Zeitschrift: Zürcher Taschenbuch

Herausgeber: Gesellschaft zürcherischer Geschichtsfreunde

Band: 117 (1997)

Artikel: Was Oberingenieur Johannes Wild (1814-1894) in seinen Briefen über die "Spanischbrötlibahn" zu berichten wusste : zum 150. Bahnjubiläum am 7. August 1997

Autor: Gossweiler, Margot

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-985210

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

MARGOT GOSSWEILER

Was Oberingenieur Johannes Wild (1814–1894) in seinen Briefen über die «Spanischbrötlibahn» zu berichten wusste

Zum 150. Bahnjubiläum am 7. August 1997

In der Wissenschaftshistorischen Sammlung der ETH-Bibliothek in Zürich befindet sich der «Nachlass» des Geodäten und Bahningenieurs Johannes Wild aus Richterswil. Darunter auch sein Briefwechsel mit der Pfarrerstochter Lisette Wolf (1804–1881), aus dem die, die Eisenbahn betreffenden Berichte entnommen wurden. Lisette Wolf war die Schwester seines Freundes Rudolf Wolf (1816–1893), Astronom und seit 1855 erster Bibliothekar an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Im Vorwort zu seiner Biographie «Vom Bauernbuben zum Professor», die 1988 von Kurt Wild, Richterswil, herausgegeben wurde, heisst es: «Johannes Wild war eine Pioniergestalt des 19. Jahrhunderts. Er stand auf seinem ganzen Lebensweg in Positionen, in denen er Neues zu schaffen, Bahnbrechendes zu leisten hatte. Er war bei den ersten Arbeiten für die schweizerische Landesvermessung dabei, arbeitete in vorderster Front an den ersten schweizerischen Eisenbahnprojekten, fertigte die erste wissenschaftlich fundierte Gletscherkarte an, setzte mit seiner Epoche machenden Zürcher Karte die erste geometrisch exakt gestaltete Kurvenkarte in die Welt (Wildkarte), war als erster eidgenössischer Telegraphendirektor am Werk und wirkte am neugegründeten eidgenössischen Polytechnikum (ETH) als erster Professor für Geodäsie und Topographie – wahrlich ein Ausweis technischer Pioniertätigkeit, wie ihn in dieser Konzentration und Vielfalt nur wenige präsentieren konnten!» Der Verfasser hat Johannes Wild in seiner Biographie ein würdiges Denkmal gesetzt. Aber auch seine Heimatgemeinde Richterswil pflegt heute noch seine Ehrengrabstätte mit einem übermannshohen schwarzen Obelisken mit der

Inschrift: Joh. Wild, Ingenieur, Dr. phil. Professor am Eidg. Polytechnikum, 13. März 1814–22. August 1894. Eingemeisselt sind der Globus, der Theodolit, die Landkartenrolle und der Lorbeerzweig.

Johannes Wild war der Sohn des Landwirts und Schützenmeisters Jakob Wild (1782–1856) und Elisabeth Wunderli (1780–1843) und kam in seinem Vaterhaus am Horn in Richterswil zur Welt. Er hatte eine um neun Jahre ältere Schwester der Elisabeth, welche sich mit Heinrich Hottinger vermählte. 1833 wurde Hottingers eine Tochter Barbara geboren, im Sommer 1840 verloren sie ihr Söhnchen Hans. Barbara, die spätere Frau Leuthold-Hottinger, hatte zwei Töchter, Berta (*1861) und Lina (*1864). Die jüngere heiratete Inspektor Hans Ulrich Hagenbuch, und bei diesem Paar lebte später auch die Schwester Berta in Zürich. – Der Ingenieur Johannes Wild blieb unvermählt. Nachdem er 48 Jahre in der Pension von Jakob Balber-Hirzel am Neumarkt in Zürich gelebt hatte, zog er im März 1892 wieder in seine Heimatgemeinde und wohnte während seiner letzten Lebensjahre bei seiner verwitweten Nichte Barbara Leuthold-Hottinger im sogenannten Füglihaus. Dieses hatte er bereits 1886 gekauft, da sein Vaterhaus dem Eisenbahnbau zum Opfer gefallen war.

Die Familie des Landwirts und Lieutenants Jakob Wild-Wunderli war mit der Familie der Pfarrerswitwe Regula Wolf-Gossweiler (1780–1867) durch das Studium ihrer Söhne befreundet. Jean Wolf (1813–1839), Johannes Wild und Rudolf Wolf gehörten zu den ersten Studenten an der Zürcher Universität, die 1833 eröffnet wurde. Johannes Wild und Rudolf Wolf studierten 1836/37 in Wien. Schon damals im Mai begleitete Wolf seinen Freund Wild an die Taborlinie hinaus, um die Vorarbeiten zur Ferdinandnordbahn zu sehen.*

Die Tochter Lisette Wolf wie auch die Mutter Regula nahmen stets lebhaften Anteil am Leben Jeans, Rudolfs und ihres Freundes. Nach dem frühen Tod von Jean Wolf am 17. Februar 1839 in Bonn, er starb an einem «Nervenfieber», sind Mutter und Lisette im August 1840 Rudolf Wolf nach Bern nachgezogen. Anfang Oktober 1839 trat Rudolf Wolf an der Berner Realschule seine erste Stelle an.

Die meisten Briefe zwischen Johannes Wild und der 10 Jahre älteren Lisette Wolf fallen in diese Zeit, bis zur Berufung von Rudolf Wolf als

---

*s. «Rud. Wolfs Jugendtagebuch» von Verena Larcher im Zürcher Taschenbuch 1996

Johannes Wild (1814–1894)

Elisabetha (Lisette) Wolf (1804–1881)
Schwester von Rudolf Wolf (1816–1893)

Astronom, Mathematiker und erster Bibliothekar an die ETH in Zürich im Jahre 1855. Johannes Wild war dann wieder täglicher Tischgenosse in der von Semper erbauten Sternwarte (1862–64) an der Schmelzbergstrasse, wo Familie Wolf die Amtswohnung bezog. Obwohl Lisette Wolf und Johannes Wild sich sehr zugetan waren, sprachen sie sich ausnahmslos in ihren ungefähr 130 Briefen mit «Sie» an und begannen stets mit der Anrede «Wertheste Jungfer Wolf», «Werthester Herr Wild», ausgenommen einige Briefe im Jahre 1848, wo ihre Schreiben mit «Wertheste Freundinn» und «Mein lieber Freund» begannen.

Während der 15 Berner Jahre wohnte Familie Wolf von 1840–42 an der Spitalgasse 137 und nachher an der Inselgasse 136 (heute Kochergasse). In dieser Zeit waren Mutter Regula und Lisette Wolf öfter in ihrem geliebten Zürich und reisten sehr umständlich mit der Postkutsche. Der Wunsch, wieder ganz nach Zürich zu ziehen, kommt in den Familienbriefen immer wieder zum Ausdruck. Indirekt waren die beiden Frauen sehr an der Berufung von Rudolf Wolf an die ETH beteiligt, indem sie diesbezügliche Beziehungen zu verschiedenen bekannten Persönlichkeiten spielen liessen. Lisette Wolf wohnte meist in der Pension Balber am Neumarkt, wo Johannes Wild viele Jahre gewohnt hat. Mutter Regula wohnte bei der Familie ihres Bruders Heinrich und Anna Gossweiler-Fries, Posamenters, im Haus «zur Hallparte», Widdergasse 3 am obern Rennweg, die mit ihren drei Töchtern Anna, Margarete und Louise ein Merceriewarengeschäft geführt haben. Der Sohn Heinrich (1819–1890) war Drechslermeister und hatte seine Werkstatt am Hechtplatz in der «Budenhalle». Gewohnt hat er mit seiner Familie im Haus «zum Mohrenkönig» Weite Gasse 2. Oftmals verband Familie Wolf den Zürcher Aufenthalt mit Ferientagen in Richterswil bei Familie Wild, wo es ihnen stets gut gefiel und sie dankbar das Landleben genossen.

