

Zeitschrift: Aarauer Neujahrsblätter
Herausgeber: Ortsbürgergemeinde Aarau
Band: 33 (1959)

Artikel: Olivier Zschokkes Aarauer Eisenbahnpläne
Autor: Schneider, Boris
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-558838>

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: 16.01.2026

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

OLIVIER ZSCHOKKES

AARAUER EISENBAHNPLÄNE

Unter den markanten Persönlichkeiten, die im letzten Jahrhundert eine aktive Eisenbahnpolitik des Aargaus und seiner Hauptstadt befürworteten, war Olivier Peter Zschokke eine der hervorragendsten. Geboren am 22. Juli 1826 auf der Blumenhalde als zwölfter Sohn Heinrich Zschokkes, hätte er nach dem Willen seines Vaters Jurist werden sollen, verließ aber bald die Universität Zürich, um sich an der Polytechnischen Hochschule in Berlin zum Ingenieur auszubilden. 1853 fand der junge Techniker Stellung bei der «Schweizerischen Centralbahn» (SCB) und erweiterte seine eisenbahntechnischen Kenntnisse dank zahlreichen Reisen in die damals industriell führenden Länder Europas. 1859 machte er sich selbstständig und gründete mit zwei Gesellschaftern ein Bauunternehmen. In der Folge öffnete sich ihm ein weites Arbeitsfeld, doch betrachten wir nur die eine Seite seines Lebens, die Eisenbahn, und beurteilen hiebei nur seine Tätigkeit im Aargau, lassen also sein bedeutendes Wirken um Alpen- und Bergbahnen auf der Seite. Von seinen Versuchen, dem Aargau und in ihm Aarau zu einer zentralen Stellung im schweizerischen Eisenbahnnetz zu verhelfen, schneiden wir nur zwei für Aarau wichtige Punkte an: Die Bahnen zweiter Klasse und die Diagonalbahn.

Bei der Entstehung des ersten schweizerischen Eisenbahnkreuzes in den fünfziger Jahren schien der Aargau nur ein teilnahmsloser Zuschauer zu sein. Mit einem Gefühl der Sicherheit, das der Kanton aus seiner geographischen Mittellage ableitete, war er den Problemen der Schiene zögernd entgegengetreten und hatte sich schwerwiegender Versäumnisse schuldig gemacht. Dies änderte sich in den sechziger Jahren, denn die Frage einer Alpenbahn begann die Gemüter zu beschäftigen. Das Zustandekommen einer solchen Unternehmung hätte dem Aargau erneut

große Chancen gegeben. In den fünfziger Jahren war er mehrfach umfahren worden; im Westen berührte bloß zufällig ein Teilstück der SCB-Strecke Basel–Luzern aargauisches Gebiet, im Norden zog sich die Großherzoglich-Badische Staatseisenbahn am rechten Ufer des Rheins dahin, und im Osten wurde der Aargau von der Reppischtallinie Zürich–Affoltern–Zug–Luzern erst recht umgangen. Eine Gotthardbahn ermöglichte nun den Bau der bis jetzt fehlenden Nord-Süd-Verbindung mitten durch den Kanton. Die aargauischen Behörden ergriffen die Initiative, und so erteilte der Regierungsrat im Herbst 1862 an Ingenieur Olivier Zschokke den Auftrag, einen Bericht über die «Anlegenheit einer Bahnverbindung durch den Kanton von Norden nach Süden und der diesfalls eingeleiteten Vorarbeiten zu erstatten». Eine Diagonalbahn Fricktal–Freiamt sollte den Kanton an die projektierte Gotthardbahn anschließen.

Nach einem Jahr war es Olivier Zschokke möglich, seinen Bericht abzugeben. Er hatte Situation und Längenprofil folgender Linien studiert:

- | | |
|--------------------------|-------------------------------|
| 1. Basel–Frick | 5. Frick–Staffelegg–Aarau |
| 2. Frick–Benken–Aarau | 6. Brugg–Bremgarten–Sins–Cham |
| 3. Frick–Bözberg–Aarau | 7. Wildegg–Lenzburg–Muri–Cham |
| 4. Frick–Bözberg–Wildegg | 8. Aarau–Lenzburg |

Und im Sommer 1864 wurde dem zusammentretenden Großen Rat eine Druckschrift Zschokkes vorgelegt: «Was hat der Kanton Aargau in Eisenbahnsachen zu thun?», in der ein umfassendes Programm aufgestellt worden war, das sich aber mehr auf den Bau von Nebenbahnen in Erwartung der Erstellung der Gotthardlinie beschränkte. Olivier Zschokke wollte eben die Vergrößerung des aargauischen Netzes nicht vom damals noch ungewissen Schicksal der Alpenbahn abhängig machen.

Was wurde nun den aargauischen Behörden in dieser Schrift vorgeschlagen? Nach einem knappen Hinweis auf die verflosse-

