Zeitschrift: Argovia : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau

Herausgeber: Historische Gesellschaft des Kantons Aargau

Band: 59 (1947)

Artikel: Aus der Entstehungsgeschichte der ersten schweizerischen Eisenbahn von Zürich nach Baden : 1836-1847

Autor: Leuthold, Rolf

Kapitel: II: Vorarbeiten und Projekte 1838-1840

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-57898

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 20.07.2025

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

Wunsch geäußert, den Zürchern nur unter der Bedingung den Bahnbau auf Aargauer Boden zu gestatten, daß Zürich dem Stande Luzern gleichzeitig eine Anschlußlinie gewähre, die auf aargauischem Gebiet von der Baslerlinie abzweigen und nach Luzern führen würde. Wenn dem Kleinen Rat auch eine Erschließung von weiteren Teilen des Kantons durchaus erstrebenswert erschien, so schrieb er doch in seiner Antwort[14], „er könne sich nicht in dem gewünschten Maße mit Zusagen oder Erklärungen" binden. Offenbar erkannte die aargauische Regierung, daß die geplante Bahnlinie von Zürich nach Basel dem Aargau größere wirtschaftliche Vorteile versprach, und diese wollte sie nicht durch eine Verbindung mit Luzern aufs Spiel setzen.

II

Vorarbeiten und Projekte 1838—1840

Am 17. Januar 1838 fand in Zürich die erste Generalversammlung der Aktionäre statt. Die 250 Aktionäre, die hier unter dem Praesidium von Conrad von Muralt zu dieser ersten, denkwürdigen Sitzung zusammentraten, genehmigten nach unbedeutenden Abänderungen den Statutenentwurf des Siebzehnerkomitees. Bis zum 18. Februar blieb dieses provisorische Komitee noch im Amt. An diesem Tage vereinigte sich die Versammlung zu den endgültigen Wahlen[15]: fünf Männer wurden zu Direktoren ernannt, und neben ihnen arbeitete ein Ausschuß von 21 Mitgliedern. Unverzüglich nahm nun die Eisenbahndirektion ihre Arbeit auf. Schon am folgenden Tage, am 20. Februar, bat sie in einem längern Schreiben den Kleinen Rat in Aarau um die Bewilligung, „die nötigen Voruntersuchungen, Vermessungen, Nivellements usw. als Vorbereitung zum Bahnbau auf Aargauer Boden vorzunehmen". Die Direktion versuchte die Regierung ihrem Begeh-

---

[14] KAA Eisenbahnakten, 14. November 1837.

[15] Aus dem Aargau wurden gewählt: In die Direktion: Regierungsrat Hürner, Aarau; in den Ausschuß: a. Bürgermeister Herzog, Aarau, a. Postdirektor Dolder, Aarau, Landammann Dorer, Baden, Regierungsrat Friedrich Laué, Wildegg, Schaufelbüel, Zurzach; Gubler S. 44.

ren dadurch zugänglich zu machen, daß sie auf den großen Nutzen hinwies, der gerade dem Aargau aus diesem Bahnbau erwachse: „Die neu projektierte Eisenbahn wird in ihrer größern Strecke", schrieb sie, „den Kanton Aargau durchziehen; sie wird ihm alle Vorteile bringen, den dieses schnelle, sichere und wohlfeile Verbindungsmittel den Völkern gewährt, und sie wird schon in ihrem Bau der ganzen Gegend, die sie berührt, vielfachen Erwerb und vermehrten Verkehr zuführen". Dieses Gesuch wurde auch tatsächlich bewilligt, und damit konnten die Vorarbeiten im Aargau ohne Verspätung aufgenommen werden. Die Eisenbahndirektion schuf nun zuerst das sogenannte Geniekorps[16], einen Stab von Ingenieuren, die sämtliche technischen Fragen zu beraten und alle Vermessungen durchzuführen hatten. An ihrer Spitze stand Oberst Hegner von Winterthur, der langjährige Straßen- und Brückeninspektor des Kantons Zürich. Während des Sommers 1838 gelang es der Direktion zudem, den englischen Eisenbahningenieur J. Locke für einige Wochen zur Mitarbeit zu gewinnen. Gerade dieser Mann, der, wie auch sein Stellvertreter und Mitarbeiter, Ingenieur Neumann, über große Erfahrung verfügte, leistete der Bahngesellschaft unschätzbare Dienste. Zu Anfang April setzten die Vermessungsarbeiten auf Aargauer Boden ein. Unter der Leitung der Ingenieure alt Landammann Hürner, Aarau. Birmann-Vischer, Basel, Oberst Hegner, Winterthur und Eschmann, Zürich wurde das zukünftige Trasse ausgesteckt. In den selben Tagen erließ auch die Regierung an die Bezirksämter von Baden, Brugg, Zurzach, Laufenburg und Rheinfelden die Aufforderung, die Gemeindebehörden von den bevorstehenden Vermessungen in Kenntnis zu setzen und die Arbeiten der Bahningenieure zu unterstützen. Ausdrücklich hieß es in diesem Schreiben: „Allfällig zu errichtende Signale stehen unter dem Schutze der bezirksamtlichen Autorität."

Während nun im Limmat-, im Aare- und im Rheintal ausgemessen und ausgesteckt wurde, zeigte es sich, daß das neue Verkehrsmittel beim Volk nicht überall in Gunst stand. Vom 10. bis 17. Mai waren im Siggenthal die Arbeiten in vollem Gange. Jetzt erkannten die dortigen Bauern, nachdem der Verlauf der Bahnlinie festgelegt war, daß sie einen Teil ihrer Äcker und Wiesen verlieren sollten und daß ihr Land auf eine weite Strecke durch das Trasse entzwei geschnitten würde. In der „großen Aufregung der Gemüter" traten die Männer

[16] Gubler S. 47.