Vor allem ist es Lisette Wolf zu verdanken, dass die Briefe so reichhaltig wurden, da sie oftmals sehr inständig um Nachrichten über das Ergehen und die Erlebnisse von Johannes Wild bat. Lisette war die «Familiencorrespondentin» und übermittelte auch Botschaften und Aufträge zwischen ihrem Bruder Rudolf und seinem Freund Wild.

In Zürich wurde Anfang 1838 die erste Schweizerische Eisenbahngesellschaft gegründet. Hans Conrad von Muralt (1779–1869) übernahm den Vorsitz der Nordbahn Zürich–Basel. Geplant wurde unter Beizug von englischen Ingenieuren u.a. J. Loke (1805–1860) und Alois

von Negrelli (1799–1858) aus Wien, Generalinspektor und Verkehrstechniker. Die Münsterbrücke in Zürich wurde nach seinem Plan gebaut. Hans Conrad von Muralt war 1832 Bürgermeister, Oberst, seit 1829 Präsident des Zürcher Direktoriums, Gesandter, Gründer der Bank in Zürich 1835. Mitgründer der Nordbahn waren der spätere Direktor Martin Escher-Hess und andere Persönlichkeiten.

Johannes Wild logierte damals bei Familie Wolf. Am 13. November 1838 schreibt Mutter Regula Wolf an Vater Lieutenant Jakob Wild in Richterswil im Auftrag des stark beschäftigten Sohnes Johannes:

«Vor 8 Tagen kam im «Republikaner» von Eduard Sulzer ein schöner Aufsaz über die Eisenbahn und da sagte er u.a. von den Plänen, die Ihr Sohn machte, und die mit ausgezeichnetem Fleiss und Geschicklichkeit ausgeführten Pläne fanden im allgemeinen Beyfall; gewiss ein solcher Ruhm muss Ihr Vater- und Mutterherz sehr erfreuen. Auch haben sie, Herr Oberst Hegner und ihr Sohn, auch darum von morgens früh bis nachts späth zu thun (den Tag zeichnen sie und beym Licht rechnen sie) weil, sobald es den Anschein hat, dass das Wetter für einige Tage schön sey, sie wieder von Zürich bis unter Baden einiges müssen ausmessen».

Es folgen nun Auszüge aus den Briefen, in denen Johannes Wild über die Eisenbahn berichtet:

Rheinfelden, 27. November 1839

Wertheste Jungfer Wolf!

... «Seit meiner Rückkehr waren wir (Herr Oberst Antoine Joseph Buchwalder) fast ständig zwischen Stein und Ryburg theils mit der Aussteckung der Traçe, theils mit Nivellierung derselben beschäftigt und hatten nicht geringe Mühe durch den dichten Hochwald durchzukommen, der über 5/4 Stunden lang ist. Ich bin gestern nach Rheinfelden gezogen und habe Quartier genommen im Gasthof zu den 3 Königen. Jetzt stecke ich die Traçe durch den Rheinfelder Wald aus und hoffe, bis Ende dieser Woche, wenn die Witterung günstig bleibt, in die Nähe von Rheinfelden vorzurücken. Dann aber öffnet sich uns eine schönere Gegend, die dem schnellen Fortgang unserer Arbeit förderlich sein wird. Ich zweifle indess, dass es möglich sey, bis zum Neujahr fertig zu werden; es könnte wohl bis Mitte Januar dauern.»

Regula Wolf-Gossweiler (1780–1867)
Mutter von Rudolf Wolf (1816–1893)

Richterschweil, 20. September 1840

Wertheste Jungfer Wolf!

...Die Aktionnaire der Basel-Zürich Eisenbahn-Gesellschaft waren am 14. ds. sehr zahlreich im Casino zu Zürich versammelt. Es waren Eintrittskarten für 7600 Aktien gelöst worden. Die Anträge des Ausschusses wurden so zu sagen einmüthig angenommen, sodass demnach von dieser Seite dem Unternehmen die nötigen Opfer nicht versagt werden. Auch sey gegründete Hoffnung vorhanden, dass Aargau und Basel mit einem günstigen Expropriations Gesetze und der Conzession nächstens zum Vorschein kommen werden und Herr Bürgermeister Muralt glaubte, eine Auflösung der Gesellschaft nur dann in Frage zu ziehen, wenn man glaube,dass die gegenwärtigen kriegerischen Verhältnisse des Auslandes den allgemeinen Friedenszustand zu gefährden scheinen. Einen beruhigenden Beweis, dass die Voranschläge der Baukosten eher zu hoch als zu niedrig angenommen worden sind, fand die Direction darinn, dass ihr bereits von einem sachkundigen und soliden Manne der Antrag gemacht wurde, die vollständige Herstellung von Zürich nach Baden mit Inbegriff des Betriebmaterials, um die im Anschlage berechnete Summe mit sogleich eintretender Verbindlichkeit zu übernehmen. Diese Details habe ich aus der N.Z. Zeitung gezogen; ich weiss nicht, ob Sie dieselbe in Bern auch noch haben.

Vor allem aus hat nun die Direction dafür zu sorgen, dass das Gesetz und die Conzession ertheilt werde, sodann sich um einen tüchtigen, soliden Ober- Ingénieur umzusehen, von dem alsdann die Wahl seiner Untergebenen abhängt. Ich hoffe aber doch, die Direction habe bey dieser Wahl auch ein Wörtchen mitzureden. Ich werde nächstens einmal nach Zürich gehen und mich über den Gang der nun folgenden Geschäfte erkundigen, sowie auch darüber, ob ich Hoffnung haben darf, wieder an Platz zu kommen...

Richterschweil, d. 24./25. November 1840

Wertheste Jungfer Wolf!

...Die Mittheilungen, welche Sie mir aus der N.Z. Zeitung gemacht haben, waren mir alle neu und gaben mir den schönen Beweis, dass der Eifer, die Eisenbahnen auch in unserem l. Vaterlande einzuführen, nicht erkaltet ist. Aargau hat über Erwarten gehandelt. Das lange Zaudern liess mich schon das ärgste Hoffen. Doch

heisst es «Gut Ding will Weil haben«. Ich war also in meiner Hoffnung zu voreilig. Besser so als umgekehrt. Jetzt zweifle ich nicht mehr stark an der Ausführung; aber noch halte ich es im wahren Ernste für ungewiss, ob wenn einmal die Einzahlung der 9% erfolgt ist, wenn die Unterhandlungen mit sämtlichen Landeigenthümern beseitigt seyn werden und die Arbeiten beginnen können – ob ich dann an Platz kommen kann.

