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: IV: Badener Petitionen 1843

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: 16.07.2025

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

Am 14. Januar 1842 zeichnet das Badener Ratsprotokoll noch die Rückzahlung des einbezahlten Aktienkapitals durch die Bahngesellschaft auf. Damit waren die letzten Bindungen abgebrochen[55].

IV

Badener Petitionen 1843

Eine Sammlung zahlreicher Unterschriften im Kanton Zürich zeigt, daß der Gedanke, eine Bahn anzulegen, mit jenem 5. Dezember nicht untergegangen war. Nachdem sich die Basel-Zürich-Eisenbahngesellschaft aufgelöst hatte, verfloß eine verhältnismäßig kurze Zeit, bis sich von neuem die Initianten dieses so viel versprechenden Unternehmens ans Werk machten. Am 8. März 1843 kamen Regierungsrat Ed. Sulzer und alt Erziehungsrat M. Eßlinger, als Abgeordnete Zürichs nach Aarau, um sich dort mit Regierungsrat Oberst Frey-Herosé und Oberstlt. Herzog über die Anlage der Bahn zu besprechen. Die beiden Zürcher erklärten, ihre Stadt werde imstande sein, die geplante Bahn auch von sich aus ins Leben zu rufen, falls der Aargau sich nicht entschließen könne, tatkräftig mitzuhelfen. Ihr geplantes Werk stand für sie fest, und vom Aargau verlangten sie nur noch eine „baldige und bestimmte Antwort". Von einer Zusammenarbeit mit Baselstadt und -land sahen die Zürcher ab. Die gleichgültige Haltung während der Aktienzeichnung[56] im Frühjahr 1841 und überhaupt die Ablehnung aller zürcherischen Bestrebungen waren deutlich genug gewesen und noch in aller Erinnerung. Es ging nun lediglich noch darum, in Verbindung mit dem Aargau festzulegen, „in welcher Richtung und auf welche Weise der Bau ausgeführt werden sollte". Da also, bei einem Ausschluß Basels, die Linie nicht dort endigen konnte, kamen für die

Friedensrichter Gubler 45 000 Franken für den ganzen Gublerschen Besitz und 11 000 Franken für das Franzosenhaus, samt Garten und Waschhütte, allein.

[55] In Baden waren im ganzen 18 Anteilscheine gezeichnet worden. Daraus ist ersichtlich, daß die von Stadtrat Bürli angeregte Subskription von ganz geringem Erfolg war. Aktien hatten gezeichnet: Spitalamt Baden 12 Stück, Spitalverwalter Brunner 3 Stück, J. Ludwig Brunner 1 Stück, Anton Dorer z. Bären 2 Stück.

[56] Gubler S. 74. Der Kanton Zürich zeichnete damals 4334 Aktien, Baselstadt 131, Baselland 28.

