**Zeitschrift:** Argovia: Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons

Aargau

**Herausgeber:** Historische Gesellschaft des Kantons Aargau

**Band:** 59 (1947)

Artikel: Aus der Entstehungsgeschichte der ersten schweizerischen Eisenbahn

von Zürich nach Baden: 1836-1847

Autor: Leuthold, Rolf

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-57898

#### 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:** 09.12.2025

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

# Uus der Entstehungsgeschichte der ersten schweizerischen Eisenbahn von Zürich nach Baden 1836—1847

von

Dr. phil. Rolf Ceuthold







### Inhaltsverzeichnis

Dorw	ort .	•	•	•	•	•	•	•	•	:•:	•	•	•	•	•	•	•	5
I.	Frühe	5	100 000 000	100 100 100	S. 100			- 5	1.0				•	157	6 <del>.0</del> 6	ische	n	
	Zürich	und	Base	el in	den	Jal	hren	1830	6 un	ig I	837	•	٠	•	•	•	•	7
II.	Dorar.	beitei	n und	<b>P</b> r	ojeŧ	te 18	38-	-184	0		ě	•			•	•	•	12
III.	Finan	zielle	Sch	wier	igfe	iten	und	Uu	flöfi	ung	der	Bas	el-Z	Sürch	er=C	Zisen		
	bahnge	sellso	haft	1841		•	•	•	•	•	٠	•	٠	•	•	•6	•	29
IV.	Baden	er P	etitic	onen	18	<b>4</b> 5	•	٠	•	•	٠	•	•	٠	•	•	•	38
V.	Neue ?	Unfä	nge:	Die	Gri	ndu	ng d	er N	ordl	bahı	igefel	Ifch	aft 1	845	•	•		49
VI.	Baden	er Z	3ahnl	hoffr	ager	ı uı	nd t	ie (	Erpi	copr	iatio	nsfo	hwi	erigt	eite	n ir	n	
VI.	Baden aargai		100 march	200					-	-	iatio		-	-		n ir •		6 <u>1</u>
		iische	n Li1	mma	ttal	184	6	1.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	6 <u>1</u>
	aargai	iische	n Li1	mma	ttal	184	6	1.	•	•	•	•	•	•	•	•	n	6ţ
VII.	aarga1 Bauar	iifche beite •	n Lii n im	mma aar	ttal gau	184 ische	6 n <b>L</b> i	· mma	· ittal	. po	n Sp	reit	enba	ndy b	is 2	3ade	n •	
VII.	aargai Bauar 1846	iifche beite •	n Lii n im	mma aar	ttal gau	184 ische	6 n <b>L</b> i	· mma	· ittal	. po	n Sp	reit	enba	ndy b	is 2	3ade	n	
VII. VIII.	aargai Bauar 1846 Dom (	iifche beite Zunn	n Lii n im ieldui	mma aar · rchsti	ttal gau ch b	184 ifche is 31	6 n <b>£i</b> ur Œ	nma • inwa	ittal · eihu	vo ng	n Sp der S	reit	enbo	ndy b	is 2	3ade	m	77

### Dormort

Wenn ein Ereignis sich jährt und dieses zu seiner Zeit beachtlich war, und wenn zudem eine Spanne von 100 Jahren zwischen jenen ersten großen Tag und das Heute sich legt, gibt es viele, die es unternehmen zurückzuschauen, und es versuchen, jene Vorgänge aus ihrer Versunkenheit herauszuheben. Diesmal ist es die erste Bahn auf Schweizer Boden, die am 9. August 1947 während 100 Jahren in Betrieb steht, die manchen dazu aufrief, jener Männer und jener Taten zu gedenken, die ein so großes Werk, wie es die erstmalige Schaffung einer Bahn für ein Cand darstellt, erstehen ließen. Die Leute vom fach, Techniker und solche, denen die Bahn ihren Beruf bedeutet, haben den Schritt über die vielen Jahre hinweg zurück getan und die damaligen Ereignisse auf ihre Urt beleuchtet. Bier ift es keiner vom fach, der sich in technischen fragen leicht zurecht findet, der es gewagt hat, jenes Geschehen ins Leben zurückzurufen und die Geschichte so aufzuzeichnen, wie sie ihm genaue Studien der Archivakten dargeboten haben. Gerne ift er den dunnen Spuren nachgegangen, bis zur kleinsten; die feinen fäden der wirtschaftlichen Zusammenhänge, des menschlichen Denkens in jenen fernen Zeiten haben ihn lange bei der Arbeit gehalten und ihn immer wieder zu fesseln vermocht. Mit besonderer Vorliebe galt sein Schaffen den Verhältnissen und Problemen, wie sie sich für die Stadt stellten, die sich damals voll Eifer für das große Unternehmen einsetzte, und in der der Verfasser dieser Schrift die Jahre seines Wirkens bisher verbrachte. Ift es ihm da zu verargen, wenn es ihn lockte, mehr zu sagen als ein strenger Rahmen es immer verlangt hätte, und ausgiebiger da zu verweilen, wo ihm alles vertraut und ans Berg gewachsen ift: in Baden.

Auf den Wegen meines Schaffens hat mich meine Frau, Dr. phil. Margrit Ceuthold-Curnherr, begleitet. Während ich die Sammlung des ganzen Stoffes in den Archiven und seine Sichtung besorgte, lag die Niederschrift der Arbeit in ihren Händen. Ihr sei an dieser Stelle mein großer Dank gesagt.

# Früheste Bestrebungen um die Schaffung einer Eisenbahn zwischen Zürich und Basel in den Jahren 1836 und 1837

Im Sitzungszimmer des aargauischen Kleinen Rates lag am 19. februar 1836 auf dem Kanzleitisch ein Schreiben, das in seinem Inhalt für jene Zeit vollkommen neu war. Der Verfasser dieser Eingabei, ein Mitglied der kantonalen Baukommission, Oberst Friedrich Bünerwadel aus Lenzburg, brachte in diesem Brief sein Planen vor den Rat; er beschäftigte sich mit der Unlage einer Eisenbahn zwischen Zürich und Basel. Damit ist Hünerwadel überhaupt der erste, der innerhalb des Aargaus den Bau einer Eisenbahn den Behörden vorschlug. Im Ausland waren in jenen Jahren Bahnen schon nichts Neues mehr. In England, Umerika, Frankreich, Belgien, Deutschland stand den schweizerischen Kaufleuten dieses Verkehrsmittel bei ihren Reisen zur Verfügung, und wenn sie in die Heimat zurückkehrten, wußten sie von den ungewohnten Unnehmlichkeiten, die sich ihnen geboten, voll Cob zu erzählen. In der Schweiz aber hatte sich noch niemand mit Erfolg für diese verkehrstechnische Neuerung eingesetzt, die sich im Ausland bewährte. Was Oberst Hünerwadel aus Cenzburg veranlaßte, den Dorftoft für die Schaffung einer schweizerischen Eisenbahn zu wagen, ob er seine Anschauungen aus Zeitungen und Büchern, oder aus eigenen Reiseerfahrungen schöpfte, wissen wir nicht. Jedenfalls machte er die Regierung darauf aufmerksam, daß "kaum eine Begend der Schweiz mehr zur Unlegung einer Eisen-Bahn sich eigne als diejenige zwischen Basel und Zürich, wo", wie er schreibt, "drei miteinander verbundene flüsse von selbst die Richtung angeben, wie eine Eisenbahn, fast eben, oder doch nur wenig incliniert, angelegt werden kann, wo zwei handelsstädte, die im lebhaftesten Verkehr mit einander stehen, durch eine folche verbunden würden." Daß die Kantonsregierung selbst ein solches Unternehmen begänne, erwartete Hünerwadel nicht. Dafür aber follten Uktiengesellschaften im Einverständnis mit dem Kanton sich dieser vaterländischen Aufgabe annehmen. "Nicht nur in Basel und Zürich, sondern auch in unserem Kanton", fährt Hünerwadel fort, "werden sich Spekulanten genug für ein solches Unternehmen zeigen,

<sup>1</sup> KUU Eisenbahnakten, 10. februar 1836.

besonders da wir sattsam aus den Zeitungen ersehen können, daß bei einigen gutgelegenen Eisen-Bahnen die Uktien bereits aufs doppelte des ursprünglichen Wertes gestiegen sind." Weil damals rund um die Eidgenoffenschaft immer neue Bahnen erstanden, war es Hünerwadels größte Sorge und Befürchtung, der erste Schritt zur Schaffung einer Bahn im Aargau könnte nicht von seinem Kanton, in dessen Dienst er selber stand, sondern von den Nachbarkantonen oder gar vom Uus= land getan werden. "Unangenehm würde es jedenfalls mir sein", schrieb er, "wenn früher oder später der Untrieb hiezu bloß von außen kommen und es so den Unschein haben würde, als wäre im Uargau weniger Sinn, den Zeitgeist auch in technischer Beziehung aufzufassen oder das günstige der Lage einiger Kantonsteile zu erwägen, in einem Augenblicke, wo überall Regenten und Regierte, in dieser Beziehung wenigstens, wie es scheint, so ziemlich Hand in Hand sich abmühen, dem Nachbarstaat das Terrain, oder doch wenigstens den Vorsprung abzugewinnen." In seinen weitern Ausführungen versuchte Oberst Hünerwadel auch schon auf die Einwände einzugehen, die damals allgemein gegenüber dem Bahnbau geltend gemacht wurden, nämlich, "daß durch Unlegung von Eisen-Bahnen das Zug-Dieh verdrängt und unabsehbare Störungen in vielen Erwerbszweigen, besonders im Candbau, entstehen könnten." Nach seiner Auffassung "war eine Bahn durchaus nicht nur in Verbindung mit Dampfwagen gedenkbar." In Ling zum Beispiel würden an Stelle der Dampfwagen Pferde vorgespannt, und nach seiner Darstellung befuhr diese Pferdebahn reibungslos die Straßen der Stadt. Ja, man hegte sogar die Absicht, "auf der so viel besprochenen Eisen-Bahn zwischen Nürnberg und fürth bloß zwei= oder dreimal wöchentlich mit dem Dampf= wagen" zu fahren und die übrige Zeit, um Brennstoff zu sparen, Pferde vorzuspannen. Abgesehen von den anregenden und in der da= maligen Zeit bei uns nie zur Sprache gebrachten Darlegungen verkehrstechnischer Urt, unterließ es Hünerwadel auch nicht, auf die wirtschaftlichen Vorteile hinzuweisen, die aus einer Bahnlinie Basel-Zürich dem Aargau erwachsen würden. Don den 16 Wegstunden fielen 12 auf Aargauer Boden. So waren "schon bei der ersten Anlage drei Dierteile der Arbeitslöhne" der hiesigen Bevölkerung sicher ge= stellt. "Und über dies", führt Hünerwadel weiter aus, "würde eine Eisen-Bahnanlage ein neues, regeres Leben in einen Bezirk, oder wenigstens in eine Begend bringen, die durch verschiedene Umstände

früherer Hülfsquellen beraubt, einer Hebung durch Industrie und deren wohltätigen folgen so sehr bedarf." — "Ist und bleibt es nur ein Traum, so ist doch das Zutrauen bei meiner letzten Wahl mir ein sicherer Bürge, daß Sie mir wenigstens die wohlgemeinte Absicht und den guten Willen nicht verkennen werden", so schließt diese beachtens= werte Eingabe Oberst Hünerwadels. Die Mitglieder des Kleinen Rates in Aarau hatten fast eine Woche lang Gelegenheit, in das aufliegende "Memorial" Einsicht zu nehmen. Um 24. februar 1836 traten die Regierungsräte zur Sitzung zusammen, und das Ergebnis der Besprechungen wird im Protokolle festgehalten, wo in auffallender Kürze vermerkt steht: "Das von Herrn Oberst Hünerwadel, Mitaliede der Baukommission, eingesendete Memorial, worin derselbe die Idee einer Eisenbahnanlage durch den Kanton in der Richtung von Basel nach Zürich zur Sprache und vor Behörde bringt, wird der Baukommission in Abschrift übermittelt und dem Verfasser die betätigte Sorge für förderung vaterländischer Interessen verdankt". In der folge beschäftigte sich die Regierung für längere Zeit nicht mehr mit der angeregten frage des Bahnbaues. Hünerwadel blieb zwar noch manches Jahr Mitglied der kantonalen Baukommission. Aber einen weitern Dersuch, die Regierung für seine Sache zu gewinnen, unternahm er nicht mehr. Was er befürchtet hatte, trat nun allerdings ein. Schon im März des gleichen Jahres war es Zürich, das die führung im Bau einer ersten Schweizerbahn übernahm. Hier gab es Männer, die es sich zur Aufgabe machten, den Wohlstand ihrer Dater= stadt zu fördern und ihrem Handel den Weg ins Ausland zu öffnen. Darum planten sie, um Zürich an die europäischen Verkehrswege anzuschließen, eine Bahnverbindung mit Basel. So wurde der Aargau, ohne daß es Volk und Regierung zunächst gewünscht hatten, in die Kämpfe um die Entstehung der ersten schweizerischen Bahn hineingezogen.

Die zürcherische Handelskammer, das offizielle Organ der Handelsund Gewerbeinteressen, ernannte vorerst eine Eisenbahnkommission zur Prüfung und Begutachtung der Fragen, die sich im Zusammenhang mit den damals aufkommenden Eisenbahnplänen stellten. Ihr gehörten tatkräftige und angesehene Männer<sup>3</sup> Zürichs an. Die Handels-

<sup>2</sup> KUU Prot. des Kleinen Rates, 24. februar 1836.

<sup>3</sup> Gubler S. 30: "C. von Muralt, Regierungsrat Ed. Sulzer, Pestalozzi-Hirzel,

kammer hatte in Zusammenarbeit mit dieser Kommission zunächst zwei große Bahnprojekte im Auge: Die eine Linie von Basel nach Zürich und Chur und die andere von Zürich über Winterthur an den Bodensee. Beide sollten Zürich über die Schweizergrenze hinaus mit dem Auslande verbinden. Am 16. Mai 1836 richtete sie an die Re= gierung das Gesuch um einen Vorschußs von 16 000 Franken für die notwendigen Voruntersuchungen. Der Regierungsrat zeigte für diese Bestrebungen der zurcherischen Handelskammer Verständnis und gewährte ihr nach wenigen Tagen einen ersten Kredit<sup>5</sup> von 5000 franken. Nun machten sich die Männer Zürichs unverzüglich an ihre neue Aufgabe. Noch innert der nächsten acht Tage erhielten Ingenieur Negrelli in Wien, der damals als fehr erfahrener Bahnfachmann großes Unsehen genoß und durch seine Eisenbahnanlagen bekannt war, und der Zürcher Ingenieur Eschmann von der Handelskammer den Auftrage, die Gegenden, die für die beiden geplanten Sinien in frage kommen follten, zu begehen. Schon am 10. Juni gibt uns die Neue Zürcher Zeitung über die vorgenommene Erkundung Auskunft: "Die Herren Negrelli und Eschmann sind von ihrer Reise zur Voruntersuchung eines Eisenbahnzuges zwischen Basel und Zürich über Baden zurückgekehrt; sie haben sich überzeugt, daß man sich das Terrain nicht aunstiger denken könnte. Die Burgerschaft von Baden ist zu allen erforderlichen Opfern bereitwillig; dagegen scheinen in Aarau vornehme Personen weniger geneigt, das Projekt zu unterstützen". Auf Grund dieses Gutachtens blieb das Bodenseeprojekt, da es weni= ger geeignet zu sein schien, vorläufig liegen. Hingegen arbeitete die Eisenbahnkommission weiter an den Plänen, für eine Bahn von Zürich nach Baden, wobei vorübergehend die Absicht bestand, das Teilstück Zürich-Baden als Probestrecke auszubauen. Die Zürcher Handelskammer suchte ihren geplanten Bahnbau durch die Derbin= dung mit andern Kantonen<sup>8</sup> zu stützen und lud "einflufreiche Männer der Kantone Basel, Aargau, St. Gallen und Graubünden zu einer

Oberingenieur Negrelli, Kantonsrat Reinhard, a. Spitalpfleger Escher, G. Alb. Escher v. Felsenhof, Kantonsrat Studer."

<sup>4</sup> Wrubel S. 4 f.

<sup>5</sup> Wrubel S. 8; 19. Mai 1836.

<sup>6</sup> Von Negrelli und Eschmann wurde noch der Zürcher Ingenieur J. Sulzberger beigezogen, Wrubel S. 8.

<sup>7</sup> Gubler S. 35.

<sup>8</sup> Gubler S. 36.

Eisenbahnkonferenz auf den 23. Oktober 1837 in das Rathaus zu Zürich" ein. Bei dieser Sitzung bildete sich ein provisorisches Komitee<sup>9</sup> aus siebzehn Mitgliedern, dem nun auch Vertreter aus den geladenen Kantonen angehörten; aus dem Aargau waren es Bürgermeister Herzog, Regierungsrat Hürner und Gerichtspräsident Dorer. Das Praesidium über diese siebzehn Männer, die es sich zur Aufgabe gemacht hatten, den Bahnbau auf der Strede von Zürich nach Basel zu fördern, führte Conrad von Muralt, alt Bürgermeister von Zürich. Zwei Tage nach der Sitzung im Zürcher Ratshaus berichtete Gerichts= präsident Dorer dem Gemeinderat10 Baden über das, was er in Zürich von der geplanten Eisenbahn vernommen hatte. "Ein solches Unternehmen", meinte er, "wird von besonders bedeutenden folgen für die Stadt Baden sein", und er riet dem Gemeinderat, "jetzt schon darauf Bedacht zu nehmen, die Urt und Weise auszumitteln, wie sich der hiesige Ort am geeignetsten dabei beteiligen könne". Im November forderte das Siebzehnerkomitee die Öffentlichkeit auf, dieses erste schweizerische Bahnunternehmen durch die Zeichnung von Aktien11 zu unterstützen, und nach kurzer Zeit standen auch schon die notwendigen Gelder in Aussicht. Bis zum 22. Dezember 1837 waren bereits 44 721 Unteilscheine im In- und Auslande gezeichnet worden. Auch die Ortsbürgergemeinde<sup>12</sup> Baden hatte in ihrer Sitzung vom 23. No= vember unter Gemeindeammann Borsinger den Ankauf von 12 Aktien beschlossen. Dies war allerdings für Baden mit seinen 1844 Einwohnern eine bescheidene Zahl und hätte der Stadt bei einer Aktionärversammlung nur eine Vertretung mit drei Stimmen gestattet. Um aber über zwölf Stimmen verfügen zu können, gab die Gemeinde ihre zwölf Uktien an einzelne Bürger ab, behielt sich jedoch ausdrücklich ihr Eigentumsrecht vor13.

Im Gegensatz zur Stadt Baden beteiligte sich der Kanton Aargau nicht an der Zeichnung von Bahnaktien. Hingegen sah sichin jenen Novembertagen der Kleine Rat von Aarau vor eine andere, nicht minder wichtige Entscheidung gestellt, die sich ebenfalls auf den Bahnbau bezog. Die Regierung von Luzern hatte vor der aargauischen Regierung den

<sup>9</sup> Wrubel S. 10.

<sup>10</sup> Stadtarchiv Baden, Prot. des Gemeinderates, 25. Oktober 1837.

<sup>11</sup> Bei dieser Uftienzeichnung mußte der Geldbetrag noch nicht einbezahlt werden.

<sup>12</sup> Stadtarchiv Baden, Verhandlungen der Ortsbürgerschaft, 23. November 1837.

<sup>13</sup> Stadtarchiv Baden, Aktensammlung der Ortsbürgergemeinde, Rechenschaftsbericht des Gemeindeammanns für das Jahr 1837, datiert vom 1. Juni 1838.

Wunsch geäußert, den Zürchern nur unter der Bedingung den Bahnbau auf Aargauer Boden zu gestatten, daß Zürich dem Stande Luzern gleichzeitig eine Anschlußlinie gewähre, die auf aargauischem Gebiet von der Baslerlinie abzweigen und nach Luzern führen würde. Wenn dem Kleinen Rat auch eine Erschließung von weiteren Teilen des Kantons durchaus erstrebenswert erschien, so schrieb er doch in seiner Antwort<sup>14</sup>, "er könne sich nicht in dem gewünschten Maße mit Jusagen oder Erklärungen" binden. Offenbar erkannte die aargauische Regierung, daß die geplante Bahnlinie von Zürich nach Basel dem Aargau größere wirtschaftliche Vorteile versprach, und diese wollte sie nicht durch eine Verbindung mit Luzern aufs Spiel setzen.

II

### Dorarbeiten und Projekte 1838—1840

Um 17. Januar 1838 fand in Türich die erste Generalversammlung der Aftionäre statt. Die 250 Aftionäre, die hier unter dem Praesidium von Conrad von Muralt zu dieser ersten, denkwürdigen Sitzung zussammentraten, genehmigten nach unbedeutenden Abänderungen den Statutenentwurf des Siedzehnerkomitees. Bis zum 18. Februar blied dieses provisorische Komitee noch im Amt. An diesem Tage vereinigte sich die Versammlung zu den endgültigen Wahlen<sup>15</sup>: fünf Männer wurden zu Direktoren ernannt, und neben ihnen arbeitete ein Aussschuß von 21 Mitgliedern. Unverzüglich nahm nun die Eisenbahnsdirektion ihre Arbeit auf. Schon am folgenden Tage, am 20. Februar, dat sie in einem längern Schreiben den Kleinen Rat in Aarau um die Bewilligung, "die nötigen Voruntersuchungen, Vermessungen, Nivelslements usw. als Vorbereitung zum Bahnbau auf Aargauer Boden vorzunehmen". Die Direktion versuchte die Regierung ihrem Begehs

<sup>14</sup> KUU Eisenbahnakten, 14. November 1837.

<sup>15</sup> Aus dem Aargau wurden gewählt: In die Direktion: Regierungsrat Hürner, Aarau; in den Ausschuß: a. Bürgermeister Herzog, Aarau, a. Postdirektor Dolder, Aarau, Candammann Dorer, Baden, Regierungsrat Friedrich Caué, Wildegg, Schaufelbüel, Zurzach; Gubler S. 44.

ren dadurch zugänglich zu machen, daß sie auf den großen Nutzen hinwies, der gerade dem Aargau aus diesem Bahnbau erwachse: "Die neu projektierte Eisenbahn wird in ihrer größern Strede", schrieb fie, "den Kanton Aargau durchziehen; sie wird ihm alle Vorteile bringen, den dieses schnelle, sichere und wohlfeile Verbindungsmittel den Völkern gewährt, und sie wird schon in ihrem Bau der ganzen Begend, die sie berührt, vielfachen Erwerb und vermehrten Verkehr zuführen". Dieses Gesuch wurde auch tatsächlich bewilligt, und damit konnten die Vorarbeiten im Aargau ohne Verspätung aufgenommen werden. Die Eisenbahndirektion schuf nun zuerst das sogenannte Geniekorps16, einen Stab von Ingenieuren, die sämtliche technischen fragen zu beraten und alle Vermessungen durchzuführen hatten. Un ihrer Spitze stand Oberst Hegner von Winterthur, der langjährige Straken= und Brückeninspektor des Kantons Zürich. Während des Sommers 1838 gelang es der Direktion zudem, den englischen Eisenbahningenieur 3. Code für einige Wochen zur Mitarbeit zu gewinnen. Gerade dieser Mann, der, wie auch sein Stellvertreter und Mitarbeiter, Ingenieur Neumann, über große Erfahrung verfügte, leistete der Bahngesellschaft unschätzbare Dienste. Zu Unfang Upril setzten die Vermessungsarbeiten auf Aargauer Boden ein. Unter der Ceitung der Ingenieure alt Candammann Burner, Marau. Birmann-Discher, Basel, Oberft Begner, Winterthur und Eschmann, Zürich wurde das zukünftige Trasse ausgesteckt. In den selben Tagen erließ auch die Regierung an die Bezirks= ämter von Baden, Brugg, Zurzach, Caufenburg und Rheinfelden die Aufforderung, die Gemeindebehörden von den bevorstehenden Dermessungen in Kenntnis zu setzen und die Arbeiten der Bahningenieure zu unterstützen. Ausdrücklich hieß es in diesem Schreiben: "Allfällig zu errichtende Signale stehen unter dem Schutze der bezirksamtlichen Autorität."

Während nun im Limmat=, im Aare= und im Rheintal ausgemessen und ausgesteckt wurde, zeigte es sich, daß das neue Verkehrsmittel beim Volk nicht überall in Bunst stand. Dom 10. bis 17. Mai waren im Siggenthal die Arbeiten in vollem Gange. Jetzt erkannten die dortigen Bauern, nachdem der Verlauf der Bahnlinie sestgelegt war, daß sie einen Teil ihrer Äcker und Wiesen verlieren sollten und daß ihr Land auf eine weite Strecke durch das Trasse entzwei geschnitten würde. In der "großen Aufregung der Gemüter" traten die Männer

<sup>16</sup> Bubler S. 47.

von Ober= und Untersiggenthal zur Gemeindeversammlung zusammen und beschlossen, bei der aargauischen Regierung eine Bittschrift ein= zureichen und sie zu ersuchen, die Siggenthaler in ihrer Not zu unterstützen und den Bau einer Eisenbahn in ihrem "schmalen" Tal zu verhindern. "Bei der Verwirklichung dieser Bahn", schrieben sie, "wird die Armut sich schnell und bedeutend vermehren". Mit der Auszahlung einer Entschädigung sei ihnen nicht gedient, sie brauchten ihr Sand, aus dem sie sich ernährten; und durch den fluß und Berg eingeengt, wüßten sie nicht, wo sie noch Cand kaufen könnten, da die Boden= preise jetzt schon sehr gestiegen seien. Die Zunahme der Bevölke= rung setze gerade die unteren Schichten schon seit Jahren außerstande, Cand zu erwerben, und darum fähen sie sich gezwungen, als Dienst= boten und Tagelöhner ihr Brot zu verdienen. Das würde aber ihr aller Schickfal werden, wenn die Regierung nicht dahin wirken könne, "daß die kommende Eisenbahn eine Richtung erhalte, die für aargauische Gemeinden gar nicht oder wenigstens nicht in einem solchen Make verderblich sein würde." Die beschwichtigende Untwort der Aargauer Regierung kam zu spät. Wohl ließ sie durch den Badener Bezirksamt= mann die Siggenthaler wissen, daß es zurzeit noch gar nicht darum ginge, der Bahngesellschaft die Bewilligung zum Bahnbau zu erteilen, "und daß es durchaus der Wille der Regierung sei, die Rechte und Interessen der Bürger zu schützen"; die Bauern waren schon zur Selbsthilfe geschritten. Was galt es ihnen, wenn ihnen gesagt wurde, "man könne sich im Siggenthal ganz ruhig halten". Die Pfähle in ihren feldern redeten eine zu deutliche Sprache. Auch waren den Bauern diese Ingenieure und Geometer mit ihren Gehilfen, die aus städtischen Derhältnissen stammten und ihnen jetzt vor dem Heuet das Bras zertraten und bei den Vermessungen rücksichtslos durch ihr Uder schritten, ein Dorn im Auge. "Die Aufnahmen unseres Geometers wurden durch wiederholtes Ausreißen aller Pfähle und Signalstangen ungemein verzögert und in einem solchen Grade erschwert, daß wir unseren Ingenieurs und Geometern die Unweisung zu geben genötigt waren, sich bei ähnlichen Vorfällen sogleich an die resp. Cokal= und Bezirks= behörden zu wenden, was im letzten falle (Siggenthal) aus allzu großer Schonung vernachlässigt worden war", so stellte die Bahndirektion den Siggenthaler Vorfall der aargauischen Regierung in ihrer Beschwerdeschrift dar17. 2lus diesem Schreiben erfahren wir, daß

<sup>17</sup> KUU Eisenbahnakten, 25. Juni 1838.

nicht allein die Siggenthaler sich dem geplanten Bahnbau widersetzten, auch über andre Zwischenfälle hatte sich die Direktion zu beklagen: Bei Klinanau und Würenlingen waren die Signalstangen ausgerissen und zum Teil auch weggeräumt worden, und in Wallbach war es sogar zu Tätlichkeiten gekommen. Die aargauische Regierung ließ hierauf in den verschiedenen Dörfern, die Widerstand geleistet hatten, durch die Bezirksämter eine Untersuchung vornehmen. Nach ihrem Berichte war das Verschulden nicht allein auf Seite der Bauern zu suchen. All= gemein beklagte man sich darüber, daß weder die Ortsbehörden, noch die Candeigentümer rechtzeitig auf die bevorstehenden Vermessungen und Absteckungen durch die Bahnleitung aufmerksam gemacht worden waren. So kam es, daß die Bauern, die ohnehin gegenüber dieser Verkehrserneuerung Zurüchaltung zeigten, sich durch diese Magnahmen in ihren Eigentumsrechten verletzt fühlten. Der Bezirksamtmann von Baden, Borfinger, ging in seinem Untersuchungsbericht18 an die Regierung so weit, die Bahningenieure nicht nur mangelnden Derftänd= nisses und fehlender Auchsichtnahme gegenüber der einheimischen Bevölkerung zu beschuldigen, sondern er gab der Regierung sogar zu verstehen, "daß sich diese angemaßt hätten, von sich aus und ohne irgend eine Kenntnisgabe an die Behörde in der Gemeindewaldung von Würenlingen forchen anzuhauen; darum sei der Gemeinderat auf dem Punkte, selbe als forstfrevler zu behandeln." Statt dem Bauern "kleinliche Unfälle zur Cast zu legen", heißt es weiter in Borsingers Bericht, "und gange Ortschaften in Zeitungen zu verdächtigen", wäre es besser, wenn die Beauftragten "innert den Grenzen ihrer Befugnisse blieben." Ahnlich lauteten aus Caufenburg die Erhebungen des Bezirksamtmanns Brentano<sup>19</sup>. Da die Regierung auf Grund der Berichte einsehen mußte, daß offenbar auf beiden Seiten fehler vorgekommen waren, verzichtete sie auf jede Strafe. Sie erließ lediglich erneute Mahnungen an die Gemeinden. Aber auch von den Bahningenieuren forderte sie in Zukunft bei ihren Urbeiten mehr Rücksicht= nahme auf das bodenständige Empfinden und Denken der Bauern.

Inzwischen war in Zürich ein wichtiger Entscheid gefallen. Unfangs Juli hatte der englische Bahningenieur Locke mit den verantwortlichen Männern des Bahnunternehmens die Strecke von Zürich nach Basel bereist und geprüft. Auf Grund dieser Erhebungen wurde

<sup>18</sup> KUU Eisenbahnakten, 4. Juli 1838.

<sup>19</sup> KUU Eisenbahnakten, 6. Juli 1838.

nun die Bahnlinie im Limmat=, Aare= und Rheintal festgelegt. Das Trasse begann in Zürich am linken Sihluser, führte über Altstetten, Schlieren, Dietikon an Spreitenbach vorbei und überschritt unterhalb des Kessels bei der Würenloser Trotte die Limmat. Dann folgte es dem rechten User durch Wettingen, Ennetbaden, Außbaumen bis zur Einmündung der Limmat in die Aare und verlief von da östlich des flußes bis Eyen. Dort überquerte es die Aare und erreichte über Kleindöttingen, Gippingen, dem linken Rheinuser solgend, Basel<sup>20</sup>. Am 17. November waren die Vorarbeiten der Basel= Zürich= Eisen= bahngesellschaft zur Hauptsache beendet, und schon verlangte die Bahn= direktion vom Großen Rat in Aarau den Erlaß eines Expropriations= gesetzes, das der Bahngesellschaft eine brauchbare Handhabe für ihre weitern Arbeiten bieten sollte.

Wenn die folgenden Aufgaben, vor die sich die Eisenbahngesellschaft gestellt sah — die Bewilligung des Bahnbaus durch die verschiedenen Kantonsregierungen und eine gesetzliche Grundlage für die Erpropriation — nur langsam der Verwirklichung entgegen gingen, so war dies nicht zuletzt den damaligen politischen Ereignissen zuzuschreiben: In Zürich wurde 1839 die liberale Regierung durch den Putsch vom September gestürzt, und im Kanton Aargau standen sich in jener Zeit Konservative und Ciberale im Kampfe gegenüber, die Verfassungs= revision und die Frage der Parität nahmen hier die Arbeitskraft der führenden Männer voll in Anspruch<sup>21</sup>. Bis zum 18. Dezember 1839 mußte sich die Direktion gedulden, bis ihr vom Großen Rat in Zürich die Bewilligung zum Bahnbau erteilt wurde. Voll Zuversicht, im Aargau nun rascher ans Ziel zu gelangen, wandte sie sich am 5. Januar 1840 an die aargauische Regierung und legte ihrem Schreiben, um damit ihre Wünsche zu verdeutlichen, je ein Eremplar des zürcheri= schen Abtretungsgesetzes und des Konzessionsbeschlusses vom 18. De= zember 1839 bei, mit der Bitte, der Bahngesellschaft nun auch im Uar= gau die entsprechenden gesetzlichen Unterlagen für den Bahnbau zu schaffen. Gleichsam zur Aufmunterung, falls die Regierung zögern sollte, schlossen die Zürcher Gesuchsteller ihre Eingabe22 mit dem Satz: "Dieser vorläufigen Erklärung fügen wir mit Freuden bei, daß unsere Ingenieurs bei ihren diesjährigen Arbeiten überall eine zu Gunsten der

<sup>20</sup> Gubler S. 50.

<sup>21</sup> Gubler S. 58.

<sup>22</sup> KUU Eisenbahnakten, 5. Januar 1840.

Unternehmung bedeutend veränderte Volksstimmung wahrgenommen haben." Es ging nun freilich sehr lange, bis die Regierung in Aarau sich an diese beiden Aufgaben heranwagte. Zu allererst mußte überhaupt noch abgeklärt werden, welche Instanz das Gesetz zu entwerfen habe, ob die kantonale Baukommission oder die finangkommission. So wurde es August, bis man sich dahin geeinigt hatte, daß es Sache der Baukommission sei, sich mit den Fragen der Expropriation zu beschäftigen, allerdings mit der Unterstützung der "finanzkommission, soweit es der Inhalt der einzelnen Abschnitte erfordern sollte. Und schon wieder traf aus Zürich ein Schreiben ein, datiert vom 7. August 1840. Darin wiederholte die Bahndirektion ihr Gesuch vom 5. Januar dieses Jahres. Um die Männer der Regierung in Aarau endlich zu rascherem Handeln zu bewegen, schrieb die Direktion, der Ausschuß habe, gedrängt durch die Mailander Uktionare, beschlossen, an der Generalversammlung in Zürich vom 14. September den Untrag zu stellen, den Bau der Bahn mit der Strecke von Zürich bis Baden zu beginnen; denn er hege die bestimmte Hoffnung, "die Hohe Regierung des Standes Aargau werde binnen kurzem die Bewilligung samt den nötigen Expropriationsgesetzen erteilen." Nun fäumte die Baukommission nicht mehr und lieferte ihren Konzessionsentwurf am 19. August an die Regierung ab, und diese leitete ihn am 4. September an den Großen Rat weiter. Sieben Mitglieder schlossen sich zur Eisenbahnkommission zusammen und führten die nötigen Vorberatungen durch. In diesen Septembertagen reisten die Direktoren Eklinger und Escher nach Aarau, um sich mit den Mitgliedern des Kleinen Rates perfönlich zu besprechen. Um liebsten hätten es die Zürcher gesehen, wenn der Große Rat die Bahnfragen noch vor dem 14. September durchberaten hätte, also vor der Generalversammlung der Uktionäre. Dies war indes, trotz allem guten Willen, den die aargauischen Ratsmit= glieder nun an den Tag legten, nicht mehr möglich. Voll Zuversicht kehrten Eklinger und Escher von ihren Besprechungen zurück und berichteten an der Uktionärversammlung vom 14. September, "sie seien von den Mitgliedern der Hohen Regierung des Standes Aargau mit besonderer Zuvorkommenheit empfangen worden"; auch die Beratungen des Konzessionsentwurfes durch den Großen Rat werde dem= nächst erfolgen. So schien wenigstens in den Kantonen Zürich und Aargau dem Bahnbau nichts mehr im Wege zu stehen, und darum wagte es die Direktion, die zwei folgenden Unträge zur Unnahme zu empfehlen, die auch von der Aktionärversammlung<sup>23</sup> mit großem Mehr beschlossen wurden:

- "1. Die Ausführung der Eisenbahn zwischen Basel und Zürich ist festgesetzt.
  - 2. Der Unfang des Baues soll mit der Ausführung der Bahnstrecke zwischen Zürich und Baden in der Art geschehen, daß die Bahn nach dem angenommenen allgemeinen Bahnzuge als ein Teil der ganzen Eisenbahn nach Basel ausgeführt wird."

Unläßlich dieser Generalversammlung erhielten die Aftionäre, die schon ungeduldig den Beginn der Arbeiten erwarteten, Einblick in sämtliche Pläne und Kostenberechnungen der zukünstigen Bahn. Für die Strecke von Zürich nach Baden beziehungsweise Ennetbaden war man zu folgenden Voranschlägen gelangt<sup>24</sup>:

Länge in Schweizerfuß 69 309

Grundeigentum mit Inbegriff der wegzuräumenden

Gebäulichkeiten	Fr.	277 580.—
Erdarbeiten mit Inbegriff der felsdurchbrechungen	"	148 475.02
Kunstarbeiten	"	194 112.60
Fahrbahn	"	624 788.66
Stationen, Bahnwärterhäuser und Einfriedigung	"	107 750.—
Total	fr.	1 352 706.28

Um nun für das Unternehmen auch die nötige finanzielle Grundlage zu schaffen, beschloß die Versammlung die Einbezahlung<sup>25</sup> von 9 % des gesamten Aktienbetrages.

Während man in Zürich überzeugt war, in allernächster Zukunft mit dem Bahnbau beginnen zu können und den Kanton Aargau als gewonnen betrachtete, machte sich nur wenige Tage nach dieser Generalversammlung gerade dort eine beachtliche Gegenströmung geletend. Am 29. September hielt "die Gesellschaft für vaterländische Kultur des Kantons Aargau" ihre Jahresversammlung in Suhr ab. Im Mittelpunkt der Erörterungen stand eine Abhandlung<sup>26</sup> des Mes

<sup>23</sup> Wrubel S. 26.

<sup>24</sup> Tericht der Generalversammlung S. 12.

<sup>25</sup> Nach der konstituierenden Versammlung vom 19. Februar 1838 hatten die Aktionäre bereits 1 % einbezahlt.

