Zeitschrift: Heimatkunde Wiggertal

Herausgeber: Heimatvereinigung Wiggertal

Band: 38 (1980)

Artikel: Zofingen im 19. Jahrhundert: Verhältnisvolle Wirtschafts- und Bahnpolitik

Autor: Blum, Kurt

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-718738

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Zofingen im 19. Jahrhundert: Verhängnisvolle Wirtschafts- und Bahnpolitik

Kurt Blum

Zofingen erhält eine Waffenfabrik

Da zu Beginn des 19. Jahrhunderts die das Wirtschaftsleben allmählich dominierende Textilindustrie nicht nur goldene Zeiten erlebte, sondern hin und wieder auch von Krisen geschüttelt wurde, bemühten sich die Zofinger Behörden wiederholt um die Ansiedlung neuer Industriezweige. Erfolge wechselten mit Niederlagen ab, bis am 11. Januar 1859 die Schweizerische Bundesversammlung einen Beschluss fasste, der für die Stadt Zofingen die so verheissungsvolle Aera als Sitz einer «Eidgenössischen Waffenfabrik» einleitete. Paragraph 1 dieses Bundesbeschlusses lautete: «Die Rollgewehre jetziger Ordonnanz sollen zur Bewaffnung der gesamten, bisher damit ausgerüsteten Fusstruppen des Bundesauszuges und der Bundesreserve nach dem System Prélaz-Burnand umgeändert werden, mit Ausnahme derjenigen Kompagnien, für welche das Jägergewehr bestimmt ist.» Nachdem dieser Beschluss aus Bern bis nach Zofingen gedrungen war, setzten sich die Stadtbehörden sofort mit den massgebenden Stellen in der Bundesstadt in Verbindung, um die Eröffnung der Gewehrumänderungsfabrik in Zofingen zu erwirken. Am 8. Februar 1859 reiste eine Abordnung des Stadtrates nach der alten Zähringer-Stadt; die Delegation kehrte mit dem Bescheid zurück, dass die Herren Burnand, Prélaz und Manceaux bereit wären, sich in Zofingen zu etablieren, wenn die Stadt folgende Forderungen erfüllen würde: Den Unternehmern werden unentgeltlich die erforderlichen Räumlichkeiten in der sogenannten Kaserne (Liegenschaft nördlich des Bezirksgebäudes) an der Hintern Hauptgasse auf so lange überlassen, wie die Arbeiten der Gewehrumänderung dauern werden. Sämtliche Kosten der notwendigen Umbauarbeiten am Gebäude gehen zu Lasten des Zofinger Stadtsäckels. An den Ankauf einer Dampfmaschine trägt die Stadt einen Anteil von 5000 Franken, wovon 2500 Franken wieder zurückvergütet werden, wenn das Etablissement nicht als Waffenfabrik oder sonst zu einem industriellen Zweck fortgesetzt wird.

Eine ausserordentliche Gemeindeversammlung der Zofinger Ortsbürger, die am 18. Februar 1859 stattfand, stimmte den Vorschlägen der Exekutive mit 94 zu 82 Stimmen zu. Ein amüsantes Intermezzo ergab sich bei der Vergebung der Arbeit durch den Stadtrat. Fünf ortsansässige Handwerker, die alle ohne Aufträge blieben, erklärten, dass sie selbstverständlich nie zugestimmt hätten, wenn ihnen diese Tatsache bereits im voraus bekannt gewesen wäre!