Zürcher zwei andere Projekte in Frage: Der Anschluß der Limmattalbahn an die rechtsrheinische großherzoglich-badische Bahn bei Koblenz, oder die Schaffung einer rein zürcherischen Glattalbahn mit Anschluß an dieselbe deutsche Linie. Damit versuchten sie, wenn nicht über Basel, so doch auf diese Weise dem Handel ihrer Vaterstadt den Weg ins Ausland zu erschließen. Innerhalb dieser neuen Baupläne wurde nun der Kanton Aargau eingeladen, sich an der Bahn von Zürich über Baden nach Koblenz zu beteiligen. Die Kosten waren auf 6 Millionen französische Franken veranschlagt worden. Es war nötig, dem Unternehmen eine neue finanzielle Grundlage zu schaffen. Diesmal wollte man ähnlich vorgehen wie im Ausland. Durch die Hilfe der Kantone Zürich und Aargau sollte die Verzinsung des Kapitals von 6 Millionen Franken zu 3 % sichergestellt werden, falls sie das Unternehmen von sich aus nicht aufzubringen vermöchte. Damit versuchte man das Zutrauen der Öffentlichkeit wieder zu gewinnen. Diesem Vorschlag der gemeinsamen Zinsgarantie wichen die Aargauer zwar aus, stellten hingegen den Zürchern die Übernahme von Aktien in Aussicht. Immerhin erkannten Frey-Herosé und Herzog, daß ihr Kanton vor einer folgenschweren Entscheidung stand: Jetzt ging es für den Aargau darum, durch eine Limmattalbahn den Anschluß an Zürich zu erhalten, oder aber durch das Glattalprojekt auf die Seite gestellt zu werden. Durch die Verhältnisse gezwungen, da sie „den Bau der Bahn als ein notwendiges, unvermeidliches Übel" betrachteten[57], gingen denn also die Aargauer auf die Zürcher Pläne ein. Sie taten diesen Schritt nur zögernd, da die Aargauer, ihrer politischen Einstellung entsprechend, einen Anschluß an Frankreichs Handel und Verkehr über Basel einer Verbindung mit dem preußischen Zollverein vorgezogen hätten. Vor allem fiel es ihnen aber auch jetzt noch schwer, ihr bevorzugtes Projekt, die schon so oft erwähnte Bözberglinie, aufgeben zu müssen. Einige Tage nach der Aarauer Besprechung reisten Frey-Herosé und Herzog im Auftrage ihrer Regierung nach Basel und Liestal. Sulzer und Eßlinger hatten es als aussichtslos aufgegeben, mit Basel von neuem Verhandlungen aufzunehmen. Der Aargau aber versuchte zu vermitteln. Alles sollte getan werden, um vielleicht doch noch die alt geplante Linie Zürich—Basel oder sogar die Bözberglinie, an der ihnen so viel lag, der Verwirklichung zuzuführen. Die Verhandlungen fanden am 6. und 7. April in Basel statt und wurden zwi-

[57] KAA Eisenbahnakten, 12. April 1843, Bericht der aargauischen Abgeordneten.

schen Frey-Herosé und Herzog und der Basler Eisenbahnkommission geführt. Diese wies von allem Anfang an die Behauptung zurück, daß Basel dem Zürcher Projekt von 1839/40 im Wege gestanden sei. Dies „seien böswillige verdrehte Auffassungen". Auch sie wollten nicht hinter den Forderungen der Zeit zurückbleiben. Darüber allerdings, meinten die Basler, „herrschten verschiedene Meinungen, ob der Augenblick schon herangekommen sei, wo es rätlich und notwendig geworden, die Sache mit allem Ernst zur Hand zu nehmen. Basel sei gewohnt, einen Gegenstand von allen Seiten zu betrachten, und so habe es gelernt, sich über die Vorteile der Eisenbahnen von allerhand Illusionen zu befreien; übertriebene Lobpreisungen des Nutzens derselben halte es für Märchen, die man den Leuten vormache, um sie durch Täuschung zu gewinnen". Von einer vermehrten Beförderung von Waren versprachen sich die Basler nicht viel. Im Gegenteil, sie glaubten, daß die einzelnen Ortschaften durch die raschere Beförderungsart nur zu Schaden kämen. „Basel selbst erhalte seine Seide auch ohne eine Bahn schnell genug." Dann hegte die Basler Eisenbahnkommission Zweifel an der Einträglichkeit der Bahnen überhaupt. Als Beispiel erwähnte sie den schlechten Geschäftsgang der Straßburg—Baselbahn. Der Staatsbeitrag von 12 Millionen Franken sei „rein verloren", und der Kurs der Aktien mit dem Nominalwert von 350 Franken betrage gegenwärtig 205 Franken. In Basel war man allgemein der Ansicht, daß man den Bahnbau allerdings ins Auge fassen müsse als „eine unvermeidliche Arbeit, ein unvermeidliches Übel"; aber kurz gesagt hielt man ihn für „unabträglich, die Kräfte übersteigend, nicht absolut notwendig und jedenfalls noch nicht zur gehörigen Reife gebracht, also noch nicht zeitgemäß". So lautete der eingehende Bericht über die Sitzung vom 6. April. Noch weniger Erfolg hatten die Verhandlungen vom 7. April in Liestal. Dort wurden umständliche Besprechungen abgehalten, die zu keinem Ziele führten, da jedes wirkliche Bedürfnis nach einer Bahn fehlte. Die Basler Reise trug also den Aarauern nicht viel mehr ein als die Zusicherung der Rheinstadt, von neuem die Verbindung mit den Zürchern aufzunehmen. Die Zürcher Regierung, der die erneute Bereitschaft Basels nicht unwillkommen war, berief denn auch eine Eisenbahnkonferenz nach Baden. Diese gewichtige Besprechung zwischen Zürich, Aargau und Baselstadt fand am 17. Mai im Staadhof statt[58]. Aus Liestal war eine

