**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

**Kapitel:** II: Vorarbeiten und Projekte 1838-1840

**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

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 Finangkommission, 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 zukünftigen 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 Uktienbetrages.

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, Suzern 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 Kosten 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 gerinaste 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.