<sup>26</sup> Ihre Überschrift lautet: "Die Basel-Zürich-Eisenbahn. Ihre Vortheile und Nachtheile im Allgemeinen, besonders aber auf den Kanton Aargau." Zum zweiten Mal tritt damit ein Lenzburger in der aargauischen Eisenbahnfrage hervor.

chanikers Johann Rudolf Cberhardt aus Cenzburg über das Zürcher Eisenbahnprojekt. Eberhardt las seine Urbeit selber den anwesenden Bästen vor, und diesen machten die "darin enthaltenen Betrachtungen und Dorschläge" einen so großen Eindruck, daß fie beschloffen, die Regierung mit Eberhardts Gedankengängen bekannt zu machen. Der Cenzburger Mechaniker, der zweifellos über die technischen Errungenschaften seiner Zeit auf dem Caufenden war, forderte nicht weniger dringend als die Männer Zürichs die Schaffung einer Bahn. Der Bau ist ein "notwendiges übel", schreibt er. Die Nachbarn, die Deutschen und franzosen, zwingen uns dazu, "in Beziehung auf die Eisenbahnen mit andern Cändern Schritt zu halten, weil sonst ein Nationalgut, der ganze Transit=Bandel, dabei große Befahr läuft. Die elegante Welt wird sich vielleicht heute das Modenjournal aus Paris kommen lassen und morgen hinreisen, um sich dort das Kleid zu bestellen". — "Ein längeres Sträuben könnte uns nur Schaden bringen", dies ist die Meinung Eberhardts, und darum billigt er das lange Säumen der Regierung nicht. Im Gegenteil, er fordert vom Großen Rat, "der in dieser Beziehung gänglich zu schlafen scheint", wie er ihm vorwirft, dringend die endliche Schaffung eines Expropiationsgesetzes. Zudem warnt er die Regierung, bei der Aufstellung dieses Gesetzes zu hohe Unsprüche an die Bahngesellschaft zu stellen, und erinnert an das Sprichwort: "Wer zu viel will, bekömmt zu wenig." Mit der Richtung aber, die die Zürcher Männer der Bahn geben wollen, ist Eberhardt durchaus nicht einverstanden: "Soll aber die Bahn von Basel dem Rheine nach auf Basel-Augst, Rheinfelden, Stein, Cauffenburg, Süggern, dann über die Aare nach Dettingen, durchs Siggenthal auf Baden, mittelft eines kurzen Tunnels durch den Lägernberg und weiter in der Begend des sogenannten Kessels über die Limmat bis endlich nach Zürich geführt werden, so frage ich: Was hätte wohl der Aargau von einer solchen gang abgelegenen Eisenbahn für einen Auten? — Nichts!" Bei dieser vorgesehenen Richtung "muß der Aargau unstreitig verlieren." Eberhardt forderte sodann vom Broken Rat, daß er bei der Erteilung der Konzession den Dorbehalt mache, daß "im fall eine westliche oder mittägliche Eisenbahn durch den Aargau gezogen würde, diese in die Basel-Zürichbahn einmünden dürfe, um sich mit derselben zu vereinigen". Der Cenzburger Mechaniker sieht dabei schon die Möglichkeit einer Verbindung der Schweiz mit dem Mittelmeer. Auch eine Linie nach Luzern fast er ins Auge. "Und der Löwe

in Luzern, obschon für todt gehalten, gibt doch zuweilen ein Lebens= zeichen von sich. Wenn zum Beispiel der Aargau eine Bahn von Dillnachern über Wildegg, Cenzburg, Seengen, dem Hallwylersee nach auf Ober=Uesch herstellte, so bin ich überzeugt, Luzern würde dieselbe mit offenen Urmen aufnehmen." Und zweitens verlangt er von der Regierung, daß "wo immer möglich, diese Bahn anstatt längs der äußer= sten und wildesten Brenze hin, über Stein auf Effingen und durch einen Tunnel nach Villnachern, rechts neben Brugg vorbei, also über die Aare und Reuß auf Baden geführt und an letzterem Orte anstatt durch den Sägernberg, durch den Stein zu Baden gezogen würde; so wäre für den Kanton Aargau viel gewonnen, und Brugg würde ein Hauptstapelplatz werden sowohl für die östliche als teilweise westliche und südliche Schweis". Eberhardt erwähnt auch die Hindernisse, die die Ausführung seines Planes erschweren könnten und sucht sie in seinen Darlegungen bereits zu entfräften: Da ist einmal die Steigung von Stein bis Effingen zu überwinden. hier rat Eberhardt zur Derwendung von "firen Cokomotiven" oder einer Vorspannlokomotive. Daß der Bözbergtunnel große Kosten verursachen wird, weiß er, hin= gegen glaubt er, durch die Kürzung der Gesamtstrecke um vier Wegstunden zwei Millionen Franken ersparen zu können, "und mit zwei Millionen Schweizerfranken läßt sich ein großes Coch in einen Berg machen". Durch den Verlauf der Bahnlinie links der Limmat fällt der Sägerntunnel weg, dafür aber kann mit ungefähr den selben Mitteln der Stein zu Baden durchbrochen werden. Was die Erstellung der beiden Brücken, die Eberhardt oberhalb Brugg über die Aare und bei Dogelsang über die Reuß fordert, betrifft, so lassen sich dafür die beiden Übergänge beim Kessel Würenlos und bei Döttingen einsparen. Alles in allem glaubt Eberhardt, daß die Kosten seines Bözbergprojektes nur um ungefähr 100 000 franken das Zürcher Projekt über= steigen würden. Und er vergißt auch nicht darauf hinzuweisen, daß die Bahngesellschaft ihre Zürich—Basellinie um 600 000 franken zu hoch veranschlagt habe. "Das Projekt der Bahngesellschaft verletzt aber die Interessen des Kantons", sagt Eberhardt, "unseres läßt sie wiedergewinnen. Das fricktal wird dadurch beruhigt und die Bahn wird wenigstens teilweise das Herz des Kantons und bedeutendere Ortschaften desselben durchschneiden." Don seiner Bözberglinie ver= spricht sich Eberhardt zudem noch wirtschaftliche Vorteile. "Das fricktal von Basel-Augst bis Stein ist nach der Meinung sachkundiger

Beognosten reich an Salz, und durch Öffnen von Salzquellen und Errichtung von Salzpfannen würde dem Kanton ein neuer und großer Nationalreichtum zufließen." Das Land stärkt nach außen seine Unabhängigkeit, der Salzpreis muß fallen, in vermehrtem Mage kann Salz an die Candwirtschaft abgegeben werden, und zu all dem verarökern sich die Staatseinnahmen. So überleat Eberhardt weiter. Zudem betont er, daß abgesehen von den vielen Söhnen, die durch den Bahnbau der Bevölkerung des Kantons Aargau zufließen, auch die übrige Schweiz aus diesem Unternehmen Auten ziehen könnte: "Mit einem Walzwerk, das freilich etwa 100 000 bis 150 000 & kosten würde, könnte uns Bündten oder Solothurn mit Schienen versehen und für Supports-Lieferungen wären eine Menge Gießereien geeignet. Selbst die Cocomotiven könnten in der Schweiz angefertigt werden, es bedarf aber dazu an der Spitze der Direktion schweizerisch gesinnte Män= ner, und das Geld bleibt im Cande." Und zum letzten bringt Eberhardt die großen Nachteile militärpolitischer Urt zur Sprache, die den ein= sichtigen Schweizer zur Ablehnung des Zürcher Projektes veranlassen müssen: "Auch ist es wohl gefährlich und viel dabei risquiert, die Bahn durchgehend dem Rheine, also immer der äußersten Candesmark nach, zu ziehen, zumal in Kriegszeiten, wo unsere Bahn in wenig Augenbliden vom feinde zerstört werden könnte; und dieses ift ge= wiß ein wichtiger Grund, die Bahn mehr durchs Innere des Candes zu führen. Denn so gut wie jetzt in friedenszeiten die Gisenbahnen für handel und Derkehr dienen sollen, so werden sie in Kriegszeiten ganz besonders zum schnellen Transporte der Armeen benutzt werden, und das Erfte wird dann immer fein, daß einer dem andern feine Bahn zerftört." Im Begleitschreiben27 an die aargauische Regierung schlok sich die Kulturgesellschaft durchaus dieser Darstellung Eberhardts an.

Der Kleine Rat ließ sich aber von dem nun einmal beschrittenen Weg nicht mehr abbringen, und dies umso mehr, als ihm ein Bözberg-projekt nicht neu war. Als Ingenieur Code seinerzeit, im Sommer 1838, für die Eisenbahngesellschaft ein Gutachten ausarbeitete und das Trasse den Flußläusen folgend, festlegte, riet er vom Bau einer Bözberglinie ab. Dieser Entscheid des Fachmannes bedeutete damals für die Be-

<sup>27</sup> KAU Eisenbahnakten; das Begleitschreiben ist datiert: Lenzburg, 5. Oktober 1840, unterzeichnet vom Präsidenten Hermann Bertschinger und vom Aktuar R. H. Hosmeister.

fürworter der Bahn im Aargau eine Enttäuschung. Ihnen ging es darum, mit einer Bahnlinie über oder durch den Bözberg das "fricktal mit den andern Kantonsteilen in nähere Verbindung zu bringen. Deshalb hatte auch die Aargauer Regierung, unabhängig von den Untersuchungen der Zürcher Bahngesellschaft, von der Militärkom= mission die Frage einer Bahnverbindung vom Aaretal ins Fricktal prüfen lassen. Im Juli 1838 war Genie=Hauptmann Michaelis nun in der Lage, "über die Configuration des Landstrichs zwischen Brugg und Hornussen" in einem Gutachten Aufschluß zu geben. In seinem Bericht machte Michaelis auf die Schwierigkeiten aufmerksam, die den Bau einer Bögberglinie erschweren mußten; namentlich legte er Gewicht auf die großen Steigungen, die es zu überwinden, und auf die langen Tunnels, die es zu bauen gab. Gleichsam als 2lus= weg wies er noch auf eine andere Möglichkeit hin. Ihm schien es ratsam, die Südostrampe nicht über Brugg anzulegen, sondern das Trasse oberhalb Stilli über die Aare gegen Rüfenach-Riniken zu führen und dort in einem Tunnel den Iberg zu durchstechen. Mit einer folchen führung der Bahn glaubte Michaelis am leichtesten "den Unschluß an das Siggenthaler Hochgestade" zu finden. Aber wie ausgeklügelt man auch die Bözberglinie mit den damaligen Mitteln anlegen wollte, sie brachte trotzem mehr Schwierigkeiten und Kosten als ein Trasse, das den flukläufen folgte. So mußte die aargauische Regierung dieses Projekt aufgeben und sich vom Butachten Lockes überzeugen lassen. Diesen Vorarbeiten aus dem Jahre 1838 ist es zuzuschreiben, daß sich die Regierung nicht weiter auf Eberhardts Pläne einließ. Tatfächlich waren die Vorschläge des Cenzburgers schon vor zwei Jahren eingehend geprüft worden. Eine weitere Untersuchung hätte nur Zeit= verlust bedeutet. Deshalb wurde Eberhardts Arbeit vom Kleinen Rat am 15. Oktober 1840 an den Präsidenten der großrätlichen Eisenbahn= kommission, Dr. Bruggisser, weitergeleitet mit der Bemerkung28: "Wir haben unseres Ortes, nachdem das Aftien Unternehmen in der be= kannten flufrichtung bereits so weit gediehen und die beförderliche Inswerksetzung desselben ebenso sehr im öffentlichen Interesse zu liegen scheint, uns nicht veranlaßt finden können, in dieses neue anders nicht geprüfte, noch durch berühmte Sacherperten unterstützte Projekt jetzt noch, nachdem wir unsere Hauptberatung bereits be= endigt hatten, näher einzugehen und stellen deffen gutfindende Wür=

<sup>28</sup> KUU Eisenbahnakten, 15. Oktober 1840.

digung einfach dem Großen Rate selbst anheim." Und doch blieb die Eingabe des Eberhardtschen Planes durch die Kulturgesellschaft nicht ohne Wirkung. Den Gedanken, der Kanton Aargau erhalte zu wenig Stationen29, der durch das Begleitschreiben erstmals deutlich ausge= sprochen worden war, nahm die Regierung auf und forderte jetzt von der Bahngesellschaft, abgesehen von den fünf haltestellen bei Baden, bei Gippingen, Caufenburg, Stein und Rheinfelden, noch eine sechste, zwischen Untersiagenthal und Würenlingen, beim auslaufenden fels= vorsprung, gegenüber von Lauffohr. "über eine sechste, den aargauischen Verkehrsinteressen besonders entsprechende Station zwischen Würenlingen und Unter=Siggingen, gegenüber Cauffohr, stehen wir gegenwärtig noch in Unterhandlung mit der Direktion . . . ", so schrieb der Kleine Rat30 an Dr. Bruggisser, den Präsidenten der großrätlichen Eisenbahnkommission. Um durch diese geringfügige Ungelegenheit die ganze Sache nicht einer Verzögerung auszusetzen, ging die Bahndirektion auf diese Forderung der Aargauer ein. Oberst Begner von Winter= thur gab über das Begehren einer sechsten Haltestelle ein Gutachten ab und empfahl darin, dem Wunsche zu entsprechen, "immerhin aber nicht ohne namhafte etwelche pekuniäre und technische Opfer". So bewilligte die Bahngesellschaft am 30. Oktober 1840, wenige Tage bevor der Große Rat die Eisenbahnfrage behandelte, dem Aargau die sechste Station.

Endlich geschah, was die Initianten der Bahn schon seit Monaten mit Ungeduld erwartet hatten: der aargauische Große Rat behandelte am 4., 5. und 6. November in langen Sitzungen, die drei volle Tage in Unspruch nahmen, "das Dekret<sup>31</sup> zur Conzession und Expropriation zu Gunsten der Basel-Zürcher Eisenbahn". Nun war den Zweislern Gelegenheit geboten, ihre Bedenken vorzubringen. In einer Hinsicht war zwar der ganze Rat der gleichen Meinung: Die Entwicklung, wie sie bereits im Gange war, ließ sich nicht mehr aushalten. In

Tatsächlich ist es auffallend, wie wenige Stationen für die Strecke auf Aargauer Boden vorgesehen waren. Währenddem auf dem kurzen zürcherischen Absichitt Haltestellen für Altstetten, Schlieren und Dietikon in Aussicht genommen waren, sollten die aargauischen Gemeinden Spreitenbach, Killwangen, Wettingen und das ganze Siggenthal unberücksichtigt bleiben.

<sup>30</sup> KUU Eisenbahnakten, 15. Oktober 1840.

<sup>31</sup> Verhandlungen des Großen Rates des Kantons Aargau, 4., 5. und 6. November 1840; S. 883—910; 926—968. Gubler S. 59 und Welti S. 58 erwähnen irrtümlicherweise den 4. November nicht.

nächster Zukunft mußte auch in der Schweiz eine Bahn entstehen. Als neuzeitliches Verkehrsmittel wurde sie von keinem der Großräte abgelehnt, obschon die wenigsten von ihnen in ihrem Leben je eine Eisen= bahn gesehen hatten und deshalb nicht im Stande waren, sich ein eige= nes Urteil zu bilden. Auch schien damals schon das Wissen um alles, was mit der Bahn zusammenhing, allgemein so verbreitet zu sein, daß einfältige, unsachliche Außerungen32, wie man sie noch vor wenigen Jahren gehört hatte, unterblieben. Bei der Eintretensdebatte stellte ein einziges Mitglied, Rauchenstein, den Rückweisungsantrag. Unter anderem machte er geltend, "die Eisenbahn werde nach dem vorlie= genden Plane nicht bei denjenigen Ortschaften vorbeigeführt, wo man es wünschen möchte, und wo es von mehr Vorteil wäre". Da er für die Interessen des Aargaus, wie er ausführt, "mehr tun möchte", macht er der Eisenbahngesellschaft den Vorwurf, mit dem Bahnbau nur den eigenen Vorteilen zu dienen. Voller Zweifel erhebt er die frage, "ob man denn so ganz unbedingt in diese Conzession gleichsam hineinspringen solle". In seiner Rede wiederholte Rauchenstein im Grunde genommen die forderungen33, welche die Kulturgesellschaft, angeregt durch die Eberhardtsche Abhandlung, bei der Regierung ein= gereicht hatte. Auch er legte Wert darauf, daß die geplante Bahn in vermehrtem Make in den Kanton Aargau hineingeführt werde. "Was sucht hier die Eisenbahngesellschaft?", rief er in den Ratssaal. "Sie sucht ihren Vorteil darin, daß sie auf dem kürzesten Wege von Basel nach Zürich eine möglichst schnelle und bequeme Verbindung erzielt.

<sup>32</sup> Die folgenden Aussprüche mögen hierfür ein Beispiel sein: "Die feldfrüchte können nicht mehr gedeihen, denn eine Eisenbahn gibt einen bedenklichen Staub; die Gesundheit kann nicht mehr existieren, denn das gibt einen ungeheuren Damps."

<sup>33</sup> Diese forderungen lauten:

<sup>1.</sup> Die Regierung möge die Eisenbahngesellschaft veranlassen, "die genannte Eisenbahn mittelst eines Cunnels durch den Bözberg, überhaupt mehr durch das Innere des Kantons zu ziehen".

<sup>2.</sup> Im Hinblid auf den späteren Unschluß anderer Bahnen aus dem Westen der Schweiz möge der Große Rat bei der bevorstehenden Konzessionserteilung "von den Uctionairs das Recht fordern, später eine oder mehrere Bahnen in ihre Bahn einsmünden zu lassen".

<sup>3.</sup> ferner möge er der Zürcher Bahn "die Pflicht auferlegen, die von andern Bahnen des Aargaus in diese einlaufenden Personen und Waren, sei es gegen Zürich oder Basel weiter zu befördern".

<sup>4.</sup> Es sei von der Bahndirektion zu verlangen, "an irgend einem passenden Orte im Aargau eine weitere Station zu errichten".

Auf den Kanton Aargau und seine geographische Lage zu andern Candesteilen wird hier keine Rücksicht genommen, und es sind ganz zufällige Vorteile, welche dem Kanton Aargau zufließen sollen. Ich nehme es aber der Eisenbahngesellschaft, welche zum weitaus größten Teile aus Ausländern besteht, gar nicht übel, wenn sie so handelt, und wenn sie gefragt hat, wie rentiert es am besten für die Bahnge= sellschaft?" Nun meldeten sich aber diejenigen zum Wort, die in der Schaffung einer Bahn für das Cand eine Wohltat erblickten. Ihnen galt es, Rauchensteins Einwände und zugleich die forderungen der Kulturgesellschaft zu widerlegen. Großrat Dorer aus Baden trat als erster für das vorliegende Zürcher Projekt ein, wohl nicht zulett deshalb, weil es ihm darum zu tun war, die Vorteile, die der geplante Bahnbau bringen sollte, seiner Stadt zu erhalten. Stadtkassier Suter setzte sich sodann mit dem Bözbergprojekt auseinander, durch welches die Bahn vor allem Aargauer Gebiet erschließen sollte, und wies darauf hin, daß seinerzeit, als erster "ein sehr achtbarer Bürger34 vom Aargau", und nicht die Bahngesellschaft, gegenüber der Regierung die Traffeführung von Zürich nach Basel längs den Glufläufen gefordert habe. Im weitern ermahnte Suter, über den aargauischen Belangen die gesamteidgenössischen nicht außer acht zu lassen: "Der Großherzog von Baden hätte freude daran, wenn wir uns über Cokalinteressen streiten und das Größere darüber vergessen; er würde bald bereit sein, eine Bahn am Badischen Rheinufer zu errichten, und bei uns hätte dann weder dieser noch jener Candesteil irgend einen Vorteil dabei." Mit großer Entschiedenheit betonte sodann Dr. Bruggisser, der Präsident der Eisenbahnkommission, ebenfalls den gesamtschweizerischen Standpunkt. Da er durch seine geschäftlichen Verbindungen mit der Bahndirektion ihre Denkweise und Absichten kannte, machte er den Großen Rat darauf aufmerksam, daß "diese Gesellschaft endlich einmal wissen müsse, woran sie sei". Wenn man jetzt nicht handle, "würde man das aleichsam als einen Abschlag betrachten", und er fuhr fort: "Glauben Sie nicht, daß Sie hier gurudbleiben können, ohne es auf Koften der schweizerischen Nation zu tun. Da Ihnen ein solches Unternehmen angeboten wird, ohne daß Sie einen Kreuzer dafür ausgeben müffen, wäre es unverzeihlich, wenn Sie es von der hand weisen wollten." Noch ein weiteres Vorurteil, das immer wieder laut wurde, galt es zu entkräften, nämlich die Meinung, es werde in späteren Jahren

<sup>34</sup> Zweifellos meint Suter Oberft Bunerwadel aus Lengburg.

schwer halten, andere Bahnen an die Bafel=Zürcherlinie anzu= schließen. Bruggisser versuchte deshalb die Ratsmitglieder davon zu überzeugen, daß es durchaus möglich sein werde, die Verbindung mit Benf bei Lauffohr auf der rechten Talseite herzustellen und auch die Linie von Luzern durchs Seetal über Lenzburg "gegenüber Lauffohr auf diesem Plateau" anzuschließen. Nachdem diese Darlegungen die grundsätzlichen Fragen abgeklärt hatten, schritt der Rat zur Abstimmung. Rauchensteins Verschiebungsantrag blieb in Minderheit. Damit war für die Zürcher Bahnaesellschaft die aargauische Konzes= sion gesichert. In den beiden folgenden Sitzungen vom 5. und 6. No= vember handelt es sich nur noch darum, Einzelheiten und kleinere Meinungsverschiedenheiten zu bereinigen. Noch einmal hatte Bruggiffer in die Auseinandersetzungen einzugreifen, und zwar ging es wiederum um den "Einmündungspunkt" anderer Bahnlinien. Wie die Kulturgesellschaft in ihrer Eingabe schon angeregt hatte, verlangte nun Bertschinger, der Kanton Aargau habe sich das Recht zu wahren, selber bestimmen zu können, wo in Zukunft Eisenbahnknotenpunkte angelegt werden sollten. Bruggisser sprach wohl im Sinne der Zürcher, wenn er sich dahin äußerte, der Bahn sei die freie Wahl zu überlassen; denn "die Natur bezeichne ja schon die schickliche Stelle, und der schicklichste Vereinigungspunkt wäre in der Umgegend von Cauffohr. Wo also", führte er aus, "die Natur das Gesetz selbst gemacht hat, da haben wir nichts mehr zu verfügen. Wäre es bei uns wie in Frankreich und Deutschland, wo man die Bahnen drehen kann, wie man will, und wo nur administrative oder politische Gründe entscheiden dürfen, so wäre allerdings diese Vorsicht nötig, aber bei uns schreiben die Gebirge uns die Richtungen vor". Eine weitere frage, die es abzu= klären galt, betraf die zwangsweise Candabtretung. Die einen wollten die Forderungen an die Bahngesellschaft nicht übertreiben und die Direktion "nicht wegen Kleinigkeiten in große Verlegenheiten bringen". - "Ich betrachte die Eisenbahngesellschaft", meinte fürsprech Weißenbach, "nicht gleichsam als einen wilden Eber, dem man gepan= zert bis über die Zähne sich entgegenstellen soll, um ihn zurückzuweisen, wenn er etwa da oder dort über einen Hag einbrechen will." Undere verfochten die Unsicht, das Volk sei vor allem gegen die übergriffe der Bahn zu schützen. "Das Volk wird sehen, daß die Herren Unternehmer dabei ihre Rechnung finden und daß sie aus der Eisenbahn einen größern Gewinn ziehen als alle unsere Grundbesitzer aus ihren Cand-

entschädigungen. Sorgen wir also für unsere Mitbürger", riet Waller. Nach solchen Worten des Mistrauens gegenüber der Bahngesell= schaft, bedurfte es der mitreißenden Rede des zurückgetretenen Eisen= bahndirektors Bürner. Schon am ersten Sitzungstage hatte er sich mit Erfolg gegen das aargauische Bözbergprojekt und für die Pläne Zürichs eingesetzt. Diesmal hob er nachdrücklich die wirtschaftlichen Dorteile hervor, die der Bahnbau den einzelnen Gegenden des Uargaus und vor allem der Schweiz bringen würde: "Wie kommt es, daß gerade aus dem Candesteil, welchen die Bahn durchzieht, die geringste Opposition sich zeigt? Eben deswegen, weil dadurch Verdienst zu hoffen ist, für alles Volk in jener Umgegend und namentlich für die dürftige Klasse. für diese ist ein großer enormer Bewinn zu er= warten. Nicht die Uktien, welche vielleicht gar nicht so gut sind, wie man jetzt noch etwa glauben möchte, haben uns veranlaßt, an der Bahn Teil zu nehmen, sondern der Vorteil für die Schweiz und namentlich für unsern Kanton." Wie sehr es jedoch dem Großen Rate daran gelegen war, die angestammten Rechte der Bauern zu schützen, ist aus dem weitern Verlaufe der Auseinandersetzung ersichtlich. Eines der Ratsmitglieder, Augustin Keller, warf sogar die Frage auf, ob ein Candeigentümer auch zu entschädigen sei, wenn er auf dem Weg zu seinen feldern durch die Bahnanlage zu einem Umweg gezwungen würde. "Es ist bekannt", führte er aus, "wie viel dem Candbauer an einer freien Kommunikation liegt. Wenn die Bahn geschlossen wäre, und nur zehn Minuten lang geschlossen bliebe, und ein Candmann müßte mit einem fuder Beu still halten, und ein Gewitter stünde ihm im Rücken, so wäre das schon ein großer Nachteil für den Candmann, und deswegen sollte er freie Durchfahrt haben ohne irgend eine Beschrän= fung." Wie sehr Augustin Keller mit der Denkweise und dem Empfinden der Bauern vertraut war, zeigte sich in seinen weitern Darlegungen, wenn er vorschlug, den Candmann für jeglichen Nachteil und Schaden großzügig zu entschädigen, um von vornherein keine Verärgerung aufkommen zu lassen: "Bätte der Candmann die Eisenbahn mit diesen Nachteilen immer vor sich, wenn er mit den früchten heimfahren oder das feld düngen wollte, und würde er jedesmal im falle sein, einen großen Umweg zu machen, so würde er immer einen gewissen Haß gegen die Eisenbahn haben und seinem Sohne sagen: Da sind wir fonst durchgefahren. Wenn hingegen dem Sandmann eine Entschädi= gung gegeben wird, so wird er befriedigt, und er kann sagen: Hab ich

auch die frühere Bequemlichkeit nicht mehr, so bin ich doch dafür ent= schädigt worden." Auch Großrat Dietschi setzte sich für weitgehendes Entgegenkommen gegenüber der Bauernschaft ein. Als einziger konnte er aus eigener Erfahrung sprechen: "Ich bin auf dem Eisenbahn von Mühlhausen gefahren bis auf Thann, und habe auch nachgefragt, wie die Sach sei. Der Eisenbahn hat 24 Wachten und ich möchte es niemand raten, über dieses Heiligtum zu gehen. Bei der Nachtzeit kann gar niemand hinüber, und es wird gar selten ein Weg überzwäris ge= stattet, und wenn der Mann in seinen Uder oder in seine Matten eine Diertelstunde weit herumfahren muß, und wenn er vielleicht noch einem andern über den Uder muß fahren, was giebt das? Der Mann kann gewiß nicht in den Ucker fliegen und muß mit den Früchten doch aus dem feld nach haus. Wenn jemand eine Diertelstund weit um= fahren muß, so ist ungerecht, wenn er nicht dafür entschädiget wird. Wenn man fagt, die Herren vom Eisenbahn müssen entschädigen, so ift das kein Unrecht." Zum letzten Mal meldete sich Rauchenstein als Begner des Zürcher Projektes zum Wort. Er benützte dazu die Belegenheit, als ganz allgemein die Frage abgeklärt werden mußte, ob für die Expropriation ein Dekret oder ein Besetz zu erlassen sei. Die Bedankengänge, die er hier äußerte, waren schon von Eberhardt ange= deutet worden und sicher auch der Kulturgesellschaft vertraut gewesen. Die Aktionäre seien meistens Ausländer35, machte er geltend, "und vorzüglich Mailänder", die wahrscheinlich nicht allein aus Patriotis= mus ans Werk schreiten wollten. Begenüber einer mehrheitlich aus= ländischen Gesellschaft, die in der Schweiz ihren Gewinn suche, wäre es falsch, in den Entschädigungsansätzen ebenso entgegenkommend zu sein, wie gegenüber dem eigenen Kanton. Doch auch diesmal gelang es Rauchenstein nicht, mit seinen Einwänden und Hinweisen auf das Unschweizerische des Unternehmens dem Bahnbau in den Weg zu treten. Als am 6. November 1840 die ganze Vorlage durchberaten war, nahm sie der Große Rat mit überwiegendem Mehr an.

<sup>35</sup> Gubler S. 64 f.; bis zum 15. Dezember 1837 waren in der Schweiz 9175, im Auslande 35 546 Aktien gezeichnet worden, davon 12 432 in Deutschland und 21 222 in Italien.

## finanzielle Schwierigkeiten und Auflösung der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft 1841

Mit dem Ende des Jahres 1840 hatte die Bahngesellschaft von den Kantonen Zürich und Aargau die notwendigen gesetzlichen Grundlagen für ihr Werk erhalten. Nun wandte sie sich der Finanzierung ihres Unternehmens zu. Noch war der Beschlußse der Generalversammlung vom 14. September 1840 nicht ausgeführt worden. Darum erinnerte die Direktion an die damals festgelegte Einbezahlung der 9 % des Aktienbetrages, die noch fällig war, und ersuchte um eine vorläufige Bezahlung von 4 %. Dem Einsatz angesehener Männer, die den Bahnbau zu fördern suchten, ift es zuzuschreiben, daß die Bürgergemeinde der Stadt Zürich in den ersten februartagen 1841 beschloß37, allerdings unter der Bedingung, daß der Bahnhof auf Stadtgebiet zu liegen komme, sich mit 500 Uktien am Bauunternehmen zu beteiligen. Diesem Beispiel folgten neben den privaten Vertretern von Handel und Industrie noch einzelne Gemeinden des Kantons. Auch die aargauische Regierung sah sich im Laufe des Februars vor die Frage ge= stellt, ob und wie weit sie sich an der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft beteiligen wolle. Un finanzielle Opfer hatte bisher niemand gedacht, vielmehr war immer die Rede davon gewesen, was die Bahn dem Kanton eintrage. Nun machte in der Sitzung vom 10. februar Regierungsrat Dorer den Kleinen Rat darauf aufmerksam, daß die Bahn eine Strecke weit über den Boden des Klosters Wettingen88 fahre, und er schlug vor zu prüfen, ob man vom Bahnunternehmen an Stelle einer Geldentschädigung Uftien annehmen und wenigstens in diesem Rahmen der Direktion ein Entgegenkommen zeigen wolle. Die Regierung nahm den Dorerschen Vorschlag an und befürwortete ihn im Großen Rat39. Auch hier wurde dieser Untrag mehrheitlich gut

<sup>36</sup> Dgl. S. 18.

<sup>37</sup> Bubler S. 70 f.

<sup>38</sup> Durch die Klosteraushebung im Aargau vom 13. Januar 1841 waren die Wettinger Klostergüter Staatseigentum geworden.

<sup>39</sup> Verhandlungen des Großen Rates des Kantons Aargau, 17. februar 1841, S. 165—168.

geheißen. Überdies erging an den Kleinen Rat die Einladung, über die Frage zu berichten, "ob der Staat sich auch noch des weitern um das Eisenbahnunternehmen interessieren könnte und sollte". Die 21b= tretung von Cand gegen Entschädigung in Uktien war der Direktion sehr willkommen. Doch schrieb sie am 22. Februar nach Aarau, "sie hoffe, der Aargau werde schon um des Beispiels willen noch ein wei= teres tun und abgesehen davon, daß er der Bahndirektion gestatte, das Staatsland durch Aftien zu vergüten, selbständig Anteilsscheine erwerben". Dies könne der Kanton Aargau um so eher verantworten, als die im Jahre 1839 aufgestellte Ertragsrechnung die nötige Sicher= heit der Geldanlage verspreche. Nochmals ließ sich der Kleine Rat, wie schon für den Dorerschen Untrag, von der Finanzkommission40 beraten. Im Unschluß an ihren Vorschlag stellte die Regierung am 8. März an den Großen Rat das Gesuch, er möge ihr die Vollmacht zum Unkauf von 100 Uktien erteilen. Erst am 25. Juni beriet der Broke Rat diese frage und wies eine finanzielle Beteiligung ab, "in Berücksichtigung der gegenwärtig ungünstig sich gestaltenden Verhält= nisse der Eisenbahn". Aus diesem Entscheid ersehen wir, daß die Stimmung im Großen Rat sich innerhalb der letzten vier Monate völlig gewandelt hatte. Tatfächlich war das Unsehen der Bahngesell= schaft gerade damals schwer erschüttert worden: Mit dem 31. Mai lief die frist für die Einzahlung der 4 % des Uktienbetrages ab. Als es im Aargau bekannt wurde, wie wenig Zahlungen tatsächlich ein= gegangen waren, schwand jedes Vertrauen in das Bahnunternehmen. Das Ergebnis versprach tatsächlich wenig Gutes. Statt der 30 000 Aftien, die seinerzeit weit überzeichnet worden waren, gelangten nur noch 9 178 Unteilscheine zur Einzahlung, das heißt, statt 600 000 Franken standen der Bahngesellschaft bloß noch 186 440 Franken zur Derfügung<sup>41</sup>. Mehr als zwei Drittel der Uftionäre hatten sich also von dem Unternehmen abgewandt. Allerdings versagte hauptsächlich das spekulierende Ausland, indem von den 35 546 angemeldeten Aktien nur noch 4096 zur Einzahlung gelangt waren; in der Schweiz selber hatte sich die Zahl von 9 175 auf 5 109 vermindert. Damit lag zwar

<sup>40</sup> Die Finanzkommission machte zwei Vorschläge: 1. Unkauf von 100 Bahn-aktien durch den Kanton Aargau, 2. Ankauf von 60 Aktien neben der Candentsschädigung, die ungefähr 12 000—14 000 Franken oder den Wert von 40 Aktien darstellte.

<sup>41</sup> Gubler S. 73 f.

die Aktienmehrheit nicht mehr in den Händen von Ausländern, was mehrfach als unschweizerisch gerügt worden war, aber dafür hatte das Bauunternehmen im In- und Auslande weitgehend sein Ansehen verloren. Nicht ohne Einfluß auf die Einstellung des Aargaus war auch die Haltung von Baselstadt und =land. Beide Kantone hielten sich den Zürcher Plänen durchaus fern. Alle diese Einflüsse, eine allgemeine politische Krise in der Schweiz und im Ausland, der Dertrauensschwund gegenüber dem Bahnunternehmen im Ausland und in der Schweiz, das Abseitsstehen der beiden Basel, wirkten sich im Aargau so aus, daß von den 829 Zeichnern im Gründungsjahre nur noch 130, das heißt 16 % dem Bahnunternehmen die Treue hielten. In ihrer finanziellen Not wandte sich die Bahndirektion an die Regierung des Kantons Zürich, die ihr bisher so oft mit ihrem Derständ= nis und ihrer Unterstützung zur Seite gestanden hatte42. Nach langen Verhandlungen blieb jedoch diesmal ihre eindeutige Hilfe aus, denn sie versprach gemäß ihrer Sitzung vom 9. November 1841 ihren finan= ziellen Beistand nur noch unter der Bedingung, daß die Kantone Aargau, Baselstadt und =land das Unternehmen ebenfalls tatkräftig unterstützten. Da aber von dieser Seite nichts zu erhoffen war, brachte dieser Entscheid der Eisenbahngesellschaft eigentlich die Absage Zürichs, und damit sah sie sich vor schwere neue Aufgaben gestellt.

Nur mit der Stadt Baden konnte damals die Bahndirektion erfolg= reich werhandeln. Bis jetzt hatte sich Baden von der Politik um die Eisenbahn abseits gehalten. Alle Erlasse des Bezirksamtmanns waren zwar pünktlich und wohlwollend befolgt worden, einzelne Männer, wie Baldinger und Dorer, hatten sich auch in Uarau mit aller Ent= schiedenheit für die geplante Bahn eingesetzt, aber erft in diesem Jahre traten die Behörden im Namen des Gemeinwesens in Verbindung mit der Direktion. Auf Grund der Pläne schien es unabänderlich fest= zustehen, daß das Trasse in der Gegend von Baden auf dem rechten Limmatufer angelegt würde. Don einem folchen Verlauf der Bahn= linie versprachen sich die Badener für ihre Stadt wenig Auten; den einzigen Dorteil sahen sie darin, daß bei einem derartigen Projekt von der Bevölkerung keine wesentlichen Opfer gebracht werden mußten. Bemeindeammann Baldinger hatte schon sehr früh erkannt, daß die Linie zum Wohl von Baden linksufrig angelegt werden mußte. Schon im Spätherbst 1838 hatte er sich, ohne behördlichen Auftrag, bei

<sup>42</sup> Gubler S. 74 ff.

Oberst Heaner von Winterthur, der damals gerade in der Umgebung Meffungen durchführte, nach dem näheren Verlauf der geplanten Bahn bei Baden erkundigt. Die Untwort der Expertenkommission, die ihm Aufschluß gab, lautete wenig ermutigend. "Sie (die Expertenkommission) werde entschieden darauf antragen", legte Baldinger am 12. Dezember vor dem Gemeinderat43 dar, "die Bahn bei Baden auf dem rechten Limmatufer durchzuführen, was es für die Stadt not= wendig und wünschbar mache, sich durch eine Eisendrahtbrücke mit der Bahn von der Salzgasse (heutige Rathausgasse) aus in direkte Derbindung zu setzen, ein Unternehmen, welches etwa 200 000 Franken kosten würde". Dieser eindeutigen Stellungnahme, die wenig Hoff= nung auf eine Abänderung der Baupläne oder ein Entgegenkommen übrig ließ, ist es wohl zuzuschreiben, daß während fast dreier Jahre, bis in diesen März 1841, durch den Stadtrat nichts zu Gunften der Bahn getan wurde. In den ersten Tagen dieses Monats machte nun ein Schreiben von Rentamtsverwalter D. Bürli bei den Stadtratsmit= gliedern die Runde. "Don einem fehr ansehnlichen mit der Eisenbahnangelegenheit wohl vertrauten Hause", führte er darin aus, "wird mir die Unzeige gemacht, daß gegenwärtig der wichtigste Augenblick zur Benutzung der Vorteile von dieser Bahn vorhanden seie, und die Stadt Baden ihr Möglichstes tun sollte, von diesen Vorteilen zu erhalten, daher in Abnahme von Aktien sich auszeichnen möchte." Des= halb schlug Bürli in seinem Schreiben vor, "daß eine oder — um keine Zeit zu verlieren — zwei Subskriptionslisten für die Zeichnung von Bahnaktien durch die Weibel oder andere schickliche Männer beförder= lichst herumgetragen würden". Sämtliche Gemeinderäte billigten Bürlis Vorschlag, Gemeindeammann Baldinger44 fand zwar, "die Sache sei durchaus nicht so pressant". Bürli ging aber noch weiter: Ende März beantragte er dem Stadtrat, sich im Namen der Gemeinde Baden mit 100 Uktien, also im gleichen Umfang wie der Kanton Aargau, an der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft zu beteiligen. Eine solche

<sup>43</sup> Stadtarchiv Baden, Prot. des Gemeinderates, 12. Dezember 1838. Der Gedanke, die Bahnlinie auf dem linken Ufer, "durch Baden", zu führen, wird zum ersten Mal in der Sitzung des Gemeinderates vom 12. Januar 1838 ausgesprochen und den Abgeordneten für die Generalversammlung in Zürich vom 17. Januar 1838 als Wegleitung für ihre Beteiligung an der Diskussion mitgegeben.

