

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: III: Finanzielle Schwierigkeiten und Auflösung der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft 1841
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: 10.02.2026

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

III

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 Beschluß³⁶ 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 angesehenen Männer, die den Bahnbau zu fördern suchten, ist 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 Aktien 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 gestellt, ob und wie weit sie sich an der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft beteiligen wolle. An 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 Wettingen³⁸ fahre, und er schlug vor zu prüfen, ob man vom Bahnunternehmen an Stelle einer Geldentschädigung Aktien 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 Antrag mehrheitlich gut

³⁶ Vgl. S. 18.

³⁷ Gubler S. 70 f.

³⁸ Durch die Klosteraufhebung im Aargau vom 13. Januar 1841 waren die Wettinger Klostergüter Staatseigentum geworden.

³⁹ 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 weitem um das Eisenbahnunternehmen interessieren könnte und sollte“. Die Abtretung von Land gegen Entschädigung in Aktien 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 weiteres tun und abgesehen davon, daß er der Bahndirektion gestatte, das Staatsland durch Aktien zu vergüten, selbständig Anteilscheine erwerben“. Dies könne der Kanton Aargau um so eher verantworten, als die im Jahre 1839 aufgestellte Ertragsrechnung die nötige Sicherheit der Geldanlage verspreche. Nochmals ließ sich der Kleine Rat, wie schon für den Dorerschen Antrag, von der Finanzkommission⁴⁰ beraten. Im Anschluß an ihren Vorschlag stellte die Regierung am 8. März an den Großen Rat das Gesuch, er möge ihr die Vollmacht zum Ankauf von 100 Aktien erteilen. Erst am 25. Juni beriet der Große Rat diese Frage und wies eine finanzielle Beteiligung ab, „in Berücksichtigung der gegenwärtig ungünstig sich gestaltenden Verhältnisse der Eisenbahn“. Aus diesem Entscheid ersehen wir, daß die Stimmung im Großen Rat sich innerhalb der letzten vier Monate völlig gewandelt hatte. Tatsächlich war das Ansehen der Bahngesellschaft gerade damals schwer erschüttert worden: Mit dem 31. Mai lief die Frist für die Einzahlung der 4 % des Aktienbetrages ab. Als es im Aargau bekannt wurde, wie wenig Zahlungen tatsächlich eingegangen waren, schwand jedes Vertrauen in das Bahnunternehmen. Das Ergebnis versprach tatsächlich wenig Gutes. Statt der 30 000 Aktien, die seinerzeit weit überzeichnet worden waren, gelangten nur noch 9 178 Anteilscheine zur Einzahlung, das heißt, statt 600 000 Franken standen der Bahngesellschaft bloß noch 186 440 Franken zur Verfügung⁴¹. Mehr als zwei Drittel der Aktionäre hatten sich also von dem Unternehmen abgewandt. Allerdings versagte hauptsächlich das spekulierende Ausland, indem von den 35 546 angemeldeten Aktien nur noch 4 096 zur Einzahlung gelangt waren; in der Schweiz selber hatte sich die Zahl von 9 175 auf 5 109 vermindert. Damit lag zwar

⁴⁰ Die Finanzkommission machte zwei Vorschläge: 1. Ankauf von 100 Bahnaktien durch den Kanton Aargau, 2. Ankauf von 60 Aktien neben der Landentschädigung, die ungefähr 12 000—14 000 Franken oder den Wert von 40 Aktien darstellte.

⁴¹ 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 Vertrauensschwund 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 Verständnis 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 finanziellen 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 erfolgreich verhandeln. 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 Aarau mit aller Entschiedenheit für die geplante Bahn eingesetzt, aber erst in diesem Jahre traten die Behörden im Namen des Gemeinwesens in Verbindung mit der Direktion. Auf Grund der Pläne schien es unabänderlich festzustehen, daß das Trasse in der Gegend von Baden auf dem rechten Rheinufer angelegt würde. Von einem solchen Verlauf der Bahnlinie versprachen sich die Badener für ihre Stadt wenig Nutzen; den einzigen Vorteil sahen sie darin, daß bei einem derartigen Projekt von der Bevölkerung keine wesentlichen Opfer gebracht werden mußten. Gemeindeammann 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

⁴² Gubler S. 74 ff.