[58] Zürich war vertreten durch Sulzer und Eßlinger, der Aargau durch Frey-

Absage eingetroffen. Der Kanton Baselland verzichtete auf die Teilnahme an der Konferenz, da er sich von einer Verbindung mit Zürich keinen Nutzen versprach. Und die Landschäftler Regierung fügte ihrem Schreiben[59] noch den Nachsatz bei: „Wird es sich einst um die Besprechung der Bedeutung des europäischen Eisenbahnwesens für die Schweiz im Ganzen und die in Bezug hierauf vorzunehmenden Schritte handeln müssen, so werden wir uns dann allerdings einer auf solche Grundlage hin berufenen Conferenz nicht entziehen." Diese Badener Tagung verlief völlig ergebnislos. Allzugroße Gegensätze standen sich gegenüber: Zürich mit seinem regen Geist und seiner nie erlahmenden Initiative, Baselstadt voller Zweifel, abwägend, berechnend, und der Aargau zögernd, vermittelnd, abwartend und unschlüssig, welchem Projekt er sich zuwenden solle. Das Absageschreiben von Baselland konnte Sulzer, der die Sitzung leitete, nicht unerwähnt lassen, und voll bittern Tadels dachte er dieses Kantones, der erst dann, „wenn von der großen europäischen Bahnfrage die Rede sein werde, das ganze Gewicht seiner Intelligenz und seines Einflusses mit in die Wagschale legen wolle". Hernach ging Sulzer vor allem gegen die kleinmütigen Basler vor und versicherte die Anwesenden, daß die Verwaltung der geplanten Bahn „weit weniger koste als dies bei andern Bahnen der Fall sei; denn in der Schweiz besorge man die Geschäfte emsig, geschickt und ohne die maßlosen Dilationen wie sie anderwärts und namentlich auch auf der Straßburger-Baselbahn vorkämen". In der Darlegung des Aargauer Standpunktes erklärte Frey-Herosé, daß die Regierung gegenwärtig Unterhandlungen über eine Bahn „über oder durch den Bözberg durchführe" und in der Verwendung der Mittel für einen zürcherischen Bahnbau zurückhaltend sei. Vor allem verlangte er im Namen seiner Regierung eine rein schweizerische Bahn. Eine Einmündung der geplanten Linie in die badische Bahn, war den Aarauern nicht willkommen. Sie befürchteten, auf diese Weise noch „unmittelbarer, als es jetzt schon der Fall, in die Abhängigkeit des Großherzogtums Baden zu geraten" und forderten mit allem Nachdruck eine Linie, die „die National-Interessen noch allseitiger und unmittelbarer durch eine mehr landeinwärts gezogene Bahn berücksichtige". So dachte jeder Stand nur an seine eigenen wirtschaftlichen

---

Herosé (Oberstlt. Herzog war gerade auf einer Geschäftsreise in Deutschland) und der Kanton Baselstadt durch Ratsherr Minder und Professor Bernoulli.

59 KAA Eisenbahnakten, Liestal, 4. Mai 1843.

Vorteile und wollte einer gesamtschweizerischen Lösung keine Opfer bringen. „Man trennte sich daher", heißt es im Rechenschaftsbericht des Kleinen Rates für das Jahr 1843, „mit der Zusicherung, daß man auf diese und andere Weise die Eisenbahnangelegenheit unverrückt im Auge behalten und allseitig auf ihre zeitgemäße Verwirklichung bedacht sein wolle."