<sup>44</sup> Obschon die aargauische Regierung ihn wegen seiner Beteiligung am Auferuhr im Freiamt bis am 15. April im Amte suspendiert und mit einer Buße von 20 Franken samt Gerichtskosten belegt hatte, nahm er an diesem Geschäfte teil.

Verpflichtung schien nun allerdings dem Gemeinderat zu weit zu gehen und unverantwortlich zu sein. Er sah in der übernahme von 100 Bahnaktien eine "für die Vermögenskräfte der Gemeinde Baden zu gewagte und zu anstrengende Speculation" und beschlog45, der Ortsbürgergemeinde den Unkauf von 30 Unteilscheinen vorzuschlagen, "die schon besitzenden 12 Uktien eingerechnet". Unfangs September erhielt alt Posthalter Nieriker von der Bahndirektion die Mitteilung, daß am 6. September drei Mitglieder der Direktion in Baden ein= treffen würden. Diese Herren hatten die Absicht, sich mit den Der= tretern Badens über die Richtung zu besprechen, die die Bahn in der Nähe der Stadt nehmen follte. ferner wünschten sie zu erfahren, "ob und welche Opfer Baden für den fall, daß die Bahn bis hierher auf dem linken Limmatufer bleiben würde, zu machen bereit wäre". für diese Unterredung erhielten Stadtammann Baldinger, Spitalverwal= ter Brunner und Kirchenpfleger Mäder vom Gemeinderat den Auftrag, mit den Zürcher Abgeordneten, Präsident Escher, alt Regierungsrat Eklinger und Ingenieur Wild zu unterhandeln. Zwei Tage später, am 8. September, tagte der Stadtrat schon wieder. Die Beteiligten be= richteten hier über die Verhandlungen mit den Vertretern der Bahn. Offenbar waren die Zürcher nicht ohne weiteres gewillt, das Bahn= traffe in der Gegend von Baden aufs linke Limmatufer zu verlegen. Jedenfalls mußten von der Bäderstadt, wie sie ausführten, "um die schwierigere und kostspieligere Errichtung der Bahn bei der Direktion und der Eisenbahngesellschaft beliebt zu machen, Vorteile geboten und Opfer gebracht werden, die wenigstens zum Teil wiederum als Aequivalent gelten könnten". Auch hatten die Zürcher Abgeordneten zu verstehen gegeben, "daß der Eisenbahngesellschaft durch Abtretung von Cand und Cieferung von Baumaterialien wohl besser als durch Uktien-übernahme gedient wäre". Noch in der gleichen Sitzung besprach der Stadtrat seine Untwort an die Bahngesellschaft und legte fest, in welchem Umfange Baden Gegenleiftungen bieten könnte. Um folgenden Tag gelangten die Vorschläge zur Genehmigung vor die Ortsbürgerversammlung und wurden durch Stadtammann J. Baldinger überzeugend zur Unnahme empfohlen. Nicht genug konnte er darauf hindeuten, wie wichtig der Bau einer Bahn für Baden sei, wie sehr es darauf ankomme, "den Bahnhof möglichst nahe an sich zu ziehen", und wie dringend es sei, die dargebotene Gelegenheit zu

<sup>45</sup> Stadtarchiv Baden, Prot. des Gemeinderates, 28. März 1841.

nuten. Ohne Abanderung wurden denn auch die Vorschläge gutge= heißen. "Die Bemeinde Baden", so lesen wir, "anerbietet sich, wenn die Bahnlinie hierorts auf dem linken, statt rechten Limmatufer durch= geführt, und ein Bahnhof zunächst der Stadt vor dem obern Tore errichtet wird, a) die für den Bahnzug erforderliche Strecke Candes, soweit selbe die hiesigen Waldungen betrifft, unentgeltlich abzutreten, b) den auf ein Jahr als Abnutzen in ihrem Tannwalde fallenden Schlag Bauholzes, in ca. 4—500 Stumpen bestehend, zum Abtriebe und Gebrauche ebenfalls unentgeltlich zu überlassen, und c) da, wo sie durch Verträge mit Privaten nicht gehindert ist, einen allfällig in ihrem Eigentum vorfindlichen Steinbruch zur Benutzung auf eine bestimmte Zahl Jahre ohne Entgelt anzuweisen". Wie wir aus dem Wortlaut der Vorschläge ersehen, ging es den Badenern nicht nur um die Führung der Bahn auf dem linken Limmatufer, sondern ebenso um die Schaffung einer Bahnhofanlage in nächster Nähe ihrer Stadt. Und zwar wird hier zum erstenmal diese Forderung ausgesprochen. Offenbar war man sich in Baden darüber klar, daß die jetzigen Derhältnisse dazu geeignet waren, gegenüber der Bahngesellschaft Bedingungen aufzustellen. Der aargauische Große Rat hatte ja am 25. Juni seine finanzielle Unterstützung dem Bahnunternehmen versagt, und die Untwort der Zürcher Regierung stand noch aus. Aus der Ortsbürgergemeinde und dem Stadtrat wurde unverzüglich eine neue Kommission46 aus sieben Mitgliedern, die Badener Bahnkom= mission, geschaffen, die mit der Bahngesellschaft die Verhandlungen zu führen hatte. Als Richtlinien sollten diese gemeinderätlichen Dor= schläge dienen, die von der Ortsbürgergemeinde genehmigt worden waren. Diese neue Bahnkommission unterbreitete ihre Korderungen und Ungebote schriftlich der Direktion und knüpfte nun an das Ent= gegenkommen der Stadt geradewegs die Bedingung, daß die Bahn linksufrig nach Baden zu führen sei. In ihrer Untwort47 ging die Bahndirektion aber nicht ohne weiteres auf diesen Standpunkt ein. Sie wollte das Projekt "des rechtsufrigen Bahnzuges", das so ent= schieden technische Vorteile bot, nicht leichthin zu Bunften der Unlage auf dem linken flugufer aufgeben, zumal da diese bedeutende

<sup>46</sup> Bezirksamtmann J. Borsinger (Präsident), Fürsprech Bürli, Oberrichter Baldinger, a. Posthalter Nieriker, Architekt Jeuch; als Vertreter des Gemeinderates: Stadtammann Baldinger und Spitalverwalter Brunner.

<sup>47</sup> Stadtarchiv Baden, Missiven, 18. September 1841.

Mehrkosten erfordern würde; jedenfalls müßten, wie sie schrieb, von Baden "entsprechende Compensationen" geboten werden. Um aber das "lebhafte Interesse", welches die Bevölkerung der Bäderstadt bekundet hatte, nicht zu enttäuschen, und um die Verhandlungen zu einem guten Ende zu bringen, empfahl die Direktion nochmals eine Besprechung mit den Herren Escher, Eklinger und Wild, die zudem Oberft Begner, der seinerzeit alle Vorarbeiten in der Begend geleitet hatte und mit dem Gelände vertraut war, begleiten würde. Die ganze frage sollte durch persönliche Besprechungen an Ort und Stelle gründlich abgeklärt werden. Bei dieser Zusammenkunft, die am 21. September stattfand, kam es allerdings noch zu keinen festen Abmachungen. Die Zürcher meinten, "daß das Unweisen eines Platzes zum Bahnhof eines der wirksamsten Mittel sein dürfte, um den Zug der Eisenbahn auf dem linken Cimmatufer zu befördern und zur Ausführung zu bringen". — "Eine solche Leistung jedoch", glaubten die Badener=Dertreter, "werde die Gemeinde in bedeutende Unkosten versetzen". Un der folgenden Ortsbürgergemeinde vom 2. Oktober trat der Präsident der Bahn= kommission, Bezirksamtmann Borsinger, mit allem Nachdruck für die Schaffung einer Bahnlinie auf dem linken Limmatufer ein. Er legte den grundsätzlichen Unterschied zwischen einer rechtsufrigen und einer linksufrigen Bahnführung dar. Abgesehen von den aus der geographischen Lage sich gang von selbst ergebenden Vorteilen verkehrs= technischer Urt, da Baden auf dem linken Ufer erbaut war, wies er auf die wirtschaftlichen folgen hin, die eine Bahnanlage auf dem rechten Ufer für die Stadt mit sich bringen würde. Borfinger sah voraus, daß in der Nähe des vorgesehenen Bahnhofes in bälde neue Gebäude, "Wirtshäuser, Ökonomiegebäude, Werkstätten" erstehen würden, und fürchtete, daß von dieser neuen Siedelung aus "den in der Stadt bestehenden Unstalten" und den hier wohnenden Urbeitern eine uner= wünschte Konkurrenz erwachsen würde. Auch war nach seiner Mei= nung durch eine rechtsufrige Bahnhofanlage mit dem Sinken der Liegenschaftspreise auf dem linken Ufer zu rechnen. Zudem mußte man die erheblichen Kosten ins Auge fassen, die ein unter Umständen notwendiger Abbruch des Spitals (heutiges Altersasyl) nach sich ziehen müßte. Und schließlich blieb bei einer Bahnhofanlage auf dem Wet= tingerfeld, also auf dem rechten Ufer der Limmat, die Verbindung mit der Stadt und mit den großen Bädern — was durchaus nicht außer acht zu lassen war — vollständig ungelöst. In dieser Ortsbürger=

versammlung wurden nun, wohl auch unter dem Eindruck von Baldingers Darlegungen, die Anerbieten, die sie in ihrer Versammlung vom 9. September als Grundlage zu Verhandlungen mit der Bahngesellschaft gutgeheißen hatten, beschlossen. Für den Fall, daß die Bahn über das linke Limmatuser geführt würde, waren die Ortsbürger also gewillt:

- 1. der Bahngesellschaft 3—4 Jucharten Land für das Trasse un= entgeltlich zu überlassen,
- 2. Bauholz zu liefern, und
- 3. die Steinbrüche der Gemeinde zur Verfügung zu stellen.

Dazu kam noch als Ergebnis der letzten Verhandlungen mit den Zürchern, daß sich die Badener entschlossen, die "Gublersche Matte" als Platz für den Bahnhof wohlfeil oder gegen Uktien der Bahngesell= schaft abzutreten. Un den Gemeinderat erging deshalb der Auftrag, den Unkauf der ganzen Gublerschen Liegenschaft<sup>48</sup>, das Franzosenhaus inbegriffen, durch die Gemeinde in die Wege zu leiten. falls die "Bublersche Matte" nicht erworben werden könnte, sah man vor, für ungefähr 12 000-14 000 Franken Aktien zu zeichnen<sup>49</sup>. Eine Woche später, am 13. Oktober, traf die Antwort der Bahndirektion ein. Sie war einhellig der Unsicht, "daß diese Unerbieten wohl noch in keinem Verhältnisse mit der Abänderung des Bahnzuges — wie solche Baden wünsche — und den damit verbundenen administrativen und technischen Schwierigkeiten stünden", es hänge nun noch in hohem Make davon ab, wie Punkt 4, das heißt die Candabtretung für den Bahnhof, gehandhabt werde. Es wäre unbedingt zu verlangen, schrieb die Direktion, daß das Cand zu einem Preise abgetreten werde, "der bei Ub= änderung des Bahnzuges die zu bringenden Opfer kompensieren würde. Im falle einer Ausführung müßte dieser Umstand von großem Bewichte sein". In ihrer Untwort versprachen die Zürcher sodann, die

<sup>48 &</sup>quot;Das sogenannte Franzosenhaus, nebst dahinter liegenden Gärtlein und Waschhütte, das Sommerhaus nebst zwei dabei befindlichen Gärten, die neue Scheune und das Mattland, ca. 3 Jucharten haltend." Stadtarchiv Baden, Prot. des Gemeinderates, 8. Oktober 1841.

<sup>49</sup> Das Wesentliche wird in den Darstellungen von Wrubel S. 31, Gubler S. 73 und Welti S. 63 übersehen, nämlich daß Baden mit diesen Konzessionen die Bahn auf dem linken Limmatuser haben wollte. Einzig unter diesen Bedingungen war man zu finanziellen Opfern bereit. Wrubel nennt auch irrtümlicherweise eine Konferenz vom 6. Oktober zwischen Bahndirektion und Gemeinderat. Es handelt sich aber nur um eine schriftliche Mitteilung unter obigem Datum.

ganze Frage dem Ausschuß und der Generalversammlung der Aktionäre vorzulegen50. "Ob und inwiefern jedoch die Generalversammlung in fall sein werde, näher darauf einzutreten", heißt es in diesem Schreiben weiter, "können wir gegenwärtig nicht bestimmen. Es wird dies teils von den Beschlüssen, welche die Aktionärs über die Ausführung überhaupt fassen werden, teils von den Maknahmen, welche die hohe Regierung des Kantons Zürich zur Unterstützung der Unternehmung bis dahin ergreifen dürfte, abhängen." Die Unsicherheit, die aus diesen Worten spricht, war nicht ohne Berechtigung. Die Regierung versagte tatsächlich die erhoffte finanzielle Hilfe51, der Aargau hatte sich schon vor Monaten von dem Unternehmen abgewendet52. Es stand schlecht um die Bahngesellschaft, und man erwartete von der Generalversamm= lung der Uktionäre nicht mehr viel Gutes. Um 5. Dezember 1841 fand auf dem Rathause zu Baden53 diese Versammlung statt, die den Ent= scheid bringen sollte, ob die Bahngesellschaft überhaupt weiterbestehen würde oder nicht: Und an diesem Tage löste sich die Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft auf. Dies war für alle begeisterten Befürworter der Bahn eine große Enttäuschung, für die führenden Männer Badens ein harter Schlag. Berade mit diesem Jahre hatte man sich hier voll Eifer für die Bahn eingesetzt; man war, ohne Zeit zu verlieren, an die Arbeit gegangen; hatte geplant, Verbindungen gesucht. Auch die notwendigen Opfer hatte man auf sich nehmen wollen: Holz und Baumaterialien war man in reichlichem Make zu liefern bereit gewesen, Wald sollte für den Traffebau abgetreten, der nötige Platz für den Bahnhof um eine geringe Entschädigung zur Verfügung gestellt werden; alles war man zu tun gewillt, um eine linksufrige Bahnführung zu erhalten, von der man sich für die Stadt so viel versprach. Mit dieser General= versammlung vom 5. Dezember waren nun alle diese Hoffnungen und Bestrebungen zusammengebrochen. Die Verhandlungen zwischen der Bahngesellschaft und Baden wurden, wie es die Direktion in ihrem Untwortschreiben hatte durchblicken lassen, eingestellt. Der Gemeinde= rat Baden bemühte sich auch nicht weiter um den Unkauf des franzosenhauses und der "Gublerschen Matte"54. Alles blieb beim alten.

<sup>50</sup> Stadtarchiv Baden, Prot. des Gemeinderates, 27. Oftober 1841.

<sup>51</sup> Dal. S. 31.

<sup>52</sup> Dgl. S. 30.

<sup>53</sup> Vgl. Badener Neujahrsblätter 1947 S. 14 ff., Rolf Ceuthold, Aus der Entstehungsgeschichte der Spanischbrötlibahn.

<sup>54</sup> In den damaligen Verhandlungen mit dem Gemeinderat Baden verlangte

Um 14. Januar 1842 zeichnet das Badener Ratsprotokoll noch die Rückzahlung des einbezahlten Uktienkapitals durch die Bahngesellsschaft auf. Damit waren die letzten Bindungen abgebrochen<sup>55</sup>.

## IV

## Badener Petitionen 1843

Eine Sammlung zahlreicher Unterschriften im Kanton Zürich zeigt, daß der Gedanke, eine Bahn anzulegen, mit jenem 5. Dezember nicht untergegangen war. Nachdem sich die Basel-Zürich-Eisenbahngesellschaft aufgelöst hatte, verfloß eine verhältnismäßig kurze Zeit, bis sich von neuem die Initianten dieses so viel versprechenden Unternehmens ans Werk machten. Um 8. März 1843 kamen Regierungsrat Ed. Sulzer und alt Erziehungsrat M. Eklinger, als Abgeordnete Zürichs nach Alarau, um sich dort mit Regierungsrat Oberst Frey-Berosé und Oberstlt. Herzog über die Unlage der Bahn zu besprechen. Die beiden Zürcher erklärten, ihre Stadt werde imstande sein, die geplante Bahn auch von sich aus ins Leben zu rufen, falls der Aargau sich nicht ent= schließen könne, tatkräftig mitzuhelfen. Ihr geplantes Werk stand für sie fest, und vom Aargau verlangten sie nur noch eine "baldige und bestimmte Untwort". Don einer Zusammenarbeit mit Baselstadt und -land sahen die Zürcher ab. Die gleichgültige Haltung während der Aktienzeichnung<sup>56</sup> im Frühjahr 1841 und überhaupt die Ablehnung aller zürcherischen Bestrebungen waren deutlich genug gewesen und noch in aller Erinnerung. Es ging nun lediglich noch darum, in Der= bindung mit dem Aargau festzulegen, "in welcher Richtung und auf welche Weise der Zau ausgeführt werden sollte". Da also, bei einem Ausschluß Basels, die Linie nicht dort endigen konnte, kamen für die

Friedensrichter Gubler 45 000 Franken für den ganzen Gublerschen Besitz und 11 000 Franken für das Franzosenhaus, samt Garten und Waschhütte, allein.

<sup>55</sup> In Baden waren im ganzen 18 Unteilscheine gezeichnet worden. Daraus ist ersichtlich, daß die von Stadtrat Bürli angeregte Subskription von ganz geringem Erfolg war. Uktien hatten gezeichnet: Spitalamt Baden 12 Stück, Spitalverwalter Brunner 3 Stück, J. Ludwig Brunner 1 Stück, Unton Dorer 3. Bären 2 Stück.

<sup>56</sup> Gubler S. 74. Der Kanton Zürich zeichnete damals 4334 Uktien, Baselstadt 131, Baselland 28.

Zürcher zwei andere Projekte in frage: Der Unschluß der Limmat= talbahn an die rechtsrheinische großherzoglich = badische Bahn bei Koblenz, oder die Schaffung einer rein zurcherischen Glattalbahn mit Unschluß an dieselbe deutsche Linie. Damit versuchten sie, wenn nicht über Basel, so doch auf diese Weise dem Handel ihrer Vaterstadt den Weg ins Ausland zu erschließen. Innerhalb dieser neuen Baupläne wurde nun der Kanton Aargau eingeladen, sich an der Bahn von Zürich über Baden nach Koblenz zu beteiligen. Die Kosten waren auf 6 Millionen französische Franken veranschlagt worden. Es war nötig, dem Unternehmen eine neue finanzielle Grundlage zu schaffen. Dies= mal wollte man ähnlich vorgehen wie im Ausland. Durch die Hilfe der Kantone Zürich und Aargau sollte die Verzinsung des Kapitals von 6 Millionen franken zu 3 % sichergestellt werden, falls sie das Unternehmen von sich aus nicht aufzubringen vermöchte. Damit versuchte man das Zutrauen der Öffentlichkeit wieder zu gewinnen. Diesem Vorschlag der gemeinsamen Zinsgarantie wichen die Aargauer zwar aus, stellten hingegen den Zürchern die übernahme von Uktien in Aussicht. Immerhin erkannten frey-Berosé und Berzog, daß ihr Kanton vor einer folgenschweren Entscheidung stand: Jetzt ging es für den Aargau darum, durch eine Limmattalbahn den Anschluß an Zürich zu erhalten, oder aber durch das Glattalprojekt auf die Seite gestellt zu werden. Durch die Verhältnisse gezwungen, da sie "den Bau der Bahn als ein notwendiges, unvermeidliches übel" betrachteten57, gingen denn also die Aargauer auf die Zürcher Pläne ein. Sie taten diesen Schritt nur zögernd, da die Aargauer, ihrer politischen Einstellung entsprechend, einen Unschluß an Frankreichs Handel und Verkehr über Basel einer Verbindung mit dem preußischen Zollverein vorgezogen hätten. Dor allem fiel es ihnen aber auch jetzt noch schwer, ihr bevorzugtes Projekt, die schon so oft erwähnte Bözberglinie, aufgeben zu müssen. Einige Tage nach der Aarauer Besprechung reiften frey-Herosé und Herzog im Auftrage ihrer Regierung nach Basel und Lieftal. Sulzer und Eklinger hatten es als aussichtslos aufgegeben, mit Basel von neuem Verhandlungen aufzunehmen. Der Aargau aber versuchte zu vermitteln. Alles sollte getan werden, um vielleicht doch noch die alt geplante Linie Zürich-Basel oder sogar die Bögberglinie, an der ihnen so viel lag, der Verwirklichung zuzuführen. Die Verhandlungen fanden am 6. und 7. April in Basel statt und wurden zwi=

<sup>57</sup> KUU Eisenbahnakten, 12. Upril 1843, Bericht der aargauischen Abgeordneten.

schen Frey-Berosé und Berzog und der Basler Eisenbahnkommission geführt. Diese wies von allem Unfang an die Behauptung zurück, daß Basel dem Zürcher Projekt von 1839/40 im Wege gestanden sei. Dies "seien böswillige verdrehte Auffassungen". Auch sie wollten nicht hinter den forderungen der Zeit zurückbleiben. Darüber aller= dings, meinten die Basler, "herrschten verschiedene Meinungen, ob der Augenblick schon herangekommen sei, wo es rätlich und notwendig geworden, die Sache mit allem Ernst zur Hand zu nehmen. Basel sei gewohnt, einen Begenstand von allen Seiten zu betrachten, und fo habe es gelernt, sich über die Vorteile der Eisenbahnen von allerhand Illusionen zu befreien; übertriebene Cobpreisungen des Nutiens der= selben halte es für Märchen, die man den Leuten vormache, um sie durch Täuschung zu gewinnen". Don einer vermehrten Beförderung von Waren versprachen sich die Basler nicht viel. Im Gegenteil, sie glaubten, daß die einzelnen Ortschaften durch die raschere Beförde= rungsart nur zu Schaden fämen. "Bafel selbst erhalte seine Seide auch ohne eine Bahn schnell genug." Dann hegte die Bafler Eisenbahn= kommission Zweisel an der Einträglichkeit der Bahnen überhaupt. Als Beispiel erwähnte sie den schlechten Geschäftsgang der Strafburg-Baselbahn. Der Staatsbeitrag von 12 Millionen franken sei "rein verloren", und der Kurs der Aftien mit dem Nominalwert von 350 franken betrage gegenwärtig 205 franken. In Basel war man allgemein der Unsicht, daß man den Bahnbau allerdings ins Auge fassen musse als "eine unvermeidliche Arbeit, ein unvermeidliches übel"; aber kurz gesagt hielt man ihn für "unabträglich, die Kräfte übersteigend, nicht absolut notwendig und jedenfalls noch nicht zur gehörigen Reife gebracht, also noch nicht zeitgemäß". So lautete der eingehende Bericht über die Sitzung vom 6. April. Noch weniger Er= folg hatten die Verhandlungen vom 7. April in Liestal. Dort wurden umständliche Besprechungen abgehalten, die zu keinem Ziele führten, da jedes wirkliche Bedürfnis nach einer Bahn fehlte. Die Bafler Reise trug also den Aarauern nicht viel mehr ein als die Zusicherung der Rheinstadt, von neuem die Verbindung mit den Zürchern aufzunehmen. Die Zürcher Regierung, der die erneute Bereitschaft Basels nicht unwillkommen war, berief denn auch eine Eisenbahnkonferenz nach Baden. Diese gewichtige Besprechung zwischen Zürich, Aargau und Baselstadt fand am 17. Mai im Staadhof statt58. Aus Liestal war eine

<sup>58</sup> Zürich war vertreten durch Sulzer und Eflinger, der Aargau durch frey-

Absage eingetroffen. Der Kanton Baselland verzichtete auf die Teilnahme an der Konferenz, da er sich von einer Verbindung mit Zürich keinen Nuten versprach. Und die Candschäftler Regierung fügte ihrem Schreiben59 noch den Nachsatz bei: "Wird es sich einst um die Besprechung der Bedeutung des europäischen Eisenbahnwesens für die Schweiz im Ganzen und die in Bezug hierauf vorzunehmenden Schritte handeln müffen, so werden wir uns dann allerdings einer auf solche Grundlage hin berufenen Conferenz nicht entziehen." Diese Badener Tagung verlief völlig ergebnislos. Allzugroße Begenfätze standen sich gegenüber: Zürich mit seinem regen Geist und seiner nie erlahmenden Initiative, Baselstadt voller Zweifel, abwägend, berechnend, und der Aargau zögernd, vermittelnd, abwartend und unschlüssig, welchem Projekt er sich zuwenden solle. Das Absageschreiben von Baselland konnte Sulzer, der die Sitzung leitete, nicht unerwähnt lassen, und voll bittern Tadels dachte er dieses Kantones, der erst dann, "wenn von der großen europäischen Bahnfrage die Rede sein werde, das ganze Gewicht seiner Intelligenz und seines Einflusses mit in die Wagschale legen wolle". Hernach ging Sulzer vor allem gegen die kleinmütigen Basler vor und versicherte die Unwesenden, daß die Verwaltung der geplanten Bahn "weit weniger koste als dies bei andern Bahnen der fall sei; denn in der Schweiz besorge man die Geschäfte emsig, ge= schickt und ohne die maßlosen Dilationen wie sie anderwärts und na= mentlich auch auf der Strafburger-Baselbahn vorkämen". In der Darlegung des Aargauer Standpunktes erklärte Frey-Herosé, daß die Regierung gegenwärtig Unterhandlungen über eine Bahn "über oder durch den Bözberg durchführe" und in der Verwendung der Mittel für einen zürcherischen Bahnbau zurückhaltend sei. Dor allem ver= langte er im Namen seiner Regierung eine rein schweizerische Bahn. Eine Einmündung der geplanten Linie in die badische Bahn, war den Aarauern nicht willkommen. Sie befürchteten, auf diese Weise noch "unmittelbarer, als es jetzt schon der fall, in die Abhängigkeit des Großherzogtums Baden zu geraten" und forderten mit allem Nach= druck eine Linie, die "die National-Interessen noch allseitiger und unmittelbarer durch eine mehr landeinwärts gezogene Bahn berücksichtige". So dachte jeder Stand nur an seine eigenen wirtschaftlichen

Herosé (Oberstlt. Herzog war gerade auf einer Geschäftsreise in Deutschland) und der Kanton Baselstadt durch Ratsherr Minder und Professor Bernoulli.

<sup>59</sup> KUU Eisenbahnakten, Liestal, 4. Mai 1843.

Dorteile und wollte einer gesamtschweizerischen Sösung keine Opfer bringen. "Man trennte sich daher", heißt es im Rechenschaftsbericht des Kleinen Rates für das Jahr 1843, "mit der Zusicherung, daß man auf diese und andere Weise die Eisenbahnangelegenheit unverzückt im Auge behalten und allseitig auf ihre zeitgemäße Derwirkslichung bedacht sein wolle."

Nach dieser Eisenbahnkonferenz vom 17. Mai, der es an Kraft gefehlt hatte, mit Caten der Bahnangelegenheit einen Schritt vorwärts zu helfen, waren es wiederum Männer aus Baden, Mitglieder des Gemeinderates, die sich für das Unternehmen einsetzten. Auch Baden erkannte, wie damals die Regierung in Aarau, als Eklinger und Sulzer mit ihr die Derhandlungen führten, die Gefahr, die der Stadt drohte; nämlich mit dem ganzen Cimmattal durch das zürcherische Glattalprojekt völlig übergangen und von Zürich und der Oftschweiz überhaupt abgeschnitten zu werden. Das war aber weit schlimmer als eine Koblenzerlinie, die den Aargau selbst nur auf verhältnis= mäßig kurze Strecke durchfuhr und nicht das "Berz des Candes" aufschloß. Unter diesen Umständen konnte nichts anderes in Frage kom= men, als das Koblenzerprojekt aufzugreifen und es mit allen Mitteln zu unterstützen. Dies lag den maßgebenden Badenern ohnehin näher als den ausschlaggebenden Männern in Aarau. Don jeher war die Bevölkerung der ehemaligen Grafschaft Baden durch mancherlei Beziehun= gen, politische Gesinnung und das Bekenntnis zum gleichen Glauben, auch durch verwandtschaftliche Bande, dem Schwarzwald nahe gestan= den. Alle diese Bindungen fehlten dem reformierten Kantonsteil, und dieser Mangel hatte wohl auch die streng abweisende Haltung gegen= über dem Koblenzerprojekt durch die Aarauer Regierung beeinflußt. Was die Badener Bestrebungen von allem Anfang an erfolgreich zu gestalten versprach, war die Catsache, daß sie mit ihrem Wunsche nach einer Limmattallinie (Unschluß nach Zürich und dem Schwarzwald) sich zufällig mit den Interessen der Zürcher Initianten trafen. So ent= schloß sich Baden, davon abzusehen, weiterhin auf die Haltung der Aargauer Regierung Rücksicht zu nehmen; es war bereit zu handeln und stellte sich entschieden auf die Seite Zürichs. In diesem neuen Urbeiten für eine Koblenzerlinie gelangte Stadtammann Hanauer zu Beginn des Monats Juni 1843 im Namen des Gemeinderates an die Bevölkerung des Bezirks Baden. Er legte den verschiedenen Bemeinderäten eine Petition an den Broken Rat vor und bat sie, ent=

weder selber im Namen der Bürgerschaft zu unterzeichnen, oder doch wenigstens mit einer Unterschriftensammlung der Sache zu dienen. Tatfächlich gelangte denn auch eine ansehnliche Zahl solcher Bittschriften aus diesen Bemeinden in der ersten Junihälfte an den Grohen Rat in Aarau. Diese Eingaben60, die alle den gleichen Wortlaut und dieselbe Schrift aufweisen und offenbar sämtliche aus der Stadt= kanzlei Baden stammen, wollten alle den Bahnbau durch das Aufzählen von triftigen Gründen der Regierung empfehlen. Wir lesen da: "Das entschiedene Handeln, das gegenwärtig in dieser Sache so dringend geboten ist, darf von daher (Regierung) nicht hingehalten werden", da durch die Bahnbauten in Deutschland und Frankreich die Schweiz in Gefahr steht, "wie eine Insel umfahren zu werden". Wenn auch die Koblenzerbahn nicht in dem Ausmaße wie eine Baslerlinie Aargauer Gebiet befährt, so soll man, heißt es weiter, "das Kind nicht mit dem Bade ausschiitten, d. h. von einem Unternehmen der Urt über= haupt gegenwärtig absehen". Selbst wenn durch die Koblenzerbahn nicht alle Gebiete des Aargaus berücksichtigt werden, hoffen doch die "ehrerbietigen" Bittsteller, "daß keine solche Engherzigkeit im Aargau herrscht, die gerade dem eigenen Cande Wunden schlägt, so wenig als sich die beschweren können, die auf den Bergen wohnen, daß ihnen die Candstraken nicht bei den Häusern vorbeigeführt werden". Die umfangreiche Bittschrift endigt mit dem Gesuche, die aargauische Regierung "wolle mit der Regierung von Zürich diejenigen Unterhandlungen mit zweckdienlicher Beförderung einleiten, welche geeignet sein dürften, die Erbauung einer Eisenbahn von Zürich über Baden nach

Einzig eine unterschied sich von ihnen durch ihre Absassung und ihr Schriftbild. Es war die Petition der Kulturgesellschaft des Bezirks Baden. Um Pfingstmontag, den 5. Juni, war diese Gesellschaft in Baden zur Tagung zusammengetreten, und über 80 Mitglieder hatten sich zur Badener Eingabe bekannt. Dieses Schreiben verdient umso mehr Beachtung, als bei den Verhandlungen der nunmehr ausgelösten Basel-Zürich-Eisenbahngesellschaft die Aargauische Kulturgesellschaft sich seinerzeit gegen die Pläne der Zürcher für das Bözbergprojekt eingesetzt hatte. Diese Kulturgesellschaft des Bezirks Baden läßt sich bis ins Jahr 1811 zurück versolgen. Gerade 1843 entfaltete sie, nachdem sie sich im Vorjahr neu organisiert und 53 neue Mitglieder (insgesamt waren es 129) ausgenommen hatte, eine sehr rege Tätigkeit. Un den acht Versammlungen im Jahre 1843, die jeweilen von 50 bis 60 Personen besucht waren, kamen Fragen der Candwirtschaft, des Strafwesens, der Industrie, des Handels und Verkehrs zur Sprache. Unter Borsinger als Obmann machte die Kulturgesellschaft sogar eine Eingabe an den Großen Rat, er solle das Cehrerseminar von Cenzburg nach Wettingen verlegen.

Koblenz zu bewirken". Das aber, was der Gemeinderat Baden in sei= ner Eingabe verschwieg, ließ er die umliegenden Gemeinden durch ein Begleitschreiben wissen. Der Bahnbau forderte Arbeitskräfte, und da= mit standen der Stadt selber und dem Bezirk neue Verdienstmöglichkeiten in Aussicht; auch bot sich den Candgemeinden zudem die Gelegen= heit, besser als bisher den Ertrag ihrer felder auf dem Badener Markt abzusetzen. Ein sehr aufschlufreiches Bild über die damalige Stimmung im Bezirk gibt der Eingang der Petitionen. Während eine ganze Zahl von Gemeinden rückhaltlos diesen Badener Bestrebungen Gefolgschaft leisteten, gab es solche, die es nur mit Einschränkungen taten, und andere, die auf diese Plane überhaupt nicht eingingen. In Baden unterzeichneten die Bittschrift 214 Männer bei rund 800 männlichen Einwohnern. Zwischen den Unterschriften lesen wir eine Bemerkung, die C. J. Suter, der Pächter des Staadhofes, seinem Namen beigefügt hat: "Wenn ich den Unlaß benütze, diese Petition zu unterzeichnen, so tue ich es nicht als Beteiligter; denn ich habe so wenig direkten Nuten davon zu hoffen als jeder andere Nichteigentümer und Nicht= aargauer; sondern ich unterschreibe sie, weil ich zu den darin enthal= tenen Gründen stimme, und es mir als Schweizer am Herzen liegt, daß die Schweiz nicht mit der Türkei das einzige Cand sei in Europa, wo dieser Hebel der Civilisation mangelt." In Ennetbaden gählen wir 16 Unterschriften (rund 200 männliche Einwohner), in Wohlenschwil 17, in Büblikon 19, in Mägenwil 11; in andern Gemeinden unterschrieben die Mitalieder des Gemeinderates für die Mehrheit der Ein= wohner= oder Ortsbürgergemeindeversammlung, so 3. 3. in Mellingen, in Wettingen (im Namen "der anwesenden Ortsbürgerschaft an der Zahl von 150"), in Getlikon, Dättwil, fislisbach und Ober-Ehrendingen. In Würenlos stimmten an der Einwohnergemeindeversammlung 86 Mann für und 16 gegen die Bittschrift, jedoch wollten sie, wie sie ausdrücklich bemerkten, kein Cand abtreten oder verkaufen, falls die Bahnlinie durch das Würenloser Gebiet gezogen würde. In ähnlicher Weise stellte sich die Bürgerschaft auf dem Kempfhof hinter die Peti= tion, schrieb aber dazu, die Gemeinde dürfe, falls die Bahn durch den Bann Würenlos führe, nicht mit Steuern belegt werden. Die Würenlinger setzten das Versprechen hinzu, alles mögliche beizutragen, um "dies unvermeidliche Eisenbahn zu fördern", schlossen aber der Deti= tion noch den Wunsch an, die Bahn möchte durch den Gemeindewald gezogen werden, mit andern Worten, man folle die Felder der Würen=

linger Bauern verschonen. Bergdietikon machte den Vorbehalt, "daß diese Bemeinde sich gegen allfällige Kösten und Kolgen verwahre". Im gleichen Sinne schrieb Stetten am 13. Juni, und am 18. schlossen sich aus dem Bezirk Zurzach der Gemeinderat Döttingen und der von Kob-Ienz an, letzterer "auf einstimmigen Beschluß der heute abgehaltenen Bürgerversammlung". Wenn wir die Petitionen nun in ihrer Gesamt= heit überblicken, können wir zwei Gruppen von Ortschaften feststellen, die sich der Bewegung nicht angeschlossen hatten: Die Gemeinden auf dem Rohrdorfer Berg, und daneben das ganze Siggenthal, zudem im obern Limmattal auch die Gemeinden Neuenhof und Killwangen. Mag es sich auch bei den Bauern des Rohrdorfer Berges um Gleichgültig= keit handeln, so war es bei den Einwohnern der Limmattalgemeinden offensichtlich die Ablehnung der Bahn überhaupt, die sie zu dieser Haltung veranlafte. Die Siggenthaler Bauern hatten bekanntlich schon 1838 sich mit der Bitte an die aargauische Regierung gewandt, sie gegen den bevorstehenden Bau der Bahnanlage zu schützen, und in jenen Tagen hatten einzelne unter ihnen auch die Vorarbeiten tätlich verhindert. Auch jetzt noch lehnten sie eine Bahnlinie durch ihre felder ab, obwohl über den Verlauf des Traffes noch keine bindenden Beschlüsse vorlagen. In Ober- und Untersiggenthal beschloß deshalb am 11. Juni die Bürgerversammlung nach dem Gottesdienst mit großem Mehr, sich am Badener Unternehmen nicht zu beteiligen. Über das Derhalten einiger Gemeinden im obern Limmattal gibt uns ein Schrei= ben von Bergdietikon an den Stadtrat vom 17. Juni 1843 Auskunft. Hier heißt es, daß die Gemeinden Neuenhof, Killwangen und Spreiten= bach61 die Petition "hinterhalten und ohne Unterschriften an Bergdietikon zugesant hatten". Um 20. Juni gelangten die vielen Bittschriften in einer längeren Sitzung zur Besprechung vor den Großen Rat62. Im Grunde genommen galten die Auseinandersetzungen nur der Frage, ob die Petitionen vom Kleinen Rat, wie es die Bittsteller wünschten, "mit Beförderung", das heißt unverzüglich, behandelt werden sollten oder nicht. Und schon stießen wieder die alten Begensätze in den Meinungen über den Bahnbau aufeinander. Kellersberger, Schaufelbüel und fürsprech Baldinger traten mit aller Beredsamkeit

<sup>61</sup> Spreitenbach entschloß sich dann allerdings noch nachträglich, sich mit 15 Stimmen an der Petition zu beteiligen.

