

Aus der Entstehungsgeschichte der Spanischbrötlibahn

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Badener Neujaersblätter**

Band (Jahr): **22 (1947)**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-322128>

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 Ausdrücke 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 Spanischbrötlibahn

Von Dr. ROLF LEUTHOLD

Im Rathaus zu Baden traten am Sonntag, den 5. Dezember 1841, die Aktionäre der Basel-Zürich-Eisenbahngesellschaft zu einer wichtigen Sitzung zusammen. Es galt in dieser Generalversammlung, über das weitere Bestehen der Bahngesellschaft Beschluss zu fassen und damit zugleich an der Verwirklichung einer Bahn durch das Limmattal weiter zu schaffen. Welch grosse Bedeutung der damalige Stadtmann dieser Versammlung beimass, erkennen wir daraus, dass er schon am 20. November seinen Weibel mit einem Schreiben von einem Ratsmitglied zum andern sandte. Er wies darin auf die bevorstehende Sitzung hin und schlug den Herren vor, «dem Eisenbahnkomitee das Rathaus für seine Versammlung zur Verfügung zu stellen». Und diesen Worten fügte er noch nachdrücklich bei, es sei unbedingt die Pflicht des Gemeinderates von Baden, alle möglichen Angebote zu machen, damit er «seine eingenommene und ihm übertragene Stellung in dieser Beziehung behaupten könne». Diesem Vorschlag des Stadtmanns wurde nichts in den Weg gelegt. Allerdings lässt uns eine Bemerkung, die Spitalverwalter Brunner auf das Rundschreiben setzte, die damalige Stimmung erkennen: «Meinetwegen, aber hilft nicht viel».

Es stand auch tatsächlich in jenen Tagen schlecht um die Basel-Zürich-Eisenbahngesellschaft. Sie war schon im Jahre 1838 gegründet worden, und es fehlte ihr auch nicht an klugen und energischen Männern, aber bisher war es ihnen nicht gelungen, die verschiedenen Bestrebungen der Kantone Zürich, Aargau, Baselstadt und -land auf ein gemeinsames Projekt zu vereinen. Und diese Aktionärversammlung in Baden vom 5. Dezember 1841 sollte den Entscheid bringen, ob sie überhaupt weiter bestehen würde oder nicht. An diesem Sonntagmorgen empfingen Gemeindeamann Baldinger, Vizeamann Jeuch und Gemeindeschreiber Dorer die Mitglieder der Eisenbahndirektion und die Aktionäre im Hotel Waage und wiesen ihnen zur Sitzung den Ratssaal an. Der Entscheid dieser Versammlung brachte den Badener Bürgern eine bittere Enttäuschung. Seit Jah-

ren hatte sich die Bürgerschaft für das Bahnprojekt eingesetzt; sie war bereit gewesen, Land und Holz zu liefern und hatte auch schon Aktien der Bahngesellschaft übernommen. Und nun brachte diese wichtige Generalversammlung den Beschluss, die Eisenbahngesellschaft aufzulösen.