Anderthalb Monate nach dem ortsbürgerlichen Entscheid konnten die Arbeiten an der Hintern Hauptgasse bereits aufgenommen werden. Als Werktätige wurden von den Unternehmern vor allem elsässische Büchsenmacher beigezogen, was in der Stadt zu einer Missstimmung Anlass gab, da man ernsthaft glaubte und hoffte, in erster Linie für die einheimische Bevölkerung einen Verdienstort zu erhalten. Die Arbeiten in der Waffenfabrik gingen keineswegs planmässig vorwärts, so dass rund nach einem Jahr seit Inbetriebnahme des Unternehmens die kantonalen Militärdirektoren energisch reklamierten. Das ganze verheissungsvolle Unterfangen schien langsam, aber sicher einem Fiasko entgegenzusteuern. Am 14. April 1860 wurde die Stadt Zofingen durch den Besuch von Bundespräsident Stämpfli beehrt, der das Städtchen aufsuchte, um wichtige Fragen in bezug auf die Gewehrfabrik abzuklären. Der hohe Magistrat gab der Behörde die Zusicherung, dass von ihm aus die «Eidgenössische Waffenfabrik» in Zofingen belassen werden könnte; es würde jedoch den souveränen Ständen überlassen, ihre Gewehre selber in eigenen geeigneten Werkstätten umzuändern. Es käme natürlich darauf an, meinte Bundespräsident Stämpfli in seiner Unterredung, unter welchen Bedingungen die Eidgenossenschaft das Gebäude samt seinen Einrichtungen übernehmen könnte, wobei darauf Bedacht genommen werden müsse, dass möglicherweise auch neue Gewehre in Zofingen angefertigt würden.

Zwischen dem Unternehmer Manceaux und der Stadt Zofingen entstand ein grosser Disput um die 2500 Franken, die er gemäss Vertrag zurückzahlen sollte. Weiter teilten die schweizerischen Experten für Gewehrumänderung mit, dass sie die Fabrik in Zofingen nicht übernehmen könnten, da Manceaux astronomische Forderungen stelle. Von Bern aus war man der Auffassung, Zofingen sollte die festgemachten Einrichtungen übernehmen und das Gebäude unter einem angemessenen Mietzins dem Bund überlassen, während die Eidgenossenschaft die beweglichen Sachen direkt käuflich erwerben würde. Manceaux war schliesslich bereit, der Stadt Zofingen die verlangten 2500 Franken zu entrichten, unter der Bedin-

gung allerdings, dass von jeder weiteren Forderung zurückgestanden werden müsse. Es entspann sich eine lebhafte Auseinandersetzung zwischen dem Umternehmer Manceaux und der Stadt, wobei es sogar so weit kam, dass Manceaux die ganze Fabrik böswillig zerstören wollte, weshalb der Stadtrat das Gebäude mit Beschlag belegen liess. Endlich konnte das Militärdepartement die Arbeiten in Zofingen in eigener Regie aufnehmen. Das Werk blühte recht ansehnlich, bis dann am 23. Juli 1866 der Bundesbeschluss gefasst wurde, dass sämtliche Gewehre und Stutzer kleinen Kalibers der schweizerischen Armee nach dem Hinterlader-System umgeändert werden sollten. Die Zofinger Behörde rief dem hohen Bundesrat die hiesige Gewehrfabrik in Erinnerung, doch hatte man in Bern kein Musikgehör mehr für Zofingen. Damit war eine Epoche, die der Stadt einen gesamtschweizerischen Rang und Namen hätte schaffen sollen, vorbei. Das Militärdepartement verzichtete später nochmals ausdrücklich auf erneute Eröffnung der «Eidgenössischen Gewehrfabrik» in Zofingen. Ein Zückerchen war lediglich die Tatsache, dass in Zofingen nach Schliessung der Fabrik an der Hintern Hauptgasse noch während einiger Jahrzehnte Büchsenmacherrekrutenschulen einquartiert waren. Es darf sicher noch erwähnt werden, dass Burnand von Zofingen aus nach Neuhausen am Rheinfall zog und dort den Grundstein zur «Schweizerischen Industriegesellschaft Neuhausen» legte!

Die «Schweizerische Nationalbahn» – Zofingen muss Steuern erheben

Bedeutend härter indessen waren die Konsequenzen, die sich für Zofingen aus dem «Nationalbahn-Abenteuer» ergaben.

Die durch Staatsmänner der Kantone Zürich und Bern projektierte Nationalbahn – auch «Volksbahn» genannt – teilte sich in drei Sektionen auf: a) Winterthur–Singen–Kreuzlingen/Konstanz, b) Winterthur–Zofingen und c) Zofingen–Lyss. Für jeden dieser drei Abschnitte war die notwendige Bundeskonzession selbständig zu erwerben und auch die Geldmittel für die Erstellung der drei Bahnstrecken selbst zu beschaffen.

