

Die Nationalbahn - ein geplatzter Traum : Hintergründe zum Bau des 3. Gexi-Gleises

Autor(en): **Moser, Christoph**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Lenzburger Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **82 (2011)**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-917803>

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.

Die Nationalbahn – ein geplatzter Traum Hintergründe zum Bau des 3. Gexi-Gleises

Heute hat Lenzburg einen leistungsfähigen, halbstündlich von Schnellzügen und zahlreichen Regionalzügen bedienten Bahnhof, sowie eine Doppelspur Lenzburg-Gexi, deren Leistungsfähigkeit ihre Grenzen erreicht hat. Deshalb steht ein drittes Gleis im Bau. Das war – wie ein Blick auf die Entwicklung der Eisenbahnlinien im Aargau und die Ausbauten im Laufe des letzten Jahrhunderts zeigt – nicht immer so.

Der Aufbau eines Eisenbahnnetzes, insbesondere im Aargau

- 1847 Erste Bahnlinie im Inland:
Zürich–Baden
- 1856 Erste Bahnlinie erreicht von Olten her
Aarau: SCB (Schweizerische Zentral-
bahn)
- 1856 Baden–Brugg: NOB (Nordostbahn)
- 1858 Brugg–Aarau

Die Gotthardlinie, einschliesslich Zufahrten von Rotkreuz und Zug her, wurde erst 1882 eröffnet.

Der «Verrat von Lenzburg»

Die NOB hätte die Bahnlinie Brugg-Aarau von Wildegg her über Lenzburg führen müssen, damit Lenzburg, das bisher an der wichtigen West–Ost–Handelsstrasse Bern–Zürich lag, auch an der West–Ost–Bahnlinie läge. Die NOB ersuchte den Kanton Aargau um Abänderung der Konzession: Statt des Bahnbaus über Lenzburg solle eine Linienführung direkt entlang der Aare gewählt werden. Im Dezember 1855 wies der Grosse Rat dieses Begehren mit 104 gegen 5 Stimmen diskussionslos ab. In der Folge organisierte die NOB eine Pressekampagne, um die aargauische Öffentlichkeit zu überzeugen, dass die Führung der Linie von Brugg nach Aarau über Lenzburg widersinnig sei. Mit Erfolg: Die Stimmung kippte in der Grossratsitzung vom 8. Mai 1856: Mit 75 gegen 56 Stimmen beauftragte der Grosse Rat den Regierungsrat, mit der NOB die Verhandlungen auf der Grundlage eines Verzichts der Linienführung über Lenzburg fortzuführen. Lenzburg setzte sich vehement für die Linie über Lenzburg ein und bot – gleich wie das ursprüngliche Angebot der NOB an den Kanton – finanzielle Unterstützung von Fr. 150 000.– an. Am 12. Februar 1857 entschied sich der Grosse Rat mit 69 gegen 67 Stimmen für die direkte



Der Bahnhof Lenzburg SBB um 1910 Foto: ZVG

Linie der Aare entlang. Die NOB musste dafür eine Entschädigung von Fr. 700 000.– leisten, die für Strassenbauten im ganzen Kanton – nicht etwa nur für Lenzburg – eingesetzt wurden.

Die ersten Bahnlinien in Lenzburg

- 23.06.1874 Rapperswil-Wohlen
(ASB, Aargauische Südbahn); bis 1881 sukzessive nach Rotkreuz verlängert; Gotthardzufahrt
- 6.09.1877 Baden–Oberstadt–Zofingen und Suhr–Aarau (SNB)
- 1.06.1882 Brugg-Henschiken (ASB)

Lenzburg–Gexi war damals keine Doppelspur, sondern es waren zwei parallel geführte Linien: Links die SNB-Strecke Lenzburg–Othmarsingen, rechts die ASB-Strecke Lenzburg–Henschiken.

Die Seetalbahnlinie Beinwil–Lenzburg wurde am 15.10.1883 eröffnet, der Ast Lenzburg–

Wildeggen am 1.10.1895. Auf ihm wurde der Betrieb am 1.6.1984 eingestellt.

