

Schaufeln-sprengen-karren : die sozialen Umstände beim Bau der Spanischbrötlibahn

Autor(en): **Glättli, Ernst / Frey, Heinz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Badener Neujaarsblätter**

Band (Jahr): **67 (1992)**

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-324423>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

SCHAUFELN – SPRENGEN – KARREN

DIE SOZIALEN UMSTÄNDE BEIM BAU DER SPANISCHBRÖTLIBAHN

Von der Idee zur Ausführung

Während in anderen europäischen Staaten schon ein umfassendes Streckennetz bestand, war Eisenbahnbau Mitte des 19. Jahrhunderts in der Schweiz noch gänzlich Neuland. Das noch fehlende einheitliche Staats- und Wirtschaftsgebiet, unzureichende Geldmittel und ein ausserordentliches Misstrauen der Öffentlichkeit waren Gründe für diese Verzögerung. Erst mit der Schaffung des Schweizerischen Bundesstaates setzte auch hier ein eigentlicher Eisenbahnboom ein. Erste Bestrebungen für eine Eisenbahn von Zürich nach Basel gehen zwar schon auf das Jahr 1836 zurück. Aber erst zehn Jahre später wurde die «*Schweizerische Nordbahngesellschaft*» gegründet, welche die Ausführung des ersten Teilstücks von Zürich nach Baden zielstrebig an die Hand nahm. Die Architekten Gustav Albert Wegmann und Ferdinand Stadler sollten die Pläne für die Bahnhofbauten in Zürich und Baden erstellen. Alois von Negrelli, seines Zeichens «Generaldirektionsinspektor der k.k. österreichischen Staatsbahnen», konnte für die Oberaufsicht gewonnen werden. Er hatte zunächst das definitive Trasse festzulegen, damit die nötigen Expropriationen eingeleitet werden konnten. Während der Bauausführungen hielt er sich nur noch selten in der Schweiz auf. Eine *Bauleitung*, bestehend aus Ober- und Sektionsingenieuren, assistiert von weiterem technischem Personal, beaufsichtigte die Arbeiten. Die Bauausführung wurde an *private Unternehmer* vergeben. Major Caspar Hablützel von Trüllikon ZH übernahm zunächst allein den gesamten Unterbau von Zürich bis Baden. Er trat dann die Tunnelarbeiten am Schlossberg an Carl Franz Stadlin aus Zug ab. Weitere Unterakkordanten wurden bei Bedarf hinzugezogen, zum Beispiel für Transportaufgaben. Die Hoch- und Kunstbauten gingen an verschiedene andere Unternehmer. Der grösste Teil der *Strecke* konnte in gerader Linie gebaut werden, mit eini-

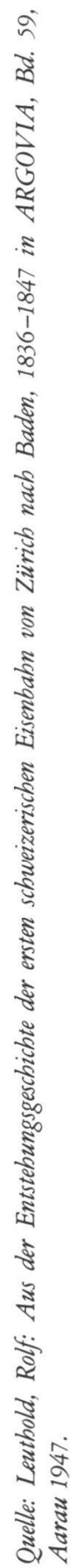
gen wenigen, aber breiten Kurven. Auch die Steigungsverhältnisse erwiesen sich als günstig, denn fast die Hälfte der Strecke verlief horizontal und nur ein Teilstück bei Spreitenbach wies eine Steigung von 4 Prozent auf. Das Trasseee wurde von Anfang an für zwei Geleise angelegt. Seine Länge betrug 23,3 Kilometer. Störend waren der morastige Boden, die zahlreichen kleinen Hügel und Tiefungen, Findlinge, die im Wege standen, und natürlich der Schlossberg, den es zu durchbohren galt. Zehn Brücken mussten gebaut werden, wobei diejenigen über Sihl und Reppisch die bedeutendsten waren. Zahlreiche Wasserdurchlässe waren notwendig, Niveauübergänge mussten geschaffen werden, und in zwei Fällen hatte man sogar Strassen zu verlegen. Neben den Bahnhofanlagen in Zürich und Baden erhielten Altstetten, Schlieren und Dietikon Haltestellen. Die aargauischen Dörfer Spreitenbach, Killwangen und Neuenhof wurden nicht berücksichtigt. Der Strecke entlang waren verschiedene Wachthütten vorgesehen. Im April 1846 begannen die Arbeiten im Sihlfeld bei Zürich, im Spätsommer auch auf aargauischem Gebiet.