nen Jahre und deren unerquickliche Ergebnisse sagt Zschokke: «Es wird daher genügen, aus den Thatsachen, wie sie vorliegen, die Lehre zu schöpfen, daß, nach dem durch den Bund beschlossenen Grundsätze des Privatbaues, nur in der Selbsthülfe die einzige Rettung liegen kann. Das muß auch das Lösungswort für den Kanton Aargau werden.» Der Verfasser streifte die Frage der Alpenbahn und erklärte weiter: «Für heute besprechen wir bloß die Projekte, deren Ausführung vollständig in unsere eigene Hand gelegt ist, ohne daßhalb die Interessen zu erkennen, welche sich für den Aargau an die besprochene große Unternehmung (gemeint ist die Gotthardbahn) knüpfen und ohne uns dem Glauben hinzugeben, als dürften wir dieser Unternehmung gegenüber thatlos nur die Erfolge und die Anordnungen derjenigen abwarten, welche sich mit rastlosem Eifer an die Spitze derselben gestellt haben. Das Bedürfniß, die großen Vortheile der Schienenwege auch denjenigen Landestheilen zuzuwenden, welche zufolge ihrer voraussichtlichen geringern Verkehrsverhältnisse großen und theuern Lokomotivbahnen keine entsprechende Rendite in Aussicht stellen, veranlaßte die Technik, auf Mittel zu sinnen, Bahnen zu bauen, welche jeweilen den bestehenden lokalen Beziehungen entsprechen, das heißt zu ihnen passen sollten. Es schwebte ihr der Gedanke vor, gleich den bisherigen Straßen I. und II. Klasse auch Eisenbahnen I. und II. Klasse zu erbauen.» Diese Nebenbahnen sollten engere Krümmungshalbmesser, größere Steigungen, leichteres Rollmaterial erhalten, aber normalspurig gebaut werden. «Wirft man einen Blick», so führte Zschokke weiter aus, «auf die Karte des Kantons Aargau, so erkennt man, daß, abgesehen von der großen den Jura durchschneidenden Querlinie, die Thäler südlich der Aare mit Rücksicht auf bauliche Verhältnisse sich vorzugsweise für Bahnen II. Klasse eignen. Jedenfalls werden die Verkehrsbedingungen dieser Thalschaften der Art sein, daß dermalen nur Bahnen II. Klasse Aussicht auf Erfolg haben werden.» Folgende Täler schlug Zschokke für die Legung von Bahnen zweiter Klasse vor:

- «1. Das Suhrenthal mit Anschluß an die Centralbahn (Strecke Olten–Luzern) bei Sursee.
2. Das Wyna- und das Seethal, verbunden auf der Wasserscheide bei Reinach mit eventueller Fortsetzung in der Richtung nach Münster.
3. Das Büntzthal mit Benutzung der bereits gemachten Erhebungen bis zum Anschluß an die Schweizerische Nordostbahn (Linie Zug–Luzern) bei Cham.
4. Das Reußthal eventuell mit einer Verbindung zwischen Bremgarten und der Reppischbahn.
5. Als Stammlinie müßte an einer Bahn Aarau–Lenzburg, eventuell auch Lenzburg–Wildegg, festgehalten werden.»

Aber auch mit dem Problem der Staatsunterstützung für all diese Pläne befaßte sich Zschokke. Er vertrat damals noch den Standpunkt, den er bald revidierte, «daß wie bei den meisten andern schweizerischen Linien der Bau und Betrieb unserer künftigen Bahnen der Privatthätigkeit überlassen bleiben soll, da der Staat als Staat keine Bahnen bauen und betreiben soll».

Zschokkes Schrift fand im Volk starken Beifall. Aber auch Kritik wurde laut. Vor allem fürchtete man, mit den Bahnen zweiter Klasse ein wenig erprobtes System einzuführen. Immerhin beschloß der Große Rat im September 1864, die Eisenbahnstudien Zschokkes noch vervollständigen zu lassen, und im nächsten Jahr sah die Session neue Kreditgewährungen für die Untersuchungen der Bahnen zweiter Klasse und «einer Linie durch das Frickthal, den Bözberg und das Freiamt an die Zuger Grenze», der «Aargauischen Diagonalbahn». So kam man immer mehr ins uferlose Pläneschmieden hinein. Ende 1866 war vom Regierungsrat folgendes vergrößertes Streckennetz mit Varianten zur Begehung vorgesehen:

1. Pratteln–Stein–Linn–Wildegg–Lenzburg–Muri–Cham;
2. Pratteln–Stein–Linn–Brugg–Bremgarten–Cham;
3. Pratteln–Stein–Frick–Benken–Aarau–Lenzburg–Muri–Cham;

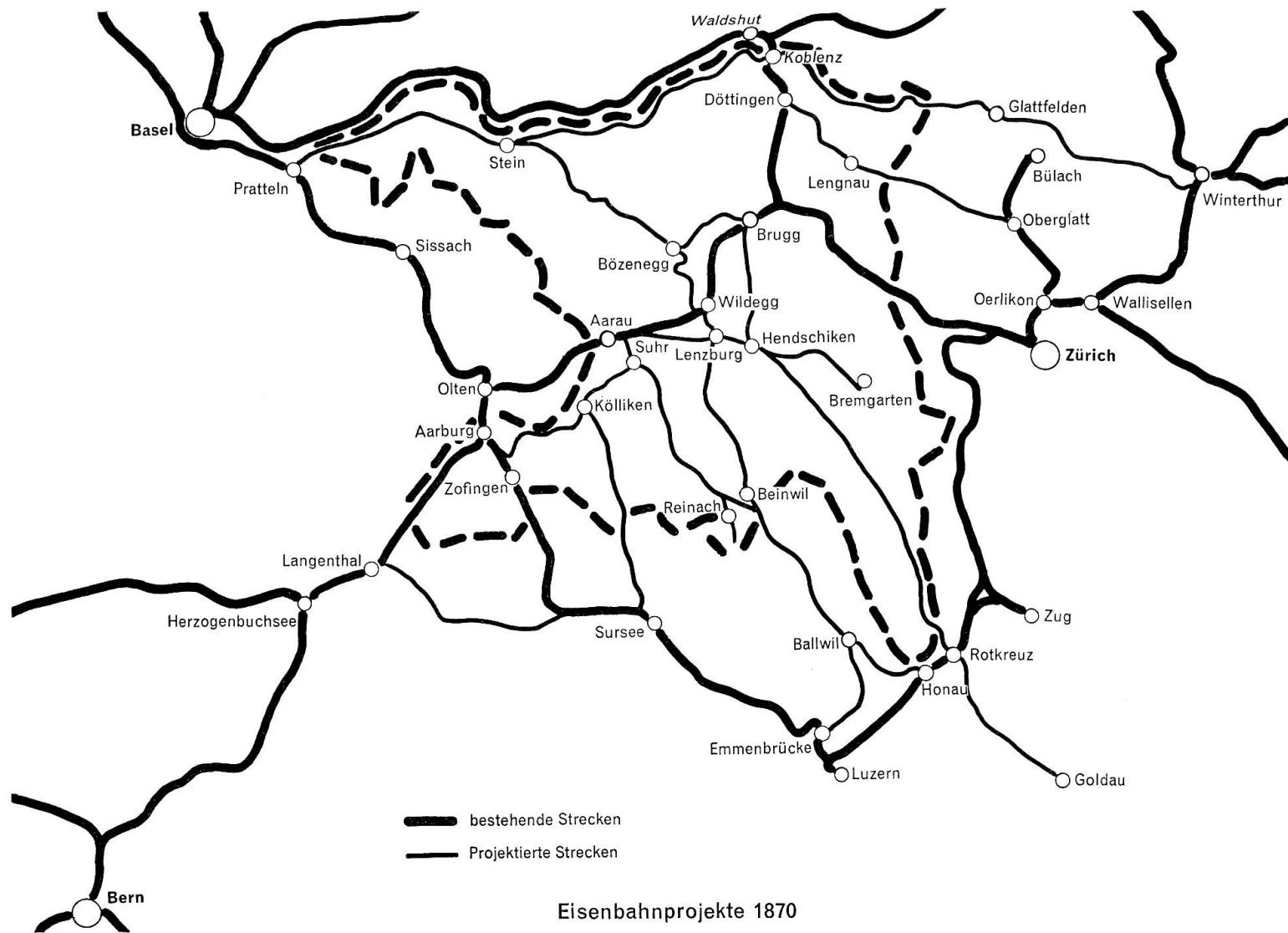
4. Pratteln–Stein–Frick–Thalheim–Aarau–Lenzburg–Muri–Cham;
5. Aarau–Hunzenschwil–Seon–Beinwil–Reinach–Menziken;
6. Wildegg–Lenzburg–Schafisheim–Seon–Beinwil–Reinach–Menziken;
7. Aarau–Suhr–Entfelden–Kölliken–Safenwil–Kreuzstraße;
8. Koblenz–Zurzach–Kaiserstuhl–Glattalbahn;
9. Döttingen–Endingen–Lengnau–Glattalbahn;
10. Bremgarten–Lunkhofen–Hedingen.