Doch die Zürcher liessen ihre Baupläne nicht lange ruhen. Durch Unterschriftensammlungen sprachen sich weite Kreise der Bevölkerung für den Bahnbau aus. Am 8. März 1843 erschienen die beiden Zürcher Abgeordneten, Regierungsrat Ed. Sulzer und alt Erziehungsrat M. Esslinger, in Aarau, um sich mit den beiden Aargauern, Regierungsrat Oberst Frey-Herose und Oberstleutnant Herzog, über zukünftige Bahnbauten zu besprechen. Aus dem Bericht, den die zwei aargauischen Abgeordneten noch am gleichen Tag für den Kleinen Rat abfassten, geht hervor, dass die Zürcher Regierung auf den Bahnbau drängte. Sie «wünschte eine baldige und bestimmte Antwort». Für die Zürcher war die Erstellung der Eisenbahn eine beschlossene Sache, es galt nur noch festzulegen, «in welcher Richtung und auf welche Weise der Bau ausgeführt werden solle». Aus dem Bericht der beiden Aargauer erkennen wir auch, wie zielbewusst die Vertreter Zürichs ihre Pläne darlegten. Bei der «bekannten Abneigung Basels gegen eine Verkehrsstrasse, welche den Aufenthalt der Reisenden und der Waren in Basel verkürze», erwarteten sie nichts mehr von einer Zusammenarbeit mit der RheinStadt und weigerten sich zu wiederholten Malen, weiter mit ihr zu verhandeln, indem sie erklärten, die Bahn entweder allein oder zusammen mit dem Aargau zu bauen. Da die Linie also nicht in Basel endigen konnte, kamen für die Zürcher zwei andere Lösungen in Frage: Anschluss an die rechtsrheinische grossherzoglich-badische Bahn bei Koblenz, oder Verzicht auf eine Limmattalbahn zu Gunsten einer rein zürcherischen Glattallinie mit Anschluss an eben diese deutsche Strecke. Innerhalb dieser neuen Baupläne wurde nun der Kanton Aargau eingeladen, sich an der Bahn von Zürich über Baden nach Koblenz zu beteiligen. Die Kosten für diese Linie waren auf sechs Millionen französische Franken veranschlagt worden. Der Aargau sollte nun gemeinsam mit Zürich die Verzinsung dieses Kapitals zu drei Prozent sicherstellen, für den Fall, dass sie das Unternehmen von sich aus nicht aufzubringen vermöchte. Frey-Herose und Herzog sahen ein, dass sich der Aargau nun zu entscheiden hatte. Es ging für ihn ganz einfach darum, den

Anschluss an Zürich durch eine Limmattalbahn zu erhalten, oder aber abseits zu stehen. Darum lenkten auch die beiden Aargauer ein; «der Bau der Eisenbahnen», schrieben sie in ihrem Bericht an den Kleinen Rat, «sei ein notwendiges Uebel geworden und könne von der Schweiz kaum vermieden werden». Sie entschlossen sich zwar zu diesem Schritt nur zögernd, da die führenden Männer des Aargaus, ihrer politischen Einstellung entsprechend, einen Anschluss an Frankreichs Handel und Verkehr einer Verbindung mit dem preussischen Zollverein vorgezogen hätten. Vor allem aber verlangten sie, dass die zukünftige Bahn «mehr durch das Herz des Aargaus führe». Ihre Bestrebungen zielten darauf hin, sich durch eine Bözberglinie das Fricktal zu erschliessen. Der Zinsgarantie wichen die Aargauer aus, hingegen wurde den Zürchern die Uebernahme von Aktien in Aussicht gestellt. Einige Tage nach der Aarauer Sitzung reisten Frey-Herose und Herzog im Auftrag ihrer Regierung nach Basel und Liestal. Noch versuchte sie, bevor sie sich endgültig den zürcherischen Bestrebungen zur Verfügung stellte, an der vor Jahren geplanten Zürich-Basel-Linie festzuhalten oder sogar ihr Lieblingsprojekt, die Bözberglinie, zu verwirklichen. Doch die Besprechungen, die am 6. und 7. April 1843 stattfanden, brachten als einzigen Erfolg die Zusicherung der Basler, sich wiederum mit den Zürchern gemeinsam an den Verhandlungstisch zu setzen. So berief denn die Zürcher Regierung, der die erneute Teilnahme Basels nicht unwillkommen war, eine Eisenbahnkonferenz nach Baden. Diese gewichtige Besprechung fand am Mittwoch, den 17. Mai 1843, um 10 Uhr im Stadhof statt. Zürich war vertreten durch die Herren Sulzer und Eßlinger, der Aargau durch Frey-Herose (Oberstleutnant Herzog weilte gerade auf einer Geschäftsreise in Deutschland) und der Kanton Baselstadt durch Ratsherr Minder und Professor Bernoulli. Aus Liestal war eine Absage eingetroffen. Der Kanton Baselland verzichtete auf eine Teilnahme an der Konferenz, da er sich von einer Verbindung mit Zürich keinen Nutzen versprach. Und die Landschäftler Regierung fügte ihrem Schreiben 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 hinberufenen Conferenz nicht entziehen.» Diese Badener Kon-

ferenz verlief, wie nicht anders zu erwarten gewesen war, völlig ergebnislos. Zürcherischer Optimismus und kräftiges Unternehmertum standen dem abwartenden, allzu skeptisch abwägenden und berechnenden Baslergeist gegenüber. Dem Aargauer lag die Rolle eines Vermittlers ob. Mit seiner eher zögernden, eine Entscheidung meidenden Haltung vermochte er jedoch nichts zu erreichen. Jeder dachte nur an die Vorteile seines eigenen Standes und wollte einer gesamtschweizerischen Lösung keine Opfer bringen.