Wenn die Gesellschaft die Ausführung Stationsweise sachkundigen, soliden Männern anvertraut, so hängt die Wahl des Aufsichtspersonals von diesen Unternehmern ab. Diess war z.B. der Fall auf der Strassburg-Basel-Eisenbahn, wo Ingénieur Mérian eine gewisse Strecke übernommen und zur Leitung der Arbeiten den Ingénieur – Schneider Wild angestellt hatte. Eine besondere Aufsicht, angestellt von Herrn Köchlin oder der Gesellschaft war dort gar nicht vorhanden. Die Gesellschaft hat den ganzen Bau anvertraut u.dieser hat Streckenweise mit verschiedenen Unternehmern accordiert. Eine Gesellschaft, die dergleichen Uebernahmen im Grossen eingeht gegen genügende Garantie, soll in Frankreich sein und unserer Basel-Zürich Eisenbahn Gesellschaft sind, während ich noch im Bureau beschäftigt war, vielseitige Anträge dieser Art gemacht worden. Es wäre für unsere Gesellschaft keine leichte Aufgabe einen recht tüchtigen, völlig uneigennützigen Mann zu finden, dem sie so eine wichtige Aufsicht anvertrauen dürfte. Hegner ist zu ängstlich und würde eine solche Aufforderung sicher ablehnen. Buchwalder nimmt alles zu leicht und die Gesellschaft würde sich schwerlich dazu verstehen, ihn an diesen Platz zu stellen. Negrelli ist jetzt im Dienste seines Landesvaters und hat dort genug zu thun. Lanica ist Strasseninspektor in Graubünden und kann dort ebenfalls nicht wegkommen. Kurz, von hiessigen mir bekannten Ingénieurs wüsste ich keinen, der der Gesellschaft convenieren könnte. Sie müssten sich also im Auslande desswegen umsehen. Und das ist schwierig. Recht tüchtige brave Männer dieser Art sind nicht disponibel und aufgeblasene Vielversprecher oder Windbeutel kann man nicht gebrauchen. Daher bleibt für die Gesellschaft dasselbe Mittel wie bey der Strassburg-Basel-Eisenbahn. Der Weg der Unternehmung ohne besondere Aufsicht und ich muss suchen, dort irgendwo anzukommen. Bey den sämmtlichen Vorarbeiten war mir ein herrlicher Spielraum gelassen: ich konnte mich mit allen bey solchen Geschäften nöthigen Kenntnissen bekannt machen, überall war ich so zu sagen dabey. Eine ähnliche Stellung, wenn es einmal zur Ausführung kömmt, wäre mein Element gewesen; da hatte ich unendlich viele Erfahrungen sammeln können – dazu aber habe ich keine Aussicht und ich muss mich zufrieden geben, wenn ich nur bey irgend einem Übernehmer ankommen kann. Dass mir einst eine solche Anstellung verschafft werden könne, daran zweifle ich auch nicht, aber dass ich in eine Stellung kommen werde ähnlich derjenigen bey den Vorarbeiten, das könnte nur in dem Falle geschehen, dass

die Gesellschaft eine besondere Aufsicht über sämtliche Arbeiten anzustellen für nöthig fände. Diess die Auseinandersetzung der in meinem letzten Briefe ausgesprochenen Besorgnisse. Möchte ich mich täuschen!…

Mich und die l. Meinigen in Ihr freundliches Andenken empfehlend verbleibe ich unter herzlicher Begrüssung an die Ihren

Ihr Joh. Wild.

Richterschweil, 22. Februar 1841

Wertheste Jungfer Wolf!

…Ich machte dem Herrn Oberst Pestaluz einen Besuch, der mich mit dem freundlichsten Zuvorkommen aufnahm und mich augenblicklich in seine Dienste aufnehmen wollte; was ich aber unter Verdankung ausschlug, indem ich so lange zuzuwarten gedenke, bis die Hoffnung auf die Ausführung der Basel-Zürich-Eisenbahn gänzlich verschwunden sey. Er war mit diesem Vorwand zufrieden und sagte mir, er begreife es, dass es ihn aber freuen werde, wenn ich früher oder später ihm in seinen Arbeiten behülflich sein wollte, er wolle mir jederzeit die Wahl lassen, Arbeiten auf dem Felde oder auf dem Bureau des Strassendepartementes zu übernehmen. Sodann begab ich mich aufs Bureau der Eisenbahn, wo ich von Herrn Stadtpräsident Escher den Stand der Dinge vernahm und zugleich den Auftrag erhielt, mich bereit zu halten, indem wahrscheinlich nächster Tage einige Vermessungs und Nivellements auszufahren seien wegen Verlegung des Bahnhofes innerhalb des Stadtbannes. Am 21. Januar erhielt ich wirklich einen Brief, morgen mit dem Dampfschiff nach Zürich zu kommen und die bewussten Vermessungen vorzunehmen. Bis zum 8. Februar hatte ich nun in Zürich zu thun; ich musste, nachdem die Nivellements beendigt waren, einen Plan des Schanzenterrains zwischen dem Schützenhaus und der ehemaligen Sihlporte copieren und natürlich gehörig ausmalen und dann noch zwey Breitinger'sche Pläne der Stadt Zürich nach einem dem Stadt Polizeyamt zugehörenden Plane vervollständigen, d.h. die neuen auf dem Schanzengebieth angelegten Strassen, das neue Quai, die neue Brücke und die neuen öffentlichen Gebäude hineinzeichnen.

In den ersten Tagen war ich mit Herrn Oberst Hegner im Hotel Baur logiert. Als ich aber sah, dass sich meine Arbeit noch einige Tage verlängern würde, gieng ich zu Herrn Burkhard in der Laterne, miethete dort ein Zimmerchen und ass nach der Karte. Hätte ich gleich anfangs gewusst, dass die Dauer meines Aufenthaltes beinahe 3 Wochen dauern würde, so hätte ich gesucht, mich in irgend einem Privathause

einzulogieren, z.B. bei Hrn. Balber, wo voriges Jahr Oberst Buchwalder war… Die Eisenbahn Angelegenheiten gehen über Erwarten. Sie haben wahrscheinlich gelesen, dass der Antrag, die Stadt möchte sich bey der Eisenbahn mit 500 Aktien betheiligen, von der Bürgerversammlung mit grosser Mehrheit angenommen worden ist; dass von Privaten und Kaufleuten über 2600 Aktien unterzeichnet wurden, dass demnach Zürich mehr als 10% des ganzen Kostenüberschlages übernehmen wird und überdies steht die Direction in der frohen Erwartung, dass die Einzahlungen, welche gegen Ende März erfolgen sollen, obschon zu vermuthen, dass mehrere hundert Aktien zurückbleiben werden – dennoch so ein günstiges Resultat liefern dürften, um die rückständige Summe mit den provisorisch verkauften Aktien wieder decken zu können.

Dass ich bey der bevorstehenden Wahrscheinlichkeit die Ausführung der Bahnstrecke von Zürich bis Baden versuchte, der Direktion wegen meiner Person auf den Puls zu fühlen, ist für Sie begreiflich, und da habe ich dann die Zusicherung erhalten, dass ich, wofern die Arbeit nicht im Entreprise gegeben werde – worüber die Direction nicht zu verfügen habe – einer der ersten sey, dessen Hülfe sie in Anpsruch zu nehmen gedenken. Ich zweifle, dass die Direction die Arbeit par regie werde ausführen lassen; aber wer weiss, vielleicht komme ich dennoch an Platz, wenn auch Herr Oberst Sulzberger oder ein anderer das Ganze übernimmt und obschon in letzterem Falle meine Stellung nicht so brillant sein dürfte, so wäre mir doch lieb, das angefangene Werk vollenden zu helfen. Am Ende bedarf Sulzberger oder wer immer sich hergiebt auch wieder seiner Untergebenen und mit mir müsste er sicher zufrieden sein. Wie ich von Herrn Spühler vernommen habe, ist Sulzberger gegenwärtig auf Reisen, um Instructionen zu sammeln…

Richterschweil, den 9.4.1841

Wertheste Jungfer Wolf!

…ein ganz anderes Band ist es, das mich Bern-wärts zieht, es ist das Band der Freundschaft und Sympathie. Dieses hält viel stärker als ein blosses Versprechen. Soll ich Ihnen die Gründe angeben, warum es mir nicht möglich ist? Geschäfte, schlechte Witterung, Halsweh etc.… Alles diess tritt meiner Abreise in Weg. «Aber wenn Sie solange zuwarten» – so höre ich Sie sagen – «kommen wieder die Eisenbahnarbeiten und die gewünschte Reise kommt nie zu Stande.» Allerdings ein fataler Casus! Ich zweifle jedoch, dass dieser Fall sich ereignen werde, ehe und bevor mein Besuch absolviert ist. Es heisst zwar, die Einzahlungen liefern ein Resultat, welches die Ausführung der Bahn erwarten lasse. Dass aber die provisorisch unterzeichneten Aktien

bereits in Anspruch genommen worden seien, darüber melden die Zeitungen kein Wort. Es geht, wie ich von sicherer Quelle vernehme, nicht sehr rasch mit den Zahlungen dieser 4%, sondern ganz à la Östreicher. Und wenn nun auch diess Geld gehörig eincassiert werden kann, so sind die Landabtretungs-Unterhandlungen das erste, was zu thun ist.

