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: IV: Badener Petitionen 1843

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: 10.12.2025

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

Um 14. Januar 1842 zeichnet das Badener Ratsprotokoll noch die Rückzahlung des einbezahlten Uktienkapitals durch die Bahngesellsschaft 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. 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 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 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.

⁵⁵ 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.

⁵⁶ 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=

⁵⁷ 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

⁵⁸ 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.

⁵⁹ 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 Schreiben 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

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

⁶² 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

⁶³ 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."

⁶⁴ 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 folche 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. Don 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 finangkraft. 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

⁶⁵ 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-