Nun waren es einige Männer in Baden, Mitglieder des Gemeinderates, die sich mit neuem Eifer für den Bahnbau einsetzten. Sie erkannten deutlich die Gefahr, die dem Aargau und vor allem dem Limmattal drohte, nämlich durch das zürcherische Glattalprojekt gänzlich übergangen und damit von Zürich und der Ostschweiz überhaupt abgeschnitten zu werden. Jetzt war es an der Zeit, wenigstens für Baden und die umliegenden Dörfer eine Lösung zu finden. Das hiess, das Koblenzer Projekt aufgreifen und unterstützen. Wenn es auch keinen Anschluss an Basel brachte, so schaffte es doch eine Annäherung des Bezirkes Baden an Zürich. Auch stand die hiesige Bevölkerung einer Verbindung mit dem Schwarzwald aus Gesinnungsgründen näher als der reformierte Kantonsteil. Und diese Bestrebungen gingen nun in gleicher Richtung wie die Pläne Zürichs. Dort wurde ebenfalls auf die Koblenzer Linie hingearbeitet, nachdem sich eine Basel-Zürich-Eisenbahn als undurchführbar erwiesen hatte. Länger wollte man nicht mehr zuwarten, weder in Zürich, noch in Baden. Dadurch, dass sich die führenden Männer Badens für die Projekte Zürichs einsetzten und davon absahen, weiterhin auf die Entschlüsse der aargauischen Regierung Rücksicht zu nehmen, vollzog sich eine Wende in der aargauischen Eisenbahnpolitik: Der Verzicht auf eine Zusammenarbeit mit Baselstadt und -land und auf den Bau einer Bözberglinie.

In diesem neuen Planen erbat der Badener Stadtrat die Vermittlung des Bezirksamtmanns. Er sollte bei der aargauischen Regierung den Wunsch Badens vorbringen, sich tatkräftig für den Bau von Eisenbahnen einzusetzen. Hierauf gelangte Stadtammann Hanauer zu Beginn des Monats Juni 1843 im Namen des Gemeinderates an die Bevölkerung des Bezirks. Er legte den verschiedenen Gemeinderäten eine Petition an den Grossen Rat vor und bat sie, entweder selber im Namen der Bürgerschaft zu unterzeichnen,

oder doch wenigstens mit einer Unterschriftensammlung der Sache zu dienen. Und tatsächlich gelangte denn auch eine ansehnliche Zahl solcher Bittschriften in der ersten Junihälfte an den Grossen Rat in Aarau. Diese Eingaben weisen alle — mit einer Ausnahme — denselben Text auf, und aus ihrer Darstellung ist ersichtlich, dass sie durchwegs aus der Stadtkanzlei stammen. In dieser Schrift wird versucht, den Bahnbau durch mehrere triftige Gründe der Regierung zu empfehlen. Es heisst da: «Das entschiedene Handeln, das gegenwärtig in dieser Sache so dringend geboten ist, darf von daher, d. h. von seiten der 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 darf man nicht «das Kind mit dem Bade ausschütten, d. h. von einem Unternehmen der Art überhaupt gegenwärtig absehen». Zudem gestattet «das Terrain von Zürich über Baden nach Koblenz die Errichtung einer Eisenbahn», der Bau einer Bahnlinie durch den Hauenstein und den Bözberg wird aber von Sachverständigen als unmöglich dargestellt. Und wenn auch durch die Koblenzerbahn nicht alle Gebiete des Aargaus berücksichtigt werden, hoffen doch die «ehrerbietigen» Bittsteller, «dass keine solche Engherzigkeit im Aargau herrsche, 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 endigt mit dem Gesuche, die aargauische Regierung «wolle für den Fall, dass die Basel-Zürich-Eisenbahn nicht zustande komme, mit der Regierung von Zürich diejenigen Unterhandlungen mit zweckdienlicher Beförderung einleiten, welche geeignet sein dürften, die Erbauung einer Eisenbahn von Zürich über Baden nach Koblenz zu bewirken». Das aber, was der Gemeinderat Baden in seinem Gesuch verschwieg, liess er die umliegenden Gemeinden durch ein Begleitschreiben wissen. Der Bahnbau forderte Arbeitskräfte. Dies brächte der Stadt selber und dem Bezirk neue Verdienstmöglichkeiten. Nicht nur allein Baden werde Nutzniesserin des neuen Verkehrsmittels sein, auch die Landgemeinden könnten mit erhöhtem Absatz der Lebensmittel auf dem Badener Markt rechnen.