Neuhof bey Baden, 20. May 1841

Wertheste Jungfer Wolf!

...kaum hatte ich mich von einer 3 wöchentlichen Halskrankheit erholt, so erhalte ich den Auftrag nach Zürich zu reisen, um die Aussteckung und Nivellierung eines neuen Projectes der B. Z. Eisenbahn zu besorgen. Es sind nämlich, wie Sie aus den Zeitungen vernommen haben nur von ⅓ sämmtlicher Aktien Einzahlungen gemacht worden, und die Direction sah sich zu ihrem grössten Bedauern genöthigt, einstweilen von der Ausführung sogar des Theiles von Zürich bis Baden zu abstrahieren. Auf mehrseitiges Verlangen jedoch entschloss sich die Direction noch das Letzte zu versuchen, nämlich die Vorarbeiten für die Bahnstrecke von Zürich bis Baden nach den ganz im Anfange von Herrn Negrelli vorgeschlagenen Projecte ausführen zu lassen. Nach diesem Projecte bleibt man stets auf dem linken Ufer der Limmath, das zwar auf Bezug von Terrain-Schwierigkeiten dem rechten Ufer nachsteht. Dagegen ist wenigstens bis Baden keine Brücke über die Limmath zu erbauen, und was dies Negrellische Project sehr plausibel macht, ist die äusserst vortheilhafte Lage der Station zu Baden. Es wird sich aus dem letztern Umstand diese Bahnsstrecke – wenn die Fortsetzung bis Basel unterbleiben sollte viel wahrscheinlicher rendieren, da dieselbe nicht nur die Basler-, sondern auch die Bernerroute begünstigt. Nun bin ich ganz allein mit Gehülfen ausgerüstet schon über 14 Tage im Neuhof, ungefähr im Mittelpunct der abzuändernden Strecke, stationiert, habe die Aussteckung beendigt und jetzt noch das Längenprofil und die nöthigen Querprofile aufzunehmen. Nachher wird mich die Ausarbeitung unter der Leitung Herrn Oberst Hegner's noch ca. 14 Tage beschäftigen.*

---

* Negrelli, Alois, Ritter von Moldelbe, österreichischer Ingenieur, 1799–1858, war Chefingenieur in Zürich, Generalinspektor der österr. Eisenbahnen, entwarf das Suezkanalprojekt. Wasserbau- und Strasseninspektor des Kantons St.Gallen 1832. Verfasste die Pläne für die Schweiz. Nordbahn (Zürich-Baden) 1847. Starb in Wien am 1.10.1858

Negrelli kommt wahrscheinlich im Anfang nächsten Monats nach Zürich und wird ersucht werden, die verpfählte Traçé zu verfolgen. Mir scheint, es liege den zürcherischen Handelsherrn sehr daran, dass mit der Bahnstrecke von Zürich bis Baden der Anfang gemacht werde. Es wäre allerdings schimpflich, wenn die bereits eingezahlten 4% wieder zurück gegeben werden müssten.

Am ersten Sonntag meines Hierseins war Oberst Hegner bey mir: letzten Sonntag besuchte mich Herr Stadtpräsident Escher. Ich war bey ihm im Stadthof und musste mit ihm bis Killwangen zurückfahren. Heute regnete es hier den ganzen Tag und ich habe die Generalquoten der nivellierten Fixpuncte zu berechnen und Rapporte nach Zürich und an Oberst Hegner zu machen.

Die Vermessungen sind in einen höchst ungünstigen Zeitpunct gefallen. Die Bauern sehen es begreiflicherweise nicht gern, wenn ich mit meinen Leuten durch das hohe Gras und durch Felder ziehen muss, wo der Roggen 4–5 Schuh hoch ist. Aber es ist nicht zu ändern; ich habe Auftrag, billigen Schadenersatz zu bezahlen.

Leben Sie wohl, grüssen Sie mir Ihre l. Mama und Rudolf herzlich und zürnen Sie nicht des eiligen Geschreibsels wegen

Ihrem Joh. Wild

Richterschweil, den 16. September 1841

Wertheste Jungfer Wolf!

...Die Eisenbahn-Direktion hatte mich nach Zürich berufen, um für Herrn Negrelli noch einige Sachen zu copieren und nachzusenden, Ich war bloss eine Woche damit beschäftigt. Im Anfang der letzten Woche musste ich wieder nach Zürich, um mit den beiden Directoren Esslinger und Escher eine Lustfahrt nach Baden zu machen, denn anders kann ichs gar nicht nennen. Der Zweck des Reischens war eigentlich dahin zu wirken, dass der Stadtrath und die einflussreichern, bemittelten Bürger von Baden ein etwas grösseres Interesse zeigen möchten und sie zu bewegen, gewisse Anerbietungen in Geld oder Material zu machen, damit der von ihnen gewünschte linke Bahnzug der ihnen die Reisenden so zu sagen vor das Thor zuführen würde – etwelche Compensationen für die Mehrkosten seiner Construction aufzuweisen habe und um so eher die Billigung der Actionnairs erhalte. Wir wurden aufs freundschaftlichste empfangen und allgemein gab sich das Interesse kund, nach Kräften mitwirken zu wollen, um das Unternehmen nicht ersterben zu lassen. Der Stadtrath wird demnach nächstens diese für Baden höchst wichtige Angelegenheit vor

eine Gemeinde-Versammlung bringen und sich berathen, was und wieviel die Stadt thun könne. Herr Director Esslinger arrangierte mit einer seltenen Beredsamkeit u. Überzeugungsgabe, die sogleich den Gelehrten verrieth. Auch Herr Escher hatte sein Pensum gut durchdacht. Ich selbst musste die nöthigen Erläuterungen über die Anlage des Bahnhofes und der Bahn bei Baden geben. Ein schwacher Strahl von Hoffnung war das Resultat unserer Besprechung. Mit banger Erwartung sieht man jetzt noch dem Beschluss unseres Gr. Rathes in seiner Octobersitzung entgegen.

Wenn von dieser Seite dem Unternehmen kräftigst unter die Arme gegriffen wird, dann darf man frischen Muth schöpfen. Im Schiff zu Baden, wo wir Tafel hielten, sah ich Herrn Statthalter Hürlimann. Nach dem Essen machten wir einen Spaziergang vor das Städtchen, um den Zug der Bahn zu besichtigen. – Abends fuhren wir in der mitgebrachten geräumigen Kutsche wieder nach Zürich zurück.

…Die Eisenbahntaxe von 6½ frkn von Basel nach Strassburg finde ich selbst für ärmere Leute nicht zu theuer. Bedenken Sie nur, dass die Entfernung 26 Stunden beträgt und dasss derjenige, der diesen Weg zu Fuss machen will, wenigstens 2 Tage dazu braucht, also 2 Tage lang verköstigen und 2mal übernachten muss, während man auf der Eisenbahn innerhalb 3½ Stunden an Ort und Stelle kömmt, nicht sehr hungrig wird und keine Kleider ruiniert. Dazu kommen dann noch allerwenigstens 40 Stunden Zeitgewinn für diejenigen, welche die Zeit zu nützen wissen. Auch der Umstand ist der Beachtung werth, dass die Leuthe, welche das Bedürfnis fühlen, grössere Opfer in Geld bringen zu können, gezwungen sind, ihren Erwerb durch vermehrte Thätigkeit zu vergrössern. Der Luxus und die Sucht nach Vergnügen sind zwey Triebfedern, welche nicht selten die menschliche Maschine in Bewegung setzen und sie vor dem Müssiggange bewahren, der, wie jedermann weiss, die traurigsten Folgen herbeiführen kann. Natürlich kann auch diese treffliche Anstalt, die Menschen sich gegenseitig näher zu bringen, gemissbraucht werden; aber sollten denn die guten Menschen einer für sie nützlichen Erfindung abhold sein, bloss weil auch den Bösen ein gewisser Spielraum damit eröffnet ist? – Lässt nicht Gott seine Sonne aufgehen über Gute und Böse? – Sind Sie nun überzeugt, dass Eisenbahnen auch für ärmere Leute benützbar sind? –

Richterschweil, den 31. October 1841

Wertheste Jungfer Wolf!

