufblühen dieses so schönen Zürichs — dieser so herrlichen Schweizerstadt dient —, kann der Große Rat des Aargaus nicht zerstören wollen; dieses Unternehmen, das in Zürich seine Wiege gefunden, soll im Aargau keinen Sarg bekommen.“ Gegen Abend schritt man zur Abstimmung. Diesmal wurde mit 97 gegen 51 Stimmen dem Urteil des Schiedsgerichtes letztinstanzliche Bedeutung zugesprochen. Damit war der Nordbahngesellschaft ihr weiteres Verhandeln erleichtert worden. Es scheint aber, daß der Kleine Rat durch den Verlauf der Diskussion doch auf gewisse Übelstände aufmerksam wurde und mit dem Vorgehen der Bahndirektion nicht immer völlig einverstanden war. Jedenfalls ermahnte er sie folgenden Tages, „allfällig gemachte Einsprüche der Landeigentümer billig zu berücksichtigen“ und „einsichtsvolle und den Verhältnissen gebührend Rechnung tragende Männer einzusetzen zur Beseitigung der in einigen Gemeinden herrschenden Mißstimmung; dann könnten auch die vielen Rechtsverbote zurückgezogen und vermieden werden“. Diesem Beschlusse des Großen Rates vom 26. Juni 1846 kommt größere Bedeutung zu, als man im allgemeinen annimmt; denn dank dem Umstand, daß den Entscheiden des Schiedsgerichtes letztinstanzliche Bedeutung zugesprochen wurde, konnte eine Trölerei und damit eine unnötige Verzögerung im Bahnbau verhindert werden. Bald wurden die Schiedsrichter gewählt, und diese beschloffen, offenbar, um in den Gemeinden Spreitenbach, Killwangen und Neuenhof die Hauptwiderstände zu beseitigen, den Landeigentümern pro Quadratfuß durchschnittlich 1½ Rappen mehr an-

zubieten als es die Schatzungskommission getan. So wurde diese leidige Streitfrage, die den Beginn der Bauarbeiten im aargauischen Emmattal bis über die Ernte hinaus verzögert hatte, endlich beigelegt. Während die Regierung am 27. Juni die Bahngesellschaft zu gütlichem Einlenken aufforderte, unterließ sie es aber nicht, dem Unternehmen ihren Schutz zu gewähren. Am 6. Juli benachrichtigte sie die Bezirksämter von Baden, Brugg und Zurzach und verlangte von ihnen, daß bei weitem Geländeuntersuchungen der Bahngesellschaft keine Rechtsverbote in Anwendung kommen dürften. Gleichzeitig sprach die Regierung den Wunsch aus, die Bezirksämter möchten „allen mutwilligen Hindernissen ernst entgegenreten“.

VII

Bauarbeiten im aargauischen Emmattal von Spreitenbach bis Baden

1846

Die Ernte des Jahres 1846 war eingebracht, und die Arbeiten am Trasse im zürcherischen Emmattal standen schon seit Monaten in vollem Gang, als sie endlich auch auf aargauischem Boden aufgenommen werden konnten. Nun galt es zuerst für die vielen Hunderte von Arbeitern, die aus dem Inlande und Auslande zu den Baustellen strömten, geeignete, das heißt billige und nahegelegene Unterkunftsstätten zu schaffen. Dies war nicht leicht, zumal, da die Dörfer auf dem rechten Emmatufer, wo noch Quartiere zu finden gewesen wären, durch den Fluß von den Arbeitsplätzen abgeschnitten waren. Es fehlte in dieser Gegend an Brücken und Fähren über die Emmat. Zwar hatte schon im Mai die Nordbahngesellschaft von der aargauischen Regierung die Bewilligung erhalten, in der Nähe von Würenlos, da dieses Dorf noch Arbeiter aufnehmen konnte, eine Fähre zu errichten. Zur Ausführung gelangte dieser Plan jedoch nie. Immer mehr war man zur Überzeugung gekommen, daß eine Fähre auch mit zwei Schiffen dem Verkehr nicht genügen würde, und zudem hielt man diese Art der

Flußüberquerung nicht für ungefährlich. So wurde am 6. August von der Nordbahngesellschaft beim aargauischen Kleinen Rat um die Bewilligung nachgesucht, bei Killwangen einen Steg bauen zu dürfen. Mit wenig Einschränkungen¹⁰⁰ entsprach die Regierung diesem Gesuch. Unverzüglich, am 11. August, wurde die schmale Brücke in Arbeit genommen. Für 400 Franken sollte sie fertiggestellt werden. Sie war nicht breiter als drei Fuß, bestand nur aus zwei Jochen und sollte ausschließlich während der Bahnbauten ihren Dienst leisten. „Ihre Construction konnte als solid und sicher betrachtet werden“, wie es im Bericht der kantonalen Baukommission heißt. Die Regierung hätte sie gerne allen zur Benützung überlassen, wie auch eine ihrer Bedingungen gelautet hatte. Die Anstößer gestatteten aber nur den Arbeitern, den Fußweg zum Steg zu begehen, und so blieb er, da die Regierung nicht weiter einschritt, auch nur ihnen vorbehalten. Im November 1846 war er dem Betrieb übergeben worden. Wann er wieder abgebrochen wurde, ist aus den Quellen nicht ersichtlich.

Für den Bau des Trasses mußten besonders auf der Strecke zwischen Neuenhof und Baden größere Schwierigkeiten überwunden werden. Um eine zweimalige Kreuzung der Straße mit der Bahn zu vermeiden, sah sich die Bauleitung veranlaßt, ein Stück der verkehrsreichen Kantonsstraße (heutige Zürichstraße) auf eine Länge von 2200 Fuß hangaufwärts zu verlegen¹⁰¹; damit verlief sie parallel zur Bahnlinie und mußte auf Anweisung der aargauischen Regierung durch ein 2700 Fuß langes Schutzgeländer gegen das Trasse hin eingezäunt werden. Unweit dieser Stelle, südlich der hölzernen Brücke von Wettingen, galt es auch, die erste Straßenüberführung zu bauen. Etwas weiter flußabwärts, in der Gegend der Damsau, war es die Bodengestalt, die der Bauleitung ganz besonders zu schaffen machte. Unwillkürlich werden wir an jene Auseinandersetzungen zwischen den Vertretern der Bahngesellschaft und der Stadt Baden erinnert, in denen die Zürcher gegenüber den Wünschen der Badener immer wieder betonten,

¹⁰⁰ 1. Der Bau des Steges hatte nach den Anweisungen der kantonalen Baukommission zu erfolgen. 2. Der Limmatschiffahrt durften keine Hindernisse in den Weg gelegt werden. 3. Der Steg sollte auch der weitem Bevölkerung zur Benützung offenstehen, und zwar unentgeltlich. 4. Über die spätere Verwendung des Steges sollte die Kantonsregierung zu gegebener Zeit entscheiden.

¹⁰¹ Für diese Straßenverlegung war die Bahngesellschaft genötigt, 145 637 Quadratfuß Land, Eigentum des ehemaligen Klosters Wettingen, vom Kanton Aargau zu erwerben.

eine rechtsufrige Bahnführung in dieser Gegend gewähre entschieden technische Vorteile und könne nur bei großen Gegenleistungen von Badener Seite zu Gunsten einer linksufrigen Bahnführung aufgegeben werden. Tatsächlich bot nicht nur die Gestalt des Geländes Schwierigkeiten, indem es Tobel und hügelige Erhöhungen aufwies, die ausgeglichen werden mußten. Auch der Baugrund war von schlechter Beschaffenheit; Nagelfluhfelsen und Sandsteinbänke mußten gesprengt werden, andere Stellen wieder drohten abzugleiten, hauptsächlich bei lang andauernden Regenfällen, und verlangten besondere Verbauungen. Dann wieder verursachten Wasseradern im Gelände oberhalb des Trasses bedeutenden Schaden. Sie gefährdeten die Dammanlage, indem sie Erdmassen ins Rutschen brachten, sodaß durch diese die Strecke verschüttet wurde. Um die Wasser abzuleiten und der Erdbewegung zu steuern, war es notwendig, einen Sammelgraben auf den festen Fels hinunter zu ziehen. Als weitere Sicherheitsmaßnahme erstellte die Bauleitung umfangreiche Verbauungen oberhalb des Dammes und brachte Faschinen an. Die Gemeinde Baden war angewiesen worden, das hierzu nötige Gelände der Bahngesellschaft zu verkaufen. Da diese Arbeiten alle besonderer Sorgfalt bedurften und bei den mannigfachen Schwierigkeiten, die dieser Abschnitt der Strecke bot, längere Verzögerungen zu befürchten waren, hatte sich die Direktion entschlossen, an dieser Stelle die Bauleitung selber zu übernehmen. Durch das Fortschreiten der Bauarbeiten häuften sich in der Gegend der Damsau große Massen von Schutt an, die aus dem Wege geräumt werden mußten. Die Bauleitung fand die einfachste und billigste Lösung auf die Weise, daß sie dieses Material die Böschung hinunter und in die Simmat werfen ließ. Bald jedoch gingen bei der Regierung in Uraou Beschwerden ein: In der heutigen Au in Baden besaß damals die Firma Wild, Solivo & Cie. eine Baumwollspinnerei, die durch ein Wasserwerk getrieben wurde. Dieses Unternehmen erhob nun Einsprache gegen die Ablagerungen in der Simmat, da sein Fabrikkanal 2—3 Fuß tief mit Schutt angefüllt worden war. Die Triebkraft des Wasserrades hatte abgenommen und, da die Simmat jetzt täglich neues Geschiebe brachte, befürchteten die Fabrikherren, der Rechen des Kanals könnte durch die angehäuften Schuttmassen eingedrückt und das Wasserrad vom einströmenden Geschiebe beschädigt werden. Wenn jetzt schon, bei hohem Wasserstand, die Fabrik an Triebkraft Mangel litt, war anzunehmen, daß das Fabrikunternehmen bei niedrigem

Wasserstand noch mehr in Verlegenheit geraten würde. Nicht nur gegenüber dem Kloster Wettingen, auch bei Killwangen waren große Schuttmassen in die Limmat geworfen worden, ohne daß die Bahngesellschaft bei der aargauischen Regierung um eine Bewilligung nachgesucht hätte. Auch aus jener Gegend gingen in Aarau Klagen ein, und zwar von den Uferanstößern der Gemeinde Würenlos und von der Klostergutsverwaltung Wettingen. Ihr Mühlenwahr war gefährdet, weil „das Schutteinwerfen“, wie sie schrieb, „in grellem Maßstab stattgefunden habe“. Auf eine Länge von ungefähr 200 Fuß hatte sich der Schutt — darunter auch Felsstücke bis zu 1 Meter Durchmesser — bis 30 Fuß weit in den Flußlauf hinaus angesammelt. Umsonst war die kantonale Baukommission wegen dieser beiden Schuttablagerungen großen Umfangs mehrfach bei der Bahngesellschaft vorstellig geworden. Ihre Einsprachen nützten nichts. Die Bauleitung fuhr weiter fort, das unnötige Material in den Fluß zu werfen, bis schließlich zu Ende der Bauzeit, im Sommer 1847, alle Erdarbeiten abgeschlossen waren und das sommerliche Hochwasser im Fluß wieder normale Verhältnisse schuf¹⁰².

