

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

Objekttyp: **Chapter**

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

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

PDF erstellt am: **16.07.2024**

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.

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 Kanzleisch 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 Unnehmlichkeiten, 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 Dampfwagen denkbar.“ In Einz zum Beispiel würden an Stelle der Dampfwagen 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 Dampfwagen“ 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.