«Heerscharen» von Arbeitern

In der Anfangsphase des schweizerischen Bahnbaus arbeitete man noch ausschliesslich mit *vorindustriellen Methoden*. Für das Anlegen des Schienenweges mussten Erdmassen abgetragen, aufgeschüttet und über kürzere oder längere Strecken transportiert werden. Wichtigste Arbeitsgeräte waren Schaufel und Hacke, das häufigste Transportmittel war der zweirädrige Karren, der von Arbeitern gezogen oder geschoben werden konnte. Auch sämtliche Minierarbeiten geschahen von Hand.

Die Erdarbeiten machten den weitaus grössten Teil aller Einsätze auf der Strecke Zürich–Baden aus. Der Bedarf an Eisenbahnbauarbeitern war deshalb enorm. Es handelte sich meist um unqualifizierte Leute, bei denen eine gute körperliche Verfassung massgebend war. Zwei Drittel dieser Männer waren denn auch weniger als 30 Jahre alt. Daneben arbeiteten an den Hoch- und Kunstbauten sowie am rund 90 Meter langen Schlossbergtunnel auch qualifizierte Fachkräfte traditioneller Handwerksberufe. Viele Arbeiter blieben nur für kurze Zeit beim Bahnbau und verschwanden alsbald wieder von der Bildfläche. In der damaligen Krisen- und Umbruchszeit kreuzten sich die Wege der traditionellen Handwerker auf Wanderschaft mit denjenigen Arbeitssuchenden, die «auf dem Weg in die Fabrik» waren.

Unternehmer Hablützel kam im Umgang mit den Heerscharen von Arbeitern sicher seine Erfahrung als Major zugute. Schon zu Beginn der Bauarbeiten Ende April 1846 standen mindestens 500 Arbeiter im Einsatz. Im Laufe des Monats Mai stieg die *Beschäftigtenzahl* bereits auf über 1000 an. Sie konnte sich noch auf maximal 2000 verdoppelt haben. Es handelt sich hierbei um



Schätzungen, denn die saisonal bedingten Schwankungen waren im damaligen Eisenbahnbau gross. Im Winter mussten die Erdarbeiten witterungsbedingt sehr stark eingeschränkt werden. In den wärmeren Jahreszeiten hingegen liefen die Arbeiten auf Hochtouren. Dabei kam es zu ungewollten Verzögerungen, denn während der Erntezeit mangelte es sowohl an Fuhrwerken wie an Arbeitern. Ab Sommer 1846 wurden zusätzlich Sträflinge des Zuchthauses Baden eingesetzt.

Der grösste Teil der Eisenbahnbauarbeiter stammte aus der näheren Umgebung. Auch die sogenannten «Fremden» waren zu zwei Drittel *Schweizer*. Sie kamen mehrheitlich aus der Nordostschweiz, teilweise auch aus der Zentralschweiz, einige aus Graubünden und aus dem Tessin. Die Hälfte der *Ausländer* stammte aus Österreich, und zwar aus dem grenznahen Vorarlberg und dem Tirol. Viele Ausländer waren Süddeutsche. Die Italiener hingegen konnte man an einer Hand abzählen. Dies mag erstaunen, ist doch bei der Spanischbrötlibahn häufig von zahlreichen Italienern die Rede. Auch die Organisatoren des Jubiläumsumzuges anlässlich der Badenfahrt 1947 sind diesem Irrtum erlegen, als sie grossen Wert darauf legten, die dargestellten Mineure als Italiener verkleidet mitmarschieren zu lassen! Sie hatten vermutlich spätere Eisenbahnprojekte vor Augen, wo tatsächlich bis zu 90 Prozent Ausländer arbeiteten – seit dem Gotthardbahnbau mehrheitlich Italiener.