Doppelspurausbau und Elektrifikation

Am 15.05.1931 wurde die Doppelspur Lenzburg–Henschiken in Betrieb genommen. Dies war die Geburtsstunde des Stellwerks Gexi: Für die Abzweigung Richtung Othmarsingen musste nun hier eine Weichenanlage eingebaut werden. Bereits nach 44 Jahren hatte dieses Stellwerk ausgedient: Im Zuge des Ausbaus der Heitersberglinie wurde die Verzweigung à Niveau 1975 durch das heute vorhandene Überwerfungsbauwerk ersetzt, das ein kreuzungsfreies Abzweigen der Züge Richtung Henschiken aus der heutigen Hauptlinie Lenzburg–Othmarsingen erlaubt. Am 5.05.1927 wurden die Strecken Rapperswil–Rotkreuz und Brugg–Henschiken elektrifiziert, am 28.05.1932 der Abschnitt Othmarsingen–Gexi.

Auf der Nationalbahnlinie Wettingen–Lenz-

burg–Suhr–Zofingen/Aarau herrschte indes bis 1946 noch Dampfbetrieb; (Aarau–Zofingen 15.07.1946 elektrifiziert, Wettingen–Othmarsingen und Lenzburg–Suhr am 17.12.1946).

Der Bahnhof Lenzburg

Der Bahnhof Lenzburg wies bis 1972 nur 5 Gleise auf, wovon 3 mit schmalen, nicht schienenenfrei zugänglichen «Perrons» erschlossen waren. Seite Gexi entsprach die Gleisgeometrie ablenkenden Weichen und der Bahnhof konnte von sämtlichen Zügen nur mit 40 km/h durchfahren werden.

In den Jahren bis 1975 wurde der heutige leistungsfähige Bahnhof mit zwei 400 m langen Zwischenperrons erstellt, und die Gleisgeometrie wurde so geändert, dass auf den Hauptgleisen in der Herokurve mit 125 km/h und Seite Rupperswil mit 140 km/h gefahren werden kann.

Mit der Heitersberglinie wurde Lenzburg 1975 endlich an das Schnellzugsnetz der Ost–West–Transversale angeschlossen, vorerst mit einigen Schnellzügen, nach Einführung des Taktfahrplans mit stündlicher Bedienung.

Lenzburg um 1870

Wenn wir uns nun dem eigentlichen Thema zuwenden, müssen wir uns in jene Zeit zurückversetzen. 1860 – 1870 erlebte Lenzburg eine starke Entwicklung. Die Einwohnerzahl stieg um 32 Prozent von 2069 auf 2731. Wir müssen uns das damalige Lenzburg vor Augen halten: Im Wesentlichen bestand die Siedlung auch damals noch aus der Altstadt innerhalb der ursprünglichen Ringmauern sowie aus einzelnen, ausserhalb gelegenen Häuserzeilen, z.B. Aavorstadt; Brättligäu; Burghalde/Ziegelacker und südlich angrenzendes Gebiet; Schützenmattstrasse und Othmarsingerstrasse; Sandweg und Niederlenzerstrasse; Bleiche am Aabach mit Dr. Müller-Haus; Mittlere und Obere Mühle;

Waffenfabrik Hämmerli; Bleiche und spätere Kartonfabrik im Wil; vorhanden war bereits die 1862/63 errichtete Strafanstalt. Westlich des Aabachs standen praktisch keine Häuser. Aus der Altstadt gab es keinen direkten Zugang zum Bahnhof; dieser wurde erst mit dem «Durchbruch» 1911 geschaffen (anlässlich des Kantonschützenfests vom 17. – 25. Juni 1911). Die grossen Lenzburger Firmen wurden erst später gegründet: Konservenfabrik Lenzburg (Hero) 1886, Langenbach Cartonnage 1876, Wisa-Gloria 1882; das Angelrainschulhaus wurde am 17. Juli 1903 eingeweiht.

Die Grössenverhältnisse vor dem Eisenbahnbau: Heute ist Zürich mit Abstand die grösste und bedeutendste Stadt der Schweiz. Vor dem Eisenbahnbau war Genf die grösste Schweizer Stadt, gefolgt von Bern, Basel und Lausanne; erst an fünfter Stelle kam Zürich.