Was die Bevölkerung am meisten beschäftigte, was aber zugleich auch die Bauleitung vor die größten Aufgaben stellte, war der Tunnelbau im Schloßberg zu Baden. Da dieses Eigentum des Kantons war, mußte die Nordbahngesellschaft von der aargauischen Regierung die Erlaubnis erhalten, die Bahnlinie durch den Schloßberg zu führen. Am 14. April 1846 wurde ihr diese ohne jede weitere Bedingung erteilt. Im folgenden Sommer konnte Ingenieur Dr. Johann Carl Stadlin aus Zug als Unternehmer mit der Tunnelbaute beginnen. Einheimische und Kurgäste standen bewundernd und staunend vor einem Werke, wie sie es noch nie gesehen hatten. Auch hier erwies sich das Gelände als ungünstiger, als es die Bahningenieure in ihren Berechnungen nach den Vorarbeiten vorausgesehen hatten. Besonders der südliche Tunneleingang bot „gewaltige Schwierigkeiten“. Hier waren

¹⁰² Im Jahre 1848 reichte die Zürcher Regierung beim aargauischen Kleinen Rat eine Klage ein. Sie beschwerte sich gegen die Firma Wild, Solivo und Cie., weil oberhalb der Brücke von Baden, bei der Schleuse der Baumwollspinnerei, die Schifffahrt behindert werde. Nach wiederholten Beschwerden Zürichs und mehrfacher Mahnung der aargauischen Regierung war Ende des Jahres die Schifffahrt bei der Schleuse endlich wieder frei. Diese Angelegenheit ist insofern aufschlußreich, als man daraus ersieht, daß der Güterverkehr auf der Limmat trotz der neu geschaffenen Bahn andauerte.

durch das Anfschneiden der Schichten größere Erdbewegungen entstanden, sodaß sich die Nordbahndirektion gezwungen sah, noch weiteres Rebland zu erwerben. So auch das Grundstück des Gärtners Anton Dreyer am Schloßrain, das, wie er an den Gemeinderat schrieb, unter den Eisenbahnarbeiten, namentlich unter „dem forcierten Durchbruch“ gelitten hatte, indem „ein das Grundstück in seiner ganzen Breite durchschneidender und sehr bemerkbarer Erdriß entstanden war“. Es mußte den umfangreichen Erdrutschen mit umfassenden Sicherungsbauten entgegengetreten werden, um den Tunnelarbeiten¹⁰³ ein sicheres und ungefährdetes Fortschreiten überhaupt zu ermöglichen. Der kurz zuvor neu gedeckte „Pulverturm“ am Südhange des Schloßberges und das Stück mittelalterlicher Mauer, das ihn mit der Stadt und dem Schlosse Stein verband, waren ebenfalls durch die Erdbewegungen beschädigt worden; sie wiesen Risse auf und waren bereits um zwei Fuß talwärts abgeglitten. Die Bahngesellschaft sah sich deshalb gezwungen, die gefährdeten Bauten aufzukaufen. Nicht ohne längere, zähe Verhandlungen gelang es ihr, den Turm und das Mauerstück zu erwerben. Die Direktion hatte damit gerechnet, daß Baden ihr die mittelalterlichen, schlecht erhaltenen Bauten unentgeltlich abtrete. Doch der Gemeinderat verlangte eine Entschädigung „mit Rücksicht auf die vielen und großen der Eisenbahnbaute schon gebrachten Opfer und eingeräumten Vorteile“; und auf diesem Standpunkt beharrte er. Der Kauf kam schließlich im November 1846 um 200 Franken zustande; diese beiden Teile der mittelalterlichen Festung Stein wurde aus Gründen der Sicherheit umgelegt und fielen damals dem Bahnbau zum Opfer. Die Arbeiten am Südstollen gestalteten sich dermaßen beschwerlich und litten so sehr unter der Bewegung von Schutt und Fels, besonders bei schlechter Witterung, daß man befürchtete, „die Tunnelbohrer würden wohl von der Nordseite her südlichen Him-

¹⁰³ Wir lesen hierüber im Bericht über die „Verhandlungen der 2. Generalversammlung der Schweizerischen Nordbahngesellschaft vom 2. September 1847“ folgendes: „Auch der Tunnelbau bot besondere Schwierigkeiten dar, indem der südliche Abhang des zu durchbrechenden Schloßberges eine große Masse von zerflüfteten, mit Tonadern durchzogenen Felsen enthielt, so daß, nachdem man bereits einen senkrechten Einschnitt von beträchtlicher Länge hergestellt hatte, die ganze Masse in Bewegung geriet und dem weitem Nachrutschen durch Wandmauern von großer Stärke Einhalt getan werden mußte. Wertvolle Weinberge wurden dabei zerstört und mehrere Gebäude bedroht, was bedeutende Entschädigungen nach sich zog.“

mel erblicken, ehe beim Südstollen an einen Durchbruch überhaupt nur zu denken sei“. Schließlich gelang der Einbruch in den Berg auch von dieser Seite. Nun wurde in beiden Stollen fieberhaft gearbeitet, Tag und Nacht. Aber nicht in schichtweiser Ablösung, wie wir es bei so schweren Arbeitsbedingungen zu erwarten gewohnt sind; oft standen dieselben Männer tags und nachts im Stollen. Von einer gesetzlich geregelten Arbeitszeit wußte man damals noch nichts. Auch Häftlinge aus dem aargauischen Zuchthaus¹⁰⁴, das sich in Baden an der Kronengasse befand, wurden im Tunnelbau eingesetzt. Es war nicht das erste Mal, daß sie zu den Bahnarbeiten herangezogen wurden. Schon Mitte Mai hatte der Unternehmer Halblüzel von Trüllikon mit der Zuchthausverwaltung Baden einen Vertrag abgeschlossen, wonach er Häftlinge beim Trassebau einstellen konnte. Nachdem sich zwischen Halblüzel und der Zuchthausverwaltung Unstimmigkeiten ergeben hatten, wurden sie unter Stadlin beim Tunnelbau beschäftigt. Die „Züchtlinge“, wie man sagte, arbeiteten täglich ihrer 25 bis 30 Mann (die Anstalt zählte in jenen Jahren rund 100 Insassen) mehr als 11 Stunden¹⁰⁵ in den Stollen. Jeder erhielt 8 Batzen als Taglohn, und an die besonders Fleißigen unter ihnen wurde überdies noch ein Trinkgeld von 1 bis 2 Batzen ausbezahlt, jedoch unter dem Vorbehalt, daß Löhne und Trinkgelder der Anstaltskasse zufließen. So erhielten die Häftlinge nach ihrem langen und mühsamen Tagewerk in den Stollen als einzige Anerkennung von ihrer Anstaltsverwaltung einen Schoppen Wein. Im Herbst stellte die Direktion fest, daß die Arbeiten im Tunnel noch nicht so weit vorgeschritten waren, wie es der zum voraus berechneten Arbeitszeit entsprochen hätte. Da gelangte in diesem heißen Ringen um den Durchstich des Berges, das durch das Drängen der Zeit noch verschärft, den Einsatz aller Kräfte verlangte, die Bahndirektion mit dem Gesuch an die Regierung in Aarau, die Arbeiten auch des Sonntages nicht unterbrechen zu müssen, „um die so sehr verzögerten Bahnarbeiten bei günstiger Herbstwitterung noch

¹⁰⁴ Das Los der Strafgefangenen der damaligen Zeit war hart. Der Regierung und der Öffentlichkeit waren die Mißstände bekannt. An Verbesserungsvorschlägen fehlte es nicht, hingegen an den Mitteln. Vor allem nahm sich die Aargauische Kulturgesellschaft der Fragen des Strafvollzuges an, doch nur langsam wurden Verbesserungen durchgeführt. Infolge der ungenügenden hygienischen Verhältnisse und des schlechten Ernährungszustandes gab es, wie aus den Sterberegistern in Baden ersichtlich ist, außergewöhnlich viele Todesfälle.

¹⁰⁵ Arbeitszeit: 06.00—09.00, 09.20—12.00, 13.30—16.00, 16.20—19.00.

so viel wie möglich zu befördern“, wenn sie sich nicht hemmend für das ganze Bahnunternehmen auswirken sollten. Allein, dies so dringend empfohlene Begehren fand kein Gehör. Die Regierung war vorerst unschlüssig, wie sie sich entscheiden sollte und fragte den Bezirksamtman von Baden, Geißmann, an, „welchen Eindruck die Gewährung dieses Gesuches bei der Bevölkerung haben dürfte“. Dieser wies darauf hin¹⁰⁶, daß der Tunnelbau gute Fortschritte mache, seit einiger Zeit treibe man sogar von beiden Seiten einen Stollen vor. Vor allem aber betonte er in seinen Ausführungen, wie überaus lang jetzt schon die Arbeitszeit sei. „Die Männer“, schrieb er, „die die Woche durch angestrengt sind, arbeiten zudem noch zwei bis drei Nächte und bedürfen gewiß Sonntags der Ruhe. Das gleiche darf auch von den zu den Fuhrn verwendeten Pferden gesagt werden, denen man die strenge Arbeit mehr als zur Genüge ansieht.“ Schließlich könne die Direktion durch eine vermehrte Einstellung von Hilfskräften die Leistungen ebenso gut fördern als durch die Einführung der Sonntagsarbeit. Wohl nicht zuletzt wurde die aargauische Regierung zur Ablehnung des Gesuches dadurch bewogen, daß der Bezirksamtman darlegte, wie sehr es dem Empfinden der Badener Bevölkerung entgegengesetzt sei, wenn die Sonntagsruhe nicht eingehalten werde: „Außer besonderen Notfällen ist hierorts das Volk nicht gewohnt, an Sonntagen arbeiten zu sehen.“ Daß diese Auffassung tatsächlich damals unter der hiesigen Bevölkerung vorherrschend war, erkennen wir auch aus der Kritik, die nach einem Sprengungslück, das drei Tote gefordert hatte, geübt wurde. Diese Sprengung war ausnahmsweise an einem Sonntag vorgenommen worden; und die sogenannten „Heimlitucher“, wie damals in der Presse die Unzufriedenen genannt werden, sahen in diesem unglücklichen Vorfall nichts anderes, als eine Strafe des Himmels, weil die Sonntagsruhe nicht eingehalten worden war. So mag der Bezirksamtman mit seiner warnenden Stimme wohl das Richtige getroffen haben. Die aargauische Regierung versuchte insofern noch eine vermittelnde Haltung einzunehmen, als sie bei ihrer Ablehnung des Gesuches der Nordbahngesellschaft riet, sich, wie dies auch Geißmann vorgeschlagen hatte, in besonders dringlichen Fällen mit der Badener Geistlichkeit in Verbindung zu setzen, die „ihre Erlaubnis zur ausnahmsweisen Arbeit an einem Sonntag nie verweigern werde“, sodas so eine allseitig befriedigende Lösung gefunden werden könne.