Oberst Hegner von Winterthur, der damals gerade in der Umgebung Messungen durchführte, nach dem näheren Verlauf der geplanten Bahn bei Baden erkundigt. Die Antwort 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 Simmatufer durchzuführen, was es für die Stadt notwendig und wünschbar mache, sich durch eine Eisendrahtbrücke mit der Bahn von der Salzgasse (heutige Rathausgasse) aus in direkte Verbindung zu setzen, ein Unternehmen, welches etwa 200 000 Franken kosten würde“. Dieser eindeutigen Stellungnahme, die wenig Hoffnung 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 Gunsten der Bahn getan wurde. In den ersten Tagen dieses Monats machte nun ein Schreiben von Rentamtsverwalter D. Bürli bei den Stadtratsmitgliedern die Runde. „Von einem sehr ansehnlichen mit der Eisenbahnangelegenheit wohl vertrauten Hause“, führte er darin aus, „wird mir die Anzeige gemacht, daß gegenwärtig der wichtigste Augenblick zur Benutzung der Vorteile von dieser Bahn vorhanden sei, und die Stadt Baden ihr Möglichstes tun sollte, von diesen Vorteilen zu erhalten, daher in Abnahme von Aktien sich auszeichnen möchte.“ Deshalb 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 beförderlichst herumgetragen würden“. Sämtliche Gemeinderäte billigten Bürli's 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 Aktien, also im gleichen Umfang wie der Kanton Aargau, an der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft zu beteiligen. Eine solche

⁴³ 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.

⁴⁴ Ob schon die aargauische Regierung ihn wegen seiner Beteiligung am Aufbruch im Freiamt bis am 15. April im Amte suspendiert und mit einer Buße von 20 Franken samt Gerichtskosten belegt hatte, nahm er an diesem Geschäft 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 beschloß⁴⁵, der Ortsbürgergemeinde den Ankauf von 30 Anteilscheinen vorzuschlagen, „die schon besitzenden 12 Aktien eingerechnet“. Anfangs September erhielt alt Posthalter Nieriker von der Bahndirektion die Mitteilung, daß am 6. September drei Mitglieder der Direktion in Baden eintreffen würden. Diese Herren hatten die Absicht, sich mit den Vertretern Badens über die Richtung zu besprechen, die die Bahn in der Nähe der Stadt nehmen sollte. Ferner wünschten sie zu erfahren, „ob und welche Opfer Baden für den Fall, daß die Bahn bis hierher auf dem linken Emmatufser bleiben würde, zu machen bereit wäre“. Für diese Unterredung erhielten Stadtkammann Baldinger, Spitalverwalter Brunner und Kirchenpfleger Mäder vom Gemeinderat den Auftrag, mit den Zürcher Abgeordneten, Präsident Escher, alt Regierungsrat Eßlinger und Ingenieur Wild zu unterhandeln. Zwei Tage später, am 8. September, tagte der Stadtrat schon wieder. Die Beteiligten berichteten hier über die Verhandlungen mit den Vertretern der Bahn. Offenbar waren die Zürcher nicht ohne weiteres gewillt, das Bahntrasse in der Gegend von Baden aufs linke Emmatufser 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 Äquivalent gelten könnten“. Auch hatten die Zürcher Abgeordneten zu verstehen gegeben, „daß der Eisenbahngesellschaft durch Abtretung von Land und Lieferung von Baumaterialien wohl besser als durch Aktien-Übernahme gedient wäre“. Noch in der gleichen Sitzung besprach der Stadtrat seine Antwort an die Bahngesellschaft und legte fest, in welchem Umfange Baden Gegenleistungen bieten könnte. Am folgenden Tag gelangten die Vorschläge zur Genehmigung vor die Ortsbürgerversammlung und wurden durch Stadtkammann J. Baldinger überzeugend zur Annahme 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

⁴⁵ Stadtarchiv Baden, Prot. des Gemeinderates, 28. März 1841.