Ein sehr aufschlussreiches Bild der damaligen Stimmung

im Bezirk gibt der Eingang der Petitionen. Während eine ganze Zahl von Gemeinden rückhaltlos diesen Bestrebungen, die von Baden ausgingen, Gefolgschaft leisteten, gab es solche, die es nur mit Einschränkungen taten, aber auch solche, 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 Bublikon 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 Oetlikon, Dättwil, Fislisbach und Ober-Ehrendingen. In Würenlos stimmten an der Einwohnerversammlung 86 Mann für und 16 gegen die Bittschrift, «jedoch mit der Bemerkung: dass im Fall eine solche zu Stande kömmt, und durch denn Bahn Würenlos gezogen würde? Dieser Wunsch auf Abtretung oder Verkauf von Liegenschaften keine Folgen haben könne, noch haben soll». In ähnlicher Weise stellte sich die Bürgerschaft auf dem Kempfhof hinter die «Bedicion», aber die Gemeinde dürfe, falls die Bahn «durch den Baan Würenlos gezogen würde, nicht mit Steuern belegt werden». Die Würenlinger versprachen alles Mögliche beizutragen, um «diese unvermeidliche Eisenbahn zu befördern», fügten aber den Wunsch bei, die Bahn möchte durch den Gemeindevald gezogen werden, mit andern Worten, man solle die Felder der Würenlinger 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 von Döttingen und der von

Koblenz an, letzterer «auf einstimmigen Beschluss der heute abgehaltenen Bürgerversammlung». Neben diesen Eingaben traf noch eine in Aarau ein. Sie war in anderer Form gehalten und von der Kulturgesellschaft des Bezirkes Baden verfasst worden. Am Pfingstmontag, den 5. Juni 1843, war diese Gesellschaft in Baden zur Tagung zusammengetreten, und über 80 Mitglieder hatten sich zur Badener Petition bekannt. In ihrem Namen unterzeichneten J. Borsinger, Regierungsrat, und Amtsstatthalter Frey.

Wenn wir die Petitionen nun in ihrer gesamten Zahl überblicken, können wir zwei Gruppen von Ortschaften feststellen, die sich der Bewegung nicht angeschlossen haben: Die Gemeinden auf dem Rohrdorfer Berg, und daneben das ganze Siggenthal, im obern Limmattal Neuenhof und Killwangen. Mag bei den einen das Fernbleiben mit Gleichgültigkeit zu erklären sein, so erfolgte es im Limmattal ganz offensichtlich aus Ablehnung der Bahnpläne. Schon viel früher, im Jahre 1838, hatten die Siggenthaler Bauern sich gegen einen Bahnbau aufgelehnt. Damals nämlich hatte die Basel-Zürich-Eisenbahngesellschaft die Bahnlinie vom Kessel bei Killwangen über Wettingen-Ennetbaden auf dem rechten Limmatufer führen wollen. Die Siggenthaler Bauern aber waren daran gegangen, die Pfähle des ausgesteckten Tracés zu einem Teil auszureissen, und ihre bahneindliche Haltung hatten sie in einem Schreiben an die Regierung kundgetan. Und sie wollten auch jetzt, da niemand mehr von einer Bahn auf dem rechten Limmatufer sprach, überhaupt von diesem neuen Verkehrsmittel, das rücksichtslos durch die Felder sich seinen Weg bahnte, nichts wissen. In Ober- und Unter-Siggenthal beschloss deshalb am 11. Juni die Bürgerversammlung nach dem Gottesdienst mit grossem Mehr, dem Badener Unternehmen fernzubleiben. Dass auch Gemeinden im obern Limmattal sich gegenüber den Bahnplänen äusserst zurückhaltend verhielten, ersehen wir aus einem Schreiben von Bergdietikon an den Stadtrat von Baden, datiert vom 17. Juni 1843. Darin entschuldigt sich der Gemeinderat, die Petition verspätet abgeliefert zu haben, da sie eben erst am 15. abends in ihrer so weitläufigen Gemeinde eingetroffen sei. Die Gemeinden Neuenhof, Killwangen und Spreitenbach hatten nämlich, wie die Ausführungen lauten, den Brief «hinterhalten und ohne Unterschriften zugesant». Einzig Spreitenbach entschloss sich nachträglich noch mit 15 Stimmen, die Petition zu unter-