¹⁰⁶ KZU Eisenbahnakten, 26. September 1846.

Doch noch andere „Heimlitucker“ machten sich bemerkbar. Es fehlte wohl dem Gemeinderat an den geeigneten Räumen zur Aufbewahrung der Pulvervorräte, die der Bauunternehmer für die Sprengarbeiten im Tunnel in greifbarer Nähe haben wollte. So war es bekannt geworden, daß der kantonale, patentierte Pulververkäufer und Gemeinderat Joseph Denzler von Baden, gewiß im Einverständnis mit Ingenieur Stadlin und dem Gemeinderat, sein Sprengpulver in der Kirche des Kapuzinerklosters aufbewahrte. Ja, es hieß sogar, er habe es in Privathäusern, mitten in der Stadt, untergebracht. Auch im Hause des Lehrers Xaver Frei an der Cordulagasse sollte sich ein Sprengstofflager befinden. Dies schien ein umso gefährlicheres und unvorsichtigeres Unterfangen zu sein, als im nämlichen Hause Eisenbahnarbeiter wohnten und zudem sich hier auch die Werkstätte der Feuerarbeiter (die Schmitte) befand. Schon allein an der Verwendung der Kapuzinerkirche als Pulvermagazin hatten einzelne Bürger Anstoß genommen. Dazu kam noch, daß die Ängstlichen für die wärmere Jahreszeit eine Explosion durch Blitzschlag in die Kirche befürchteten. Auch das sahen sie nicht gerne, daß die Kirchentüre nicht richtig abgeschlossen werden konnte. Hatte da nicht ein jeder Unbefugte Zutritt und konnte sich von dem gefährlichen Stoffe holen, so viel er wollte, ohne Kontrolle, und damit Unheil stiften? Die Zustände aber, wie sie im Hause Xaver Freis an der Cordulagasse herrschen sollten, fand die Nachbarschaft in ihrer sie alle bedrohenden Gefährlichkeit geradezu unhaltbar. Die sämtlichen Unzufriedenen wandten sich in ihrer Furcht vor einer möglichen Explosion um Hilfe an den Stadtrat. Gegen eine solche Unvorsichtigkeit sollte nun doch von Amtes wegen eingeschritten werden. Joseph Denzler wurde denn auch veranlaßt, die Kapuzinerkirche unverzüglich zu räumen und sein Sprengpulver an einen „entfernteren und minder gefährlichen Ort“ zu bringen. Allerdings ergab die Untersuchung, daß von den Überängstlichen die Sache eher übertrieben worden war. Im Hause Lehrer Freis fand sich damals kein Pulver mehr, und als später in derselben Angelegenheit nochmals Klagen laut wurden, durchforschte der Amtsweibel Reindle¹⁰⁷ die Häuser von Privaten nach diesem gefährlichen und gefürchteten

¹⁰⁷ Stadtarchiv Baden, Missiven: „Bey den Häuser durchsuchungen hatte sich kein Pulvervorrath vorgefunden, weder beim H. Stadlin Circa 20 Pfund welches gekauft wurde vom H. Pulververwalter Dänzler in Baden.

Baden, den 24. August 1846.

Reindli Amtsweibel.“

Sprengstoff wiederum vergeblich; seine Hausdurchsuchungen vermochten kein einziges Körnchen Pulver ans Licht zu schaffen.

Später gelangte Stadtmann Hanauer erneut im Namen von Badener Bürgern an Ingenieur Stadlin. Die Leute klagten darüber, daß am Schloßberg leichtfertig gesprengt würde, sodaß die Zuschauer sich in Lebensgefahr befänden. In ihrem Namen forderte der Stadtmann vom Unternehmer zum Schutze der Bevölkerung „hörbare Zeichen vor der Losbrennung eines Schusses“. Hierin aber ließ sich Ingenieur Stadlin keine Vorschriften machen. Er betonte in seiner klaren und trafen Antwort, daß „alle nötigen Vorsichtsmaßregeln getroffen waren, um jeglicher Art von Gefahr vorzubeugen“. Einzig auf der Zürcherseite sei letzte Woche ein Schuß losgebrannt, der trotz Vorsichtsmaßnahmen „einige Steine ausspie“. Dadurch waren einige Dachziegel beschädigt worden, doch hatte Stadlin schon alle ersetzt. Ganz besonders nachdrücklich wandte er sich gegen die Forderung des Warnsignales: „Was dann Ihre Aufforderung von hörbaren Zeichen anbetrifft, so erlaube mir, Ihnen zu erwidern, daß eben durch solche Zeichen das müßige Publikum aufmerksam gemacht und herbeigelockt wird, und sich alsdann eben der Gefahr aussetzt, gegen welche es bei Ihnen Klage führt.“ Sein Schreiben an den Badener Stadtmann läßt keine Zweifel darüber aufkommen, wie wenig willkommen ihm die Zuschauer überhaupt waren, wenn er in seinem Brief betont, daß derjenige, der bei seiner Arbeit bleibe, ohnehin nicht bedroht werde. Wiederum andere fühlten sich durch die ständigen Sprengarbeiten in den Stollen in ihrer Nachtruhe gestört und wandten sich mit ihren Klagen an die Stadtbehörde. Tatsächlich fanden sie Gehör. Der Stadtrat versprach ihnen, gegen das Sprengen zur Nachtzeit ein Polizeiverbot zu erlassen. Freilich trat es nie in Kraft. Ingenieur Stadlins Standpunkt war auch diesmal wieder einfach und klar. In seiner Antwort legte er dar, daß er vertraglich verpflichtet sei, Tag und Nacht zu arbeiten, und sich deshalb auch gezwungen sehe, Tag und Nacht zu sprengen. Er wußte aber einen Ausweg. Er schlug nämlich dem Stadtrat¹⁰⁸ vor, das Polizeiverbot noch etwa 8 Tage zurückzuhalten. Es ging ihm darum, Zeit zu gewinnen. Seine Rechnung war einfach: Mit jedem Tag wurden die Stollen tiefer in den Schloßberg hineingetrieben, und mit jedem Tag wurden auch „die Schüsse dumpfer“ und für die empfindlichen Ohren der Unzufriedenen weniger

¹⁰⁸ Stadtarchiv Baden, Missiven, 28. Oktober 1846.

gut hörbar. Seine Rechnung mußte sich offenbar bewährt haben: das polizeiliche Sprengverbot unterblieb.

Was die Bevölkerung beanstandet hatte, waren Kleinigkeiten, und die Gemüter beruhigten sich rasch; die Leute gewöhnten sich an den neuen Betrieb, den die Tunnelbaute mit sich brachte. Allerdings ein Ereignis — wir haben es bereits kurz erwähnt — beschäftigte die Bürger noch lange Zeit. Bei einer Sprengung am 8. November wurden einige Arbeiter verletzt, und obschon den Verunfallten „alle erdenkliche ärztliche Hilfe geleistet wurde“, starben zwei am 10. November und ein dritter, „an dessen Aufkommen man gezweifelt hatte“, erlag seinen Verletzungen am 15. November. Unter „großer Anteilnahme der Bevölkerung“ und unter dem Geleite der fast vollzähligen Belegschaft, wie eine Zeitung damals schrieb, wurden die Opfer bestattet. Sie waren nicht die einzigen, die ihr Leben beim Bahnbau verloren. Noch weitere sechs Arbeiter, wie aus den katholischen und protestantischen Totenregistern der Stadt Baden ersichtlich ist, fielen Krankheiten, namentlich dem Typhus zum Opfer. Es war nicht leicht, die Verunfallten und Kranken zur Pflege unterzubringen. Das damalige städtische Spital war ohnehin überfüllt und konnte sie nicht aufnehmen. Darum sprach die Bahndirektion den Wunsch aus, im Kapuzinerkloster ein Notspital einrichten zu dürfen. Der Stadtrat machte aber die Nordbahngesellschaft darauf aufmerksam, daß zurzeit allgemein Wohnungsnot herrsche, und daß ihr ja ein eigenes Haus am Cordulaplatz in Baden zur Verfügung stehe, das sie für diesen Zweck verwenden könne. Er wies das Gesuch ab, da er von einer solchen „Krankenanstalt Störung und Gefahr“ für die Gemeindeschulklassen befürchtete, die im Kapuzinerkloster untergebracht waren. Er entschuldigte sich für seine ablehnende Antwort, indem er darauf hinwies, daß „das obere, einzig noch verfügbare Stockwerk“ weder heizbare Zimmer, noch „Feuereinrichtungen besitze“, die eine solche Verwendung der Räume als empfehlenswert erscheinen ließen. So mußte sich denn die Bahngesellschaft anderweitig nach Krankenzimmern umsehen. Das Kapuzinerkloster jener Jahre diente den verschiedensten Zwecken. In seinen Zellen wohnten arme Bürger, einzelne Räume dienten, wie gesagt, als Schulzimmer, im ehemaligen Bibliothekzimmer waren die Gewehre der Badener Kadetten aufbewahrt, und im Kreuzgang exerzierten sie bei schlechter Witterung. In einem der Klostergebäude hatte der Stadtgärtner Anton Dreyer sein Emd eingelagert, im Klosterhof zog

er seine Obstbäume und Rosensträucher, und hier hatte er die „15 Fuder seiner verschiedenen Erdsorten“ gemischt. Und nun erhielt die Bahngesellschaft noch von der Stadt die Bewilligung, hier, im Kapuzinerkloster, für ihre Arbeiter eine Suppenanstalt einzurichten. Der strenge Winter und die lange Arbeitszeit hatten es wohl als ratsam geboten, doch mindestens einmal des Tages den sehr beanspruchten Männern „eine gesunde, nahrhafte, wärmende Speise zu verschaffen, um hierdurch bei der nasskalten Witterung den Gefahren typhöser Krankheiten, die sich geltend machen wollten, zu begegnen“. Damit die Suppe gehaltvoll sei, hieß es im Gesuch, müsse sie 5 bis 6 Stunden kochen. Darum wäre es angebracht, wenn der Koch in der Nähe der Küche schlafen könne, am besten in einer der Zellen. Ob die Stadt dies wirklich bewilligte, wissen wir nicht. Hingegen wurde die Suppe — dies entnehmen wir dem Briefwechsel zwischen der Bahngesellschaft und der Stadt — in der ehemaligen Klosterküche zubereitet, und die Klosterkirche, das frühere Pulvermagazin Denzlers, diente vom Dezember 1846 bis zur Vollendung der Bahnbauten als Ekraum. An einer andern Stelle war der Bahngesellschaft ein Lagerraum für Holz und Lebensmittel zugewiesen worden. Wohl nicht ganz zu Unrecht klagte Stadtgärtner Dreyer über die Unordnung und Unruhe, die ein solcher Betrieb in die Klostermauern brachte¹⁰⁹.