Nun mußte man ernsthaft an die Realisierung all dieser Projekte denken.

1865 hatten sich Aarauer, Lenzburger und Freiämter zu einem Komitee zusammengeschlossen, um auf Grund der Untersuchungen Zschokkes ein Bahnnetz zweiter Klasse zu fördern. Der Ausschuß, dem u. a. Carl Feer-Herzog angehörte, lud auf den 2. September 1866 zu einer Eisenbahnversammlung nach Lenzburg ein, an der über 200 im öffentlichen Leben stehende Männer teilnahmen. An dieser Zusammenkunft wollte man beschließen, was zu tun sei.

Harte Worte fielen über die beiden großen Gesellschaften, Nordostbahn (NOB) und Centralbahn, weil sie all den Bestrebungen zur Ausweitung des Eisenbahnnetzes ablehnend gegenüberstanden. Zwei Netzprojekte Zschokkes, die auf die Interessen der Gegend zwischen Aarau und Lenzburg zugeschnitten waren, wurden diskutiert. Die erste Variante umfaßte eine Stammlinie Aarau–Suhr–Hunzenschwil–Lenzburg mit den Abzweigungen Suhr–Kölliken–Kreuzstraße (bei Oftringen), Hunzenschwil–Seetal–Reinach und Lenzburg–Wohlen. Der andere Plan verzichtete auf eine neue Stammstrecke und schloß die zu bauenden Linien an die bestehende Aarau–Wildegg an, von der aus folgende Eisenstraßen wegführten: Aarau–Kreuzstraße, Rupperswil–Seetal–Reinach, Wildegg–Lenzburg–Wohlen.

Olivier Zschokke wollte sofort Schritte tun für die finanzielle Beteiligung der Gemeinden an diesem Bahn-Unternehmen, das



unabhängig von den bisherigen Gesellschaften errichtet werden sollte. Deshalb empfahl er sein Netz Nummer eins. Feer-Herzog bekämpfte dies, lehnte eine verfrühte Geldsuche ab und vertrat den Plan Nummer zwei, der den bisherigen Unternehmungen entgegenkam. Spielte seine Freundschaft mit Alfred Escher eine Rolle? Seit Carl Feer-Herzog wegen der in den fünfziger Jahren erfolgten Abfahrung Lenzburgs gegen die NOB Stellung bezogen hatte – er trat damals für die SCB ein – waren die Gegensätze zwischen den beiden großen Firmen stark abgeklungen. In dieser Versammlung drang er durch. Man beschloß, die besprochenen Unterlagen dem Regierungsrat zu senden und sich bis auf weiteres auf die Ermittlung der wahrscheinlichen Frequenzen auf den geplanten Linien zu beschränken. Die Initiative der Gemeinden um Aarau und Lenzburg zu einem Eisenbahnbau war abgebremst. Diese Lenzburger Eisenbahnversammlung blieb nicht die letzte. Zahlreiche andere schlossen sich an, in denen Olivier Zschokke mitwirkte. Gemeindeversammlungen faßten Beschlüsse und Entschließungen. Aber nichts zeigte vorderhand ein Ergebnis.

Das Jahr 1870 sah den endgültigen Entscheid, die Gotthardbahn zu bauen. Und so wurde die Frage der Diagonalbahn, schon 1860 aufgeworfen, ganz aktuell. Ihre Linienführung war hart umstritten, kämpfte ja jede Talschaft um den Anschluß ans Bahnnetz. Von den verschiedenen Möglichkeiten interessieren uns vor allem die Vorschläge einer Jurabahn und einer Freiamterbahn, auch Südbahn genannt. Der Bau dieser zwei Strecken hätte die schweizerische Nord-Süd-Verbindung in den Aargau hineingelegt, weil diese Variante der bestehenden über Olten und Luzern überlegen schien; sie war kürzer und konnte nach modernen technischen Gesichtspunkten angelegt werden. Welchen Juraübergang sollte man aber für die Diagonalbahn wählen?