Nach dieser Eisenbahnkonferenz vom 17. Mai, der es an Kraft gefehlt hatte, mit Taten der Bahnangelegenheit einen Schritt vorwärts zu helfen, waren es wiederum Männer aus Baden, Mitglieder des Gemeinderates, die sich für das Unternehmen einsetzten. Auch Baden erkannte, wie damals die Regierung in Aarau, als Eßlinger und Sulzer mit ihr die Verhandlungen führten, die Gefahr, die der Stadt drohte; nämlich mit dem ganzen Limmattal durch das zürcherische Glattalprojekt völlig übergangen und von Zürich und der Ostschweiz überhaupt abgeschnitten zu werden. Das war aber weit schlimmer als eine Koblenzerlinie, die den Aargau selbst nur auf verhältnismäßig kurze Strecke durchfuhr und nicht das „Herz des Landes" aufschloß. Unter diesen Umständen konnte nichts anderes in Frage kommen, als das Koblenzerprojekt aufzugreifen und es mit allen Mitteln zu unterstützen. Dies lag den maßgebenden Badenern ohnehin näher als den ausschlaggebenden Männern in Aarau. Von jeher war die Bevölkerung der ehemaligen Grafschaft Baden durch mancherlei Beziehungen, politische Gesinnung und das Bekenntnis zum gleichen Glauben, auch durch verwandtschaftliche Bande, dem Schwarzwald nahe gestanden. Alle diese Bindungen fehlten dem reformierten Kantonsteil, und dieser Mangel hatte wohl auch die streng abweisende Haltung gegenüber dem Koblenzerprojekt durch die Aarauer Regierung beeinflußt. Was die Badener Bestrebungen von allem Anfang an erfolgreich zu gestalten versprach, war die Tatsache, daß sie mit ihrem Wunsche nach einer Limmattallinie (Anschluß nach Zürich und dem Schwarzwald) sich zufällig mit den Interessen der Zürcher Initianten trafen. So entschloß sich Baden, davon abzusehen, weiterhin auf die Haltung der Aargauer Regierung Rücksicht zu nehmen; es war bereit zu handeln und stellte sich entschieden auf die Seite Zürichs. In diesem neuen Arbeiten für eine Koblenzerlinie gelangte Stadtammann Hanauer zu Beginn des Monats Juni 1843 im Namen des Gemeinderates an die Bevölkerung des Bezirks Baden. Er legte den verschiedenen Gemeinderäten eine Petition an den Großen Rat vor und bat sie, ent-

weder selber im Namen der Bürgerschaft zu unterzeichnen, oder doch wenigstens mit einer Unterschriftensammlung der Sache zu dienen. Tatsächlich gelangte denn auch eine ansehnliche Zahl solcher Bittschriften aus diesen Gemeinden in der ersten Junihälfte an den Großen Rat in Aarau. Diese Eingaben[60], die alle den gleichen Wortlaut und dieselbe Schrift aufweisen und offenbar sämtliche aus der Stadtkanzlei Baden stammen, wollten alle den Bahnbau durch das Aufzählen von triftigen Gründen der Regierung empfehlen. Wir lesen da: „Das entschiedene Handeln, das gegenwärtig in dieser Sache so dringend geboten ist, darf von daher (Regierung) nicht hingehalten werden", da durch die Bahnbauten in Deutschland und Frankreich die Schweiz in Gefahr steht, „wie eine Insel umfahren zu werden". Wenn auch die Koblenzerbahn nicht in dem Ausmaße wie eine Baslerlinie Aargauer Gebiet befährt, so soll man, heißt es weiter, „das Kind nicht mit dem Bade ausschütten, d. h. von einem Unternehmen der Art überhaupt gegenwärtig absehen". Selbst wenn durch die Koblenzerbahn nicht alle Gebiete des Aargaus berücksichtigt werden, hoffen doch die „ehrerbietigen" Bittsteller, „daß keine solche Engherzigkeit im Aargau herrscht, die gerade dem eigenen Lande Wunden schlägt, so wenig als sich die beschweren können, die auf den Bergen wohnen, daß ihnen die Landstraßen nicht bei den Häusern vorbeigeführt werden". Die umfangreiche Bittschrift endigt mit dem Gesuche, die aargauische Regierung „wolle mit der Regierung von Zürich diejenigen Unterhandlungen mit zweckdienlicher Beförderung einleiten, welche geeignet sein dürften, die Erbauung einer Eisenbahn von Zürich über Baden nach