Unter den Unzufriedenen des Jahres 1846 ist neben den eher Ängstlichen und Kleinlichen, die am Sprengen und an der Aufbewahrung des Pulvers Anstoß nahmen und über ihre gestörte Nachtruhe klagten, noch eine Gruppe von Badener Bürgern zu erwähnen, deren Klagen vielleicht von allen vorgebrachten die gewichtigsten waren. Diesmal richteten sie sich nicht gegen den Unternehmer der Tunnelbaute, sondern gegen die Stadtbehörde selbst. Das waren die Bürger aus dem

¹⁰⁹ Dreyer gelangt in dem folgenden Schreiben vom 21. April 1847 an den Stadtrat: „Ich wünschte, Sie möchten nur einsehen, was mir bis dahin schon Schaden zugefügt ist worden, das Land samt den sich befindenden Gewächse wurde mir zum Teil vertreten und auch verkarrt beim Holzzuführen, frische Ansaaten sogar im Innern des Gartens ruiniert, nichts ist mehr gesichert, Leitern, Eaden, Strohecken und dergl., die ich bei meiner Gärtnerei gebrauche, alles was diesen Leuten der Eisenbahnküche teils zum Lager oder sonst zum Gebrauch anständig ist, wird nur genommen und verwendet, und man muß recht gefällig sein, wenn man nach langem Suchen wieder zu seinem Eigentum kommt. Von andern Unannehmlichkeiten, denen man wegen der Unreinigkeit ausgesetzt ist, will ich mit Stillschweigen übergehen, und ist gut, daß bis anhin noch kalt und frische Luft war, bei der Hitze würde die ganze Umgegend und die Luft verpestet.“

Stühlquartier. Durch umfangreiche Gebietsabtretungen, die von ihnen gefordert worden waren — zahlreiche Wohnhäuser, Ställe und Scheunen hatten an der Bruggerstraße der Bahn weichen müssen — fühlten sie sich hart betroffen. Diese Abtretungen waren auch, im Gegensatz zu den meisten Fällen¹¹⁰, nicht freiwillig erfolgt. Mit allen Mitteln hatten sie sich für ihre Güter gegen die Ansprüche der Bahngesellschaft eingesetzt. Bis an die aargauische Regierung waren sie gelangt, doch mußten auch sie sich schließlich dem Entscheid der Schatzungskommission und des Schiedsgerichtes als letzter Instanz unterziehen. Bei diesen Leuten blieben nach allem, was sie durchgemacht hatten, Mißstimmung und Unzufriedenheit zurück. Dazu kam noch, daß sich das ganze Quartier von der Stadt abgeschnitten und im freien Verkehr durch die Bahnlinie behindert fühlte. Mußten doch die Stühler auf ihrem Weg zur Stadt, oder die Badener Bürger von der Stadt zu ihren Bauerngütern im Stühl, mehrmals des Tages vor der Bahn- schranke warten, oft 10 Minuten und länger, wie es der Willkür Dritter gerade gefiel. Darum forderten die betroffenen Leute aus dem Stühl und aus der Stadt selbst, ihrer einundzwanzig¹¹¹, „einen festen Fußsteig“ über die Bahnlinie, ungefähr an der Stelle des heutigen Augartens. Dieser Fußsteg¹¹² sollte ihr Quartier mit der Stadt verbinden und ihnen den früheren, unbehinderten Verkehr wieder ermöglichen. Sie brachten ihr Anliegen vor die städtischen Behörden; diese sollten ihre Interessen für sie vor der Bahngesellschaft vertreten. Sie sahen sich aber vom Stadtrat in ihren Nöten nicht richtig verstanden und in ihren Bestrebungen nur ungenügend unterstützt. Überhaupt machte sich damals bei den Leuten aus dem Stühl eine gewisse Erbitterung bemerkbar. Sie beklagten sich nicht nur über die schlechtere

¹¹⁰ „Hier gelangen“, wie es im Schätzungsberichte heißt, „alle Häuserankäufe durch freigebige Angebote der Direktion, auch die meisten Grundstücke wurden so erworben.“

¹¹¹ Unter ihnen war auch Fürsprecher Baldinger, der sich immer vor dem Großen Rat in Aarau für das Eisenbahnwesen eingesetzt hatte und der gewiß nicht als eisenbahnfeindlich galt. Auch er wandte sich in einem Schreiben an den Gemeinderat Baden und teilte ihm mit, wie sehr er es jetzt als eine Zumutung empfinde, auf dem Wege zu seinem Bauerngut durch eine Schranke aufgehalten zu werden.

¹¹² In der Stadtbehörde war man der Meinung, der von der Bahngesellschaft neu geschaffene Übergang an der Bruggerstraße werde für Bauholzfuhrn ungeeignet sein. Deshalb verlangte der Stadtrat von der Bahndirektion einen zweiten Übergang oder die Verlegung des städtischen Werkplatzes vom Stühl in die Obere Vorstadt auf Kosten der Bahngesellschaft.

Verbindung mit der Stadt, sie fühlten sich allgemein benachteiligt. Es fehlte jede Straßenbeleuchtung, man vermied „das Ausschellen von Publikationen, am meisten litt man aber unter dem Wassermangel“. Das ganze Quartier hatte nicht einmal eine eigene Wasserversorgung. Umsonst verlangten die Gtühllleute von ihrer Behörde immer wieder einen Brunnen an der Bruggerstraße. Sie legten, schon zum zweitenmal, dem Stadtrat ihr dringendes Anliegen nach eigenem Wasser vor und machten ihn darauf aufmerksam, daß sich nun bei der Tieferlegung der Bruggerstraße auf eine Länge von 660 Fuß, die durch die Bahnlinie nötig geworden war, leicht gleichzeitig eine Wasserleitung anbringen lasse. Die Gtühler unterließen es auch nicht, mit ihrem Gesuch der Stadtbehörde zugleich die Verantwortung für einen möglichen Brand in ihrem Quartier zu überbinden, da ihnen zurzeit überhaupt die Mittel fehlen würden, ihn zu löschen. Was umso bedenklicher sei, fügten sie bei, weil eine Feuersbrunst gerade jetzt mehr denn je befürchtet werden müsse, da die Brandgefahr durch die vielen fremden Arbeiter, die sich in der Stadt aufhielten, bedeutend erhöht worden sei. Doch vorläufig blieben alle ihre Klagen vor der Stadtbehörde ohne Verständnis und Gehör. Da gingen die Gtühler Bürger in ihrer Verzweiflung so weit, daß sie dem Stadtrat mit einem Schulstreik drohten. Sie sahen ihre Kinder auf dem Weg zur Schule im Gewühl des stoßenden Verkehrs vor der geschlossenen Bahnschranke, oder im hastigen Vorwärtsdrängen von Vieh und Wagen nach dem Öffnen der Schranken, kurzum in der allgemeinen Unordnung des unregelmäßigen Verkehrs, in Lebensgefahr. In dem drohenden Schreiben der Einundzwanzig an den Stadtrat hieß es: „Der erste Unfall, wo im Gedränge von Wagen und Vieh ein Kind Schaden nimmt, wird gewiß Verweigerung des Schulbesuches aller zur Folge haben, bis Sie für eine gefahrlose, ungehinderte Verbindung mit der Stadt werden gesorgt haben.“ Der Verkehr scheint sich dann allerdings trotz der hemmenden Bahnschranke nicht so gefährvoll gestaltet zu haben, wie es die Leute vom Gtühl voraussehen glaubten, sodaß mit dem angedrohten Schulstreik nie Ernst gemacht zu werden brauchte.

Übrigens waren die Gtühler nicht die einzigen der Gemeinde, die sich durch die Veränderungen hart betroffen fühlten und Opfer zu bringen hatten, die nicht mit Geld aufgewogen werden konnten. Die Bahnanlage brachte es mit sich, daß einzelne altgewohnte Verkehrswege nicht weiter bestehen blieben; so einer im Hasel, ein anderer im Länd-

li, der sogenannte Kapuzinerweg, und nicht ohne Kampf wurden beide von der Bevölkerung aufgegeben. Die Frage, wie der Bahnübergang beim Falken zu gestalten sei, beschäftigte während längerer Zeit die Behörden der Stadt und die Bahndirektion. Schon damals trafen beim Falken zwei Straßen zusammen, der Weg vom Schloßberg her durch die Reben und die Mellingerstraße, und beide wurden unmittelbar vor dem Falken durch die Bahnlinie geschnitten. Wenn es nach dem Wunsche der Badener gegangen wäre, hätten die Schranken beider Übergänge regelmäßig geöffnet und geschlossen werden müssen, wie es der Zugverkehr verlangte. Die Bahndirektion hingegen war der Meinung, nur die Hauptstraße nach Mellingen sei dem Verkehr nach Möglichkeit offen zu halten, der Weg zur Burghalde hinauf gestatte es als Nebenstraße wohl, daß er „in der Regel durch eine Barriere geschlossen und nur zur Zeit der frequenten Benutzung geöffnet bleibe“. Dabei war vorgesehen, daß die Fahrberechtigten jederzeit die Öffnung der Schranken vom Bahnwärter, der die Mellingerstraße zu bedienen hatte, verlangen konnten. Mit dieser Einschränkung wollten sich die Badener aber nicht abfinden. Die Bahndirektion gab jedoch nicht nach, abgesehen davon, daß die Einstellung eines zweiten Wärters „von bedeutenden Kosten begleitet wäre“, legte sie dar, wie gefährlich es sei, wenn ein Mann gleichzeitig zwei Übergänge zu überwachen hätte. Gerade „bei dieser Nähe des Bahnhofes könnten leicht Unglücke herbeigeführt werden, wenn der Wärter verhindert würde, bei so komplizierten Weg- und Bahnabsperungen, die Annäherung eines Zuges zu beobachten“. Dies waren die beiden wichtigsten Gründe, mit denen Martin Escher-Hefz den Standpunkt der Bahndirektion erklärte, und ihnen fügten sich schließlich die Badener. Sie vertrösteten sich damit, indem sie der Bahngesellschaft gegenüber den Standpunkt einnahmen, daß es sich bei dieser unbefriedigenden Lösung nur um ein „Provisorium“ handeln dürfe.