von Ober- und Untersiggenthal zur Gemeindeversammlung zusammen und beschlossen, bei der aargauischen Regierung eine Bittschrift einzureichen und sie zu ersuchen, die Siggenthaler in ihrer Not zu unterstützen und den Bau einer Eisenbahn in ihrem „schmalen" Tal zu verhindern. „Bei der Verwirklichung dieser Bahn", schrieben sie, „wird die Armut sich schnell und bedeutend vermehren". Mit der Auszahlung einer Entschädigung sei ihnen nicht gedient, sie brauchten ihr Land, aus dem sie sich ernährten; und durch den Fluß und Berg eingeengt, wüßten sie nicht, wo sie noch Land kaufen könnten, da die Bodenpreise jetzt schon sehr gestiegen seien. Die Zunahme der Bevölkerung setze gerade die unteren Schichten schon seit Jahren außerstande, Land zu erwerben, und darum sähen sie sich gezwungen, als Dienstboten und Tagelöhner ihr Brot zu verdienen. Das würde aber ihr aller Schicksal werden, wenn die Regierung nicht dahin wirken könne, „daß die kommende Eisenbahn eine Richtung erhalte, die für aargauische Gemeinden gar nicht oder wenigstens nicht in einem solchen Maße verderblich sein würde." Die beschwichtigende Antwort der Aargauer Regierung kam zu spät. Wohl ließ sie durch den Badener Bezirksamtmann die Siggenthaler wissen, daß es zurzeit noch gar nicht darum ginge, der Bahngesellschaft die Bewilligung zum Bahnbau zu erteilen, „und daß es durchaus der Wille der Regierung sei, die Rechte und Interessen der Bürger zu schützen"; die Bauern waren schon zur Selbsthilfe geschritten. Was galt es ihnen, wenn ihnen gesagt wurde, „man könne sich im Siggenthal ganz ruhig halten". Die Pfähle in ihren Feldern redeten eine zu deutliche Sprache. Auch waren den Bauern diese Ingenieure und Geometer mit ihren Gehilfen, die aus städtischen Verhältnissen stammten und ihnen jetzt vor dem Heuet das Gras zertraten und bei den Vermessungen rücksichtslos durch ihr Äcker schritten, ein Dorn im Auge. „Die Aufnahmen unseres Geometers wurden durch wiederholtes Ausreißen aller Pfähle und Signalstangen ungemein verzögert und in einem solchen Grade erschwert, daß wir unseren Ingenieurs und Geometern die Anweisung zu geben genötigt waren, sich bei ähnlichen Vorfällen sogleich an die resp. Lokal- und Bezirksbehörden zu wenden, was im letzten Falle (Siggenthal) aus allzu großer Schonung vernachlässigt worden war", so stellte die Bahndirektion den Siggenthaler Vorfall der aargauischen Regierung in ihrer Beschwerdeschrift dar[17]. Aus diesem Schreiben erfahren wir, daß

[17] KAA Eisenbahnakten, 25. Juni 1838.

nicht allein die Siggenthaler sich dem geplanten Bahnbau widersetzten, auch über andre Zwischenfälle hatte sich die Direktion zu beklagen: Bei Klingnau und Würenlingen waren die Signalstangen ausgerissen und zum Teil auch weggeräumt worden, und in Wallbach war es sogar zu Tätlichkeiten gekommen. Die aargauische Regierung ließ hierauf in den verschiedenen Dörfern, die Widerstand geleistet hatten, durch die Bezirksämter eine Untersuchung vornehmen. Nach ihrem Berichte war das Verschulden nicht allein auf Seite der Bauern zu suchen. Allgemein beklagte man sich darüber, daß weder die Ortsbehörden, noch die Landeigentümer rechtzeitig auf die bevorstehenden Vermessungen und Absteckungen durch die Bahnleitung aufmerksam gemacht worden waren. So kam es, daß die Bauern, die ohnehin gegenüber dieser Verkehrserneuerung Zurückhaltung zeigten, sich durch diese Maßnahmen in ihren Eigentumsrechten verletzt fühlten. Der Bezirksamtmann von Baden, Borsinger, ging in seinem Untersuchungsbericht[18] an die Regierung so weit, die Bahningenieure nicht nur mangelnden Verständnisses und fehlender Rücksichtnahme gegenüber der einheimischen Bevölkerung zu beschuldigen, sondern er gab der Regierung sogar zu verstehen, „daß sich diese angemaßt hätten, von sich aus und ohne irgend eine Kenntnisgabe an die Behörde in der Gemeindewaldung von Würenlingen Forchen anzuhauen; darum sei der Gemeinderat auf dem Punkte, selbe als Forstfrevler zu behandeln." Statt dem Bauern „kleinliche Unfälle zur Last zu legen", heißt es weiter in Borsingers Bericht, „und ganze Ortschaften in Zeitungen zu verdächtigen", wäre es besser, wenn die Beauftragten „innert den Grenzen ihrer Befugnisse blieben." Ähnlich lauteten aus Laufenburg die Erhebungen des Bezirksamtmanns Brentano[19]. Da die Regierung auf Grund der Berichte einsehen mußte, daß offenbar auf beiden Seiten Fehler vorgekommen waren, verzichtete sie auf jede Strafe. Sie erließ lediglich erneute Mahnungen an die Gemeinden. Aber auch von den Bahningenieuren forderte sie in Zukunft bei ihren Arbeiten mehr Rücksichtnahme auf das bodenständige Empfinden und Denken der Bauern.

Inzwischen war in Zürich ein wichtiger Entscheid gefallen. Anfangs Juli hatte der englische Bahningenieur Locke mit den verantwortlichen Männern des Bahnunternehmens die Strecke von Zürich nach Basel bereist und geprüft. Auf Grund dieser Erhebungen wurde

---

18 KAA Eisenbahnakten, 4. Juli 1838.

19 KAA Eisenbahnakten, 6. Juli 1838.

nun die Bahnlinie im Limmat-, Aare- und Rheintal festgelegt. Das Trasse begann in Zürich am linken Sihlufer, führte über Altstetten, Schlieren, Dietikon an Spreitenbach vorbei und überschritt unterhalb des Kessels bei der Würenloser Trotte die Limmat. Dann folgte es dem rechten Ufer durch Wettingen, Ennetbaden, Nußbaumen bis zur Einmündung der Limmat in die Aare und verlief von da östlich des Flußes bis Eyen. Dort überquerte es die Aare und erreichte über Kleindöttingen, Gippingen, dem linken Rheinufer folgend, Basel[20]. Am 17. November waren die Vorarbeiten der Basel-Zürich-Eisenbahngesellschaft zur Hauptsache beendet, und schon verlangte die Bahndirektion vom Großen Rat in Aarau den Erlaß eines Expropriationsgesetzes, das der Bahngesellschaft eine brauchbare Handhabe für ihre weitern Arbeiten bieten sollte.