<sup>62</sup> Verhandlungen des Großen Rates des Kantons Aargau, 20. Juni 1843, S. 288—305.

für den Badener Standpunkt ein, nämlich, daß die Regierung nun keine Zeit mehr zu versäumen und sofort, im Sinne des Koblenzerprojektes, zu handeln habe. Kellersberger machte dem Kleinen Rat den Vorwurf, er unternehme jetzt noch "unfruchtbare Untersuchungen über den Bözberg", mit dem Beld, das man dort verwende, könne man anderwärts schon fast eine Bahn anlegen. Die Errichtung des neuen Verbindungsweges sei aber für den Aargau eine Lebensfrage. Wenn man nicht rasch handle, bringe die badische Bahn auf dem rechten Rheinufer den Kanton um den Durchgangsverkehr und damit um eine Haupteinnahmequelle. "Wenn Zürich keine Bahn bekommt, so bekommt auch der Aargau keine", behauptete Schaufelbüel, und im gleichen Sinne äußerte sich fürsprech Baldinger63, wenn er sagte, der Margau sei nicht imstande, von sich aus eine Bahn zu bauen. Er müsse sich deshalb sofort mit andern Kantonen zusammenschließen. "Wenn wir zögern", warnte er, "wird man glauben, der Aargau wolle nicht." Und weil, wie Schaufelbüel bemerkte, "der Kleine Rat ohne ernsten Auftrag nichts tun werde", verlangte Kellersberger von der Regierung, daß sie bis zur nächsten Sitzung des Großen Rates zu den Petitionen und zur Bahnangelegenheit Stellung nehme. Den Standpunkt der Regierung vertraten in dieser Tagung frey=Berosé, Siegfried und Linde= mann. Alle drei Regierungsräte sprachen sich für ein überlegtes Abwarten aus. Die Regierung war durchaus Gegnerin des Koblenzer Projektes, und zwar war sie nicht nur gegen den Unschluß an die badische Bahn in Waldshut, sondern auch gegen eine Weiterführung der Linie auf dem linken Rheinufer. Wir werden an den Vortrag Eberhardts erinnert, der seinerzeit von der Aargauischen Kulturgesell= schaft als Eingabe an den Großen Rat geleitet worden war, und der damals schon auf die Gefahren einer Bahnlinie im Grenzgebiet hin= gewiesen hatte64, wenn frey=Berosé der Versammlung die frage stellt: "Wäre man überhaupt auf dieser Bahnlinie sicher?" "Nein! eine Kanonenkugel vom rechten Rheinufer wäre im Stande, dieselbe zu vernichten." Nun bleibt allerdings Schaufelbüel die Untwort nicht

<sup>63</sup> Baldinger setzte sich sodann noch besonders für Baden ein: "Man sagt, die Bahn würde durch Gegenden kommen, wo keine Industrie vorhanden sei. Wenn ich dieses auch zum Teil zugebe, so will ich doch nur auf Baden verweisen, wenn dasselbe auch nicht bedeutende Industrie hat, so sind daselbst doch viele Bäder, die häusig besucht werden, und wer bürgt dafür, daß nicht bald mehrere Fabriken eingerichtet werden."

<sup>64</sup> Dgl. 5.21.

schuldig: "Wenn dann bemerkt wird, die Eisenbahn komme zu nahe an die Grenze und es könnte dieselbe leicht durch eine jenseitige Kugel erreicht werden, so frage ich, reichen unsere Kanonenkugeln nicht so weit als die badischen? Deshalb werden wir uns doch nicht abschrecken lassen, deshalb werden wir uns nicht fürchten. Ich glaube, daß noch so viel Mut bei uns ift, daß, wenn Baden unsere Einrichtungen benachteiligen wollte, wir solche Ungriffe zu erwidern im Falle sein werden, sonst müßten wir dem Rhein entlang weder Strafen noch Städte oder Dörfer anlegen." Zweifellos spielte tatsächlich, wie auch Kellersberger dem Kleinen Rat vorgeworfen hatte, das Bögbergprojekt in den aargauischen Regierungskreisen auch zu diesem Zeitpunkt noch eine Rolle. Siegfried mußte auch zugeben, daß die Baukommission den Auftrag erhalten hatte, die früheren Berechnungen und Pläne zu überprüfen. Aus diesem gähen festhalten am alten Aargauer Projekt erklärt sich weitgehend die Ubneigung gegen die zurcherische Bahnführung nach Koblenz. Auffallend ift auch, wie sehr in dieser Großrats= sitzung die Regierungsräte auf Basel hinweisen, gerade auf Basel, das doch in der Eisenbahnkonferenz vom 17. Mai in Baden sich durchaus ablehnend und uninteressiert verhalten, und auf dieses Basel, das sich damals an der Aktienzeichnung so gut wie nicht beteiligt hatte. "Wenn Basel nicht will, und Zürich die Mittel dazu nicht hat, ist die Unlegung einer Eisenbahn unmöglich", so lautete frey-Berosés Standpunkt. Von Zürich hat er sich ganz abgewendet: "Ich habe die überzeugung gewonnen, daß Zürich viel verspricht, aber einsieht, daß es nicht im Stande ift, von sich aus etwas zu tun." Aus allen seinen Außerungen spricht jett die Hochachtung vor der baselstädtischen finanzkraft. Nicht die geographische Gestaltung des Aargaus kann die Grundlage für ein künftiges Bahnnetz bilden, "der Handelsstand, die Kapitalisten und die Industriellen des Candes sind ausschlagge= bend". "Wo Geld im Spiel ift, da kann weder Aargau noch Zürich helfen, sondern die Hülfe ist allein von Basel zu gewärtigen. Bevor nun in der Sache weiter etwas geschehen kann, muß das Geld, muß Basel vorangehen", äußerte Frey-Herosé, und Regierungsrat Siegfried unterstützte ihn: "Ich muß erwidern, daß das Geld hier in Frage kommt. Wir haben in vorliegender Ungelegenheit mehr eine passive Stellung; wir lassen das Werk geschehen, aber wir sind nicht die Ersten, welche dazu mitwirken; wir geben nämlich das Geld nicht." Und schließlich spricht das nämliche Denken auch aus dem Schlußwort

Lindemanns: "Die Sterne, die hier leuchten, sind die blanken Taler, die in Basel sind und die auch die Zwingherren sein werden, die hier regieren; diese werden sagen, wo die Bahn durchgehen soll. Kein Aargauer Zwingherr kann demnach sagen, welche Richtung die Bahn zu nehmen habe." Dies war nun die Aussprache, die die Petitionen aus dem Bezirk Baden ausgelöst hatten. In der letzten Abstimmung nahm die Mehrheit den Standpunkt der Regierung ein und beschloß, "die vorliegenden Vorstellungen dem Kleinen Rate mit der Einladung zu überweisen, der Eisenbahnangelegenheit seine volle Aufmerksamkeit zu schenken und über den Stand derselben den Großen Rate Bericht zu erstatten". Dieser Entscheid bestätigte die Haltung, die frey-Berosé, Siegfried und Lindemann im Verlaufe der Sitzung an den Tag gelegt hatten: Die Politik des passiven Abwartens, des taten= losen Hoffens auf die Hilfe des auswärtigen Kapitals, das heißt Basels, und das ängstliche Verharren im alten Geleise. Damit waren die Bestrebungen für den Bahnbau, die zum zweiten Male voller Eifer und mit autem Willen von Baden aus ihren Anfang genommen hatten, in Uarau lahmgelegt worden. Dem Planen der Zürcher fehlte von neuem jede Unterstützung, und sie sahen sich gezwungen, neue Wege einzuschlagen.

In diesem Sommer wurde auf Aargauer Boden noch ein letzter Dersuch unternommen, den Bahnbau seiner Verwirklichung zuzu= führen. Es war Koblenz, das sich vom Zürcherprojekt, der Koblenzer= bahn, unermekliche Schätze versprach; die "sieben Cand- und drei Wasserstraßen, die dort zusammenliefen", sollten "der Zürcher-Koblenzerbahn eine solche Personen= und Warenlast zuführen, daß sie be= züglich ihrer Rentabilität von wenigen europäischen Kontinental= eisenbahnen übertroffen werden dürfte". Um die notwendigen Der= handlungen mit Baden und Zürich aufnehmen zu können, bildete sich "ein Bürgerausschuß", der "unbedingte Vollmachten und Aufträge erhielt", sich mit den Behörden dieser beiden Städte ins Einvernehmen zu setzen. Tatsächlich sprachen im Sommer 1843 zwei Koblenzer Bürger beim Zürcher Stadtpräsidenten und hernach beim Badener Gemeinderat vor. Später machte wiederum dasselbe Dorf am Rhein, auf die Initiative seines Gemeindeammanns J. Kalt, den Vorschlag, der Badener Stadtrat möchte gemeinsam mit Vertretern der Stadt Zürich und der Gemeinde Koblenz eine Konferenz abhalten65, "zur

<sup>65</sup> Stadtarchiv Baden, Missiven, 4. August 1843.

Beratung, wie und auf welche Weise zur förderung des Zürcher-Koblenzer-Eisenbahnprojektes gemeinschaftlich am meisten beigetragen werden könne". In Baden setzte man keine Hoffnung mehr auf ein gemeinschaftliches Handeln. Die Sitzung im Großen Rate hatte allzu deutlich den Standpunkt der Regierung dargetan. Ebenso verhielt sich Zürich: Der Zürcher Stadtpräsident, J. L. Heß, schrieb dem Bemeinderat Baden, "die Sache scheint noch lange nicht so weit gediehen zu sein, daß zur Stunde eine Intervention von Gemeindebehörden wünschbar oder ersprießlich wäre". So kam eine Konferenz zwischen Zürich, Baden und Koblenz nicht zustande. Sogar zwei Jahre später, im frühling 1845, gelangte Gemeindeammann J. Kalt nochmals mit einem Schreiben an den Gemeinderat in Baden. Wenn die aargauische Regierung "ihre volle Tätigkeit und Aufmerksamkeit dem Projekte einer Zürich=Koblenzerbahn nicht beförderlich wieder zuwende, werde die Eisenbahnkonstellation in nächster Zukunft für den Aargau von unberechenbaren Nachteilen sein". Deshalb wollte er den Badener Stadtrat veranlassen, "eine Delegation zu einer persönlichen Besprechung" mit den Zürcher Bahnherren zu entsenden. Baden unternahm nicht viel. Wohl beschloß der Stadtrat am 12. März 1845, "die fragliche Ungelegenheit bei dem Tit. Stadtrate von Zürich wiederholt in Unregung zu bringen, und daß dies geschehe, dem Herrn Kalt einstweilen zu berichten". Doch dabei blieb es. Auch dieser zweite Dorstoß von Koblenz, der durch die Entwicklung der Bahnen im angrenzenden Ausland angeregt worden war, verlief erfolglos. Der aar= gauische Standpunkt des Abwartens, des Zögerns und des Derharrens beim alten hatte tatsächlich auf Jahre die Initiative der Ge= meinden und einzelner Männer zu lähmen vermocht.

V

## Neue Unfänge: Die Gründung der Nordbahngesellschaft 1845

Ein Bild der damals im Aargau herrschenden Stimmung vermag wohl dieser Bericht des Gemeinderates von Baden an die Orts-

bürgerschaft zu geben, der zeigt, daß an Stelle des Handelns die Resi= gnation getreten war: "Die Eingaben von Gemeinden und Bürgern der Bezirke Baden und Zurzach hat der Tit. Große Rat der hohen Regierung überwiesen. Die politischen Tagesfragen scheinen die Aufmerksamkeit diesem für die materiellen Interessen des Candes wich= tigen Gegenstande für einmal entzogen zu haben. Wir wünschen und hoffen, daß dieselbe wieder zur rechten Zeit rege werde." Diese soge= nannte "rechte Zeit", mit der man sich in passivem Abwarten vertröstete, war schneller da, als man erwartet hatte. Das Ausland hatte in der Schaffung seiner Eisenbahnen nicht geruht. Mehrere neue Linien waren eröffnet worden, andere standen im Bau. Seit dem 15. Juni 1844 war Basel durch die Straßburg-Basellinie mit Frankreich in Verbindung, und damit hatte erstmals eine Bahn des Auslandes eidgenössischen Boden erreicht. Diesem fortschrittlichen Geift, der dem ausländischen Schaffen den Weg wies, konnte sich die Schweiz auf die Dauer nicht verschließen. Nochmals waren es Zürcher, die sich für die Bahn einsetzten und sie schließlich auch erstehen ließen. Um 14. Mai 1845 gelangten Martin Escher=Heft, Konrad Ott=Imhof, Salomon Destalozzi=Birzel, Schulthek=Rechberg und Schulthek=Can= dolt mit einer Eingabe an ihre Regierung und unterbreiteten ihr ein neues Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn längs der Limmat und dem Rhein, zur Verbindung mit Basel und den dort aus= mündenden französischen und großherzoglich badischen Eisenbahnen, sowie für eine Linie in westlicher Richtung, vorläufig bis Aarau. An der Spitze dieser fünf Männer stand Martin Escher-Heß. Bei ihm liefen die fäden zusammen, er setzte sich bei allen maßgebenden Persönlichkeiten und Behörden für seine Pläne ein. Nach dem Zusammenbruch der Basel = Zürcher = Eisenbahngesellschaft hatte Escher zusammen mit andern Privaten die gesamten Vorarbeiten, Pläne und Berechnungen an der öffentlichen Dersteigerung für 3600 Franken ge= kauft und damit die von jener Gesellschaft in Jahren geleistete Urbeit seiner Daterstadt erhalten. Der Zürcher Regierung kam es zu, in ver= dienstvoller Weise das gesamte Material aufzubewahren. Auf diesen Vorarbeiten konnten nun die Zürcher Initianten ihr Werk aufbauen. Dom neuen Planen erfuhr die Öffentlichkeit schon am 18. Mai durch die Neue Zürcher Zeitung, die über die zukünftige Linienfüh= rung bereits Einzelheiten zu berichten wußte: "Die Eisenbahn soll sich bis unterhalb Baden auf dem linken Limmatufer hinziehen, bei Rieden

die Limmat überschreiten und von dort dem rechten Ufer der Limmat und der 21 are entlang nach Koblenz geführt werden. Auf diesem Punkte würde man über den Rhein gehen und von da an dem rechten Ufer dieses flusses folgen. Um desto eher die Zustimmung der aargauischen Behörden zu erhalten, wird die Errichtung einer Zweigbahn nach Aarau, deren fortsetzung nach Bern hin später nicht ausbleiben dürfte, in Aussicht gestellt." Dieses neue Projekt brachte zwei große Vorzüge: Durch die führung des Trasses auf dem linken Limmatufer bis Rieden waren die Badener Kreise gewonnen, und durch den Hinweis auf die Abzweigung nach Aarau die maßgebenden aargauischen Politiker. Eine Belastung hingegen bedeutete zweifellos die geplante Unlage der Bahn auf badischem Gebiet und der Verzicht auf die linksrheinische Strede. Zur gleichen Zeit, da die fünf Zürcher in ihrem Kanton für ihre Pläne kämpften, setzten sie sich auch schon im Aargau für ihre Sache ein. In der ersten Hälfte des Monats Mai reisten der Präsident einer neugebildeten Eisenbahnkommission, Umts= bürgermeister Dr. furrer, und Regierungsrat Eklinger nach Uarau, um den Mitgliedern des Kleinen Rates das neue Projekt selber zu unterbreiten und zu empfehlen. Einige Tage später, am 23. Mai, erhielt die aargauische Regierung bereits das zürcherische Konzessions= gesuch. In den einleitenden Sätzen war die Rede von "der traurigen Isoliertheit" der Schweiz im Bahnwesen. Dor allem aber versuchten die Gesuchsteller ihr Unliegen der aargauischen Regierung dadurch nahe zu bringen, daß sie versprachen, "die Stadt Aarau durch eine schickliche, von dem dirigierenden Ingenieur zu bezeichnende Verbindung in den genannten Bahnzug aufzunehmen". Zur Abklärung aller strittigen fragen schlugen die Zürcher eine gemeinsame Aussprache in Baden vor. Obschon der aargauischen Regierung zu diesem Zeitpunkt die Beschäftigung mit der Bahnfrage wenig gelegen kam, da die herrschende Stimmung im freiamt zu Beunruhigung Unlaß gab, entschlok sie sich doch, Candammann frey=Berosé und die Regierungs= räte Siegfried und Dr. Schaufelbüel66 zur Zusammenkunft mit den Zürcher Vertretern abzuordnen. Um 4. Juni fand diese Besprechung im Raben zu Baden<sup>67</sup> statt. Baselstadt und =land waren diesmal weder

<sup>66</sup> frey-Herosé, Siegfried und Schaufelbüel waren von der aargauischen Regierung zu einer Spezialkommission vereinigt worden.

<sup>67</sup> Candamman frey-Herosé konnte nicht teilnehmen. Bericht von Schaufelbüel und Siegfried an den Kleinen Rat, 20. Juni 1845, KUU Eisebahnakten.

von den Zürchern noch von den Aargauern zur Mitarbeit eingeladen worden. Die Einwände, die an dieser Badener Konfereng von seiten der Aargauer erhoben, und die Vorteile, die von den Zürchern ihnen geboten wurden, entsprachen den schon oft geäußerten Bedanken= gängen. Da tauchte wieder das Bedenken auf, die Bahn sei durch ihren Unschluß an Waldshut nicht rein schweizerisch, da wurde wieder die Befürchtung laut, Aarau müsse, wenn es diese Linie nicht unterstütze, auf Jahre hinaus auf eine Verbindung mit Zürich verzichten, weil dann das Glattalprojekt zur Ausführung gelangen werde. Aber auch das stand fest und durfte keineswegs außer acht gelassen werden, daß die Zürcher noch ein letztes Mal dem Aargau die Hand zur Zusammen= arbeit darboten. Der Ernft und die Entschlossenheit, mit denen sie ihre Plane vorbrachten, schlossen alle Zweifel darüber aus, daß sie ihnen noch Zeit ließen zu langem Besinnen. Sie bestanden des bestimmtesten darauf, im Herbst dieses Jahres noch mit dem Bahnbau zu beginnen, und deshalb verlangten sie, daß die Ungelegenheit vor Ende Juni dem Großen Rat in Aarau vorgelegt werde. Noch gleichen Tags setzten die Zürcher nach der Verhandlung ihre Reise fort nach Karls= ruhe, um dort auf badischem Gebiet ihrem Werk die Wege zu ebnen. Auch die Unterredung zwischen Martin Escher-Heß und Ott-Imhof und den Badenern, bei denen sie auf ihrer Rückkehr68 vorsprachen, brachte keine neuen Besichtspunkte. Die städtische Bahnkommission äußerte nach wie vor ihren Wunsch, daß die Bahn über das linke Cimmatufer geführt und der Bahnhof in unmittelbarer Nähe der Stadt errichtet werde. Mit der Untwort der Zürcher sind wir ebenfalls längst vertraut, wenn sie von den Opfern sprachen, die die Badener als Gegenleistung zu bringen hatten. Der Kleine Rat fäumte nun mit der Erledigung des Bahngeschäftes nicht lange. Die Aussicht, daß Uarau durch eine Zweiglinie mit der Koblenzerbahn und damit auch mit Zürich verbunden werden sollte, hatte ihn gewonnen. Zudem lockte die Möglichkeit, die Bahn nach Westen weiter zu führen; und schließlich gehörte dem Unternehmen auch das Zutrauen der Lingstlichen und Zurückhaltenden, als der aargauischen Regierung die Zu-

os Die beiden Zürcher brachten aus Karlsruhe guten Bericht. Sie waren dort sehr wohlwollend aufgenommen worden. "Alles hängt jetzt", schrieb Dr. Furrer an den Kleinen Rat in Aarau, "von den Großen Räten von Aargau und Zürich ab; sagen diese ja, so wird im Herbst mit den Arbeiten begonnen werden, ungewöhnsliche Ereignisse vorbehalten".

sicherung gegeben wurde, Negrelli69, der anerkannte Kachmann für Bahnfragen in Wien, werde sich entscheidend dieser Aufgabe annehmen. Endlich brach die rein sachliche überlegung den letzten Wider= stand gegen das Zürcher Projekt, daß der Aargau, da ihm selbst die finanziellen Mittel zu einem eigenen Werk fehlten, der Bahngesellschaft bei der Verfolgung ihrer Pläne weitgehend freie Band lassen müsse. So enthielt das Defret zur Konzession und Expropriation, das am 2. und 3. Juli durchberaten und genehmigt wurde, eine einzige Bedingung zu Gunften Uaraus: Die Bahngesellschaft mußte sich verpflichten, nach der Beendigung des ersten Teilstückes von Zürich nach Baden die Abzweigung nach Uarau zur gleichen Zeit wie die Weiterführung der Hauptstrecke nach Koblenz in Bau zu nehmen. Besonders zwei Redner taten sich bei diesen Beratungen in ihrer durchaus bejahenden Einstellung zum neuen Zürcher Projekt hervor, frey-Berose und Waller. Eine wesentliche Underung war in der Haltung frey-Herosés vor sich gegangen: Batte er bei der letten Großratssitzung, die sich vor zwei Jahren mit den Petitionen befaste, immer wieder auf Basel und seine Finangkraft hingewiesen und für den Aargau ein vorläufiges Abwarten und Beiseitestehen empfohlen, so trat er dies= mal mit aller Entschiedenheit für ein entschlossenes und rasches Handeln ein. Waller unterstützte ihn, indem er sich nachdrücklich mit schneidenden Worten von der ständig kritisierenden und ablehnenden Einstellung Basels lossagte. Beide Redner aber konnten nicht genug auf die ungeheuer große Bedeutung hinweisen, die dem Entscheid des Broken Rates in dieser Stunde zukam, in dieser letzten Belegenheit, die Zürich dem Aargau für die Schaffung einer Eisenbahn bot70.

Nachdem die Kantone Zürich und Aargau in diesem Sommer die Konzessionen erteilt hatten und das Großherzogtum Baden auf das

<sup>60</sup> Der Gedanke, die Bahnlinie nach Westen weiterzusühren, läßt sich bis in die frühesten Anfänge der Bahngeschichte zurückversolgen. Und zwar stellen Negrelli und Sulzberger schon am 1. Mai 1838, als sie damals die ersten Untersuchungen für das Trasse vornahmen, an den Kleinen Rat in Aarau das Gesuch, im Tale der Limmat und Aare auf eigene Kosten Aufnahmen vornehmen zu dürsen, "mit besonderer Berücksichtigung der Verbindung mit dem Westen der Schweiz".

Im Verlaufe der Diskussion siel auch das folgende Votum von Schaufelbüel: "Es ist gesprochen worden, Causenburg könne seine Salmen lebendig mit großem Wert nach Paris verkausen. Ich bemerke, umgekehrt werden wir die Austern beziehen können, nach dem Wunsche derer, die gern zarte Speisen essen und mit Fähnen nicht mehr versehen sind. Ist das nicht schon ein Empsehlungsmittel, heute schon in die Sache einzutreten?" Großratsverhandlungen 1845, S. 165.

Projekt wohlwollend eingetreten war, erwartete man in den betei= ligten Gemeinden zuversichtlich den baldigen Beginn der Urbeiten. Auch in Baden regten sich von neuem mancherlei Hoffnungen. Man war der Meinung, daß die Strecke Zürich—Baden in nächster Zukunft in Bau genommen und in kurzem dem Betrieb übergeben werde. So rechneten die Uktionäre schon mit dem Eingang von Zinsen. Uhnlich beurteilte auch die städtische Rechnungskommission die Lage. Wenn sie auch, wie sie sagte, in der geplanten Eisenbahn nicht "das füllhorn alles Glückes" erblickte, so versprach sie sich doch viel von ihr. Die Ortsbürgergemeinde behandelte wenige Tage nach der entscheidenden Großratssitzung in Aarau, am 7. Juli, die ersten Magnahmen, die im Zusammenhang mit der neuen Entwicklung von der Gemeinde zu treffen waren. Da man unbedingt den Bahnverlauf auf dem linken Limmatufer mit allen Mitteln fördern wollte und auch alles daran setzte, den Bahnhof vor die Tore der Stadt zu bekommen, wurde der Beschluß gefaßt, die Gublersche Liegenschaft für 9000 franken anzukaufen. Damit gelangte der Plan zur Ausführung, der schon 1841 im selben Bemühen um eine für Baden günftige Bahnanlage aufge= griffen worden war. Noch eine Frage beschäftigte die Ortsbürger= gemeinde: Die Unlage der Zweigbahn nach Aarau. Da ihr Verlauf noch nicht festgelegt war, erhielt der Gemeinderat den Auftrag, dahin zu wirken, daß die Bahnlinie von Baden aus abzweige, damit so die Stadt "Stapelplati" werde. Diesem Begriff "Stapelplati" begegnen wir in den Verhandlungen immer wieder, offenbar verstand man darunter einen Eisenbahnknotenpunkt und versprach sich viel davon. Bald traten ein paar Männer aus Cenzburg mit Major Rudolf Hüner= wadel an ihrer Spitze den Badenern in ihrem Planen zur Seite. Ihre Interessen71 waren die gleichen: Eine von Baden aus geführte Ab= zweigung mußte Aarau über Cenzburg erreichen. Diese Cenzburger hatten es sich zum Ziele gesetzt, als mit dem neuen Zürcher Projekt zugleich der Gedanke einer Zweiglinie nach Aarau auftauchte, ihre Stadt mit Aarau und Zürich zu verbinden. Am 21. August wandten

<sup>71</sup> Um 20. Juli 1845 schrieb Audolf Hünerwadel dem befreundeten Gemeindesammann Hanauer, indem er sich auf den Gemeindebeschluß vom 7. Juli berief: "Es freut mich dies umso mehr, als auch gleichzeitig hier einige Männer diesen Gegenstand besprochen haben. Gestern haben wir eine vorläusige Rekognoszierung von hier bis Baden vorgenommen... Wir gedenken den Gegenstand zu verfolgen, und zwar mit umso mehr Vorliebe und Beharrlichkeit, als wir nun wissen, daß die Gemeinde Baden mit dem Projekt einverstanden sein soll."

sie sich mit einer Eingabe an den Gemeinderat72, in der sie in klarer Weise die damalige eisenbahnpolitische Cage der Stadt Cenzburg dar= legten. Nach der Unsicht der sechs Petenten war nun für die Gemeinde Cenzburg der Zeitpunkt gekommen, sich vor der Öffentlichkeit und bei der Bahndirektion für eine vorteilbringende führung der Zweiglinie einzusetzen, damit "die größten, kaum zu berechnenden Nachteile für das Gemeinwesen, wie für die einzelnen Glieder abgewendet werden fönnten". Wie sie weiter ausführten, kamen auf der Hauptstrecke, bedingt durch das Gelände, zwei Unschluftpunkte in Betracht: Die Gegend von Baden und von Cauffohr. für den fall aber, daß die Aarauerlinie bei Cauffohr anknüpfen sollte, hieß es in der Eingabe, sei alles verloren und keine weitere Auseinandersetzung mehr von= nöten, "da der Transit, der bis jetzt unsere Strafe belebt, von Stunde an aufhören muß. Derödung und Verdienstlosigkeit wären wohl die unmittelbaren folgen solchen Aufhörens, und unsere Stadt sinkt herab zu der Bedeutungs= und Verdienstlosiakeit, die an Klingnau, Kaiser= stuhl usw. erinnern wird". Don einer Abzweigung in Baden und der Bahnführung über Cenzburg aber versprachen sich Hünerwadel und seine Mitarbeiter alles: Cenzburg wird den "Stapelplatz für alles dasjenige abgeben, was der Eisenbahn durch die Täler der Büng und des Hallwilersees, zum Teil auch des Kulmertales zugeführt oder von ihr aus dorthin verführt werden wollte". Dann wird Cenzburg zu= nehmen "an Einwohnern, an Betriebsamkeit, an Wohlstand, vielleicht zu großer Bedeutung gelangen". Während zweier Tage, am 19. und 27. Juli, hatten die Cenzburger das Gelände begangen, und selber den nach ihrer Meinung günstigsten Verlauf des Trasses festgelegt. Vertreter von Baden besichtigten ebenfalls die von den Cenzburgern ge= plante Unlage und in einer gemeinsamen Besprechung wurde "übereinstimmend" festgestellt, "daß kaum eine zwedmäßigere Linie gezogen werden könnte". Hünerwadel und seinen Mitarbeitern war es daran gelegen, fortan vereint mit Baden die gemeinsamen Interessen zu verfechten. Auch die Badener Abgeordneten erklärten sich zum Zusammenschluß bereit, wünschten aber, daß die Ungelegenheit in Zukunft

<sup>72</sup> Stadtarchiv Cenzburg, Ratsprot. und Zuschriften 1845. Die Eingabe trägt die Unterschriften von: Ringier, a. Oberrichter; Rudolf Hünerwadel, Major; Joh. Rudolf Eberhardt, Mechaniker; R. H. Hofmeister, Cehrer der mathematischen Wissenschaften; Urnold Hünerwadel auf der Bleiche; August Hieronymus Hünerwadel, Baumeister.

von Cenzburg aus im Namen der Gemeinde und nicht von einzelnen Privaten, wie bisher, an die Hand genommen werde. Schon am fol= genden Tage ernannte der Stadtrat von Cenzburg einen Ausschuß von acht Mitaliedern, dem auch wieder der Kreis Hünerwadel73 angehörte. Diese acht Männer trafen nun die notwendigen Unordnungen. Im Laufe des Herbstes nahmen Ingenieur Näf aus St. Gallen und Geometer Bringolf von Unterhallau während mehrerer Wochen im Ub= schnitt Baden—Cenzburg—Uarau Vermessungen vor und stellten Plä= ne her, damit für Negrelli, wenn er in der Schweiz eintreffen sollte, die nötigen Unterlagen rechtzeitig bereit wären. Im späten Berbst fand in Baden diese wichtige Besprechung statt, in der die Cenzburger ihre so forgfältig vorbereiteten Plane felber dem berühmten Eisen= bahnfachmann vorlegen konnten. Dieser gab ihnen die Zusicherung, "auf Cenzburg die möglichste Rücksicht nehmen" zu wollen74. In den nächsten Tagen verfaßte alt Oberrichter Ringier im Auftrag eines Ausschusses von Zadenern und Cenzburgern ein "Memorial"75 für die Eisenbahngesellschaft, worin die Unliegen der beiden Städte vereinigt waren. Das Schreiben gählt in optimistischer Betrachtung die Vorteile auf, welche die gewünschte führung der Abzweigung von Baden über Lenzburg nach Aarau vorweisen könnte:

- 1. Die genannte Linie ist die kürzeste Verbindung zwischen Lenzburg und Baden, also auch zwischen Lenzburg und Zürich. Der Weg ist drei Viertelstunden kürzer als den Flüssen entlang.
- 2. "Das Tracé bietet keine abschreckenden Terrainschwierigkeiten." Der Boden ist sehr günstig, Sprengungen sind nicht notwendig, höch= stens auf einem kurzen Stück zwischen dem Limmattal und dem Reuß= tal.
- 3. Der Weg in den flußtälern dagegen weist stellenweise große Nachteile auf: "So wird es wenigstens auf der Strecke vom sogenann= ten Turgi bis Wildegg gewiß nicht bloß Arbeit für Reuthaue und Schausel geben", von Wildegg abwärts ist die Aare "ein gefährlicher

<sup>73</sup> Neu kamen hinzu: Dr. Hünerwadel und Oberst S. Halder, Gemeinderat. Präsident war a. Oberrichter Ringier. Die erste Sitzung dieses neuen Ausschusses wurde am 26. August 1845 abgehalten.

<sup>74</sup> Stadtarchiv Lenzburg, Prot. des Gemeinderates, 21. November 1845.

<sup>75 &</sup>quot;Adresse an die tit. prov. Direktion der Schweizerischen Nordbahn in Zürich", unterschrieben von Gemeindeammann Hanauer in Baden und a. Oberrichter Ringier in Cenzburg. Stadtarchiv Baden, undatierte Kopie.

Nachbar", und in den Schächen wären "bedeutende Pfahl- und Dammbauten nötig".

- 4. Über die Reuß muß allerdings eine Brücke gebaut werden; dies erfordert aber auch eine Zweiglinie Brugg—Wildegg—Uarau. Der Unterschied der Kosten ist gering, "besonders wenn der Übergang durch eine Kettenbrücke<sup>76</sup> bewerkstelligt würde".
- 5. Der Grundsatz, die Bahn den flußläufen nachzuziehen, ist nicht unbedingt richtig. "Eine Eisenbahn darf nicht in einem fortlaufensen Graben liegen." Die Cenzburger Cinie wird wichtige Täler schneis den und miteinander verbinden.
- 6. In diesen Tälern liegen die wichtigsten Niederlassungen der aargauischen Industrie<sup>77</sup>, sie sind dicht besiedelt und weisen regen Verkehr auf.
- 7. Auch Baden besitzt wichtige industrielle Unternehmungen. Der dortige Transit für Menschen, Waren und Dieh ist von Bedeutung. Die Bäder ziehen viele Gäste an; die Post in Baden zählt jährlich etwa 6000 Passagiere.
- 8. Die elf Jahrmärkte von Baden, Mellingen und Cenzburg werden ebenfalls dem Eisenbahnverkehr einen starken Auftrieb geben. Mit Seon, Seengen und Villmergen kann man auf 19 Jahrmärkte rechnen. Bei der Aaretallinie kämen nur ein paar Bruggermärkte in Frage.
- 9. Die Cenzburger Cinie führt eine große Strecke durch öffentliche Wälder. Dies wird die Expropriation erleichtern.

Im Schlußwort seiner Eingabe der "vereinigten Ausschüsse" von Senzburg und Baden berief sich Ringier auf Alexander von Hum=boldt<sup>78</sup>: "Diejenigen Völker, welche an der allgemeinen industriellen Tätigkeit, in Anwendung der Mechanik und technischen Chemie, in sorgfältiger Auswahl und Bearbeitung natürlicher Stoffe zurückste=hen, bei denen die Achtung einer solchen Tätigkeit nicht alle Klassen durchdringt, werden unausbleiblich von ihrem Wohlstande herabsin=

<sup>76</sup> Die Verfasser hatten ihre Kenntnisse der Allg. Augsburger Zeitung entnommen und zitierten daraus den Übergang über die Weichsel bei Dierschau.

<sup>77</sup> In Cenzburg befinden sich: "Eine große Bleiche, eine Indiennefabrik, eine große Spinnerei, eine sich mehr und mehr ausdehnende mechanische Werkstätte, mehrere Häuser, die Baumwollenfabrikation im Großen betreiben, dann mehrere Colonialwarenhandlungen, deren eine zu den größten der Schweiz gehört."

<sup>78</sup> Kosmos p. 36, so belegt der Verfasser selber sein Zitat. Es handelt sich um: Kosmos, Entwurf einer physischen Weltbeschreibung von Alexander v. Humboldt, 1. Band, Stuttgart und Tübingen 1845.

ken." Das "Memorial" gelangte mit allen Originalplänen und wirtschaftlichen Unterlagen um den zo. Dezember nach Zürich und wurde von der Bahngesellschaft an Negrelli nach Wien gesandt.

Um 9. Juli dieses Jahres hatte Ingenieur Hauptmann Michaelis von der kantonalen Baukommission in Aarau den Auftrag erhalten, die Frage der Zweiglinie zu prüsen und die notwendigen Vermessungen und Untersuchungen durchzusühren. Im Dezember lieserte er seinen Bericht<sup>79</sup> ab. Darin führte er vier Verbindungswege von der Hauptstrecke nach Aarau an:

- z. eine Linie dem linken Aareufer entlang mit Anschluß bei Cauffohr,
  - 2. eine Linie dem rechten Aareufer entlang mit Anschluß in Turgi,
- 3. eine Linie über Lenzburg nach Baden, wie sie das "Memorial" beantragte, und

4. eine Linie über Rupperswil, Niederlenz, Mägenwil, Rebberg, Reufthal, fislisbach, Kreuzstein, mit Unschluß in der Begend von Neuenhof. Da die Cenzburger Linie auf das Verlangen von Rudolf Bünerwadel und seinen Mitarbeitern bereits vermessen worden war, verzichtete Michaelis auf eine Wiederholung dieser Arbeit und wandte sich den drei übrigen Projekten zu. Unter ihnen gab er der Linie über das rechte Aareufer den Vorzug. Zum Schluß besprach Michaelis noch in seiner Urbeit in klarer und verständlicher Weise die militärische Bedeutung der geplanten Bahnen; dabei wies er auf die Notwendig= keit hin, die Unlagen so zu gestalten, "daß sie in Kriegszeiten nicht leicht in feindliche Gewalt geraten, weil sie dem Cande alsdann in demselben Brade schaden könnten, in welchem sie ihm sonst nützen würden". Die Linie Turgi-Koblenz entsprach nun den von Michaelis gestellten Bedingungen durchaus nicht. Die Verteidigung des Candes wird geschwächt; hier entsteht, schreibt er, eine "für den eidgenössischen Kriegskörper leicht verwundbare Stelle, wenn sie nicht durch mili= tärische Befestigungen, durch ein fort oder durch einen Montalem= bert'schen Turm gehörig gedeckt würde, etwa bei der Ausmündung bei Koblenz oder am Trennungspunkte bei Turgi, oder besser bei bei= den zugleich, so daß dadurch der Besitz und die Benutzbarkeit der Eisenbahn auch während Kriegszeiten der Eidgenossenschaft gesichert bliebe".

<sup>79</sup> KUU "Bericht über den Eisenbahnanschluß von Aarau an die Schweizerische Nordbahn", Schachtel Straßenbau Nr. 77, 3. Dezember 1845.