Das Projekt einer Bözbergbahn war alt. Es wies den Vorteil auf, die Verkehrsrichtung einer ehemals stark benützten Straße einzuschlagen. Aber bis jetzt wollte aus technischen Gründen niemand an das Unternehmen herantreten, hatten ja englische Fachleute, wie John Locke 1838 und Robert Stephenson 1850,

davor gewarnt. Doch war der Bözberg seit jeher im Vordergrund gestanden und die öffentliche Meinung daran gewöhnt. Nun versuchte man von Aarau her, die zukünftige Jurabahn über den Benken oder die Staffelegg zu ziehen. Schon bei Anlage der SCB war nämlich der Benken in Betracht gezogen worden, behauptete man, und nur die geringe «Teilnahme» der Bevölkerung und der Behörden und die «Koterie einzelner Machthaber» hätten den Durchstich verhindert und damit den Verkehrsknotenpunkt von Aarau nach Olten verlegt. Olivier Zschokke, der diesen Bestrebungen sein technisches Können zur Verfügung stellte, wies darauf hin, daß Fortsetzungen der Diagonalbahn ins Seetal, ins Wynental und gegen Sursee nur Wert hätten, wenn sie von Aarau ausgingen. Eine Linie von Basel her schien ihm via Aarau für den Gesamtkanton unendlich mehr Interesse zu haben als jede andere, die Aarau nicht berührte. Die Bahn sollte wie folgt angelegt werden: «Basel–Muttenz–Pratteln–Möhlin (oder Zeiningen)–Stein–Vollenweid–Frick–Wittnau–Benken–Aarau–Lenzburg–Muri–Cham–Zug–Goldau.» Sie durchschnitt den «Bezirk Rheinfelden in der ganzen Länge vom Beginn der Kantongrenze bis Stein, den Bezirk Laufenburg in einer Länge von vier Stunden (Stein–Eiken–Oeschgen–Frick–Gipf–Wittnau–Oberhof,) führte bei Benken, zwischen Wasserfluh und Achenberg nach Küttigen und mittels Viadukt und Brücke über die Aare und Telli nach dem jetzigen Bahnhof Aarau». Von hier aus ginge die Linie in «schnurgerader Richtung» über Hunzenschwil nach Lenzburg und dann weiter ins Freiamt. So lautete der Vorschlag Olivier Zschokkes für die Diagonalbahn.

Auf Einladung des Aarauer Eisenbahnkomitees traten im Sommer 1869 zahlreiche Männer zu einer Versammlung zusammen. Ihr Zweck war ein doppelter. Das Benkenprojekt, das dann durch ein Staffeleggprojekt ersetzt wurde, sollte einerseits den Aarauer Steuerzahldern, anderseits den Fricktalern und Lenzburgern schmackhaft gemacht werden. Als kompetenter Redner trat Olivier Zschokke auf, der in wohlfundiertem Vortrag die Bözberglinie kritisierte, weil sie nur eine östliche, aber keine südliche

Beziehung habe, und deren Zustandekommen die aargauische Rheintalbahn gefährde. Er verstand es, die technischen Vorzüge, die größeren Frequenzen der Staffeleggabahn, die sich aus der dichteren Bevölkerung ergaben, herauszustreichen. Auch blieb Lenzburg an der Diagonalbahmlinie, während es sonst abgefahrene wurde. Man sah eine Subvention der Stadt Aarau von einer Million Franken vor; Lenzburg folgte mit einer halben Million und bekämpfte fortan ebenfalls die Bözbergbahn. Olivier Zschokke reiste zusammen mit den bekannten Aarauer Politikern Tanner und Schmidlin ins Freiamt, um die Gemeinden für diese Pläne zu gewinnen.

Geschickt wahrte das Bözbergbahn-Komitee seine Interessen. Zuerst versuchte es, die Lenzburger auf seine Seite zu bringen, indem eine technische Expertise für ein Eisenbahntrasse von Brugg über Lenzburg nach Wohlen vorgenommen wurde. Damals tauchte ebenfalls die Idee der sogenannten Bözenegg-Bahn auf. Vom Südausgang des Bözbergtunnels sollte eine Strecke nach Wildegg–Luzern gelegt werden. Daneben waren zwei weitere Zufahrtslinien von Aarau und Brugg her an die Südbahnstrecke geplant, die sich alle drei zwischen Lenzburg und Wohlen vereinigt hätten.

Die «Bözberger» erreichten ihr Ziel. Aus all diesen Vorschlägen, Plänen, vielen Komiteesitzungen, zahllosen Eisenbahnversammlungen gingen doch die Chancen der Staffeleggabahn vermindert hervor. Denn jetzt fürchteten die Lenzburger, eine allfällige Seetalbahn würde zugunsten Aaraus nicht in ihre Stadt ausmünden, und so wandten sie sich von Zschokkes Projekt ab. Inwieweit dies dem Einfluß der SCB zuzuschreiben ist, die von einer südlich orientierten Diagonalbahn allergrößte Einbußen auf der Strecke Basel–Luzern fürchtete, ist nicht klar ersichtlich. Beim Basler Unternehmen beteiligte Aarauer standen ja der Staffeleggabahn auch kritisch gegenüber. Das angekündigte Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn Pratteln–Aarau–Lenzburg–Cham wurde nicht gestellt, das Projekt fallengelassen. So entschied sich der Große Rat für eine Bözbergbahn, was einen

Mißerfolg der Pläne und Empfehlungen Olivier Zschokkes bedeutete.