Das Umfeld, in dem die Nationalbahn geboren wurde

1852 sprach sich die Bundesversammlung für ein Eisenbahngesetz aus, das den Kantonen die Kompetenz für die Erteilung von Konzessionen übertrug. Die Privatbahnen wurden mit Privilegien ausgestattet, u.a. Vorrechte für die Konzessionierung von Anschlusslinien. Diese Privatbahnen waren wesentlich mit privaten Kapitalien, u.a. von den aufkommenden grossen Banken, finanziert. In der Nordwestschweiz und im Mittelland waren es die SCB (Basel) und die NOB (Zürich), die nun in rascher Folge ab 1850 das Schweizer Eisenbahnnetz errichteten.

Berühmtester Vertreter der schon bald als «Eisenbahnbarone» verschrienen Pioniere des Eisenbahnbaus in der Schweiz war der Zürcher Liberale Alfred Escher, Präsident der NOB und später Direktionspräsident der Gotthardbahn. Er gehörte dem Zürcher

Regierungsrat an, war Nationalrat, gründete die ETH und 1856 die Schweizerische Kreditanstalt. Die NOB baute neben den eingangs erwähnten Linien in den Aargau das Eisenbahnnetz im Raum Zürich-Winterthur-Ostschweiz. Sie nahm 1855 die Strecke Zürich–Oerlikon–Winterthur–Romanshorn, 1856 Zürich HB–Oerlikon und 1857 Winterthur–Schaffhausen in Betrieb. Bereits damals war also Winterthur mit mehreren Bahnlinien erschlossen.

Die Nationalbahn – ein Kind der Demokraten

Vor allem in Winterthur, das jahrhundertlang unter der Dominanz der Stadt Zürich zu leiden hatte, waren als Gegenbewegung zu den in der Stadt Zürich herrschenden Liberalen die Demokraten stark. Zu ihren führenden Persönlichkeiten zählten der Winterthurer Stadtpräsident Johann Jakob Sulzer und der Stadtschreiber, Theodor Ziegler-Rothpletz. Letzterer war eigentlich das Herz und die Seele des Unternehmens «Nationalbahn» und später dann auch deren Direktor. Was dabei herauskommt, wenn ein zwar politisch versierter – aber in geschäftlichen Dingen unerfahrener – Stadtschreiber ein Unternehmen führt, das wirtschaftliche Kenntnisse und Fähigkeiten voraussetzt, werden wir mit dem noch aufzuzeigenden Debakel der Nationalbahn sehen.

1865 erreichten die Demokraten mit einer Teilrevision der Verfassung des Kantons Zürich die Möglichkeit, mittels Initiative der Stimmberechtigten eine Totalrevision der Kantonsverfassung zu verlangen. 1868 fiel der Volksentscheid für eine solche Totalrevision. 1869 wurde die neue Verfassung des Kantons Zürich als Vorbild für die moderne direkte Demokratie angenommen: Mit Referendums- und Initiativrecht der Stimmberechtigten. (Das Referendum wurde dann 1874 auch in der Bundesverfassung ein-

geführt, die Initiative 1891). Zugleich wurde in den Wahlen die von den Liberalen dominierte Regierung (mit Alfred Escher) weggefegt und durch einen Regierungsrat mit demokratischer Mehrheit ersetzt.

Das Eisenbahnfieber 1850 – 1875

Der Bahnbau war damals die Vorreiterbranche, welche die Wirtschaft antrieb, die Infrastruktur entwickelte, hohe Renditen versprach und gewaltige Kapitalien anzog. Dementsprechend wurde von den sich konkurrierenden Gesellschaften wild darauf los gebaut, bis es europaweit Ende der Siebziger Jahre zur Krise kam, welche auch die NOB und die Gotthardbahn an den Rand des Ruins brachte, der nur durch massive Bundesgarantien abgewendet werden konnte.

Die Gründung der Nationalbahn

Unter Führung der Winterthurer Demokraten, als Gegenpol zu den Privatbahngesellschaften der «Eisenbahnbarone» wie Escher, wurde die kühne Idee eines unter Beteiligung von Staat, Städten und Gemeinden zu schaffenden Eisenbahnnetzes entworfen, das von Vevey am Genfersee bis nach Konstanz /Kreuzlingen am Bodensee sowie von Waldshut am Rhein bis zum Splügen und zum Gotthard reichen sollte und dessen Knotenpunkt Winterthur war.

