Zeitschrift: Badener Neujahrsblätter

Herausgeber: Literarische Gesellschaft Baden; Vereinigung für Heimatkunde des Bezirks Baden

Band: 31 (1956)

Artikel: Aargauische Städte in der Tragödie um die Nationalbahn

Autor: Mittler, Otto

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-322585

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: 20.08.2025

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

Aargauische Städte in der Tragödie um die Nationalbahn

von Otto Mittler

1935 hat die Stadt Baden die letzte Rate zur Tilgung der Nationalbahnschuld bezahlt und damit den Schlußstrich unter eines der düstersten Kapitel ihrer Geschichte gezogen. Kaum sonst einmal ist eine ausgedehnte Region unseres Landes mit großsprecherischen Prognosen und leichtfertigen Rentabilitätsberechnungen so sehr betört worden wie bei der vom Bodensee über Winterthur–Baden–Lenzburg–Zofingen–Lyss an den Genfersee geplanten Schweizerischen Nationalbahn. Diese sollte berufen sein, die «Eisenbahnbarone» zu stürzen, den schon bestehenden «Herrenbahnen» eine «Volksbahn» an die Seite zu stellen, die abseits von wichtigen Industriezentren und Verkehrspunkten auf kürzester Linie das Mittelland durchschnitt. Daß die Bahn eine ganze Reihe von Tälern zu überqueren hatte, schien ihren Initianten nur vorteilhaft zu sein. Die damit zu erwartende Steigerung der Anlagekosten kümmerte sie anfänglich so wenig wie die Tatsache, daß an den beiden Enden der Linie keine Punkte von wirtschaftlichem Gewicht lagen.

Der Kampf um diese Bahn, gegen die sofort die bestehenden Gesellschaften, vorab die Nordostbahn und die Centralbahn Front bezogen, wurde in Wort und Schrift mit beispielloser Leidenschaftlichkeit geführt. Ein Jahrzehnt lang waren die Lokalblätter wie die Tageszeitungen der beteiligten Gebiete mit Schmähartikeln gespickt, die in einer auf Anstand und Würde ausgerichteten Atmosphäre unweigerlich zu einer Kette von Injurienprozessen geführt hätten und erst seit dem Aufkommen der Diktaturen im politischen Kampf wie im diplomatischen Verkehr zur Selbstverständlichkeit geworden sind.

Zum Verständnis der allgemeinen Lage sei darauf hingewiesen, daß 1852 nach langen Auseinandersetzungen in der Schweiz das Prinzip der Privatbahnen gesiegt hatte. Der junge Bundesstaat überließ sogar Gesetzgebung und staatliche Aufsicht über die Eisenbahnen den Kantonen, dies gerade in der Zeit des Gründungsfiebers, in der die meisten Hauptlinien des heutigen Bahnnetzes entstanden, und in der trotz größten Schwierigkeiten der Geldbeschaffung die Gesellschaften aus Konkurrenzgründen zum Bau weiterer, selbst unwirtschaftlicher Linien förmlich gezwungen wurden. Die Kantone zeigten sich außerstande, die rechtliche und wirtschaftliche Seite der Probleme zu meistern. So mußte der Bund 1872 das Eisenbahngesetz erlassen und in der Verfassungsrevision von 1874 die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen als Bundessache erklären.

Vier Privatgesellschaften teilten sich damals in die wichtigsten Linien. Im Osten hatten die *Vereinigten Schweizerbahnen* (V.S.B.) die Strecken Chur - Weesen - Rapperswil - Uster - Zürich; Winterthur - St. Gallen - Rorschach - Sargans; Wil - Ebnat-Kappel und Weesen - Glarus gebaut. Die *Nordostbahn* (N.O.B) mit Sitz in Zürich betrieb die Schienenstränge Zürich - Brugg - Basel und Zürich - Aarau; dazu Zürich - Winterthur - Romanshorn; Zürich - Wädenswil - Ziegelbrücke - Glarus; Zürich - Zug - Luzern; Winterthur - Schaffhausen; Oerlikon - Niederglatt - Dielsdorf; Oerlikon - Bülach; Rorschach - Romanshorn - Konstanz und Turgi - Waldshut. Die *Schweizerische Centralbahn* (S.C.B.) mit Sitz in Basel besaß als wichtigste Strecken Basel - Olten - Luzern; Aarau - Solothurn - Biel; Aarau - Bern - Thun und Aarau - Muri. Im Westen der Schweiz bestanden Gesellschaften der Linien Jura - Bern - Luzern und der *Suisse Occidentale,* während im Tessin schon Teile der geplanten Gotthardbahn im Betrieb sich befanden.

Mit diesen «Herrenbahnen», die das schweizerische Verkehrsnetz beherrschten, sollten Volksbahnen in Wettbewerb treten, und Gemeinden sollten ihre Aktionäre und Eigentümer werden. Die Träger dieser Idee hofften damit auch dem Ruf nach Verstaatlichung der Eisenbahnen einen Auftrieb zu geben. Der Kampf spielte sich durchaus auf politischem Hintergrund, zwischen mächtigen Personen- und Parteiengruppen ab. Die Eisenbahnpolitik der 1860er Jahre war beherrscht vom Gegensatz zwischen Alfred Escher, dem Führer des zürcherischen Liberalismus und überragenden Vertreter der privaten Bahngesellschaften einerseits, und dem Berner Radikalen Jacob Stämpfli anderseits, der die Verstaatlichung der Bahnen forderte, schon 1863 aus dem Bundesrat zurücktrat und als Präsident der von ihm gegründeten Eidgenössischen Bank in Bern einen wesentlichen Einfluß auf die Geschicke der gegen Escher und Zürich gerichteten Nationalbahn bekam. Zu Stämpfli gesellten sich die Winterthurer Demokraten unter der Leitung des Stadtpräsidenten J. J. Sulzer und des Stadtschreibers Theodor Ziegler, eines gefürchteten Volksredners. 1869 hatte die demokratische Bewegung im Kanton Zürich eine Verfassungsrevision im Sinne der Ausweitung der Volksrechte durchgesetzt und die liberale Regierung gestürzt. Die Winterthurer Demokraten hielten nun die Zeit für gekommen, ihre Stadt zum Mittelpunkt eines neuen Bahnnetzes zu machen und dabei Zürich zu umfahren.