Auch in diesem Jahre, 1846, als die Arbeiten schon im Gange waren, gab es der Kleine Rat in Aarau noch nicht auf, für eine Zusammenarbeit von Zürich und Basel sich einzusetzen. Noch immer konnte die Aargauer Regierung sich im Grunde genommen nicht damit abfinden, daß die Bahn nach Koblenz führen und dort das schweizerische Gebiet verlassen sollte. Gewiß hatte die Regierung in Aarau unter dem Druck der Verhältnisse die Zürcher Pläne unterstützt, aber eigentlich galten ihre Sympathien noch immer einer Bahnverbindung

mit Basel. So gelangte Ende März der Kleine Rat wieder an die Nordbahndirektion mit dem Anliegen¹¹³, noch einmal zu prüfen, ob „nicht doch noch das linke Rheinufer im Interesse der schweizerischen Verkehrsverhältnisse und der aargauischen Bevölkerung für die Bahnlinie gewählt werden könne“. Martin Escher-Heß schob in seiner Antwort vom 28. März die Entscheidung Basel selber zu, indem er der aargauischen Regierung schrieb, wenn der Kanton Baselland „in ähnlicher Weise wie der Aargau entgegenkomme und der dortige Landrat eine annehmbare Konzession erteile, würde die Bahngesellschaft selbstverständlich prüfen, ob es dem Unternehmen nicht vorteilhafter wäre, seinen Endpunkt auf dem linken Rheinufer zu suchen“. So aber sehe sich durch die ablehnende Haltung der beiden Basel die Bahngesellschaft buchstäblich gezwungen, sich ans Ausland zu wenden, und dieses, nämlich die großherzogliche Regierung von Baden, habe ihr größtes Verständnis und Vertrauen entgegengebracht. Auf Grund dieser Antwort, die jedem weniger eifrigen Vermittler keine Hoffnung mehr gelassen hätte, wagte der Kleine Rat in Aarau noch einmal den Versuch, Basel zur Mitarbeit heranzuziehen. Nicht etwa, daß die kantonale Eisenbahnkommission in Aarau für die Haltung der Zürcher kein Verständnis gehabt hätte, nein, sie fand es begreiflich, daß Zürich nach so großer Gleichgültigkeit und so viel Widerstand der beiden Basel nichts mehr für eine Zusammenarbeit unternehmen wollte. Doch waren es Erwägungen militärischer Art, wie zum Beispiel, daß es im Kriegsfall nicht möglich wäre, über eine rechtsrheinische Bahn Truppen zu Hilfe zu schicken, die sie, neben ihren ständigen Sympathien für eine Annäherung an Basel, veranlaßten, dem Kleinen Rat doch noch den Antrag zu stellen, die beiden Kantone nochmals aufzufordern, sich am Bahnunternehmen zu beteiligen, „wobei in Aussicht zu stellen wäre, daß bei Versagen des Entgegenkommens von ihrer Seite der Erteilung einer Konzession zum Durchzug der Zentralbahn (Hauensteinbahn) durch aargauisches Gebiet sich schwer zu übersteigende Hindernisse entgegenstellen dürften, eine Begründung“, wie die Eisenbahnkommission meinte, „die sich indessen vorzüglich bei mündlichen Verhandlungen passend anbringen und ausführen ließe“. Gemäß dem Vorschlag der Eisenbahnkommission entsandte der Kleine Rat die Regierungsräte Frey-Herosé und Siegfried zu Verhandlungen für den 10. und 11. April nach Basel und Liestal. Doch auch diesmal

¹¹³ KAU Prot. des Kleinen Rates, 23. März 1846.

ließen sich die beiden Basel wieder nicht beeinflussen. Als aber anfangs Juli in den Zeitungen zu lesen war, daß das Großherzogtum Baden der Nordbahngesellschaft die Konzession für die rechtsrheinische Bahn erteilt habe, beschloß die aargauische Regierung am 2. Juli nochmals, zu Verhandlungen nach Liestal zu reisen. Diesmal war am 4. Juli der ganze Regierungsrat von Baselland dort versammelt und nahm das Anliegen der Aargauer, das Landesstatthalter Siegfried und Regierungsrat Lindemann vorbrachten, entgegen. Jetzt endlich erklärte sich die Landschäftler Regierung zu Besprechungen mit der Nordbahngesellschaft bereit, und die Aargauer Regierung unterrichtete, um die Wende zum Guten in Liestal nicht ungenützt zu lassen, unverzüglich die Nordbahndirektion. Doch von Frey-Herosé, der damals an der Tagsatzung in Zürich weilte, traf die Antwort ein, die Direktion erkläre sich „außer Stand, neue Verhandlungen anzuknüpfen, da sie gegenüber dem Großherzogtum Baden bereits gebunden sei“. So kam das endliche Einlenken Basellands zu spät. Dies bedauerte der Kleine Rat in seiner Antwort¹¹⁴ vom 16. Juli an die Landschäftler Regierung. Große Erbitterung und Enttäuschung sprechen aus diesem Schreiben, wenn wir hier lesen, „die ganze Bahnangelegenheit befände sich jetzt nicht auf dem Stande, wenn früher bei Baselland und Baselstadt für die Nordbahn größere Willfährigkeit vorhanden gewesen wäre und die Unterhandlungen vom 10. und 11. April nicht so fruchtlos verlaufen wären“. Aber alle gut gemeinten Versuche zur Vermittlung hatten fehlgeschlagen, und durch die Gleichgültigkeit Basellands sei es nun dahin gekommen, daß „die Schweiz des ausschließlichen Besitzes der ersten, in ihrem Interesse und durch Bemühungen und Anstrengungen ihrer Bürger erbauten Eisenbahn verloren gehe“.

Wenn auch zu Ende des Jahres 1846 der Bau des Trasses auf Aargauer Boden noch lange nicht beendet und der Durchstich durch den Schloßberg noch nicht gelungen war, so standen doch der Bahnhof und seine Nebengebäude vollendet da; am 26. Dezember konnte Ingenieur Bürkli die neuen Bahnhofgebäude¹¹⁵ „in die Feuerasssekuranz eintragen lassen“. Für die Errichtung des Bahnhofes auf dem Hasel-

¹¹⁴ KAU Eisenbahnakten, 14. Juli 1846.

¹¹⁵ „Die Arbeiten im Bahnhofs zu Baden wurden größtenteils aargauischen Unternehmern übertragen, obgleich“, wie die Nordbahndirektion der aargauischen Regierung darlegte, „bewährte Werkmeister des Kantons Zürich niedrigere Forderungen gemacht hatten.“

feld hatte die sogenannte Rentmatte, einen Platz von 7,5 Jucharten, an die Bahngesellschaft abgetreten werden müssen. Dieses Feld zu verlieren, war für die Stadt Baden keine Kleinigkeit, da es mancherlei Zwecken diente. Hier fanden regelmäßig die Musterungen und Inspektionen statt, hier hielten die Turner und Schützen ihre Übungen ab. Beide mußten sich nun nach einem neuen Platz umsehen. Schließlich wurden auf der Rentmatte noch die Badener Viehmärkte abgehalten. Da Bahningenieur Fehr nun schon im April 1847 denjenigen Teil der Rentmatte beanspruchen wollte, der die Einfahrt zum Bahnhof bilden sollte, kam der Gemeinderat in die größte Verlegenheit. Welchen Platz konnte er da von einem Tag zum andern für den Viehmarkt aufreiben, besonders da der Gstühlplatz, der noch in Frage gekommen wäre, über und über mit Holz beladen war und namentlich der Bahn zur Lagerung der Schwellen diente? So richtete er an die Bahndirektion „den dringenden Wunsch“, der Stadt die Rentmatte noch bis zum Viehmarkt zu überlassen, oder denn aber als Ersatz den Gstühlplatz für diesen Zweck zu räumen.

Im Jahre 1846 war bei allen Verzögerungen durch die Expropriationen im Aargau — von Zürich bis Baden waren ihrer 1090 durchzuführen — und den Schwierigkeiten, die das Gelände unerwarteterweise geboten hatte, die Nordbahndirektion in der Verwirklichung ihres Werkes dem Ziele um einen bedeutenden Schritt näher gekommen. Gewiß waren auf Seite der Bahngesellschaft und der Bevölkerung Fragen zu lösen gewesen, die von den beiden Beteiligten Geschick und guten Willen verlangt hatten. Manches hatte dem Kampf gerufen, manches der Erbitterung über die notwendigen Opfer. Und hin und wieder waren die Nörgler zum Wort gekommen und hatten sich mit Kleinigkeiten abgemüht. Doch schließlich siegte über alle Widerstände jener gute Geist, der dem Werk in seinen Anfängen die Wege geebnet hatte und es auch noch bis zu seinem guten Ende unterstützen wollte, so wie es am 14. November dieses Jahres in der Dorfzeitung zu lesen war: „Setzen wir uns daher alle, die den Vorteil haben, das große Werk in der Nähe zu sehen und dessen Meisterarbeiten zu bewundern — setzen wir uns über die Kleinigkeits- und Waschweiberpolitik hinweg und lassen wir dem Unternehmen diejenige Anerkennung angedeihen, welche es verdient. So und nur so wird Baden, namentlich gegenüber den Erbauern, den Platz behaupten, auf dem es bei Beginn durch sein freundliches Entgegenkommen gestellt worden ist.“

Dem Tunneldurchstich bis zur Einweihung der Strecke Zürich—Baden

1847

Im Frühling 1847 machte der Stadtmann von Baden in der Ortsbürgerversammlung folgende Feststellung: „Der Bau der Eisenbahn hat im Laufe dieses Winters vorteilhaft auf die Erwerbsverhältnisse eingewirkt, und sowohl durch den Ankauf von Liegenschaften zu gutem Preise, als auch durch Arbeitslöhne vieles dazu beigetragen, daß die Lebensmittelnot leichter ertragen wurde.“ Tatsächlich waren in Baden die Liegenschaftspreise gestiegen. Abgesehen von der damals allgemein herrschenden Teuerung hatten die Ankäufe vonseiten der Bahngesellschaft diese Entwicklung gefördert. Ohne langes Markten zahlte sie gute Preise. So ist es auch ganz selbstverständlich, daß die Badener in den häufigsten Fällen ohne Vermittlung¹¹⁶ der Schatzungskommission mit ihr handelseinig wurden. Wie vorteilhaft sich die Liegenschaftsverkäufe für den einzelnen auswirken konnten, zeigt das folgende Beispiel: Für eine Scheune mit Garten im Gstühl, an die die Witwe Klara Oederlin das lebenslängliche Nutzungsrecht besaß, hatte ihr bisher ihr Sohn einen jährlichen Pachtzins von 64 Franken bezahlt. Nachdem er diesen Besitz mit ihrer Einwilligung an die Bahngesellschaft für 6000 Franken verkauft hatte, stieg die jährliche Nutzung um das Vierfache, da sie fortan 4 % der Verkaufssumme, 240 Franken, erhielt. Auch die Käufe, die die Gemeinde betätigte, wurden durch die guten Preise, welche die Bahngesellschaft zahlte, beeinflusst. Ein Beispiel dafür bietet der Handel um das Falksche Haus. Dieses war im Brandkataster auf Fr. 1600.— geschätzt und zu Fr. 1400.— versichert, und Drechslmeister Falk hatte es seinerzeit für Fr. 1840.— gekauft. Jetzt, im Jahre 1847, forderte er dafür von der Gemeinde Fr. 11 000.—, und um Fr. 6000.— erwarb sie es schließlich, in der Absicht, es mit dem angrenzenden Franzosenhause abzubrechen¹¹⁷. Es

¹¹⁶ Von einer Gesamtsumme von Fr. 192 601.45 gelangten Fr. 185 312.61 zur gütlichen Auszahlung, und zwar schon am 9. Mai 1846 der größte Teil der Gelder, nämlich Fr. 142 558.—.

