

# Aus der Gründungszeit unserer Eisenbahnen

Autor(en): **Leuthold, R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Brugger Neujaersblätter**

Band (Jahr): **57 (1947)**

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-901394>

## **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 Gründungszeit unserer Eisenbahnen

Am 7. August 1947 werden es 100 Jahre sein, daß zum ersten Mal in der Schweiz, und zwar zwischen Zürich und Baden, die seit langem geplante Eisenbahn fuhr, die Spanischbrötlibahn.

Am 3. Juli 1845 erteilte der aargauische Große Rat der Schweizerischen Nordbahngesellschaft die Bewilligung zum Bau dieser Bahn im aargauischen Limmattal über Baden hinunter bis nach Koblenz. Dabei übernahm die Gesellschaft die Verpflichtung, gleichzeitig eine Nebenlinie bis nach Aarau zu führen. Aus politischen und wirtschaftlichen Gründen blieb es jedoch vorerst einmal bei der Fertigstellung der Linie Zürich–Baden. Erst nach mehrjährigem Unterbruch wurde Brugg durch die Bahn erreicht, im Herbst 1856; Aarau folgte im Frühling 1858 und Koblenz im Sommer 1859. Während nun am ersten Teilstück von Zürich nach Baden gebaut wurde, fingen Bahningenieure an, die Linie nach Aarau auszumessen und abzustecken. Und aus dieser Zeit stammt der folgende Brief des Brugger Gerichtspräsidenten Keller, in dem er seinen Befürchtungen um den Verlust seiner Bleiche Ausdruck verleiht. Dieses Schreiben Kellers – es wird im Staatsarchiv Aarau aufbewahrt – ist das einzige Schriftstück dieser Art, das uns aus jener Zeit Einblick gewährt in die Sorgen eines Brugger Bürgers. Es sei hier in seinem Wortlaut wiedergegeben:

Brugg, den 20ten Augst 1846.

An den Zit. Kleinen Rath des Kantons Aargau.

Hochgeachtete Herren!

Wenn auch die Vorarbeiten für die Zweigbahn vom Thurgi nach Aarau noch nicht vollendet sind, so finde ich mich doch im Fall, Sie ietzt schon in Berufung auf den § 2 des Dekrets über Konzession und Expropriation für den Bau einer Eisenbahn von Zürich bis Koblenz an den Rhein und nach Aarau vom 3ten Julii 1845 auf den Nachtheil aufmerksam zu machen, der mir bezüglich meines Bleichgewerbs zugefügt würde, wenn die Zweigbahn hier wirklich in der Richtung durchgeführt werden sollte, in der sie bereits, ohne nur ein Wort mit mir darüber gesprochen zu haben, definitiv ausgesteckt und ausgepfählt ist – und Ihnen zugleich zu bemerken, daß die Bahn, nach meinem Dafürhalten, auf zwei Seiten eben so gut durchgeführt werden kann, ohne mich in so großen Nachtheil zu versetzen.

In der Nähe meines Wohnhauses nordwärts besitze ich nämlich eine etwas mehr als 3½ Jucharten haltende Matte, die sich wegen ihrer Lage und der Nähe bei der Wohnung ganz vorzüglich zum Zücherlegen eignet und auch immer dazu benützt wurde. – Die Zweigbahn sollte nun bereits in der Mitte dieser Matte schief von Osten nach Südwest durchgeführt und dieselbe so für ihre bisherige Bestimmung ganz unbrauchbar gemacht werden.

Nur einige Hundert Fuß nordwärts ließe sich die Bahn, wie ich glaube, eben so gut durchführen, ohne daß ich in so empfindlichen Schaden versetzt würde. – Vielleicht dürfte sie aber am zweckmäßigsten über das dem Kloster Königsfelden zuständige Land östlich neben dem Meinigen geführt werden, was mir am liebsten wäre.

Ohne Sie, Hochgeachtete Herren, für einmal mit weitem Erörterungen über diesen Gegenstand zu belästigen, bitte ich Sie hiermit, bei Ihrer dereinstigen Genehmigung des Tracés für die Zweigbahn auf diese Eingabe gehörige Rücksicht zu nehmen, und versichern Sie zugleich meiner wahren Hochachtung

J. Keller, Gerichts-Präsident.

Ein paar Tage später, am 24. August 1846, gab die aargauische Regierung der Nordbahngesellschaft Kenntniss vom Inhalt dieses Gesuches und empfahl es zu wohlwollender Prüfung. Das ist auch schon das Letzte, was wir in dieser Angelegenheit hören. Der Brief blieb ohne Antwort bei der Nordbahngesellschaft liegen, da der Ausbau der Zweigbahn über Brugg noch lange auf sich warten ließ. Und so blieb, durch die Verhältnisse bedingt, auch die Bleibe des Bezirksamtmanns Keller wenigstens noch für ein paar Jahre erhalten.

H. Leuthold



Der Mensch verwandelt ein kleines Recht dadurch, daß er es zu eifrig verfolgt, sehr oft in ein großes Unrecht.

Hebbel