Die Konzessionierung der Bözbergbahn verminderte die Chancen der aargauischen Diagonalbahn als Zufahrtslinie zum Gotthard und als Konkurrenzstrecke zu Basel–Olten–Luzern und Zürich–Zug–Luzern ganz erheblich, da ja das Trasse Rheinfelden–Brugg–Wohlen–Sins der Variante über die Staffelegg eindeutig unterlegen war. Dagegen konnte die Bözbergbahn mit einem erheblichen Verkehr rechnen, der bisher zwischen Basel und Zürich über Olten und Aarau geleitet wurde, somit der NOB und der SCB entzogen wurde. Diese Gefahr führte die beiden alten Konkurrenten zusammen. Sie anerboten dem kapitalschwachen Komitee für die Bözbergbahn, die Linie zu übernehmen und zu bauen, und erhielten die Konzession übertragen, ohne daß sich der Große Rat um das Schicksal der konzidierten Südbahn gekümmert hätte. In dem Augenblicke aber, da die Jurabahn an die Gesellschaften überging, bestand für diese gar keine Veranlassung, die andern Strecken zu errichten, denn die Südbahn allein war nicht gefährlich. Die interessierten Gemeinden konnten sie kaum aus eigener Kraft errichten. Außerkantonale Gründe waren es, die zum Bau auch der Südbahn durch die beiden alten Gesellschaften führten.

Der Stadtrat von Winterthur entfaltete eine rege Tätigkeit, um die industrielle Entwicklung seines Gemeinwesens zu fördern. Ein Hauptanliegen waren die Eisenbahnen, die sich gerade in jenen Jahren als glänzendes Geschäft erwiesen und für die Anlage öffentlicher Gelder großen Nutzen versprachen. Als die Hoffnungen der Winterthurer auf Zufahrtsstrecken zur Alpenbahn über den Lukmanier enttäuscht wurden, bemühten sie sich, mindestens einen besseren Anschluß an den West-Ost-Traffic zu gewinnen. Eine Zuschrift an den aargauischen Regierungsrat gab Kenntnis von einem Vertrage mit Olivier Zschokke für Detailstudien im Hinblick auf den Bau einer Eisenbahn von Winterthur durch das untere Töß- und das Rheintal nach Waldshut und bat um Bewilligung für diese Geländeaufnahmen. Diesem Gesuch

wurde entsprochen. Die Untersuchungen ergaben günstige Verhältnisse, und der Stadtrat von Winterthur holte die aargauische Konzession ein. Da entschloß sich die Nordostbahn, diese Linie für sich zu beanspruchen. Und es gelang ihr, den Winterthurern die Konzessionen abzujagen, was für Olivier Zschokke eine Zurücksetzung auch wirtschaftlicher Art bedeutete.

Große Zufriedenheit erfüllte damals viele Aargauer, die eine Bözbergbahn und eine Rheintalbahn Kaiserstuhl–Koblenz ohne irgendwelche eigene Leistungen von Belang geschenkt erhielten. Aber die Schienenwege waren noch nicht gelegt, und die Konzessionierung der Rheintalbahn minderte sofort das Interesse am raschen Bau der Bözbergstrecke. Die Gründerjahre, eine Periode überspitzter Hochkonjunktur bei unsren nördlichen Nachbarn, trieben auch bei uns die Baukosten rasch in die Höhe, so daß sich der Preis für die Legung der Bözbergbahn bald verdoppelte. Die Gesellschaften NOB und SCB wollten diese Kosten vermindern und das Trasse ändern. Nach neuem Plan wurde die Strecke in einem Bogen um den Südfuß des Linnberges gelegt, erreichte größere Höhe und erlaubte die Bohrung einer kürzeren Tunnelröhre. Für die Gesellschaften fiel aber noch etwas anderes ins Gewicht. Die von den Lenzburgern gewünschte Zufahrtslinie von ihrer Stadt über Wildegg zum Bözbergtunnel wurde schwieriger, da die entsprechende Streckenentwicklung zum näher, aber höher gelegenen Tunnelausgang mit vielen technischen Unzukämmlichkeiten verbunden gewesen wäre. Die Nord-Süd-Funktion der Bözbergbahn wurde verschlechtert. Konzessionswidrig war aber diese Trasse-Veränderung. Deshalb hatte der Große Rat mitzusprechen. Mindestens war dies die Meinung von Großräten aus den Bezirken Aarau, Kulm und Lenzburg, die unter Anführung des Aarauers Johann Haberstich im Frühjahr 1871 eine außerordentliche Sitzung der Kammer verlangten. Was bezweckten diese von Olivier Zschokke inspirierten Volksvertreter? Sie verwahrten sich gegen die scharfen Vorwürfe, sie hätten nur der Bözbergbahn «ein Bein stellen» wollen. Es handle sich nicht um das Sonderinteresse Aaraus, sondern um die Mög-

lichkeit einer zukünftigen Linie nach dem Gotthard, der Südbahn. Recht gereizt war aber die Stimmung des Großen Rates gegenüber den Aarauern, die Zschokkes Staffelegg-Bahn-Projekt aufwärmten. Obschon Grossrat Haberstich dank seiner Stellung als Präsident des Südbahn-Komitees die allgemeine Situation des Kantons weitaus klarer sah als manche andere Mitglieder der Kammer, endigte die Session mit einer deutlichen, wenn auch unverdienten Abfuhr der Anhänger Zschokkes. Von einer Jurabahn via Aarau war keine Rede mehr.

So baute man nun im Aargau die Bözberg- und die Winterthur-Koblenz-Bahn. Sofort wünschten auch andere Gegenden eine Strecke. Die Situation im Eisenbahnwesen schien diesen Bestrebungen günstig zu sein. Denn von Winterthur und von Bern aus wurde der Bau einer Parallelbahn West-Ost propagiert, die dank kürzerer Strecke die alten Gesellschaften an die Wand drücken sollte. Die Linienführung war nie fest umrissen. An eine Broyetalbahn sollte die sogenannte Talbahn Lyß-Solothurn-Aarau anschließen, die als «Nationalbahn» ihre Fortsetzung über Lenzburg-Baden in die Ostschweiz fand. Zahlreiche Zweigbahnen waren vorgesehen. Gegen diese «Volksbahnen» schlossen sich die «Herrenbahnen» enger zusammen. Alfred Escher war seit der Übernahme der Winterthur-Koblenz-Strecke entschlossen, den Außenseitern überall kraftvoll entgegenzutreten. Ein Wettlauf um die Konzessionen begann, so daß die Öffentlichkeit die verschiedenen Bewerber gegenseitig ausspielen konnte. Die Ansprüche an die Eisenbahn wuchsen ins Riesenhafte. Jedes Tal wollte sich einen Platz im künftigen «Intererdtteil-Verkehr» sichern. Die Bedeutung der Konkurrenzbahnen darf nicht unterschätzt werden, wozu uns ihr mangelnder Erfolg gerne verleiten möchte. Erinnern wir uns nur jener Lenzburger Eisenbahnversammlung, an der Olivier Zschokke die Ideen formulierte, wie sie jetzt mit größerer Schärfe, aber geringerer Sachkenntnis, von Zürcher Demokraten und Berner Radikalen vorgetragen wurden. Zschokke blieb in der Periode der Planung mit den Winterthuern verbunden.