12 Batzen für 12 Stunden Arbeit

Eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit bestand 1846/47 in der Schweiz noch nicht. Sowohl die Unternehmer wie auch die Eisenbahnbauarbeiter dürften an langen Arbeitszeiten interessiert gewesen sein: Die Arbeiter vor allem deshalb, weil sie vorsorgen mussten, denn bei schlechtem Wetter oder bei Frost, wenn nicht gearbeitet werden konnte, hatten sie auch keinen Verdienst. Die beim Bahnbau beschäftigten Badener Sträflinge hatten eine Präsenzzeit von 13 Stunden, wobei sie effektiv 10 Stunden 50 Minuten arbeiteten. Auch die übrigen Arbeiter standen *11 bis 12 Stunden* im Einsatz und dies an sechs Tagen pro Woche. Dazu kamen noch Überstunden, Nacht- und Sonntagsarbeit, so dass sich im Extremfall eine wöchentliche Arbeitszeit von 110 Stunden ergeben konnte.

Was war diese Arbeit wert? Für die Sträflinge erhielt die Zuchthausverwaltung pro Tag und Mann «8 Batzen plus 1 bis 2 Batzen Trinkgeld für die Fleissigen». Andere Angaben lassen einen Stundenlohn von 1 Batzen als realistisch erscheinen. Somit kam ein Arbeiter im Normalfall auf *7 bis 8 Franken Wochenlohn*, mit aller Zusatzarbeit höchstens auf 12 Franken. Im Vergleich mit den Löhnen in der Landwirtschaft und beim Gewerbe hatten die Eisenbahnbauarbeiter einen ziemlich hohen Lohn. Dies hatte beim Badener Bau-

handwerk eine generelle Lohnsteigerung zur Folge: Die Tagelöhne der Maurer stiegen von 11 bis 12 auf 16 bis 17 Batzen, einem Handlager mussten nun 12 statt 8 oder 9 Batzen bezahlt werden.

Sowohl die *Nacht-* wie auch die *Sonntagsarbeit* führten zu Spannungen mit Behörden und Bevölkerung. Vor allem die Arbeiten am Schlossbergtunnel in Baden standen von Anfang an unter starkem Zeitdruck, so dass Nacht- und Sonntagsarbeit vorerst grosszügig bewilligt wurden. Erst als sich Anwohner durch den nächtlichen Lärm gestört fühlten, verbot der Gemeinderat das Sprengen zwischen 22 und 5 Uhr. Allerdings hatte er grosse Mühe, das Verbot auch durchzusetzen, denn Unternehmer Stadlin hielt sich nicht daran; um seine Akkordbedingungen erfüllen zu können, müsse er Tag und Nacht arbeiten lassen. Dass das Sprengungsglück im Tunnel (siehe hinten) ausgerechnet an einem Sonntag geschah, rückte die Sonntagsarbeit plötzlich ins öffentliche Interesse. Schon bei Arbeitsbeginn auf aargauischem Gebiet hatte die Nordbahndirektion die Regierung um eine generelle Bewilligung ersucht, auch an Sonntagen arbeiten zu dürfen. Sie wurde verweigert mit dem Hinweis darauf, dass einerseits die Arbeiter die Ruhe nötig hätten, andererseits eine Bewilligung bei der Bevölkerung einen «üblen Eindruck» machen würde. Gleichzeitig wurde die Nordbahn für Sonderfälle an das lokale Pfarramt verwiesen. Dieses hat die Bewilligungen offenbar recht grosszügig erteilt. Die Unternehmer liessen aber ohne zu zögern auch ohne Erlaubnis sonntags arbeiten. Der Unfall vom 8. November 1846 hatte zur Folge, dass das Pfarramt Sonntagsarbeit «für alle Folge» untersagte. Doch auch noch später mussten Bussen verfügt werden, weil nicht nur am Sonntag, sondern sogar noch während des Gottesdienstes gearbeitet wurde.

Gefährliche Arbeiten

Die Arbeiten beim Eisenbahnbau waren gefährlich. *Erdeinstürze* kamen häufig vor. Durch Untergraben der Erdmasse sparte man nämlich viel Zeit. Wurde das beabsichtigte Einstürzen jedoch falsch berechnet, konnten Arbeiter verschüttet und erdrückt werden. Diese Methode war jedoch dermassen zeitgewinnend, dass einem Verbot nicht immer Folge geleistet wurde. So ist der Unfall unterhalb Spreitenbachs vom 31. Dezember 1846 auf eine solche unterhöhlte Erdmasse zurückzuführen. Sie stürzte frühzeitig ein, wobei zwei der drei verschütteten Arbeiter getötet wurden.