Im «Winterthurer Eisenbahnprogramm», das Linien auch durchs Tösstal, über Bauma nach Rapperswil und über Bülach nach Waldshut vorsah, bildete die Ost-Westtransversale vom Bodensee an den Genfersee das Hauptprojekt. Als Nationalbahn wurde sie anfänglich in zwei getrennten Abschnitten geplant und gebaut. Die Ostsektion verband Winterthur mit Kreuzlingen-Kon-

stanz und Singen. Die Westsektion sollte von Winterthur über Effretikon - Kloten - Seebach - Otelfingen nach Wettingen - Baden, von hier über Mellingen - Lenzburg - Suhr - Aarau nach Olten führen und über Solothurn - Payerne auf kürzestem Wege den Genfersee erreichen. Kaum wurde indessen das Projekt bekannt, so gelang es der Centralbahn, gerade das wichtigste Zwischenstück, die «Gäubahn» von Aarau über Olten nach Solothurn, durch Erwerbung der Konzession der Nationalbahn wegzuschnappen, worauf eine Ersatzlinie über Zofingen - Lyss projektiert werden mußte. Damit aber war Zofingen gewonnen. Die Stadt wurde neben Winterthur der stärkste Förderer der neuen Bahn, überspannte ihre finanzielle Kraft, stürzte die Einwohnergemeinde in Schulden und brachte die Ortsbürgergemeinde fast vollständig um ihr reiches Bürgergut.

Endpunkte der langen Transversale sollten Singen und Vevey sein. Die verkehrsreichen Städte Zürich, Aarau, Olten, Solothurn, Bern, Lausanne und Genf waren ausgeschaltet in offener Kampfansage an die Wirtschaftszentren, die die Herrenbahnen finanziert hatten. Wirtschaftliche und bahntechnische Erwägungen wurden leichtfertig mißachtet. In ihrem Standpunkt verbissene Politiker, nicht Fachleute, gründeten und leiteten das Unternehmen und schaufelten ihm schon in den Anfängen das Grab. Recht naiv hört sich die Theorie Zieglers an, wonach ein Hauptvorteil der Bahn darin liege, daß sie viele Talschaften anschneide und deren Verkehr an sich ziehe. Daß dadurch die Anlagekosten gewaltig sich steigerten, war für ihn ohne Belang. Die Folgen blieben nicht aus. Kaum war sie bis Zofingen gebaut, geriet die Bahn in Konkurs. Die Fortsetzung nach Lyss kam nicht mehr in Frage. Die Stadt Zofingen wurde nicht bloß um ihr Vermögen geprellt, sondern auch in der Hoffnung, Bahnknotenpunkt zu werden, bitter enttäuscht.

*

Die Gesellschaft zum Bau und Betrieb der Ostsektion der Nationalbahn konstituierte sich im Frühjahr 1872. Bald darauf traten die Winterthurer in Unterhandlung mit den an der Westsektion gelegenen Gemeinden. Sie durften mit regem Interesse in den Städten Mellingen, Lenzburg und Zofingen rechnen, da diese über die Führung des Hauptstranges Zürich - Bern via Brugg - Olten aufgebracht waren. In Baden waren Stadtammann Zehnder, der Herausgeber des Badener Tagblattes, und Nationalrat Fürsprech Bürli eifrigste Befürworter der Nationalbahn. Sie nahmen im Auftrag des Gemeinderates am 3. August 1872 an einer Konferenz in Winterthur teil. Man beriet vorerst über den Bau der Strecke Winterthur - Kloten - Baden. Auf der Heimreise erfuhr Bürli in Zürich, daß die Nordostbahn entschlossen sei, auf Grund des ihr zustehenden Rechtes die Strecke Bülach - Niederglatt - Otelfingen - Baden zu bauen,

sobald es der Nationalbahn mit ihrem Projekt ernst sei. Tatsächlich sind dann auf dem winzigen Raum beide Konkurrenzstrecken ausgeführt worden.

Beide Gesellschaften wandten sich im Februar 1873 an Baden mit Beitragsgesuchen. Der Gemeinderat entschied mit Stichentscheid, der Einwohnergemeinde nur die Subventionierung der Nationalbahn zu beantragen. In bezug auf die Höhe des Beitrages, d. h. der Aktienbeteiligung war die Haltung des Rates noch bedenklicher. Nach der grundsätzlichen Zustimmung waren nur zwei für 400 000, einer für 200 000 Fr., während die andern Mitglieder des siebenköpfigen Rates sich der Stimme enthielten. Am 13. Februar gelangte die Sache vor die Gemeindeversammlung. Der gemeinderätliche Bericht wies eingangs auf die Konzessionserteilung an Nationalbahn und NOB hin, erwähnte auch, daß Mellingen 300 000 Fr. schon beschlossen habe. In Baden sei von 111 Bürgern in einer Petition an den Gemeinderat eine angemessene Unterstützung des Unternehmens gefordert worden. Die geplante Linie bringe dem Kurort unverkennbare Vorteile, zumal bessere Verbindungen mit Reusstal und Freiamt. Bemerkenswert ist indessen die Argumentation der gemeinderätlichen Minderheit. Darin sind wesentliche Punkte, die zur Nationalbahn-Misère geführt haben, schon klar erkannt und ausgesprochen: Das Projekt sei für die Strecke Baden - Aarau (auf Grund der ursprünglich geplanten Linienführung!) in bezug auf die technische Anlage, Baukosten und Renditenberechnung höchst mangelhaft vorbereitet. Der Voranschlag von 6 Millionen für die Aargauer Linie sei bestimmt zu gering, da mehrere Flußübergänge und sonstige Terrainschwierigkeiten zu überwinden seien. Die Idee der Nationalbahn wurzle in Groll und Eifersucht der Stadt Winterthur gegen Zürich. Man wolle à tout prix die Nordostbahn konkurrenzieren. Baden stehe aber mit Zürich in freundschaftlichem Verhältnis. Zweifelhaftem Erfolg nachzujagen, sei nicht gerechtfertigt. Die bestehenden Bahnverbindungen Badens dürften durchaus genügen. Der Entscheid der Einwohnergemeinde erfolgte indessen erst am 30. Juni nach erregten Debatten und Pressepolemiken. Mit 202 gegen 147 Stimmen wurde eine Aktienbeteiligung von 500 000 Fr. beschlossen.