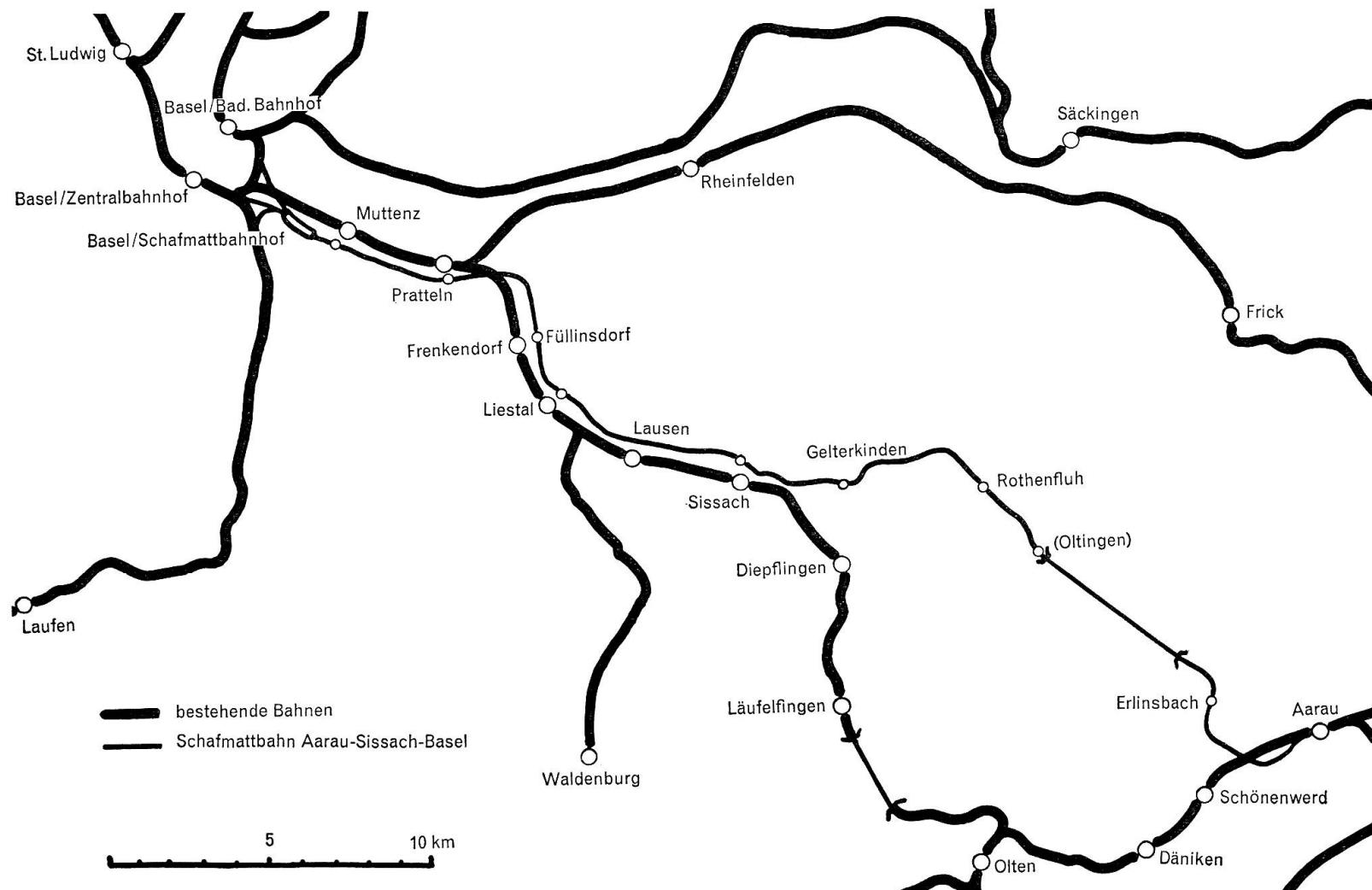
Trotz der Schlappe mit dem Staffelegg-Projekt war Olivier Zschokke für das Unternehmen einer aargauischen Südbahn unter möglichster Berücksichtigung Aaraus eifrig tätig, wie sich auch die andern Mitglieder des Komitees mit viel Geschick bemühten, das notwendige Kapital aufzutreiben. Mit einem Aufwand von 20 Millionen Franken sollten folgende Strecken gelegt werden: Immensee–Wohlen, Wohlen–Brugg, Brugg–linkes Aareufer–Waldshut, ferner Wohlen–Aarau. Woher aber das Geld nehmen? Man wandte sich an den wegen der französischen Kriegsentschädigungs-Milliarden mit flüssigen Mitteln überschwemmten reichsdeutschen Kapitalmarkt. Die Verhandlungen mit einem reichsdeutsch-schweizerischen Finanzkonsortium ergaben folgende Möglichkeit: 14 Millionen bezahlt das Konsortium, 6 Millionen müssen die Gemeinden aufbringen. Da von einer Rendite der Südbahn vor Eröffnung der Gotthardlinie keine Rede war und weil mit der Konzessionierung der Bözbergbahn die Unabhängigkeit der Südbahn mit einem Ast nach Waldshut an die badische Hochrheinbahn (Parallelstrecke zu Turgi–Koblenz–Waldshut) aufrechterhalten werden sollte, waren die Bedingungen des Konsortiums diesen Risiken angepaßt. Bald zeigte sich, daß die Gemeinden den ihnen zugemuteten Anteil nicht zusammentragen konnten. Zu all dem legten die SCB und die NOB der Südbahn systematisch Schwierigkeiten in den Weg.