Beim Hochbau lauerten verschiedene Gefahren; recht häufig war hier das *Hinunterstürzen* von Baugerüsten bei Brücken und Gebäuden.

Sprengunfälle standen ganz zuoberst auf der Gefahrenliste. Sie hatten den Tod oder schwere Verstümmelung und oft den Verlust des Augenlichts zur Folge. Das schwerste Unglück ereignete sich denn auch im Zusammenhang mit dem

Sprengen: Es geschah am Sonntag, den 8. November 1846, gegen Mittag, als Arbeiter auf der Bahnhofseite der zukünftigen Tunnelmündung damit beschäftigt waren, einen herabgerollten Felsblock zu sprengen, der der Errichtung einer Stützmauer im Wege stand. Beim Laden eines Bohrlochs kam es zur vorzeitigen Entzündung des Sprengpulvers. Sechs oder sieben Eisenbahnbauarbeiter wurden in Mitleidenschaft gezogen. Zwar trug man alle noch lebend von der Unglücksstelle, drei starben aber im Laufe der folgenden Tage an den erlittenen schweren Verletzungen. Dieses Sprengungsglück erregte in der Öffentlichkeit grosse Aufmerksamkeit. Gegen 500 Menschen, meist Kameraden, geleiteten die Opfer zur letzten Ruhestätte. Wieweit Fahrlässigkeit durch unsachgemässes Verhalten (Überladen des Bohrlochs mit Pulver, Auffüllen mit Schutt statt Lehm, Pfeifenrauchen beim Laden) im Spiel war, wurde nie restlos geklärt. Auf jeden Fall reagierte die Nordbahndirektion unverzüglich und erliess schon eine gute Woche später eine Sprengverordnung (siehe Seite 81) mit genauen Anweisungen zum sachgemässen Hantieren. Weitere Sprengunfälle blieben dennoch nicht aus. Im Januar 1847 kam es bei Killwangen und vor Baden zu zwei weiteren schweren Zwischenfällen mit einem Toten und zwei Schwerverletzten. Am 1. Juni 1847 schliesslich schreckte eine heftige Explosion im Schlossbergtunnel die Badener Bevölkerung auf. Menschen blieben weitgehend verschont, der Sachschaden an den umliegenden Häusern war aber beträchtlich. Überhaupt sass man in Baden während des Bahnbaus auf einem Pulverfass. Die Sprengstofflager befanden sich nämlich mitten in der Stadt, in der Kirche des Kapuzinerklosters und in den an die Eisenbahngesellschaft vermieteten Häusern. Erst auf Beschwerden Einheimischer hin wurden diese Lager aufgehoben.

Die *Unfallbilanz* ist leider unvollständig und lässt nur eine ungefähre Aussage zu: Der Bau der Strecke Zürich–Baden forderte insgesamt sechs bis zehn Tote und bis zu 30 mittel oder schwer Verletzte. Das liegt etwa im Rahmen dessen, was im damaligen Bauwesen zu erwarten war. Vor grossen und spektakulären Unfällen mit zahlreichen Opfern blieb man verschont.

Verunfallt, krank – was nun?

Neben einem grossen Unfallrisiko bei der Arbeit waren die Eisenbahnbauarbeiter auch verstärkt der Gefahr von *Erkrankungen* ausgesetzt. Mangelnde Hygiene und schlechte Ernährung waren Wegbereiter von Krankheiten. Die Gefahr einer Epidemie bestand andauernd. So sind in Baden mehrere Arbeiter an Typhus gestorben. Verunglückte und Erkrankte wurden in den *Spitälern* von Zürich und Baden gepflegt. Wegen Platzmangels war dies Anfang 1847 in Baden nicht mehr möglich. Die Nordbahndirektion suchte nach anderen Unterbringungsmöglichkeiten, was aber äusserst schwierig war. Man musste

improvisieren und brachte die Pflegebedürftigen teilweise in eigenen Gebäulichkeiten unter.