…Ich bin nun wieder vom gesellschaftlichen Leben, das Familienleben nicht hinzu gerechnet, ganz ausgeschlossen. Neuigkeiten, die gang und gäbe sind, kommen

mir erst nach Monaten und manchmal gar nicht zu Ohren, so mit dem Projekt des Hrn. Kunz, auf seine Kosten eine Eisenbahn von Zürich nach Baden bauen zu wollen. Ob es wohl mit dem Einverständnis mit der bestehenden Aktien Gesellschaft oder auf eigene Faust geschehen sollte? Ich muss mich darüber näher erkundigen. Und ob Herr Kunz die bereits gemachten Vorarbeiten benützen will. Ich sehe nicht ein, wie diese langweilige Eisenbahn Angelegenheit sich gestalten will und muss jetzt beständig auf der Lauer stehen wie ein Fuchs, der einem Huhn aufpasst. Hoffentlich kömmts bey der wacker ausgeschriebenen General-Versammlung der Aktionnairs doch einmal zu einem bestimmten Entscheid; denn man wird das eingezahlte Geld nicht umsonst liegen lassen wollen. Qui vivra verra!

Richterschweil, den 16. Mai 1842

Wertheste Jungfer Wolf!

…Soeben kömmt meine Tante Fr. Schmid, spricht sehr ernsthaft mit meinen Eltern und da ich vom Stuhle aufstand und sie mich rumpeln hörte, rief sie mich in die Stube. «Du wirst doch morgen nicht nach Zürich gehen?» Antwort Warum nicht? «Je, du solltest nur hören, was es geben soll, man sagt, die Radikalen wollen durchaus meister werden und wenn es Blut kosten sollte. Sie hätten fremde Hülfe zu erwarten.» Ich suchte ihr ihre Furcht auszureden, umsonst! «Es sei die Bürgerwache aufgefordert, auf jeden Wink bereit zu sein.» Vater und Mutter wollen mich auch nicht fortlassen; aber ich muss fort und wenn es zu Exzessen kommen könnte. Circa 18 Pläne der Eisenbahn habe ich, da ich vor Abgang des Dampfschiffes am letzten Samstag Abends dieselben nicht mehr gehörig versorgen konnte, dem Hrn. Burkhard zur Laterne übergeben, er möchte mir dieselben aufbewahren. Nun aber, im Falle Unordnung entstehen sollte, wäre mir nicht wohl dabey, wenn ich diese Sachen nicht am gehörigen Orte versorgt wüsste. Also es muss sein, so erschreckend die Auspizien sind…

Richterschweil, den 15. Mai 1843

…Unterdessen erhalte ich eine Aufforderung nach Zürich zu kommen, um eine Copie zu machen von dem Eisenbahnplan, welcher die Vereinigung des Rheins mit der Aare enthält, behufs Projektierung einer Station und Rheinbrücke bey Koblenz.

Am Freitag Morgen jener Woche erhalte ich einen Brief von Herrn Oberst Hegner, worinn er mich bath, beförderlichst nach Winterthur zu kommen, um mit ihm. die Reduction der Glattthalpläne mit dem projectierten Traçé zu besprechen. Der Termin der Zusammenkunft zürcherischer und aargauischer Regierungs-Mitglieder in betreff der Eisenbahnfrage war festgesetzt, schon durch öffentliche Blätter ausposaunt und man bath mich um schnelle Ausfertigung der dabei vorzulegenden Pläne.

Zürich, den 28. Mai 1845

…Bey uns ist nunmehr die Eisenbahn-Angelegenheit das Tagesgespräch. Der neue Regierungswagen geht seinen ordentlichen Gang. Ob er lange Jahre gehen wird, hängt von einer Menge Umständen ab, die nicht vorauszusehen sind. Ich für mich glaube, sämtliche Regierungen hat das Wechselfieber befallen, und das ist eine Krankheit, die, einmal eingerissen, nicht so leicht zu vertilgen ist…

Zürich, den 14. December 1845

Wertheste Jungfer Wolf!

…Was ich geahnt habe, als Sie noch in Zürich und Richterschweil waren, das ist eingetroffen. Die Schweizerische Nordbahn hat auch meine Tätigkeit in Anspruch genommen in vollstem Masse. Herr Generaldirectionsinspector (GDJ) Negrelli hat mich und George Bürkli zu leitenden Ingénieuren in dieser Sache emporgehoben, zwar einstweilen nur für die einleitenden Vermessungsarbeiten. Denn bleibend an diesem Bau mitzuwirken würde mir von Staateswegen, dem ich für die topographischen Aufnahmen mein Wort gegeben, schwerlich gestattet. Die provisorische Direction der schweizerischen Nordbahn hat sich auch in diesem Sinne beim Regierungsrath für mich und G. Bürkli verwendet, nämlich um Theilnahme, sofern der Staatsdienst nicht sehr dadurch beeinträchtigt werde und in diesem Sinne haben wir beide für einige Zeit Urlaub erhalten. Während dieses Urlaubs, der noch um einige Wochen oder Monate verlängert werden kann, haben wir den Herrn GDJ Negrelli mit der Direction nach Baden und Aarau begleitet und hierauf von Baden aus bis Aarau längs der uns bezeichneten provisorischen Richtung ein Nivellement aufgenommen.

Nachdem diese Vorstudien beendigt waren, mussten wir einem brillianten Essen im Hotel Baur beywohnen, das Hrn. GDJ Negrelli zu Ehren von der zürcherischen Kaufmannschaft gegeben worden und dann reiste Hr. GDJ Negrelli wieder nach Wien zurück, uns noch die nöthigen Instructionen hinterlassend in Betreff der Bahnstrecke von Zürich–Baden, wofür die Vorarbeiten noch diesen Winter beendigt werden sollen. Unser nächstes Geschäft war nun die Linie von Zürich bis Baden mit Hülfe der früheren Pläne abzustecken unter Berücksichtigung derjenigen Correktionen, die Hr. GDJ Negrelli eingeführt hat.

Die Richtung der Bahn ist nun folgende: Der Bahnhof zu Zürich beginnt unmittelbar beim langen Steg und zieht sich durch die Bürgergärten der Sihl zu, wo selbst eine Flusscorrection beantragt ist, die dazu beiträgt, die Bahnhoflänge so zu vergrössern, dass dieselbe gegen 900 Fuss beträgt; sodann geht die Bahn directe aus dem Bahnhof in ganz gerader Linie bis Schlieren und bleibt dann im Allgemeinen bis noch immer fort zwischen der Landstrasse und der Limmath, bald mehr von der einen, bald mehr von der anderen entfernt. In Baden selbst zieht sich die Bahn mittelst eines Tunnels unter dem Schlossberg durch und gegen die reformierte Kirche hinunter, wo wahrscheinlich der Bahnhof hinkommen wird. (Indessen ist dies noch nicht definitiv, es werden 3 Stationsplätze zu Baden projektiert, damit man eine Auswahl hat, denn die Verhältnisse sind in Baden sehr schwierig!) Dort wendet sich die Bahn wieder dem Martins- oder Kreuzliberg zu und geht dem Limmatufer folgend bis zur Spinnerei des Herrn Beli in Turgi. Hier ist der Trennungspunct der Bahnen nach Basel und nach Aarau. Für erstere Bahn wird eine Brücke erforderlich über die Limmat, für letztere eine Brücke über die Reuss. Die Bahn nach Basel geht dem rechten Aareufer nach abwärts bis Koblenz, wo wieder eine Brücke über den Rhein erbaut würde und von da dem rechten Rheinufer nach unter Waldshut vorbei bis Basel. Ein zweites Project führt bei Klingnau mit einer Brücke über die Aare und geht dem linken Rheinufer nach bis Basel. Die Bahn nach Aarau zieht sich unterhalb Windisch gegen Brugg und Schinznach nach Aarau durch das günstigste Terrain. Dies sind die Haupt-Projecte.