Am 12. Juli 1872 konstituierte sich die Gesellschaft «Winterthur–Singen–Kreuzlingen», die sogenannte Ostsektion des später Nationalbahn genannten Unternehmens. Verwaltungsratspräsident war der Winterthurer Stadtpräsident Johann Jakob Sulzer, Direktor der Winterthurer Stadtschreiber Theodor Ziegler. Diese Gesellschaft machte sich an die Realisierung des Ostastes der Nationalbahn mit Linien von Singen und Konstanz nach Etzwilen-Winterthur, welche am 17. Juli 1875 in Betrieb ging.

Die Gewinnung von Aargauer Gemeinden für die Idee der Nationalbahn

Bald nach der Gründung der Ostsektion wurden Kontakte mit den an der Westsektion Winterthur–Zofingen gelegenen Gemeinden aufgenommen. In Lenzburg setzte die eigentliche Nationalbahndiskussion im Februar 1873 ein. Objektiv gesehen bestand eigentlich kein Grund für Lenzburg, sich ins Nationalbahnabenteuer zu stürzen, da ja Lenzburg mit der Südbahn Anschluss an das Eisenbahnnetz fand (23. Juni 1874 Eröffnung Rapperswil–Wohlen). Das Lenzburger Eisenbahnkomitee reagierte denn auch vorerst zurückhaltend, fand die «dem Unternehmen zu Grunde liegenden Suppositionen sehr zweifelhaft» und schlug daher vor, zunächst einmal nicht darauf einzutreten. Der Gemeinderat schloss sich dem an. Dennoch entsandte man dann auf Drängen von Kreisen, die der Idee der Nationalbahn wohlgesinnt waren, eine Lenzburger Delegation an die Konferenzen bezüglich Nationalbahn. Von der Oltner Konferenz vom 16. Mai 1873 kam die Nachricht, das Projekt nehme feste Gestalt an, Zofingen habe eine Beteiligung von 1,5 Millionen Franken in Aussicht gestellt.

Es hatte in der Lenzburger Bevölkerung entschiedene Freunde der Nationalbahn, denen das bedächtige Vorgehen der Behörde nicht passte. Zu ihren führenden Kräften zählte der Herausgeber des «Aargauischen Wochenblattes» (daraus wurde später die «Lenzburger Zeitung»), Diethelm Hegner, der sein Organ dazu verwendete, für die Nationalbahn die Werbetrommel zu rühren und die Gegner und Skeptiker des Projekts zu verunglimpfen. Diese Nationalbahnfreunde beantragten dem Gemeinderat eine Aktienbeteiligung an der Nationalbahn und die Vorlage entsprechender Anträge an die Gemeindeversammlung.

Die Beteiligung am Aktienkapital der Nationalbahn

Der Gemeinderat schwenkte dann rasch auf die Linie der Nationalbahnfreunde ein und unterbreitete der Gemeindeversammlung entsprechende Anträge. Allerdings wollte er daran die Bedingung knüpfen, dass die Beteiligung nur erfolge, wenn sich die Nationalbahn zum Bau der Seetalbahn verpflichtete. Diethelm Hegner wandte sich in seinem Blatt gegen diese Bedingung: «Ihr (der Nationalbahn) dies zuzumuthen, das ist so ein Liebesdienst derjenigen Leute, die von süssen Worten für die Nationalbahn überströmen, aber sie, nachdem sie dieselbe lange ignoriert haben, und im Begriffe waren, ihr mit einem groben Seil den Hals zuzuschnüren, nun jetzt auf etwas gelindere Art, mit übergeworfenen Decken, ersticken möchten. Reden die Herren lieber offen und erklären: Das Nationalbahnprojekt passt nicht in unsere Eisenbahnbestrebungen hinein.»

Die Gemeindeversammlung vom 30. Juni 1873 sprach sich in der Folge mit einer Mehrheit von $\frac{3}{4}$ zu $\frac{1}{4}$ für eine unbedingte Beteiligung der Einwohnergemeinde Lenzburg von 500 000 Franken am Aktienkapital der Westsektion der Nationalbahn von 8 Millionen Franken aus.