---

60 Einzig eine unterschied sich von ihnen durch ihre Abfassung und ihr Schriftbild. Es war die Petition der Kulturgesellschaft des Bezirks Baden. Am Pfingstmontag, den 5. Juni, war diese Gesellschaft in Baden zur Tagung zusammengetreten, und über 80 Mitglieder hatten sich zur Badener Eingabe bekannt. Dieses Schreiben verdient umso mehr Beachtung, als bei den Verhandlungen der nunmehr aufgelösten Basel-Zürich-Eisenbahngesellschaft die Aargauische Kulturgesellschaft sich seinerzeit gegen die Pläne der Zürcher für das Bözbergprojekt eingesetzt hatte. Diese Kulturgesellschaft des Bezirks Baden läßt sich bis ins Jahr 1811 zurück verfolgen. Gerade 1843 entfaltete sie, nachdem sie sich im Vorjahr neu organisiert und 53 neue Mitglieder (insgesamt waren es 129) aufgenommen hatte, eine sehr rege Tätigkeit. An den acht Versammlungen im Jahre 1843, die jeweilen von 50 bis 60 Personen besucht waren, kamen Fragen der Landwirtschaft, des Strafwesens, der Industrie, des Handels und Verkehrs zur Sprache. Unter Borsinger als Obmann machte die Kulturgesellschaft sogar eine Eingabe an den Großen Rat, er solle das Lehrerseminar von Lenzburg nach Wettingen verlegen.

Koblenz zu bewirken". Das aber, was der Gemeinderat Baden in seiner Eingabe verschwieg, ließ er die umliegenden Gemeinden durch ein Begleitschreiben wissen. Der Bahnbau forderte Arbeitskräfte, und damit standen der Stadt selber und dem Bezirk neue Verdienstmöglichkeiten in Aussicht; auch bot sich den Landgemeinden zudem die Gelegenheit, besser als bisher den Ertrag ihrer Felder auf dem Badener Markt abzusetzen. Ein sehr aufschlußreiches Bild über die damalige Stimmung im Bezirk gibt der Eingang der Petitionen. Während eine ganze Zahl von Gemeinden rückhaltlos diesen Badener Bestrebungen Gefolgschaft leisteten, gab es solche, die es nur mit Einschränkungen taten, und andere, die auf diese Pläne überhaupt nicht eingingen. In Baden unterzeichneten die Bittschrift 214 Männer bei rund 800 männlichen Einwohnern. Zwischen den Unterschriften lesen wir eine Bemerkung, die C. J. Suter, der Pächter des Staadhofes, seinem Namen beigefügt hat: „Wenn ich den Anlaß benütze, diese Petition zu unterzeichnen, so tue ich es nicht als Beteiligter; denn ich habe so wenig direkten Nutzen davon zu hoffen als jeder andere Nichteigentümer und Nichtaargauer; sondern ich unterschreibe sie, weil ich zu den darin enthaltenen Gründen stimme, und es mir als Schweizer am Herzen liegt, daß die Schweiz nicht mit der Türkei das einzige Land sei in Europa, wo dieser Hebel der Civilisation mangelt." In Ennetbaden zählen wir 16 Unterschriften (rund 200 männliche Einwohner), in Wohlenschwil 17, in Büblikon 19, in Mägenwil 11; in andern Gemeinden unterschrieben die Mitglieder des Gemeinderates für die Mehrheit der Einwohner- oder Ortsbürgergemeindeversammlung, so z. B. in Mellingen, in Wettingen (im Namen „der anwesenden Ortsbürgerschaft an der Zahl von 150"), in Oetlikon, Dättwil, Fislisbach und Ober-Ehrendingen. In Würenlos stimmten an der Einwohnergemeindeversammlung 86 Mann für und 16 gegen die Bittschrift, jedoch wollten sie, wie sie ausdrücklich bemerkten, kein Land abtreten oder verkaufen, falls die Bahnlinie durch das Würenloser Gebiet gezogen würde. In ähnlicher Weise stellte sich die Bürgerschaft auf dem Kempfhof hinter die Petition, schrieb aber dazu, die Gemeinde dürfe, falls die Bahn durch den Bann Würenlos führe, nicht mit Steuern belegt werden. Die Würenlinger setzten das Versprechen hinzu, alles mögliche beizutragen, um „dies unvermeidliche Eisenbahn zu fördern", schlossen aber der Petition noch den Wunsch an, die Bahn möchte durch den Gemeindewald gezogen werden, mit andern Worten, man solle die Felder der Würen-

