

Bünzen und der Bau der Südbahn

Autor(en): **Müller, Hugo**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Unsere Heimat : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft
Freiamt**

Band (Jahr): **50 (1978)**

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1046266>

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.

Bünzen und der Bau der Südbahn

Hugo Müller

In der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts bildeten sich im Aargau verschiedene Eisenbahnkomitees, denen es zuerst einmal darum ging, die lokalen Interessen zu vertreten. So war auch der Bezirk Muri mit der Gemeinde Muri an der Spitze in eisenbahnpolitischer Hinsicht sehr aktiv und bestrebt, so rasch als möglich eine Eisenbahnlinie durch das Freiamt mit Anschluss an die noch zu erbauende Gotthardlinie zu erstellen.¹

Am 7. November 1869 erteilte der Grosse Rat des Aargaus dem sogenannten Südbahnkomitee, das die Linie Aarau—Lenzburg—Wohlen—Muri—Sins—Kantonsgrenze und eine Anschlusslinie Brugg—Hendschiken bauen wollte, die Konzession, der im Dezember die Genehmigung durch die Bundesversammlung folgte. 1872 gelangten die Schweizerische Centralbahn (SCB), mit Sitz in Basel, und die Schweizerische Nordostbahn (NOB), mit Sitz in Zürich, nach längeren Verhandlungen in den Besitz der Konzession. Nach einem Vertrag vom 4. April 1874 teilten die beiden Gesellschaften drei gemeinsam betriebene oder geplante Linien unter sich auf; die Südbahn ging an die Centralbahn.

1874 wurde die Linie Rapperswil—Wohlen eröffnet, ein Jahr später, 1875, konnte die Strecke Wohlen—Muri dem Betrieb übergeben werden. Nach der Planaufgabe für die Linie Wohlen—Muri hatten sich die Bahndirektion in Basel und die Baudirektion des Aargaus mit Forderungen verschiedener Gemeinden auseinanderzusetzen. Die Gemeinde Waltenschwil verlangte eine eigene Station, einige Bürger aus Muri-Dorf wollten die Station Muri weiter südlich sehen, und schliesslich erhob die Gemeinde Bünzen gegen die Linienführung und den Standort des Bahnhofs in Boswil Einsprache.²

¹ Vgl. Hugo Müller, Die Eröffnung der Südbahnstrecke Wohlen—Muri. In: Dorfchronik von Muri 1974.

² Staatsarchiv Aarau, B No. 3c, Aarg. Südbahn, Bd. I., 1869—1875. Bericht der Baudirektion an den Regierungsrat vom 28. Mai 1874.

Ein aus Bünzer Bürgern gebildetes Komitee³ richtete im November 1873 an den Regierungsrat des Kantons Aargau eine Bittschrift⁴, in der es die Gründe für eine neue Linienführung und vor allem für die Verlegung der Station Boswil gegen Osten, gegen den Gemeindebann von Bünzen darlegte. Die Bittsteller schrieben dem Regierungsrat: «Die unterfertigte Gemeinde sowie alle östlich der Bahn liegenden Gemeinden haben die volle Berechtigung zu verlangen, dass die Bahnlinie bei Boswil sowie die dasige Bahnstation mehr östlich gegen Bünzen verlegt werde. Zur Begründung dieses Punktes diene folgendes:

- a) Die Gemeinde Bünzen hat sich bei der Subvention für die Südbahn in einer Weise beteiligt wie im Verhältnis zur Bevölkerung und Steuerkraft keine einzige Gemeinde an der ganzen Linie sich beteiligt hat. Es haben sich im ferneren noch mit Subventionen beteiligt die östlich gelegenen Gemeinden Waldhäusern und Waltschaftwil.
- b) In der Gemeinde Bünzen war seit Jahren lebhafter Verkehr durch Fabrikation und Handel wie in keiner der benachbarten Gemeinden, durch welche die Bahn alimentiert wird, zum Beweise die Tatsache, dass z. B. eine einzige Handlung in Eisen und Kohlen in dort einen jährlichen Verkehr von 10 000 bis 12 000 Zentner hat.
- c) Infolge dieses Verkehrs besteht in Bünzen seit circa 20 Jahren ein ziemlich stark frequentiertes Postbureau und ebenso ein Telegraphenbureau. Über den daherigen Verkehr und über die viel grössere Bedeutung dieses Verkehrs gegenüber demjenigen z. B. des grössern Boswil berufen wir uns auf die Tit. Behörden der Post und Telegraphenwesens und die daherigen Kontrollen.
- d) Von der Westseite her hat die hierseitige Bahnstation auch sehr wenig Zufluss zu erwarten; einzig die zwei kleinern Gemeinden Kallern und Bettwil mit einer Bevölkerung von 753 Seelen zusammen werden dieselbe benutzen und ist deshalb gar kein Grund vorhanden, die Bahnlinie so ganz am Fuss des Lindenberges hinzuziehen.
- e) Auf der Ostseite sind dagegen nicht nur die Gemeinden des Bünztales, sondern auch ein grosser Teil des Reusstales auf diese Station angewiesen. Es wird dieselbe entweder ausschliesslich oder doch im Verkehr in südlicher oder nördlicher Richtung wenigstens von folgenden Gemeinden benutzt werden: Bünzen, Wald-

³ Dem Komitee gehörten an: Roman Abt, A. Müller, Bezirksamtmann, Abt zum Hirschen, Martin Ammann zum Rössli und Gemeindeammann Kuhn.

⁴ Archiv der Kreisdirektion II der SBB in Luzern, Akten der Central- und der Nordostbahn. Bittschrift der Gemeinde Bünzen an den Regierungsrat vom 3. November 1873.

häusern, Waltenschwil, Besenbüren, Rottenschwil, Werd, Althäusern, Birri, Aristau, ferner von Hermetschwil, Bremgarten, Zufikon, Unterlunkhofen, Oberlunkhofen, Jonen usw. Diese Gemeinden repräsentieren eine Bevölkerung von nicht weniger als 7483 Seelen gegenüber 753 auf der Westseite.

- f) Ein neuer grossartiger Zufluss wird die Bahn ferner erhalten durch Torflieferungen, indem die den Gemeinden Boswil, Bünzen, Besenbüren und Althäusern gehörende Moosfläche von circa 800 Jucharten nach Vollendung der begonnenen Entsumpfung ausgebeutet werden kann und die daherige massenhafte Ausfuhr nur von der Ostseite an die Bahn geliefert werden kann. Wir sagen daher jedenfalls nicht zu viel, wenn wir behaupten, dass der Zufluss an Personen auf die in Frage liegende Bahnstation von der Ostseite mehr als zehnmal und diejenige der Güter mehr als zwanzigmal stärker sein wird als von der Westseite.
- g) Selbst die Gemeinde Boswil wünscht die Bahn nicht nach dem Projekte, und wir haben die Überzeugung, dass die grosse Mehrzahl der dortigen Bürger eine andere Linie wünscht. Durch Entsprechung unserer Wünsche würden die Interessen von Boswil nicht verletzt, sondern es würden dadurch die allseitigen Interessen nur etwas mehr und billiger Berücksichtigung finden.
- h) Auch die Eisenbahngesellschaft, welche den Bau ausführt, würde nach unserer Überzeugung durch Entsprechung unserer Wünsche keinen Nachteil erleiden, sondern nur Vorteile erreichen; die Anlage eines hohen Dammes und der dadurch bedingte grössere Landerwerb muss naturgemäss bedeutende Mehrkosten verursachen. Dass übrigens eine weiter östlich angelegte Bahnlinie und die Überschienung des Weissenbaches ohne einen solchen Damm keine besondern technischen Schwierigkeiten haben kann, ist schon dem Auge jedes unbefangenen Laien klar und wird überdies durch die bauende Gesellschaft selbst bestätigt dadurch, dass sie die zwei Bäche in Muri unter ganz gleichen Verhältnissen in der Weise überschreitet, wie wir es hierseits wünschen. Die Strassenübergänge über die Bahn würden sich hier noch leichter als dort bewerkstelligen lassen. Das Gleiche bestätigen ferner die Pläne des doch gewiss sachkundigen Herrn Ingenieur Zschokke in Aarau, welcher den Bach ebenfalls auf solche Weise überschreiten wollte.»