Wenn die folgenden Aufgaben, vor die sich die Eisenbahngesellschaft gestellt sah — die Bewilligung des Bahnbaus durch die verschiedenen Kantonsregierungen und eine gesetzliche Grundlage für die Expropriation — nur langsam der Verwirklichung entgegen gingen, so war dies nicht zuletzt den damaligen politischen Ereignissen zuzuschreiben: In Zürich wurde 1839 die liberale Regierung durch den Putsch vom September gestürzt, und im Kanton Aargau standen sich in jener Zeit Konservative und Liberale im Kampfe gegenüber, die Verfassungsrevision und die Frage der Parität nahmen hier die Arbeitskraft der führenden Männer voll in Anspruch[21]. Bis zum 18. Dezember 1839 mußte sich die Direktion gedulden, bis ihr vom Großen Rat in Zürich die Bewilligung zum Bahnbau erteilt wurde. Voll Zuversicht, im Aargau nun rascher ans Ziel zu gelangen, wandte sie sich am 5. Januar 1840 an die aargauische Regierung und legte ihrem Schreiben, um damit ihre Wünsche zu verdeutlichen, je ein Exemplar des zürcherischen Abtretungsgesetzes und des Konzessionsbeschlusses vom 18. Dezember 1839 bei, mit der Bitte, der Bahngesellschaft nun auch im Aargau die entsprechenden gesetzlichen Unterlagen für den Bahnbau zu schaffen. Gleichsam zur Aufmunterung, falls die Regierung zögern sollte, schlossen die Zürcher Gesuchsteller ihre Eingabe[22] mit dem Satz: „Dieser vorläufigen Erklärung fügen wir mit Freuden bei, daß unsere Ingenieurs bei ihren diesjährigen Arbeiten überall eine zu Gunsten der

---

[20] Gubler S. 50.

[21] Gubler S. 58.

[22] KAA Eisenbahnakten, 5. Januar 1840.

Unternehmung bedeutend veränderte Volksstimmung wahrgenommen haben." Es ging nun freilich sehr lange, bis die Regierung in Aarau sich an diese beiden Aufgaben heranwagte. Zu allererst mußte überhaupt noch abgeklärt werden, welche Instanz das Gesetz zu entwerfen habe, ob die kantonale Baukommission oder die Finanzkommission. So wurde es August, bis man sich dahin geeinigt hatte, daß es Sache der Baukommission sei, sich mit den Fragen der Expropriation zu beschäftigen, allerdings mit der Unterstützung der Finanzkommission, soweit es der Inhalt der einzelnen Abschnitte erfordern sollte. Und schon wieder traf aus Zürich ein Schreiben ein, datiert vom 7. August 1840. Darin wiederholte die Bahndirektion ihr Gesuch vom 5. Januar dieses Jahres. Um die Männer der Regierung in Aarau endlich zu rascherem Handeln zu bewegen, schrieb die Direktion, der Ausschuß habe, gedrängt durch die Mailänder Aktionäre, beschlossen, an der Generalversammlung in Zürich vom 14. September den Antrag zu stellen, den Bau der Bahn mit der Strecke von Zürich bis Baden zu beginnen; denn er hege die bestimmte Hoffnung, „die Hohe Regierung des Standes Aargau werde binnen kurzem die Bewilligung samt den nötigen Expropriationsgesetzen erteilen." Nun säumte die Baukommission nicht mehr und lieferte ihren Konzessionsentwurf am 19. August an die Regierung ab, und diese leitete ihn am 4. September an den Großen Rat weiter. Sieben Mitglieder schlossen sich zur Eisenbahnkommission zusammen und führten die nötigen Vorberatungen durch. In diesen Septembertagen reisten die Direktoren Eßlinger und Escher nach Aarau, um sich mit den Mitgliedern des Kleinen Rates persönlich zu besprechen. Am liebsten hätten es die Zürcher gesehen, wenn der Große Rat die Bahnfragen noch vor dem 14. September durchberaten hätte, also vor der Generalversammlung der Aktionäre. Dies war indes, trotz allem guten Willen, den die aargauischen Ratsmitglieder nun an den Tag legten, nicht mehr möglich. Voll Zuversicht kehrten Eßlinger und Escher von ihren Besprechungen zurück und berichteten an der Aktionärversammlung vom 14. September, „sie seien von den Mitgliedern der Hohen Regierung des Standes Aargau mit besonderer Zuvorkommenheit empfangen worden"; auch die Beratungen des Konzessionsentwurfes durch den Großen Rat werde demnächst erfolgen. So schien wenigstens in den Kantonen Zürich und Aargau dem Bahnbau nichts mehr im Wege zu stehen, und darum wagte es die Direktion, die zwei folgenden Anträge zur Annahme zu

empfehlen, die auch von der Aktionärversammlung[23] mit großem Mehr beschlossen wurden:

„1. Die Ausführung der Eisenbahn zwischen Basel und Zürich ist festgesetzt.

2. Der Anfang des Baues soll mit der Ausführung der Bahnstrecke zwischen Zürich und Baden in der Art geschehen, daß die Bahn nach dem angenommenen allgemeinen Bahnzuge als ein Teil der ganzen Eisenbahn nach Basel ausgeführt wird."

Anläßlich dieser Generalversammlung erhielten die Aktionäre, die schon ungeduldig den Beginn der Arbeiten erwarteten, Einblick in sämtliche Pläne und Kostenberechnungen der zukünftigen Bahn. Für die Strecke von Zürich nach Baden beziehungsweise Ennetbaden war man zu folgenden Voranschlägen gelangt[24]:

Länge in Schweizerfuß 69 309

Grundeigentum mit Inbegriff der wegzuräumenden Gebäulichkeiten	Fr.	277 580.—
Erdarbeiten mit Inbegriff der Felsdurchbrechungen	„	148 475.02
Kunstarbeiten	„	194 112.60
Fahrbahn	„	624 788.66
Stationen, Bahnwärterhäuser und Einfriedigung	„	107 750.—
Total	Fr.	1 352 706.28

Um nun für das Unternehmen auch die nötige finanzielle Grundlage zu schaffen, beschloß die Versammlung die Einbezahlung[25] von 9 % des gesamten Aktienbetrages.

