

Von den Anfängen des Eisenbahnwesens in Lenzburg

Autor(en): **Wildhaber, Albert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Lenzburger Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **29 (1958)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-918295>

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.

Es scheint uns manchmal...

Es scheint uns manchmal, daß das Leben
in müden Kleinigkeiten zieh' vorbei,
daß alles zielbewußte, frohe Streben
nicht mühevoll und kräftefördernd sei.

Doch gibt es Stunden dann, wo das Besinnen
mit großer, ernster Innigkeit erwacht
und stilles, fruchtebringendes Beginnen
aus uns die frischen Lebenskämpfer macht.

Ein liebes Wort kann uns dann vorwärts bringen.
Wir lauschen ihm, wie einer Wundermär.
Was trostlos war, hebt fröhlich an zu klingen,
und alles Kleinliche ist nicht mehr schwer.

ERNST DÄSTER

VON DEN ANFÄNGEN DES EISENBAHNWESENS IN LENZBURG¹

VON ALBERT WILDHABER

Im Jahre 1845 erhielt die Nordbahn-Gesellschaft in Zürich, welche die erste Eisenbahn von Zürich nach Baden baute, vom Aargauischen Großen Rat die Konzession für die Weiterführung der Bahn nach Aarau. Damals war noch der Große Rat zuständig für die Erteilung von Eisenbahn-Konzessionen auf dem Gebiet des Kantons. In dieser

¹ Als Quelle dienten vor allem die Original-Akten des Stadtarchivs Lenzburg.

Konzession wurde ausdrücklich festgelegt, daß die Strecke spätestens bis Ende 1857 in Betrieb sein müsse und daß die Linienführung von Baden über Brugg-*Lenzburg* nach Aarau zu erfolgen habe.

Die Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft in Basel baute die Strecke von Basel nach Olten und weiter nach Luzern, sowie auch das kurze Stück von Olten nach Aarau. Die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft, die an die Stelle der Nordbahn getreten war, hatte die Linien Zürich-Winterthur-Romanshorn und Zürich-Schaffhausen in Händen. Die Centralbahn-Gesellschaft hatte sich ebenfalls angeboten, die Strecke Aarau-Baden zu bauen. Später haben sich die beiden großen Eisenbahngesellschaften dann gefunden.

Nachdem die Strecke Baden-Brugg bereits gebaut war, wandte sich die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft mit Alfred Escher als Präsidenten an der Spitze mit einer Eingabe vom 8. Dezember 1855 an den Regierungsrat des Kantons Aargau mit dem Ersuchen, die Linie von Brugg über Wildegg-Rapperswil nach Aarau bauen zu dürfen, statt über Wildegg-*Lenzburg*-Aarau. Es wurden mannigfache Gründe angegeben, um die Bahn nicht nach der ursprünglichen Konzession bauen zu müssen. Die Strecke über *Lenzburg* käme viel teurer zu stehen; der Umweg betrage 11 120 Fuß, also dreiviertel Wegstunden, aber wohlweislich wurde verschwiegen, daß für die Eisenbahn der Umweg höchstens 10 Minuten betragen würde. Auch wurde dargebracht, daß in Wildegg für die Streckenführung über *Lenzburg* ein hoher Damm gebaut werden müßte. Alles dies würde bewirken, daß die Transportgebühren für alle Zeiten höher sein müßten.

Bei der Konzessionserteilung im Jahre 1845 war davon die Rede, daß sich der Kanton Aargau am Bau der Strecke Baden-*Lenzburg*-Aarau finanziell beteiligen werde. In ihrem Gesuch um Abänderung der Konzession ließ die Nordostbahn deutlich durchblicken, daß sie sich natürlich freuen würde über eine finanzielle Beteiligung durch den Kanton; aber wenn sie nicht beides haben könne, Beteiligung *und* Konzessionsabänderung, dann wäre ihr letzteres lieber. Geld schien also genug vorhanden zu sein.

In der Botschaft des Regierungsrates an den Großen Rat vom 14. Dezember 1855 heißt es wörtlich:

Wir haben die Ehre, Ihnen hiermit die schon früher angekündigten Vorlagen in Eisenbahnsachen zu machen, zu denen der gegenwärtige Stand derselben und neuerliche Eingaben uns veranlassen. Sie haben zuletzt durch Schlußnahme vom 30. März dieses Jahres eine neue Konzession zum Bau der vom Haus Schultheß & Co. in Zürich wieder angeregten Bözbergbahn erlassen, dagegen den Entscheid über die in unserm Bericht vom 22. März gleichzeitig beantragte Staatsbeteiligung von je 1½ Millionen Franken an diese und der Nordostbahn-Unternehmung, auf Wunsch der interessierten Gesellschaften selbst, verschoben.