Immer wieder zu reden gaben die *Spital- und Verpflegungskosten*. Wer hatte dafür aufzukommen – der Unternehmer oder die Bahngesellschaft? Jede Seite versuchte, ihre Kosten so gering wie möglich zu halten. Eine «Unterstützungs- & Kranken-Cassa in Baden» wurde erst im zweiten Baujahr ins Leben gerufen, zu einem Zeitpunkt, wo auf zürcherischer Seite ein Grossteil der Bauarbeiten schon beendet war. Leidtragende waren die betroffenen Arbeiter, vor allem wenn sie kantons- oder landesfremd waren. Einheimische waren weniger ein Problem. Sie wurden von den Angehörigen zu Hause gepflegt oder in die normalen Spitäler aufgenommen. Den Ortsfremden wurde vielfach ein *Reisegeld* bezahlt, um sich zur Pflege nach Hause zu begeben. Bei Todesfällen und schwerer Invalidität waren auch *Abfindungssummen* möglich. Der durchschnittliche Betrag belief sich gemäss den belegten Fällen auf 14 Franken, was etwa zwei Wochenlöhnen entsprach. Diese Summe erhielten beispielsweise zwei Witwen. Für eine verlorene Hand wurden 20 Franken ausbezahlt, für eine Augenverletzung 10, für eine schwere Beinverletzung 15 und für einen zerquetschten Fuss 8 Franken. Diese Abfindungen waren sicher bescheiden, die Betroffenen mussten aber froh sei, auf ihr Gesuch hin überhaupt etwas zu erhalten.

Essen und Schlafen

Der grösste Teil der Arbeiter stammte aus den an der Bahnstrecke liegenden Gemeinden, konnte also zu Hause wohnen und sich zur Hauptsache auch dort verpflegen. Die Auswärtigen fanden meist bei Privaten Unterkunft; vor allem in Baden stellten aber auch die Nordbahn und der Tunnelbauer Stadlin Wohngelegenheiten zur Verfügung. Rund 110 Arbeiter waren in gemieteten oder gekauften Häusern untergebracht. An schwer erreichbaren Stellen, wie beispielsweise in der Damsau bei Baden, wurden Arbeiterunterkünfte an Ort und Stelle errichtet. Die einheimischen Arbeiter brachten ihre Verpflegung meist von zu Hause mit, für die andern waren verschiedene Verpflegungsmöglichkeiten denkbar:

Marketendereien: Händler und Feldwirte zogen mit ihren mobilen Buden und Ständen den Eisenbahnbauarbeitern nach. Dieses System wurde auch beim Bau der Spanischbrötlibahn praktiziert, wobei es immer wieder zu Streitigkeiten wegen schlechter Ware, Wucherpreisen, Verschuldung und anderem kam.

Menagen: Arbeiter kochten ihr eigenes Essen in Feldküchen. Sie konnten dadurch den Marketendern ausweichen und kamen auf diese Weise recht günstig zu einem «ordentlichen und warmen Essen».

Suppenanstalten: In den Krisenjahren 1846/47, als nach einer Reihe von schlechten Getreideernten auch noch die Kartoffelkrankheit ausbrach und den ärmeren Schichten eine Hungersnot drohte, errichtete die Nordbahngesellschaft Ende 1846 in Baden eine Suppenanstalt. Man beabsichtigte, «den Arbeitern eine gesunde kräftige Nahrung zu einem billigen Preis zu verabreichen» und gleichzeitig «bei der nasskalten Witterung den Gefahren typhöser Krankheiten» vorzubeugen. Der Badener Gemeinderat stellte die Küche des Kapuzinerklosters gratis zur Verfügung, allerdings mit der Auflage, im Bedarfsfall bis zu 50 eisenbahnfremde Bedürftige dort verpflegen zu lassen. Bis September 1847 hielt die Suppenküche ihren Betrieb aufrecht und erfreute sich zunehmender Beliebtheit: Im Januar 1847 wurden rund 14000 Portionen abgegeben, im Juni 1847 deren 30628. Die Suppenanstalt war von Anfang an defizitär. Das Manko wurde zähneknirschend von der Bahngesellschaft über das «Bahnbaup-conto» abgebucht. Die «Portionenkärtchen» wurden den Arbeitern zum Teil im voraus verkauft, zum Teil auf Kredit abgegeben und mit dem Lohn verrechnet. Die Suppe selbst bestand aus Gemüse, Kartoffeln, Erbsen und Getreide (Hirse, Mais, Reis usw.). Das Beifügen von Fleisch hatte Auswirkungen auf ihre Schmackhaftigkeit, aber auch auf ihren Preis. Getrunken wurden am häufigsten Most und Wein, wobei aber auch immer wieder Klagen wegen übermässigen Branntweingenusses auftauchten.