Während man in Zürich überzeugt war, in allernächster Zukunft mit dem Bahnbau beginnen zu können und den Kanton Aargau als gewonnen betrachtete, machte sich nur wenige Tage nach dieser Generalversammlung gerade dort eine beachtliche Gegenströmung geltend. Am 29. September hielt „die Gesellschaft für vaterländische Kultur des Kantons Aargau" ihre Jahresversammlung in Suhr ab. Im Mittelpunkt der Erörterungen stand eine Abhandlung[26] des Me-

[23] Wrubel S. 26.

[24] Bericht der Generalversammlung S. 12.

[25] Nach der konstituierenden Versammlung vom 19. Februar 1838 hatten die Aktionäre bereits 1 % einbezahlt.

[26] Ihre Überschrift lautet: „Die Basel-Zürich-Eisenbahn. Ihre Vortheile und Nachtheile im Allgemeinen, besonders aber auf den Kanton Aargau." Zum zweiten Mal tritt damit ein Lenzburger in der aargauischen Eisenbahnfrage hervor.

chanikers Johann Rudolf Eberhardt aus Lenzburg über das Zürcher Eisenbahnprojekt. Eberhardt las seine Arbeit selber den anwesenden Gästen vor, und diesen machten die „darin enthaltenen Betrachtungen und Vorschläge" einen so großen Eindruck, daß sie beschlossen, die Regierung mit Eberhardts Gedankengängen bekannt zu machen. Der Lenzburger Mechaniker, der zweifellos über die technischen Errungenschaften seiner Zeit auf dem Laufenden war, forderte nicht weniger dringend als die Männer Zürichs die Schaffung einer Bahn. Der Bau ist ein „notwendiges Übel", schreibt er. Die Nachbarn, die Deutschen und Franzosen, zwingen uns dazu, „in Beziehung auf die Eisenbahnen mit andern Ländern Schritt zu halten, weil sonst ein Nationalgut, der ganze Transit-Handel, dabei große Gefahr läuft. Die elegante Welt wird sich vielleicht heute das Modenjournal aus Paris kommen lassen und morgen hinreisen, um sich dort das Kleid zu bestellen". — „Ein längeres Sträuben könnte uns nur Schaden bringen", dies ist die Meinung Eberhardts, und darum billigt er das lange Säumen der Regierung nicht. Im Gegenteil, er fordert vom Großen Rat, „der in dieser Beziehung gänzlich zu schlafen scheint", wie er ihm vorwirft, dringend die endliche Schaffung eines Expropiationsgesetzes. Zudem warnt er die Regierung, bei der Aufstellung dieses Gesetzes zu hohe Ansprüche an die Bahngesellschaft zu stellen, und erinnert an das Sprichwort: „Wer zu viel will, bekömmt zu wenig." Mit der Richtung aber, die die Zürcher Männer der Bahn geben wollen, ist Eberhardt durchaus nicht einverstanden: „Soll aber die Bahn von Basel dem Rheine nach auf Basel-Augst, Rheinfelden, Stein, Lauffenburg, Lüggern, dann über die Aare nach Dettingen, durchs Siggenthal auf Baden, mittelst eines kurzen Tunnels durch den Lägernberg und weiter in der Gegend des sogenannten Kessels über die Limmat bis endlich nach Zürich geführt werden, so frage ich: Was hätte wohl der Aargau von einer solchen ganz abgelegenen Eisenbahn für einen Nutzen? — Nichts!" Bei dieser vorgesehenen Richtung „muß der Aargau unstreitig verlieren." Eberhardt forderte sodann vom Großen Rat, daß er bei der Erteilung der Konzession den Vorbehalt mache, daß „im Fall eine westliche oder mittägliche Eisenbahn durch den Aargau gezogen würde, diese in die Basel-Zürichbahn einmünden dürfe, um sich mit derselben zu vereinigen". Der Lenzburger Mechaniker sieht dabei schon die Möglichkeit einer Verbindung der Schweiz mit dem Mittelmeer. Auch eine Linie nach Luzern faßt er ins Auge. „Und der Löwe

in Luzern, obschon für todt gehalten, gibt doch zuweilen ein Lebenszeichen von sich. Wenn zum Beispiel der Aargau eine Bahn von Villnachern über Wildegg, Lenzburg, Seengen, dem Hallwylersee nach auf Ober-Aesch herstellte, so bin ich überzeugt, Luzern würde dieselbe mit offenen Armen aufnehmen." Und zweitens verlangt er von der Regierung, daß „wo immer möglich, diese Bahn anstatt längs der äußersten und wildesten Grenze hin, über Stein auf Effingen und durch einen Tunnel nach Villnachern, rechts neben Brugg vorbei, also über die Aare und Reuß auf Baden geführt und an letzterem Orte anstatt durch den Lägernberg, durch den Stein zu Baden gezogen würde; so wäre für den Kanton Aargau viel gewonnen, und Brugg würde ein Hauptstapelplatz werden sowohl für die östliche als teilweise westliche und südliche Schweiz". Eberhardt erwähnt auch die Hindernisse, die die Ausführung seines Planes erschweren könnten und sucht sie in seinen Darlegungen bereits zu entkräften: Da ist einmal die Steigung von Stein bis Effingen zu überwinden. Hier rät Eberhardt zur Verwendung von „fixen Lokomotiven" oder einer Vorspannlokomotive. Daß der Bözbergtunnel große Kosten verursachen wird, weiß er, hingegen glaubt er, durch die Kürzung der Gesamtstrecke um vier Wegstunden zwei Millionen Franken ersparen zu können, „und mit zwei Millionen Schweizerfranken läßt sich ein großes Loch in einen Berg machen". Durch den Verlauf der Bahnlinie links der Limmat fällt der Lägerntunnel weg, dafür aber kann mit ungefähr den selben Mitteln der Stein zu Baden durchbrochen werden. Was die Erstellung der beiden Brücken, die Eberhardt oberhalb Brugg über die Aare und bei Vogelsang über die Reuß fordert, betrifft, so lassen sich dafür die beiden Übergänge beim Kessel Würenlos und bei Döttingen einsparen. Alles in allem glaubt Eberhardt, daß die Kosten seines Bözbergprojektes nur um ungefähr 100 000 Franken das Zürcher Projekt übersteigen würden. Und er vergißt auch nicht darauf hinzuweisen, daß die Bahngesellschaft ihre Zürich—Basellinie um 600 000 Franken zu hoch veranschlagt habe. „Das Projekt der Bahngesellschaft verletzt aber die Interessen des Kantons", sagt Eberhardt, „unseres läßt sie wiedergewinnen. Das Fricktal wird dadurch beruhigt und die Bahn wird wenigstens teilweise das Herz des Kantons und bedeutendere Ortschaften desselben durchschneiden." Von seiner Bözberglinie verspricht sich Eberhardt zudem noch wirtschaftliche Vorteile. „Das Fricktal von Basel-Augst bis Stein ist nach der Meinung sachkundiger

