Zeitschrift: Argovia : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau

Herausgeber: Historische Gesellschaft des Kantons Aargau

Band: 59 (1947)

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

Autor: Leuthold, Rolf

Kapitel: VIII: Vom Tunneldurchstich bis zur Einweihung der Strecke Zürich - Baden 1847

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-57898

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

VIII

Vom Tunneldurchstich bis zur Einweihung der Strecke Zürich—Baden 1847

Im Frühling 1847 machte der Stadtammann 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 Vermittlung[116] 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 Drechslermeister 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 abzubrechen[117]. 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 Bellmont, 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 Borsinger von Baden, den Bellmont 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 Baden[118] stiegen hier die Taglöhne 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 Baukommission[119] sie veranschlagt hatte, „weil die Arbeiter und Taglöhner 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 Besteuerten. 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 weitern 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 Fricker, Stadtgeschichte S. 635.

118 Stadtarchiv Baden, Missiven, 31. Januar 1848.

119 KAA 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 Stadtammann Hanauer feststellte[121], „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 Gemeindedörrofen[122] 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 Kreutzer den Schoppen für Bürger und Einsassen	7 432
b) an arme Bürger gegen Vergütung des Pflegamtes	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 Ansammeln 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 Steinbrüche 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 Zeitung[123] 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 Tunneleingang, 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 Polizeiverordnungen[125] 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 Polizeibediensteten" 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.

satz 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 Buße[126]. 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 gebührte". 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-Heß wollte sich in seiner Antwort[127] 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 Kenntnis 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 transportieren[128].

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 Eröffnung[129] der Strecke Zürich—Baden auf Ende Juli festzusetzen, und Martin Escher-Heß 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 Bezirksamtmann 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 wurde[130]. 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 Extraqualität[131] 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 Gemeiderates, 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 Bahnhofanlage[132], die mit ihrem Aufnahmegebäude, einer Bahnhalle, einem Heizhaus und einer Wagenremise an der Stelle der früheren Rentmatte erstanden 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 Zeitung[133] jenen großen Tag, wie er den Badenern sich bot, mitzuerleben, 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-Heß 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 Luxus, 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 F. 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-Heß, 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 Tunneleingängen 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 Limmattal 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 Fahrt[134]. Die Fahrdauer, die Aufenthalte in Alt-

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