¹¹⁷ Das Franzosenhaus wurde erst nach dem Oktober 1847 abgerissen; vgl. Prot.

kam auch zu eigentlichen Überforderungen der Liegenschaftsbesitzer gegenüber der Bahngesellschaft. So verlangte damals Franz von Belmont, Vormund des Joseph Müller zum Engel, von der Bahndirektion für eine Scheune seines Mündels samt Garten 9500 Franken. Die Direktion machte ihm ein Gegenangebot von 4000 Franken, das Regierungsrat Borfinger von Baden, den Belmont um Rat gefragt hatte, ob er darauf eingehen solle, immer noch als günstig bezeichnete und zur Annahme empfahl. Ganz besonders hohe Preise wurden, nach der Eröffnung der Bahn, für Bauplätze beidseitig der Zufahrt zum Bahnhof bezahlt. An einer Steigerung erhielt die Gemeinde Baden von Martin Egloff für elf Plätze an dieser Lage 16 230 Franken. Auch für den Anstieg der Löhne machte man die Bahngesellschaft verantwortlich. Durch den Bahnbau hatte die Nachfrage nach Arbeitskräften zugenommen. Gemäß einem Bericht des Bauinspektors von Baden¹¹⁸ stiegen hier die Tagelöhne durchschnittlich um 4 Batzen, das heißt ein Maurer erhielt statt 11 bis 12 Batzen, 16 bis 17, und ein Handlanger 12 statt 8 bis 9 Batzen. Als 1846 im Kloster Wettingen Umbauten für das hier neu eingerichtete Lehrerseminar durchgeführt wurden, kamen diese Bauarbeiten bedeutend höher zu stehen, als die kantonale Baukommission¹¹⁹ sie veranschlagt hatte, „weil die Arbeiter und Tagelöhner schwer und nur gegen größeren Lohn erhältlich waren“. Daß Handel und Wandel lockten, zeigt die vermehrte Niederlassung von Ortsfremden. Wie der Gemeinderat in seinem Überblick für das Jahr 1846 feststellt, gehören sie aber meistens in die Klasse der mindest Besteuernten. Doch heißt es in einem andern gemeinderätlichen Bericht von diesen Beisassen: „Sie legen größere Betriebsamkeit und mehr haushälterischen Sinn an den Tag als die Ortsbürger selbst; daher kommt es, daß nach und nach der liegenschaftliche Besitz und die bessern Gewerbe in ihre Hände wandern.“ Noch weniger gern gesehen waren die Juden, die, durch den guten Geschäftsgang angelockt, sich ebenfalls in Baden ansiedelten. Schon am 4. April 1848 stellte der Gemeinderat bei der aargauischen Regierung das Gesuch, keine weiteren Niederlassungsbewilligungen an Israeliten mehr zu erteilen, sondern sie „vielmehr noch zu vermindern“, da nach dem neuen Gesetze schon

des Gemeinderates vom 20. Oktober 1847, Stadtarchiv Baden, und Frieder, Stadtgeschichte S. 635.

¹¹⁸ Stadtarchiv Baden, Missiven, 31. Januar 1848.

¹¹⁹ KAU Prot. des Kleinen Rates, 9. April 1846.

eine beträchtliche Anzahl „von Hebräern aus den benachbarten Judengemeinden ihren Aufenthalt in Baden bewilligt erhalten hätten“. Allerdings wurde diesem Wunsche vom Kleinen Rat nicht entsprochen. Die allgemein besseren Verdienstverhältnisse haben gewiß dazu beigetragen, daß die im November 1845 geplante „Suppenanstalt“ damals noch nicht eingerichtet werden mußte. Im Winter 1846/47 hingegen machten es Teuerung und Knappheit der Lebensmittel in der Stadt Baden notwendig, die „Suppenanstalt“¹²⁰ nun zu schaffen. Die Badener richteten sie mit Hilfe von freiwilligen Spenden im alten Spital ein, und „sie trug“, wie Stadttammann Hanauer feststellte¹²¹, „in Verbindung mit der im Bau der Eisenbahn gebotenen Gelegenheit des Broterwerbes das meiste dazu bei, daß die Not in der Gemeinde nicht so drückend und weniger nachhaltig als anderwärts war“. Aus demselben Bestreben, die Lebensmittelnot für die Armen erträglicher zu gestalten, wurde, weil der Obstertrag in diesem Jahre äußerst groß ausgefallen war, ein Gemeindedörrofen¹²² eröffnet. Den Bedürftigen sollte wenigstens auf diese Weise Gelegenheit geboten werden, sich billig Vorräte für den Winter anzulegen.

Nach dem langen, strengen Winter machten in diesem Frühjahr die Bauarbeiten gute Fortschritte. An allen Baustellen wird mit größtem Eifer gearbeitet. Das Trasse ist von Zürich bis Dietikon beendet, die Schwellen und Schienen sind gelegt, die Strecke ist für die Probefahrten bereit. Alle Bahnhöfe und Aufnahmegebäude der ganzen Limmattalstrecke, unter ihnen auch die Bahnhofanlage von Baden, wie wir gehört haben, sind fertig erbaut. Für die Baustellen auf dem Gemeindegebiet

¹²⁰ An Sparsuppe wurde ausgeteilt:

a) an einen Kreuzer den Schoppen für Bürger und Einsassen	7 432
b) an arme Bürger gegen Vergütung des Pfleramtes	14 960
c) an Arme unentgeltlich	31 218
d) an Gemeindsangehörige von Ennetbaden auf Rechnung dortiger Gemeinde	3 504
Samthaft (142 Saum 78½ Maß) Schoppen	57 114

¹²¹ Stadtarchiv Baden, Bericht des Gemeinderates pro 1847 an die Ortsbürgergemeinde.

¹²² Der gemeinderätliche Bericht äußerte sich zu dieser Einrichtung: „Das An sammeln und Aufbewahren gedörrten Obstes ist seit einiger Zeit hier außer Übung gekommen, durch Anlage eines Gemeindedörrofens sollte es wieder möglich sein, dieser Anstalt bei der hiesigen Einwohnerschaft neuen Eingang zu verschaffen.“ — Im Herbst 1847 wurden in der Badener „Dörranstalt“ 2597 Viertel Obst gedörrt.

der Stadt Baden allein lieferten eine Zeitlang sieben Streinbrüche die notwendigen Baustoffe. Endlich war es so weit, daß der Durchstich durch den Schloßberg, der so überaus lang die zähe Arbeit aller verlangt hatte, vollzogen war. Am 14. April 1847 stießen die Arbeiter der beiden Stollen aufeinander. Wie darüber die Neue Zürcher Zeitung¹²³ berichtet, „nahm man in Baden freudigen Anteil an dem errungenen, anfangs vom Berge streitig gemachten Sieg und eilte, die Arbeiter zu erfrischen“¹²⁴. Zehn Tage später feierten die Direktion und die Belegschaft zusammen dieses größte Ereignis in der Baugeschichte des ersten schweizerischen Tunnels. Ein fröhlicher Zug, „Musik an der Spitze, drei Männer mit bekränzten Inschriften, dann die Direktion“ und endlich die lange Schar der mit Sträußen geschmückten Arbeiter näherten sich dem Tunnelleingang, der schon drei Tage zuvor von den Mineuren in Erwartung der Direktion mit Girlanden bekränzt worden war. „Vor dem Tunnel ging die Kanonade los“, lesen wir weiter in der Neuen Zürcher Zeitung. „Es krachten die Schüsse furchtbar schön im hohlen Raume und erzeugten einen solchen Pulverdampf, daß bei zehn Minuten an ein Durchkommen nicht zu denken war. Endlich gings vorwärts. Alles, Klein und Groß, passierte durch. Jenseits hielt ein Arbeiter eine Anrede an die Direktion, welche Herr Direktor Escher gehörig erwiderte. Bei Bier und Wein ward der Tag in Lust und Freude zugebracht.“

Je mehr die Bahnanlage ihrer Vollendung entgegenging und je weiter sich die Probefahrten ausdehnen konnten, umso dringender machte sich bei der Bahngesellschaft das Bedürfnis geltend, ihr Eigentum vor den Übergriffen der Bevölkerung zu schützen und für die Probefahrten die nötige Sicherheit zu schaffen, damit sie ohne die Gefährdung von Menschenleben durchgeführt werden konnten. Noch im November des Jahres 1846 hatte die Bahndirektion nach dem Vorbild

¹²³ In den lokalen Archiven finden wir mit keinem Wort den Tunneldurchstich erwähnt. Wir sind auf die Darstellungen der Neuen Zürcher Zeitung angewiesen, die bei Welti S. 110, leider ohne die Angabe des genauen Datums der Zeitung, abgedruckt sind.

¹²⁴ Welti S. 110; die Neue Zürcher Zeitung schreibt zum Tunneldurchstich noch folgendes: „So wäre denn auch diese Scheidewand vor dem Hammerschlage der neuen Zeit gefallen, und bald werden schweizerische Lokomotiven mit langen Zügen voll Menschen jeden Standes unter den Trümmern des stolzen Fürstensitzes hindurchbrausen, in welchem einst die österreichischen Herrschaften im Sinne der alten Zeit glänzende Bankette gaben.“

schon bestehender Bahnpolizeivorschriften im Ausland einen Entwurf ausgearbeitet und ihn den Regierungen von Zürich und Aarau unterbreitet. Die aargauische Regierung schenkte dieser Angelegenheit zunächst keine Beachtung, und nach vier Monaten, am 10. April 1847, nachdem vom Kanton Zürich diese Fragen bereits geregelt worden waren, mußte sich die Direktion erneut an den Kleinen Rat wenden und ihn bitten, er möchte nun endlich zu ihrem Entwurf sich äußern, da das Bedürfnis nach Polizeivorschriften mit jedem Tag größer werde. „Die Anwohner halten sich nicht an die festgesetzten Übergänge, sie gehen und fahren an beliebiger Stelle über die Bahn und rufen dadurch nicht selten Störungen in der Arbeit und wirkliche Beschädigungen hervor“, klagte die Bahngesellschaft in ihrem mahnenden Schreiben an die Aargauer Regierung und fügte bei, sie bedürfe der Polizeivorschriften um so dringender, als in nächster Zeit die Probefahrten auch auf aargauischen Boden ausgedehnt würden und für diese Übungsfahrten, die der Bevölkerung völlig fremd seien, die Vorschriften vielleicht noch unentbehrlicher wären als in späterer Zeit bei dem geregelten Betriebe selbst. Am 20. Mai mußte die Bahngesellschaft ihr Anliegen nochmals mit ungefähr derselben Begründung der Regierung in Aarau nahe bringen. Endlich, am 7. Juni, waren die aargauischen Polizeiverordnungen¹²⁵ so weit abgefaßt, daß sie in Druck gegeben werden konnten. Im wesentlichen stimmen sie mit dem Zürcher Reglement überein, das die Direktion, wie seinerzeit auch das zürcherische Konzessions- und Expropriationsdekret, den Aargauern als Muster zur Verfügung gestellt hatte. Aber der Wunsch der Bahndirektion, im Aargau weitgehend dasselbe Reglement, wie es für den Kanton Zürich bereits vorlag, zu schaffen, da sonst bei zwei verschiedenen Verordnungen leicht „Verwirrung und Mißgriffe“ zu befürchten seien, wurde ihr von der aargauischen Regierung nur teilweise erfüllt. Tatsächlich kamen nun auf der kurzen Strecke zweierlei Maße in Anwendung, da die Regierung für den Aargau die Höhe der Ordnungsbußen beispielsweise anders festsetzte, als es der Kanton Zürich für das zürcherische Limmattal bis Dietikon getan hatte. Zudem durften gemäß der aargauischen Staatsverfassung „die Polizeibedienten“ der Bahn keine Bußen bei Übertretungen von Vorschriften aussprechen und einziehen. Diese Befugnis hatten im Gegen-