Den Verlauf des erregten Kampfes für und gegen die Nationalbahn zu schildern, bedürfte fast eines ganzen Buches. B. Fricker zeichnete die einzelnen Episoden bis unmittelbar vor der Drucklegung seiner Stadtgeschichte. Er veröffentlichte darin auch eine amüsante Blütenlese aus den sich befehdenden Zeitungen. Das «Badener Tagblatt» weiß besonders aufzutrumpfen. Es schreibt gegen die «Neue Zürcher Zeitung» am 21. Februar 1873, es sei eine plumpe Tendenzlüge, daß bezüglich des Baues die Nationalbahn zu den schwierigsten der Schweiz zähle. Ganz raffiniertes Strauchrittertum nur könne

die Ansätze der Nationalbahn als «windig» bezeichnen. Die Badener lebten nicht im Hottentottenlande. «Wir sind nicht die Heloten des obern Aargaus (?); wir werden die Vorwürfe der Kreditlosigkeit, die Verhöhnung unserer Bestrebungen, kurz all die schamlosen Bübereien (!) eines korrumpierten Staatsmatadorentums zu gelegener Zeit mit Zinsen heimzuzahlen wissen!» Und am 21. Juni: «Hören wir nicht auf das böse Gewäsch in bekannten Blättern, das die Gemeinde ohne stichhaltige Gründe vor Übereilung warnen will. Es ist dies die feile Stimme der Falschheit und des Verrates.»

Im August genehmigte die konstituierende Versammlung im Schwurgerichtssaal zu Baden unter dem Vorsitz von Nationalrat Bürli die Statuten und wählte die Gesellschaftsbehörden, den leitenden Ausschuß und den Verwaltungsrat. Im Ausschuß saßen der Winterthurer Stadtschreiber Ziegler als Präsident, Nationalrat Bürli, Stadtrat Huggenberg, Winterthur, Stadtrat Zimmerli, Zofingen, und Stadtrat Märki, Lenzburg. Im Verwaltungsrat führte der Zofinger Bankier Offenhäuser den Vorsitz. Neben drei Winterthurern gehörten ihm an: Stadtammann Suter, Zofingen, Stadtammann Saxer, Mellingen, Verwalter Schmid, Baden, Pfarrer Karrer und Dr. Thut, Entfelden, Kaufmann Seiler, Lenzburg, Fabrikant Matter-Hüssi, Kölliken, und je ein Mitglied aus den Zürcher Gemeinden Bassersdorf, Kloten und Buchs.

Nun ging man unter dem Schlagwort «Kampf den Eisenbahnherren» und mit dem ziemlich leichtfertigen Versprechen guter Rendite daran, das Aktienkapital unterzubringen. Auf Grund gesetzlich geregelter Beitragspflicht leisteten die Kantone Zürich und Thurgau an die Ostsektion zusammen Fr. 2 162 000.–, dazu ersteres an den auf seinem Gebiet liegenden Teil der Westsektion über 1,8 Millionen. Der Kanton Aargau, unbeschwert durch irgendwelche Regelung einer Subventionspflicht, erwarb in symbolischer Geste eine Gründungsaktie von Fr. 1000.–, was immerhin als Vertrauensakt gedeutet werden mochte und stimulierend auf die Gemeinden wirkte. Für die Ostsektion erreichten die Zeichnungen den Betrag von Fr. 6 400 000.–, für die Westsektion Fr. 8 081 000.–. Die ursprünglich vorgesehenen Summen der Gemeinden sind teilweise überzeichnet oder in Nachsubventionen erhöht worden. Die Beiträge der aargauischen Zeichner seien hier soweit möglich namentlich aufgeführt, wobei ein * die Nachsubvention bezeichnet.

1. Stadt Baden	Fr. 528 000.–	5. Stetten	Fr. 10 000.–
2. Fislisbach	« 10 000.–	6. Wohlenschwil	« 30 000.–
3. Dättwil	« 10 000.–	7. Büblikon	« 15 000.–
4. Mellingen	« 410 000.–	8. Mägenwil	« 50 000.–
	« 10 000.–*	9. Othmarsingen	« 60 000.–

10. Lenzburg	Fr. 500 000.–	15. Holzikon	Fr. 10 000.–
	« 80 000.–*	16. Uerkheim	« 10 000.–
11. Hunzenschwil	« 30 000.–	17. Safenwil	« 150 000.–
12. Suhr	« 120 000.–		« 30 000.–*
	« 40 000.–*	18. Zofingen	« 1 400 000.–
13. Entfelden	« 100 000.–		« 220 000.–*
14. Kölliken	« 250 000.–	19. Privataktionäre	« 367 000.–
	« 60 000.–*		

Dazu kam noch ein Betrag von Fr. 49 630.95 für Landabtretungen, deren Erlös in Form von Aktien bezahlt wurde. Unter den Privataktionären figurieren aus Baden J. Borsinger zum Verenahof mit Fr. 10 000.– und 71 weitere Bürger mit kleineren Beträgen. Die 56 zusätzlichen Aktien im Nennwert von Fr. 28 000.– werden im Rechenschaftsbericht der Einwohnergemeinde Baden für 1877 letzmals unter der Rubrik «Wertlose Papiere» aufgeführt. Es fällt übrigens auf, wie auch finanzschwache Gemeinden zum Teil erhebliche Beiträge geleistet haben. Am bedenklichsten ließ sich Mellingen in das Abenteuer hineinmanövrieren.

Die Baukosten der Westsektion waren schließlich auf 17 Millionen veranschlagt. Zum Aktienkapital von 8 Millionen mußte demnach noch ein Obligationenanleihen von 9 Millionen aufgenommen werden. Zur Beschaffung des Geldes schloß man mit der Eidgenössischen Bank in Bern und mit der Bank in Winterthur einen Vertrag, wonach das Anleihen versichert sein sollte durch eine Hypothek I. Ranges auf Bahn und Zubehörden, sowie durch die solidarische Garantie der vier Städte Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen. Die Garantiepflicht erstreckte sich auf Kapital wie auf Verzinsung.

Nicht ohne schärfste Opposition wurde im August und September 1873 die Übernahme der Garantie von den Einwohnergemeinden der drei aargauischen Städte beschlossen. Dabei war unter den vier Garantiestädten ausdrücklich erklärt worden, daß die solidarische Haftung nur nach außen hin zu gelten habe, indem die Gemeinden sich verpflichteten, den allfällig erwachsenden Schaden nach einem bestimmten Schlüssel unter sich zu teilen. Winterthur übernahm so 7/18 oder 3,5 Millionen, Zofingen 5/18 oder 2,5 Millionen, Baden und Lenzburg je 3/18 oder 1,5 Millionen. Die Einwohnergemeinde Baden beschloß die Garantieverpflichtung mit 203 gegen 161 Stimmen, Lenzburg mit 135 gegen 101 und Zofingen mit 389 gegen 32 Stimmen.