In längeren Ausführungen wird das Thema „Standort des Bahnhofes Aarau“ berührt. Nach den ersten Plänen war der Bahnhof in der Wöschnau vorgesehen. Die Centralbahn-Gesellschaft und der Gemeinderat von Aarau haben dann gefunden, daß der Bahnhof näher bei der Stadt sein müsse, was dann auch beschlossen wurde.

Was die Fortsetzung der Nordostbahn von Brugg bis Aarau betrifft, wird zuerst vom Regierungsrat dargelegt, daß man die Strecke von Brugg über Lenzburg nach Aarau nie richtig projektiert habe. Nun sei ihm klar geworden, daß dafür zwei Gründe beständen. Erstens habe die Nordostbahn-Gesellschaft alle ihre Gelder in den Bahnen von Zürich nach Winterthur und Romanshorn investiert. Nun wisse aber der Regierungsrat, daß das Weltbankhaus Rothschild sich stark an der Nordostbahn-Gesellschaft beteiligt habe, so daß die Mittel für den Bau der Strecke Baden-Aarau vorhanden seien.

Zweitens habe die Nordostbahn nichts für die Linie bis Aarau vorgekehrt, um auf den Kanton einen Druck auszuüben.

In den Ausführungen des Regierungsrates an den Großen Rat steht noch ausdrücklich, wenn man im Jahre 1853 gewußt hätte, daß die Nordostbahn-Gesellschaft jetzt Schwierigkeiten mache, so hätte man die fehlende Strecke durch die Centralbahn-Gesellschaft bauen lassen. Jetzt bringe die Nordostbahn alle möglichen Gründe vor, um die Bahn nicht über Lenzburg bauen zu müssen. Man gebe zwar ohne weiteres zu, daß die Bahn über Lenzburg weiter, kostspieliger und technisch schwieriger sei. Aber in andern Kantonen habe man auch derartige Schwierigkeiten gehabt. Dort habe man viele Umwege gemacht, um den Wünschen der Bevölkerung entgegen zu kommen. Daß die Bahngesellschaft nun ausgerechnet im Kanton Aargau wolle anfangen zu sparen, gehe nicht an.

Schlußanträge:

Es solle der Große Rat beschließen:

1. In das von dem Centralbahndirektorium unterstützte Gesuch der Direktion der Nordostbahn-Gesellschaft um Abänderung des § 7 der Nordostbahn-Konzession, bezüglich des Bahnbaues über Lenzburg und um Gestattung der Bahnleitung über Rapperswil nach Aarau nicht einzutreten, so wenig als in eine eventuelle Enthebung des konzessionsmäßigen Vollendungstermines der Bahn.

2. Die von der Nordostbahn-Gesellschaft nachgesuchte Staatsbeteiligung an ihr Unternehmen, als nicht mehr notwendig, fallen zu lassen.

Diese Anträge sind denn auch vom damaligen Großen Rat zum Beschluß erhoben worden.

Nun hätte man annehmen können, alles sei in Ordnung und Lenzburg dürfte zufrieden sein. Aber die Rechnung ward ohne den Wirt gemacht. Die allmächtigen Herren der Nordostbahn-Gesellschaft gaben nicht nach. Nach der Neuwahl des Großen Rates im März 1856

gelangte der Direktionspräsident Alfred Escher nochmals mit einem gedruckten Flugblatt an den Regierungsrat und an den Großen Rat. Da die erste Eingabe nur an den Regierungsrat erfolgt war, wurde die zweite Eingabe um Konzessionsabänderung auch an die Mitglieder des Großen Rates gerichtet, um einen direkten Einfluß geltend zu machen. Jetzt begann der Kampf!

Im Anschluß an die zweite Eingabe seitens der Nordostbahn-Gesellschaft haben sich die Gemeinden des See- und oberen Wynentales eingeschaltet, weil für sie der nächste Bahnanschluß Lenzburg war. In einem feurigen Aufruf an den Großen Rat, wenden sich die Gemeinden gegen das unverschämte Begehren der Nordostbahn, die mündlich eine Abfindungs-Summe von Fr. 150 000.— offeriert habe, wenn sie nicht über Lenzburg bauen müsse. In dem Aufruf der Seetalgemeinden heißt es wörtlich:

Und endlich, Tit. nachdem man früher mit leerer Hand gebettelt hat, wiederholt man dies jetzt mit Fr. 150 000.— auf der Hand. Wahrlich eine Zumutung, die wir nicht näher bezeichnen wollen. Fr. 150 000.— sind als Entgelt für das Geschenk, das die Nordostbahn von Ihnen, Tit. verlangt, viel zu wenig, für *Aargau's Ehre* aber zu viel.