stützen. Schon am 20. Juni 1843 kamen die vielen Bittschriften in einer längeren Beratung vor dem Grossen Rat zur Sprache und wurden dann zur weitem Bearbeitung an den Kleinen Rat überwiesen, «mit der Einladung, der Eisenbahnangelegenheit seine volle Aufmerksamkeit zu schenken und über den Stand derselben dem Grossen Rat Bericht zu erstatten». Da der Kleine Rat immer noch die Bahnlinie Koblenz, mit Verbindung nach Waldshut, ablehnte, blieb die Angelegenheit, die von den Bittstellern im Bez. Baden als dringend erklärt worden war, für eine längere Zeit liegen.

Endlich, nach zwei Jahren gingen die Bestrebungen der führenden Badener Männer in Erfüllung. In den aargauischen Regierungskreisen erkannte man mehr und mehr, dass auf eine Mitarbeit von Baselstadt und -land nicht zu rechnen war. Zudem fehlte auch jede Unterstützung des Bözbergprojektes von seiten der westlichen Nachbarkantone und ebenso jede Beteiligung am alten Plane der Basel-Zürich-Eisenbahngesellschaft, die eine Linie auf dem linken Rheinufer, von Koblenz bis Basel, vorgesehen hatte. So kam schliesslich auch für die aargauische Regierung nichts anderes mehr in Frage, als das zu tun, was die Badener Eisenbahnfreunde schon lange erhofft hatten, und das, worauf die Männer der Nordbahngesellschaft in Zürich schon lange ungeduldig gewartet hatten, nämlich der Entscheid für die Koblenzlinie. Am 3. Juli 1845 erliess der Grosse Rat ein «Dekret über Konzession und Expropriation für den Bau einer Bahn Zürich-Koblenz an den Rhein und nach Aarau».

Damit waren im Aargau die rechtlichen Grundlagen für den Bahnbau geschaffen. Unter der zielsicheren und tatkräftigen Leitung von Martin Escher-Hess gelang es der Direktion der Nordbahngesellschaft in kurzer Zeit, die restlichen Hindernisse zu beseitigen. Im Sommer 1846 begannen die Arbeiten am Teilstück Zürich-Baden, und am 7. August 1847 fand die offizielle Einweihung dieser Strecke der ersten schweizerischen Eisenbahn statt. In den Augusttagen des kommenden Jahres wird die Bevölkerung des Limmattales, und sicher nicht am wenigsten die von Baden, mit Dankbarkeit all jener Männer gedenken, die mit zähem Fleiss und nie erlahmender Ausdauer vor 100 Jahren sich für dieses Werk, die Spanischbrötlibahn, eingesetzt haben.

Quellen. Staatsarchiv Aarau: Eisenbahnakten, Protokolle des Kleinen Rates; Stadtarchiv Baden: Gemeinderatsprotokolle, Missiven, Akten-sammlung der Ortsbürgergemeinde. — **Literatur.** Ferdinand Gubler: Die Anfänge der schweizerischen Eisenbahnpolitik auf Grundlage der wirtschaftlichen Interessen 1833—1852, Zürich 1915.