Die 75 Kilometer lange Linie Winterthur–Konstanz (Ostsektion) wurde zuerst in Angriff genommen. Für den Bau dieser Verbindung waren 6 396 000 Franken an Aktien und 7,2 Millionen Franken an Obligationen, total 13 596 000 Franken, in Aussicht genommen. Der Beschaffung dieser

Geldmittel stellten sich keine besonderen Schwierigkeiten in den Weg. Das Aktienpaket wurde durch Private und Gemeinden übernommen; zur Zeichnung des Obligationenkapitals zeigte sich ein Bankenkonsortium zu sehr günstigen Bedingungen bereit. Der für die Realisierung veranschlagte Betrag war aber ungenügend; die Bauabrechnung schloss mit einem erheblichen Defizit ab. Die Betriebseröffnung der Ostsektion fand am 17. Juli 1875 statt. Allen Erwartungen zum Trotz wiesen auch die Betriebsrechnungen erkleckliche monatliche Fehlbeträge auf; für die Bestreitung der Obligationenzinsen fehlten die notwendigen Mittel ebenfalls. Der Ruin der Strecke Winterthur–Konstanz wäre schon nach dem ersten Betriebsjahr unvermeidlich gewesen, wenn sich die Bahndirektion nicht in völlig widerrechtlicher Art und Weise eines verzweifelten Vorgehens bedient hätte: Sie entnahm nämlich alle Summen, welche zur Deckung des Baudefizites, der Betriebsmankos sowie zur Bezahlung der Kursdifferenz bei Begebung des Obligationenkapitals und zur Bestreitung der halbjährlich fällig werdenden Zinsen auf diesen Wertpapieren notwendig waren, den für den Bau der Linie Winterthur–Zofingen einbezahlten Geldern, solange überhaupt noch solche vorhanden waren. Damit wurde das Baukapital der Strecke Winterthur–Zofingen um 2,7 Millionen Franken geplündert. Die an der Ostsektion gelegenen Gemeinden weigerten sich in der Folge hartnäckig, diese dem Baukapital der Westsektion entwendeten Gelder zurückzuerstatten, und als dann die für die Erstellung des Abschnittes Winterthur–Zofingen bestimmten Mittel vorzeitig zu Ende gingen, wurde über beide Linien mit Bundesgerichtsbeschluss vom 18. Februar 1878 der Konkurs verhängt.

Die Ostsektion wurde im Zwangsliquidationsverfahren der Eidgenössischen Bank um das Meistgebot von 3 150 000 Franken zugeschlagen. Der verteilbare Pfanderlös dieser Linie ergab eine Konkursdividende von 56,6 %. Die Inhaber von Obligationen ersten Ranges erlitten somit einen Kapitalverlust von 43,4 %. Damit war die Strecke Winterthur–Konstanz als ehemalige Sektion der Schweizerischen Nationalbahn endgültig begraben. Die grossen Verluste, welche die Obligationeninhaber sowie die an der Linie Winterthur–Zofingen gelegenen Gemeinden an derselben erlitten, führten interessanterweise zu keinem verhängnisvollen Nachspiel.

Ganz anders gestalteten sich die Verhältnisse beim Teil Winterthur–Zofingen, der sogenannten Westsektion. Zur Erstellung dieser Strecke waren 8 075 500 Franken an Aktien und neun Millionen Franken an Obligationen, zusammen 17 075 500 Franken, veranschlagt worden; dazu kamen

noch 1,2 Millionen Franken an Obligationen zweiten Ranges (Nachsubvention; à-fonds-perdu-Beiträge). Die Aktienemission endigte mit einem totalen Misserfolg. Von den zur öffentlichen Zeichnung aufgelegten acht Millionen Franken wurden nur für 396 500 Franken Aktien von Privaten übernommen; 1 835 000 Franken leistete der Kanton Zürich und 5 768 500 Franken mussten durch die an der Linie Winterthur–Zofingen gelegenen Gemeinden, vorab von den Städten Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen, finanziert werden. Noch schwieriger gestaltete sich die Beschaffung des Obligationenbetrages von neun Millionen Franken. Das Privatkapital wollte sich an dieser Finanzoperation überhaupt nicht beteiligen; die Banken ebenfalls nicht, denn es war allgemein bekannt, dass das Konsortium die fünf Millionen Franken Obligationen der Ostsektion, die dasselbe seinerzeit fest übernommen hatte, nicht an den Mann bringen konnte. Was nun? Es musste um jeden Preis dringend Hilfe gefunden werden, denn sonst wäre ja auch die Strecke Winterthur–Konstanz, die sich einstweilen noch aus den einbezahlten Aktiengeldern der Westsektion nährte, vorzeitig verloren gewesen.