Wir befassen uns einstweilen nur mit der Bahn von Zürich nach Baden und hierfür sind innerhalb weniger Tage alle Vermessungsarbeiten beendigt; Längen- und Quernivellements und die Kadastralaufnahmen, sodass dann die Verarbeitung im Zimmer vor sich gehen kann. Es sind gegenwärtig 6 Ingenieure und ebensoviel Ingenieur-Assistenten, (darunter auch 2 Berner namens Studer und Steiger) damit beschäftigt und ich habe die beste Hoffnung, dass diese Vorarbeiten so weit gedeihen werden, um im Januar und Februar die Expropriation aller von der Bahnlinie durchschnittenen und nunmehr vermessenen Grundstücke für diese Strecke vornehmen und im Merz, wo Hr. GDJ Negrelli wieder hier sein wird, den Bau beginnen kann.

Am Sechseläuten soll der Grundstein zum Bahnhof in Zürich gelegt werden, und wenn es günstig geht, soll die Bahn Zürich–Baden mit Martini 1846 befahren werden können.

Zürich, den 11. April 1846

Wertheste Jungfer Wolf!

Zürnen Sie mir nicht, dass ich so lange nicht geantwortet habe, auf Ihren 1. Brief und dass ich auch diessmal, Ihnen nur wenige Zeilen schreiben kann. Sie haben sooft schon mir die freundliche Zusicherung gegeben, dass auch nur wenige Zeilen Ihnen genügen, dass ich es nunmehr wage, von dieser Offerte Gebrauch zu machen.

...Nie hätte ich geglaubt, dass eine Eisenbahn soviel zu denken und zu thun gäbe. Ich habe jetzt die topographischen Arbeiten seit November so zu sagen ganz vernachlässigt und immerfort alle meine Thätigkeit bloss der Eisenbahn zugewendet. Bis einmal die Arbeiten gehörig im Gange sind, kann ich auch nichts anderes thun. Dann aber, wenn ich wieder einmal freier bin, will ich Ihnen erzählen von meinen Geschäften, Ihnen erzählen, wie es zu Richterschweil steht. Gott sei Dank, dass ich bei den vielen Geschäften doch immer gesund und wohl bin. Dass dies auch bei Ihnen der Fall sein möge, und dass Sie in nächster Zukunft auf der Eisenbahn, für die ich soviel Zeit opfere, umso schneller nach Zürich gelangen können und auch mir gestattet werde, bei der weiteren Untersuchung gegen Aarau hin, Ihnen mit einem unerwarteten Besuch eine kleine Überraschung zu verschaffen....

Richterschweil, 15. Jan. 1847

Wertheste Jungfer Wolf!

...In meiner geschäftereichen Stellung gebe ich mir dennoch manche Erholung. Des Abends spiele ich mit Hrn. Balbers einige Parthien Boston, lese nach dem Nachtessen in Eisenbahnschriften, gehe in die technische Gesellschaft ein Schöppli zu trinken; schlürfe auf der Saffran bei einer Parthie Billard mit Denzler einen aromatischen Schwarzen, gehe alle Mittwoch Abende in die Eisenbahn Gesellschaft, wo die achtbarsten Männer der Stadt, wie Oberst Pestaluz, Oberrichter Ulrich und die ganze Eisenbahn-Direction älteren und neueren Datums, worunter Bürgermeister Muralt etc. etc. zu einem Glas Wein und Abendessen sich einfinden und mit traulichen Gesprächen sich unterhalten; besuche eine Sonntags «ebenfalls Schöppli»

Gesellschaft, bestehend aus den Herren Escher von der Lindt, Mousson, Heer, Keller, Kölliker, Horner, Wieser, Stocker etc. etc. gehe zu G. Wyss auf ein Thee, nie in das Theater, nie auf Bälle, dafür zu Denzler eine Zigarre zu rauchen…

Das ist ein Leben, das an Gemüthlichkeit streift! Auch dies wird vergehen wie Seifenblasen und nichts davon übrigbleiben als die Erinnerung. Aber ich kann Sie versichern, auch die blosse Erinnerung an solche unschuldige genossene Freuden gewährt eine seltsame Befriedigung.

…Mit den Eisenbahnarbeiten soll es ordentlich vorwärts gehen, Man hofft unzweifelhaft nächsten Sommer nach Baden zu fahren. Vom Tunnel sollen bereits 2/3 fertig sein. Ich selbst bin seit Oktober nie mehr auf der Bahn gewesen. Den Monat November musste ich topographischen Arbeiten widmen und bei der Eisenbahn blosse Bureau-Geschäfte besorgen, dies letztere aber erst gegen Ende des Monats….

Zürich, den 10. August 1847

Wertheste Jungfer Wolf!

…Seitdem Sie hier waren, bin ich ein einziges Mal in Richterschweil gewesen, nemlich am Jakobstage, hoffe aber, nächstens wieder hinzukommen. Vater und Bäbeli waren an jenem Mess-Dienstage wirklich bei mir auf Besuch. Ich zeigte ihnen den Bahnhof mit den Wagen und Locomotiven, was natürlich grosse Bewunderung erregte.

Mit der Eisenbahn bin ich seit Ihrem Hiersein ein einziges Mal gefahren, nämlich am letzten Samstag und obschon ich vermuthe, dass Sie das Nähere der Eröffnungsfeier schon durch die Zeitungen werden vernommen haben, vielleicht sogar durch die l. Eidgenössische, so lege ich dennoch ein Exemplar derselben bei, annehmend, dass Sie den betreffenden Aufsatz noch einmal lesen werden, wenn ich Ihnen sage, dass derselbe von mir am Abend nach der Feierlichkeit niedergeschrieben und dem Redactor d. Eidgenössischen zur Einrückung in die Nr. vom Sonntag übersendet worden war. Der Aufsatz, welcher am Montag über den nemlichen Gegenstand in der NZZ erschienen, ist von Hr. RRth. Esslinger, der wie man wohl sieht, eine gewandte Feder hat. Dennoch hiess es von denen, die dabei waren, es sei die Schilderung der Eidgenössischen ziemlich getreu. Ich bin von Hch. Schulthess darum ersucht worden, damit es nicht der Abschreiber der NZZ machen müsse und Hr. Dir. Escher und andere konservative Eisenbahnfreunde nicht, wie auch schon der Fall war, über die Eidgenössische zu schimpfen veranlasst würden, dass sie für das Unternehmen keinen

guten Willen habe, weil es nicht aus konservativer Küche hervorgegangen und daher nur mittheile, was sie schlechterdings nicht vorenthalten könne.

Gestern konnte das Publikum zum ersten Mal fahren: der Zudrang sei nicht stark gewesen, wahrscheinlich des schlechten Wetters wegen. Dennoch seien, wie ich aus sicherer Quelle weiss zwischen 700–800 Personen befördert worden. Ich bin begierig, ob es so fortgehen wird. Es würde mich freuen, wenn meine seiner Zeit in Aussicht gestellte Frequenz von täglich 800 Passagieren sich realisieren sollte.

Leben Sie wohl, grüssen Sie mir Ihre l. Mama und Rudolf und erhalten Sie mir Ihre Freundschaft, die mir so lieb und theuer ist.