Diese angeführten Gründe veranlassten das Komitee von Bünzen, dem Regierungsrat folgende Begehren zu stellen:

1. Es solle die projektierte Eisenbahnlinie bei Boswil um circa 340 Meter weiter östlich gegen Bünzen verlegt werden.
2. Die Stationsgebäude sollen auf der östlichen Seite der Bahn erstellt werden.

3. Es sei der fraglichen Station der Name Boswil-Bünzen oder Bünzen-Boswil beigelegt werden.

Die Gemeindebehörden von Boswil hatten bald in Erfahrung gebracht, was Bünzen anstrebte, und der Gemeinderat teilte am 23. November 1873 der Direktion der Centralbahn in Basel mit, dass er mit dem ursprünglichen Projekte einverstanden sei und dass der Personen- und Güterverkehr aus dem Raume Boswil, Kallern, Bettwil, Buttwil, Uezwil und Sarmenstorf den aus dem Raume Bünzen bei weitem übertreffen werde.⁵

Die Baudirektion, die die Eingabe von Bünzen zu bearbeiten hatte, erklärte, es sei unmöglich, die Linienführung zu ändern, hingegen könne man dem Wunsche der Gemeinde Bünzen, dass die Station Boswil inskünftig Boswil-Bünzen genannt würde, ohne weiteres nachkommen⁶. Der Regierungsrat war darauf auch bereit, den Vorschlag zur Umbenennung der Station bei den zuständigen Stellen zu unterstützen. Er unternahm die nötigen Schritte beim Bundesrat, der in dieser Angelegenheit zuständig war. Als die Gemeinde Bünzen nach einem Jahr immer noch keine positive Zusicherung hatte, wandte sich der Gemeinderat wieder nach Aarau und ersuchte um Auskunft⁷, die dann alsbald von Bern eintraf. Das Eisenbahndepartement in Bern teilte mit, es könne gemäss einem Bundesbeschluss dem Wunsche Bünzens nach einem neuen Stationsnamen nicht entsprechen, da die Station Boswil ganz in den Bann dieser Gemeinde falle und Bünzen eine bedeutend geringere Einwohnerzahl aufweise als Boswil (526 gegen 1205 Einwohner)⁸. Erst nach einem zweiten Anlauf des aargauischen Regierungsrates war der Bundesrat am 8. Oktober 1875, d. h. gut vier Monate nach der Betriebseröffnung der Bahn⁹ bereit, dem Wunsche der Gemeinde Bünzen nach Umbenennung der Station Boswil in Boswil-Bünzen nachzukommen.¹⁰ Damit hatte die Gemeinde Bünzen mit ihrer Eingabe die verlangte Verlegung der Linienführung nicht erreicht, doch war man ihr mit der Umbenennung des Stationsnamens im gewünschten Sinne entgegengekommen.

⁵ Akten der Central- und Nordostbahn. Bezirkskommandant Keusch an die Direktion der Centralbahn.

⁶ S. Anm. 2.

⁷ Protokoll des Regierungsrates vom 27. Mai 1875.

⁸ Protokoll des Regierungsrates vom 31. Mai 1875.

⁹ Zur Betriebseröffnung vgl. Hugo Müller, Die Eröffnung der Südbahnstrecke Wohlen—Muri. In: Dorfchronik von Muri 1974. S. 23 ff.

¹⁰ Protokoll des Regierungsrates vom 11. Oktober 1875.