Man kam alsdann auf die unglückselige Idee, das ganze Obligationenkapital von neun Millionen Franken durch die Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen unter solidarischer Haftbarkeit garantieren zu lassen. Emissäre von Ost und West durchzogen die aargauischen Städte, um dieselben für die Übernahme der Garantie zu gewinnen. Die Nationalbahndirektion versprach mündlich und schriftlich Rückzahlung der «gestohlenen» Beträge. Hervorragende Staatsmänner aus dem Kanton Bern forderten, mit Rücksicht auf die versprochene Fortsetzung der Eisenbahn nach Lyss, die Garantiestädte auf, mit Mut und Vertrauen zu dem Unternehmen zu stehen, da Bern dasselbe bestimmt nie im Stich lassen werde. Die gewünschte Garantie wurde schliesslich in allen vier Gemeinden ausgesprochen (Winterthur 7/18, Baden 3/18, Lenzburg 3/18 und Zofingen 5/18), jedoch teilweise nicht ohne ganz energische Opposition.

Trotz der Städtegarantie und dem unter pari stehenden Emissionskurs von 99 % für die erste Serie von fünf Millionen Franken und von 92 % für die zweite Tranche von vier Millionen Franken konnten die Obligationen beim Privatkapital nicht plaziert werden. Ende 1877 waren auch die Mittel der Westsektion Winterthur–Zofingen endgültig erschöpft. Am 18. Februar 1878 erfolgte der Konkurs, der – im Gegensatz zur Ostsektion – zu einem der traurigsten Kapitel vor allem der aargauischen Geschichte des ausgehenden 19. Jahrhunderts wurde.

Die mit einem Kostenaufwand von 18 Millionen Franken erstellte Eisenbahn Winterthur–Zofingen wurde der Schweizerischen Nordostbahn (Privatbahngesellschaft) um ihr bedingtes Angebot von 750 000 Franken (sic!) definitiv zugeschlagen. Der verteilbare Pfanderlös entsprach einer Konkursdividende von 8,2%, so dass also 91,8% verlorengingen. Damit aber war die Angelegenheit nicht etwa erledigt, sondern nun begann das jahrzehntelange Leiden der Garantiestädte.

Der Abschnitt Zofingen–Lyss kam gar nicht mehr zur Ausführung. Es wurden zwar im Jahre 1875 von seiten des Kantons Bern sowie der interessierten Gemeinden fünf Millionen Franken für die Erstellung der Linie zugesichert. Jedoch statt mit den Gemeinden der Linie Winterthur–Zofingen die Arbeiten unentwegt an die Hand zu nehmen, blieb der Kanton Bern stets in beobachtender Haltung Gewehr bei Fuss stehen, um sich dann beim Herannahen der Katastrophe unversehrt vom «Kampfplatz» zurückzuziehen. Das Mittelstück der Nationalbahn und vorab natürlich die Garantiegemeinden befanden sich also in einer ganz verzweifelten Lage. Einerseits wurden zu ihrem Ausbau einbezahlte Gelder widerrechtlich zu andern Zwecken verwendet, anderseits wurden sie trotz feierlichen Versprechungen schmerzlich im Stich gelassen.