211s am 30. und 31. Oktober 1845 Negrelli die Hauptstrede end= gültig festlegte, bot sich ihm auch die Gelegenheit, zusammen mit Michaelis und zwei Abgeordneten der Bahndirektion die Abzweigung nach Aarau zu überprüfen. Im wesentlichen stimmte er dem Vorschlag von Michaelis zu. In seinem Bericht über die gemeinsame Begehung des zukünftigen Trasses schrieb dieser nach Aarau: "Herr General= Inspektor Nearelli hat nun unter den vier möglichen Agrauer Anschluklinien diejenige erwählt, welche von Zürich über Baden auf dem linken Simmatufer fortlaufend, die Reuß an ihrer Mündung überschreitet, sodann über Brugg vorbei auf dem rechten Aareufer nach Aarau führt." Negrelli befürwortete die Bahnanlage durch den Badener Schlofiberg und verfolgte sie bis in alle Einzelheiten über das Haselseld, "von da", dachte er, "entweder mittelst eines zweiten kleinen Tunnels oder vielleicht nur mittelst einer offenen Galerie durch oder um den Martinsberg her, weiterhin oberhalb der Straße bis zu einem Punkte zwischen dem Kappelerhofe und Unterwyl führend, wonach die Strake durchschnitten werden und die Bahn sich zwischen Strake und Limmat an der Halde allmählich hinabsenken würde bis zu dem obersten Hause von Turai. Daselbst soll die Zweigbahn nach Aarau abgehen, während die bisher als Hauptbahn angenommene Linie zunächst oberhalb Turgi über die Limmat und auf rechtem Aare= ufer weiter nach Koblenz führen würde." Don der Reufmündung bis Aarau zog Negrelli in Übereinstimmung mit dem Vorschlag von Michaelis die Bahnlinie auf dem rechten Ufer der Aare entlang bis in den Schachen oberhalb der heutigen Kettenbrücke. Dort dachte er sich die Bahnhofanlage; auf diese Weise sollte später der Unschluß an die "Schweizerische Centralbahn"80 über Olten nach Zasel erleichtert werden. Don der Zweiglinie Aarau-Mägenwil-Kreuzstein-Neuenhof riet der Bahningenieur entschieden ab, nicht wegen der Gefälls= verhältnisse, sondern wegen des Tunnelbaues, der bei einer andern führung der Bahnlinie vermieden werden konnte. Er war der Unsicht, "daß man sich nur zu einem Tunnel entschließe, wenn man nicht anders könne". Don Wildega aus stattete er auch den tätigen Mit= gliedern des Eisenbahnausschusses in Cenzburg einen Besuch ab. Er

<sup>80</sup> Unläßlich seiner Untersuchungen über die Zweiglinie nach Aarau hatte sich Michaelis auch mit Basel in Verbindung gesetzt, das nun mit seinem Projekt für die "Schweizerische Centralbahn einen gleichen Eiser wie Lenzburg entwickelte", und es war ihm daran gelegen, durch einen Unschluß an die Centralbahn (Hauensteinprojekt), Aarau mit Basel zu verbinden.

machte ihnen auf eine Zweiglinie über Cenzburg keine Hoffnung, vertröstete sie aber, wenn die Befällsverhältnisse es gestatten sollten, mit der Aussicht auf "eine Bahn von Wildega durchs Aaretal über Senzburg nach Aarau". Obschon diese Unterredung mit Negrelli alles Planen der Cenzburger auf einen sehr unsichern Boden stellte, ent= schied die Ortsbürgergemeinde am 24. Dezember dieses Jahres, der Eisenbahnkommission noch weitere Geldmittel zur Verfügung zu stel= len, und Ende März 1846 beschloß die Ortsbürgergemeinde, auch dies= mal wieder aus dem Bestreben, alles zu tun, um die Zürcher für ein Lenzburgerprojekt zu gewinnen, den Unkauf von 12 Bahnaktien, die unentgeltliche Lieferung von Holz für das Bahnhofgebäude, die 21b= tretung des notwendigen Candes und den Verzicht auf Gebühren des Candverkaufs zu Gunsten der Bahn81. Doch alle Bemühungen und aller guter Wille Cenzburgs waren umsonst. Nach der Vollendung der ersten Strede, Zürich-Baden, wurde ein paar Jahre später die Linie nach Aarau, wie es Negrelli vorgeschlagen, über Brugg82 fortgesetzt.

Der Verlauf des Traffes über das linke Limmatufer war nun von Negrelli festgelegt. Er hatte damit einen Entscheid getroffen, der für den zukünftigen Bahnbau im Aargau von grundlegender Bedeutung war. Den Badenern ftand jetzt ohne Zweifel eine Bahnhofanlage in nächster Nähe ihrer Stadt in Aussicht. Die Siggenthaler Bauern waren ihrer Sorge um ihre Acker und Wiesen enthoben, da die Bahn bei Rieden nicht auf das rechte Limmatufer verlegt werden sollte. Nachdem die linksufrige Bahnführung feststand, beschloß die Stadt Baden in ihrer Gemeindeversammlung vom 3. Oktober 1845, "da dieses Unternehmen für den hiesigen Ort von großem Interesse sei", 15 Uftien zu übernehmen und die Zahlungen aus dem Rentamte zu leisten. Durch die Stadtbehörde wurde der Bevölkerung der Wunsch nahegelegt, "durch Privatsubskription eine lebhafte Teilnahme zu be= zeugen". So nahmen alle Verhandlungen in der zweiten Hälfte dieses Jahres für das neu begonnene Unternehmen einen guten Verlauf. Die Vorarbeiten näherten sich nach und nach ihrem Abschluß, und voller Zuversicht blickten diejenigen, die bis dahin ihre ganze Arbeits= fraft dem Werke zur Verfügung gestellt hatten, dem Jahre 1846 ent= gegen, das ihnen endlich den Beginn der Bauarbeiten bringen sollte.

<sup>81</sup> Stadtarchiv Lenzburg, Prot. der Ortsbürgergemeinde, 30. März 1846.

<sup>82</sup> Eröffnung der Strecke Baden—Brugg am 29. September 1856, Fricker Stadtsgeschichte S. 638.

## Badener Bahnhoffragen und die Expropriationsschwierigkeiten im aargauischen Simmattal

1846

Um 2. Januar 1846 hatte Stadtammann Hanauer vor dem Gemeinderat über ein Schreiben83 von Martin Escher=Bek zu berichten, das noch kurz vor Jahresschluß in Baden eingetroffen war. Es enthielt einen Doppelvorschlag Negrellis für die Badener Bahnhofanlage; und zwar waren von ihm das freie feld in der Nähe des Kapuziner= klosters oder der Platz neben der reformierten Kirche, das sogenannte Haselseld, in Aussicht genommen worden. Zugleich hatte der Zürcher Bahningenieur Hüni, um den Behörden und der Bevölkerung Badens von diesen beiden Bahnhofprojekten ein deutliches Bild zu geben, den Auftrag erhalten, "die Bahnhöfe mit Pfählen auszustecken". Martin Escher=Bek sprach in diesem Schreiben auch von den Begenleiftungen, die die Bahngesellschaft für ihr weitgehendes Entgegenkommen in der Bahnhofanlage und in der linksufrigen Bahnführung von der Stadt Baden erwarte. Dor allem verlangte er, daß Baden wiederum die selben Verpflichtungen auf sich nehme, wie sie damals im Oktober 1841 gegenüber der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft eingegangen worden seien. Nach Eschers Darstellung sollte mit dem Bahnbau schon im kommenden frühjahr begonnen werden, und deshalb legte er es den Behörden nahe, die Entschlüsse nicht unnötig lange hinaus zu schieben. Tags darauf, am 3. Januar, besichtigten die Mitglieder der städtischen Baukommission mit Gemeinderat Rohn und Ingenieur Hüni aus Zürich die ausgesteckten Bahnhofanlagen. Erst ein paar Wochen später, am 21. februar, tagte die Ortsbürgergemeinde wieder, und ihr eröffnete der Gemeinderat eine Reihe von Vorschlägen über bauliche Verbesserungen84 und Erneuerungen, die alle irgendwie im

<sup>88</sup> Stadtarchiv Baden, Miffiven, Zürich, 28. Dezember 1845.

<sup>84</sup> Damals wurde die Niederlegung beider Stadttürme, des Bruggerturmes und des Mellingerturmes, allen Ernstes erwogen, von einsichtigen Männern jedoch entschieden abgelehnt. Weil aber im Bruggerturm häufig größere Juhrwerke steden-blieben, wurde der Corbogen angeblich um 7 Juß verbreitert und um 10 Juß erhöht.

Zusammenhang standen mit der nahe bevorstehenden Bahnanlage. Die Behörden waren nämlich darauf bedacht, das Bild ihrer Stadt im Hinblick auf den künftigen Gästezustrom zu verschönern. Mit besonderer Teilnahme folgten die Badener Bürger denjenigen Darle= gungen des Stadtammanns, die den Bahnbau selber und seine Aus= wirkungen betrafen und damit sie alle nahe berührten. Da waren die Basthofbesitzer und Wirte, die Kaufleute, die Candverkäufer, überhaupt alle, die in der damals so spekulationsfreudigen, unternehmungs= lustigen Zeit ihren Gewinn zu machen hofften. Stadtammann Hanauer wies zuerst auf die glückliche Lösung hin, die das Gutachten Negrellis für die Badener gebracht, indem es ihnen endlich die Gewißheit gegeben, daß die Bahn auf dem linken Simmatufer angelegt werde. Bierauf berichtete Hanauer über ein Schreiben der Bahngesellschaft, das diesen Monat eingetroffen war und das den Entscheid der Direktion brachte über die Lage des zukünftigen Bahnhofes. Sie habe sich, hieß es da, "in der Wahl eines Bahnhofes für den Platz im Hafel (bei der reformierten Kirche) entschieden". Offenbar war der Gemeinderat darüber wenig erfreut, er hätte gerne in dieser Sache auch ein Wort mitgeredet, und dies umso mehr, da er ja seinerzeit dazu aufgefordert worden war. Und noch, während bereits die Entscheidung über ihre Köpfe hinmeg getroffen war, luden die Pfähle in den Feldern Behörden und Bevölkerung zur endgültigen Stellungnahme ein. "Wir müssen gestehen", erklärte Hanauer, "daß uns die von der Direktion in der Auswahl eines Platzes gefaßte Entschließung nicht überrascht hat. Wir glauben auch nicht, daß es der Gemeinde Baden jemals vergönnt gewesen wäre, diesfalls einen entscheidenden Einfluß zu üben. Die doppelte Aussteckung eines Bahnhofs konnte uns hierin nicht beirren, weil wir schon von vorneherein überzeugt waren, daß die Eisenbahndirektion in ihrem eigenen wohlverstandenen Interesse und im Einklang mit den Unsichten des Herrn Negrelli den Bahn= hof auf das wohl geeignete Haselfeld verlegen werde, und die doppelte Aussteckung eines Bahnhofs nur das Mittel sein sollte, die Gemeinde Baden im einen oder andern falle zu größern ökonomischen Kraft= anstrengungen zu veranlassen." Der so rasch gefaßte Entschluß der Zürcher kam für die Badener Behörden um so unerwarteter, als ihr mit Cenzburg gemeinsam eingereichtes "Memorial" noch immer un= beantwortet geblieben war. Obschon Negrelli den Senzburgern keine großen Hoffnungen mehr gemacht hatte, waren sie in ihren Bemühungen um ihre Zweiglinie nicht müßig geblieben. So kam es, daß man auch in Baden immer noch damit rechnete, die Abzweigung nach Aarau könnte hier ihren Ausgang nehmen. Jedenfalls war man von den Zürchern, was diese Zweiglinie anbetraf, gänzlich im Ungewissen gelassen worden. Deshalb hatte man sich auch nicht bereitge= funden, endaültig über die Lage des Bahnhofes und die Böhe der Gegenleistungen Badens zu entscheiden, und damit war alles, was mit der Bahnfrage zusammenhing, für die vorwärtsdrängenden Zürcher allzu lange unbeantwortet geblieben. In einem undatierten Schreiben von Escher-Heß, das seinem Inhalt gemäß kurz nach dieser Orts= bürgerversammlung in Baden eingetroffen sein muß, lesen wir zwischen den Zeilen so etwas wie eine Entschuldigung für das rasche Dor= gehen der Zürcher. Er begründet es damit, daß die Badener sie lange auf ihr wiederholtes Schreiben vom Dezember 1845 und Januar dieses Jahres im Ungewissen gelassen, so daß sie sich zum handeln gezwun= gen gesehen hätten. Um die Wahl des Haselselbes zu rechtfertigen, stellt Martin Escher=Bef in diesem Brief noch nachträglich die vielen Vorteile in den Vordergrund, die der Stadt durch eine derartige Lage des Bahnhofes85 erwachsen würden. Stadtammann Hanauer lag es in jener Ortsbürgergemeinde vom 21. februar auch daran, die Stimmung der Bürgerschaft durch dieses Vorgehen der Bahndirektion nicht zu sehr zum Nachteil der Bahn beeinflussen zu lassen; er vertrat die Unsicht, "daß es jedenfalls Ehrensache der Gemeinde Baden geworden, ob die Vorteile der Eisenbahn für die Stadt größer oder geringer sein möchten, an dem wichtigen und großartigen Unternehmen ihre Teilnahme zu bezeugen". Schon in der Gemeinderatssitzung vom 2. Januar war erörtert worden, wie weit von Baden die Zusicherungen vom Oktober 1841 gegenüber dieser neuen Bahngesellschaft noch aufrecht zu erhalten seien. In einem zweiten Schreiben vom Februar hatte die

<sup>85</sup> Diese Stelle des Briefes von Martin Escher-Heß heißt im Wortlaut: "Wenn allerdings die eine sowohl als die andere der beantragten Stellen ihre Vorzüge hat, so sinden wir nach reislicher Prüfung, daß der Platz bei der resormierten Kirche die meisten Vorteile in sich vereinigt, da er im Mittelpunkt zwischen der Stadt und den Bädern liegt, und folglich der größten Anzahl der die Eisenbahn benützenden Personen die wünschbare Bequemlichkeit darbietet; ferner zeigt die Ersahrung, daß eine allmähliche Ausdehnung der Stadt Baden immer in oben bezeichneter Lage statt hat, und endlich würde das daselbst befindliche große freie Feld auch eine spätere Vergrößerung des Bahnhoses gestatten, wenn sich eine solche je als Besdürfnis herausstellen sollte."

Direktion ihre Unsprüche wiederholt und zugleich mit aller Deutlichkeit zu verstehen gegeben, daß sie nicht weniger umfangreiche Leistungen erwarte. Nun gelangte diese wichtige frage vor die Bürgerschaft. Zwischen der Lage von jenem 6. Oktober 1841 und derjenigen von diesem 21. Februar bestand ein ganz wesentlicher Unterschied. Während damals die ganze Bahnangelegenheit noch weit von ihrer Verwirklichung entfernt und Baden um das Entstehen der Bahnlinie überhaupt in Sorge war, und dazu noch für die linksufrige Trasse= führung und eine Bahnhofanlage in Stadtnähe gekämpft werden mußte, waren heute alle diese Probleme gelöst. Deshalb nahm auch der Gemeinderat an dieser Versammlung einen wesentlich anderen Standpunktein. Rückblickend nannte Hanauer die früheren Ungebote zu hoch und für die Gemeinde kaum tragbar, aber durchaus erklärlich aus "dem damaligen Bestreben, alles aufzubieten, um soweit dies an Baden lag, die Unternehmung zu begünstigen und in der von der Stadt gewünschten Richtung zu ermöglichen", doch "hatte das Unerbieten", wie er bemerkte, "mehr scheinbaren als realen Wert". Das heutige Ungebot bestand wie das frühere aus Land für das Trasse (Gemeinde= land in der Damsau, auf eine Länge von 1098 fuß), aus Bausteinen von den Steinbrüchen der Gemeinde und aus Holz. Hier allerdings war die Menge, die man abliefern wollte, auf die Hälfte gekürzt wor= den: statt 400—500 Baumstämme sollten noch 200—250 zur Abgabe gelangen. Döllig abgesehen wurde zudem diesmal von der Abtretung eines Platzes für den Bahnhof zu einem Vorzugspreise; vielleicht äußerte sich gerade in diesem Punkte die Verstimmung, die sich durch das eigenmächtige Handeln der Zürcher in der Versammlung bemerkbar gemacht hatte. Gerade die Prüfung diefer heiklen Frage, ob man noch Cand für einen Bahnhof zur Derfügung stellen und wie weit man sich binden wolle für den fall, daß doch noch eine Zweiglinie von Baden nach Cenzburg zustande fäme, wurde einer besondern, neuen Eisenbahnkommission überwiesen. Um 24. Februar konstituierte sie sich86 und wählte zu ihrem Präsidenten Oberstlt. Gubler. Obschon be= reits wieder ein Schreiben von der Direktion eintraf, das den Beschluß bestätigte den Bahnhof aufs Haselseld zu verlegen, erwogen die Mitglieder dieser Eisenbahnkommission in mehreren Sitzungen immer

<sup>86</sup> Mitglieder: Oberstlt. Gubler, Postverwalter Dominik Baldinger, Bezirksrichter Baldinger, fürsprech Baldinger, Regierungsrat Borsinger, fürsprech frei, Brunner 3. Schiff, unter Beiziehung von Gemeinderäten und des Bauinspektors.

wieder die Vor= und Nachteile der beiden Bahnhofanlagen. Auf An= ordnung der Zürcher waren die Pfähle für das Projekt beim Kapuzinerkloster als nunmehr unnötig bereits entfernt worden. Die Badener aber konnten sich immer noch nicht von diesem Plane trennen. Es ist wohl nicht als Zufall zu betrachten, daß aus Zürich Martin Escher=Heß, Salomon Pestalozzi und Urchitekt Stadler eintrafen und der Eisenbahnkommission "illustrierte Zeichnungen von verschiedenen Bauten eines wirklich grandiosen Bahnhofes auf dem Haselplatze" vorlegten und hernach mit ihr die beiden felder abschritten. "Die Cit. Herren Gäste", berichtet die Eisenbahnkommission, "sprachen sich dabei mit beredter Zunge für das feld im Hasel aus, ohne in loco den Platz, vor der Stadt gelegen, des gänzlichen zu desavouieren." Diesem Besuch der Zürcher Herren ist es wohl zuzuschreiben, wenn doch wenigstens die Mehrzahl der Kommissionsmitglieder in der Schluksitzung vom 12. März für das Haselprojekt stimmte. Diesen drei Männern hat es die Bahngesellschaft auch zweifellos zu verdanken, daß die Ortsbürgergemeinde an ihrer Versammlung vom 13. März mit ihren Zugeständnissen weiter ging, als am 21. februar der Gemeinderat ihr beantragt hatte. Neben der Abgabe von Land, Holz und Baufteinen versprach Baden nämlich für einen Bahnhof im Hasel und für die nötige Zufahrt das dortige Gemeindeland unentgeltlich abzutreten87. für den fall aber, daß der Bahnhof doch in der Nähe des Kapuzinerklofters gebaut würde, stellte die Gemeinde der Direktion eine Geldentschädigung in Aussicht, die dem doppelten Wert des Candes entsprach, das Baden für das Projekt im Hasel zur Verfügung gestellt hatte. Des weitern übernahm es die Stadt, selber die Besitzer der "rekognitions= pflichtigen Gärten" zu entschädigen, und falls doch von Baden aus eine Zweiglinie über Lenzburg nach Aarau zustande kommen sollte, stellte sie "noch weitere Vergünstigungen in Aussicht". Aus dem Dankesschreiben von Martin Escher-Beg an den Gemeinderat ersehen wir, daß die Bahndirektion mit den Badener Vorschlägen durchaus zufrieden war; es werde das Bestreben der Bahngesellschaft sein, lesen wir in diesem Brief, in Baden "einen Bahnhof zu errichten, der der Gemeinde zur Zierde und hoffentlich auch zum Auten gereichen werde".

Um 16. März hatte in Zürich die erste Uktionärversammlung stattgefunden. Un diesem Tage trat an die Stelle der bisher provisorischen

<sup>87</sup> Stadtarchiv Baden, Missivenbuch 1842—1846, 14. März 1846.

Direktion die neue endgültige Direktion der Schweizerischen Nordbahngesellschaft<sup>88</sup>. Die selben Männer, die vor Jahren für die Basel- Zürcher-Eisenbahngesellschaft eingestanden waren und nach ihrem Zusammenbruch (1841) wiederum eine neue Bahngesellschaft im Jahre 1843 ins Leben gerusen hatten, fanden sich hier zum gemeinsamen Werke von neuem zusammen. Un ihrer Spitze stand als Prässident Martin Escher-Heß; Ott-Imhof, Schultheß-Rechberg, Regierungsrat Eslinger und Dögeli-Wieser waren seine engsten Mitararbeiter. Wie sehr man sich in Baden mit der Bahngesellschaft versbunden fühlte und an ihrem Wohlergehen teilnahm, ersehen wir aus einer Zeitungsmeldung<sup>89</sup>. In der "Stimme von der Limmat" lesen wir über diesen denkwürdigen Tag: "Mit Kanonendonner und Freudenseuer wurde diese Eisenbahnnachricht in der Bäderstadt begrüßt."

In den folgenden Märztagen wurde nun das Bahnhofprojekt von den Bahningenieuren bis in alle Einzelheiten durchgearbeitet. Sie fanden dabei eine Sösung, die vom ursprünglichen Plan wenig abwich. Wesentlich neu war, daß jetzt das Geleise nach dem nördlichen Tunnelausgang keinen Bogen mehr beschrieb, sondern geradewegs ins Haselfeld hinauslief. Das Traffe gewann dadurch an übersichtlichkeit, und der Bahnhof rückte etwas näher an die heutige Badstraße heran. Die Bahnhofanlage umfaßte nun ein Aufnahmegebäude, ein Heizhaus, eine Cokomotiv= und Wagenremise und ein Warenmagazin. Damals sah Martin Escher-Heß für Baden auch schon die Zeit voraus, wie er am 28. März 1846 schrieb, "da die Zahl der Reisenden dergestalt zunehmen werde, daß man für das Unterkommen derselben in Der= legenheit gerate". Solch hohe Erwartungen hegte in Baden allerdings nicht jedermann. Es war auch die gegenteilige Meinung zu hören, nämlich, daß die Bahn nicht nur, was in der Natur der Sache liege, Bäste herbeibringe, sondern auch Schweizer in die berühmten Bäder des Auslandes wegführe. Dieses Befürchten war um so gewichtiger, als gerade in jenen Jahren am Kurort Baden laut Kritik geübt wurde.

<sup>88</sup> Gubler S. 189. In dem aus 11 Mitgliedern bestehenden Ausschuß war der Kanton Aargau vertreten durch: Candammann frey-Herosé, Aarau, und durch Regierungsrat Schauselbüel, Causenburg.

Nach Gublers Darstellung nahm die Gesellschaft den Namen Nordbahn an, weil Basel von einer Basel-Zürcher-Eisenbahn nichts wissen wollte. Siehe auch Statuten für die Schweizerische Nordbahngesellschaft, Zürich 1846, S. 18. Die Bezeichnung "Nordbahn" treffen wir aber auch schon im Jahre 1845.

<sup>89</sup> Gubler S. 189.

Mus den vielen schriftlichen Belegen erkennen wir, daß nun auf die Zeit der großen Entschlüsse Monate der Kleinarbeit folgten. Immer wieder tauchten neue Fragen auf, die eine rasche Abklärung verlangten. Briefe gingen hin und her, die Direktoren reiften selber nach der Bäderstadt, um persönlich in Aussprachen ihre Sache zu fördern. Und schneller und müheloser wurden so die Geschäfte erledigt. Eine Ungelegenheit allerdings ließ sich nicht so leicht bereinigen, sie gab in Baden viel zu reden: Es ging um die Zufahrtsstraße zum Bahnhof. Wie stand es da mit den forderungen der Zürcher Herren? Derlangten sie nicht zu viel, wenn sie für die Zufahrt zum Bahnhof einen 60 fuß breiten Streifen Candes beanspruchten? Den Badenern schienen 50 fuß vollauf zu genügen, und dahin hatte auch ihr Dorschlag gelautet. Regierungsrat Eklinger begab sich selber nach Baden, um zu verhandeln und sich für die Pläne der Zürcher einzusetzen. Sein Standpunkt war klar und zeugte von seiner unnachgiebigen Haltung: Wenn Baden nicht die geforderten, notwendigen 60 fuß bewillige, schreite Zürich zur Expropriation. So blieb der Ortsbürgerversammlung vom 5. Mai wohl nicht viel anderes übrig, als "in diesem verhältnismäßig untergeordneten Punkte" nachzugeben. Ein anderes Problem, das sich im Zusammenhang mit dem unmittelbar bevorstehenden Beginn der Bauarbeiten für den Bahnhof stellte, war die frage der Wasserversorgung. Auch sie gab den Badenern und der Bahndirektion viel zu tun. Nicht nur zum Bauen war die Zufuhr von Wasser unerläßlich, auch in Zukunft mußte die Bahnhofanlage mit Wasser versorgt werden. Un Quellwasser aber hatte die Stadt selbst keinen überfluß und ging deshalb der Bahngesellschaft in ihren Bemühungen langezeit nicht an die Hand. Man dachte schließlich nach langwierigen, mühsamen Derhandlungen, die Brunnmattquelle gemeinsam zu benützen und sie in einer den beiden Parteien gehörenden Leitung im Tunnel nach dem Quartier der Bruggerstraße und zum Bahnhof zu führen. Doch finden wir in den Gemeinderatsbeschlüssen in dieser Sache nirgends die Aufzeichnung eines endgültigen Vertragsabschlusses, sodak wir wohl annehmen dürfen, daß eine Einigung zwischen der Bahngesellschaft und der Stadt Baden erst in den fünfziger Jahren zustande kam.

In diesem Frühjahr 1846 wurde mit dem Bau des Trasses auf dem ersten Teilstück, Zürich—Baden, begonnen, und zwar zunächst einmal auf Zürcher Boden, da hier die Candabtretungen abgeschlossen waren.

Die Arbeiten auf Aargauer Gebiet konnten vorläufig noch nicht aufgenommen werden, weil hier die Enteignung der Grundstücke sehr bald durch allerlei Schwierigkeiten hinausgezögert wurde. Die Nordbahn= gesellschaft war allerdings schon frühzeitig, am 19. März, wenige Tage nach ihrer endgültigen Konstituierung, mit dem Ersuchen an den Kleinen Rat in Aarau gelangt, für die vorgesehene Expropriation nöglichst rasch eine Schatzungskommission zu ernennen. Da die Bahngesellschaft, erst nachdem sie Eigentümerin des Bodens geworden war, mit den Erdarbeiten einsetzen durfte, war es ihr sehr daran gelegen, in nächster Zeit die Candankäufe durchführen zu können. 21m 6. April fand denn auch die Vereidigung der Mitglieder dieser Schatzungs= kommission90 vor der Regierung statt. Eine heikle Arbeit stand ihnen bevor. Sie hatten die Aufgabe, in Verbindung mit den Vertretern der Gemeinden und der Bahngesellschaft (für den Aargau waren es Ingenieur Hauptmann Bürkli aus Zürich und Caspar Nieriker aus Baden), eigentlich als Vermittler zwischen den beiden Parteien, die Entschädigungen an die Candeigentümer festzusetzen. Mit Rücksicht auf die bevorstehenden politischen Spannungen zwischen den Konservativen und den Radikalen (1841 waren die aargauischen Klöster aufgehoben worden, 1844 und 1845 hatten die Radikalen die beiden Frei= scharenzüge gegen Luzern unternommen, und im Dezember 1845 war der Sonderbund geschlossen worden) legte die Schatzungskommission besondern Wert darauf, nach einem einheitlichen und unparteiischen Derfahren<sup>91</sup> vorzugehen. Die Grundbesitzer in den Dörfern wurden "durch Bekanntmachung im Amtsblatte, durch Kirchenrufe und öffent=

o Präsident: Oberrichter Placid Weißenbach, Bremgarten; Mitglieder: a. Resgierungsrat Joh. Plüß, Zosingen, Baumeister Schmid, Zurzach, Gemeindeammann frei, Mellingen, Bezirksrichter Unner, Dättwil; Ersahmänner: Dizepräsident: fürsprech Ud. Hauser, Zurzach; Ersahmitglieder: friedensrichter Widmer, Schneissingen, Gemeindeammann Humbel, Rohrdorf; Sekretär: Notar J. Sandmeier, Uarau.

Im Gemeindebann Spreitenbach fanden die Augenscheine am 11., 15. und 21. Mai statt, in Killwangen am 16. Mai, in Neuenhof am 22. und 23. und in Baden am 13., 14. und 28. Mai. Die übrigen Tage, zwischen dem 10. und 29. Mai, waren für die laufenden Bureauarbeiten bestimmt. Die Bahnstrecke verteilte sich solgendermaßen auf die einzelnen Gemeindebanne: Spreitenbach 9180 fuß, Killwangen 3500 fuß, Neuenhof 13375 fuß und Baden (bis zum Bahnhof) 4125 fuß. Die Größe der Grundstücke schwankte zwischen 4 und 161 578 Quadratsuß und machte im ganzen in den einzelnen Gemeinden folgende flächen aus: In Spreitenbach 961 241 Quadratsuß, in Killwangen 375 106 Quadratsuß, in Neuenhof 1 236 149 Quadratsuß und in Baden 315 499 Quadratsuß.

liche Unschläge" zum gemeinsamen Augenschein aufgeboten. für die Entschädigungen waren folgende Unfätze makgebend: für Wald und Böschungen z bis 3,5 Rappen pro Quadratfuß, für Acker= und Wies= land 3 bis 6 Rappen. für städtische Verhältnisse, wie sie zum Beispiel in Baden vorlagen, wurden höhere Preise angesetzt. Zur eigentlichen Entschädigung kam noch die Dergütung "für Minderwert der übrigbleibenden Liegenschaften" und für alle möglichen Einschränkungen bei Weg= und Wässerungsrechten; auch wurde der Verluft von feld= früchten, Bras, Holz berücksichtigt und entsprechend bezahlt92. Im Verlaufe der Arbeiten der Schatzungskommission zeigte es sich, daß sie es nicht immer leicht hatte zu entscheiden, welche forderung recht und billig, und welche übertrieben und ungerechtfertigt war. Oft traten an Stelle eines unvoreingenommenen Verhandelns "örtliche und persönliche Rechthabereien" der Grundeigentümer93. In Spreiten= bach erhoben zum Beispiel die Bauern Unspruch auf Entschädigung für sämtliches zwischen Bahnlinie und Limmat gelegene Land. Sie behaupteten, dieser Boden verliere an Wert, weil er schwerer zugäng= lich werde. Man müsse mit den Wagen lange warten, "bis die Wagen= züge der Bahn vorbei seien, und durch das Pfeisen und Toben des Cokomotivs könnten die Tiere scheu werden und Menschen und Dieh verunglücken". Auf solche Unsprüche jedoch ging die Kommission nicht ein, sie fand, derartige "Reklamationen könnten ins Unendliche und Grenzenlose geführt werden". Eine andere Schwierigkeit bereitete die Berechnung des Minderwertes der übrigbleibenden Grundstücke. Wenn auch die Schatzungskommission gegenüber den Bauern volles Derständnis zeigte, ließen sich doch in einzelnen fällen gewisse Bärten nicht vermeiden. So klagte zum Beispiel Leonz Scherer von Killwangen in seiner Eingabe94 vom 16. Mai an die Schatzungskom=

<sup>92</sup> Der Schatzungsbericht für das Gebiet von der Kantonsgrenze bei Dietikon bis zum Bahnhof Baden erwähnt 494 Nummern mit folgenden Entschädigungsfummen:

in Spreitenbach		Fr.	51 773.72
in Killwangen		fr.	18 354.74
in Neuenhof		fr.	67 681.55
in Baden		fr.	31 982.62
	Cotal	fr.	169 792.63

<sup>93</sup> KUU Eisenbahnakten, Bericht der Schatzungskommission.

<sup>94</sup> Scherers Eingabe erinnert in ihren Ausführungen an jene der Siggenthaler

mission, durch das Trasse würden ihm vier Grundstücke entzweis geschnitten. Was hülfe ihm aber die Geldentschädigung, wenn in seinem Dorfe kein Cand zum Kaufe feil sei? In einer andern Bemeinde könne er auch nicht Wohnsitz nehmen, dies brächte ihm wieder den Nachteil, daß er des Bürgernutzens verlustig ginge. Scherer warf im weitern der Bahndirektion vor, daß sie bei ihren Candausmessun= gen die Bodenvertiefungen nicht berücksichtige; denn diese brächten ihm doch auch ihren Ertrag. Und schließlich, wer entschädige ihn für die achtzehn Auder Mist, die er im vergangenen Winter noch ausge= fahren habe? In ihrem Bericht an die Regierung vom Juni beschreibt die Schatzungskommission die Haltung der Bevölkerung im aargauischen Limmattal. Während auf Zürcher Boden die Bahndirektion die Vermittlung der Schatzungskommission in den meisten fällen gar nicht hatte anrufen müssen, weil sie sich schon frühzeitig mit den Eigentümern von Sand und häusern gütlich geeinigt hatte, war sie im Aargau auf ihre Hilfe angewiesen, da es ihr auf der ganzen Strecke von Spreitenbach bis Neuenhof durchaus nicht gelang, auch nur eine einzige übereinkunft mit den Bauern zu treffen. Schon in Dietikon machte sich der Einfluß der aargauischen Nachbargemeinden bemerkbar, indem sich dort etwa die Hälfte der Grundeigentümer einer gütlichen Einigung mit der Bahn widersette. Die Mitglieder der Schatzungs= kommission erblickten eine der Ursachen dieses Widerstandes in "der Begierde der Besitzer, für das zwangsweise abzugebende Eigentum sich so viel als möglich zu entschädigen". Nach ihrer Unsicht hatten die Unfätze, die für die Candenteignungen in Baden aufgestellt worden waren, die Ansprüche der Grundbesitzer im Limmattal beeinflußt. Wie der Bericht fagt, kam es zu unerhört hohen forderungen gegenüber der Bahn, da für ländliche Verhältnisse Preise verlangt wurden, wie sie in der Stadt üblich waren. Die Mitglieder der Schatzungskom= mission vermuteten in den damaligen politischen Gegensätzen eine weitere Ursache der Schwierigkeiten, die in den Verhandlungen mit der Bahngesellschaft zu Tage traten. Doch äußern sie sich mit Vorsicht und Zurüchaltung, wenn es in ihrem Bericht heißt: "Es läßt sich aber auch nicht verkennen, daß allerlei feindselige Einflüsse in die Bevölkerung geworfen wurden und daß viele Besitzer sich gerne gütlich

Bauern an ihre Regierung vom Jahre 1838, und man darf wegen der auffallend zahlreichen Übereinstimmungen wohl annehmen, daß die beiden Schreiben den nämlichen Rechtsbeistand zum Verfasser haben.

abgefunden hätten, wenn nicht gleichsam eine Urt Verschwörung gegen jedes Entgegenkommen durch die Mehrheit sich gebildet hätte." Es scheint, daß die Schatzungskommission für die Lage im aargauischen Limmattal ein gutes Auge hatte. Denn "grober Eigennutz und poli= tischer Hak" werden auch von der Nordbahngesellschaft in ihrem Bericht vom 3. Juli über den Verlauf der Expropriationen als die beiden wichtigften Ursachen für den Widerstand der dortigen Bevölkerung genannt. "Die forderungen, die von der Gemeinde Spreitenbach unserem, von einem aargauischen Bürger (Nieriker) begleiteten Ingenieur Bürkli gestellt wurden, überstiegen in der Tat alle Begriffe, und als derselbe auf die Unstatthaftigkeit solcher Forderungen aufmerksam machte und Ungebote stellte, die gewiß jedem nur einigermaßen billigen Begehren entsprochen haben würden, wurde er in fast unglaublicher Weise angelassen, bedroht und aufs äußerste gereizt." So spricht sich die Nordbahngesellschaft über den Verlauf der Expropriationsverhandlungen aus. Das, was aber der Bericht zur Entlastung der Spreitenbacher beifügt, ihr Vertreter, Ingenieur Bürkli, habe in diesen Beschäften "die Belassenheit nicht immer bewahrt und einer natürlichen Cebhaftigkeit bisweilen Raum gegeben", darf nicht übersehen werden. Die Direktion findet zwar Bürklis Verhalten "entschuldigenswert", gewiß aber teilten die Limmattalbauern diese Meinung nicht. Catfächlich war die Stimmung derart, daß zwischen den Grundeigentümern und der Nordbahngesellschaft nirgends eine Einigung zustande kam. Die Bahndirektion gelangte deshalb — übrigens ein Gedanke, der auch, wie erwähnt, im Bericht der Schatzungskommission mit dem Begriff "Verschwörung" ausgesprochen wird — zur überzeugung, sie stehe in den drei Limmattalgemeinden "einer Koalition" gegenüber, die in den letzten Tagen "ein gütliches Eintreten mit den Gemeinden oder einzelnen Eigentümern verunmöglicht habe". Diese "Koalition" erwähnt auch fürsprech Deter Bruggisser von Wohlen, der Rechtskonsulent der Bahndirektion für den Aargau, der sich in einem Schreiben vom 24. Juni gegenüber der Regierung über das Verhalten der drei Limmatgemeinden beklagte: "Nicht etwa nur einzelne Privaten", heißt es in diesem Brief, "sondern die Gemeinden in corpore hatten beim Bezirksamt Baden Rechtsverbote bewirkt, welche die fortsetzung aller und jeder Arbeiten — selbst die Aufstellung der Profile — untersagten." Der Kleine Rat wurde durch diese Klagen beunruhigt und gab noch am gleichen Tag dem Badener Bezirksamtmann Geißmann die

Weisung, "über dieses massenhafte Widerstreben ganzer Gemeinden und über die von ihm erteilten Rechtsverbote mit umgehender Post erschöpfenden Bericht zu geben". Schon tags darauf traf eine ein= gehende Untwort Beigmanns beim Kleinen Rat ein; hier wies er auf die verschiedenen Ursachen hin, die die Unzufriedenheit unter der Bevölkerung des aargauischen Limmattales hervorgerufen hatten. Eine Abneigung gegen den Bau einer Eisenbahn war schon früher da ge= wesen, und auch damals, als im Bezirke Baden Petitionen für eine Bahn an den Großen Rat gerichtet wurden, nahmen Neuenhof, Killwangen und Spreitenbach wenn nicht eine ablehnende, so doch zum mindesten eine gleichgültige Haltung ein. Die Bürger dieser drei Bemeinden sahen nicht ein, was ihnen die Bahn Gutes bringen sollte: Eine Haltestelle war für keines der aargauischen Limmatdorfer vorgesehen; der Kunkenwurf aus dem hohen Kamin der Cokomotive aber konnte für sie alle verderblich werden, wenn der Zug in der Nähe ihrer strohgedeckten Häuser und Scheunen vorbei fuhr. Eine Bahn jedoch, die nur an sie Unsprüche zu stellen wußte und nichts dagegen zu bieten hatte, galt es, wie ein gefahrbringendes übel von ihren Dörfern fernzuhalten95. Als nun im frühen Sommer 1846 nach der Festlegung des Trasses fremde Arbeiter rücksichtslos sich auf den Feldern rechts und links der Bahnlinie zu schaffen machten, suchten sich die drei Bemeinden zu schützen, indem sie beim Bezirksamt Baden ein Derbot erwirkten, wonach es jedermann bei einer Buke von fr. 4.— amt= lich untersagt war, "über den Boden gedachter Gemeinden und ihrer Gemeinds Ungehörigen auf beiden Seiten des Eisenbahn-Tracé, mit Ausnahme der bestehenden Verbindungsstraßen zu laufen oder zu fahren". Aus diesem Verbote lesen wir die schlechte Stimmung heraus, die damals, zur Zeit der Verhandlungen mit Bürkli und Nieriker, herrschte. Noch schlimmer aber wurde sie, als "die vom Staate aufgestellte Schatzungskommission" das Cand weniger hoch einschätzte, als es die Vertreter der Bahn den Bauern der drei Dörfer angeboten hatten. "So wandelte sich", sagt der Bericht, "die frühere Abneigung gegen das Unternehmen bereits bei den meisten Beteiligten in Er=

<sup>95</sup> Zwei Jahre später, nachdem die Bahn fast ein halbes Jahr in Betrieb stand, begegnen wir einer völlig gewandelten Einstellung bei den Teilnehmern der Einwohnergemeindeversammlung von Killwangen. Um 3. Januar 1848 beschlossen diese einstimmig, der Direktion der Nordbahn das Gesuch einzureichen, "im Gemeindsbezirk einen Stations- und Abladungsplatz zu errichten".

bitterung um, und was früher auf gütlichem Wege hätte zustande ge= bracht werden können, mußte nun an der Entschiedenheit der Sand= eigentümer scheitern". Da die Gegenfätze immer schärfer wurden, erwirkten die Vertreter96 der drei renitenten Gemeinden am 17. Juni ein weiteres amtliches Verbot 97. Der Direktion der Nordbahn wurde es hiemit "bei einer Buße von fr. 50.— für jedes einzelne Grundstück amtlich untersagt, auf der Eisenbahnlinie durch diese drei Bemeinden alle weitern Arbeiten, mit Ausnahme der ihr bereits von den Eigentümern gestatteten, vorzunehmen". Zu Gunsten der Limmattalgemein= den fügt der Bezirksamtmann seinem Schreiben noch die Bemerkung bei, daß seit dem 17. Juni die meisten Profile in den drei Gemeinden ungehindert erstellt wurden. So viel er wisse, werde nur dort Wider= stand geleistet, wo damit "große Erdgrabungen, oft bei zwanzig fuß Tiefe, verbunden seien, ohne daß den Candeigentümern irgendeine Entschädigung in Aussicht gestellt werde". In seiner Stellungnahme zu den Vorgängen im Cimmattal sieht Beigmann den fehler haupt= sächlich bei der Schatzungskommission, die nicht nur das Cand nie= driger eingeschätzt als die Vertreter der Bahn selbst, sondern die vor allem "den Minderwert und die Entschädigung für Frucht u. s. w. allzu gering, meistenteils unter der Bälfte des wahren Wertes angesetzt habe". Nicht minder habe sodann das "eigenmächtige Auftreten ein= zelner roher Arbeiter" die Bevölkerung erbittert, "während freund= schaftliche Ausgleichungen wenig versucht worden seien". Zur Behebung des Streites empfahl der Bezirksamtmann der Bahndirektion, "auf gütlichem Wege zu versuchen, mit diesen drei wohlhabenden Be= meinden sich abzufinden".