Wahrlich eine mutige Sprache. Auch Lenzburg ist nicht müßig geblieben und hat sich gewehrt, wie es konnte. Das geht aus folgendem Dokument hervor:

*Zweite ehrerbietige Vorstellung der Gemeinde Lenzburg
an den Tit. Großen Rath des Kantons Aargau vom 6. Brachmonat 1856*

Es sind ungefähr fünf Wochen verflossen, seitdem wir uns in einer dringenden Vorstellung an Sie gewendet haben mit der Bitte, daß Sie die nach vielen Unterhandlungen vereinbarte Linie der Eisenbahn-Richtung zwischen Baden und Aarau über Lenzburg festhalten, und die Nordostbahn-Gesellschaft mit ihrem Anerbieten von Fr. 150 000.— als Äquivalent für die Abänderung der Konzession abweisen möchten.

Hochdieselben haben in Ihrer Mehrheit anders beschlossen und den Regierungsrath beauftragt und bevollmächtigt mit der Nordostbahn in Unterhandlung zu treten, um dieselbe von ihrer Verpflichtung, über Lenzburg bauen zu müssen, gegen Erstellung der nöthig werdenden Verbindungsstraße nach Wildegg und Ruppertswil zu entbinden.

Wie niederschlagend auch dieser Beschluß auf uns gewirkt hat, wie unerwartet nach den früheren Vorgängen und Beschlüssen er uns kam, so haben wir dennoch den Muth und die Hoffnung nicht aufgegeben, ja wir appellieren neuerdings an Sie, Hochgeachtete Herren, wir strengen unsere letzten Kräfte an, um den Kampf mit der Nordostbahn zu bestehen.

Wir bieten dem Kanton also hiemit aus Auftrag unserer Gemeinde und unserer Nachbarn die Summe von Fr. 150 000.— an, um in zu vereinbarenden Terminen der Staatskasse auf den Fall einbezahlt werden, daß in Abweisung des Gesuches der Nordostbahn hier eine Bahnstation errichtet und daß daraus die nöthigen Verbindungs-Straßen des Freiamtes mit Lenzburg und seiner Station hergestellt werden.

Für die Aufbringung dieser Summe ist auf folgende Weise gesorgt worden: die hiesigen Einwohner und einige unserer Nachbarn haben Fr. 80 000.— gezeichnet, die Ortsbürger-Versammlung Fr. 50 000.— bewilligt und den Rest mit Fr. 20 000.— hat die Einwohner-Gemeinde übernommen, um sie nach und nach durch Steuern zusammen zu legen. Sie ersehen daraus, daß wir auch vor den größten Opfern nicht zurückgeschreckt werden, um ein uns bedrohendes Unglück abzuwehren.

Sobald Lenzburg den Beschluß des neu bestellten Großen Rates erfahren hatte, wurde eine Broschüre herausgegeben, betitelt:

Betrachtungen über die Frage:
Die Eisenbahn über Rapperswyl oder über Lenzburg
Den Einwohnern Lenzburgs gewidmet

Wir alle kennen den Beschluß des Großen Rathes in Betreff der Richtung, welche nunmehr die Eisenbahn von Brugg nach Aarau nehmen soll: wir wissen, daß ohne Rücksicht auf längst bestehende Verträge und Beschlüsse eine Mehrheit des Großen Rathes bestimmt hat, es solle die Bahn von Brugg über Rapperswyl gezogen, Lenzburg bei Seite gelassen und mit einer bloßen Verbindungsstraße abgefunden werden.

Nachdem es für Lenzburg und Umgebung nur noch darum zu thun war, für die Station den geeignetst erscheinenden und möglichst nahen Platz zu wählen, wird auf einmal, durch welche Mittel wollen wir hier nicht erwähnen, von der grundsätzlichen Vertrags-Bestimmung abgegangen und Lenzburg mit diesem Schlag ganz von der großen Verkehrslinie von Osten nach Westen entfernt.

Die Sammelisten zur Zeichnung von Beiträgen an die Fr. 150 000.— sind noch alle vorhanden. Den größten Beitrag zeichnete Abr. Bertschinger mit Fr. 10 000.—, Hünerwadel & Co. Fr. 5 000.—. Alles was Rang und Namen hatte, bis zum einfachsten Bürger, ist auf den Listen durch ihre eigenhändige Unterschrift verewigt.