¹²⁵ „Polizeiverordnung über die Schweizerische Nordbahn im Kanton Aargau. 25. November und 7. Brachmonat 1847.“

satß zum Kanton Zürich allein der Gemeinderat, der Gerichtspräsident und die Bezirksgerichte. Ebenso war die Verwendung der Bahnbußen durchaus verschieden: Im Kanton Zürich fielen sie der Staatskasse zu, im Aargau erhielt der „Verleider“ die eine Hälfte und das Schul- und Armengut der Gemeinde, deren Behörden die Strafe ausgesprochen, die andere Hälfte der Buße¹²⁶. Aus den ersten Wochen nach der Betriebsaufnahme lesen wir in den Bahnakten der Archive bereits von Verstößen gegen die Bahnpolizeivorschriften. Am zweiten Tage zeigte der Bahnwärter Mittler einen Fremden an, „der unbefugterweise den Bahnhof betrat. Dieser Mann, Heinrich Ochsner, von Volkertschwyl, befolgte die Mahnungen des Wärters nicht und zeigte sich „ungebärdig gegen die Polizei“. Er wurde mit drei Franken bestraft, „wovon die Hälfte dem Verleiter gehörte“. Später mußte ein anderer Fremder, der Maler Friedrich Trüb, von Zürich, zwei Franken Buße bezahlen, weil er „durch den Tunnel gelaufen“ war. Die beiden „Hebräer Samuel Dreyfuß und Heinrich Guggenheim“ von Lengnau, die schon wiederholt die Bahn an verbotenen Stellen überschritten, hatten ein jeder zehn Batzen zu entrichten. Jakob Zimmermann von Möriken, nochmals ein Fremder, der nach Anzeige des Bahnwärters Sigerist die Schranken der Bahn übertreten und der Zurückweisung keine Folge geleistet, wurde mit einem Franken gebüßt.

Nicht nur bei den Bahnpolizeivorschriften, auch in der Personalfrage machte der Kanton Aargau seine besondern Ansprüche geltend. Im § 9 des aargauischen Konzessionsdekretes war festgelegt, daß „Polizeibeamte und Wärter der Bahn auf aargauischem Gebiete“ Aargauer sein mußten. Der Gemeinderat von Baden, der von dieser Bestimmung wußte, empfahl deshalb schon frühzeitig für diese Stellen die Einwohner Badens „und zunächst die Ortsbürger“. Doch Martin Escher-Hesß wollte sich in seiner Antwort¹²⁷ an den Stadtrat zu nichts verpflichten; nach seiner Ansicht kamen nur fähige und zuverlässige Leute in Betracht, und namentlich forderte er, daß sie sich „beim Legen des Oberbaues die erforderlichen Kenntniss für ihre Stelle als Bahnwärter erworben hatten“. In der Folge hielt er sich auch streng an diesen Grundsatz. Im Sommer 1847 hatte sich die aargauische Regierung mit der Frage der Dienstpflicht des Bahnpersonals zu beschäf-

¹²⁶ Wenn der Gerichtspräsident die Strafe aussprach, fiel die zweite Hälfte der Buße der kantonalen Schul- und Armenkasse zu.

¹²⁷ Stadtarchiv Baden, Missiven, 16. April 1847.

tigen. Die Nordbahndirektion stellte nämlich am 17. Juni das Gesuch, alle Bahnwärter vom Militärdienst zu befreien, da sonst, anlässlich der jährlichen „Militärübungen“ eine große Anzahl in den Dienst gerufen würde und nichts anderes übrig bliebe, als den Betrieb „aus Gründen der Sicherheit einzustellen“. Der Kleine Rat, der von der Militärkommission ein Gutachten eingeholt hatte, wies das Gesuch ab; „der Grundsatz der Allgemeinheit der Dienstpflicht“ sollte nicht durchbrochen werden. Der Bahndirektion wurde angeraten, nur Männer gesetzten Alters, das heißt solche, die das 32. Altersjahr hinter sich hatten, in Dienst zu nehmen, und der Kleine Rat fügte seinem Schreiben noch die Bemerkung bei, die „Dienstausnahme sei, in Abstellung früherer Mißbräuche auf die Geistlichen, Schullehrer und Landjäger beschränkt“. Allerdings wurde die selbe Frage von der aargauischen Regierung noch im Herbst des gleichen Jahres anders entschieden. Wieder lag ein Gesuch der Bahndirektion vor, fünf von den elf aargauischen Bahnwärtern vom Dienste zu befreien. Diesmal war es dem Kleinen Rat daran gelegen, die Nordbahn zu unterstützen, damit sie leistungsfähig bliebe, wenn es ihre Aufgabe werden sollte, bei einer Auseinandersetzung mit den Sonderbundskantonen — und die wachsende politische Spannung ließ dies erwarten — eidgenössische Truppen zu transportieren¹²⁸.

Gegen den Sommer dehnte sich die fertig erbaute Strecke immer weiter talabwärts aus, die Probefahrten näherten sich mehr und mehr Baden. Mitte Juli konnten rund 100 Schützen, die die eidgenössische Schützenfahne von Basel nach Glarus brachten, ein Stück ihrer Reise, von Wettingen bis Zürich, mit der neuen Bahn zurücklegen. Die Direktion glaubte damals, es werde möglich, die Eröffnung¹²⁹ der Strecke Zürich—Baden auf Ende Juli festzusetzen, und Martin Escher-Hefß lud deshalb am 12. Juli den aargauischen Kleinen Rat zur Bahneinweihung ein, die „noch vor Ablauf des Monats“, wie er schrieb,

¹²⁸ Wie weit die Bahn tatsächlich während des Sonderbundsfeldzuges zu Militärtransporten herangezogen wurde, entzieht sich unsern Kenntnissen. Doch läßt sich belegen, daß ein Jahr später, am 17. November 1848 morgens das Bat. Künzli Nr. 38 (ungefähr 550 Mann) von Baden nach Zürich transportiert wurde, und am 12. und 13. Juli 1849 beförderte das Kriegskommissariat des Kantons Zürich je 300 badische Flüchtlinge mit der Nordbahn von Zürich nach Baden, wo sie vorläufig Quartier fanden.

¹²⁹ Die Bahngesellschaft hatte ursprünglich die Eröffnung für das Frühjahr 1847, dann auf Anfang Juni 1847 vorgesehen.

„erfolgen sollte“. Auch der Bezirksamtman und der Bezirksgerichtspräsident von Baden zählten zu den Geladenen, und endlich waren auch „die Munizipalitäten der beiden durch Donationen um die Bahngesellschaft verdienten Städte“ nicht übergangen worden.

„Der Sommer brachte die Eröffnung der Schweizerischen Nordbahn. Damit beginnt in der Geschichte unserer Vaterstadt eine neue Lebensperiode, welche erst ihre Blütezeit erreichen wird, wenn die Bahn weitergeführt sein wird. Wer A sagt, muß B sagen, sie wird und muß kommen und mit ihr sicher auch eine größere Frequenz unserer Mineralquellen von Seite des Auslands.“ So sprach in seinem Überblick über das Jahr 1847 der damalige Präsident der Rechnungskommission, Lehrer Anton Dreyer. Aus seinen Worten klingt neben der Hoffnung auf eine bessere Zukunft die Freude über das vollbrachte Werk. Gewiß teilten diese alle Badener, als am 7. August 1847 die erste Strecke der Nordbahn, von Zürich bis Baden, eingeweiht wurde¹³⁰. Seit Mitte Juli waren alle Vorbereitungen im Gange, die Ehrengäste aus Zürich würdig zu empfangen. Der Stadtrat beschloß, „der Gesellschaft bei gedachtem Anlasse einen Ehrentrunk in einem der Zahl der Gäste angemessenen Quantum aufzutischen“, später erklärte er sich außerdem dazu bereit, „falls der Wein aus dem Spitalkeller nach seiner Qualität nicht genügen sollte, noch ein angemessenes Quantum Extraqualität¹³¹ bei hiesigen Privaten anzuschaffen“. Auch an der Ausschmückung der Stadt wurde noch zwei Tage vor dem Fest gearbeitet. Sie sollte reicher ausgestattet werden, als ursprünglich vorgesehen war. Der Stadtrat ließ in den letzten Stunden noch zwei weitere Triumphbogen vor dem obern Tor und bei der Einfahrt in den Bahnhof von der Badstraße her anbringen. So war alles für das große Fest bereit.

¹³⁰ Im Verlaufe des Sommers setzte die Nordbahndirektion die Einweihung auf den 1. August fest, schlechtes Wetter und eine starke Beanspruchung der Fuhrwerke durch Erntearbeiten verlangten aber eine nochmalige Verschiebung.

Auch C. G. Hehl, der Direktor des Basler und Zürcher Aktientheaters, richtet den Beginn seiner Theatersaison nach der Eröffnung der Bahn. Statt wie sonst Mitte Juli mit dem Spielen zu beginnen, möchte er erst Ende Juli anfangen, und als Begründung schreibt er dem Stadtrat Baden: „Die eine Zeitlang anhaltende regnerische Witterung ließ mich befürchten, daß die Badegäste davon zurückgehalten, erst später eintreffen würden. . . auch hatte ich die Eröffnung der Eisenbahn, welche zum August erfolgen sollte, im Auge.“

¹³¹ Tatsächlich hatte später das Rentamt eine Rechnung für 60 Flaschen Extrawein zu begleichen. Stadtarchiv Baden, Prot. des Gemeinderates, 5. August 1847 und 18. August 1847.