linger Bauern verschonen. Bergdietikon machte den Vorbehalt, „daß diese Gemeinde sich gegen allfällige Kösten und Folgen verwahre". Im gleichen Sinne schrieb Stetten am 13. Juni, und am 18. schlossen sich aus dem Bezirk Zurzach der Gemeinderat Döttingen und der von Koblenz an, letzterer „auf einstimmigen Beschluß der heute abgehaltenen Bürgerversammlung". Wenn wir die Petitionen nun in ihrer Gesamtheit überblicken, können wir zwei Gruppen von Ortschaften feststellen, die sich der Bewegung nicht angeschlossen hatten: Die Gemeinden auf dem Rohrdorfer Berg, und daneben das ganze Siggenthal, zudem im obern Limmattal auch die Gemeinden Neuenhof und Killwangen. Mag es sich auch bei den Bauern des Rohrdorfer Berges um Gleichgültigkeit handeln, so war es bei den Einwohnern der Limmattalgemeinden offensichtlich die Ablehnung der Bahn überhaupt, die sie zu dieser Haltung veranlaßte. Die Siggenthaler Bauern hatten bekanntlich schon 1838 sich mit der Bitte an die aargauische Regierung gewandt, sie gegen den bevorstehenden Bau der Bahnanlage zu schützen, und in jenen Tagen hatten einzelne unter ihnen auch die Vorarbeiten tätlich verhindert. Auch jetzt noch lehnten sie eine Bahnlinie durch ihre Felder ab, obwohl über den Verlauf des Trasses noch keine bindenden Beschlüsse vorlagen. In Ober- und Untersiggenthal beschloß deshalb am 11. Juni die Bürgerversammlung nach dem Gottesdienst mit großem Mehr, sich am Badener Unternehmen nicht zu beteiligen. Über das Verhalten einiger Gemeinden im obern Limmattal gibt uns ein Schreiben von Bergdietikon an den Stadtrat vom 17. Juni 1843 Auskunft. Hier heißt es, daß die Gemeinden Neuenhof, Killwangen und Spreitenbach[61] die Petition „hinterhalten und ohne Unterschriften an Bergdietikon zugesant hatten". Am 20. Juni gelangten die vielen Bittschriften in einer längeren Sitzung zur Besprechung vor den Großen Rat[62]. Im Grunde genommen galten die Auseinandersetzungen nur der Frage, ob die Petitionen vom Kleinen Rat, wie es die Bittsteller wünschten, „mit Beförderung", das heißt unverzüglich, behandelt werden sollten oder nicht. Und schon stießen wieder die alten Gegensätze in den Meinungen über den Bahnbau aufeinander. Kellersberger, Schaufelbüel und Fürsprech Baldinger traten mit aller Beredsamkeit

---

[61] Spreitenbach entschloß sich dann allerdings noch nachträglich, sich mit 15 Stimmen an der Petition zu beteiligen.