Ein Eisenbahnbauarbeiter, der sich zweimal täglich in der Suppenanstalt verpflegte, musste dafür rund 20 Rappen aufwenden. Für die Unterkunft musste er etwa 35 Rappen pro Tag rechnen. Dazu kamen die Krankenkasse mit 5 Rappen und die Kosten für weitere Mahlzeiten, Getränke, Steuern, Kleider, Werkzeug usw. Bei einem – allerdings unregelmässigen! – Tageseinkommen von Fr. 1.– bis Fr. 1.15 konnte ein Arbeiter im besten Fall 10 bis 25 Rappen pro Arbeitstag auf die Seite legen.

«Störende Elemente?»

Bei den vielen orts-, kantons- oder gar landesfremden Arbeitern, die sich während der Bauphase in den Dörfern entlang der Bahnlinie aufhielten, kam es verständlicherweise auch zu *Spannungen mit der einheimischen Bevölkerung*. Immer wieder wurde gewarnt vor den «schlechten und gefährlichen Subjekten», den «fremden Elementen», die an ein «herumziehendes unordentliches Leben gewöhnt sind» und zu Trunkenheit und Streitsüchtigkeit neigten. Gerade in Baden störten ab und zu betrunkene Eisenbahnbauarbeiter die Nachtruhe, wobei auch Tunnelbauer Stadlin verschiedentlich mit von der Partie war. Die Polizei sprach massive Bussen aus (4 Franken, also rund einen halben Wochenlohn!) oder steckte die Störenfriede gleich in Arrest.

Probleme ergaben sich in allen Gemeinden daraus, dass Arbeiter respektive

ihre Logisgeber die Schriften nicht deponierten. Sowohl Vermieter wie Arbeiter mussten dabei mit empfindlichen Bussen rechnen.

Über die alltäglichen Beziehungen zwischen Einheimischen und fremden Arbeitern wissen wir mangels Quellen sehr wenig; nur Klagen und Streitigkeiten sind aktenkundig. So forderte ein in Spreitenbach wohnhafter Schuster von einem Aufseher Schadenersatz, weil dessen Arbeiter in seinem Acker ihre «Nothdurft» verrichtet und dabei seine «Steckbohnen» verdorben und verunreinigt hätten. Die aargauischen Gemeinden versuchten mit Verboten zu verhindern, dass die Eisenbahnbauarbeiter das angrenzende Kulturland schädigten. Teilweise forderten sie auch verstärkten Polizeischutz. Dass sich auch sexuelle Beziehungen ergaben, ist anzunehmen, aber kaum nachzuweisen. In Würenlos erhielt eine Witwe im November 1846 von der Gemeindebehörde einen Verweis «wegen dem unsittlichen Benehmen ihrer Tochter» – diese war damals gerade elfeinhalb Jahre alt. Ein Jahr später brachte das Mädchen einen unehelichen Knaben zur Welt...

Eine gewisse Fremdenfeindlichkeit ist aber nicht nur bei den Gemeindeansässigen zu spüren, auch in der hohen Politik machte sie sich bemerkbar: Bei den Debatten im Grossen Rat des Kantons Aargau im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau hatten verschiedene Voten einen fremdenfeindlichen Unterton, wobei die Abwehrhaltung oft all jenen galt, die von jenseits der Kantonsgrenze «hergelaufen» kamen. Neben den fremden Arbeitern war damit nicht zuletzt auch die «zürcherische» Nordbahngesellschaft gemeint.