Um für ihre weitern Verhandlungen sich auf die Regierung stützen zu können, wandte sich die Direktion der Nordbahn in ihrer Bedrängenis an den Großen Rat des Kantons Aargau und ersuchte ihn um "eine authentische Interpretation des Expropriationsdekretes vom 3. Juli 1845". In diesem Dekret war nämlich die Frage offengelassen

<sup>96</sup> Diese Vertreter waren: Für Spreitenbach die Gemeinderäte Weber und Wiederkehr, Kantonsrat Wiederkehr; für Killwangen Gemeindeammann Widmer und für Neuenhof Gemeindeammann Voser.

<sup>97</sup> Wie streng tatsächlich diese Verbote gehandhabt wurden, ersehen wir daraus, daß der Bahnausseher Walder am 17. Juli 1846 vom Gemeinderat Killwangen gebüßt wurde, weil er "über das dem Rechtsverbot unterliegende Grundeigentum nach der Limmat gelaufen, in der Absicht, sich dort wie gewöhnt zu baden".

worden, ob das Schiedsgericht98, das in einem Streitfalle mit der Schatzungskommission angerufen werden könne, letzte Instanz sei oder nicht. Die eisenbahnfeindlichen Kreise neigten zur Ansicht, das Obergericht stehe noch über dem Schiedsgericht, und von ihm sei das end= gültig letzte Urteil zu fällen. Der Kleine Rat und die großrätliche Bahnkommission vertraten die Unsicht, die Schatzungskommission bilde schon eine erste Instanz und dem Schiedsgericht komme der letzte Entscheid zu. Auf diese Weise sollten einer nutzlosen, zeitraubenden Trölerei und makloser Prozeksucht Schranken gesetzt werden. Um 26. Juni tagte nun der Große Rat, und er sprach sich wider alles Erwarten für das Obergericht als letzte Instanz aus. In der Diskussion hatten es die Bahngegner vermocht, die Abstimmung zu ihren Gunsten zu beeinflussen. Unter den Rednern, die gegen das Schiedsgericht als letzte Instanz und für das Obergericht sprachen, ist vor allem Großrat Wiederkehr aus Spreitenbach zu erwähnen, der schon in den Expropriationsverhandlungen mit der Bahngesellschaft die widerstandleistenden Bauern seiner Gemeinde vertreten hatte. Zu Beginn der Sitzung war es ihm gelungen, das Wort zu erhalten und in langschweifigen Ausführungen über ein abseits liegendes Thema (die politischen und religiösen Ereignisse in der Waadt) die Ratsmitglieder zu ermüden und von den ordentlichen Tagesgeschäften abzuhalten. Als diese dann endlich zur Sprache kamen, setzte er sich mit seiner gangen Beredsamkeit für den Schutz der Grundeigentümer ein. Aus dem Kreise der Unzufriedenen wurden jede Unbill und alle möglichen Ungerechtig= keiten aufgezählt, die den betroffenen Bauern von der Bahngesellschaft je zugefügt worden waren. Die Schatzungskommission habe versagt, hieß es immer wieder, sie sei parteiisch und habe die Bodenpreise herabgedrückt, je weiter sie sich bei ihren Schatzungen von Zürich entfernt habe. für das Cand zwischen der Bahn und der Limmat sei kein Minderwert angesetzt worden. Der Ertrag der felder sei zu niedrig berechnet und Birnbäume hätten sie eingeschätzt wie Apfelbäume. Wiederkehr machte der Bahngesellschaft auch den Vorwurf, sie hätte im Berbst und Winter 1845 mit dem Bauen beginnen können. Dann wäre der hiesigen Bevölkerung Belegenheit geboten gewesen, sich als Bauarbeiter zu betätigen und dabei zu gelegener Zeit etwas zu verdienen. Jett aber hätten die Bauern auf ihren feldern genug zu tun,

<sup>98</sup> Dieses Schiedsgericht bestand aus je zwei Vertretern der beiden Parteien und einem Obmann, den das Obergericht zu ernennen hatte.

und so bleibe der Verdienst gar nicht im Cande. Eine "Menge von fremden sei aus allen Weltgegenden zusammengerafft worden und nehme den Bürgern" der Limmatgemeinden ihren Verdienst weg99. Zum Schluß versuchten Wiederkehr und seine Unhänger ihre Sache dadurch zu gewinnen, daß sie sich an das Gefühl der Unwesenden wandten und dartaten, "wie sehr diese frage der Expropriation ins Herzblut des aargauischen Bürgers hineingreife". So kam es dazu, daß dem Schiedsgericht in der Abstimmung mit 79 Stimmen die lettinstanzliche Bedeutung abgesprochen wurde. Jetzt erst, "nachdem", wie fürsprech Baldinger aus Baden sich ausdrückte, "dem gangen Eisenbahnunternehmen der Todesstoß versetzt worden war", meldeten sich die Männer zum Wort, die dem Bahnunternehmen nahestanden. Mit aller Energie wandten sie sich gegen den von Wiederkehr heraufbeschworenen Beschluß. Sie machten hauptsächlich geltend, wie viel kostbare Zeit für die Bahngesellschaft verloren gehe, wenn nach dem Schiedsgericht noch eine Instanz den Streitfall zu beurteilen und einen Entscheid zu fällen habe. Nach der Unsicht dieser Männer verdiente die Schatzungskommission vollstes Vertrauen. Einhellig nahmen sie die Arbeit ihrer Mitglieder in Schutz und verteidigten ihr unparteiisches und sachliches Vorgehen. Großrat Weißenbach, der als Präsident die Arbeiten dieser Kommission geleitet hatte, ergriff schließ= lich auch das Wort. Er machte Großrat Wiederkehr und seinen Unhängern vor allem den Dorwurf, sie hätten alle ein Urteil gefällt, ohne überhaupt den Schatzungsbericht je in der Hand gehabt zu haben. Weißenbach ging noch weiter und warf seinen Ungreifern vor, sie wüßten sich nur auf einzelne Ungaben und Gerüchte zu stützen. Er war tatsächlich das einzige Mitglied im Großen Rat, das die Schatzungsergebnisse im gesamten kannte und in dieser Ungelegenheit Catsachen nennen konnte. Stundenlang zogen sich die Erörterungen hin. Schon lange war man vom eigentlichen Problem abgewichen. Nun verlangte Schaufelbüel das Wort. Zuerst rief er die Ciberalen auf und fragte sie: "Wem haben Sie die größte Wunde geschlagen?" Die

<sup>99</sup> Großrat Wiederkehr war vor allem auch die Beschäftigung italienischer Bauarbeiter ein Dorn im Auge. Regierungsrat Schauselbüel entgegnete ihm aber, "die Direktion müsse die Arbeiter nehmen, wo sie sie sinde; es müßten taugliche Subjekte sein, und in dieser Beziehung verdienten allerdings die Italiener den Vorzug. Die Leute unserer Gegend verstünden von solchen Arbeiten noch nichts; sie könnten mit andern nicht konkurrieren." Verhandlungen des Großen Rates, 26. Juni 1846, S. 312—403.

Untwort erteilte er selber: "Dem freisinnigen System von Zürich." Darauf erinnerte er sie an die Worte Dr. furrers, der damals bei der festsetzung des Dekretes der Sitzung beigewohnt und "Namens des freisinnigen Zürichs auf unverkennbare Weise seine Freude über das Ergebnis der Beratungen kundgetan habe". Dann fuhr Schaufel= büel fort: "Ich stelle aber auch eine gleiche frage an die Männer eines andern Systems. Sind nicht auch die Konservativen von Zürich tief verletzt, ja tief gebeugt? Denn die Eisenbahnfrage ist in Zürich keine Parteifrage, sie hat mit der Politik nichts gemein; sie ist eine Blüte jenes aecht eidgenössischen Sinnes, durch den sich von jeher Zürich ausgezeichnet hat und ganz besonders in der neuesten Zeit wieder sich auszeichnet." — "Was aber für das freundnachbarliche Zürich zur Cebensfrage geworden", führte er weiter aus, "was im Willen dieses biedern Nachbarvolkes liegt, was zum Frommen, zum Bedeihen, zum Aufblühen dieses so schönen Zürichs — dieser so herr= lichen Schweizerstadt dient —, kann der Große Rat des Aargaus nicht zerstören wollen; dieses Unternehmen, das in Zürich seine Wiege gefunden, soll im Aargau keinen Sarg bekommen." Begen Abend schritt man zur Abstimmung. Diesmal wurde mit 97 gegen 51 Stimmen dem Urteil des Schiedsgerichtes letztinstanzliche Bedeutung zugesprochen. Damit war der Nordbahngesellschaft ihr weiteres Verhandeln erleich= tert worden. Es scheint aber, daß der Kleine Rat durch den Derlauf der Diskussion doch auf gewisse übelstände aufmerksam wurde und mit dem Vorgehen der Bahndirektion nicht immer völlig einverstanden war. Jedenfalls ermahnte er sie folgenden Tages, "allfällig gemachte Einsprüche der Candeigentümer billig zu berücksichtigen" und "ein= sichtsvolle und den Verhältnissen gebührend Rechnung tragende Män= ner einzusetzen zur Beseitigung der in einigen Gemeinden herrschenden Misstimmung; dann könnten auch die vielen Rechtsverbote zu= rückgezogen und vermieden werden". Diesem Beschlusse des Großen Rates vom 26. Juni 1846 kommt größere Bedeutung zu, als man im allgemeinen annimmt; denn dank dem Umstand, daß den Entscheiden des Schiedsgerichtes letztinstanzliche Bedeutung zugesprochen wurde, fonnte eine Trölerei und damit eine unnötige Verzögerung im Bahn= bau verhindert werden. Bald wurden die Schiedsrichter gewählt, und diese beschlossen, offenbar, um in den Gemeinden Spreitenbach, Kill= wangen und Neuenhof die Hauptwiderstände zu beseitigen, den Cand= eigentümern pro Quadratfuß durchschnittlich 11/2 Rappen mehr anzubieten als es die Schatzungskommission getan. So wurde diese leisdige Streitsrage, die den Beginn der Bauarbeiten im aargauischen Limmattal bis über die Ernte hinaus verzögert hatte, endlich beigeslegt. Während die Regierung am 27. Juni die Bahngesellschaft zu gütlichem Einlenken aufforderte, unterließ sie es aber nicht, dem Unternehmen ihren Schutz zu gewähren. Um 6. Juli benachrichtigte sie die Bezirksämter von Baden, Brugg und Zurzach und verlangte von ihnen, daß bei weitern Geländeuntersuchungen der Bahngesellsseitig sprach die Rechtsverbote in Unwendung kommen dürsten. Gleichzeitig sprach die Regierung den Wunsch aus, die Bezirksämter möchten "allen mutwilligen Hindernissen ernst entgegentreten".

### VII

# Bauarbeiten im aargauischen Limmattal von Spreitenbach bis Baden

1846

Die Ernte des Jahres 1846 war eingebracht, und die Arbeiten am Trasse im zürcherischen Simmattal standen schon seit Monaten in vollem Bang, als sie endlich auch auf aargauischem Boden aufgenom= men werden konnten. Nun galt es zuerst für die vielen Hunderte von Arbeitern, die aus dem Inlande und Auslande zu den Baustellen strömten, geeignete, das heißt billige und nahegelegene Unterkunfts= stätten zu schaffen. Dies war nicht leicht, zumal, da die Dörfer auf dem rechten Limmatufer, wo noch Quartiere zu finden gewesen wären, durch den Fluß von den Arbeitsplätzen abgeschnitten waren. Es fehlte in dieser Begend an Brücken und fähren über die Limmat. Zwar hatte schon im Mai die Nordbahngesellschaft von der aargauischen Regierung die Bewilligung erhalten, in der Nähe von Würenlos, da dieses Dorf noch Arbeiter aufnehmen konnte, eine fähre zu errichten. Zur Ausführung gelangte dieser Plan jedoch nie. Immer mehr war man zur Überzeugung gekommen, daß eine Kähre auch mit zwei Schiffen dem Verkehr nicht genügen würde, und zudem hielt man diese Urt der flußüberquerung nicht für ungefährlich. So wurde am 6. August von der Nordbahngesellschaft beim aargauischen Kleinen Rat um die Bewilligung nachgesucht, bei Killwangen einen Steg bauen zu dürfen. Mit wenig Einschränkungen 100 entsprach die Regierung diesem Gesuch. Unverzüglich, am II. August, wurde die schmale Brücke in Arbeit genommen. für 400 franken sollte sie fertiggestellt werden. Sie war nicht breiter als drei fuß, bestand nur aus zwei Jochen und sollte ausschließlich während der Bahnbauten ihren Dienst leisten. "Ihre Construction konnte als solid und sicher betrachtet werden", wie es im Bericht der kantonalen Baukommission heißt. Die Regierung hätte sie gerne allen zur Benützung überlassen, wie auch eine ihrer Bedingungen gelautet hatte. Die Unftößer gestatteten aber nur den Arbeitern, den fußweg zum Steg zu begehen, und so blieb er, da die Regierung nicht weiter einschritt, auch nur ihnen vorbehalten. Im November 1846 war er dem Betrieb übergeben worden. Wann er wieder abgebrochen wurde, ist aus den Quellen nicht ersichtlich.

für den Bau des Trasses mußten besonders auf der Strecke zwischen Neuenhof und Baden größere Schwierigkeiten überwunden werden. Um eine zweimalige Kreuzung der Straße mit der Bahn zu vermeiden, sah sich die Bauleitung veranlaßt, ein Stück der verkehrsreichen Kantonsstraße (heutige Zürichstraße) auf eine Länge von 2200 fuß hangauswärts zu verlegen<sup>101</sup>; damit verlief sie parallel zur Bahnlinie und mußte auf Anweisung der aargauischen Regierung durch ein 2700 fuß langes Schutzgeländer gegen das Trasse hin eingezäunt werden. Unweit dieser Stelle, südlich der hölzernen Brücke von Wettingen, galt es auch, die erste Straßenüberführung zu bauen. Etwas weiter flußabwärts, in der Gegend der Damsau, war es die Bodengestalt, die der Bauleitung ganz besonders zu schaffen machte. Unwillkürlich werden wir an jene Auseinandersetzungen zwischen den Vertretern der Bahngesellschaft und der Stadt Baden erinnert, in denen die Zürscher gegenüber den Wünschen der Badener immer wieder betonten,

<sup>100</sup> I. Der Bau des Steges hatte nach den Unweisungen der kantonalen Baukommission zu erfolgen. 2. Der Limmatschiffahrt durften keine Hindernisse in den Weg gelegt werden. 3. Der Steg sollte auch der weitern Bevölkerung zur Benützung offenstehen, und zwar unentgeltlich. 4. Über die spätere Verwendung des Steges sollte die Kantonsregierung zu gegebener Zeit entscheiden.

<sup>101</sup> für diese Straßenverlegung war die Bahngesellschaft genötigt, 145 637 Quadratsuß Cand, Eigentum des ehemaligen Klosters Wettingen, vom Kanton Aargau zu erwerben.

eine rechtsufrige Bahnführung in dieser Gegend gewähre entschieden technische Vorteile und könne nur bei großen Gegenleistungen von Badener Seite zu Gunften einer linksufrigen Bahnführung aufgegeben werden. Tatfächlich bot nicht nur die Gestalt des Geländes Schwierigkeiten, indem es Tobel und hügelige Erhöhungen aufwies, die ausgeglichen werden mußten. Auch der Baugrund war von schlech= ter Beschaffenheit; Nagelfluhfelsen und Sandsteinbänke mußten gesprengt werden, andere Stellen wieder drohten abzugleiten, hauptfächlich bei lang andauernden Regenfällen, und verlangten besondere Verbauungen. Dann wieder verursachten Wasseradern im Gelände oberhalb des Traffes bedeutenden Schaden. Sie gefährdeten die Dammanlage, indem sie Erdmassen ins Rutschen brachten, sodaß durch diese die Strede verschüttet wurde. Um die Wasser abzuleiten und der Erdbewegung zu steuern, war es notwendig, einen Sammelgraben auf den festen fels hinunter zu ziehen. Als weitere Sicherheitsmaßnahme erstellte die Bauleitung umfangreiche Verbauungen oberhalb des Dammes und brachte faschinen an. Die Gemeinde Baden war angewiesen worden, das hiezu nötige Gelände der Bahngesellschaft zu verkaufen. Da diese Arbeiten alle besonderer Sorgfalt bedurften und bei den mannigfachen Schwierigkeiten, die diefer Abschnitt der Strede bot, längere Derzögerungen zu befürchten waren, hatte sich die Direktion entschlossen, an dieser Stelle die Bauleitung selber zu übernehmen. Durch das fortschreiten der Bauarbeiten häuften sich in der Begend der Damsau große Massen von Schutt an, die aus dem Wege geräumt werden mußten. Die Bauleitung fand die einfachste und billigste Sösung auf die Weise, daß sie dieses Material die Böschung hinunter und in die Limmat werfen ließ. Bald jedoch gingen bei der Regierung in Aarau Beschwerden ein: In der heutigen Au in Baden besaß damals die firma Wild, Solivo & Cie. eine Baumwollspinnerei, die durch ein Wasserwerk getrieben wurde. Dieses Unternehmen erhob nun Einsprache gegen die Ablagerungen in der Limmat, da sein Kabrikkanal 2-3 fuß tief mit Schutt angefüllt worden war. Die Triebkraft des Wasserrades hatte abgenommen und, da die Limmat jetzt täglich neues Beschiebe brachte, befürchteten die fabrikherren, der Rechen des Kanals könnte durch die angehäuften Schuttmassen eingedrückt und das Wasserrad vom einströmenden Geschiebe beschädigt werden. Wenn jetzt schon, bei hohem Wasserstand, die fabrik an Triebkraft Mangel litt, war anzunehmen, daß das Kabrikunternehmen bei niedrigem

Wasserstand noch mehr in Verlegenheit geraten würde. Nicht nur ge= genüber dem Kloster Wettingen, auch bei Killwangen waren große Schuttmassen in die Limmat geworfen worden, ohne daß die Bahngesellschaft bei der aargauischen Regierung um eine Bewilligung nachgefucht hätte. Auch aus jener Begend gingen in Uarau Klagen ein, und zwar von den Uferanstößern der Gemeinde Würenlos und von der Klostergutsverwaltung Wettingen. Ihr Mühlenwuhr war gefähr= det, weil "das Schutteinwerfen", wie sie schrieb, "in grellem Makstab stattgefunden habe". Auf eine Länge von ungefähr 200 fuß hatte sich der Schutt — darunter auch felsstücke bis zu z Meter Durchmesser bis 30 fuß weit in den flußlauf hinaus angesammelt. Umsonst war die kantonale Baukommission wegen dieser beiden Schuttablagerungen großen Umfanges mehrfach bei der Bahngesellschaft vorstellig gewor= den. Ihre Einsprachen nützten nichts. Die Bauleitung fuhr weiter fort, das unnötige Material in den Fluß zu werfen, bis schließlich zu Ende der Bauzeit, im Sommer 1847, alle Erdarbeiten abgeschlossen waren und das sommerliche Hochwasser im fluß wieder normale Verhält= nisse schuf102.

Was die Bevölferung am meisten beschäftigte, was aber zugleich auch die Bauleitung vor die größten Aufgaben stellte, war der Tunnelbau im Schloßberg zu Baden. Da dieser Eigentum des Kantons
war, mußte die Nordbahngesellschaft von der aargauischen Regierung
die Erlaubnis erhalten, die Bahnlinie durch den Schloßberg zu führen.
Am 14. April 1846 wurde ihr diese ohne jede weitere Bedingung erteilt. Im solgenden Sommer konnte Ingenieur Dr. Johann Carl Stadlin aus Zug als Unternehmer mit der Tunnelbaute beginnen. Einheimische und Kurgäste standen bewundernd und staunend vor einem
Werke, wie sie es noch nie gesehen hatten. Auch hier erwies sich das
Gelände als ungünstiger, als es die Bahningenieure in ihren Berechnungen nach den Vorarbeiten vorausgesehen hatten. Besonders der
südliche Tunneleingang bot "gewaltige Schwierigkeiten". Hier waren

Im Jahre 1848 reichte die Zürcher Regierung beim aargauischen Kleinen Rat eine Klage ein. Sie beschwerte sich gegen die Firma Wild, Solivo und Cie., weil oberhalb der Brücke von Baden, bei der Schleuse der Baumwollspinnerei, die Schiffahrt behindert werde. Nach wiederholten Beschwerden Zürichs und mehrsacher Mahnung der aargauischen Regierung war Ende des Jahres die Schiffsahrt bei der Schleuse endlich wieder frei. Diese Angelegenheit ist insofern ausschlußreich, als man daraus ersieht, daß der Güterverkehr auf der Cimmat trotz der neu geschaffenen Bahn andauerte.

durch das Unschneiden der Schichten größere Erdbewegungen ent= standen, sodak sich die Nordbahndirektion gezwungen sah, noch wei= teres Rebland zu erwerben. So auch das Grundstück des Gärtners Unton Dreyer am Schlofrain, das, wie er an den Gemeinderat schrieb, unter den Eisenbahnarbeiten, namentlich unter "dem forcierten Durch= bruch" gelitten hatte, indem "ein das Grundstück in seiner ganzen Breite durchschneidender und sehr bemerkbarer Erdrif entstanden war". Es mußte den umfangreichen Erdrutschen mit umfassenden Sicherungsbauten entgegengetreten werden, um den Tunnelarbeiten<sup>108</sup> ein sicheres und ungefährdetes Fortschreiten überhaupt zu ermöglichen. Der kurz zuvor neu gedeckte "Pulverturm" am Südhange des Schloßberges und das Stück mittelalterlicher Mauer, das ihn mit der Stadt und dem Schlosse Stein verband, waren ebenfalls durch die Erdbeweaungen beschädigt worden; sie wiesen Risse auf und waren bereits um zwei ,fuß talwärts abgeglitten. Die Bahngesellschaft sah sich deshalb gezwungen, die gefährdeten Bauten aufzukaufen. Nicht ohne längere, zähe Verhandlungen gelang es ihr, den Turm und das Mauer= stück zu erwerben. Die Direktion hatte damit gerechnet, daß Baden ihr die mittelalterlichen, schlecht erhaltenen Bauten unentgeltlich abtrete. Doch der Gemeinderat verlangte eine Entschädigung "mit Rücksicht auf die vielen und großen der Eisenbahnbaute schon gebrachten Opfer und eingeräumten Dorteile"; und auf diesem Standpunkt beharrte er. Der Kauf kam schließlich im November 1846 um 200 franken zustande; diese beiden Teile der mittelalterlichen ,festung Stein wurde aus Gründen der Sicherheit umgelegt und fielen damals dem Bahnbau zum Opfer. Die Arbeiten am Südstollen gestalteten sich dermaßen beschwerlich und litten so sehr unter der Bewegung von Schutt und fels, besonders bei schlechter Witterung, daß man befürchtete, "die Tunnelbohrer würden wohl von der Nordseite her südlichen him=

<sup>103</sup> Wir lesen hierüber im Bericht über die "Verhandlungen der 2. Generalversammlung der Schweizerischen Nordbahngesellschaft vom 2. September 1847" folgendes: "Auch der Tunnelbau bot besondere Schwierigkeiten dar, indem der südliche Abhang des zu durchbrechenden Schloßberges eine große Masse von zerklüsteten, mit Tonadern durchzogenen Felsen enthielt, so daß, nachdem man bereits einen senkrechten Einschnitt von beträchtlicher Länge hergestellt hatte, die ganze Masse in Bewegung geriet und dem weitern Nachrutschen durch Wandmauern von großer Stärke Einhalt getan werden mußte. Wertvolle Weinberge wurden dabei zerstört und mehrere Gebäude bedroht, was bedeutende Entschädigungen nach sich zog."

mel erblicken, ehe beim Südstollen an einen Durchbruch überhaupt nur zu denken sei". Schlieklich gelang der Einbruch in den Berg auch von dieser Seite. Nun wurde in beiden Stollen fieberhaft gearbeitet, Tag und Nacht. Aber nicht in schichtweiser Ablösung, wie wir es bei so schweren Arbeitsbedingungen zu erwarten gewohnt sind; oft standen dieselben Männer tags und nachts im Stollen. Don einer gesetzlich geregelten Arbeitszeit wußte man damals noch nichts. Auch Bäft= linge aus dem aargauischen Zuchthaus<sup>104</sup>, das sich in Baden an der Kronengasse befand, wurden im Tunnelbau eingesetzt. Es war nicht das erste Mal, daß sie zu den Bahnarbeiten herangezogen wurden. Schon Mitte Mai hatte der Unternehmer Halblützel von Trüllikon mit der Zuchthausverwaltung Baden einen Vertrag abgeschlossen, wonach er Häftlinge beim Traffebau einstellen konnte. Nachdem sich zwi= schen Halblützel und der Zuchthausverwaltung Unstimmigkeiten ergeben hatten, wurden sie unter Stadlin beim Tunnelbau beschäftigt. Die "Züchtlinge", wie man sagte, arbeiteten täglich ihrer 25 bis 30 Mann (die Unstalt gählte in jenen Jahren rund 100 Insassen) mehr als II Stunden 105 in den Stollen. Jeder erhielt 8 Batzen als Taglohn, und an die besonders fleißigen unter ihnen wurde überdies noch ein Trinkgeld von z bis 2 Batzen ausbezahlt, jedoch unter dem Vorbehalt, daß Söhne und Trinkgelder der Unstaltskasse zufielen. So erhielten die Häftlinge nach ihrem langen und mühsamen Tagewerk in den Stollen als einzige Unerkennung von ihrer Unstaltsverwaltung einen Schoppen Wein. Im Berbst stellte die Direktion fest, daß die Urbeiten im Tunnel noch nicht so weit vorgeschritten waren, wie es der zum voraus berechneten Arbeitszeit entsprochen hätte. Da gelangte in die= sem heißen Ringen um den Durchstich des Berges, das durch das Drängen der Zeit noch verschärft, den Einsatz aller Kräfte verlangte, die Bahndirektion mit dem Gesuch an die Regierung in Aarau, die Arbeiten auch des Sonntages nicht unterbrechen zu müssen, "um die so sehr verzögerten Bahnarbeiten bei günstiger Herbstwitterung noch

<sup>104</sup> Das Cos der Strafgefangenen der damaligen Zeit war hart. Der Regierung und der Öffentlichkeit waren die Misstände bekannt. Un Verbesserungsvorschlägen sehlte es nicht, hingegen an den Mitteln. Vor allem nahm sich die Aargauische Kulturgesellschaft der Fragen des Strafvollzuges an, doch nur langsam wurden Verbesserungen durchgeführt. Infolge der ungenügenden hygienischen Verhältnisse und des schlechten Ernährungszustandes gab es, wie aus den Sterberegistern in Baden ersichtlich ist, außergewöhnlich viele Todesfälle.

<sup>105</sup> Urbeitszeit: 06.00-09.00, 09.20-12.00, 13.30-16.00, 16.20-19.00.

so viel wie möglich zu befördern", wenn sie sich nicht hemmend für das ganze Bahnunternehmen auswirken sollten. Allein, dies so dringend empfohlene Begehren fand kein Gehör. Die Regierung war vorerst unschlüssig, wie sie sich entscheiden sollte und fragte ben Bezirks= amtmann von Baden, Beigmann, an, "welchen Eindruck die Gewährung dieses Gesuches bei der Bevölkerung haben dürfte". Dieser wies darauf hin<sup>106</sup>, daß der Tunnelbau aute fortschritte mache, seit einiger Zeit treibe man sogar von beiden Seiten einen Stollen vor. Dor allem aber betonte er in seinen Ausführungen, wie überaus lang jetzt schon die Arbeitszeit sei. "Die Männer", schrieb er, "die die Woche durch angestrengt sind, arbeiten zudem noch zwei bis drei Nächte und bedürfen gewiß Sonntags der Ruhe. Das gleiche darf auch von den zu den Auhren verwendeten Pferden gesagt werden, denen man die strenge Urbeit mehr als zur Genüge ansieht." Schlieflich könne die Direktion durch eine vermehrte Einstellung von Hilfskräften die Leistungen eben= so gut fördern als durch die Einführung der Sonntagsarbeit. Wohl nicht zuletzt wurde die aargauische Regierung zur Ablehnung des Ge= suches dadurch bewogen, daß der Bezirksamtmann darlegte, wie sehr es dem Empfinden der Badener Bevölkerung entgegengesetzt sei, wenn die Sonntagsruhe nicht eingehalten werde: "Außer besonderen Notfällen ist hierorts das Volk nicht gewohnt, an Sonntagen arbeiten zu sehen." Daß diese Auffassung tatsächlich damals unter der hiesigen Bevölkerung vorherrschend war, erkennen wir auch aus der Kritik, die nach einem Sprengunglück, das drei Tote gefordert hatte, geübt wurde. Diese Sprengung war ausnahmsweise an einem Sonntag vorgenom= men worden; und die sogenannten "Heimlitucker", wie damals in der Presse die Unzufriedenen genannt werden, sahen in diesem unglücklichen Vorfall nichts anderes, als eine Strafe des Himmels, weil die Sonntagsruhe nicht eingehalten worden war. So mag der Bezirks= amtmann mit seiner warnenden Stimme wohl das Richtige getroffen haben. Die aargauische Regierung versuchte insofern noch eine ver= mittelnde Haltung einzunehmen, als sie bei ihrer Ablehnung des Besuches der Nordbahngesellschaft riet, sich, wie dies auch Beißmann vorgeschlagen hatte, in besonders dringlichen fällen mit der Badener Beistlichkeit in Verbindung zu setzen, die "ihre Erlaubnis zur ausnahmsweisen Arbeit an einem Sonntag nie verweigern werde", sodaß so eine allseitig befriedigende Sösung gefunden werden könne.

<sup>106</sup> KUU Eisenbahnakten, 26. September 1846.

Doch noch andere "Heimlituder" machten sich bemerkbar. Es fehlte wohl dem Gemeinderat an den geeigneten Räumen zur Aufbewahrung der Pulvervorräte, die der Bauunternehmer für die Sprengarbeiten im Tunnel in greifbarer Nähe haben wollte. So war es bekannt aeworden, daß der kantonale, patentierte Pulververkäufer und Be= meinderat Joseph Dengler von Baden, gewiß im Einverständnis mit Ingenieur Stadlin und dem Gemeinderat, sein Sprengpulver in der Kirche des Kapuzinerklosters aufbewahrte. Ja, es hieß sogar, er habe es in Privathäusern, mitten in der Stadt, untergebracht. Auch im Hause des Cehrers Xaver frei an der Cordulagasse sollte sich ein Sprengstofflager befinden. Dies schien ein umso gefährlicheres und unvorsichtigeres Unterfangen zu sein, als im nämlichen Bause Eisen= bahnarbeiter wohnten und zudem sich hier auch die Werkstätte der feuerarbeiter (die Schmitte) befand. Schon allein an der Verwendung der Kapuzinerkirche als Pulvermagazin hatten einzelne Bürger Unstoß genommen. Dazu kam noch, daß die Ungstlichen für die wärmere Jahreszeit eine Explosion durch Blitzschlag in die Kirche befürchteten. Auch das sahen sie nicht gerne, daß die Kirchentüre nicht richtig abgeschlossen werden konnte. Hatte da nicht ein jeder Unbefugte Zutritt und konnte sich von dem gefährlichen Stoffe holen, so viel er wollte, ohne Kontrolle, und damit Unheil stiften? Die Zustände aber, wie sie im Hause Xaver Freis an der Cordulagasse herrschen sollten, fand die Nachbarschaft in ihrer sie alle bedrohenden Gefährlichkeit geradezu unhaltbar. Die fämtlichen Unzufriedenen wandten sich in ihrer Aurcht vor einer möglichen Explosion um Hilfe an den Stadtrat. Begen eine solche Unvorsichtigkeit sollte nun doch von Amtes wegen eingeschritten werden. Joseph Denzler wurde denn auch veranlaft, die Kapuziner= firche unverzüglich zu räumen und sein Sprengpulver an einen "ent= fernteren und minder gefährlichen Ort" zu bringen. Allerdings ergab die Untersuchung, daß von den überängstlichen die Sache eher über= trieben worden war. Im hause Cehrer freis fand sich damals kein Pulver mehr, und als später in derselben Ungelegenheit nochmals Klagen laut wurden, durchforschte der Umtsweibel Reindle<sup>107</sup> die Häuser von Privaten nach diesem gefährlichen und gefürchteten

<sup>107</sup> Stadtarchiv Baden, Missiven: "Bey den Häuser durchsuchungen hatte sich kein Bulservorrath vorgefunden, weder beim H. Stadlin Circa 20 Pfund welches gekauf wurde vom H. Bulserverwalter Dänzler in Baden.

Baden, den 24. August 1846.

Sprengstoff wiederum vergeblich; seine Hausdurchsuchungen vermochten kein einziges Körnchen Pulver ans Licht zu schaffen.

Später gelangte Stadtammann Hanauer erneut im Namen von Badener Bürgern an Ingenieur Stadlin. Die Ceute klagten darüber, daß am Schloßberg leichtfertig gesprengt würde, sodaß die Zuschauer sich in Cebensgefahr befänden. In ihrem Namen forderte der Stadt= ammann vom Unternehmer zum Schutze der Bevölkerung "hörbare Zeichen vor der Cosbrennung eines Schusses". Hierin aber ließ sich Ingenieur Stadlin keine Dorschriften machen. Er betonte in seiner flaren und träfen Untwort, daß "alle nötigen Dorsichtsmaßregeln getroffen waren, um jeglicher Urt von Gefahr vorzubeugen". Einzig auf der Zürcherseite sei letzte Woche ein Schuß losgebrannt, der trotz Vorsichtsmaßnahmen "einige Steine ausspie". Dadurch waren einige Dachziegel beschädigt worden, doch hatte Stadlin schon alle ersetzt. Banz besonders nachdrücklich wandte er sich gegen die Forderung des Warnsignales: "Was dann Ihre Aufforderung von hörbaren Zeichen anbetrifft, so erlaube mir, Ihnen zu erwidern, daß eben durch solche Zeichen das müßige Publikum aufmerksam gemacht und herbeigelockt wird, und sich alsdann eben der Gefahr aussetzt, gegen welche es bei Ihnen Klage führt." Sein Schreiben an den Badener Stadtammann läßt keine Zweifel darüber aufkommen, wie wenig willkommen ihm die Zuschauer überhaupt waren, wenn er in seinem Brief betont, daß derjenige, der bei seiner Arbeit bleibe, ohnehin nicht bedroht werde. Wiederum andere fühlten sich durch die ständigen Sprengarbeiten in den Stollen in ihrer Nachtruhe gestört und wandten sich mit ihren Klagen an die Stadtbehörde. Tatfächlich fanden sie Gehör. Der Stadtrat versprach ihnen, gegen das Sprengen zur Nachtzeit ein Polizeiverbot zu erlassen. Freilich trat es nie in Kraft. Ingenieur Stadlins Standpunkt war auch diesmal wieder einfach und klar. In seiner Untwort legte er dar, daß er vertraglich verpflichtet sei, Tag und Nacht zu arbeiten, und sich deshalb auch gezwungen sehe, Tag und Nacht zu sprengen. Er wußte aber einen Ausweg. Er schlug nämlich dem Stadtrat108 vor, das Polizeiverbot noch etwa 8 Tage zurückzuhalten. Es ging ihm darum, Zeit zu gewinnen. Seine Rechnung war einfach: Mit jedem Tag wurden die Stollen tiefer in den Schloßberg hineingetrieben, und mit jedem Cag wurden auch "die Schüffe dumpfer" und für die empfindlichen Ohren der Unzufriedenen weniger

<sup>108</sup> Stadtarchiv Baden, Missiven, 28. Oftober 1846.

gut hörbar. Seine Aechnung mußte sich offenbar bewährt haben: das polizeiliche Sprengverbot unterblieb.