Gegen die Garantiebeschlüsse ergriffen die Minderheiten aller drei Städte den Rekurs an die aargauische Regierung, wurden aber zuerst von der Di-

rektion des Innern und in letzter Instanz vom Regierungsrat abgewiesen. Von Baden aus hatten schon 1873 der bekannte Maler und Stadtrat Meyer-Attenhofer und Mitunterzeichner gegen die Aktienzeichnung im Namen der Minderheit der Bürgerschaft rekurriert, waren aber mit der Begründung abgewiesen worden, es seien vorderhand (!) keine Besorgnisse in bezug auf die Vermögensverhältnisse der Gemeinde Baden zu befürchten. Ähnlich argumentierte die Regierung nun zur Abweisung des Rekurses gegen die Garantiebeschlüsse. Die Frage werde erst akut, wenn eine Inanspruchnahme der Gemeinde zufolge der Garantieverpflichtung eintrete! Daß dann eine Intervention des Kantons offensichtlich zu spät kam, wollte man nicht zugeben. Immerhin gesteht die Direktion des Innern bei den Verhandlungen über die Zofinger Beschwerde vom 6. Januar 1875, die aufgestellten Kosten- und Rentabiltätsberechnungen der Nationalbahn könnten Zweifel erregen. Man wolle deshalb auch die eidgenössischen Behörden, denen die Genehmigung des Projektes zustehe, auf diese Verhältnisse aufmerksam machen. Der Staat aber habe nicht das Recht, die in gesetzlicher Weise zustande gekommenen Gemeindebeschlüsse aufzuheben. Die Badener Rekursbeschwerde war unterzeichnet worden von Fürsprech Wilhelm Baldinger, Emil Baldinger, Theodor Bertschinger, R. Frei, Daniel Guggenheim, Meyer-Attenhofer, Notar R. Meier, M. Schaufelberger, Fürsprech Dr. Jäger, Friedrich Oederlin, Kommandant Dreyer und Gerichtsschreiber Nieriker. Bei dem erbitterten Kampfe, der um die Städtegarantie geführt wurde, konnte ein Mißerfolg der Auflage des Neunmillionen-Anleihens trotz Garantie nicht ausbleiben. Man hatte größte Mühe, die erste Serie mit 5 Millionen unterzubringen, was nur möglich war, weil Winterthur 1,9, Zofingen 1,3 Millionen übernahmen. Bei der ungeheuerlichen Belastung, die zumal Zofingen sich auferlegte, gab es kein Zurück mehr. Die zweite Serie des Anleihens im Betrag von 4 Millionen hatte schon gar keinen Erfolg. Der Streit um dieses Anleihen schadete dem schweizerischen Wirtschaftsleben und dessen Ansehen im Auslande mehr als die eigentliche Nationalbahnkatastrophe.

Ein Drittes kam nach Aktienzeichnung und Garantieverpflichtung hinzu. Winterthur und Zofingen setzten durch, daß die beiden Gesellschaften der Ost- und Westsektion 1875 fusioniert wurden, und dies ausgerechnet im Zeitpunkt, als bekannt wurde, daß die Baukosten im Ostsektor den Voranschlag um 2,5 Millionen überschritten, und daß die Aufbringung dieses Defizites fast unmöglich war. Nun erstanden selbst in Zofingen der Fusion Opponenten. Suter-Geiser, der spätere Nationalrat, wehrte sich in einer Broschüre dagegen, daß mit dem Ertrag des von den Städten garantierten Anleihens die Ostlinie saniert werden müsse. Nochmals setzte ein eigentlicher Lügenfeldzug

ein, mit dem die aargauischen Gemeinden im Februar 1875 auch für die Fusion gewonnen wurden. Die Linie Winterthur - Singen konnte mit etlichem Pomp eröffnet werden. Man wollte dabei dem Volke zeigen, daß es auf dieser Linie billig fahren dürfe, und unterbot sogar die Taxen der Privatbahnen. Trotzdem brachten die Betriebsergebnisse vom August bis Dezember 1875 durchschnittlich im Monat nur 643 Fr. je km ein, während sie bei der N.O.B. 4000 Fr. betrugen. Nach dem Bericht des vom Bundesgericht beim Zusammenbruch bestellten Liquidators hat die Westsektion an die Baukosten des östlichen Partners zirka 2,7 Millionen bezahlt.

Bald wurde deutlich, daß die Lage nicht zu retten war. Die Gemeinden sollten nochmals mit einer Nachsubvention im Betrage von 2 Millionen einspringen. Aber nun hatte man im Aargau genug. Man war erbittert über das ablehnende Verhalten der wesentlich günstiger gestellten Gemeinden der Ostsektion. Baden lehnte das Begehren, 80 000 Fr. daran zu beschließen, mit starkem Mehr ab. Andere, selbst Mellingen, dann Lenzburg, Suhr, Kölliken, Safenwil, stimmten den oben schon erwähnten Nachsubventionen zu. Zofingen leistete sogar nochmals 220 000 Fr.

*

Zur Katastrophe trug die Nordostbahn das Ihrige bei und suchte besonders im Güterverkehr den Betrieb der Nationalbahn zu erschweren. Es setzte zudem eine allgemeine Wirtschaftskrise ein, und der Verkehr ging zurück. Die Einnahmen der Linie Winterthur - Zofingen betrugen im Januar 1878 nur noch 331 Fr. je km. Das Jahr zuvor hatte man sie mit Ach und Krach vollendet, im September die Strecke Baden - Lenzburg - Zofingen, im Oktober Baden - Winterthur eröffnet. Dabei führten 30 überfüllte Wagen 2400 Personen gratis von Baden nach Winterthur, am folgenden Tage indessen in einem Zuge noch 6, in einem andern 10 Personen.

Innerhalb der Gesellschaftsleitung war es schon zu starken Differenzen gekommen. Heftige Klagen richteten sich gegen den ehemaligen Stadtschreiber, nunmehrigen Direktor Ziegler, derart, daß Stadtammann Matter in Zofingen aus dem Verwaltungsrat zurücktrat. Das Begehren um Zwangsliquidation wurde von 40 Gläubigern gestellt und im Februar 1878 vom Bundesgericht gutgeheißen. Ein Komitee der am Weststück interessierten Gemeinden erwarb auf der ersten Steigerung vom 30. August 1879 die Ostlinie um 3,4, die Westlinie um eine Million unter Vorbehalt der Zustimmung der Gemeinden. Schon vor der Versteigerung aber hatte Baden die Beteiligung abgelehnt. Andere Orte folgten. Der Verkauf fiel dahin. Es mußte im März 1880 eine zweite Steigerung stattfinden. Dabei wurde das Oststück von der Eidgenössischen

Bank in Bern um 3 150 000 Fr. erworben und nachher mit 40 000 Fr. Verlust an die Nordostbahn abgetreten. Diese hatte an der Steigerung das Weststück Winterthur - Zofingen um 750 000 Fr. erstanden – eine Strecke, die 17 Millionen gekostet hatte.