Die Übernahme der Garantie für Kapital und Zinsen der Obligationenanleihe

Da die Baukosten auf 17 Millionen veranschlagt waren, reichte das Aktienkapital von 8 Millionen nicht. Es musste eine Obligationenanleihe von 9 Millionen aufgenommen werden. Dies gelang indes im normalen Finanzierungsverfahren nicht, weil kein Kapitalgeber die damit verbundenen Risiken einzugehen bereit war. Deshalb wurden die an der Nationalbahn beteiligten Städte Winterthur (3,5 Mio.), Baden (1,5 Mio.), Lenzburg (1,5 Mio.) und Zofingen (2,5 Mio.) aufgerufen, für das Kapital und die Zinsen dieser Anleihe

zu garantieren. Auch in dieser Frage entstand ein erbitterter Streit in der Einwohnerschaft. Während besonnene Kreise auf die damit verbundenen ungeheuren Risiken und die unseriösen Kalkulationsgrundlagen der Nationalbahn hinwiesen, polemisierten die Nationalbahnfreunde unter der Ägide von Diethelm Hegner gegen diese Bedenken.

Er gab eine Druckschrift heraus mit dem Titel «Zur Aufbringung des Obligationen-Kapitals für die Schweizerische Nationalbahn – Ein offenes Wort an alle Stimmberechtigten in Lenzburg.» Darin wird die Ansicht vertreten, dass die Übernahme der Garantie kein ernstliches Risiko einschliesse, weil dieselbe, sobald das Obligationenkapital sich aus den Betriebsergebnissen verzinse, in Wirklichkeit eine Formsache sei. Und im schlimmsten der aller denkbaren Fälle? «So hätte denn Lenzburg für den unwahrscheinlichsten aller Fälle, dass das gesamte Obligationenkapital verloren ginge, die allerdings hohe Summe von 1,5 Millionen Franken zu verlieren, wogegen ihm und seinen Mitgaranten die ganze Bahnstrecke Winterthur–Zofingen, die dem aufzunehmenden Anleihen und dadurch auch den Garanten in erster Hypothek verpfändet werden soll, zufallen würde und zwar zu dem gewiss niedrigen Preis von 9 Millionen Franken, so dass dann erst recht sich ein gutes Geschäft machen liesse. Freilich wäre es immerhin bedenklich, wenn man dazu käme, dieses gute Geschäft zu machen. Das ist aber nicht zu befürchten; denn höchstwahrscheinlich wird weder Lenzburg noch ein anderer Mitgarant je dazu gelangen, einen Rappen an die Verzinsung beitragen zu müssen.»

Am 17. August 1874 stimmte die Gemeindeversammlung der Übernahme einer Garantie der Einwohnergemeinde von 1,5 Millionen Franken für Kapital und Zins der Obligationenanleihe mit 135 gegen 108 Stimmen zu. Die Unterlegenen – vor allem habliche, in kaufmännischen Dingen erfahrene und besonnene Ortsbürger – führten gegen diesen

Beschluss bei der Direktion des Innern am 20. August 1874 Beschwerde. Diese wurde abgewiesen, und auch der Regierungsrat lehnte die weitere, hierauf an ihn gerichtete Beschwerde ab. In der Folge musste die Gemeindeversammlung vom 15. Mai 1875 eine weitere Beteiligung von 80 000 Franken am Aktienkapital bewilligen.

Zu den Grössenordnungen der Geldsummen

Wenn hier von 580 000 Franken Aktienkapital und einer Garantiesumme von 1,5 Millionen die Rede ist – wie viel Geld ist das eigentlich, wenn wir es mit heutigen Franken vergleichen? Der Jahreslohn eines Lokomotivführers der Nationalbahn betrug 1650 Franken, jener eines Kondukteurs 1100 Franken, derjenige des Direktors 8000 Franken. Ein Tagelöhner in der Baumwollindustrie erhielt 3 Franken, einer in der Bauindustrie 4 und einer in der Schwerindustrie 5 Franken.