Geognosten reich an Salz, und durch Öffnen von Salzquellen und Errichtung von Salzpfannen würde dem Kanton ein neuer und großer Nationalreichtum zufließen." Das Land stärkt nach außen seine Unabhängigkeit, der Salzpreis muß fallen, in vermehrtem Maße kann Salz an die Landwirtschaft abgegeben werden, und zu all dem vergrößern sich die Staatseinnahmen. So überlegt Eberhardt weiter. Zudem betont er, daß abgesehen von den vielen Löhnen, die durch den Bahnbau der Bevölkerung des Kantons Aargau zufließen, auch die übrige Schweiz aus diesem Unternehmen Nutzen ziehen könnte: „Mit einem Walzwerk, das freilich etwa 100 000 bis 150 000 £ kosten würde, könnte uns Bündten oder Solothurn mit Schienen versehen und für Supports-Lieferungen wären eine Menge Gießereien geeignet. Selbst die Locomotiven könnten in der Schweiz angefertigt werden, es bedarf aber dazu an der Spitze der Direktion schweizerisch gesinnte Männer, und das Geld bleibt im Lande." Und zum letzten bringt Eberhardt die großen Nachteile militärpolitischer Art zur Sprache, die den einsichtigen Schweizer zur Ablehnung des Zürcher Projektes veranlassen müssen: „Auch ist es wohl gefährlich und viel dabei risquiert, die Bahn durchgehend dem Rheine, also immer der äußersten Landesmark nach, zu ziehen, zumal in Kriegszeiten, wo unsere Bahn in wenig Augenblicken vom Feinde zerstört werden könnte; und dieses ist gewiß ein wichtiger Grund, die Bahn mehr durchs Innere des Landes zu führen. Denn so gut wie jetzt in Friedenszeiten die Eisenbahnen für Handel und Verkehr dienen sollen, so werden sie in Kriegszeiten ganz besonders zum schnellen Transporte der Armeen benutzt werden, und das Erste wird dann immer sein, daß einer dem andern seine Bahn zerstört." Im Begleitschreiben[27] an die aargauische Regierung schloß sich die Kulturgesellschaft durchaus dieser Darstellung Eberhardts an.

Der Kleine Rat ließ sich aber von dem nun einmal beschrittenen Weg nicht mehr abbringen, und dies umso mehr, als ihm ein Bözbergprojekt nicht neu war. Als Ingenieur Locke seinerzeit, im Sommer 1838, für die Eisenbahngesellschaft ein Gutachten ausarbeitete und das Trasse den Flußläufen folgend, festlegte, riet er vom Bau einer Bözberglinie ab. Dieser Entscheid des Fachmannes bedeutete damals für die Be-

---

[27] KAA Eisenbahnakten; das Begleitschreiben ist datiert: Lenzburg, 5. Oktober 1840, unterzeichnet vom Präsidenten Hermann Bertschinger und vom Aktuar R. H. Hofmeister.

fürworter der Bahn im Aargau eine Enttäuschung. Ihnen ging es darum, mit einer Bahnlinie über oder durch den Bözberg das Fricktal mit den andern Kantonsteilen in nähere Verbindung zu bringen. Deshalb hatte auch die Aargauer Regierung, unabhängig von den Untersuchungen der Zürcher Bahngesellschaft, von der Militärkommission die Frage einer Bahnverbindung vom Aaretal ins Fricktal prüfen lassen. Im Juli 1838 war Genie-Hauptmann Michaelis nun in der Lage, „über die Configuration des Landstrichs zwischen Brugg und Hornussen" in einem Gutachten Aufschluß zu geben. In seinem Bericht machte Michaelis auf die Schwierigkeiten aufmerksam, die den Bau einer Bözberglinie erschweren mußten; namentlich legte er Gewicht auf die großen Steigungen, die es zu überwinden, und auf die langen Tunnels, die es zu bauen gab. Gleichsam als Ausweg wies er noch auf eine andere Möglichkeit hin. Ihm schien es ratsam, die Südostrampe nicht über Brugg anzulegen, sondern das Trasse oberhalb Stilli über die Aare gegen Rüfenach-Riniken zu führen und dort in einem Tunnel den Iberg zu durchstechen. Mit einer solchen Führung der Bahn glaubte Michaelis am leichtesten „den Anschluß an das Siggenthaler Hochgestade" zu finden. Aber wie ausgeklügelt man auch die Bözberglinie mit den damaligen Mitteln anlegen wollte, sie brachte trotzdem mehr Schwierigkeiten und Kosten als ein Trasse, das den Flußläufen folgte. So mußte die aargauische Regierung dieses Projekt aufgeben und sich vom Gutachten Lockes überzeugen lassen. Diesen Vorarbeiten aus dem Jahre 1838 ist es zuzuschreiben, daß sich die Regierung nicht weiter auf Eberhardts Pläne einließ. Tatsächlich waren die Vorschläge des Lenzburgers schon vor zwei Jahren eingehend geprüft worden. Eine weitere Untersuchung hätte nur Zeitverlust bedeutet. Deshalb wurde Eberhardts Arbeit vom Kleinen Rat am 15. Oktober 1840 an den Präsidenten der großrätlichen Eisenbahnkommission, Dr. Bruggisser, weitergeleitet mit der Bemerkung[28]: „Wir haben unseres Ortes, nachdem das Aktien Unternehmen in der bekannten Flußrichtung bereits so weit gediehen und die beförderliche Inswerksetzung desselben ebenso sehr im öffentlichen Interesse zu liegen scheint, uns nicht veranlaßt finden können, in dieses neue — anders nicht geprüfte, noch durch berühmte Sachexperten unterstützte Projekt jetzt noch, nachdem wir unsere Hauptberatung bereits beendigt hatten, näher einzugehen und stellen dessen gutfindende Wür-