Der amtlich bestellte Liquidator, Albert Bärlocher, Kantonsrichter in Sankt Gallen, errechnete für die ganze Linie ein Defizit von 31 Millionen, die Konkurssteigerung brachte 4 Millionen ein. Das Aktienkapital von 14,5 Millionen war restlos verloren. Der Gesamtverlust belief sich, alle ungedeckten Obligationen inbegriffen, auf 28 Millionen. Der Konkursertrag der Westsektion war jammerhaft. Aber die Nordostbahn hatte ein brennendes Interesse daran, festzustellen, daß der Konkurrenzbahn höchstens ein Abbruchwert zukomme. Bitter für die Garantiestädte insbesondere wirkte nun die Tatsache, daß in der Konkursmasse die Ostsektion gerade um jene 2,7 Millionen höher verkauft wurde, die seinerzeit den Mitteln des Westsektors entnommen worden waren. Es zeigte sich, wie verhängnisvoll die voreilig beschlossene Fusion der beiden Teilgesellschaften sich auswirkte.

Für die Garantiestädte setzt nun der bittere Schlußakt der Tragödie ein. Die Zahlungspflicht gegenüber den Obligationären des Anleihens der 9 Millionen tritt in Kraft und wird in Gerichtsurteilen mehrfach erhärtet. Die Tragweite der Verpflichtung wird uns klar, wenn wir überblicken, welche Gesamtbeträge die vier Städte mit der Zeichnung von Aktien, mit Garantieverpflichtung und Übernahme von Obligationen auf sich geladen haben: Winterthur 8 026 000 Fr., Zofingen 4 120 000 Fr., Baden und Lenzburg je 2 028 000 Fr. Dazu zeichneten in Zofingen Private noch 148 000 Fr., wogegen in Baden von dieser Seite nur noch ein Betrag von etwa 50 000 Fr. erzielt wurde. Mit dem Einsetzen der Zahlungsschwierigkeiten hatte Winterthur vom Anleihen Obligationen für 3,5 Millionen, also in der Höhe der ihm zufallenden Garantiequote erworben. Diese ließ es 1881 beim Pfandbuchführer des schweizerischen Eisenbahndepartementes annullieren, womit sein Pflichtanteil getilgt war. Zofingen hatte insgesamt Obligationen im Betrag von 1 650 000 Fr. erworben. 1880 verkaufte die Gemeinde die Papiere unter dem Emissionskurs. Nach der Zwangsliquidation und nach dem Abzug des von Winterthur annullierten Anteils blieben von den 9 Millionen des Anleihens noch 5 480 139 Fr. ungedeckt.Davon kam die Konkursdividende von 8,2 Prozent oder 449 371 Fr. in Abzug. Es blieb somit der Betrag von 5 030 768 Fr., der gemäß Garantievertrag von Baden, Lenzburg und Zofingen zu verzinsen und auf den Verfalltag zurückzuzahlen war. Da aber nach außen immer noch die solidarische Haftung aller vier Städte bestand, zwangen die Gläubiger während und nach der Liquidation Winterthur zur Einlösung der verfallenen

Zinscoupons für die Jahre 1878 bis 1881. Dies war nach zürcherischem Gesetz während eines Konkursverfahrens möglich, wogegen nach aargauischem Gesetz der Schuldner erst nach Abschluß der Liquidation belangt werden durfte. Die aargauischen Städte machten sich dies zunutze, verweigerten jede Zinszahlung und wurden darin von Bezirks- und Obergericht geschützt, als Winterthur sie 1879 auf dem Rechtswege dazu zwingen wollte.

Im März 1881 erklärt das Bundesgericht die Liquidation als beendet. Damit heben von Seiten der Gläubiger die Betreibungen gegen die renitenten Garantiestädte an. Die Bank für Elsass-Lothringen in Strassburg läßt sie um 709 000 Fr. Kapital samt Zins für ein Jahr betreiben. Die Basler Bank La Roche, Söhne, klagt beim Bezirksgericht Lenzburg auf Bezahlung der bei ihr deponierten Obligationen im Betrag von 966 000 Fr. Besonders scharf will nun Winterthur gegen die Mitgaranten vorgehen, läßt gegen Baden und Lenzburg durch Notar Geissberger in Brugg nach erfolgloser Betreibung für schuldige Zinsbeträge von je Fr. 129 453.30 die gerichtliche Verhängung des Geltstags anbegehren. Hierzu kommt es infolge der Intervention der Regierung nicht. Die drei Städte beschließen, zusammen Recht vorzuschlagen und in allem gemeinsam zu handeln. Baden übernimmt die Führung im Kampf. Auf Anfang 1881 war Stadtammann Zehnder durch Fürsprech Armin Kellersberger ersetzt worden. Im folgenden Jahre wählte diesen der Große Rat des Aargaus als Mitglied des Ständerates. Früher schon mit seinem Vater, dem einstigen Vizeammann, ein entschiedener Gegner des Nationalbahnabenteuers, ging er mit dem neuen Stadtschreiber, Fürsprech Lehner, daran, einen vernünftigen Weg aus dem Labyrinth zu finden, was nach seinem Dafürhalten nur durch friedliche Verständigung möglich war. Während der Verhandlungen werden die aargauischen Städte durch das selber in äußerste Bedrängnis geratene Winterthur weiter gerichtlich bedrängt, die Presse des In- und Auslandes sekundiert und eröffnet immer heftigere Ausfälle gegen die widerspenstigen Schuldner.

Die Verhandlungen können schließlich nur unter Mitwirkung der kantonalen Behörden von Aargau und Zürich, später auch des Bundes, vom Fleck kommen. Kellersberger wird nicht müde, den Regierungen gegenüber zu betonen, daß Baden 1874 die Obligationengarantie «mit obrigkeitlicher Genehmigung» eingegangen sei; sie zu erfüllen, bedeute 1882 infolge der allgemeinen Wirtschaftskrise und des erheblichen Rückgangs der Steuerkraft ein Ding absoluter Unmöglichkeit. Mit aller Kraft wehrten sich die drei Städte, von der Regierung darin unterstützt, gegen die zürcherischen Versuche, die Ortsbürgergemeinden mit ihrem Bürgergute zur Erfüllung der Garantiepflicht der Einwohnergemeinden heranzuziehen. Eine Reihe von Verständigungsversu-

chen lassen schließlich einen Ausweg erkennen. Führende Männer der Wirtschaft und Politik bemühen sich darum, so Bankdirektor Ammann in Baden, Regierungsrat Hauser in Zürich und besonders Bundesrat Emil Welti, mit dem Kellersberger während der Sessionen des Ständerates in Fühlung bleibt.