Daraus lässt sich schliessen, dass wir die Beträge mindestens mit dem Faktor 50 multiplizieren müssen, um sie mit heutigen vergleichbar zu machen; daraus folgt: Aktienkapitalbeteiligung 29 Mio.; Garantiesumme Obligationenanleihe 75 Mio. In dieselbe Richtung weist der Vergleich der Steuereinnahmen von damals und heute: Bei ca. 2700 Einwohnern hatte die Einwohnergemeinde 1883 Steuereinnahmen von 90 000 Franken. Die Steuereinnahmen im Jahre 2008 betragen bei rund 8000 Einwohnern 29,2 Millionen, also rund das 300-fache bei dreifacher Einwohnerzahl. Die Bilanzsumme der 1868 gegründeten Hypothekbank Lenzburg betrug 1878 3,1 Mio., 1893 8,9 Mio. und 2008 3725 Millionen.

Nun erst wissen wir also, um welche wahnwitzigen Summen es damals für die vermögenslose Einwohnergemeinde Lenzburg ging: Um Verpflichtungen, die das 23-fache des jährlichen Steuerertrages von 90 000 Franken erreichten.

Warum ging die Nationalbahn in Konkurs?

Die Nationalbahn war eine moderne Bahn, technisch auf der Höhe der Zeit, ja führend: Sie hatte moderne Baumethoden, ihre Lokomotiven waren modern (SLM Winterthur), ihre Güterwagen hatten nicht mehr die geschmiedeten Speichenräder sondern die – später zur Norm gewordenen – Schalengussräder (aus einem Stück). Doch wieso war die Nationalbahn ein totaler Misserfolg und ging Konkurs?

1. Sie basierte auf dilettantischen, allein unter politischen Gesichtspunkten entwickelten Ideen, bediente Gegenden, in denen kein Markt vorhanden war (abseits der grossen, aufstrebenden Städte).
2. Die ihr zu Grunde liegenden Kalkulationen waren weltfremd und unseriös, ja es lagen bezüglich Ertragsmöglichkeiten überhaupt keine ernsthaften Zahlen vor – die politisch verfolgten Ziele waren den Verantwortlichen offensichtlich wichtiger.
3. Die Annahmen für die Baukosten waren ebenfalls unseriös: Man ging von Kosten von 160 000 Franken pro Kilometer aus, während die NOB für ihre Strecken 300 000 Franken pro Kilometer kalkuliert hatte.

So stellte sich in der Ostsektion 1875 zwar noch ein Reingewinn von 316 Franken ein, doch bereits 1876 betrug das Defizit 576 Franken pro Kilometer und 1877 3435 Franken pro Kilometer. Dem steht ein Reinertrag der NOB von 15 000 Franken gegenüber. Die SNB transportierte im Vergleich zur NOB nur die Hälfte der Reisenden und ein Drittel der Güter pro Kilometer. Die Zahlen auf dem Westast waren noch schlimmer.

Gescheitert ist die Nationalbahn aber auch an den Folgen des Escher-Liberalismus. Heute setzen sich die Liberalen für offene Märkte und freie Konkurrenz ein. Ganz anders war das unter dem tonangebenden Staats- und Wirtschaftsführer Alfred Escher. Die unlieb-same Konkurrentin Nationalbahn wurde mit allen nur erdenklichen Schikanen geplagt:

- Als die Nationalbahn die Konzession für die Linie Waldshut–Winterthur begehrte, schnappte ihr die NOB, gestützt auf die Privilegien des Eisenbahngesetzes von 1852, diese weg.
 - Die Stadt Zürich verbot der Nationalbahn, auf ihr Gebiet vorzudringen.
 - Die NOB verbot der Nationalbahn die Mitbenützung des Bahnhofs Oerlikon, und auch im Bahnhof Winterthur wurde sie erst nach langwierigen Verhandlungen zugelassen.
 - Obwohl die Verkehrsbelastung eine Mitbenützung der Doppelspur Winterthur–Effretikon der NOB durch die Nationalbahn ohne weiteres zugelassen hätte, verbot ihr die NOB diese Mitbenützung.
 - Dieses Verbot wurde durch das Bundesgericht aufgehoben. Doch nun verlangte die NOB einen derart hohen Preis für die Mitbenützung, dass es die Nationalbahn vorzog, ein drittes Gleis zu bauen.
 - Für dieses Gleis wiederum verlangte die NOB einen Sicherheitsabstand von 6 m, was einen vernünftigen Bau in gewissen Abschnitten verhindert hätte. Auch diese Forderung wurde auf Klage der Nationalbahn durch das Bundesgericht aufgehoben.
 - Wegen «mangelnder Sicherheit» liess die NOB auf ihren Strecken keine der mit Schalengussrädern versehenen Güterwagen der Nationalbahn zu. Gleiche Wagen aus Österreich oder der St. Gallischen Bahnen liess die NOB ohne weiteres zirkulieren.
- Unvorteilhaft für die an der Westsektion beteiligten Gemeinden war auch die Fusion der West- und der Ostsektion. Von den 17 Millionen der Westsektion wurden nämlich ca. 2,5 Millionen für die Ostsektion abgezweigt, zur Deckung der Mehrkosten und des Betriebsdefizits.
- Kurz nach der Inbetriebnahme der Westsektion im Herbst 1877 zeigte sich immer deutlicher, dass die Bahn nie und nimmer



Blick vom Cholerahaus über den Bahndamm Richtung Staufberg und Aarau Carl Andreas Fehlmann 1829-1908

rentierte und grosse Betriebsverluste einfuhr. Unternehmer verlangten die Bezahlung noch offener Rechnungen von 800 000 Franken und gelangten in dieser Sache auch an die beteiligten Gemeinden. Diese sahen sich aber ausser Stande, noch mehr Mittel für die Nationalbahn aufzubringen. Deshalb wurde die Nationalbahn betrieben, und im Februar 1878 sprach das Bundesgericht den Konkurs aus.

Misslungener Rettungsversuch

Ein Komitee unter dem Präsidium von Fidel Villiger, Lenzburg, (Stadtrat, 1901 bis 1906 Stadtammann) versuchte, die Bahn durch die beteiligten Gemeinden aufzukaufen: Die Ostsektion für 3,4 Millionen, die Westsektion für 1 Million, dies unter dem Vorbehalt der Zustimmung der beteiligten Gemeinden. Diese lehnten indes ab.

In der Folge ging die Ostsektion zum Preis von 3 150 000 Mio. an die Eidgenössische Bank (Inhaberin eines grösseren Obligationenpakets), welche sie nach Abschreibung von 40 000 Franken an die NOB weiter veräusserte.

Die Westsektion – deren Bau 17 Millionen gekostet hatte – wurde von der NOB für 75 000 Franken erworben, mitsamt den 18 Lokomotiven, rund 100 Personen- und Gepäckwagen und über 300 Güterwagen. Dies

allerdings mit der Verpflichtung, die Linien trotz ungenügender Betriebskostendeckung weiter zu betreiben.

Der lange Streit um die Hinterlassenschaft

Darüber, wie die Gemeinden ihre im Zusammenhang mit dem Nationalbahnbau eingegangenen Verpflichtungen zu erfüllen hatten (bzw. dazu überhaupt in der Lage waren), entstand ein jahrelanger, erbitterter Streit, der erst mit dem Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1883 beigelegt werden konnte. Der Bund leistete ein Darlehen von 2,4 Millionen, wovon 410 000 Franken für die Einwohnergemeinde Lenzburg. Diese Darlehensgewährung war an die Bedingung gebunden, dass die Ortsbürgergemeinden ihre zuvor eingegangenen Zahlungsverprechen einlösen. Die Ortsbürgergemeinde Lenzburg hatte 580 000 Franken à fonds perdu zu leisten. Das Bundesdarlehen war rückzahlbar bis 1935 in festen jährlichen Zins- und Amortisationsraten von 14 350 Franken.

Zur Finanzierung ihrer Übrigen Leistungen im Zusammenhang mit dem Nationalbahndebakel – soweit sie nicht durch das erwähnte Bundesdarlehen gedeckt waren – nahmen die Einwohner- und die Ortsbürgergemeinde Lenzburg 1885 bei der Allgemeinen Creditbank in Basel ein Prämienanleihen

von einer Million auf. Dieses war durch Zahlung eines jährlichen Prämienbetrages und durch Äufnung eines Amortisationsfonds von 600 000 Franken bis 1945 abzutragen. Die Verwaltung dieses Amortisationsfonds besorgte die Hypothekarbank Lenzburg. Dieser wurden 1885 die im Zusammenhang mit der Nationalbahn gewährten Darlehen von 600 000 Franken zurückbezahlt.