[28] KAA Eisenbahnakten, 15. Oktober 1840.

digung einfach dem Großen Rate selbst anheim." Und doch blieb die Eingabe des Eberhardtschen Planes durch die Kulturgesellschaft nicht ohne Wirkung. Den Gedanken, der Kanton Aargau erhalte zu wenig Stationen[29], der durch das Begleitschreiben erstmals deutlich ausgesprochen worden war, nahm die Regierung auf und forderte jetzt von der Bahngesellschaft, abgesehen von den fünf Haltestellen bei Baden, bei Gippingen, Laufenburg, Stein und Rheinfelden, noch eine sechste, zwischen Untersiggenthal und Würenlingen, beim auslaufenden Felsvorsprung, gegenüber von Lauffohr. „Über eine sechste, den aargauischen Verkehrsinteressen besonders entsprechende Station zwischen Würenlingen und Unter-Siggingen, gegenüber Lauffohr, stehen wir gegenwärtig noch in Unterhandlung mit der Direktion . . .", so schrieb der Kleine Rat[30] an Dr. Bruggisser, den Präsidenten der großrätlichen Eisenbahnkommission. Um durch diese geringfügige Angelegenheit die ganze Sache nicht einer Verzögerung auszusetzen, ging die Bahndirektion auf diese Forderung der Aargauer ein. Oberst Hegner von Winterthur gab über das Begehren einer sechsten Haltestelle ein Gutachten ab und empfahl darin, dem Wunsche zu entsprechen, „immerhin aber nicht ohne namhafte etwelche pekuniäre und technische Opfer". So bewilligte die Bahngesellschaft am 30. Oktober 1840, wenige Tage bevor der Große Rat die Eisenbahnfrage behandelte, dem Aargau die sechste Station.

Endlich geschah, was die Initianten der Bahn schon seit Monaten mit Ungeduld erwartet hatten: der aargauische Große Rat behandelte am 4., 5. und 6. November in langen Sitzungen, die drei volle Tage in Anspruch nahmen, „das Dekret[31] zur Conzession und Expropriation zu Gunsten der Basel-Zürcher Eisenbahn". Nun war den Zweiflern Gelegenheit geboten, ihre Bedenken vorzubringen. In einer Hinsicht war zwar der ganze Rat der gleichen Meinung: Die Entwicklung, wie sie bereits im Gange war, ließ sich nicht mehr aufhalten. In

---

[29] Tatsächlich ist es auffallend, wie wenige Stationen für die Strecke auf Aargauer Boden vorgesehen waren. Währenddem auf dem kurzen zürcherischen Abschnitt Haltestellen für Altstetten, Schlieren und Dietikon in Aussicht genommen waren, sollten die aargauischen Gemeinden Spreitenbach, Killwangen, Wettingen und das ganze Siggenthal unberücksichtigt bleiben.

[30] KAA Eisenbahnakten, 15. Oktober 1840.

[31] Verhandlungen des Großen Rates des Kantons Aargau, 4., 5. und 6. November 1840; S. 883—910; 926—968. Gubler S. 59 und Welti S. 58 erwähnen irrtümlicherweise den 4. November nicht.

nächster Zukunft mußte auch in der Schweiz eine Bahn entstehen. Als neuzeitliches Verkehrsmittel wurde sie von keinem der Großräte abgelehnt, obschon die wenigsten von ihnen in ihrem Leben je eine Eisenbahn gesehen hatten und deshalb nicht im Stande waren, sich ein eigenes Urteil zu bilden. Auch schien damals schon das Wissen um alles, was mit der Bahn zusammenhing, allgemein so verbreitet zu sein, daß einfältige, unsachliche Äußerungen[32], wie man sie noch vor wenigen Jahren gehört hatte, unterblieben. Bei der Eintretensdebatte stellte ein einziges Mitglied, Rauchenstein, den Rückweisungsantrag. Unter anderem machte er geltend, „die Eisenbahn werde nach dem vorliegenden Plane nicht bei denjenigen Ortschaften vorbeigeführt, wo man es wünschen möchte, und wo es von mehr Vorteil wäre". Da er für die Interessen des Aargaus, wie er ausführt, „mehr tun möchte", macht er der Eisenbahngesellschaft den Vorwurf, mit dem Bahnbau nur den eigenen Vorteilen zu dienen. Voller Zweifel erhebt er die Frage, „ob man denn so ganz unbedingt in diese Conzession gleichsam hineinspringen solle". In seiner Rede wiederholte Rauchenstein im Grunde genommen die Forderungen[33], welche die Kulturgesellschaft, angeregt durch die Eberhardtsche Abhandlung, bei der Regierung eingereicht hatte. Auch er legte Wert darauf, daß die geplante Bahn in vermehrtem Maße in den Kanton Aargau hineingeführt werde. „Was sucht hier die Eisenbahngesellschaft?", rief er in den Ratssaal. „Sie sucht ihren Vorteil darin, daß sie auf dem kürzesten Wege von Basel nach Zürich eine möglichst schnelle und bequeme Verbindung erzielt.

---

[32] Die folgenden Aussprüche mögen hierfür ein Beispiel sein: „Die Feldfrüchte können nicht mehr gedeihen, denn eine Eisenbahn gibt einen bedenklichen Staub; die Gesundheit kann nicht mehr existieren, denn das gibt einen ungeheuren Dampf."