Nach langen Beratungen der kantonalen und beteiligten städtischen Vertreter gelangt im Mai 1882 der Entwurf eines Vertrags zwischen Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen zur Diskussion. Er ist zuvor durch die Vertreter der Kantone auf einer unter dem Vorsitz von Bundesrat Welti in Bern tagenden Konferenz bereinigt worden und beruht eigentlich auf einer Ende 1881 eingebrachten gemeinschaftlichen Offerte der drei aargauischen Städte. Danach soll ein Amortisationsfonds zur Tilgung der ganzen 5 480 000 Fr. betragenden Schuld durch Ausgabe neuer, auf die Gemeinden lautender Obligationen, verzinsbar zu 3 Prozent, gebildet werden. Baden und Lenzburg haben daran je 580 000 Fr., Zofingen 1 430 000 Fr. zu leisten. Die Stadt Winterthur entrichtet 230 000 Fr. und verzichtet zugleich auf ihr Guthaben gegenüber Baden und Lenzburg im Betrage von 500 000 Fr., womit sie insgesamt 730 000 Franken leistet. Der Aargau soll dazu einen jährlichen Beitrag von 25 000 Fr., die dem Großen Rat zustehende Kompetenz, übernehmen, und zwar für so lange, bis damit eine Barleistung von 543 000 Fr. erreicht ist. Zudem garantiert der Staat die 4prozentige Verzinsung des Amortisationsfonds. Diese Offerte wird hernach durch Publikation den Obligationären zugestellt mit dem Ersuchen um Annahmeerklärung. Da sich innert den festgesetzten Fristen nur die Inhaber von zwei Dritteln des ausstehenden Obligationenkapitals mit der Offerte einverstanden erklären, fällt diese resultatlos dahin. Eine weitere Konferenz unter dem Vorsitz von Bundesrat Welti kommt zum Schlusse, daß Bundeshilfe in Form eines Anleihens zu niedrigem Zins nötig sei, um die Gläubiger mit Vollzahlung der Schuld zu befriedigen. Die Kantonsvertreter machen immerhin geltend, daß den Gemeinden über die in der abgelehnten Offerte bewilligten Beiträge hinaus nicht weitere Opfer zugemutet werden dürfen.

*

Die Bundeshilfe war nach dem Plan Welti an die Bedingung geknüpft, daß die Obligationäre nun voll bezahlt werden müßten. Darum sollten zu der erwähnten Offerte der Städte, die Baden und Lenzburg mit 580 000, Zofingen mit 1 430 000 Fr. belastete, für Verzinsung und Amortisation weitere 50 000 Franken 52 Jahre lang aufgebracht werden. In den Konferenzen betonten Kellersberger, die Vertreter von Lenzburg und Zofingen wie der aargauischen Regierung, die Gemeinden seien nicht zu neuen Opfern zu bewegen. Winterthur sei trotz Annullierung seines Anteils als Solidarbürge mitverpflichtet,

dies um so mehr, als ihm die intellektuelle Urheberschaft an der Kalamität zufalle. Die Zürcher protestierten, daß Winterthur eine moralische Schuld treffe. Sie verlangten eine eidgenössische Expertise über die Steuer- und Finanzverhältnisse der vier Städte. Inzwischen war im Nationalrat bei der Behandlung der die Nationalbahn betreffenden Motion Brunner die Behauptung aufgestellt worden, die von den aargauischen Städten anerbotenen Leistungen stünden in keinem Verhältnis zu ihrer wirklichen Finanzkraft. Dagegen wehrte sich Baden in einem ausführlichen Memorial, das nach Bern geschickt wurde. Lenzburg und Zofingen folgten. Der Regierungsrat legte sich ebenfalls energisch ins Mittel, gab in einer umfangreichen, gedruckten Denkschrift an die Bundesbehörden einen bemerkenswerten Überblick über die Entwicklung der Affäre und wies auf die allgemeine Wirtschaftslage, zumal auf die ungeheueren Verluste hin, die einzig die Schweiz gegen Ende der 70er Jahre durch den Zusammenbruch von Eisenbahnen und andern Unternehmen erlitten hatte, und die nach oberflächlicher Schätzung eine halbe Milliarde betrugen. Die Nationalbahn sollte nicht zu wichtig genommen werden. Presse und Interessenten hätten die Sache zu sehr aufgebauscht. Die von Zürich verlangte Bundesintervention gegen den Aargau und die eidgenössische Expertise über die Finanzlage der Städte wollte der Aargau zuerst ablehnen, fügte sich aber zuletzt und brachte auch die Städte zum Einlenken.

Auch Baden unterzog sich auf Drängen Kellersbergers der «freiwilligen» Untersuchung. Der Gemeinderat Baden hatte in seinem Memorial die Lastenverteilung unter die aargauischen Städte und Winterthur beanstandet. Die Übernahme von 3,5 Millionen des Anleihens durch Winterthur stehe in keinem rechten Verhältnis zu den 5,5 Millionen der aargauischen Gemeinden. Jenes besitze eine ungleich größere Finanz- und Steuerkraft. Die Einwohnergemeinde Baden sei fast ohne Vermögen und müsse aus den Steuern alle Ausgaben der Verwaltung und des Schuldendienstes decken, 40 000 Fr. an Zins für die Anleihen von 500 000 Fr. bei der Bank Winterthur und 300 000 Fr. bei Leu & Cie. in Zürich, dazu 11 000 Fr. für den Betriebsausfall im Kurhaus aufbringen. Das Anleihen der halben Million sei 1875 zur Zeichnung der Nationalbankaktien aufgenommen worden. Dadurch allein habe die Stadt schon über 200 000 Fr. Zinsverlust erlitten, da die Aktien nie Dividenden erhielten.