Das Bauende

Der Bau der Eisenbahnstrecke Zürich–Baden dauerte eineinhalb Jahre. Im Mai 1847 konnte man auf dem Gebiet des Kantons Zürich die ersten Probefahrten durchführen. Schwierigkeiten bot vor allem der Tunnel durch den Schlossberg. Obwohl er für heutige Verhältnisse sehr kurz war, bereiteten die Gesteinsverhältnisse und die geringen Erfahrungen im Tunnelbau einige Schwierigkeiten. Am 14. April 1847 konnte er endlich durchstossen werden. Dieses Ereignis stellte für die Mineure den eigentlichen Höhepunkt dar und wurde ausgiebig gefeiert. Die Vollendung dieses Streckenstücks dauerte aber noch bis in den Sommer hinein. Die Eröffnung war auf Ende Juli geplant, musste aber auf den 7. August hinausgeschoben werden. Dann war es endlich soweit: Ein Festakt mit geladenen Gästen ging über die Bühne. Die eigentlichen Erbauer dieser Eisenbahnlinie, vom Unternehmer bis zum einfachen Eisenbahnbauarbeiter, scheint man jedoch vergessen zu haben.

Am 9. August 1847 wurde der fahrplanmässige Bahnbetrieb aufgenommen.

Ernst Glättli und Heinz Frey

Die Dissertation der beiden Autoren ist 1987 im Chronos-Verlag, Zürich, erschienen: «schaufeln – sprengen – karren. Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahnbauarbeiter in der Schweiz um die Mitte des 19. Jahrhunderts». Das Schwergewicht der Untersuchung liegt bei der Spanischbrötlibahn (Zürich–Baden) und bei der Strecke Olten–Sissach (Hauensteintunnel I). Das Buch ist im Buchhandel oder direkt beim Verlag erhältlich.