Da sich der Regierungsrath weigerte, die „Zweite ehrerbietige Vorstellung der Gemeinde Lenzburg vom 6. Juni 1856“ dem Großen Rat vorzulegen, wurde dem Tit. Präsidium des Großen Rathes des Kantons Aargau folgendes Schreiben zugestellt:

Nachdem unterm 6. dieses Monats der Gemeinderath von Lenzburg sich an den h. Regierungsrath gewendet hatte mit der Erklärung, daß derselbe dieser hohen Behörde die Summe von Fr. 150 000.— behufs Erstellung von Verbindungsstraßen auf eine Eisenbahn-Station Lenzburg zur Verfügung stelle und mit dem Ersuchen: es möchte der h. Regierungsrath sich bewogen finden, dieses Anerbieten dem Großen Rath zur Kenntnis zu bringen — so hat ersterer das Gesuch ablehnend beantwortet.

Die Unterzeichneten Mitglieder des Großen Rathes hegen aber die Absicht, daß, wenn der Regierungsrath wiederholt die Bitten der Nordostbahn (einer fremden Gesellschaft) um Abänderung des Tracé Aarau-Brugg entgegengenommen und zur Berathung an den Großen Rath gebracht hat, derselbe ein solches Verfahren aargauischen Gemeinden und Privaten gegenüber ebenfalls hätte einhalten sollen, dem Großen Rath es überlassend, ein solch ehrenwerthes Anerbieten gehörig zu würdigen oder nicht. Von dieser Ansicht ausgehend: daß nämlich die Gerechtigkeit es erfordert, daß dem Großen Rath dieses Anerbieten Lenzburgs mitgeteilt, und diese

hohe Behörde in den Stand gesetzt werde, dasselbe im weitere Erwägung zu ziehen, nehmen daher die unterzeichneten Mitglieder des Großen Rathes von einem ihnen durch § 42 der aargauischen Staatsverfassung zugesicherten Recht Gebrauch und stellen an Sie, hochgeachteter Herr Präsident das Begehren, es sei der Große Rath Behufs Entgegennahme der Mitteilung des Gemeinderaths Lenzburg unverweilt einzuberufen. Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr, die Versicherung vollkommener Hochachtung und Ergebenheit.

Es folgen die Unterschriften von 22 Großräten.

Der Große Rat wurde denn auch zusammengerufen. Er bestimmte eine Kommission, um die neue Situation zu prüfen.

Die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft hatte dem Regierungsrat absichtlich Baupläne unterbreitet, aus denen hervorgehen sollte, daß der Bau der Bahn von Wildegg nach Lenzburg technisch große Schwierigkeiten verursache und große Dammbauten notwendig seien. Dadurch würde die ganze Gegend verschandelt.

Der Gemeinderat von Lenzburg hat sodann einem Fachmann, Ingenieur Müller, Landammann von Uri in Altdorf, den Auftrag erteilt, ein Gegenprojekt auszuarbeiten. Unter der größten Zeitnot hat Ingenieur Müller ein Projekt erstellt, das an den Regierungsrat weitergeleitet wurde. In einem Extrablatt der Lenzburger Wochenzeitung wurde der Bevölkerung folgendes mitgeteilt:

Schluß-Ergebnis des Gutachtens des Herrn Ingenieur K. E. Müller in Altdorf über das Eisenbahn-Tracé Holderbank-Lenzburg (telegraphisch gemeldet).

Die Vorteile des von Herrn Ingenieur Müller in Altdorf vorgeschlagenen Linie bestehen:

1. in einer namhaften Verkürzung derselben.
2. in gänzlicher Beseitigung des hohen Dammes bei Wildegg.
3. in einer bedeutenden Verminderung der zu erstiegenden Höhe.
4. in einer sehr bedeutenden Verminderung der Curven.
5. in einer Verminderung der Betriebskosten.
6. in einer bedeutenden Verminderung der Verkehrsbelastung.
7. die Baukosten nicht größer.

Lenzburg, Donnerstag, den 26. Juni 1856.

Die wichtigste Neuerung, welche Ingenieur Müller brachte, war die Projektierung eines Tunnels unter dem Schloß Wildegg.

Am 3. Juli richtete der Regierungsrat folgendes Schreiben nach Lenzburg:

Wir sind im Besitze derjenigen Schlußnahme, wozu sich der Große Rath in Folge der wiederholten Schritte und Anerbieten der dortigen Gemeinde in Betreff des Eisenbahn-Tracé Holderbank-Lenzburg und des von Herrn Ingenieur Müller von Altdorf darüber erstatteten Experten-Gutachtens vom 27. Juni veranlaßt gesehen hat, welche Schlußnahme dahin lautet:

Es seien in Suspension des am 8. Mai an den Regierungsrath erteilten Auftrages (mit der Nordostbahn zu verhandeln), die Pläne des Herrn Ing. Müller dem Regierungsrath zu übermitteln mit dem Auftrag, das Tracé Wildegg-Lenzburg in allen Richtungen gründlich prüfen zu lassen und mit möglichster Beförderung Bericht und geeignete Anträge dem Großen Rath zu überbringen.