Was die Bevölkerung beanstandet hatte, waren Kleinigkeiten, und die Gemüter beruhigten sich rasch; die Ceute gewöhnten sich an den neuen Betrieb, den die Tunnelbaute mit sich brachte. Allerdings ein Ereignis — wir haben es bereits kurz erwähnt — beschäftige die Bürger noch lange Zeit. Bei einer Sprengung am 8. November wurden einige Arbeiter verletzt, und obschon den Derunfallten "alle erdenkliche ärztliche Hilfe geleistet wurde", starben zwei am 10. November und ein dritter, "an dessen Aufkommen man gezweifelt hatte", erlag seinen Verletzungen am 15. November. Unter "großer Unteilnahme der Bevölkerung" und unter dem Geleite der fast vollzähligen Belegschaft, wie eine Zeitung damals schrieb, wurden die Opfer bestattet. Sie waren nicht die einzigen, die ihr Leben beim Bahnbau verloren. Noch weitere sechs Arbeiter, wie aus den katholi= schen und protestantischen Totenregistern der Stadt Baden ersichtlich ist, fielen Krankheiten, namentlich dem Typhus zum Opfer. Es war nicht leicht, die Verunfallten und Kranken zur Pflege unterzubringen. Das damalige städtische Spital war ohnehin überfüllt und konnte sie nicht aufnehmen. Darum sprach die Bahndirektion den Wunsch aus, im Kapuzinerkloster ein Notspital einrichten zu dürfen. Der Stadtrat machte aber die Nordbahngesellschaft darauf aufmerksam, daß zurzeit all= gemein Wohnungsnot herrsche, und daß ihr ja ein eigenes Haus am Cordulaplatz in Baden zur Derfügung stehe, das sie für diesen Zweck verwen= den könne. Er wies das Besuch ab, da er von einer solchen "Kranken= anstalt Störung und Befahr" für die Gemeindeschulklassen befürchtete, die im Kapuzinerkloster untergebracht waren. Er entschuldigte sich für seine ablehnende Untwort, indem er darauf hinwies, daß "das obere, einzig noch verfügbare Stockwerk" weder heizbare Zimmer, noch "feuereinrichtungen besitze", die eine solche Verwendung der Räume als empfehlenswert erscheinen ließen. So mußte sich denn die Bahn= gesellschaft anderweitig nach Krankenzimmern umsehen. Das Kapuzinerkloster jener Jahre diente den verschiedensten Zwecken. In seinen Zellen wohnten arme Bürger, einzelne Räume dienten, wie gefagt, als Schulzimmer, im ehemaligen Bibliothekzimmer waren die Be= wehre der Badener Kadetten aufbewahrt, und im Kreuzgang egerzier= ten sie bei schlechter Witterung. In einem der Klostergebäude hatte der Stadtgärtner Unton Drever sein Emd eingelagert, im Klosterhof 30g

er seine Obstbäume und Rosensträucher, und hier hatte er die "15 fuder seiner verschiedenen Erdsorten" gemischt. Und nun erhielt die Bahngesellschaft noch von der Stadt die Bewilligung, hier, im Kapuzinerkloster, für ihre Urbeiter eine Suppenanstalt einzurichten. Der strenge Winter und die lange Arbeitszeit hatten es wohl als ratsam geboten, doch mindestens einmal des Tages den sehr beanspruchten Männern "eine gefunde, nahrhafte, wärmende Speise zu verschaffen, um hierdurch bei der nafkalten Witterung den Gefahren typhöser Krankheiten, die sich geltend machen wollten, zu begegnen". Damit die Suppe gehaltvoll sei, hieß es im Gesuch, müsse sie 5 bis 6 Stun= den kochen. Darum wäre es angebracht, wenn der Koch in der Nähe der Küche schlafen könne, am besten in einer der Zellen. Ob die Stadt dies wirklich bewilligte, wissen wir nicht. Hingegen wurde die Suppe — dies entnehmen wir dem Briefwechsel zwischen der Bahngesellschaft und der Stadt — in der ehemaligen Klosterküche zubereitet, und die Klosterkirche, das frühere Pulvermagazin Denzlers, diente vom De= zember 1846 bis zur Vollendung der Bahnbauten als Efraum. Un einer andern Stelle war der Bahngesellschaft ein Cagerraum für Holz und Cebensmittel zugewiesen worden. Wohl nicht ganz zu Unrecht klagte Stadtgärtner Dreyer über die Unordnung und Unruhe, die ein solcher Betrieb in die Klostermauern brachte109.

Unter den Unzufriedenen des Jahres 1846 ist neben den eher Ängstelichen und Kleinlichen, die am Sprengen und an der Aufbewahrung des Pulvers Anstoß nahmen und über ihre gestörte Nachtruhe klagten, noch eine Gruppe von Badener Bürgern zu erwähnen, deren Klagen vielleicht von allen vorgebrachten die gewichtigsten waren. Diesmal richteten sie sich nicht gegen den Unternehmer der Tunnelbaute, sondern gegen die Stadtbehörde selbst. Das waren die Bürger aus dem

Dreyer gelangt in dem folgenden Schreiben vom 21. April 1847 an den Stadtrat: "Ich wünschte, Sie möchten nur einsehen, was mir dis dahin schon Schaden
zugefügt ist worden, das Cand samt den sich besindenden Gewächse wurde mir zum
Teil vertreten und auch verkarrt beim Holzzusühren, frische Unsaaten sogar im
Innern des Gartens ruiniert, nichts ist mehr gesichert, Ceitern, Caden, Strohdecken
und dergl., die ich bei meiner Gärtnerei gebrauche, alles was diesen Ceuten der
Eisenbahnküche teils zum Cager oder sonst zum Gebrauch anständig ist, wird nur
genommen und verwendet, und man muß recht gefällig sein, wenn man nach langem
Suchen wieder zu seinem Eigentum kommt. Don andern Unannehmlichkeiten, denen
man wegen der Unreinigkeit ausgesetzt ist, will ich mit Stillschweigen übergehen,
und ist gut, daß bis anhin noch kalt und frische Cuft war, bei der Hitze würde die
ganze Umgegend und die Cuft verpestet."

Gstühlquartier. Durch umfangreiche Gebietsabtretungen, die von ihnen gefordert worden waren — zahlreiche Wohnhäuser, Ställe und Scheunen hatten an der Bruggerstraße der Bahn weichen müssen — fühlten sie sich hart betroffen. Diese Abtretungen waren auch, im Begensatz zu den meisten fällen<sup>110</sup>, nicht freiwillig erfolgt. Mit allen Mitteln hat= ten sie sich für ihre Güter gegen die Unsprüche der Bahngesellschaft eingesetzt. Bis an die aargauische Regierung waren sie gelangt, doch mußten auch sie sich schließlich dem Entscheid der Schatzungskommis= sion und des Schiedsgerichtes als letzter Instanz unterziehen. Bei diesen Leuten blieben nach allem, was sie durchgemacht hatten, Misstimmung und Unzufriedenheit zurück. Dazu kam noch, daß sich das ganze Quartier von der Stadt abgeschnitten und im freien Derkehr durch die Bahnlinie behindert fühlte. Mußten doch die Gstühler auf ihrem Weg zur Stadt, oder die Badener Bürger von der Stadt zu ihren Bauerngütern im Gftühl, mehrmals des Tages vor der Bahnschranke warten, oft 10 Minuten und länger, wie es der Willkür Dritter gerade gefiel. Darum forderten die betroffenen Leute aus dem Gstühl und aus der Stadt selbst, ihrer einundzwanzig111, "einen festen fußsteig" über die Bahnlinie, ungefähr an der Stelle des heutigen Augartens. Dieser fußsteg<sup>112</sup> sollte ihr Quartier mit der Stadt verbinden und ihnen den früheren, unbehinderten Verkehr wieder ermöglichen. Sie brachten ihr Unliegen vor die städtischen Behörden; diese sollten ihre Interessen für sie vor der Bahngesellschaft vertreten. Sie fahen sich aber vom Stadtrat in ihren Nöten nicht richtig verftanden und in ihren Bestrebungen nur ungenügend unterstützt. Über= haupt machte sich damals bei den Leuten aus dem Gstühl eine gewisse Erbitterung bemerkbar. Sie beklagten sich nicht nur über die schlechtere

<sup>&</sup>quot;Hier gelangen", wie es im Schatzungsberichte heißt, "alle Häuserankäuse durch freigebige Angebote der Direktion, auch die meisten Grundstücke wurden so erworben."

unter ihnen war auch fürsprech Baldinger, der sich immer vor dem Großen Rat in Aarau für das Eisenbahnwesen eingesetzt hatte und der gewiß nicht als eisenbahnseindlich galt. Auch er wandte sich in einem Schreiben an den Gemeinderat Baden und teilte ihm mit, wie sehr er es jetzt als eine Zumutung empfinde, auf dem Wege zu seinem Bauernaut durch eine Schranke ausgehalten zu werden.

<sup>112</sup> In der Stadtbehörde war man der Meinung, der von der Bahngesellschaft neu geschaffene übergang an der Bruggerstraße werde für Bauholzsuhren ungeeignet sein. Deshalb verlangte der Stadtrat von der Bahndirektion einen zweiten übergang oder die Verlegung des städtischen Werkplatzes vom Gstühl in die Obere Vorstadt auf Kosten der Bahngesellschaft.

Verbindung mit der Stadt, sie fühlten sich allgemein benachteiligt. Es fehlte jede Strakenbeleuchtung, man vermiste "das Ausschellen von Publikationen, am meisten litt man aber unter dem Wassermangel". Das ganze Quartier hatte nicht einmal eine eigene Wasserversorgung. Umsonst verlangten die Gstühlleute von ihrer Behörde immer wieder einen Brunnen an der Bruggerstraße. Sie legten, schon zum zweitenmal, dem Stadtrat ihr dringendes Unliegen nach eigenem Wasser vor und machten ihn darauf aufmerksam, daß sich nun bei der Tieferlegung der Bruggerstraße auf eine Sänge von 660 fuß, die durch die Bahnlinie nötig geworden war, leicht gleichzeitig eine Wasserleitung anbringen lasse. Die Gstühler unterließen es auch nicht, mit ihrem Gesuch der Stadtbehörde zugleich die Verantwortung für einen möglichen Brand in ihrem Quartier zu überbinden, da ihnen zurzeit überhaupt die Mittel fehlen würden, ihn zu löschen. Was umso bedenklicher sei, fügten sie bei, weil eine feuersbrunft gerade jett mehr denn je befürchtet werden müsse, da die Brandgefahr durch die vielen fremden Arbeiter, die sich in der Stadt aufhielten, bedeutend erhöht worden sei. Doch vorläufig blieben alle ihre Klagen vor der Stadtbehörde ohne Verständnis und Gehör. Da gingen die Gstühler Bürger in ihrer Verzweiflung so weit, daß sie dem Stadtrat mit einem Schulstreik drohten. Sie sahen ihre Kinder auf dem Weg zur Schule im Gewühl des stockenden Verkehrs vor der geschlossenen Bahnschranke, oder im hastigen Vorwärtsdrängen von Vieh und Wagen nach dem Öffnen der Schranken, kurzum in der allgemeinen Unordnung des ungeregelten Verkehres, in Cebensgefahr. In dem drohenden Schreiben der Einundzwanzig an den Stadtrat hieß es: "Der erste Unfall, wo im Gedränge von Wagen und Dieh ein Kind Schaden nimmt, wird gewiß Derweigerung des Schulbesuches aller zur folge haben, bis Sie für eine gefahrlose, ungehinderte Verbindung mit der Stadt werden gesorgt haben." Der Verkehr scheint sich dann allerdings trotz der hemmenden Bahnschranke nicht so gefahrvoll gestaltet zu haben, wie es die Ceute vom Gftühl vorauszusehen glaubten, sodaß mit dem angedrohten Schulftreit nie Ernft gemacht zu werden brauchte.

übrigens waren die Gstühler nicht die einzigen der Gemeinde, die sich durch die Veränderungen hart betroffen fühlten und Opfer zu bringen hatten, die nicht mit Geld aufgewogen werden konnten. Die Zahnanlage brachte es mit sich, daß einzelne altgewohnte Verkehrswege nicht weiter bestehen blieben; so einer im Hasel, ein anderer im Länd-

li, der sogenannte Kapuzinerweg, und nicht ohne Kampf wurden beide von der Bevölkerung aufgegeben. Die frage, wie der Bahnübergang beim falken zu gestalten sei, beschäftigte während längerer Zeit die Behörden der Stadt und die Bahndirektion. Schon damals trafen beim falken zwei Straken zusammen, der Weg vom Schlokberg her durch die Reben und die Mellingerstraße, und beide wurden unmittelbar vor dem falken durch die Bahnlinie geschnitten. Wenn es nach dem Wunsche der Badener gegangen wäre, hätten die Schranken beider Übergänge regelmäßig geöffnet und geschlossen werden müssen, wie es der Zugsverkehr verlangte. Die Bahndirektion hingegen war der Meinung, nur die Hauptstraße nach Mellingen sei dem Verkehr nach Möglichkeit offen zu halten, der Weg zur Burghalde hinauf gestatte es als Nebenstraße wohl, daß er "in der Regel durch eine Barriere geschlossen und nur zur Zeit der frequenten Benutzung geöffnet bleibe". Dabei war vorgesehen, daß die Sahrberechtigten jederzeit die Öffnung der Schranken vom Bahnwärter, der die Mellingerstraße zu bedienen hatte, verlangen konnten. Mit dieser Einschränkung wollten sich die Badener aber nicht abfinden. Die Bahndirektion gab jedoch nicht nach, abgesehen davon, daß die Einstellung eines zweiten Wärters "von bedeutenden Kosten begleitet wäre", legte sie dar, wie gefährlich es sei, wenn ein Mann gleichzeitig zwei Übergänge zu überwachen hätte. Berade "bei dieser Nähe des Bahnhofes könnten leicht Unglücke herbei= geführt werden, wenn der Wärter verhindert würde, bei so komplizier= ten Weg= und Bahnabsperrungen, die Unnäherung eines Zuges zu beob= achten". Dies waren die beiden wichtigsten Gründe, mit denen Martin Escher=Hek den Standpunkt der Bahndirektion erklärte, und ihnen fügten sich schließlich die Badener. Sie vertrösteten sich damit, indem sie der Bahngesellschaft gegenüber den Standpunkt einnahmen, daß es sich bei dieser unbefriedigenden Sösung nur um ein "Provisorium" handeln dürfe.

Auch in diesem Jahre, 1846, als die Arbeiten schon im Gange waren, gab es der Kleine Rat in Aarau noch nicht auf, für eine Zusammenarbeit von Zürich und Basel sich einzusetzen. Noch immer konnte die Aargauer Regierung sich im Grunde genommen nicht damit absinden, daß die Bahn nach Koblenz sühren und dort das schweizerische Gebiet verlassen sollte. Gewiß hatte die Regierung in Aarau unter dem Druck der Verhältnisse die Zürcher Pläne unterstützt, aber eigentlich galten ihre Sympathien noch immer einer Bahnverbindung

mit Basel. So gelangte Ende März der Kleine Rat wieder an die Nordbahndirektion mit dem Anliegen<sup>113</sup>, noch einmal zu prüfen, ob "nicht doch noch das linke Rheinufer im Interesse der schweizerischen Derkehrsverhältnisse und der aargauischen Bevölkerung für die Bahnlinie gewählt werden könne". Martin Escher-Bek schob in seiner Untwort vom 28. März die Entscheidung Basel selber zu, indem er der aargauischen Regierung schrieb, wenn der Kanton Baselland "in ähn= licher Weise wie der Aargau entgegenkomme und der dortige Candrat eine annehmbare Konzession erteile, würde die Bahnaesellschaft selbstverständlich prüfen, ob es dem Unternehmen nicht vorteilhafter wäre, seinen Endpunkt auf dem linken Rheinufer zu suchen". So aber sehe sich durch die ablehnende Haltung der beiden Basel die Bahngesell= schaft buchstäblich gezwungen, sich ans Ausland zu wenden, und die= ses, nämlich die großherzogliche Regierung von Baden, habe ihr größ= tes Verständnis und Vertrauen entgegengebracht. Auf Grund dieser Untwort, die jedem weniger eifrigen Vermittler keine Hoffnung mehr gelassen hätte, wagte der Kleine Rat in Aarau noch einmal den Dersuch, Basel zur Mitarbeit heranzuziehen. Nicht etwa, daß die kantonale Eisenbahnkommission in Aarau für die Haltung der Zürcher kein Derständnis gehabt hätte, nein, sie fand es begreiflich, daß Zürich nach so großer Gleichgültigkeit und so viel Widerstand der beiden Basel nichts mehr für eine Zusammenarbeit unternehmen wollte. Doch waren es Erwägungen militärischer Urt, wie zum Beispiel, daß es im Kriegsfalle nicht möglich wäre, über eine rechtsrheinische Bahn Truppen zu Bilfe zu schicken, die sie, neben ihren ständigen Sympathien für eine Unnäherung an Bafel, veranlakten, dem Kleinen Rat doch noch den Untrag zu stellen, die beiden Kantone nochmals aufzufordern, sich am Bahnunternehmen zu beteiligen, "wobei in Aussicht zu stellen wäre, daß bei Versagen des Entgegenkommens von ihrer Seite der Erteilung einer Konzession zum Durchzug der Zentralbahn (Hauensteinbahn) durch aargauisches Gebiet sich schwer zu überstei= gende hindernisse entgegenstellen dürften, eine Begründung", wie die Eisenbahnkommission meinte, "die sich indessen vorzüglich bei münd= lichen Derhandlungen passend anbringen und ausführen ließe". Be= mäß dem Vorschlag der Eisenbahnkommission entsandte der Kleine Rat die Regierungsräte "frey-Herosé und Siegfried zu Verhandlungen für den 10. und 11. April nach Bafel und Lieftal. Doch auch diesmal

<sup>113</sup> KUU Prot. des Kleinen Rates, 23. Märg 1846.

ließen sich die beiden Basel wieder nicht beeinflussen. Als aber an= fangs Juli in den Zeitungen zu lesen war, daß das Großherzogtum Baden der Nordbahngesellschaft die Konzession für die rechtsrheinische Bahn erteilt habe, beschloß die aargauische Regierung am 2. Juli nochmals, zu Verhandlungen nach Liestal zu reisen. Diesmal war am 4. Juli der ganze Regierungsrat von Baselland dort versammelt und nahm das Unliegen der Aargauer, das Candesstatthalter Siegfried und Regierungsrat Lindemann vorbrachten, entgegen. Jetzt endlich erklärte sich die Candschäftler Regierung zu Besprechungen mit der Nordbahngesellschaft bereit, und die Aargauer Regierung unterrichtete, um die Wende zum Guten in Lieftal nicht ungenützt zu laffen, unverzüglich die Nordbahndirektion. Doch von frey=Herosé, der da= mals an der Tagsatzung in Zürich weilte, traf die Untwort ein, die Direktion erkläre sich "außer Stand, neue Verhandlungen anzuknüpfen, da sie gegenüber dem Großherzogtum Baden bereits gebunden sei". So kam das endliche Einlenken Basellands zu spät. Dies bedauerte der Kleine Rat in seiner Antwort<sup>114</sup> vom 16. Juli an die Candschäftler Regierung. Große Erbitterung und Enttäuschung sprechen aus diesem Schreiben, wenn wir hier lesen, "die ganze Bahnangelegenheit befände sich jetzt nicht auf dem Stande, wenn früher bei Baselland und Basel= stadt für die Nordbahn größere Willfährigkeit vorhanden gewesen wäre und die Unterhandlungen vom 10. und 11. Upril nicht so frucht= los verlaufen wären". Aber alle gut gemeinten Dersuche zur Dermitt= lung hatten fehlgeschlagen, und durch die Gleichgültigkeit Zasellands sei es nun dahin gekommen, daß "die Schweiz des ausschließlichen Besitzes der ersten, in ihrem Interesse und durch Bemühungen und Unstrengungen ihrer Bürger erbauten Eisenbahn verloren gehe".

Wenn auch zu Ende des Jahres 1846 der Bau des Trasses auf Aargauer Boden noch lange nicht beendet und der Durchstich durch den Schloßberg noch nicht gelungen war, so standen doch der Bahnhof und seine Nebengebäude vollendet da; am 26. Dezember konnte Ingenieur Bürkli die neuen Bahnhofgebäude<sup>115</sup> "in die Feuerassekuranz eintragen lassen". Für die Errichtung des Bahnhofes auf dem Hasel-

<sup>114</sup> KUU Eisenbahnakten, 14. Juli 1846.

<sup>&</sup>quot;Die Arbeiten im Bahnhofe zu Baden wurden großenteils aargauischen Unternehmern übertragen, obgleich", wie die Nordbahndirektion der aargauischen Regierung darlegte, "bewährte Werkmeister des Kantons Zürich niedrigere forderungen gemacht hatten."

feld hatte die sogenannte Rentmatte, einen Platz von 7,5 Jucharten, an die Bahngesellschaft abgetreten werden müssen. Dieses feld zu verlieren, war für die Stadt Baden keine Kleinigkeit, da es mancherlei Zwecken diente. Hier fanden regelmäßig die Musterungen und Inspektionen statt, hier hielten die Turner und Schützen ihre Übungen ab. Beide mußten sich nun nach einem neuen Platz umsehen. Schlieflich wurden auf der Rentmatte noch die Badener Diehmärkte abgehalten. Da Bahningenieur ,fehr nun schon im April 1847 denjenigen Teil der Rentmatte beanspruchen wollte, der die Einfahrt zum Bahnhof bilden sollte, kam der Gemeinderat in die größte Verlegenheit. Welchen Platz konnte er da von einem Tag zum andern für den Diehmarkt auftreiben, besonders da der Gstühlplatz, der noch in Frage gekommen wäre, über und über mit Holz beladen war und namentlich der Bahn zur Cagerung der Schwellen diente? So richtete er an die Bahndirektion "den dringenden Wunsch", der Stadt die Rentmatte noch bis zum Diehmarkt zu überlaffen, oder denn aber als Erfatz den Gftühl= platz für diesen Zweck zu räumen.

Im Jahre 1846 war bei allen Verzögerungen durch die Expropriationen im Aargau — von Zürich bis Baden waren ihrer 1090 durchzuführen — und den Schwierigkeiten, die das Gelände unerwarteterweise geboten hatte, die Nordbahndirektion in der Verwirklichung ihres Werkes dem Ziele um einen bedeutenden Schritt näher gekommen. Gewiß waren auf Seite der Bahngesellschaft und der Bevölkerung fragen zu lösen gewesen, die von den beiden Beteiligten Geschick und guten Willen verlangt hatten. Manches hatte dem Kampf gerufen, manches der Erbitterung über die notwendigen Opfer. Und hin und wieder waren die Nörgler zum Wort gekommen und hatten sich mit Kleinigkeiten abgemüht. Doch schließlich siegte über alle Wider= stände jener gute Beift, der dem Werk in seinen Unfängen die Wege geebnet hatte und es auch noch bis zu seinem guten Ende unterstützen wollte, so wie es am 14. November dieses Jahres in der Dorfzeitung zu lesen war: "Setzen wir uns daher alle, die den Vorteil haben, das große Werk in der Nähe zu sehen und dessen Meisterarbeiten zu be= wundern — setzen wir uns über die Kleinigkeits= und Waschweiber= politik hinweg und lassen wir dem Unternehmen diejenige Unerkennung angedeihen, welche es verdient. So und nur so wird Baden, na= mentlich gegenüber den Erbauern, den Platz behaupten, auf dem es bei Beginn durch sein freundliches Entgegenkommen gestellt worden ift."

## Dom Tunneldurchstich bis zur Einweihung der Strecke Zürich—Baden 1847

Im frühling 1847 machte der Stadtammann von Baden in der Ortsbürgerversammlung folgende ,feststellung: "Der Bau der Eisen= bahn hat im Caufe dieses Winters vorteilhaft auf die Erwerbsverhält= nisse eingewirkt, und sowohl durch den Unkauf von Liegenschaften zu gutem Preise, als auch durch Urbeitslöhne vieles dazu beigetragen, daß die Lebensmittelnot leichter ertragen wurde." Tatsächlich waren in Baden die Liegenschaftspreise gestiegen. Ubgesehen von der damals allgemein herrschenden Teuerung hatten die Unkäufe vonseiten der Bahngesellschaft diese Entwicklung gefördert. Ohne langes Markten zahlte sie gute Preise. So ist es auch ganz selbstverständlich, daß die Badener in den häufigsten fällen ohne Vermittlung<sup>116</sup> der Schatzungs= kommission mit ihr handelseinig wurden. Wie vorteilhaft sich die Liegenschaftsverkäufe für den einzelnen auswirken konnten, zeigt das folgende Beispiel: für eine Scheune mit Garten im Gstühl, an die die Witwe Klara Gederlin das lebenslängliche Autungsrecht besak, hatte ihr bisher ihr Sohn einen jährlichen Pachtzins von 64 Franken be= zahlt. Nachdem er diesen Besitz mit ihrer Einwilligung an die Bahngesellschaft für 6000 Franken verkauft hatte, stieg die jährliche Nut= zung um das Vierfache, da sie fortan 4 % der Verkaufssumme, 240 franken, erhielt. Auch die Käufe, die die Gemeinde betätigte, wurden durch die guten Preise, welche die Bahngesellschaft zahlte, beeinflußt. Ein Beispiel dafür bietet der Handel um das ,falksche Haus. Dieses war im Brandkataster auf fr. 1600.— geschätzt und zu fr. 1400. versichert, und Drechslermeister falk hatte es seinerzeit für fr. 1840. gekauft. Jetzt, im Jahre 1847, forderte er dafür von der Gemeinde fr. 11 000.—, und um fr. 6000.— erwarb sie es schließlich, in der Absicht, es mit dem angrenzenden Franzosenhause abzubrechen<sup>117</sup>. Es

<sup>116</sup> Von einer Gesamtsumme von fr. 192 601.45 gelangten fr. 185 312.61 zur gütlichen Auszahlung, und zwar schon am 9. Mai 1846 der größte Teil der Gelder, nämlich fr. 142 558.—.

Das franzosenhaus wurde erst nach dem Oktober 1847 abgerissen; vgl. Prot.

kam auch zu eigentlichen Überforderungen der Liegenschaftsbesitzer gegenüber der Bahngesellschaft. So verlangte damals franz von Bellmont, Vormund des Joseph Müller zum Engel, von der Bahndirektion für eine Scheune seines Mündels samt Garten 9500 franken. Die Direktion machte ihm ein Gegenangebot von 4000 franken, das Regierungsrat Borsinger von Baden, den Bellmont um Rat gefragt hatte, ob er darauf eingehen solle, immer noch als günstig bezeichnete und zur Unnahme empfahl. Bang besonders hohe Preise wurden, nach der Eröffnung der Bahn, für Bauplätze beidseitig der Zufahrt zum Bahnhof bezahlt. Un einer Steigerung erhielt die Gemeinde Baden von Martin Egloff für elf Plätze an dieser Lage 16 230 Franken. Auch für den Unftieg der Söhne machte man die Bahngesellschaft verantwortlich. Durch den Bahnbau hatte die Nachfrage nach Urbeitskräften zugenommen. Gemäß einem Bericht des Bauinspektors von Baden<sup>118</sup> stiegen hier die Taglöhne durchschnittlich um 4 Batzen, das heißt ein Maurer erhielt statt 11 bis 12 Baten, 16 bis 17, und ein Handlanger 12 statt 8 bis 9 Batzen. Als 1846 im Kloster Wettingen Umbauten für das hier neu eingerichtete Cehrerseminar durchgeführt wurden, kamen diese Bauarbeiten bedeutend höher zu stehen, als die kantonale Baukommission<sup>119</sup> sie veranschlagt hatte, "weil die Arbeiter und Tag= löhner schwer und nur gegen größeren Sohn erhältlich waren". Daß Handel und Wandel lockten, zeigt die vermehrte Niederlassung von Ortsfremden. Wie der Gemeinderat in seinem überblick für das Jahr 1846 feststellt, gehören sie aber meistens in die Klasse der mindest Besteuerten. Doch heißt es in einem andern gemeinderätlichen Bericht von diesen Beisassen: "Sie legen größere Betriebsamkeit und mehr haushälterischen Sinn an den Tag als die Ortsbürger selbst; daher kommt es, daß nach und nach der liegenschaftliche Besitz und die bessern Gewerbe in ihre Hände wandern." Noch weniger gern gesehen waren die Juden, die, durch den guten Geschäftsgang angelockt, sich ebenfalls in Baden ansiedelten. Schon am 4. Upril 1848 stellte der Bemeinderat bei der aargauischen Regierung das Gesuch, keine weitern Niederlassungsbewilligungen an Israeliten mehr zu erteilen, sondern sie "vielmehr noch zu vermindern", da nach dem neuen Gesetze schon

des Gemeinderates vom 20. Oktober 1847, Stadtarchiv Baden, und Frider, Stadtsgeschichte S. 635.

<sup>118</sup> Stadtarchiv Baden, Missiven, 31. Januar 1848.

<sup>110</sup> KUU Prot. des Kleinen Rates, 9. Upril 1846.

eine beträchtliche Anzahl "von Hebräern aus den benachbarten Judengemeinden ihren Aufenthalt in Baden bewilligt erhalten hätten". Allerdings wurde diesem Wunsche vom Kleinen Rat nicht entsprochen. Die allgemein besseren Verdienstverhältnisse haben gewiß dazu bei= getragen, daß die im November 1845 geplante "Suppenanstalt" da= mals noch nicht eingerichtet werden mußte. Im Winter 1846/47 hingegen machten es Teuerung und Knappheit der Lebensmittel in der Stadt Baden notwendig, die "Suppenanstalt"120 nun zu schaffen. Die Badener richteten sie mit Hilfe von freiwilligen Spenden im alten Spital ein, und "sie trug", wie Stadtammann Hanauer feststellte121, "in Verbindung mit der im Bau der Eisenbahn gebotenen Gelegenheit des Broterwerbes das meiste dazu bei, daß die Not in der Gemeinde nicht so drückend und weniger nachhaltig als anderwärts war". Aus demselben Bestreben, die Cebensmittelnot für die Urmen erträglicher zu gestalten, wurde, weil der Obstertrag in diesem Jahre äußerst groß ausgefallen war, ein Gemeindedörrofen<sup>122</sup> eröffnet. Den Bedürftigen sollte wenigstens auf diese Weise Gelegenheit geboten werden, sich billig Vorräte für den Winter anzulegen.

Nach dem langen, strengen Winter machten in diesem Frühjahr die Bauarbeiten gute Fortschritte. Un allen Baustellen wird mit größtem Eiser gearbeitet. Das Trasse ist von Zürich bis Dietikon beendet, die Schwellen und Schienen sind gelegt, die Strecke ist für die Probesahrten bereit. Alle Bahnhöse und Aufnahmegebäude der ganzen Limmattalsstrecke, unter ihnen auch die Bahnhosanlage von Baden, wie wir gehört haben, sind fertig erbaut. Für die Baustellen auf dem Gemeindegebiet

120 Un Sparsuppe wurde ausgeteilt:	*
a) an einen Kreutzer den Schoppen für Bürger und Einfassen	7 432
b) an arme Bürger gegen Dergütung des Pflegamtes	14 960
c) an Urme unentgeltlich	31 218
d) an Gemeindsangehörige von Ennetbaden auf Rechnung	
dortiger Gemeinde	3 504
famthaft (142 Saum 78½ Maß) Schoppen	57 114

<sup>121</sup> Stadtarchiv Baden, Bericht des Gemeinderates pro 1847 an die Ortsbürgersgemeinde.

<sup>122</sup> Der gemeinderätliche Bericht äußerte sich zu dieser Einrichtung: "Das Unsammeln und Ausbewahren gedörrten Obstes ist seit einiger Zeit hier außer Übung gekommen, durch Anlage eines Gemeindedörrosens sollte es wieder möglich sein, dieser Anstalt bei der hiesigen Einwohnerschaft neuen Eingang zu verschaffen." — Im Herbst 1847 wurden in der Badener "Dörranstalt" 2597 Viertel Obst gedörrt.

der Stadt Baden allein lieferten eine Zeitlang sieben Streinbrüche die notwendigen Baustoffe. Endlich war es so weit, daß der Durchstich durch den Schloßberg, der so überaus lang die gähe Urbeit aller verlangt hatte, vollzogen war. Um 14. April 1847 stießen die Arbeiter der beiden Stollen aufeinander. Wie darüber die Neue Zürcher Zeitung<sup>123</sup> berichtet, "nahm man in Baden freudigen Unteil an dem errungenen, anfangs vom Berge streitig gemachten Sieg und eilte, die Arbeiter zu erfrischen"124. Zehn Tage später feierten die Direktion und die Belegschaft zusammen dieses größte Ereignis in der Baugeschichte des ersten schweizerischen Tunnels. Ein fröhlicher Zug, "Musik an der Spitze, drei Männer mit bekränzten Inschriften, dann die Direktion" und endlich die lange Schar der mit Sträußen ge= schmückten Urbeiter näherten sich dem Tunneleingang, der schon drei Tage zuvor von den Mineuren in Erwartung der Direktion mit Girlanden bekränzt worden war. "Vor dem Tunnel ging die Kanonade los", lesen wir weiter in der Neuen Zürcher Zeitung. "Es krachten die Schüsse furchtbar schön im hohlen Raume und erzeugten einen solchen Pulverdampf, daß bei zehn Minuten an ein Durchkommen nicht zu denken war. Endlich gings vorwärts. Alles, Klein und Groß, passierte durch. Jenseits hielt ein Arbeiter eine Anrede an die Direktion, welche Herr Direktor Escher gehörig erwiderte. Bei Bier und Wein ward der Tag in Lust und freude zugebracht."

Je mehr die Bahnanlage ihrer Vollendung entgegenging und je weiter sich die Probesahrten ausdehnen konnten, umso dringender machte sich bei der Bahngesellschaft das Bedürfnis geltend, ihr Eigentum vor den Übergriffen der Bevölkerung zu schützen und für die Probesahrten die nötige Sicherheit zu schaffen, damit sie ohne die Gesährdung von Menschenleben durchgesührt werden konnten. Noch im November des Jahres 1846 hatte die Bahndirektion nach dem Vorbild

<sup>123</sup> In den lokalen Archiven finden wir mit keinem Wort den Cunneldurchstich erwähnt. Wir sind auf die Darstellungen der Neuen Zürcher Zeitung angewiesen, die bei Welti S. 110, leider ohne die Angabe des genauen Datums der Zeitung, abgedruckt sind.

Welti S. 110; die Neue Zürcher Zeitung schreibt zum Cunneldurchstich noch folgendes: "So wäre denn auch diese Scheidewand vor dem Hammerschlage der neuen Zeit gefallen, und bald werden schweizerische Cokomotiven mit langen Zügen voll Menschen jeden Standes unter den Trümmern des stolzen Fürstensitzes hindurchbrausen, in welchem einst die österreichischen Herrschaften im Sinne der alten Zeit glänzende Bankette gaben."

schon bestehender Bahnpolizeivorschriften im Ausland einen Entwurf ausgearbeitet und ihn den Regierungen von Zürich und Aarau unterbreitet. Die aargauische Regierung schenkte dieser Ungelegenheit zunächst keine Beachtung, und nach vier Monaten, am 10. April 1847, nachdem vom Kanton Zürich diese Fragen bereits geregelt worden waren, mußte sich die Direktion erneut an den Kleinen Rat wenden und ihn bitten, er möchte nun endlich zu ihrem Entwurf sich äußern, da das Bedürfnis nach Polizeivorschriften mit jedem Tag größer werde. "Die Unwohner halten sich nicht an die festgesetzten übergänge, fie gehen und fahren an beliebiger Stelle über die Bahn und rufen da= durch nicht selten Störungen in der Urbeit und wirkliche Beschädigun= gen hervor", klagte die Bahngesellschaft in ihrem mahnenden Schreiben an die Aargauer Regierung und fügte bei, sie bedürfe der Polizeivor= schriften um so dringender, als in nächster Zeit die Probefahrten auch auf aargauischen Boden ausgedehnt würden und für diese Übungs= fahrten, die der Bevölkerung völlig fremd seien, die Dorschriften viel= leicht noch unentbehrlicher wären als in späterer Zeit bei dem geregel= ten Betriebe selbst. Um 20. Mai mußte die Bahngesellschaft ihr Unliegen nochmals mit ungefähr derfelben Begründung der Regie= rung in Uarau nahe bringen. Endlich, am 7. Juni, waren die aargauischen Polizeiverordnungen<sup>125</sup> so weit abgefaßt, daß sie in Druck gegeben werden konnten. Im wesentlichen stimmen sie mit dem Zür= cher Reglement überein, das die Direktion, wie seinerzeit auch das zürcherische Konzessions= und Expropriationsdekret, den Aargauern als Muster zur Verfügung gestellt hatte. Aber der Wunsch der Bahn= direktion, im Aargau weitgehend dasselbe Reglement, wie es für den Kanton Zürich bereits vorlag, zu schaffen, da sonst bei zwei ver= schiedenen Verordnungen leicht "Verwirrung und Mikgriffe" zu be= fürchten seien, wurde ihr von der aargauischen Regierung nur teil= weise erfüllt. Catsächlich kamen nun auf der kurzen Strecke zweierlei Make in Unwendung, da die Regierung für den Aargau die Höhe der Ordnungsbußen beispielsweise anders festsetzte, als es der Kanton Zürich für das zürcherische Limmattal bis Dietikon getan hatte. Zudem durften gemäß der aargauischen Staatsverfassung "die Polizei= bediensteten" der Bahn keine Buken bei Übertretungen von Vorschriften aussprechen und einziehen. Diese Befugnis hatten im Begen-

<sup>125 &</sup>quot;Polizeiverordnung über die Schweizerische Nordbahn im Kanton Aargau. 25. November und 7. Brachmonat 1847.

satzum Kanton Zürich allein der Gemeinderat, der Gerichtspräsident und die Bezirksgerichte. Ebenso war die Verwendung der Bahnbuken durchaus verschieden: Im Kanton Zürich fielen sie der Staatskasse zu, im Aargau erhielt der "Derleider" die eine Hälfte und das Schul= und Urmengut der Gemeinde, deren Behörden die Strafe ausgesprochen, die andere Hälfte der Buke<sup>126</sup>. Aus den ersten Wochen nach der Be= triebsaufnahme lesen wir in den Bahnakten der Archive bereits von Derstößen gegen die Bahnpolizeivorschriften. Um zweiten Tage zeigte der Bahnwärter Mittler einen fremden an, "der unbefugterweise den Bahnhof betrat. Dieser Mann, Beinrich Ochsner, von Volkert= schwyl, befolgte die Mahnungen des Wärters nicht und zeigte sich "ungebärdig gegen die Polizei". Er wurde mit drei franken bestraft, "wovon die Hälfte dem Derleiter gebührte". Später mußte ein anderer fremder, der Maler friedrich Trüb, von Zürich, zwei franken Bufe bezahlen, weil er "durch den Tunnel gelaufen" war. Die beiden "Hebräer Samuel Dreyfuß und Beinrich Guggenheim" von Cengnau, die schon wiederholt die Bahn an verbotenen Stellen überschritten, hatten ein jeder zehn Batzen zu entrichten. Jakob Timmermann von Möriken, nochmals ein Fremder, der nach Unzeige des Bahnwärters Sigerist die Schranken der Bahn übertreten und der Zurückweisung keine folge geleistet, wurde mit einem franken gebüßt.