[33] Diese Forderungen lauten:

1. Die Regierung möge die Eisenbahngesellschaft veranlassen, „die genannte Eisenbahn mittelst eines Tunnels durch den Bözberg, überhaupt mehr durch das Innere des Kantons zu ziehen".

2. Im Hinblick auf den späteren Anschluß anderer Bahnen aus dem Westen der Schweiz möge der Große Rat bei der bevorstehenden Konzessionserteilung „von den Actionairs das Recht fordern, später eine oder mehrere Bahnen in ihre Bahn einmünden zu lassen".

3. Ferner möge er der Zürcher Bahn „die Pflicht auferlegen, die von andern Bahnen des Aargaus in diese einlaufenden Personen und Waren, sei es gegen Zürich oder Basel weiter zu befördern".

4. Es sei von der Bahndirektion zu verlangen, „an irgend einem passenden Orte im Aargau eine weitere Station zu errichten".

Auf den Kanton Aargau und seine geographische Lage zu andern Landesteilen wird hier keine Rücksicht genommen, und es sind ganz zufällige Vorteile, welche dem Kanton Aargau zufließen sollen. Ich nehme es aber der Eisenbahngesellschaft, welche zum weitaus größten Teile aus Ausländern besteht, gar nicht übel, wenn sie so handelt, und wenn sie gefragt hat, wie rentiert es am besten für die Bahngesellschaft?" Nun meldeten sich aber diejenigen zum Wort, die in der Schaffung einer Bahn für das Land eine Wohltat erblickten. Ihnen galt es, Rauchensteins Einwände und zugleich die Forderungen der Kulturgesellschaft zu widerlegen. Großrat Dorer aus Baden trat als erster für das vorliegende Zürcher Projekt ein, wohl nicht zuletzt deshalb, weil es ihm darum zu tun war, die Vorteile, die der geplante Bahnbau bringen sollte, seiner Stadt zu erhalten. Stadtkassier Suter setzte sich sodann mit dem Bözbergprojekt auseinander, durch welches die Bahn vor allem Aargauer Gebiet erschließen sollte, und wies darauf hin, daß seinerzeit, als erster „ein sehr achtbarer Bürger[34] vom Aargau", und nicht die Bahngesellschaft, gegenüber der Regierung die Trasseführung von Zürich nach Basel längs den Flußläufen gefordert habe. Im weitern ermahnte Suter, über den aargauischen Belangen die gesamteidgenössischen nicht außer acht zu lassen: „Der Großherzog von Baden hätte Freude daran, wenn wir uns über Lokalinteressen streiten und das Größere darüber vergessen; er würde bald bereit sein, eine Bahn am Badischen Rheinufer zu errichten, und bei uns hätte dann weder dieser noch jener Landesteil irgend einen Vorteil dabei." Mit großer Entschiedenheit betonte sodann Dr. Bruggisser, der Präsident der Eisenbahnkommission, ebenfalls den gesamtschweizerischen Standpunkt. Da er durch seine geschäftlichen Verbindungen mit der Bahndirektion ihre Denkweise und Absichten kannte, machte er den Großen Rat darauf aufmerksam, daß „diese Gesellschaft endlich einmal wissen müsse, woran sie sei". Wenn man jetzt nicht handle, „würde man das gleichsam als einen Abschlag betrachten", und er fuhr fort: „Glauben Sie nicht, daß Sie hier zurückbleiben können, ohne es auf Kosten der schweizerischen Nation zu tun. Da Ihnen ein solches Unternehmen angeboten wird, ohne daß Sie einen Kreuzer dafür ausgeben müssen, wäre es unverzeihlich, wenn Sie es von der Hand weisen wollten." Noch ein weiteres Vorurteil, das immer wieder laut wurde, galt es zu entkräften, nämlich die Meinung, es werde in späteren Jahren

[34] Zweifellos meint Suter Oberst Hünerwadel aus Lenzburg.

schwer halten, andere Bahnen an die Basel-Zürcherlinie anzuschließen. Bruggisser versuchte deshalb die Ratsmitglieder davon zu überzeugen, daß es durchaus möglich sein werde, die Verbindung mit Genf bei Lauffohr auf der rechten Talseite herzustellen und auch die Linie von Luzern durchs Seetal über Lenzburg „gegenüber Lauffohr auf diesem Plateau" anzuschließen. Nachdem diese Darlegungen die grundsätzlichen Fragen abgeklärt hatten, schritt der Rat zur Abstimmung. Rauchensteins Verschiebungsantrag blieb in Minderheit. Damit war für die Zürcher Bahngesellschaft die aargauische Konzession gesichert. In den beiden folgenden Sitzungen vom 5. und 6. November handelt es sich nur noch darum, Einzelheiten und kleinere Meinungsverschiedenheiten zu bereinigen. Noch einmal hatte Bruggisser in die Auseinandersetzungen einzugreifen, und zwar ging es wiederum um den „Einmündungspunkt" anderer Bahnlinien. Wie die Kulturgesellschaft in ihrer Eingabe schon angeregt hatte, verlangte nun Bertschinger, der Kanton Aargau habe sich das Recht zu wahren, selber bestimmen zu können, wo in Zukunft Eisenbahnknotenpunkte angelegt werden sollten. Bruggisser sprach wohl im Sinne der Zürcher, wenn er sich dahin äußerte, der Bahn sei die freie Wahl zu überlassen; denn „die Natur bezeichne ja schon die schickliche Stelle, und der schicklichste Vereinigungspunkt wäre in der Umgegend von Lauffohr. Wo also", führte er aus, „die Natur das Gesetz selbst gemacht hat, da haben wir nichts mehr zu verfügen. Wäre es bei uns wie in Frankreich und Deutschland, wo man die Bahnen drehen kann, wie man will, und wo nur administrative oder politische Gründe entscheiden dürfen, so wäre allerdings diese Vorsicht nötig, aber bei uns schreiben die Gebirge uns die Richtungen vor". Eine weitere Frage, die es abzuklären galt, betraf die zwangsweise Landabtretung. Die einen wollten die Forderungen an die Bahngesellschaft nicht übertreiben und die Direktion „nicht wegen Kleinigkeiten in große Verlegenheiten bringen". — „Ich betrachte die Eisenbahngesellschaft", meinte Fürsprech Weißenbach, „nicht gleichsam als einen wilden Eber, dem man gepanzert bis über die Zähne sich entgegenstellen soll, um ihn zurückzuweisen, wenn er etwa da oder dort über einen Hag einbrechen will." Andere verfochten die Ansicht, das Volk sei vor allem gegen die Übergriffe der Bahn zu schützen. „Das Volk wird sehen, daß die Herren Unternehmer dabei ihre Rechnung finden und daß sie aus der Eisenbahn einen größern Gewinn ziehen als alle unsere Grundbesitzer aus ihren Land-