Die jährlich anfallenden Ausgaben aus diesen Verpflichtungen lasteten anfangs ungeheuer schwer auf den beiden Gemeinden: Der zu deckende Ausgabenüberschuss der Einwohnergemeinde erhöhte sich nach Übernahme der Garantieschuld auf 103 500 Franken, dies bei einem Steueraufkommen von 90 000 Franken. Daher musste der Steuerfuss pro 1884 um 25% erhöht werden. In der Folge stagnierte die Entwicklung in Lenzburg, die Einwohnerzahl sank bis 1888 um 10% oder 274 Personen, und noch 1900 lag sie um 45 Personen unter der Zahl von 1880.

Die Ortsbürgergemeinde musste die zwischen Ertrag und Ausgaben klaffende Lücke von jährlich 17 000 Franken durch Erträge der Waldungen decken. Dies führte zur Halbierung des Bürgernutzens. Im Weiteren musste die Ortsbürgergemeinde alle nicht öffentlichen Zwecken dienenden Gebäude, Grundstücke und Waldungen dem Kanton verpfänden, der die Staatsgarantie für die Prämienanleihe übernommen hatte. Jede Disposition erforderte fortan die Zustimmung des Aargauer Regierungsrates.

Diese Situation hielt bis 1945 an. Die finanziellen Folgen wurden im Laufe der Zeit durch die Geldentwertung (Inflation) gemildert. Dennoch trugen die Einwohner- und die Ortsbürgergemeinde Lenzburg über Jahrzehnte schwer an ihren Lasten aus dem Nationalbahndebakel und man darf sich füglich die Frage stellen, welche Entwicklung Lenzburg wohl genommen hätte, wenn die Einwohnergemeindeversammlung seinerzeit auf die warnenden Stimmen gehört und die

Stadt nicht in das Nationalbahndebakel gestürzt hätte.

Erkenntnisse aus dem Nationalbahndebakel

- Obwohl Lenzburg – wie andere Städte – mit der Nationalbahn ein unglaubliches Abenteuer eingegangen ist, konnte das finanzielle Desaster dank zähem Durchhaltewillen in jahrzehntelanger Arbeit bewältigt werden.
- An sich war die Linienidee der Nationalbahn durchaus weit vorausschauend: Im 20. Jahrhundert wurde die Autobahn A1 auf weiten Strecken parallel zur Nationalbahn gebaut, so insbesondere im Abschnitt Mägenwil–Lenzburg–Zofingen.
- Auf dem Abschnitt Mellingen–Lenzburg verläuft heute die Heitersberglinie, die West–Ost–Haupttransversale des Eisenbahnverkehrs.
- Für die Verstaatlichung der Privatbahnen und die Schaffung der SBB spielte das Nationalbahndebakel eine nicht unwichtige Rolle: Gerade auch im Kanton Aargau ist der Rückkauf der Privatbahnen in der Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 mit überwältigendem Mehr angenommen worden. Die Nationalbahn war ja ihrerseits ein erster – allerdings untauglicher – Versuch, eine weitgehend von der öffentlichen Hand finanzierte Bahn zu errichten.

Womit wir wieder einmal beim ewigen Drehen des Rades wären: Der heutigen Tendenz, staatliche Betriebe und Aufgaben wieder zu privatisieren. Wichtig ist allerdings für mich als Eisenbahnfreund, dass sich das Rad der Eisenbahn weiterhin dreht und wir auf einen leistungsfähigen und pünktlichen Bahnbetrieb mit guten Anschlüssen zählen dürfen.

Quellen: Heidi Neuenschwander, Geschichte der Stadt Lenzburg, Band 3, Aarau 1994, insbesondere S. 67 bis 78 und 86 bis 127.

Die Nationalbahn, Vision einer Volksbahn, Verlag Profile Publishing GmbH, Wetzikon, 2009.