**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:** VI: Badener Bahnhoffragen und die Expropriationsschwierigkeiten im

aargauischen Limmattal 1846

**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

## Badener Bahnhoffragen und die Expropriationsschwierigkeiten im aargauischen Simmattal

1846

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

<sup>83</sup> Stadtarchiv Baden, Miffiven, Zürich, 28. Dezember 1845.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## VII

# Bauarbeiten im aargauischen Limmattal von Spreitenbach bis Baden

1846

Die Ernte des Jahres 1846 war eingebracht, und die Arbeiten am Trasse im zürcherischen Simmattal standen schon seit Monaten in vollem Bang, als sie endlich auch auf aargauischem Boden aufgenom= men werden konnten. Nun galt es zuerst für die vielen Hunderte von Arbeitern, die aus dem Inlande und Auslande zu den Baustellen strömten, geeignete, das heißt billige und nahegelegene Unterkunfts= stätten zu schaffen. Dies war nicht leicht, zumal, da die Dörfer auf dem rechten Limmatufer, wo noch Quartiere zu finden gewesen wären, durch den Fluß von den Arbeitsplätzen abgeschnitten waren. Es fehlte in dieser Begend an Brücken und fähren über die Limmat. Zwar hatte schon im Mai die Nordbahngesellschaft von der aargauischen Regierung die Bewilligung erhalten, in der Nähe von Würenlos, da dieses Dorf noch Arbeiter aufnehmen konnte, eine fähre zu errichten. Zur Ausführung gelangte dieser Plan jedoch nie. Immer mehr war man zur Überzeugung gekommen, daß eine Kähre auch mit zwei Schiffen dem Verkehr nicht genügen würde, und zudem hielt man diese Urt der