entschädigungen. Sorgen wir also für unsere Mitbürger", riet Waller. Nach solchen Worten des Mißtrauens gegenüber der Bahngesellschaft, bedurfte es der mitreißenden Rede des zurückgetretenen Eisenbahndirektors Hürner. Schon am ersten Sitzungstage hatte er sich mit Erfolg gegen das aargauische Bözbergprojekt und für die Pläne Zürichs eingesetzt. Diesmal hob er nachdrücklich die wirtschaftlichen Vorteile hervor, die der Bahnbau den einzelnen Gegenden des Aargaus und vor allem der Schweiz bringen würde: „Wie kommt es, daß gerade aus dem Landesteil, welchen die Bahn durchzieht, die geringste Opposition sich zeigt? Eben deswegen, weil dadurch Verdienst zu hoffen ist, für alles Volk in jener Umgegend und namentlich für die dürftige Klasse. Für diese ist ein großer enormer Gewinn zu erwarten. Nicht die Aktien, welche vielleicht gar nicht so gut sind, wie man jetzt noch etwa glauben möchte, haben uns veranlaßt, an der Bahn Teil zu nehmen, sondern der Vorteil für die Schweiz und namentlich für unsern Kanton." Wie sehr es jedoch dem Großen Rate daran gelegen war, die angestammten Rechte der Bauern zu schützen, ist aus dem weitern Verlaufe der Auseinandersetzung ersichtlich. Eines der Ratsmitglieder, Augustin Keller, warf sogar die Frage auf, ob ein Landeigentümer auch zu entschädigen sei, wenn er auf dem Weg zu seinen Feldern durch die Bahnanlage zu einem Umweg gezwungen würde. „Es ist bekannt", führte er aus, „wie viel dem Landbauer an einer freien Kommunikation liegt. Wenn die Bahn geschlossen wäre, und nur zehn Minuten lang geschlossen bliebe, und ein Landmann müßte mit einem Fuder Heu still halten, und ein Gewitter stünde ihm im Rücken, so wäre das schon ein großer Nachteil für den Landmann, und deswegen sollte er freie Durchfahrt haben ohne irgend eine Beschränkung." Wie sehr Augustin Keller mit der Denkweise und dem Empfinden der Bauern vertraut war, zeigte sich in seinen weitern Darlegungen, wenn er vorschlug, den Landmann für jeglichen Nachteil und Schaden großzügig zu entschädigen, um von vornherein keine Verärgerung aufkommen zu lassen: „Hätte der Landmann die Eisenbahn mit diesen Nachteilen immer vor sich, wenn er mit den Früchten heimfahren oder das Feld düngen wollte, und würde er jedesmal im Falle sein, einen großen Umweg zu machen, so würde er immer einen gewissen Haß gegen die Eisenbahn haben und seinem Sohne sagen: Da sind wir sonst durchgefahren. Wenn hingegen dem Landmann eine Entschädigung gegeben wird, so wird er befriedigt, und er kann sagen: Hab ich

auch die frühere Bequemlichkeit nicht mehr, so bin ich doch dafür entschädigt worden." Auch Großrat Dietschi setzte sich für weitgehendes Entgegenkommen gegenüber der Bauernschaft ein. Als einziger konnte er aus eigener Erfahrung sprechen: „Ich bin auf dem Eisenbahn von Mühlhausen gefahren bis auf Thann, und habe auch nachgefragt, wie die Sach sei. Der Eisenbahn hat 24 Wachten und ich möchte es niemand raten, über dieses Heiligtum zu gehen. Bei der Nachtzeit kann gar niemand hinüber, und es wird gar selten ein Weg überzwäris gestattet, und wenn der Mann in seinen Acker oder in seine Matten eine Viertelstunde weit herumfahren muß, und wenn er vielleicht noch einem andern über den Acker muß fahren, was giebt das? Der Mann kann gewiß nicht in den Acker fliegen und muß mit den Früchten doch aus dem Feld nach Haus. Wenn jemand eine Viertelstund weit umfahren muß, so ist ungerecht, wenn er nicht dafür entschädiget wird. Wenn man sagt, die Herren vom Eisenbahn müssen entschädigen, so ist das kein Unrecht." Zum letzten Mal meldete sich Rauchenstein als Gegner des Zürcher Projektes zum Wort. Er benützte dazu die Gelegenheit, als ganz allgemein die Frage abgeklärt werden mußte, ob für die Expropriation ein Dekret oder ein Gesetz zu erlassen sei. Die Gedankengänge, die er hier äußerte, waren schon von Eberhardt angedeutet worden und sicher auch der Kulturgesellschaft vertraut gewesen. Die Aktionäre seien meistens Ausländer[35], machte er geltend, „und vorzüglich Mailänder", die wahrscheinlich nicht allein aus Patriotismus ans Werk schreiten wollten. Gegenüber einer mehrheitlich ausländischen Gesellschaft, die in der Schweiz ihren Gewinn suche, wäre es falsch, in den Entschädigungsansätzen ebenso entgegenkommend zu sein, wie gegenüber dem eigenen Kanton. Doch auch diesmal gelang es Rauchenstein nicht, mit seinen Einwänden und Hinweisen auf das Unschweizerische des Unternehmens dem Bahnbau in den Weg zu treten. Als am 6. November 1840 die ganze Vorlage durchberaten war, nahm sie der Große Rat mit überwiegendem Mehr an.

---

[35] Gubler S. 64 f.; bis zum 15. Dezember 1837 waren in der Schweiz 9175, im Auslande 35 546 Aktien gezeichnet worden, davon 12 432 in Deutschland und 21 222 in Italien.