Nicht nur bei den Bahnpolizeivorschriften, auch in der Personalsfrage machte der Kanton Aargau seine besondern Ansprüche geltend. Im § 9 des aargauischen Konzessionsdekretes war festgelegt, daß "Polizeibeamte und Wärter der Bahn auf aargauischem Gebiete" Aargauer sein mußten. Der Gemeinderat von Baden, der von dieser Bestimmung wußte, empfahl deshalb schon frühzeitig für diese Stellen die Einwohner Badens "und zunächst die Ortsbürger". Doch Martin Escher-Heß wollte sich in seiner Antwort<sup>127</sup> an den Stadtrat zu nichts verpflichten; nach seiner Ansicht kamen nur fähige und zuverlässige Leute in Betracht, und namentlich forderte er, daß sie sich "beim Legen des Oberbaues die erforderlichen Kenntnis für ihre Stelle als Bahnswärter erworben hatten". In der folge hielt er sich auch streng an diesen Grundsatz. Im Sommer 1847 hatte sich die aargauische Regiesrung mit der Krage der Dienstpflicht des Bahnpersonals zu beschäfsen

<sup>126</sup> Wenn der Gerichtspräsident die Strafe aussprach, siel die zweite Hälfte der Buse der kantonalen Schul- und Armenkasse zu.

<sup>127</sup> Stadtarchiv Baden, Missiven, 16. April 1847.

tigen. Die Nordbahndirektion stellte nämlich am 17. Juni das Gesuch. alle Bahnwärter vom Militärdienst zu befreien, da sonst, anläklich der jährlichen "Militärübungen" eine große Unzahl in den Dienst gerufen würde und nichts anderes übrig bliebe, als den Betrieb "aus Gründen der Sicherheit einzustellen". Der Kleine Rat, der von der Militär= kommission ein Gutachten eingeholt hatte, wies das Gesuch ab; "der Grundsatz der Allgemeinheit der Dienstpflicht" sollte nicht durch= brochen werden. Der Bahndirektion wurde angeraten, nur Männer gesetzten Alters, das heißt solche, die das 32. Altersjahr hinter sich hatten, in Dienst zu nehmen, und der Kleine Rat fügte seinem Schreiben noch die Bemerkung bei, die "Dienstausnahme sei, in Abstellung früherer Mikbräuche auf die Beiftlichen, Schullehrer und Candjäger beschränkt". Allerdings wurde die selbe Frage von der aargauischen Regierung noch im Herbst des gleichen Jahres anders entschieden. Wieder lag ein Gesuch der Bahndirektion vor, fünf von den elf aar= gauischen Bahnwärtern vom Dienste zu befreien. Diesmal war es dem Kleinen Rat daran gelegen, die Nordbahn zu unterstützen, damit sie leistungsfähig bliebe, wenn es ihre Aufgabe werden sollte, bei einer Auseinandersetzung mit den Sonderbundskantonen — und die wach= sende politische Spannung ließ dies erwarten — eidgenössische Trup= pen zu transportieren<sup>128</sup>.

Begen den Sommer dehnte sich die fertig erbaute Strecke immer weiter talabwärts aus, die Probesahrten näherten sich mehr und mehr Baden. Mitte Juli konnten rund 100 Schützen, die die eidgenössische Schützensahne von Basel nach Glarus brachten, ein Stück ihrer Reise, von Wettingen bis Zürich, mit der neuen Bahn zurücklegen. Die Direktion glaubte damals, es werde möglich, die Eröffnung<sup>129</sup> der Strecke Zürich—Baden auf Ende Juli sestzusetzen, und Martin Eschersche lud deshalb am 12. Juli den aargauischen Kleinen Rat zur Bahnseinweihung ein, die "noch vor Ablauf des Monats", wie er schrieb,

<sup>128</sup> Wie weit die Bahn tatsächlich während des Sonderbundsfeldzuges zu Milistärtransporten herangezogen wurde, entzieht sich unsern Kenntnissen. Doch läßt sich beslegen, daß ein Jahr später, am 17. November 1848 morgens das Bat. Künzli Nr. 38 (ungefähr 550 Mann) von Baden nach Zürich transportiert wurde, und am 12. und 13. Juli 1849 beförderte das Kriegskommissariat des Kantons Zürich je 300 basdische Flüchtlinge mit der Nordbahn von Zürich nach Baden, wo sie vorläusig Quartier fanden.

Die Bahngesellschaft hatte ursprünglich die Eröffnung für das Frühjahr 1847, dann auf Anfang Juni 1847 vorgesehen.

"erfolgen sollte". Auch der Bezirksamtmann und der Bezirksgerichtspräsident von Baden zählten zu den Geladenen, und endlich waren auch "die Munizipalitäten der beiden durch Donationen um die Bahngesellschaft verdienten Städte" nicht übergangen worden.

"Der Sommer brachte die Eröffnung der Schweizerischen Nordbahn. Damit beginnt in der Geschichte unserer Vaterstadt eine neue Lebens= periode, welche erst ihre Blütezeit erreichen wird, wenn die Bahn weitergeführt sein wird. Wer 21 sagt, muß B sagen, sie wird und muß kommen und mit ihr sicher auch eine größere frequenz unserer Mineralquellen von Seite des Auslands." So sprach in seinem überblick über das Jahr 1847 der damalige Präsident der Rechnungs= kommission, Sehrer Unton Dreyer. Aus seinen Worten klingt neben der Hoffnung auf eine bessere Zukunft die Freude über das vollbrachte Werk. Gewiß teilten diese alle Badener, als am 7. August 1847 die erste Strecke der Nordbahn, von Zürich bis Baden, eingeweiht wurde130. Seit Mitte Juli waren alle Vorbereitungen im Bange, die Ehrengäste aus Zürich würdig zu empfangen. Der Stadtrat beschloß, "der Gesellschaft bei gedachtem Unlasse einen Ehrentrunk in einem der Zahl der Bäste angemessenen Quantum aufzutischen", später erklärte er sich außerdem dazu bereit, "falls der Wein aus dem Spitalkeller nach seiner Qualität nicht genügen sollte, noch ein angemessenes Quantum Extraqualität131 bei hiesigen Privaten anzuschaffen". Auch an der Ausschmüdung der Stadt wurde noch zwei Tage vor dem fest gearbeitet. Sie sollte reicher ausgestattet werden, als ursprünglich vorgesehen war. Der Stadtrat ließ in den letzten Stunden noch zwei weitere Triumphbogen vor dem obern Tor und bei der Einfahrt in den Bahnhof von der Badstrake her anbringen. So war alles für das große fest bereit.

<sup>130</sup> Im Verlaufe des Sommers setzte die Nordbahndirektion die Einweihung auf den 1. August fest, schlechtes Wetter und eine starke Beanspruchung der Fuhrwerke durch Erntearbeiten verlangten aber eine nochmalige Verschiebung.

Auch C. G. Hehl, der Direktor des Basler und Zürcher Aktientheaters, richtet den Beginn seiner Theatersaison nach der Eröffnung der Bahn. Statt wie sonst Mitte Juli mit dem Spielen zu beginnen, möchte er erst Ende Juli anfangen, und als Begründung schreibt er dem Stadtrat Baden: "Die eine Zeitlang anhaltende regnerische Witterung ließ mich befürchten, daß die Badegäste davon zurückgehalten, erst später eintressen würden... auch hatte ich die Eröffnung der Eisenbahn, welche zum August erfolgen sollte, im Auge."

<sup>131</sup> Tatsächlich hatte später das Rentamt eine Rechnung für 60 flaschen Extrawein zu begleichen. Stadtarchiv Baden, Prot. des Gemeiderates, 5. August 1847 und 18. August 1847.

Voller Stolz blickten an diesem Tage die Badener auf den ersten schweizerischen Bahntunnel, der ganz in der Nähe ihrer Stadt ge= schaffen worden war, und dem lange Zeit während seiner Entstehung ihre Teilnahme und Bewunderung gegolten hatten, und nicht mindere freude bereitete ihnen die Bahnhofanlage<sup>132</sup>, die mit ihrem Aufnahme= gebäude, einer Bahnhalle, einem Heizhaus und einer Wagenremise an der Stelle der früheren Rentmatte erstanden war. Dereint mit den Bürgern aus dem nun von der Bahn befahrenen Limmattale und den großen Männern Zürichs erlebten sie diesen in der schweizerischen Eisenbahngeschichte so bedeutungsvollen Tag. Da uns die Archive nichts zu sagen wissen über den Berlauf der feier, versuchen wir, mit Hilfe der Darstellung des Einweihungsfestes in einer damaligen Zeitung<sup>133</sup> jenen großen Tag, wie er den Badenern sich bot, mitzuerleben, jenen Tag, von dem es in diesem Zeitungsberichte beift, "daß er, wenn er auch von keinem Sonnenschein verklärt war, doch licht und glanzvoll genannt werden darf, da er einer Feier galt, die vor uns so viele Nationen mit dem Bewuftsein begangen haben, daß nun eine der schönsten Eroberungen des menschlichen Erfinder= geistes ihr Eigentum geworden sei". Nach einer ersten Begrüßung der aargauischen Behörden und vieler Gäste, zu denen auch der Ba= dener Stadtrat gehörte, im geschmückten Wartsaale des Bahnhofes von

<sup>132</sup> Die Bahnhöfe von Zürich und Baden waren absichtlich zu umfangreich angelegt worden, damit sie auch später bei einem größern Verkehr den Unforderungen gewachsen sein sollten.

Um 10. februar sandte M. Escher-Heß den Plan des Bahnhofs Baden an den Stadtrat. Leider ist er heute im Stadtarchiv Baden meines Wissens nicht mehr vorhanden. In der Beschreibung der Bahnhofanlage anläßlich des Einweihungsfestes lesen wir: "Das Bahnhofgebäude zu Baden hat nur eine kleine Bahnhalle, vor welcher gegen die Straße hin das Aufnahmegebäude und auf der andern Seite rückwärts das Heizhaus liegt. Dieser gefällige und freundliche Bahnhof ist, wie der großartigere von Zürich, dem gegenwärtigen Standpunkt des Eisenbahnwesens angelegt und entsprechend eingerichtet. Die Gebäude des einen wie des andern sind ohne Luzus, aber mit sichtbarer Solidität und in edlem Stile ausgesührt. Allgemein wurden Anlagen und Einrichtungen als dem Zweck angemessen gerühmt, und in Vergleichung mit ähnlichen Gebäuden anderer Bahnen von Sachkundigen als vorzüglich herausgehoben. Daß der Bahnhof von Baden durch Herrn f. Stadler entsworfen und unter seiner Leitung ausgesührt worden ist, ist bekannt." Das Stationsgebäude von Baden hatte 93 383.48 Franken gekostet.

<sup>133</sup> Neue Zürcher Zeitung, 9. August 1847, und Eidgenössische Zeitung, 8. August 1847, Nr. 216. Die Schilderung der Einweihungsfeier lehnt sich im wesentlichen an diese beiden genannten Zeitungen.

Zürich durch den Präsidenten der Direktion, Martin Escher-Bek, und nach einem Rundgang durch die Bahnhofanlagen, verließ der Zug punkt 1 Uhr mit etwa 140 Personen, unter ihnen Gäste aus der ganzen Schweiz und auch aus dem Ausland, Zürich und setzte sich in fahrt Richtung Baden. Die Cokomotive "Uare" war vorgespannt, reich bekränzt mit Blumen. "Auf ihrem Vorderteil standen zwei zurcherische Cokomotivführer in alter Waffenrüftung, mit Bannern in der Hand, ein dritter, ebenfalls aus dem Kanton Zürich, leitete die Maschine. Hinter der Cokomotive folgte ein Wagen mit trefflicher Musik." Diesem schlossen sich die übrigen Wagen an, schön und bequem, die mit ihrer Einrichtung und leichtem Bange allgemein die Reisenden erfreuten. Sängs der Bahnlinie zeigten sich die Wärterhäuser sorafältig geschmückt von den Bahnwärtern mit Eichenlaub und Blumengirlanden. Gegen Baden hin hellte sich der himmel auf und erlaubte es der hohen Reisegesellschaft, den Ausblick auf die lieb= lichen Gestade der Limmat zu genießen. fern erblickten sie noch die Höhenzüge über Zürich, und in der Richtung der Cokomotive grüßten von weitem schon die Hügel rings der Bäderstadt. Nach einer fahrt von 35 Minuten, für die die Reisenden mit der Postkutsche rund 5 Stunden gebraucht hätten, erreichten sie diesen festlichen Ort. Auf dem Schloßberg wehte eine fahne, und zum Empfang der Gäfte ertönten freudenschüffe aus Böllern und flinten, als der Zug an den Zuschauern vorbei fuhr, die dicht gedrängt zu beiden Tunneleingängen sich aufgestellt hatten, und in dem mit Blumen reich geschmückten Bahnhof anhielt. Auf dem Weg zu den Bädern überspannte "ein kolos= fales Cor von Caubgewinden" mit "passender Inschrift" die Straße. Im Gasthof zum Schiff besammelten sich die Gäste nach der Bahnfahrt und Tunnelbesichtigung zu einem heitern, "splendiden" Mittagsmahle. Trinksprüche wurden an der Tafel im großen, hellen Saale des Bafthofes ausgetauscht. Aus ihnen allen klang die Freude darüber, daß dieser erste und vielfach schwere Schritt auf dem dornenvollen Weg getan und das Werk wohl gelungen sei. Auch die Hoffnung wurde laut, mit der Inbetriebnahme dieser ersten Strede dem Unternehmen viele freunde gewinnen zu können und in allen den Sinn für die Bedeutung der Eisenbahnen zu weden, sodaß die Weiterführung der Strede nicht einem derartigen "Ausbeutungssystem" mehr gegenüber= zustehen habe, wie dies im aargauischen Limmattal der fall gewesen. Es fehlte nicht an den Untworten der Vertreter der Regierung des

Aargaus, die auch in dieser Beziehung für die Zukunft das beste hoffen ließen. Nach dem Bankett fanden sich die Gäste zu einem Kaffee im Wartsaal des Aufnahmegebäudes zusammen. Hier hielt Regie= rungsrat Waller vor der Trennung noch eine letzte Rede, um darin mehr als es bisher geschehen, den Dank des Aargaus auszudrücken. Dieser Dank galt, unter hinweis auf das, was ein anderer Escher für die Linthunternehmung getan, vor allem dem Manne, der sich nun mit so viel Hingebung der Eisenbahnunternehmung gewidmet hatte; in Unlehnung an die Prägung Escher von der Linth nannte er ihn Escher von der Eisenbahn. Um sieben Uhr brachte der Zug die Zürcher wieder nach ihrer Beimat zurück, "nachdem sie im befreundeten Aargau und im gastfreundlichen Baden mit dem heiteren Bewußtsein eines Sieges eingezogen waren, durch welchen die Besiegten zugleich Sieger und das eroberte Cand gleich gewinnendes wurde. Kein Miß= ton hatte die feier des Tages gestört; wohl aber waren die Teil= nehmer, so sehr sonst viele derselben durch Alter, Lebensverhältnisse, Überzeugungen und Unschauungsweise voneinander abweichen mö= gen, sich dessen recht bewußt geworden, daß solche Wege es sind, auf denen die Schweiz am ehesten Kraft und Einigung erlangen kann."

### IX

## Betriebsaufnahme und letzte Aufgaben 1847 und 1848

Um 9. August 1847 wurde der regelmäßige Betrieb auf der Strecke Zürich—Baden aufgenommen. Jeden Tag verkehrten nach dem damasligen fahrplan vier Züge in jeder Richtung. Un Sonns und feierstagen schaltete die Bahnverwaltung bei günstiger Witterung noch je einen fünsten Zug ein. Kreuzungen auf den Stationen innerhalb der Strecke kamen nicht vor; auf der ganzen Linie war immer nur ein einziger Zug in fahrt<sup>134</sup>. Die fahrdauer, die Ausenthalte in Alts

<sup>134</sup> Von Unfang an hatte man das Trasse für zwei Geleise vorgesehen, doch war vorläusig nur eines gelegt worden.

stetten, Schlieren und Dietikon eingerechnet, betrug 45 Minuten. Auf den Bahnhöfen brauchte es, um die paar Züge zu bedienen und die laufenden Arbeiten zu erledigen, nur wenige Angestellte und Bahnwärter. Etwa bis Mitte Februar 1848 führte auf dem Bahnhof Baden Kaspar Ulrich Nieriker, ein Mann, der schon seit Jahren der Bahn in Baden selbst und allgemein durch sein Wirken in Kommissionen wertvolle Dienste geleistet hatte, noch alle Geschäfte. Nach seinem Rücktritt amtete "Obereinnehmer" Meyer als Bahnhofvorstand. Ein Portier, Ulrich Uppenzeller aus Höngg, und die Bahnwärter<sup>135</sup> stan= den ihm als Behilfen bei. Sie alle, auch der "Obereinnehmer", waren, "weil sie durch ihren Dienst an Ort und Stelle gebunden, von der Dienstleistung beim Brandcorps" befreit. Trotz des schlechten Wetters, das in diesem August herrschte, wagten viele eine Kahrt. Auch die Schuljugend durfte mit der Bahn reisen. Schon am 11. August stellte die "Jungfer Cehrerin Unna Kappeler das Unsuchen", der Stadtrat möge der obern Mädchenschule neben dem ordentlichen Beitrag noch einen "außerordentlichen" von 24 Franken bewilligen. Um folgenden Tage wollte die Cehrerin mit ihren Mädchenklassen nach Zürich reisen. Da nun keine Gemeinderatssitzung mehr stattfand, mußte das Gesuch auf dem Zirkularweg behandelt werden. Die Stadträte gaben alle ihre Einwilligung zu dieser neuartigen Schulreise und sprachen ihr auch ihre finanzielle Unterstützung zu. Stadtrat Baldinger bemerkte zwar auf dem gemeinderätlichen Aundschreiben: "Die Direktion wird für die großen Opfer, so Baden gebracht, auch noch der Unschuld ein Opfer bringen können." Auch J. Meyer-Attenhofer setzte seine Meinung auf das Schreiben, er "wollte nicht mit der einten Hand nehmen, was die andere gegeben". Im selben Sommer wurde das übliche Jugendfest nicht abgehalten, dafür erhielten die 62 Bezirksschüler ebenfalls die Erlaubnis, in einem "angemessenen Ausflug auf der Bahn nach Zürich" zu reisen. So waren es vom 9. bis 29. August nach den An= gaben der Bahndirektion 24 836 Personen, die mit der neu erbauten Bahn fuhren, und an der Aktionärversammlung vom 2. September konnte der Berichterstatter mit Befriedigung feststellen, "daß die Eisen= bahn von den Bewohnern der in ihrer Nähe gelegenen Gemeinden immer mehr benutzt werde". Aber der Besuch ging nach kurzem zurück. Dielleicht, weil die Bahn den Reiz der Neuheit für die Öffentlichkeit schon verloren hatte, gewiß aber, weil die damaligen unsichern Der=

<sup>135</sup> Ein Bahnwärter bezog damals ein Jahresgehalt von 400 franken.

hältnisse der Zeit auch ihre nachteilige Wirkung auf das Bahnunter= nehmen ausübten. Noch im selben Jahre brach der Sonderbundskrieg aus, und bald darauf kam es in den Nachbarländern zu revolutionären Aufständen. Dies alles beeinträchtigte den Handel und Verkehr, ein Gefühl der Unsicherheit hemmte den Unternehmungsgeist, und so konnte auch diese erste schweizerische Bahn den erhofften Aufschwung nicht nehmen. Die Bahngesellschaft entschloß sich darum, in diesen unsichern Zeiten den Bau an der geplanten hauptstrecke nach Koblenz und an der Zweiglinie nach Aarau vorläufig zu unterbrechen. Es wurden lediglich noch die im Mai 1846 aufgenommenen Vermessungsarbeiten auf den beiden Strecken zu Ende geführt, und dann entließ die Bahndirektion das geschulte Ingenieurpersonal. Nur eine kleine Zahl von Ungestellten blieb im Dienst und leitete nach der Betriebsaufnahme den Abschluß der laufenden Geschäfte: Un der Bruggerstraße waren noch Expropriationen auszuführen; Grundstücke, die man für den Bau der Bahnanlage erworben und derer man nun nicht bedurfte, sollten wiederum verkauft werden; es galt die Zusammenarbeit von Bahn und Post in die Wege zu leiten und die Erhebung der kantonalen Zölle zu regeln. Auch gingen immer noch forderungen ein, die geprüft werden mußten; gar mancher wollte an den Entschädigungen der Bahn reich werden; und "die unbehilflichen Organe der Direktion hatten", wie Weißenbach, der Präsident der Schatzungskommission an Candammann Siegfried am 23. September 1847 schrieb, "gegen= über den überspannten Belüsten der Besitzer keinen leichten Stand".

Don allen diesen Aufgaben organisatorischer Art, die es noch zu erledigen gab, war wohl eine der wichtigsten die, die Postkurse, die bisher die Strecke Zürich—Baden bedient hatten, in den Bahnverkehr einzubeziehen, und dazu noch neue Postlinien mit Anschluß an die Bahn zu schafsen, um auf diese Weise das Einzugsgebiet der Bahn zu erweitern und damit auch die Jahl der Reisenden zu vergrößern. Alle Postkurse zwischen Zürich und Baden konnten allerdings nicht aufgehoben werden, da nur wenige Jüge verkehrten und zudem gar keine zur Nacht. Zuerst, am 31. Dezember 1847, wurde die direkte Postverbindung zwischen Zürich und Baden, die seit dem 1. Juli 1842 bestand, aufgehoben. Vom 1. August 1848 an führte man den "Berner Tageilwagen" derart, daß die Reisenden "mit sichtlichem Vorteil" in Baden zu ihrer Weiterreise die Bahn benützen konnten. Hingegen geslang es nicht, eine gleiche Jusammenarbeit mit der Basler Postkutsche

zustande zu bringen; sie suhr weiterhin nach Zürich, neben der Bahn, als ob diese gar nicht bestünde. Als neue Kurse wurden auf Wunsch der Bahngesellschaft von Baden aus eine Postverbindung nach Schinzenach Bad und eine nach Zurzach geschaffen, beide im Jahre 1848. Die endgültige Sösung aber der Frage über die Zusammenarbeit von Bahn und Post brachte die neue Bundesversassung. Mit Art. 33 wurde das Postwesen zur Verwaltung dem Bund übergeben und damit der Kompetenz der Kantone entzogen. Dom 3. Januar 1850 an verkehrten überhaupt keine Postwagen mehr zwischen Zürich und Baden. Alle Reisenden der Berner= und Baslerroute, in den Tag= und Nachtkursen, übernahm fortan die Bahn. Dasür verpflichtete sich die Bahngesellschaft allerdings auch, noch mehr Fahrten einzuschalten<sup>136</sup>.

Von großer Bedeutung war sodann die Regelung der aargauischen Grengzölle gegenüber dem Kanton Zürich. Aus der Zusammensetzung des Wagenparkes ersehen wir, daß die Direktion ursprünglich gar nicht beabsichtigt hatte, große Gütermengen mit der Bahn zu beför= dern. Don den 40 Wagen waren 30 für Personen und 3 für Equipagen bestimmt, und nur 7 für Güter, nämlich 2 Diehwagen, 1 Güterwagen, 3 Bepäckwagen und 1 Kohlenwagen<sup>137</sup>. Die Bahngesellschaft hatte auch anfänglich der aargauischen Regierung versprochen, "keine zoll= und getränkesteuerpflichtigen Waren auszuführen". Darum sah sich die Regierung in Uarau auch nicht veranlakt, ein besonderes Zollreglement für den Bahnhof Baden zu erlassen. Doch schon Ende 1847 beschwerte sich der Zolleinnehmer von Baden bei der kantonalen "finangkommission darüber, daß die Bahn ihr Versprechen nicht halte "und nicht nur Passagiere und ihre Effekten spediere", sondern auch zollpflichtige Waren ein= und ausführe. Nach kurzen Verhandlungen wurde im frühjahr 1848 zwischen der Bahndirektion und der aargauischen Regierung ein Vertrag<sup>138</sup> geschlossen, wonach "Collis unter 2 Zentner inskünftig zollfrei sein sollten". Für den fall, daß sich diese Ub-

Die angeführten Veränderungen brachten eine Umgestaltung des Postwesens in Baden mit sich: Das Postamt in den Kleinen Bädern (Ennetbaden), wo die Postlinie Zürich—Baden geendigt hatte, wurde aufgehoben, dafür aber in den Großen Bädern eine Postablage eingerichtet; dazu kam noch eine Bahnhofpostablage, und der Kanton Aargau stellte einen dritten Beamten an, der ausschließlich diese neue filiale zu bedienen hatte.

<sup>137</sup> Wrubel S. 55 f.

<sup>138 &</sup>quot;Vertrag über Bewilligung zum Transport zoll- und getränkesteuerpflichtiger Gegenstände auf der Eisenbahn zwischen Zürich und Baden." KUU Eisenbahnakten.

machung "als Nachteil für den aargauischen Uerar" erweisen würde, war ihre Revision vorgesehen. Gleichzeitig erhielt die Finanzkommission den Auftrag, zu Ende des Jahres 1848 "die Zollerträgnisse des Zollamtes Baden mit denen früherer Jahre genau zu konfrontieren", und je nach dem Ergebnis der Untersuchung der Regierung ihre Vorsschläge zu unterbreiten. Auch diese Probleme fanden ihre endgültige Sösung noch im gleichen Jahre, als durch die neue Bundesversassung das gesamte Zollwesen eidgenössisch geregelt wurde. Und damit war wieder einmal eine Schranke zwischen den beiden Kantonen zur Seite geschafft worden, die wie schon so manche andere sich hemmend auf das Bahnunternehmen ausgewirkt hatte.

Um 30. Mai 1848, als alle Bauarbeiten längst beendigt waren und die Zahndirektion mit den Unternehmern schon abgerechnet hatte, machte der Stadtrat Baden gegenüber der Bahngesellschaft nachträg= lich die forderung geltend, daß sie den Schutt in den ihr seinerzeit zur Verfügung gestellten Steinbrüchen wegräume und damit den Stadt= graben vor dem Obern Tor auffülle139. Höflich aber bestimmt wies Martin Escher=Heß diese "höchst unerwartete Zumutung" zurück und erklärte, über diesen Punkt lägen keinerlei Ubmachungen vor. Schon vor der Benützung durch die Bahnunternehmer habe in jenen Stein= brüchen Schutt gelegen; seit längerer Zeit würden sie zudem wieder von andern ausgebeutet. Schlieflich machte Escher dem Stadtrat den Vorschlag, daß beide Parteien an Ort und Stelle die Sache besichtigten. Nachdem dieser Augenschein stattgefunden hatte, änderte Baden seine forderung dahin ab, daß es anstelle der Wegschaffung des Schuttes eine "Aversalsumme" von 300 franken verlangte. Da die Bahngesell= schaft aber etwa einen Monat lang mit ihrer Untwort zuwartete, teilte ihr der Stadtrat mit, wenn innert acht Tagen kein Bescheid in Baden eintreffe, werde er die Steinbrüche in den nächsten Tagen auf Kosten der Bahngesellschaft räumen lassen. Jetzt lenkte die Direktion ein und erklärte sich bereit, die geforderten 300 franken zu be= zahlen, allerdings auf die Urt, daß die Stadtbehörde diese Summe vom

<sup>139</sup> Die Stadtbehörde entfaltete in diesem Jahre im Bauwesen eine besonders rege Tätigkeit. Sie führte die Überwölbung des Stadtbaches sort, und das Bauamt ließ schon das Material bereitstellen, um die Weite Gasse neu zu pflästern und mit Trottoirs zu versehen, nachdem das Franzosenhaus und daneben das Haus des Drechslers Falk von der Gemeinde abgerissen worden waren. Die Wegräumung der "Kellerhälse", die auf diese Gasse mündeten, war vertraglich auch schon geregelt.

Wert des ihr seinerzeit versprochenen Bauholzes140 in Abzug bringen sollte. Damit war dieser kleinliche Handel, wie es nach der Betriebs= aufnahme wohl noch manchen zu erledigen gab, aus der Welt geschafft. Don ähnlicher, wenig großzügiger Haltung der Badener Behörde zeugt auch die Abrechnung über die Küche im Kapuzinerkloster, wo, wie wir gehört haben, die Bahngesellschaft im Winter 1846/47 ihren Urbeitern eine Suppe zubereiten ließ. Wenn damals der Stadtrat für die wenigen beschädigten Bodenplättchen und ein unbrauchbar gewordenes Türschloß von der Direktion eine Entschädigung verlangte, so spricht aus dieser Tatsache nicht mehr die Brokzügigkeit, die während des Baues der Bahn von Baden so oft an den Tag gelegt worden war. In einer andern frage wurde durch die unnachgiebige Haltung Badens gegenüber der Bahndirektion keine Einigung erzielt. Zweimal, im Upril und im November 1848, gelangte die Bahngesellschaft mit dem Ersuchen an den Kleinen Rat in Aarau, ihr die Bewilligung zu erteilen, im Bahnhofgebäude von Baden eine "Speisewirtschaft" zu eröffnen. Das erste Gesuch wurde von der aargauischen Regierung mit der Begründung abgewiesen, "es mache sich kein Bedürfnis zur Dermehrung der ohnedies zahlreich vorhandenen Wirtschaften in Baden geltend". Als die Bahngesellschaft auf ihrem Unliegen bestand, waren es die Badener Wirte, die sich für ihre Sache wehrten. Sie wandten sich in einer "Remonstration gegen das Speisewirtschaftsgesuch" ge= radewegs an die Regierung in Aarau, und der Stadtrat Baden unterstützte seine Bürger vom Wirtegewerbe, indem er in einem Schreiben ans Bezirksamt dartat, "daß eine Wirtschaft im Bahnhofe den hie= sigen Wirten mit Rücksicht auf die ihnen schon teuer anliegenden Ge= werbe von großem Schaden seie, und die Vorteile, welche man sich von der Eisenbahn für den Ort versprochen, und wofür die Gemeinde große Opfer gebracht, hiedurch illudiert würden". Der Kleine Rat schloß sich hierauf dem Badener Standpunkt an und wies das Gesuch der Bahngesellschaft zum zweiten Mal ab.

Dieser Urt waren die organisatorischen Aufgaben und kleinen Be=

<sup>140</sup> Der ursprünglich durch die Gemeinde Baden versprochene Beitrag von 225 Stämmen Bauholz war nie abgeliesert worden. Während der Bauzeit kamen Bahnsgesellschaft und Stadt überein, die Stämme durch 70 Klaster Brennholz für das Heizen der Cokomotiven zu ersetzen. Später erklärte sich die Bahngesellschaft auf den Vorschlag Badens bereit, fr. 670.— an Stelle dieser 70 Klaster anzunehmen. Von dieser Summe wurden jetzt die fraglichen fr. 300.— abgezogen, sodaß Baden schließlich fr. 370.— an Stelle der 225 Stämme bezahlte.

schäfte, die es nach der Betriebsaufnahme von der Bahngesellschaft und den Behörden noch zu erledigen gab. Die auf die Eröffnung der Bahn folgenden Jahre brachten allerdings weder dem Unternehmen. noch der Badener Bevölkerung den wirtschaftlichen Erfolg, den die Befürworter der Bahn vorausgesagt hatten. Auch in Baden merkte man nichts von dem großen fremdenzustrom141, den man der Stadt so manches Mal, wenn es galt, Opfer zu bringen, in Aussicht gestellt hatte. Die Enttäuschung hierüber spüren wir ebenfalls in einer Rede von Gemeindeammann Hanauer, die er am 12. Mai 1848 vor der Ortsbürgergemeinde hielt, und die umso mehr Gewicht hat, als Hanauer stets zu den eifrigen Befürwortern der Bahn gehörte: "Wir können es nur bedauern, daß die seitherigen politischen Ereignisse der fortsetzung dieser ersten schweizerischen Eisenbahn hindernd in den Weg getreten sind, doch, gewiß nur vorübergehend. Mit der Konsoli= dierung der neuen politischen Zustände, mit der Herstellung des Kredites wird auch die Stunde für die fortsetzung und Vollendung des so wichtigen Verkehrsmittels schlagen, und werden sich demselben neuer Mut und frische Kräfte zuwenden." Die Gründe des geringen Erfolges lagen allerdings zum kleinsten Teile in dem neu geschaffenen Werke selbst, das zwar die Nachteile einer Cokalbahn aufwies, viel= mehr haben wir in den unsichern politischen Verhältnissen im In- und Auslande und der damit verbundenen wirtschaftlichen Krise die Ursachen dafür zu sehen, daß das Bahnunternehmen nach dem ersten kurzen Aufschwung in jenem August 1847 sich nur mühsam behauptete. Erst viele Jahre später erfüllte sich die Hoffnung, die allerdings wenig zuversichtlich aus der Rede Hanauers geklungen hatte: 1856 konnte die Linie bis Brugg erweitert und dem Betrieb übergeben werden, 1858 wurde die Zweiglinie nach Agrau beendet, und endlich im Jahre 1859 war die ursprünglich als Hauptlinie gedachte Strecke von Turgi nach Waldshut vollendet. So galt es in zähem Schaffen Schritt um Schritt jenem Ziele näher zu kommen, das die aargauische Regierung in ihrem Dankesschreiben<sup>142</sup> nach der Einweihungsfeier an die Direktion der Nordbahngesellschaft als hohe Aufgabe der Bahn hingestellt hatte, in

<sup>141</sup> Lezirksamtmann Geißmann hatte am 12. Juli 1847 dem Stadtrat den Vorsschlag gemacht, die Ortspolizei im Hinblick auf "die größere Personensrequenz" zu vermehren; daraus ersehen wir, daß man ernstlich mit einem großen Zustrom von Gästen rechnete.

<sup>142</sup> KUU Eisenbahnakten, 9. August 1847.

dem Wunsche: "Möge das neue, äußere Verkehrsmittel, welches bereits Aargau mit Zürich verbindet, mehr und mehr auch zur innern Annäherung der schweizerischen Völkerschaften und Interessen führen."

### Quellen- und Literaturverzeichnis

Abkürzungen: Prot. = Protokoll

KUU = Kantonsarchiv Aarau

### a) Ungedrudte

Kantonsarchiv Aarau

Protokolle des Kleinen Rates

Eisenbahnakten

Stadtarchiv Baden

Protokolle des Gemeinderates

Missiven

Protokolle der Ortsbürgergemeindeversammlungen

Aktensammlung der Ortsbürgergemeinde Baden

Sterberegister der katholischen und reformierten Kirchgemeinde

Archiv des Bezirksamts Baden

Umtsprotofolle

Bemeindearchiv Ennetbaden

Gemeinderatsprotofolle

Gemeindearchiv Killwangen

Gemeinderatsprotofolle

Bemeindeschluß-Buch

Gemeindearchiv Koblenz

Gemeinderatsprotofolle

Stadtarchiv Cenzburg

Protofolle des Gemeinderates

Miffiven

Gemeindearchiv Ober-Siggenthal

Protofoll der Gemeindeversammlungen

Protofoll des Gemeinderates

Gemeindearchiv Unter-Siggenthal

Protofoll der Gemeindeversammlungen

Protofoll des Gemeinderates

Bemeindearchiv Wettingen

Gemeinderatsprotofolle

Stadtarchiv Zürich

Protofolle des Kleinen Stadtrates

#### b) Bedruckte

Verhandlungen des Großen Rates des Kantons Aargau Rechenschaftsberichte des Kleinen Rates des Kantons Aargau Statuten der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft Statuten der Schweizerischen Nordbahn-Gesellschaft Protokolle der Aktionärversammlungen Protokolle der Generalversammlungen der Gesellschaft für Vaterländische Kultur im Kanton Aargau, 1843—1848

### Literatur

frider Bartholomäus, Geschichte der Stadt und Bäder Baden, Aarau 1880. frider Bartholomäus, Geschichte der Badener Stadtschulen, Selbstverlag Baden 1904.

fueter Dr. Eduard, Die Schweiz feit 1848, Zurich 1928.

Gubler Dr. Ferdinand, Die Anfänge der schweizerischen Eisenbahnpolitik auf Grundlage der wirtschaftlichen Interessen 1833—1852, Zürich 1915.

Largiader Dr. Unton, Geschichte von Stadt und Landschaft Zürich, Zürich 1945.

Ceuthold Dr. Rolf, Das Kadettenkorps Baden in den ersten 100 Jahren seines Bestehens, Baden 1945.

Luz Dr. Alfred, Die Anfänge der Schweizerischen Nordostbahn bis zur Vollendung des Stammnetzes (1852—1859), Hürich 1932.

Münzel Dr. Kurt, Das Kapuzinerkloster zu Baden 1593—1841, Neujahrsblatt der Apotheke f. X. Münzel in Baden für das Jahr 1945.

Münzel Dr. Uli, J. Mayer-Uttenhofer, Ein Badener Künstler des 19. Jahrhunderts, 1806—1885, Neujahrsblatt der Upotheke f. X. Münzel auf das Jahr 1939.

Münzel Dr. Uli, Der Badener Stadtturm, Zum 500jährigen Bestehen, Neujahrsblatt der Upotheke f. X. Münzel für das Jahr 1941.

Mathys Ernst, Männer der Schiene, Bern 1947.

Sidler Medard, Das Schiefwesen der Schützengesellschaft Baden von seinen Unfängen bis zur Gegenwart, Baden 1933.

Welti Oskar, Zürich—Baden, die Wiege der schweizerischen Eisenbahnen, Zürich 1946.

Wernly Audolf, Geschichte der Aargauischen Gemeinnützigen Gesellschaft (Gesellschaft für Vaterländische Kultur) 1811—1911, Aarau 1912.

Wernly Rudolf, Die Gemeinnützige Gesellschaft des Bezirks Baden 1811—1911 (Maschinenschrift, im Besitz der aargauischen Kantonsbibliothek).

Wrubel Dr. fritz, Die Schweizerische Nordbahn, Ein Beitrag zur Vorgeschichte der Nordostbahn, Zürich 1897.

Tich of te Dr. Ernst, Geschichte des Aargaus, Historische Festschrift für die Centenarseier 1903, Aarau 1903.