Lenzburg hatte also durch seine Schritte einen gewissen Teilerfolg zu verzeichnen. Aber auch die Nordostbahn-Gesellschaft blieb nicht müßig. Auch sie veranlaßte eine Expertise durch einen Ingenieur Beck in Zürich. Sie ließ am Projekt Müller keinen guten Faden. Diese beiden Gutachten wurden dann vom Regierungsrat an Herrn Oberbau- rat von Sauerbeck in Karlsruhe weitergeleitet mit dem Auftrag, eine Oberexpertise zu erstellen. Nachdem der Gemeinderat von Möriken in einem Aufruf gegen die Linienführung Wildegg-Lenzburg Stellung genommen hatte, fiel am 12. Februar 1857 die Entscheidung.

Mit 69 zu 67 Stimmen billigte der Große Rat die Linienführung Wildegg-Rupperswil-Aarau und lehnte den vom Regierungsrat vorgeschlagenen Bau einer Zweigbahn von Wildegg nach Lenzburg, mit allfälliger späterer Weiterführung durch das Bünztal ab.

Durch die Bezahlung von Fr. 700 000.— kaufte sich die Nordostbahn von der Verpflichtung, über Lenzburg zu bauen, los.

Wegen dieser Entscheidung herrschte in Lenzburg große Verbitte- rung. Das kleine Landstädtchen hatte mit großem Mut und unter Auf- bietung seiner finanziellen Kräfte für den Anschluß an die Eisenbahn gekämpft. Die Einwohner hatten mit viel Mühe Fr. 150 000.— zu- sammengebracht und in Form von Werttiteln bei der Aarg. Staats- kanzlei hinterlegt. (Titelverzeichnis und die Quittung sind noch vor- handen.) 1858, also vor hundert Jahren, wurde dann die Eisenbahnlinie Brugg-Rupperswil-Aarau eröffnet.

Damals mußte Lenzburg die Straße nach Wildegg bauen. Das Straßenstück vom Damm bis zum Sandweg ist also hundert Jahre alt und sieht auch so aus.

* * *

Mehr als zehn Jahre gingen ins Land, bis in Lenzburg wieder eine Aktivität in Sachen Eisenbahn festzustellen war. Am 29. Juni 1869 versammelte sich im Rathaus das erste „Eisenbahn-Comité“, welches sich aus folgenden Herren zusammensetzte:

Fürsprech Weber, Präsident; Commandant Häusler; Bertschinger- Amsler; Director Müller; Alt Bezirksamman Hünenwadel; A. Saxer.

Zur damaligen Zeit wurden in allen Landesteilen unseres Kantons Eisenbahn-Comités gegründet. In Aarau bildete sich das Kantonale Central-Comité, in welchem die Herren Weber und Bertschinger- Amsler vertreten waren.

Zuerst besprach man das Projekt, welches das Aarauer Lokal- Comité in den Vordergrund stellte, nämlich eine Bahn von Frick über die Staffelegg nach Aarau-Lenzburg-Wohlen und Cham. Inzwischen war aber der Bau einer Bahn von Basel nach Brugg aktuell geworden,

um eine kürzere Verbindung von Basel nach Zürich zu erreichen. Die Nordostbahn-Gesellschaft hätte gerne eine eigene Linie nach Basel geführt.

Das Lenzburger Comité hatte aber immer noch die alte Verbindung Wildegg-Lenzburg im Kopf, mit einer Verlängerung bis Wohlen. In diesem Sinne ersuchte man Ingenieur Koller in Solothurn um Unterbreitung eines Projektes mit Kostenvoranschlag. Nach einem noch vorhandenen Plan wäre die Bahn in einem großen Bogen um die Altstadt und um die Strafanstalt herum nach Hendschiken gefahren. Der Bahnhof wäre dorthin gebaut worden, wo heute die Schulhäuser stehen. In der Sitzung vom 13. März 1870 wurde beschlossen, mit der Nordostbahn Fühlung zu nehmen, um den Anschluß in Wildegg sicher zu stellen. Am 5. Juni 1870 ersuchte man die Direktion der Nordostbahn-Gesellschaft, bei der Projektierung der Linie südlich vom Bözberg-Tunnel darauf Bedacht zu nehmen, daß eine Abzweigung nach Wildegg erstellt werden könnte.

An der Sitzung vom 4. Mai 1871 teilte Präsident Weber mit, daß er in Zürich bei Alfred Escher gewesen sei, um zu sondieren, ob die Nordostbahn-Gesellschaft geneigt wäre, den Bau und den Betrieb der Linie Wildegg-Lenzburg zu übernehmen. Eine Zusage habe er leider noch nicht erhalten können.