Voller Stolz blickten an diesem Tage die Badener auf den ersten schweizerischen Bahntunnel, der ganz in der Nähe ihrer Stadt geschaffen worden war, und dem lange Zeit während seiner Entstehung ihre Teilnahme und Bewunderung gegolten hatten, und nicht mindere Freude bereitete ihnen die Bahnhofanlage¹³², die mit ihrem Aufnahmegebäude, einer Bahnhalle, einem Heizhaus und einer Wagenremise an der Stelle der früheren Kentmatte entstanden war. Vereint mit den Bürgern aus dem nun von der Bahn befahrenen Limmattale und den großen Männern Zürichs erlebten sie diesen in der schweizerischen Eisenbahngeschichte so bedeutungsvollen Tag. Da uns die Archive nichts zu sagen wissen über den Verlauf der Feier, versuchen wir, mit Hilfe der Darstellung des Einweihungsfestes in einer damaligen Zeitung¹³³ jenen großen Tag, wie er den Badenern sich bot, mizuerleben, jenen Tag, von dem es in diesem Zeitungsberichte heißt, „daß er, wenn er auch von keinem Sonnenschein verklärt war, doch licht und glanzvoll genannt werden darf, da er einer Feier galt, die vor uns so viele Nationen mit dem Bewußtsein begangen haben, daß nun eine der schönsten Eroberungen des menschlichen Erfindergeistes ihr Eigentum geworden sei“. Nach einer ersten Begrüßung der aargauischen Behörden und vieler Gäste, zu denen auch der Badener Stadtrat gehörte, im geschmückten Wartsaale des Bahnhofes von

¹³² Die Bahnhöfe von Zürich und Baden waren absichtlich zu umfangreich angelegt worden, damit sie auch später bei einem größern Verkehr den Anforderungen gewachsen sein sollten.

Am 10. Februar sandte M. Escher-Hefß den Plan des Bahnhofs Baden an den Stadtrat. Leider ist er heute im Stadtarchiv Baden meines Wissens nicht mehr vorhanden. In der Beschreibung der Bahnhofanlage anlässlich des Einweihungsfestes lesen wir: „Das Bahnhofgebäude zu Baden hat nur eine kleine Bahnhalle, vor welcher gegen die Straße hin das Aufnahmegebäude und auf der andern Seite rückwärts das Heizhaus liegt. Dieser gefällige und freundliche Bahnhof ist, wie der großartigere von Zürich, dem gegenwärtigen Standpunkt des Eisenbahnwesens angelegt und entsprechend eingerichtet. Die Gebäude des einen wie des andern sind ohne Eufus, aber mit sichtbarer Solidität und in edlem Stile ausgeführt. Allgemein wurden Anlagen und Einrichtungen als dem Zweck angemessen gerühmt, und in Vergleichung mit ähnlichen Gebäuden anderer Bahnen von Sachkundigen als vorzüglich herausgehoben. Daß der Bahnhof von Baden durch Herrn J. Stadler entworfen und unter seiner Leitung ausgeführt worden ist, ist bekannt.“ Das Stationsgebäude von Baden hatte 93 383.48 Franken gekostet.

¹³³ Neue Zürcher Zeitung, 9. August 1847, und Eidgenössische Zeitung, 8. August 1847, Nr. 216. Die Schilderung der Einweihungsfeier lehnt sich im wesentlichen an diese beiden genannten Zeitungen.

Zürich durch den Präsidenten der Direktion, Martin Escher-Hefz, und nach einem Rundgang durch die Bahnhofanlagen, verließ der Zug punkt 1 Uhr mit etwa 140 Personen, unter ihnen Gäste aus der ganzen Schweiz und auch aus dem Ausland, Zürich und setzte sich in Fahrt Richtung Baden. Die Lokomotive „Aare“ war vorgespannt, reich bekränzt mit Blumen. „Auf ihrem Vorderteil standen zwei zürcherische Lokomotivführer in alter Waffenrüstung, mit Bannern in der Hand, ein dritter, ebenfalls aus dem Kanton Zürich, leitete die Maschine. Hinter der Lokomotive folgte ein Wagen mit trefflicher Musik.“ Diesem schlossen sich die übrigen Wagen an, schön und bequem, die mit ihrer Einrichtung und leichtem Gange allgemein die Reisenden erfreuten. Längs der Bahnlinie zeigten sich die Wärterhäuser sorgfältig geschmückt von den Bahnwärtern mit Eichenlaub und Blumengirlanden. Gegen Baden hin hellte sich der Himmel auf und erlaubte es der hohen Reisegesellschaft, den Ausblick auf die lieblichen Gestade der Limmat zu genießen. Fern erblickten sie noch die Höhenzüge über Zürich, und in der Richtung der Lokomotive grüßten von weitem schon die Hügel rings der Bäderstadt. Nach einer Fahrt von 35 Minuten, für die die Reisenden mit der Postkutsche rund 5 Stunden gebraucht hätten, erreichten sie diesen festlichen Ort. Auf dem Schloßberg wehte eine Fahne, und zum Empfang der Gäste ertönten Freudenschüsse aus Böllern und Flinten, als der Zug an den Zuschauern vorbei fuhr, die dicht gedrängt zu beiden Tunnelleingängen sich aufgestellt hatten, und in dem mit Blumen reich geschmückten Bahnhof anhielt. Auf dem Weg zu den Bädern überspannte „ein kolossales Tor von Laubgewinden“ mit „passender Inschrift“ die Straße. Im Gasthof zum Schiff besammelten sich die Gäste nach der Bahnfahrt und Tunnelbesichtigung zu einem heitern, „splendiden“ Mittagsmahle. Trinksprüche wurden an der Tafel im großen, hellen Saale des Gasthofes ausgetauscht. Aus ihnen allen klang die Freude darüber, daß dieser erste und vielfach schwere Schritt auf dem dornenvollen Weg getan und das Werk wohl gelungen sei. Auch die Hoffnung wurde laut, mit der Inbetriebnahme dieser ersten Strecke dem Unternehmen viele Freunde gewinnen zu können und in allen den Sinn für die Bedeutung der Eisenbahnen zu wecken, sodaß die Weiterführung der Strecke nicht einem derartigen „Ausbeutungssystem“ mehr gegenüberzustehen habe, wie dies im aargauischen Emmattal der Fall gewesen. Es fehlte nicht an den Antworten der Vertreter der Regierung des

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 Fahrt¹³⁴. 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 Bahnhofsvorstand. Ein Portier, Ulrich Appenzeller aus Höngg, und die Bahnwärter¹³⁵ 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 Gemeinderatsitzung 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 Basleroute, in den Tag- und Nachtkursen, übernahm fortan die Bahn. Dafür verpflichtete sich die Bahngesellschaft allerdings auch, noch mehr Fahrten einzuschalten¹³⁶.

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 Kohlenwagen¹³⁷. Die Bahngesellschaft hatte auch anfänglich der aargauischen Regierung versprochen, „keine zoll- und getränksteuerpflichtigen 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 Vertrag¹³⁸ 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 getränksteuerpflichtiger Gegenstände auf der Eisenbahn zwischen Zürich und Baden.“ KUN 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 beendet 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 Oberrn Tor auffülle¹³⁹. Höflich aber bestimmt wies Martin Escher-Hefß 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 pflastern und mit Trottoirs zu versehen, nachdem das Franzosenhaus und daneben das Haus des Drechslers Falk von der Gemeinde abgerissen worden waren. Die Wegräumung der „Kellerhölse“, die auf diese Gasse mündeten, war vertraglich auch schon geregelt.

Wert des ihr seinerzeit versprochenen Bauholzes¹⁴⁰ 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 sei, 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 Fremdenzufluss¹⁴¹, 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 unsicheren 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 Dankeschreiben¹⁴² nach der Einweihungsfeier an die Direktion der Nordbahngesellschaft als hohe Aufgabe der Bahn hingestellt hatte, in

¹⁴¹ Bezirksammann 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 Zufluss von Gästen rechnete.

¹⁴² KUA 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
KZA = Kantonsarchiv Aarau

a) Ungedruckte

Kantonsarchiv Aarau

Protokolle des Kleinen Rates

Eisenbahnakten

Stadtarchiv Baden

Protokolle des Gemeinderates

Missiven

Protokolle der Ortsbürgergemeindeversammlungen

Urkundensammlung der Ortsbürgergemeinde Baden

Sterberegister der katholischen und reformierten Kirchengemeinde

Archiv des Bezirksamts Baden

Amtsprotokolle

Gemeindearchiv Ennetbaden

Gemeinderatsprotokolle

Gemeindearchiv Killwangen

Gemeinderatsprotokolle

Gemeindefluß-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

b) Gedruckte

Verhandlungen des Großen Rates des Kantons Aargau
 Rechenschaftsberichte des Kleinen Rates des Kantons Aargau
 Statuten der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft
 Statuten der Schweizerischen Nordbahn-Gesellschaft
 Protokolle der Aktionärversammlungen
 Protokolle der Generalversammlungen der Gesellschaft für Vaterländische
 Kultur im Kanton Aargau, 1843—1848

Literatur

- Frieger Bartholomäus, Geschichte der Stadt und Bäder Baden, Aarau 1880.
 Frieger Bartholomäus, Geschichte der Badener Stadtschulen, Selbstverlag
 Baden 1904.
 Fueter Dr. Eduard, Die Schweiz seit 1848, Zürich 1928.
 Gubler Dr. Ferdinand, Die Anfänge der schweizerischen Eisenbahnpolitik auf
 Grundlage der wirtschaftlichen Interessen 1833—1852, Zürich 1915.
 Largiadèr Dr. Anton, Geschichte von Stadt und Landschaft Zürich, Zürich 1945.
 Leuthold Dr. Rolf, Das Kadettenkorps Baden in den ersten 100 Jahren seines
 Bestehens, Baden 1945.
 Luz Dr. Alfred, Die Anfänge der Schweizerischen Nordostbahn bis zur Vollendung
 des Stammnetzes (1852—1859), Zürich 1932.
 Münzel Dr. Kurt, Das Kapuzinerkloster zu Baden 1593—1841, Neujahrsblatt
 der Apotheke f. X. Münzel in Baden für das Jahr 1945.
 Münzel Dr. Uli, J. Mayer-Attenhofer, Ein Badener Künstler des 19. Jahr-
 hunderts, 1806—1885, Neujahrsblatt der Apotheke f. X. Münzel auf das
 Jahr 1939.
 Münzel Dr. Uli, Der Badener Stadtturm, Zum 500jährigen Bestehen, Neujahrs-
 blatt der Apotheke f. X. Münzel für das Jahr 1941.
 Mathys Ernst, Männer der Schiene, Bern 1947.
 Sidler Medard, Das Schießwesen der Schützengesellschaft Baden von seinen
 Anfängen bis zur Gegenwart, Baden 1933.
 Welte Oskar, Zürich—Baden, die Wiege der schweizerischen Eisenbahnen,
 Zürich 1946.
 Wernly Rudolf, Geschichte der Aargauischen Gemeinnützigen Gesellschaft (Gesell-
 schaft für Vaterländische Kultur) 1811—1911, Aarau 1912.
 Wernly Rudolf, Die Gemeinnützige Gesellschaft des Bezirks Baden 1811—1911
 (Maschinenschrift, im Besitz der aargauischen Kantonsbibliothek).
 Wrubel Dr. Fritz, Die Schweizerische Nordbahn, Ein Beitrag zur Vorgeschichte
 der Nordostbahn, Zürich 1897.
 Zschokke Dr. Ernst, Geschichte des Aargaus, Historische Festschrift für die Cente-
 narfeier 1903, Aarau 1903.

SCHWEIZERISCHE NORDBAHN

Section Zürich-Baden.