Im Frühjahr 1872 wollten sich die Aargauer endlich entscheiden. Sollte das Gründungs-Komitee die Vorschläge des Finanzkonsortiums annehmen oder nicht? Da machten NOB und SCB auch ein Angebot; sie schlugen eine modifizierte Südbahnlinie vor, Rapperswil–Lenzburg–Wohlen–Muri–Immensee und Brugg–Wohlen. Der Abschnitt Brugg–Waldshut fiel natürlich weg, da man ja die NOB-Linie Brugg–Turgi–Waldshut benutzen konnte.

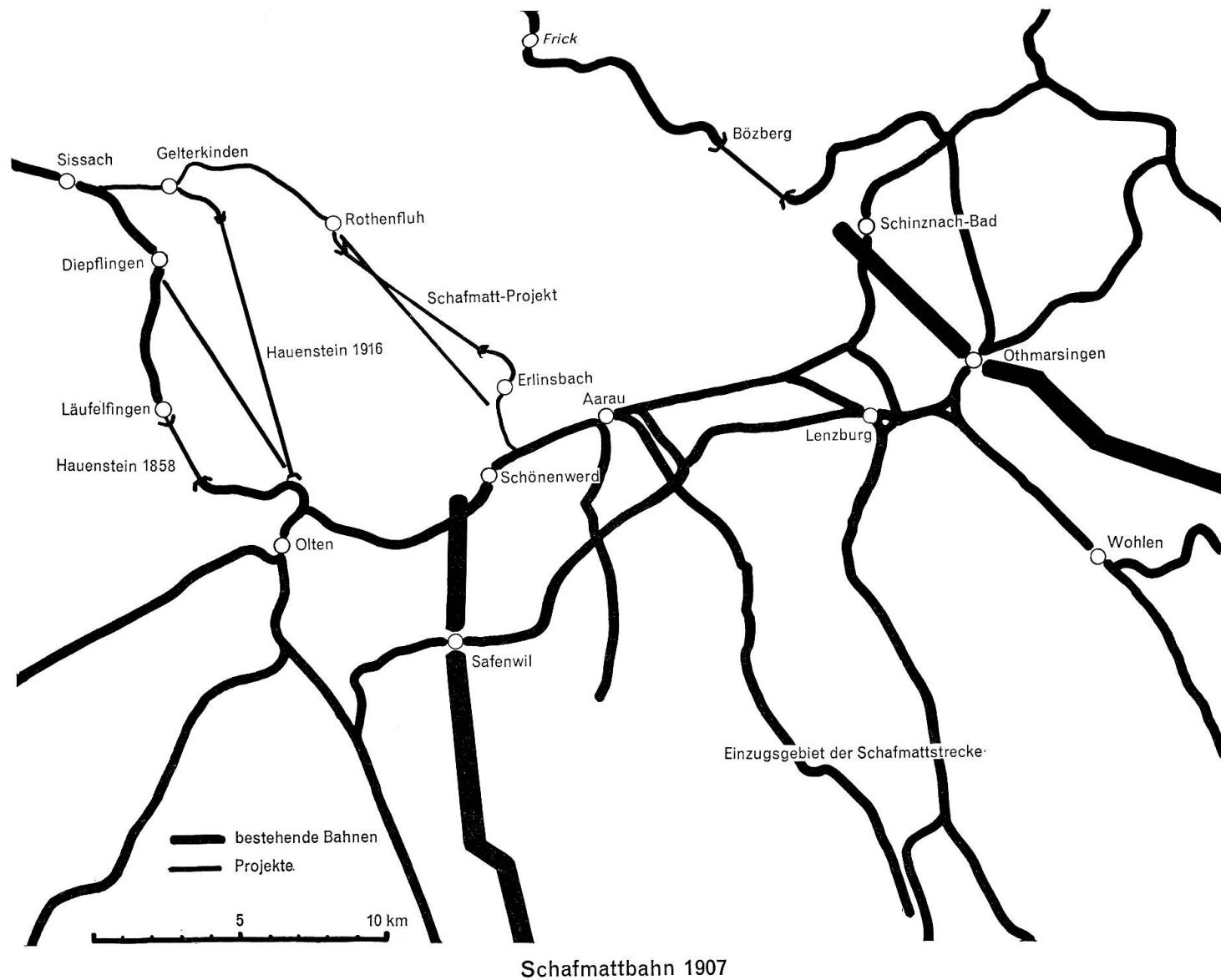
Über diese zwei Möglichkeiten, Selbstbau in Zusammenarbeit mit dem Finanzkonsortium oder Übergabe an die beiden Gesellschaften, sollte die Versammlung der Delegierten der an der

Südbahn beteiligten Gemeinden am 10. Januar 1872 entscheiden. Auf diese Tagung hin war eine von Carl Feer-Herzog verfaßte Schrift anonym erschienen, welche die Vorteile eines Baues durch die beiden Gesellschaften unterstrich. Olivier Zschokke, der bereits in Frankfurt erfolgreich mit Finanzleuten verhandelt hatte, zerzauste in der Sitzung Behauptungen und Schlüsse dieser Publikation. Er wies unter anderem auf die Chancen der Talbahn (Nationalbahn) hin. Johann Haberstich sah die Sache mehr von einer praktischen Warte an. Er wünschte die Verhandlungen sowohl mit den Banken als auch mit den Gesellschaften weiterzuführen. Hoffte er, die beiden Bewerber noch stärker gegeneinander auszuspielen? Nach langer Diskussion drang sein Standpunkt durch. Beide Angebote lehnte man vorderhand ab und beauftragte das Komitee, weiter zu verhandeln. So kam es schon zwei Monate später, gegen den Willen von Olivier Zschokke, zum aargauischen Südbahn-Vertrag mit NOB und SCB, in dem die Gesellschaften nicht nur den Bau der Südbahn zusagten, wie sie heute besteht, sondern sich auch bei folgenden Unternehmungen beteiligten: Rheintalbahn Koblenz–Stein, Seetalbahn, Wynentalbahn, Suhren- und Wiggertalbahn, Bremgartenbahn, Bözeneggbahn. Später wurde noch der Westbahnvertrag aufgesetzt, der diese Verpflichtungen näher umschrieb. So schien die Verwirklichung der Pläne Olivier Zschokkes gesichert, ohne daß er persönlich an deren Realisierung immer mitwirken konnte.