Da Ingenieur Koller in Solothurn krankheitshalber das Projekt für Lenzburg nicht weiter bearbeiten konnte, wurde Ingenieur Lehmann in Basel ersucht, seinerseits ein Projekt auszuarbeiten. Diese Linienführung sah vor, den Bahnhof auf den Marktmatten zu erstellen und dann die Bahn in einem Tunnel von 1000 m Länge unter dem Schloßberg hindurchzuführen.

Im Oktober 1871 wurde eine Versammlung der Industriellen und Handwerker von Lenzburg einberufen, wo auch eine Liste zur Aktienzeichnung auflag. Man machte auch Erhebungen, wieviele Personen von Lenzburg mit der Post nach Wildegg reisten und umgekehrt. Nach den Angaben der Eidg. Post wurden im Jahre 1869 30 000 Personen befördert und an Gütern 276 000 Zentner der Station Wildegg übergeben.

Am 26. Oktober 1871 faßte man an der Einwohner-Gemeindeversammlung, nach entsprechenden Anträgen seitens des Eisenbahn-Comités, folgende Beschlüsse:

Die Einwohnergemeinde, in Festhaltung ihres Beschlusses vom 22. August 1869, eine Lenzburg berührende, zweckmäßige Eisenbahn mit Fr. 500 000.— unterstützen zu wollen, beteiligt sich bei der für den Bau einer Eisenbahn von Wildegg nach Lenzburg zu gründenden Actien-Gesellschaft mit einer Summe von Fr. 200 000.— und klärt sich bereit, die übrigen Fr. 300 000.— zur Subvention anschließender Linien zu verwenden, worüber die Gemeinde später endgültig entscheiden wird.

Die Ortsbürgergemeinde-Versammlung beschloß ebenfalls eine Beteiligung von Fr. 150 000.—. Von privater Seite waren für Fr. 138 500.— Aktien gezeichnet worden, so daß am 31. Oktober 1871 die Aktiengesellschaft konstituiert werden konnte. Im Protokoll heißt es dann noch: „Schluß der Versammlung um 9 Uhr abends und äußerst fideles Zusammensein der Aktionäre bis 1 Uhr morgens.“ Begreiflich, denn Lenzburg hatte aus eigener Kraft eine Bahnverbindung mit der Hauptlinie sichergestellt.

Doch es kam auch diesmal wieder anders. Inzwischen war nämlich die Gotthardbahn in den Vordergrund getreten und das Aarauer Südbahn-Comité nahm Fühlung mit den beiden Bahngesellschaften Centralbahn in Basel und Nordostbahn in Zürich, um abzuklären, welche der beiden den Bau der Südbahn von Aarau nach Goldau übernehmen wolle. Nach Verhandlungen mit dem damaligen Bundesrat Welti wurde beschlossen, daß die Südbahn gemeinsam zu bauen sei, der Betrieb aber durch die Centralbahn zu erfolgen habe. Auch wurde zur Bedingung gemacht, daß die anliegenden Gemeinden den Zinsendienst auf zehn Jahre für Fr. 2 500 000.— zu übernehmen hätten. Am 20. März 1872 gewährte Lenzburg ein innert zehn Jahren rückzahlbares Darlehen von Fr. 400 000.— und, nachdem auch Aarau und Wohlen mit entsprechenden Beträgen eingesprungen, stand dem Bau der Südbahn nichts mehr im Wege. Hauptgeldgeber waren aber die Frankfurter Rothschild.

Am 12. November 1872 kam der Sektions-Ingenieur Stänz nach Lenzburg und orientierte den Gemeinderat und das Eisenbahn-Comité darüber, wie die Bahn in Lenzburg gebaut werde. Die Linienführung nach Plan Koller hinter der Strafanstalt käme des Umwegs halber nicht in Frage. Auch den Bahnhof könne man nicht näher zur Stadt rücken. Es werde ein Damm durch das Aatal gebaut, um den Aushub aus dem Einschnitt zum Gexi verwenden zu können. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß die Behörden damals die Interessen Lenzburgs zu wenig verteidigten. Die erste Eisenbahn nach Lenzburg wurde mit dem haushohen Damm gebaut. 16 Jahre früher wollte die Nordostbahn die Hauptlinie nicht über Lenzburg führen, weil in Wildegg ein hoher Damm nötig gewesen wäre, der den Ort verschandelt hätte. Als Dank dafür erstellte man in Lenzburg einen noch viel höheren Damm, mit Zustimmung von Alfred Escher. Am 23. Juni 1874 wurde die erste Teilstrecke Rapperswil-Wohlen eröffnet. Feierlichkeiten fanden in Lenzburg keine statt.