J. Wild, Ob. Ing.

Aufsatz von Johannes Wild erschienen in der Eidgenössischen Zeitung am Sonntag, den 8. August 1847 Nr. 21 6

W Zürich, 7. August 1847. Heute fand die Eröffnungsfeier der ersten Sektion der schweizerischen Nordbahn von Zürich bis Baden statt. Das Programm der Einladungskarten war folgendes: «Die Regierung des h. Standes Aargau, die Baukommission, der löbl. Stadtrath von Baden und die übrigen Gäste jener Gegend sind eingeladen, sich um halb 11 Uhr im Bahnhof Baden einzufinden. Die Regierung des h. Standes Zürich, das Wasserbaudepartement und der löbl. Stadtrath von Zürich, so wie der Ausschuss und die übrigen Gäste sind eingeladen, sich um 12 Uhr im Bahnhof Zürich einzufinden. Zwei Mitglieder der Direktion empfangen die aargauischen Gäste im Bahnhof Baden. Punkt 11 Uhr fährt der Zug von Baden nach Zürich ab. Empfang der aargauischen Gäste im Bahnhofe Zürich durch den Präsidenten und die übrigen Mitglieder der Direktion. Kleine Erfrischung und Besichtigung des Bahnhofes in Zürich. Punkt 1 Uhr Fahrt aller geladenen Gäste von Zürich nach Baden. Mittagessen im Gasthof zum Schiff. Besichtigung des Bahnhofes und Tunnels in Baden. Punkt 7 Uhr Fahrt der zürcherischen Gäste von Baden nach Zürich.»

Während des ganzen Tages wurde dieses Programm genau befolgt. Es waren die Herren Reg.Rath Esslinger und Direktor Vögeli-Wiser abgeordnet worden, die aargauischen Gäste abzuholen.

Eine Menge Zuschauer war bereits im Bahnhof zu Zürich versammelt, als etwa um halb 12 Uhr der Zug von Baden anlangte. Kanonenschüsse

verkündeten die Ankunft desselben. Die Lokomotive war einfach, aber zierlich mit Guirlanden bekränzt. Zuvörderst standen zwei Lokomotivführer mit glänzenden eisernen Harnischen angethan.

Nach gegenseitiger Begrüssung wurde eine Erfrischung im Wartsaale des Bahnhofs genommen, der sehr geschmackvoll mit Blumen aus dem botanischen Garten, so wie aus Privatgärten geschmückt war. Mitten zwischen zwei schönen Blumenbäumen war das Modell der projektierten Reussbrücke aufgestellt, das mit Recht die Bewunderung vieler Anwesenden auf sich zog.

Nachdem sodann den eingeladenen Gästen das Innere der wirklich elegant und meisterhaft ausgeführten Bahnhofgebäude gezeigt war, wurden die Wagen bestiegen. Die Zahl sämmtlicher Theilnehmer am Feste mochte etwa 140 betragen.

Unmittelbar auf die Lokomotive folgte ein Wagen mit Blechmusik, sodann etwa 12 Wagen für die Gäste.

Der ganzen Bahnstrecke entlang sah man Spuren der festlichen Anordnungen. Die grössern und kleineren Wärterhäuschen waren mit Blumen bekränzt. Die Wärter verrichteten ihre Funktionen und auf sämmtlichen Stationsplätzen, wie in Altstetten, Schlieren, im Bahnhofe zu Dietikon und in Baden wurden Freudenschüsse aus Flinten und Böllern abgefeuert als Zeichen des allgemeinen Jubels. Zuschauer hatten sich trotz der theilweise regnerischen Witterung ziemlich viele eingestellt, namentlich war dieses der Fall zu beiden Seiten des Tunnels in Baden. Vom Schlossberg herab wehte eine Fahne und vor dem Eingang zum Tunnel so wie vor dem Bahnhof in Baden waren ebenfalls Blumenkränze angebracht. In 35 Minuten war man in der zierlichen Bahnhalle zu Baden.

Während der Fahrt ward man auf die bedeutendern Bauwerke aufmerksam gemacht, namentlich in der Nähe von Baden. Man hörte nur eine Stimme, es sei das Werk als gelungen zu betrachten. Wirklich war der Gang der Wagen sehr sanft, keine heftigen Erschütterungen oder Stösse waren fühlbar.

Beim Aussteigen in der Halle zu Baden, wo vor dem Eingang zu den Wartsälen ebenfalls Blumenvasen zierlich gruppiert aufgestellt waren, wurden Blumensträusschen ausgetheilt und von weiss gekleideten Kindern wurde dem Hrn. Direktor *Escher* ein Lorbeerkranz dargeboten, den er aber nicht annahm.

Man begab sich nun sogleich in den Gasthof zum Schiff, wo das Festessen stattfand. Der Ausgang aus dem Bahnhof war mit einem Triumphbogen,

Inschriften zu Ehren Hrn. Direktor Escher's enthaltend, geschmückt.

Die Tafel im Schiff war splendid und als man sich gehörig gestärkt fühlte, folgten die Toaste in bunter Reihe.

Den ersten brachte Hr. Direktor *Escher* auf das Wohl der Eröffnung der Eisenbahn und sämmtlichen Behörden, die an dem Unternehmen mitgewirkt haben. Es wurde von ihm darauf hingewiesen, wie sehr ein freundliches Entgegenkommen der Behörden noth thue, um für ein solches Unternehmen Bahn zu brechen und die Sache zu erleichtern.

Hierauf brachte Hr. Reg. Rath Ed. *Sulzer* der Direktion der Nordbahn ein Hoch. Er äusserte seine Freude darüber, dass man sich trotz der verflossenen schwierigen Zeiten für gemeinnützige Zwecke vereinigen könne und dass es mit der Eisenbahn über alle Erwartung gegangen und schloss damit, dass zwar die versammelten Gäste leicht über die Bahn hinweggleiten konnten, dass aber die Direktion viele Steine des Anstosses gefunden habe, um zu diesem Ziele zu gelangen.

Dann verglich Hr. Reg. Rath *Schaufelbühl* von Aarau den heutigen Tag einem schönen Frühlingstage, nach dessen Genuss man dem Schöpfer danken soll. Sein Toast galt den Stiftern der schweizerischen Nordbahn.

Hr. *Ott-Imhof* ergriff dann das Wort. Er dankte für die vielen Beweise des Wohlwollens, für die gute Gesundheit, welche der Direktion gewünscht worden sei und erklärte, dieses seien alles Dinge, derer die Direktion bedürfe, um die vielen Schwierigkeiten zu überwinden, die sich bei einem solchen Unternehmen darbieten. Als Hauptschwierigkeiten hob er hervor, dass ein grosser Theil des Volkes ein solches Unternehmen mehr als dasjenige einer Spekulation und weniger als ein bloss gemeinnütziges Unternehmen zu betrachten geneigt sei, dass man die Schwierigkeit eine Eisenbahn zu bauen allzu wenig kenne und ebenso auch von der Nützlichkeit noch keinen rechten Begriff habe und schliesst mit der Hoffnung, dass künftighin mehrseitige Unterstützung von Staaten und Mitbürgern zu Theil werde.

Hr. Stadtammann *Hanauer* von Baden zog hierauf eine Parallele zwischen der früheren Art zu reisen mit der jetzigen, jene ins Triviale ausdehnend, und sagte, wie die Herren vom Stein zu Baden wohl nie daran geglaubt hätten, dass ihre Burg unter ihren Grundvesten ein so grosses Loch bekommen würde. Sein Toast galt den geistigen Kräften, die so Unglaubliches zu Stande gebracht, und er verband einen Gruss an die Direktion im Namen der Einwohnerschaft von Baden.

In ähnlichem Sinne sprach sich der Stadtpräsident *Hess* aus.

Herr Bürgermeister *Zehnder* brachte sodann seinen Toast denjenigen, die die Thatkraft, den Muth und die Ausdauer, die zur Lösung dieser Aufgabe nöthig waren, an den Tag gelegt haben, und zeigte, wie dieses Werk der einzige Rettungsbalken für die Industrie, den Handel und Verkehr unseres Vaterlandes sei.

Herr Reg. Rath *Esslinger* entwickelte in ausführlicher Rede die Schöpfung der neuen Zeit, und brachte dem Herrn Negrelli und andern um grossartige Unternehmungen verdienten Technikern ein Hoch.