Am 20. Juni 1873 beschloss die Zofinger Ortsbürgergemeindeversammlung eine Subvention in Aktien von einer Million Franken für die Linie Winterthur–Zofingen und eine solche von 500000 Franken für die Strecke Zofingen–Lyss. Dieser Entscheid wurde ohne irgendwelche Bedingungen gefasst, obschon man eine derart massive Beteiligung an einem einzigen Unternehmen als überaus gross empfand. Am 7. April 1874 musste die Ortsbürgergemeinde weitere 400 000 Franken an Aktien zeichnen. Diese Übernahme erfolgte unter verschiedenen Konditionen, die jedoch nie erfüllt wurden. Am 7. September 1874 wurde von der Ortsbürgergemeinde Zofingen eine weitere Nachsubvention von 100 000 Franken an Aktien verlangt, da diese Summe zur Vervollständigung des Aktienkapitals notwendig war, da sonst eine Emission der Obligationen nicht möglich war. Nun hatte man aber das beständige Anklopfen seitens der Nationalbahndirektion doch satt. Die Nachsubvention wurde zwar beschlossen, jedoch unter der strikten Bedingung, dass die Erstellung der Linie Zofingen–Lyss vor Beanspruchung dieser Nachsubvention finanziell sichergestellt sein müsse. Dieses Verlangen war der Bahndirektion äusserst unangenehm; es wurde in der Folge einfach dadurch umgangen, dass Winterthur zur interventionsweisen Übernahme dieser 100 000 Franken veranlasst wurde, ohne dass die-

selben jedoch je einbezahlt wurden. Mit der Verankerung dieser Bedingung wollte die Ortsbürgergemeinde den Weg zeigen, den die Einwohnergemeinde betreten sollte, die am Nachmittag des gleichen Tages (7. September 1874) über die Übernahme der Obligationengarantie zu befinden hatte. Zofingens ganze Sorge war nach dem Kanton Bern gerichtet, da die Haltung der Linie Winterthur–Konstanz damals noch zu keinerlei Bedenken und Beschwerden Anlass gegeben hatte. Die Wogen des politischen Kampfes in der Gemeindeversammlung gingen hoch zu und her. Ein Teil des Souveräns wollte die Obligationengarantie rundweg von der Hand weisen, während der andere Teil sie unter der Bedingung übernehmen wollte, dass vorher die Finanzierung der Linie Zofingen–Lyss sichergestellt werden müsse. Diese Absicht wäre wahrscheinlich durchgedrungen, wenn nicht ein Telegramm in die Versammlung getragen worden wäre, in welchem ein bernischer Staatsmann die Zofinger aufforderte, mutig und unentwegt zur Nationalbahn zu halten, indem Bern «sein» Zofingen nie im Stich lassen werde.

Für die dem Baukapital für die Strecke Winterthur–Zofingen entnommenen 2,7 Millionen Franken wurde anfänglich volle Rückzahlung versprochen. Später aber erklärten die an der Ostsektion gelegenen Gemeinden rundweg, dass sie sich zu keinen weitern Leistungen herbeilassen würden. Die Gelder mussten aber wieder ersetzt werden, sonst konnte der notwendige Finanzausweis nicht geleistet werden. Es wurde zu diesem Zweck eine Nachsubvention im Betrage von zwei Millionen Franken in Aussicht genommen, und da sich die Gemeinden und die Kantone der Ostschweiz entschieden weigerten, hieran irgendwelche Leistungen zu übernehmen, wurde an die Gemeinden der Linie Winterthur–Zofingen die unerhörte Zumutung gestellt, die ihnen durch ihre «lieben Miteidgenossen» betrügerisch entwendeten Gelder selbst wieder zu ersetzen. Selbstverständlich wurden bei Beschaffung dieser Nachsubvention die Garantiestädte wieder am meisten in Mitleidenschaft gezogen. Zofingen beschloss – trotz heftigster Opposition – 220 000 Franken und bezahlte voll ein!

Zofingens Engagement für die Schweizerische Nationalbahn, Westsektion Winterthur–Zofingen, sah zusammenfassend wie folgt aus:

a) Beteiligung der Ortsbürgergemeinde

1. Aktien	1 400 000 Franken
2. Obligationen	1 650 000 Franken

b) Beteiligung der Einwohnergemeinde
   1. Nachsubvention 220 000 Franken
   2. Solidarische Garantieverpflichtung für das Obligationenanleihen von 9 000 000 Franken; Garantieabrechnungsquote für Zofingen gegenüber den drei andern Gemeinden (Winterthur, Baden und Lenzburg) 5/18 oder 2 500 000 Franken.