«Verordnung betreffend Felsensprengung am Tunnelbau in Baden

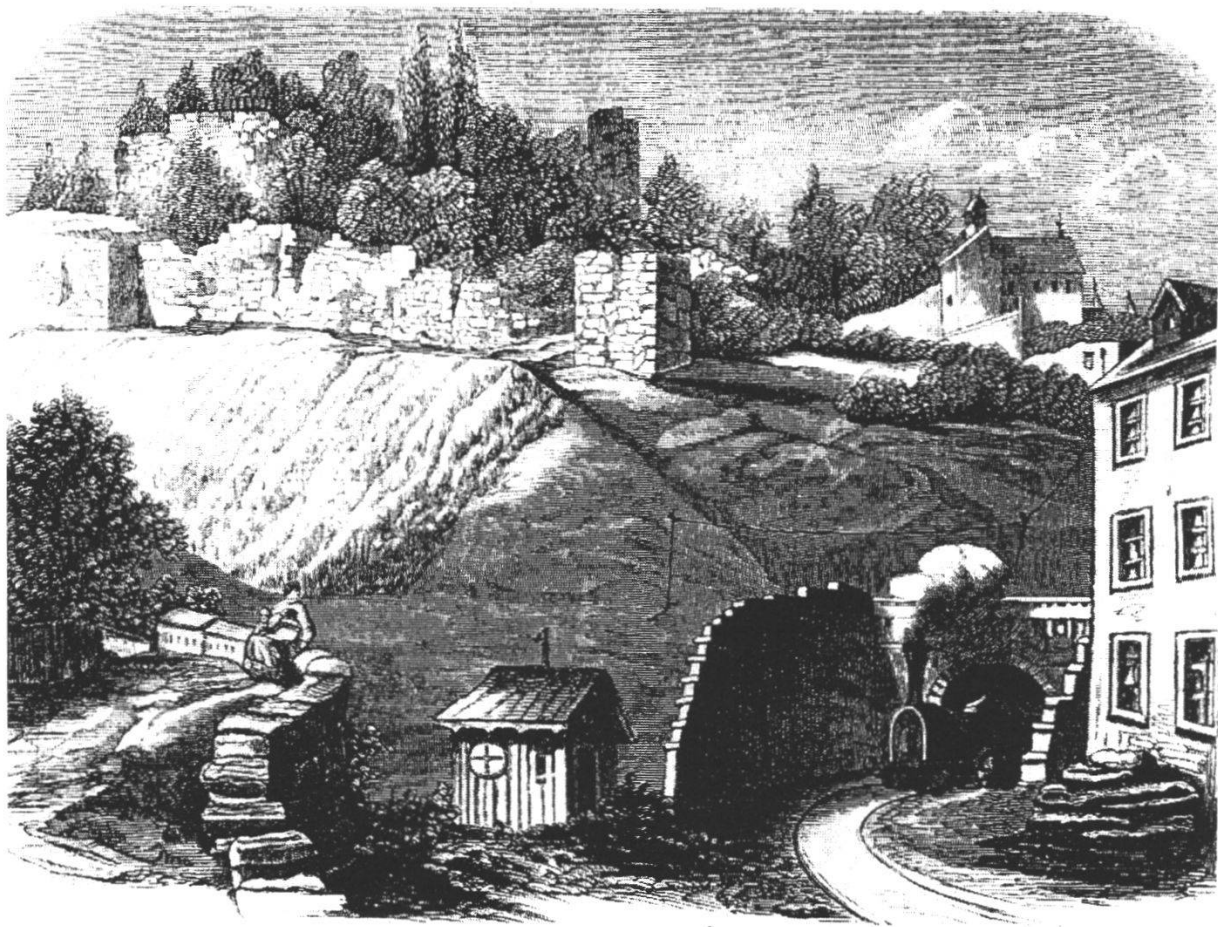
1. Die Pulverladung soll in Patronen von festem Papier in das Bohrloch gebracht, und es soll dafür gesorgt, dass keine losen Körner um die Bohrung herum zerstreut werden.
2. Die Ladung aller Bohrlöcher soll mit hölzernen oder kupfernen Stösseln geschehen. Die Anwendung von eisernen Stösseln ist untersagt.
3. Die Verdämmung soll mit einem Lehm von allen Steintheilchen befreit hergestellt werden.
4. Vor dem Beginn der Ladung sollen alle in der Nähe befindlichen beim Tunnelbau nicht beschäftigten Personen angehalten werden sich zu entfernen.
5. Zu den Ladungen sollen in jeder Abteilung stets die nehmlichen mit dieser Arbeit ganz vertrauten & zuverlässigen Arbeiter verwendet werden.
6. Das Pulver zu den Ladungen soll durch den Unternehmer selbst, oder durch einen von ihm Bevollmächtigten an die Lader abgegeben werden, & derselbe hat dafür zu sorgen, dass Überladung der Bohrlöcher vermieden werden, & überhaupt zweckmässige Verwendung des Pulvers erfolgt.
7. Das Pulver darf nur in geschlossenen Kistchen auf die Arbeitsstellen getragen werden.
8. Das Rauchen in der Nähe der Arbeitsstellen wo gesprengt wird, ist aufs strengste untersagt, von dem Augenblick an, wo Pulver oder Schiessbaumwolle zur Stelle gebracht wird.
9. Beim Beginn der Ladung soll geläutet werden, worauf alle Arbeiter sich in Sicherheit zurückzuziehen haben.
10. Unmittelbar vor dem Anzünden der Ladung soll wiederum geläutet werden, damit Jedermann von der alsbald erfolgenden Sprengung in Kenntniss gesetzt wird.
11. Die Ladungen im offenen Terrain sollen gedeckt werden, damit deren Explosion zurückgehalten und Beschädigungen jeder Art vermieden werden.
12. Bei Felsensprengungen auf der Bahnlinie sind die Art: 1, 2 & 3, 5, 6, 7, 8, 11 einzuhalten.

13. Jeder diesen Verordnungen zuwider handelnde Arbeiter oder Angestellte, wird sofort entlassen, und bei Unglücksfällen, welche durch einzutretende Nachlässigkeit entstehen, für alle Folgen verantwortlich gemacht.

14. Von gegenwärtiger Verordnung ist jeder Sprengabtheilung eine Abschrift zur Beachtung zuzustellen, und sämtlichen dabei mitwirkenden Arbeitern mitzuthemen.

Zürich den 17. November 1846

für die Direction der schweizerischen Nordbahn Gesellschaft
der Präsident: sig., M. Escher-Hess»



Schloß Baden in seinem jetzigen Zustande.

Quelle: Illustrierte Zeitung, No. 687, 30. 8. 1856, Seite 136.