Die Zürcher hatten versucht, über die insolventen Städte hinweg die betreffenden Ortsbürgergemeinden zur Tilgung der Schuld zu zwingen. Regierungsrat und Gerichte des Aargaus erklärten sofort ein derartiges Vorgehen für unstatthaft. Immerhin waren die Ortsbürgergemeinden nach einigem Widerstreben bereit, «freiwillig» zur Sanierung ihrer Einwohnergemeinden beizutragen, da deren Konkurs auch sie aufs empfindlichste betroffen hätte. Die

eidgenössische Expertenkommission, bestehend aus den Ständeräten A. Scheurer in Bern und A. Bory in Coppet, sowie Nationalrat J. Zemp in Entlebuch, dem spätern Bundesrat, kam im Oktober 1883 nach eingehender Untersuchung an Ort und Stelle zum Schluß, die Nationalbahnschuld sei mit den verfallenen Zinsen nun auf 6 058 800 Fr. aufgelaufen, woran rechtlich Baden und Lenzburg 1 652 400 Fr., Zofingen 2 754 000 Fr. zu zahlen hätten. Dazu wäre Winterthur berechtigt, von ihnen für die eingelösten Zinscoupons weitere 525 000 Fr. zu fordern. Abgesehen vom letztern Betrag müßten die drei Gemeinden zusammen jährlich 302 940 Fr. einzig für Verzinsung zu 5 Prozent, ohne irgendwelche Amortisation, aufbringen, was sie zu den bestehenden 4,5 Steuern mit 4 weitern ganzen Steuern belasten würde. Die Experten hielten eine derartige Belastung auf die Dauer für unmöglich. Anderseits erklärten sie, daß die wirtschaftliche Lage Winterthurs wesentlich besser sei. Es könne und müsse deshalb eine Lösung in dem Sinne gesucht werden, daß Winterthur eine den tatsächlichen Verhältnissen und seiner Leistungsfähigkeit entsprechende, höhere Quote übernehme, und daß die aargauischen Ortsbürgergemeinden wie auch die beiden Kantone, diese im Rahmen ihrer gesetzlichen Kompetenzen, sich daran beteiligen.

Auf Grund des umfänglichen, gedruckten Expertenberichts gelangte der Bundesrat dazu, den eidgenössischen Räten die Gewährung eines langfristigen Darlehens im Betrage von 2,4 Millionen Fr. zu billigem Zinsfuß vorzuschlagen. Wieder geht während der Verhandlungen in Bern ein gewaltiges Rauschen durch den schweizerischen Blätterwald. Der Zorn richtet sich vornehmlich gegen die aargauische Regierung. Der Schweizer Handelscourier fragt nach dem Sinn der Brandmarkung der Garantiestädte in ganz Europa. Die gegenseitige Erregung steigt gewaltig. Eine große Volksversammlung in Winterthur hilft mit. Die Basler Handelszeitung regt an, man sollte die Annahme von Banknoten der Aarg. Bank solange verweigern, bis der Aargau in der Sache so handle, wie es die Schweizerehre und der inländische Kredit erheischen. Im Nationalrat war Dr. Zemp als Sprecher der Kommissionsminderheit gegen die Bundeshilfe. Man dürfe der Frage den privatrechtlichen Charakter nicht nehmen. Die Folgen des Konkurses seien nicht so schrecklich. Der Aargau sei mitschuldig und besitze zudem 25 Millionen Staatsvermögen, davon für 12 Millionen Pfrundgüter. Er besitze 250 km Eisenbahnen und habe dafür im ganzen 1000 Fr. (für die Nationalbahnaktie!) bezahlt. Er habe sogar 700 000 Fr. bekommen, als er Lenzburg dem Interesse der Nordostbahn opferte! Bei Zemp, den Philipp von Segesser und das «Vaterland» mit seinen Leitartikeln über den «Garantiestädte-Schwindel» sekundierten, klingt offensichtlich ein Ressentiment gegen den Aargau der Kulturkampfzeit nach. Na-

tionalrat Baldinger von Baden und Kellersberger im Ständerat wehren sich indessen, nicht ohne Eindruck zu erzielen, für die Heimatgemeinde und die Schwesterstädte. Kellersberger weist darauf hin, daß von Baden, Lenzburg und Zofingen das Äußerste geleistet werde und daß diese bei einem Vergleich mit den Obligationären unter Leistung von 80 Prozent des Anleihensbetrages besser wegkämen als mit dem Bundesdarlehen, das sie zur vollen Zahlung zwinge. So wurde die Vorlage mit dem Bundesbeschluß vom 21. Dezember 1883 doch genehmigt, worüber besonders die Handelspresse sich hoch erfreut zeigte. Das Frankfurter Handelsblatt betonte, wie die Sache eine weit über die materielle Seite hinausgehende, die öffentliche Moral berührende Bedeutung habe. An der Börse mache sich schon eine stärkere Nachfrage in Nationalbahn-Obligationen bemerkbar!

Vom Bundesdarlehen von 2,4 Millionen erhielt der Kanton Zürich für Winterthur 800 000 Fr., der Aargau zu Handen der drei Städte 1 600 000 Fr.; davon wurden Baden 550 000 Fr., Lenzburg 410 000 Fr. und Zofingen 640 000 Franken zugeteilt. Als unerläßliche Bedingung trat zu dieser Hilfe, daß die Ortsbürgergemeinden in Erneuerung ihrer 1882 gemachten, von den Obligationären aber nicht akzeptierten Offerte an die Bezahlung der Gesamtschuld die Summe von 2 590 000 Fr. leisteten, Baden und Lenzburg, wie oben erwähnt, je 580 000 Fr., Zofingen 1 430 000 Fr. Dazu sollte der Kanton jährlich 25 000 Fr. als Zins und Amortisation von 550 000 Fr. beisteuern. Diese Summe war als Anleihen vom Kanton aufzubringen und innert 50 Jahren mit jener Jahresrate von 25 000 Fr. abzutragen. Durch Dekret vom 8. Februar 1884 stimmte der Große Rat dieser Lösung zu.

Das Bundesdarlehen mußte in 51 Amortisationsquoten, deren erste am 1. Mai 1885, die letzte 1935 fällig wurden, zurückbezahlt werden. Eine wesentliche Hilfe war der Zinsfuß von 2,5 Prozent gegenüber den üblichen 5 Prozent, wozu 1 Prozent als Amortisation kam. Ende 1884 erhielten die Gemeinden den Verzinsungs- und Amortisationsplan. Die Jahresquoten waren unaufgefordert jeweilen auf den 24. April der Staatskasse abzuliefern, die sie gesamthaft nach Bern leitete. In Baden betrug sie 19 250 Fr. Beim Übergang der Eisenbahnen an den Bund machten die Garantiestädte einen Vorstoß um Erlaß der Restschuld. Sie wurden abgewiesen. Immerhin reduzierte der Bund die Verzinsung auf 1,5 Prozent, so daß die Annuität etwa seit 1904 für Baden noch Fr. 15 155.25 betrug. Die letzte Rate beglich die Bäderstadt 1935 mit Fr. 15 292.65.