Verluste:

a) Die von der Ortsbürgergemeinde gezeichneten Aktien im Totalbetrag von 1,4 Millionen Franken waren vollständig verloren.
b) Die Ortsbürgergemeinde konnte ihren Obligationenbesitz im Totalbetrag von 1,65 Millionen Franken im Jahre 1880 zum Kurse von 82,05 % verkaufen; Erlös 1,35 Millionen Franken.
c) Die von der Einwohnergemeinde bezahlte Nachsubvention von 220 000 Franken war vollständig verloren.
d) Die Einwohnergemeinde wurde für ihre 5/18-Verpflichtung am Obligationenanleihen mit 2 401 048 Franken plus Zins von 242 088 Franken (welcher der Ortsbürgergemeinde Zofingen zustand) belangt. Zwecks Abwendung eines Konkurses der Einwohnergemeinde übergab die Ortsbürgergemeinde der Einwohnergemeinde 1,35 Millionen Franken (Erlös aus dem Obligationenverkauf) und verzichtete auf die ihr zustehenden Zinsansprüche von 242 088 Franken.
e) Für die von der Einwohnergemeinde noch zu bezahlenden 1 051 048 Franken (2 401 048 Franken minus 1 350 000 Franken) wurden beim Kanton Aargau sowie bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft Darlehen aufgenommen, wobei jedoch auch hier die Ortsbürgergemeinde noch einmal rettend eingriff. 1886 nahm die Ortsbürgergemeinde für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen sowie derjenigen der Einwohnergemeinde eine sogenannte Prämienanleihe auf, die 1896 bei der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich konvertiert wurde; Höhe: 2,5 Millionen Franken. 1933 konnten 1,5 Millionen Franken zurückbezahlt werden; für den Restbetrag wurde unter der Federführung der Bank in Langenthal eine neue Anleihe von einer Million Franken aufgenommen. 1943 konnte diese Anleihe zurückbezahlt werden, womit die Ortsbürgergemeinde endlich wieder schuldenfrei wurde.

Finanzsituation:

a) 1872 (vor dem Bahnbau)

Ortsbürgergemeinde:	Aktivkapitalien	Fr.	1 206 390.39
	Kapitalschulden	Fr.	323 744.16
	Verwaltungsüberschuss	Fr.	166 720.86

b) 1882 (nach dem Bahnbau)

Ortsbürgergemeinde:	Aktivkapitalien	Fr.	1 844 349.71
	Kapitalschulden	Fr.	3 596 540.—
	Verwaltungsdefizit	Fr.	58 382.40

c) 1872 war die Einwohnergemeinde frei von jeglicher Gemeindesteuer (sic!); 1882 musste die politische Gemeinde 4½% Gemeindesteuern beziehen.

Das einst hoffnungsvoll gestartete Werk einer Nationalbahn von der Ost- in die Westschweiz endete für alle Beteiligten mit einer finanziellen Katastrophe. Noch lange hatten vor allem die vier Garantiestädte Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen damit zu kämpfen; erst in der Mitte dieses Jahrhunderts erholten sie sich von diesem «Schrecken ohne Ende»!

1943 konnte die Zofinger Ortsbürgergemeinde die letzte schuldige Million Franken, herrührend aus dem unseligen Nationalbahnbau, abbezahlen. Die 1000 zurückerhaltenen Obligationen à je 1000 Franken wurden am 2. Dezember 1943, 16 Uhr, im städtischen Gaswerk den Flammen übergeben. Diesem durch Notar Gottlieb Lüscher öffentlich beurkundeten Vorgehen wohnten Vizestadtammann Adolf Woodtli-Zinniker, Stadtschreiber Dr. Erwin Meier und Forstkassier Robert Hofer bei. Jeder Teilnehmer der Ortsbürgergemeindeversammlung vom 16. Dezember 1943 erhielt zur Erinnerung, dass die Ortsbürgergemeinde nun wieder schuldenfrei ist, eine Flasche Rathäusler, Marke 1942!