nutzen. Ohne Abänderung wurden denn auch die Vorschläge gutgeheißen. „Die Gemeinde Baden“, so lesen wir, „anerbietet sich, wenn die Bahnlinie hierorts auf dem linken, statt rechten Simmatufer durchgeführt, und ein Bahnhof zunächst der Stadt vor dem obern Tore errichtet wird, a) die für den Bahnzug erforderliche Strecke Landes, 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 Simmatufer, sondern ebenso um die Schaffung einer Bahnhofsanlage 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 Verhältnisse 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 Antwort der Zürcher Regierung stand noch aus. Aus der Ortsbürgergemeinde und dem Stadtrat wurde unverzüglich eine neue Kommission⁴⁶ aus sieben Mitgliedern, die Badener Bahnkommission, geschaffen, die mit der Bahngesellschaft die Verhandlungen zu führen hatte. Als Richtlinien sollten diese gemeinderätlichen Vorschläge dienen, die von der Ortsbürgergemeinde genehmigt worden waren. Diese neue Bahnkommission unterbreitete ihre Forderungen und Angebote schriftlich der Direktion und knüpfte nun an das Entgegenkommen der Stadt geradewegs die Bedingung, daß die Bahn linksufrig nach Baden zu führen sei. In ihrer Antwort⁴⁷ ging die Bahndirektion aber nicht ohne weiteres auf diesen Standpunkt ein. Sie wollte das Projekt „des rechtsufrigen Bahnzuges“, das so entschieden technische Vorteile bot, nicht leichthin zu Gunsten der Anlage auf dem linken Flußufer aufgeben, zumal da diese bedeutende

⁴⁶ Bezirksamtmann J. Borsinger (Präsident), Fürsprecher Bürli, Oberrichter Baldinger, a. Posthalter Nieriker, Architekt Jeuch; als Vertreter des Gemeinderates: Stadtmann Baldinger und Spitalverwalter Brunner.

⁴⁷ Stadtarchiv Baden, Missiven, 18. September 1841.

Mehrkosten erfordern würde; jedenfalls müßten, wie sie schrieb, von Baden „entsprechende Compensationen“ geboten werden. Um aber das „lebhafteste Interesse“, welches die Bevölkerung der Bäderstadt befundet hatte, nicht zu enttäuschen, und um die Verhandlungen zu einem guten Ende zu bringen, empfahl die Direktion nochmals eine Besprechung mit den Herren Escher, Eßlinger und Wild, die zudem Oberst Hegner, der seinerzeit alle Vorarbeiten in der Gegend 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 Anweisen eines Platzes zum Bahnhof eines der wirksamsten Mittel sein dürfte, um den Zug der Eisenbahn auf dem linken Emmatufser zu befördern und zur Ausführung zu bringen“. — „Eine solche Leistung jedoch“, glaubten die Badener-Vertreter, „werde die Gemeinde in bedeutende Unkosten versetzen“. An der folgenden Ortsbürgergemeinde vom 2. Oktober trat der Präsident der Bahnkommission, Bezirksamtmanu Borfinger, mit allem Nachdruck für die Schaffung einer Bahnlinie auf dem linken Emmatufser ein. Er legte den grundsätzlichen Unterschied zwischen einer rechtsufrigen und einer linksufrigen Bahnführung dar. Abgesehen von den aus der geographischen Lage sich ganz von selbst ergebenden Vorteilen verkehrstechnischer Art, 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 baldige neue Gebäude, „Wirtshäuser, Ökonomiegebäude, Werkstätten“ erstehen würden, und fürchtete, daß von dieser neuen Siedelung aus „den in der Stadt bestehenden Anstalten“ und den hier wohnenden Arbeitern eine unerwünschte Konkurrenz erwachsen würde. Auch war nach seiner Meinung durch eine rechtsufrige Bahnhofsanlage 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 Bahnhofsanlage auf dem Wettingerfeld, also auf dem rechten Ufer der Emmat, 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 Ummatufer geführt würde, waren die Ortsbürger also gewillt:

1. der Bahngesellschaft 3—4 Jucharten Land für das Trasse unentgeltlich 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 Aktien der Bahngesellschaft abzutreten. An den Gemeinderat erging deshalb der Auftrag, den Ankauf der ganzen Gublerschen Liegenschaft⁴⁸, das Franzosenhaus inbegriffen, durch die Gemeinde in die Wege zu leiten. Falls die „Gublersche Matte“ nicht erworben werden könnte, sah man vor, für ungefähr 12 000—14 000 Franken Aktien zu zeichnen⁴⁹. Eine Woche später, am 13. Oktober, traf die Antwort der Bahndirektion ein. Sie war einhellig der Ansicht, „daß diese Anerbieten 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 Maße davon ab, wie Punkt 4, das heißt die Landabtretung für den Bahnhof, gehandhabt werde. Es wäre unbedingt zu verlangen, schrieb die Direktion, daß das Land zu einem Preise abgetreten werde, „der bei Abänderung des Bahnzuges die zu bringenden Opfer kompensieren würde. Im Falle einer Ausführung müßte dieser Umstand von großem Gewichte sein“. In ihrer Antwort versprachen die Zürcher sodann, die

⁴⁸ „Das sogenannte Franzosenhaus, nebst dahinter liegenden Gärtlein und Waschkütte, 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.

⁴⁹ 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 Ummatufer 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 Aktionäre über die Ausführung überhaupt fassen werden, teils von den Maßnahmen, 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 Generalversammlung der Aktionäre nicht mehr viel Gutes. Am 5. Dezember 1841 fand auf dem Rathause zu Baden⁵³ diese Versammlung statt, die den Entscheid 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. Gerade 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 Maße zu liefern bereit gewesen, Wald sollte für den Trassebau 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 Generalversammlung 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 Antwortschreiben hatte durchblicken lassen, eingestellt. Der Gemeinderat Baden bemühte sich auch nicht weiter um den Ankauf des Franzosenhauses und der „Gublerschen Matte“⁵⁴. Alles blieb beim alten.

⁵⁰ Stadtarchiv Baden, Prot. des Gemeinderates, 27. Oktober 1841.

⁵¹ Vgl. S. 31.

⁵² Vgl. S. 30.

⁵³ Vgl. Badener Neujahrsblätter 1947 S. 14 ff., Rolf Feuthold, Aus der Entstehungsgeschichte der Spanischbrötlibahn.

⁵⁴ In den damaligen Verhandlungen mit dem Gemeinderat Baden verlangte

Am 14. Januar 1842 zeichnet das Badener Ratsprotokoll noch die Rückzahlung des einbezahlten Aktienkapitals durch die Bahngesellschaft auf. Damit waren die letzten Bindungen abgebrochen⁵⁵.

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. Am 8. März 1843 kamen Regierungsrat Ed. Sulzer und alt Erziehungsrat M. Eßlinger, als Abgeordnete Zürichs nach Aarau, um sich dort mit Regierungsrat Oberst Frey-Herosé und Oberstlt. Herzog über die Anlage 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 entschließen könne, tatkräftig mitzuhelfen. Ihr geplantes Werk stand für sie fest, und vom Aargau verlangten sie nur noch eine „baldige und bestimmte Antwort“. Von einer Zusammenarbeit mit Baselstadt und -land sahen die Zürcher ab. Die gleichgültige Haltung während der Aktienzeichnung⁵⁶ 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 Verbindung mit dem Aargau festzulegen, „in welcher Richtung und auf welche Weise der Bau 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 Waschkütte, allein.

⁵⁵ In Baden waren im ganzen 18 Anteilscheine gezeichnet worden. Daraus ist ersichtlich, daß die von Stadtrat Bürli angeregte Subskription von ganz geringem Erfolg war. Aktien hatten gezeichnet: Spitalamt Baden 12 Stück, Spitalverwalter Brunner 3 Stück, J. Ludwig Brunner 1 Stück, Anton Dorer 3. Bären 2 Stück.

⁵⁶ Gubler S. 74. Der Kanton Zürich zeichnete damals 4334 Aktien, Baselstadt 131, Baselland 28.