Zeitschrift: Badener Neujahrsblätter

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

Band: 52 (1977)

Artikel: 100 Jahre Nationalbahn Winterthur-Zofingen : politisch motiviert-wirtschaftlich verplant

Autor: Müller, Christian

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-323892

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: 13.12.2025

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

100 Jahre Nationalbahn Winterthur–Zofingen:

Politisch motiviert – wirtschaftlich verplant

Die erste Eisenbahnlinie der Schweiz brachte auf Anhieb noch nicht den wirtschaftlichen Erfolg, den man erwartet hatte. Die sogenannte Spanischbrötlibahn, die auf der 23 Kilometer langen Strecke Baden–Zürich am 7. August 1847 den Betrieb aufgenommen hatte, konnte im ersten Jahr nicht einmal tausend Passagiere pro Tag befördern. Schuld am – vorläufigen – Misserfolg, so argumentierte man wohl zu Recht, waren die politischen Wirren des Sonderbundskrieges und die Kürze der Linie, zumal Baden zu diesem Zeitpunkt noch kaum Industrie hatte und auch der Handel entsprechend unbedeutend war. So dauerte es wieder fast zehn Jahre, bis 1856 die Strecke wenigstens bis Brugg verlängert wurde. Die vereinheitlichenden Bestimmungen der Bundesverfassung von 1848 (Geld, Masse, Abschaffung der Binnenzölle) begannen sich aber auf die Wirtschaft doch mehr und mehr positiv auszuwirken, und so wurde das Netz der verschiedenen privaten Eisenbahngesellschaften in der Schweiz etwa seit 1856 doch jedes Jahr beträchtlich grösser – was seinerseits die wirtschaftliche Tätigkeit anregte, die Konjunktur positiv beeinflusste.

Weitsichtige Politiker forderten schon zu dieser Zeit, Bau und Betrieb der Eisenbahnen als Hauptadern der Wirtschaft seien dem Staat zu überbinden. Doch die Liberalen um den Zürcher Industriellen Alfred Escher dachten nicht daran, sich ihre Freiheiten (und mithin Interessen) im Eisenbahnbau einschränken zu lassen, und bauten ungehindert drauflos. In Winterthur, politisch wie auch wirtschaftlich Zürichs Konkurrenzstadt, erwuchs den Zürcher Eisenbahnbaronen deshalb schon in den frühen 1860er Jahren Opposition. Um den Liberalen um Alfred Escher die vermeintlich allzu einträgliche Eisenbahnsuppe zu versalzen, ja mehr noch, um die politischen Kontrahenten gelegentlich zu entmachten, spannen die in Winterthur ansässigen und von hier aus agierenden Demokraten um Stadtpräsident J. J. Sulzer – gewissermassen die «Links-Freisinnigen» – einen Plan für eine «Volksbahn»: Im Gegensatz zu den bisherigen «Herrenbahnen» der etablierten Gesellschaften sollte sie ausschliesslich ländliche Gebiete und Kleinstädte miteinander verbinden, vom Bodensee bis an den Lac Léman. Eigentümer der neuen «Nationalbahn» sollten – als Vorstufe der gänzlichen Verstaatlichung – nicht reiche Privatleute sein, sondern in erster Linie die von dieser Bahn

verkehrstechnisch erschlossenen und also profitierenden Gemeinden (Konstanz, Winterthur, Baden, Mellingen, Lenzburg, Zofingen, Lyss usw.).
Nüchtern denkende und nicht nur politisch argumentierende Männer wiesen indessen schon früh auf zwei offensichtlich schwache Punkte des Nationalbahn-Projektes hin: Einerseits musste der Streckenbau wesentlich teurer zu stehen kommen als bei den bisherigen Linien, da man nicht den Tälern als natürliche Geländelinien zu folgen beabsichtigte, sondern im Gegenteil Täler und Hügelzüge sehr oft zu überqueren und zu durchschneiden gedachte. Anderseits war mit einer viel schwächeren Passagier-Frequenz zu rechnen, da die grossen Wirtschafts- und Bevölkerungszentren ja bewusst umfahren wurden. Und Eschers etablierte Nordostbahn-Gesellschaft liess sich durch das oppositionelle Projekt erst noch dazu verleiten, zusätzliche – wenn auch wenig sinnvolle – Konkurrenz zu schaffen: so etwa durch den Bau der Linie Bülach–Niederglatt–Wettingen mit auf weiten Strecken

---

«Es ist eine plumpe Tendenzlüge...»

Die politische Auseinandersetzung um die geplante Nationalbahn war ausserordentlich scharf. Hofblatt der die «Volksbahn» bekämpfenden liberalen Eisenbahnbarone war die Neue Zürcher Zeitung, auf der Seite der das Projekt vorantreibenden Demokraten stand in vorderster Front der Winterthurer Landbote, aber auch das Badener Tagblatt stand nicht abseits. Heutigen Journalisten läuft das Wasser im Mund zusammen, wenn sie die stilistischen Möglichkeiten sehen, die den damaligen Zeitungsmachern noch offenstanden. – Am 21. Februar 1873 – um ein Beispiel zu geben – schrieb das Badener Tagblatt:

«Jede Konkurrenz im Geschäfts- und Verkehrsleben hat ihre Feinde – das Publikum erntet davon Gewinn. Verfolgt ein gewöhnlicher Geschäftsmann einen Konkurrenten auf Wegen und Stegen, um ihn zu ruinieren, so wendet man sich mit Abscheu von solcher Schlechtigkeit ab. Treibens aber die Grossen breitspurig und mit allem Aufwand von Mitteln, unter der Firma einer hohen Wirtschaftspolitik und unterstützt von elenden Trabanten, dann erwahrt sich ohne weiteres der Satz: Gewalt geht vor Recht und dem Grossen ist nichts zu schlecht. – Es ist eine plumpe Tendenzlüge, dass bezüglich des Baues die Nationalbahn zu den schwierigsten der Schweiz zählt. – Es gehört ein ganz raffiniertes Strauchrittertalent dazu, die Ansätze der Nationalbahn als ‚windig' zu bezeichnen (bezieht sich auf einen Artikel in der NZZ. Red.). – Das behaupten wir fest, wenn es um die Finanzen des Kritikasters so lumpig steht, wie um seinen Charakter und um seine politische Ehrlichkeit, so würde ihm kein Mensch einen Centime anvertrauen. – Wir Bewohner im Badergebiet und Reusstale leben nicht im Hottentottenlande, wir sind nicht die Heloten des oberen Aargaus, wir werden die Vorwürfe der Kreditlosigkeit und die Verhöhnung unserer Bestrebungen – kurz all die schamlosen Bübereien eines korrumpierten Staatsmatadorentums zu gelegener Zeit heim zu zahlen wissen.»

gleicher Trasseeführung. Die NOB hatte die Nationalbahn als drohende Gefahr masslos überschätzt.
Unter der vehementen politischen Führung des damaligen Stadtammanns Josef Zehnder und nach einem heute unvorstellbar heftig geführten politischen Kampf beschloss 1873 die Badener Gemeindeversammlung, sich an der Nationalbahn als Gemeinwesen finanziell zu beteiligen: mit 528 000 Franken Aktien, zu einem späteren Zeitpunkt auch noch mit der Garantie für 1,5 Millionen Franken Obligationen. 72 Badener Privatpersonen wurden zusätzlich Aktionäre der geplanten Bahn.
1875 wurde, noch unter dem uneingeschränkten Jubel der mit der neuen Bahn beglückten Landbevölkerung, die sogenannte Ostsektion Konstanz–Winterthur in Betrieb genommen. Zwei Jahre später, im Oktober 1877, folgte das Stück Winterthur–Zofingen der Westsektion. Doch im Zeichen einer allgemeinen Konjunktur-Baisse und hoher Kostenüberschreitungen stand am Eröffnungstag der endgültige Misserfolg nicht mehr nur in den Sternen. Der Erlös aus den Fahrkarten deckte nicht einmal die laufend anfallenden Betriebskosten. An eine Verzinsung der aufgenommenen Gelder war überhaupt nicht zu denken. Die an die neue Bahnlinie anstossenden Gemeinden waren aber bereits vorher bis an die Grenzen ihrer finanziellen Möglichkeiten gegangen, die Bevölkerung hatte Begeisterung und Glaube verloren und war nicht mehr bereit, neue Kredite zu bewilligen.
Fünf Monate später musste auf Betreiben einiger Gläubiger das Bundesgericht bereits die Zwangsliquidation verfügen: Die «Nazi» kam unter den Hammer. 18 Millionen Franken hatte die Westsektion gekostet, lediglich 750 000 Franken brachte – nach etwelchen Verzögerungen und Komplikationen – die Versteigerung im Jahre 1880 noch ein. Käuferin der beiden Sektionen war letztlich jene Gesellschaft, gegen die das Demokraten-Bähnlein hätte dampfen sollen: die Nordostbahn-Gesellschaft des Zürcher Eisenbahnbarons Alfred Escher.
Die Stadt Baden wurde als Aktionärin und als Garantie-Geberin mit 1,7 Millionen Franken zur Ader gelassen, nicht eingerechnet die fast vollständigen Verluste der privaten Anteils-Eigner. Um ihrerseits dem Bankrott zu entgehen, musste die Stadt sämtliche Kassen anzapfen und viele davon leeren. Selbst ein Fonds des aufgehobenen Chorherrenstiftes musste daran glauben. Eine halbe Million stammte zudem aus der Tasche der Ortsbürger. Trotz zinsgünstiger Darlehen von seiten des Bundes gingen 1890, zwölf Jahre später, mehr als 40 Prozent aller Gemeindeausgaben allein für den Schuldendienst dieses Debakels in den Kamin. Erst 1935 konnte der letzte Rest der aus fahrlässiger Wirtschaftseuphorie heraus entstandenen Schulden abgestottert werden.

Heute, 100 Jahre nach der Eröffnung und 99 Jahre nach der Pleite der ebenso gut gemeinten wie unrentablen Eisenbahnlinie, wird ein Teilstück zwischen Mellingen und Lenzburg sogar von der schnellsten Verbindung Zürich–Bern (Heitersberglinie) benützt, während ein anderes Teilstück zwischen Baden-Oberstadt und Dättwil auf den Reissbrettern gewisser Planer bereits durch eine Schnell-Hochbahn oder ein anderes zeitgemässes öffentliches Transportmittel für den Vorortsverkehr ersetzt ist...

Christian Müller