Herr alt Bürgermeister v. *Muralt* lobte alle schönen Erfindungen der neuen Zeit ohne Ausnahmen. Vom Auslande könne man Vieles lernen, und wir können uns nicht brüsten, dass wir das Ausland nicht bedürfen. In alten Zeiten indess sei man auch nicht so gar einfältig gewesen. Er habe das Alte gekannt und dort auch manch Gutes gesehen. Darum solle man auch der alten Zeit Gerechtigkeit widerfahren lassen. Ehedem – sagte der Toastbringer und spielte dabei auf den Haarschmuck an, den man früher am Nacken getragen und den nun jeder «Aufgeklärte» um Mund und Kinn zu tragen pflegt – ehedem habe man's hinten getragen, jetzt trage man's vorn. Man soll allerdings nicht zurückschreiten, aber auch nicht zu schnell fortschreiten.

Herr Landamann *Siegfried* anerkennt die nöthige Unterstützung des Auslandes, ohne welche dieser Anfang kaum möglich gewesen wäre. Es seien aber in unserem Lande Männer des Kredits, und es sei Pflicht, diese Männer nach besten Kräften zu unterstützen.

Herr alt Bürgermeister *Hess* brachte endlich noch ein Hoch denjenigen, die an dem Vertrauen auf die Direktion festhalten. Mit Geduld und Zeit und festen Aneinanderhalten sei Vieles möglich.

Nachdem es sich somit gezeigt hatte, dass für solche gemeinnützige Zwecke selbst die Extreme sich berühren, begab man sich wieder in den Bahnhof, wo im Wartsaal des Aufnahmegebäudes Kaffee serviert ward.

Hier angelangt, will Herr Reg. Rath *Waller* von Aarau dem Herrn Direktor M. Escher-Hess den Lorbeerkranz überreichen, den er bei der Ankunft von sich gewiesen hatte, und da er die Annahme desselben neuerdings ablehnte, besteigt Herr Waller einen Stuhl und erklärt, er habe sich nicht getraut, vor so vielen trefflichen Rednern aufzutreten, nun aber müsse er doch noch ein paar Worte sagen. Man habe heute Vieles gehört von schönen Schöpfungen, aber den Zürchern habe man zu wenig gesagt. Namentlich sei es die Familie Escher in Zürich, welche für

Bern den 14 Juli 1858

Wenthesten Herr Wild!

Was soll ich machen, ich mag wollen oder nicht, so muß ich heute schon wieder ein paar Zeilen an Sie schreiben. (Ich thue es ja sonst immer so selten & ungern.) Kaum hatte ich meine Briefe an Sie & Dr. Balber Gestern abgeschickt, so gab mir Rudolf das beigelegte Brochürli für Sie, – ich soll es Ihnen schicken, – & da ich meinte z ja ich schreibe Ihnen bald wieder ich will's dann thun ↳ nein, sogleich, denn es wird Ihn interessiren. – Also kommts nun mit extra Post & den freundlichsten Grüßen.

Ihre Lisette Wolf.

Schriftprobe von Lisette Wolf.

grossartige Schöpfungen geschaffen zu sein scheine. So verdanke man einem Escher das schöne Unternehmen der Linthkorrektion und nun wieder einem Escher die erste Eisenbahn in der Schweiz. Jenem habe man den Beinamen von der Lindt gegeben, diesen dürfe man mit allem Recht Escher von der Eisenbahn heissen, und er hoffe nun, dass Herr Escher den ihm zugedachten Kranz nicht mehr ausschlagen werde.

Nur eine Stimme war unter allen Anwesenden ohne Ausnahme, dass Hr. Reg. Rath Waller mit seiner begeisternden, hinreissenden, wahrhaft rührenden Rede dem Fest die Krone aufgesetzt habe.

Keinerlei Störung fand statt. Einzig war bei dem untergeordneten Personal eine Missstimmung bemerkbar, weil dasselbe nicht im Gasthof zum Schiff Platz finden konnte, sondern im Freihof bewirthet werden musste, wodurch sich dasselbe hintangesetzt fühlte.

Die Rückfahrt ging eben so glücklich von statten und man freute sich innig des festlichen Tages.

Bern, 18. September 1847

Werthester Herr Wild!

...Bis dahin ging scheint's mit unserer Eisenbahn vortrefflich, wenn es nur nicht ist, was da und dort Leute fürchten, blos ein Zürich Putsch. Ich für meine Person hoffe das Beste, es wird bei uns nicht schlechter damit gehen als an andern Orten. Ist es wahr, dass sie 3 Mill. Schweizerfr. gekostet, eine mehr als berechnet war? Man schrieb es der l. Mama vorige Woche, sowie, dass man kein Geld mehr habe weiter zu bauen? d.h. für einmal, denke ich. Das noch und bis dahin wäre also Ihre zum Voraus berechnete Frequenz, mehr als realisiert? Recht von Herzen leid konnte es mir thun, dass schon in den ersten Tagen ein Unglück geschehen musste; da werden die Feinde der Eisenbahn gesagt haben: «Da sieht man wie's geht». Natürlich auch sonst ist's traurig genug...

Die l. Mama trägt mir recht viele der herzlichsten Grüsse an Sie und alle die l. Ihrigen auf, denselben füge ich noch viele Tausende bei und bleibe mit unveränderlicher Freundschaft

Ihre Lisette Wolf

Soeben erhält die l. Mama von Mainz aus einen Brief von Rudolf. – Von Basel waren sie mit der Post noch nach Schliengen gefahren und dann mit der Badischen

Eisenbahn an Freiburg vorbei nach Offenburg, Heidelberg, Frankfurt, wo sie Abends 10 Uhr anlangten. In 28 Zeitstunden, hatten sie 120 Stunden (Wegstunden) zurückgelegt. Die Einrichtung der Badischen Eisenbahn gefiel ihm vorzüglich. In Frankfurt blieben sie einen Theil des Montags und fuhren mit der Taunusbahn nach Mainz, um am Dienstagmorgen mit dem Dampfschiff nach Bonn zu gehen.

Zürich, den 28. December 1847

Wertheste Jungfer Wolf!

…Die unglaublichen kriegerischen Zustände hatten mir eine Bürde aufgeladen, daran ich mich nun wieder von ganzem Herzen entbunden fühle. Die Hrn. Näff und Bürkli mussten dem Ruf der Tagsatzung folgen und somit wurde die Besorgung sämmtlicher Geschäfte, welche denselben bisher oblag, auf mich gewälzt, und da ich mich während dem Bau der Eisenbahn bloss mit Geschäften abgab, die das Vermessungsfach betrafen und mich um die übrigen Geschäfte nichts bekümmerte, so fiel mir die Besorgung derselben doppelt schwer. Denn obgleich der Bau vollendet ist, so giebt es doch noch eine Menge Siebensachen, die zu erledigen sind, z.B. Vollendungsarbeiten, nachträglichen Entschädigungen und Reclamationen von der Expropriation, sowie die Stellung der definitiven Abrechnungen mit allen den Handwerkern, die Bauten ausgeführt haben. Natürlich suchte ich diese Geschäfte so viel wie möglich bis zur Rückkehr meiner beiden Collegen, die den näheren Sachverhalt kennen, zu verschieben; bey allen Geschäften war dies jedoch nicht möglich, das topographische musste ich während dieser Zeit ganz vernachlässigen. Jetzt athme ich Gott Lob wieder freier und säume daher nicht, meine Gedanken zu Papier zu bringen, damit Sie nicht etwa glauben, ich sei für Sie gestorben…

…Erhalten Sie mir Ihre Freundschaft, an der mir Alles gelegen ist und seien Sie versichert, dass sich die Meinige unwandelbar erhalten wird.

Meine herzlichsten Grüsse an Ihre l. Mama

Ihr Johannes Wild Oberingénieur