Viel zu reden und zu schreiben gab es wegen der Zufahrtsstraße nach dem Bahnhof. Trotzdem der neue Präsident vom Eisenbahn-Comité, Herr Bertschinger-Amsler, bei Bundesrat Welti in Bern vorsprach, konnte nicht viel erreicht werden. Wohl nahm Adam, der

Direktor der Centralbahn, mit dem Oberingenieur in Lenzburg einen Augenschein; aber bezahlen mußten wir die Zufahrtsstraße selber.

Damit hatte Lenzburg den ersten Eisenbahnanschluß. Große Freude löste aber die Bahn nicht aus, weil man lieber eine direkte Verbindung mit Zürich gehabt hätte.

Die Aargauisch-Luzernische Seethalbahn

Am 25. Mai 1871 gab der Aargauische Große Rat seine Zustimmung für den Bau der Strecke Beinwil bis Lenzburg. Am 7. Juni 1872 folgte der Große Rat des Kantons Luzern und erteilte die Konzession von Beinwil bis Emmenbaum.

Als die Gemeindeversammlung vom 20. März 1872 beschloß, sich am Aktienkapital mit Fr. 300 000.— zu beteiligen, war anzunehmen, daß der Bau der Seetalbahn rasch könnte an die Hand genommen werden. Am 12. April 1872 wurde die Beteiligung der Stadt Lenzburg sogar auf Fr. 430 000.— erhöht.

Vorgängig war vom Comité für eine *rechtsufrige* Seetalbahn mit Unterstützung seitens der Gemeinden Fahrwangen, Meisterschwanden, Tennwil, Seengen und Egliswil eine Eingabe an das Eisenbahn-Comité Lenzburg gemacht worden: man solle die Beteiligung von Lenzburg nicht an eine bestimmte Streckenführung binden. Beim Bau der Bahn werde die Technik dann schon den einzig richtigen Weg finden. Man sieht also, daß neben dem linksufrigen Seetalbahn-Comité auch die andere Seite nicht untätig blieb. Wie dann später die Bahn gebaut wurde, wissen wir ja. Heute wären viele froh, wenn die Seetalbahn, statt der Straße nach, auf der anderen Seite führe.

Die Finanzierung der Seetalbahn ging nur langsam vorwärts. Nachdem im April 1874 die Ingenieure die Baukosten auf Fr. 6 500 000.— veranschlagt hatten, ging das Seetalbahn-Comité eifrig auf die Geldsuche. Am 9. April 1874 beschloß dann auch die Ortsbürgergemeinde, sich mit Fr. 150 000.— zu beteiligen. Im Dezember 1874 erhielten die Herren Bertschinger-Amsler und Fürsprech Villiger vom Gemeinderat den Auftrag, bei der Einwohnerschaft für die Aktienzeichnung zu werben. Sie hatten aber keinen großen Erfolg. Die Zeichnungsliste vom 1. März 1875 führt 48 Namen von Personen auf, die total 108 Aktien = Fr. 54 000.— zeichneten.

Dann wurde es wieder still um die Seetalbahn. Kein Brief, keine Akten sind zu finden bis zum 14. April 1882. In einem Aufruf des Gemeinderates von Lenzburg an die Einwohnerschaft heißt es:

Wie Ihnen bekannt ist, ist eine englische Gesellschaft bereit, die Seethalbahn von Lenzburg nach Luzern zu bauen, wenn die Kantone Aargau und Luzern sich verpflichten, der Baugesellschaft Fr. 300 000.— in baar, nebst Grund und Boden

zur Bahn zu leisten. Dem Aargau sind hievon laut beiliegendem Schreiben des Seethalbahnhof-Comités Fr. 230 000.— zugeteilt worden. Lenzburg ist eine Quote von Fr. 10 000.— zugelegt.

Nachdem eine Versammlung hiesiger Industrieller in dieser Sache beschlossen hat, es möchte der hiesige Gemeinderath eine Subscriptionsliste bei der hiesigen Einwohnerschaft behufs Zeichnung von Beiträgen in Circulation setzen, so kommen wir heute dem bezüglichen Wunsch nach, Sie ersuchend, nach Ihrem Ermessen einen beliebigen Betrag, sei es à fonds perdu oder in 4%igen Abschnitten zu je Fr. 500.— zu zeichnen.

Das waren bescheidenere Töne als zehn Jahre früher. Die Nationalbahnschuld lastete als graues Gespenst über der Stadt.

Am 20. Dezember 1882 schrieb der Gemeinderat von Lenzburg an den Schweizerischen Bundesrat, welchem nun das gesamte Eisenbahnwesen unterstellt war, folgenden Brief:

Hochgeachteter Herr Präsident!
Hochgeachtete Herren!