Die Ortsbürgergemeinde Baden hatte Mühe, sich zu dem von ihr geforderten Opfer von 500 000 Fr. à fonds perdu durchzuringen. Gerade Nationalrat Baldinger, der in Bern für die Bundeshilfe gewirkt hatte, wollte, daß die

halbe Million der Einwohnergemeinde nur als verzinsliches und rückzahlungspflichtiges Darlehen gewährt würde. Eine schon vier Tage später nochmals einberufene Gemeinde der Ortsbürger mußte doch in den sauren Apfel beißen und das Geschenk der halben Million bewilligen. Dazu gab sie der Einwohnergemeinde ein Darlehen von 80 000 Fr., das mit 4 Prozent zu verzinsen und mit 2 Prozent zu amortisieren war. Der Betrag von 580 000 Fr. mußte aus den verschiedenen Fonds bezogen werden. Daran lieferte das Rentamt 35 965 Franken, der Stiftsfonds 137 560 Fr., der Schuldentilgungsfonds 170 168 Fr., ein außerordentlicher Waldschlag 40 000 Fr. und der Spitalfonds 196 307 Fr. Das Kapitalvermögen der Ortsbürgergemeinde sank mit dieser Abgabe der halben Million auf rund 708 300 Fr.; die jährlichen Einnahmen gingen von 131 000 auf 108 000 Fr. zurück. Das Opfer war wirklich hart und wurde nur getragen, weil kein anderer Ausweg sich zeigte. Die endgültig geleisteten Beiträge Badens, das damals bei 3500 Einwohnern eine recht bescheidene Industrie aufwies, ergeben folgendes Bild:

1. 1873	Zeichnung der Aktien, die vollständig zerfielen	Fr.	528 000.–
	dazu durch Private mindestens	Fr.	42 000.–
2. 1884	Beitrag an das Garantiekapital, Opfer der Ortsbürger und Darlehen	Fr.	580 000.–
3. 1884	Anteil am Bundesdarlehen mit Annuitäten von 3,5 %, seit 1904 2,5 % bis 1935	Fr.	550 000.–
	Insgesamt	Fr.	1 700 000.–

Noch schlimmer wirkte die Nationalbahnkatastrophe auf Mellingen. Mit seinen 850 Einwohnern hatte das Städtchen in der ersten Begeisterung gleich den Betrag von 400 000 Fr. und später nochmals 10 000 Fr. gezeichnet. Zur Bezahlung der Aktien wurde gleich ein Darlehen von einer halben Million bei der Aargauischen Bank aufgenommen, in welchen Betrag ein altes Darlehen von 42 800 Fr. konvertiert wurde. Daß es größte Mühe kostete, auch nur den Zins mit jährlich 25 000 Fr. aufzubringen, liegt auf der Hand. Beim Zusammenbruch der Bahn und in der Schlußrechnung der Bank belief sich deshalb die Schuld schon auf 556 000 Fr. Was folgte, ist kaum anders als ein Konkurs zu nennen. Die Gemeinde mußte den ganzen Wald im Ausmaß von 418 Jucharten, dazu das offene Kulturland mit 280 Jucharten der Aargauischen Bank eigentümlich abtreten. Diese verkaufte den Wald dem Kanton, weshalb es seither um Mellingen nur noch Staatswald gibt, und das Kulturland einem Konsortium, das die Parzellen im Laufe der Jahrzehnte käuflich

an die Mellinger weitergab. Heute wird in Mellingen neben einem mächtigen Aktenbündel über die traurige Angelegenheit fast ein halbes Tausend der wertlos gewordenen Nationalbahn-Aktien aufbewahrt als warnender Zeuge für künftige Generationen.

Die Nationalbahn als Konkurrenzlinie zu den bestehenden, schon selber mit Geldnot kämpfenden «Herrenbahnen» war bei der gedrückten Wirtschaftslage im Zeitpunkt ihrer Entstehung, bei der gerade über die Eisenbahngesellschaften hereingebrochenen Krise ein unverantwortliches Wagnis, das ihre Urheber und Mitläufer um so härter treffen mußte, als es leichtfertig geplant und finanziert war. Daß die Initianten vor dem Zusammenbruch immer weitere, gutgläubige Geldgeber selbst mit unwahren Angaben ins Abenteuer zu verstricken suchten, erhöht ihre Schuld noch mehr. Anderseits muß zur Frage der Zweckmäßigkeit und Berechtigung der Bahn doch erklärt werden, daß sie eine Reihe abgelegener Täler und Orte dem Verkehr erschloß und bestimmt später einmal hätte gebaut werden müssen. Ein trübes Bild ergibt der fast endlose Kampf gegen die aargauischen Garantiestädte. Nach dem Spruch, daß die Kleinen gehängt werden, besonders wenn sie zu hoch streben, nahm man die riesigen Kursverluste – die Aktien der Nordostbahn z. B. sanken zeitweise von nominell 500 auf 63 Fr. – in Kauf und entrüstete sich gewaltig ob der Widerspenstigkeit der insolventen Miniaturstädte. Anderseits ist der Bund 1902 mit der Übernahme der Eisenbahnen auch in den Besitz der einstigen Nationalbahn gelangt, und dies um weniger als vier Millionen Franken, obwohl die Linie ein Vielfaches wert war. Daß er das Begehren der Garantiestädte um Streichung der Restschuld ablehnte und nach 1902 nur die Reduktion des Zinsfußes auf 1,5 Prozent zugestand, braucht nicht unbedingt auf einem Ruhmesblatt eidgenössischer Geschichte verzeichnet zu werden.

Quellen: Die Ratsprotokolle und die mächtigen Aktenmappen des Stadtarchivs Baden wie des Staatsarchivs in Aarau sind leicht zugänglich. Ihre genauere Nennung ist nicht nötig und würde hier zu weit führen. Dasselbe gilt für die fast zahllosen Streitschriften. Besonders eingehend orientiert der Schlußbericht über die Zwangsliquidation von Bärlocher, die 234 Seiten umfassende Schrift Winterthurs gegen die Städte Baden, Lenzburg und Zofingen von 1883, die Rechtfertigungsschriften dieser Städte, besonders Badens, dann das Memoriale der aargauischen Regierung an die Bundesbehörden und der Bericht der eidgenössischen Expertenkommission über die Finanzlage der Garantiestädte vom 15. Oktober 1883. Über Mellingen verdankt der Verfasser dieser Zeilen Herrn A. Nüssli, Mellingen, wertvolle Angaben. Die Literatur ist einläßlich verzeichnet von Arnold Gubler, Die Schweizerische Nationalbahn. Zürcher Diss. 1922. - H. Bauer, Die Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen. Ein Jahrhundert Schweizerbahnen 1847–1947. Bd. I. Huber & Co. Frauenfeld.