Schon seit längerer Zeit hatten die Winterthurer ein Konzessionsgesuch für eine Strecke aargauisch-zürcherische Grenze–Otelfingen–Baden–Lenzburg–Aarau gestellt. Jetzt wünschte die NOB eine ähnliche Konzession, nämlich Otelfingen–Baden, wollte aber von einer Fortsetzung nach Lenzburg nichts wissen. Die bewußte Trölperei mit der Bewerbung der «Nationalbahn» führte im Herbst 1872 zu zahlreichen öffentlichen Kundgebungen des Mißfallens. Um den Aufschub zu beheben, wandten sich 35 nationalbahnfreundliche Großräte an den Präsidenten ihrer Kammer, eine außerordentliche Einberufung verlangend. Olivier



Schafmattbahn 1888



Zschokke war ein führender Kopf dieser Beschwerde-Gruppe. Aber der damalige Vorsitzende, Carl Feer-Herzog, trat darauf gar nicht ein und war Jurist genug, um für sein Vorgehen Gründe aufzuzählen, die eine gereizte Debatte in der nächsten ordentlichen Sitzung abschlossen. Aber die Talbahn bzw. Nationalbahn verlor im gleichen Jahre die Konzession der Gäustrecke Olten–Solothurn an die Centralbahn. Damit fiel der Vorteil der kürzesten Linie Bodensee–Genfersee dahin, wenn man noch über Aarau baute. So suchte sie eine andere westliche Ausmündung in unserem Kanton und projektierte den Weiterbau ins Bernbiet über Zofingen. Dies und anderes führten Olivier Zschokke dazu, sich trotz seiner Engagements nach und nach von der Nationalbahn zu distanzieren, deren Pläne immer abenteuerlicher wurden.

Das Ende der überspitzten Hochkonjunktur der Gründerjahre in Deutschland hatte seine Nachwirkungen auch in der Schweiz. Die Nationalbahn konnte mit Ach und Krach ihr aargauisches Netz (Otelfingen–Baden–Lenzburg–Zofingen, Suhr–Aarau) noch fertigbauen. In ähnliche Lage gerieten wegen ihrer riesigen Bauverpflichtungen Zentral- und Nordostbahn, welche wohl im Aargau die Bözberg- und Freiamter Linie legten, aber an die Verwirklichung der andern versprochenen Strecken nicht denken konnten. Während man die beiden großen Gesellschaften dank einem Moratorium vom Juni 1877 vor dem Bankrott bewahrte, ließ man im Februar 1878 die Nationalbahn rücksichtslos pleite gehen. Mit diesem spektakulären Zusammenbruch war der Bahnboom der siebziger Jahre beendet und der Expansion ein Ende gesetzt. Die Pläne Olivier Zschokkes für die Bahnen zweiter Klasse, die in Süd- und Westbahnvertrag ihre glänzende Formulierung gefunden hatten, wurden nur bruchstückweise realisiert, in National- und Seetalbahn, während die große Transitlinie einer Diagonalbahn in der Verbindung Rheinfelden–Brugg–Wohlen–Sins erwuchs.

Die Eröffnung der Gotthardbahn im Jahre 1882 belebte erneut die Erwartungen auf neue Linien. 1886 und dann vor allem 1888 lancierte Olivier Zschokke sein neues Projekt einer Schafmatt-

bahn, die Aarau und Freiamt an den durchgehenden Gotthardverkehr anschließen sollte. Die interessierten Kreise, vor allem die Stadt Aarau, setzten sich bis 1898 für das Projekt Aarau–Schafmatt–Sissach ein, das aber auf die energische Gegnerschaft der SCB und des Eidgenössischen Bahndepartements (damaliger Vorsteher der Luzerner Bundesrat Zemp) stieß, so daß man sogar eine Parallelbahn Sissach–Basel mit eigenem Bahnhof in der Rheinstadt erwog.

Der Tod Olivier Zschokkes 1898 ließ dann dieses Projekt bis ins Jahr 1907 ruhen, als man in Aarau Wind erhielt, die neu geschaffenen Schweizerischen Bundesbahnen wollten einen zweiten Hauensteintunnel bohren. Man grub erneut die Vorschläge Zschokkes für eine Schafmattbahn aus, aber wiederum war die Phalanx der Gegner in eidgenössischen und außerkantonalen Behörden zu stark. 1910 wurde der Hauenstein-Basistunnel von der Bundesversammlung beschlossen, erst 1926 die vom Aargau schon 1909 reklamierten Verbindungsgeleise vor Olten erstellt und damit Zschokkes Plan in bescheidenstem Rahmen verlebtigt.

Olivier Zschokke ist wohl der bedeutendste Eisenbahnplaner moderner Prägung gewesen, der über die Stadt Aarau eine wichtige Nord-Süd-Verbindung legen wollte und zugleich erkannte, daß man die Nebenbahnen der anschließenden Täler in Aarau einmünden lassen muß, um die Interessen aller beteiligten Landesgegenden am besten zu wahren, weil man eben nur in Aarau den Nah- und Fernverkehr gut austauschen konnte. Olivier Zschokkes Gedankengänge erinnern oft an die Grundsätze neuzeitlicher Landesplanung und zeigen ihn als weit vorausblickenden Pionier des Verkehrswesens.

Boris Schneider