Das bauleitende Comité der aarg.-luzernischen Seethalbahnhof-Gesellschaft hat uns unterm 1. dies einen Bauplan betreffend Bahnanlagen in unserm Gemeindebann zur 30tägigen Auflage eingesandt.

Aus dem fraglichen Plan geht hervor, daß die Bahnlinie, den Straßenkörper oberhalb unserer Gemeinde verlassend, durch Privat-Eigenthum in einer Curve von Osten her in den Bahnhof Lenzburg einmünden soll. Infolgedessen hat die Bahnlinie die Zufahrtsstraße der Gemeinde Lenzburg zum Bahnhof allda in nächster Nähe des Bahnhofes zu durchschneiden, wo die genannte Bahnhofstraße links und rechts durch zwei Wohnhäuser eingeengt und überdies von der Straße Staufener-Niederlenz durchkreuzt wird. Dieser Straßenübergang muß absolut störend in unsern Verkehr mit der Bahnstation wirken.

Die Seetalbahn hätte also dort in die Stationsgeleise einmünden sollen, wo heute das Ausladegeleise liegt, und hätte den Platz schräg durchquert.

Wegen der Expropriationen und der Wahrung der Rechte der Landeigentümer wurde von verschiedenen Seiten Einspruch erhoben. — Noch ein interessantes Detail sei erwähnt:

Die Aarg. Creditanstalt in Aarau hatte als Erwerberin eines Stückes Land aus dem Geldstag vom 27. März 1882 der Gebr. Peter, Müller, Lenzburg, die Offerte gemacht, die Seetalbahnhof-Gesellschaft solle doch das ganze Stück Land kaufen, nicht nur einen Teil. Der Preis sei $7\frac{1}{2}$ Rappen per Quadratschuh oder Fr. —.83 $\frac{1}{3}$ Rp. per m².

Gebaut wurde die Seetalbahn von Lenzburg bis Emmenbrücke durch die Lenzburger Baufirma Theodor Bertschinger.² Der Vater von Herrn Theodor Bertschinger am Bollberg war Bauleiter. Er fuhr jeden Tag mit zwei feurigen ungarischen Pferden und einem Zweiräder die Strecke ab, um den Fortgang der Arbeit zu kontrollieren.

² Nach freundlichen Mittheilungen von Herrn Theodor Bertschinger.

1883 ist die Seetalbahn in Betrieb genommen worden. Die alten Lenzburger haben immer gerne eine Fahrt mit dem „Seetaler“ gemacht, lockte sie doch vor allem der Aussichtswagen mit Bierauschank.

Die Teilstrecke von Lenzburg nach Wildegg wurde dann im Jahre 1895 eröffnet.

ZUR ERÖFFNUNG DER AUSSTELLUNG NIKLAUS STOECKLIN (8.–29. SEPTEMBER 1957)

VON PETER MIEG

Meine Damen und Herren,

fast hat es den Anschein, als ob das kleine Lenzburg dem großen Basel zu seinen 2000 Jahren gratulieren wollte, wenn es in seinen Mauern einen Maler feiert, der zu den Baslerischsten aller Basler zählt: denn Niklaus Stoecklin ohne Basel wäre so wenig denkbar wie Basel ohne Niklaus Stoecklin, wo er, despektierlich, wie es sich für die in gewissen Dingen so unehrerbietige Stadt ziemt, nicht mit dem schönen vollen Vornamen gerufen wird, sondern kurzerhand Niggi. Daß sich in diesem Diminutiv indessen eine Verminderung der Wertschätzung ausdrücke, kann keineswegs behauptet werden: wir wissen ja, daß die mokanten Basler aus lauter Angst, etwas von ihren Gefühlen mitzuteilen, sich hinter dem Spott verbergen.

Im Grunde haben sie ihren Stoecklin sehr gern, finden ihn als zu ihrem Stadtbild und -wesen zugehörig, und Stoecklin selber, der so gern Basels Straßenzüge und verwinkelte alte Plätze, vor allem Basels folkloristische Besonderheiten malt und ihnen hier und dort ein lustiges, zierliches und leise spöttisches Schwänzchen anhängt, liebt seine Stadt am Rhein von Herzen und fühlt sich eigentlich nur dort zu Hause, auch wenn weite Reisen ihn nach allen Himmelsrichtungen, sogar nach Ägypten führten, und wenn auch Paris seit Jahren ihn immer wieder für längere oder kürzere Aufenthalte anzieht.

Paris und die französische Malerei haben auf Niklaus Stoecklin weitgehenden Einfluß ausgeübt, vor allem was sich auf die Farbe und ihre Kombinationen bezieht: die oft gewagten Zusammenklänge schei-