[62] Verhandlungen des Großen Rates des Kantons Aargau, 20. Juni 1843, S. 288—305.

für den Badener Standpunkt ein, nämlich, daß die Regierung nun keine Zeit mehr zu versäumen und sofort, im Sinne des Koblenzerprojektes, zu handeln habe. Kellersberger machte dem Kleinen Rat den Vorwurf, er unternehme jetzt noch „unfruchtbare Untersuchungen über den Bözberg", mit dem Geld, das man dort verwende, könne man anderwärts schon fast eine Bahn anlegen. Die Errichtung des neuen Verbindungsweges sei aber für den Aargau eine Lebensfrage. Wenn man nicht rasch handle, bringe die badische Bahn auf dem rechten Rheinufer den Kanton um den Durchgangsverkehr und damit um eine Haupteinnahmequelle. „Wenn Zürich keine Bahn bekommt, so bekommt auch der Aargau keine", behauptete Schaufelbüel, und im gleichen Sinne äußerte sich Fürsprech Baldinger[63], wenn er sagte, der Aargau sei nicht imstande, von sich aus eine Bahn zu bauen. Er müsse sich deshalb sofort mit andern Kantonen zusammenschließen. „Wenn wir zögern", warnte er, „wird man glauben, der Aargau wolle nicht." Und weil, wie Schaufelbüel bemerkte, „der Kleine Rat ohne ernsten Auftrag nichts tun werde", verlangte Kellersberger von der Regierung, daß sie bis zur nächsten Sitzung des Großen Rates zu den Petitionen und zur Bahnangelegenheit Stellung nehme. Den Standpunkt der Regierung vertraten in dieser Tagung Frey-Herosé, Siegfried und Lindemann. Alle drei Regierungsräte sprachen sich für ein überlegtes Abwarten aus. Die Regierung war durchaus Gegnerin des Koblenzer Projektes, und zwar war sie nicht nur gegen den Anschluß an die badische Bahn in Waldshut, sondern auch gegen eine Weiterführung der Linie auf dem linken Rheinufer. Wir werden an den Vortrag Eberhardts erinnert, der seinerzeit von der Aargauischen Kulturgesellschaft als Eingabe an den Großen Rat geleitet worden war, und der damals schon auf die Gefahren einer Bahnlinie im Grenzgebiet hingewiesen hatte[64], wenn Frey-Herosé der Versammlung die Frage stellt: „Wäre man überhaupt auf dieser Bahnlinie sicher?" „Nein! eine Kanonenkugel vom rechten Rheinufer wäre im Stande, dieselbe zu vernichten." Nun bleibt allerdings Schaufelbüel die Antwort nicht

---

[63] Baldinger setzte sich sodann noch besonders für Baden ein: „Man sagt, die Bahn würde durch Gegenden kommen, wo keine Industrie vorhanden sei. Wenn ich dieses auch zum Teil zugebe, so will ich doch nur auf Baden verweisen, wenn dasselbe auch nicht bedeutende Industrie hat, so sind daselbst doch viele Bäder, die häufig besucht werden, und wer bürgt dafür, daß nicht bald mehrere Fabriken eingerichtet werden."

[64] Vgl. S. 21.

schuldig: „Wenn dann bemerkt wird, die Eisenbahn komme zu nahe an die Grenze und es könnte dieselbe leicht durch eine jenseitige Kugel erreicht werden, so frage ich, reichen unsere Kanonenkugeln nicht so weit als die badischen? Deshalb werden wir uns doch nicht abschrecken lassen, deshalb werden wir uns nicht fürchten. Ich glaube, daß noch so viel Mut bei uns ist, daß, wenn Baden unsere Einrichtungen benachteiligen wollte, wir solche Angriffe zu erwidern im Falle sein werden, sonst müßten wir dem Rhein entlang weder Straßen noch Städte oder Dörfer anlegen." Zweifellos spielte tatsächlich, wie auch Kellersberger dem Kleinen Rat vorgeworfen hatte, das Bözbergprojekt in den aargauischen Regierungskreisen auch zu diesem Zeitpunkt noch eine Rolle. Siegfried mußte auch zugeben, daß die Baukommission den Auftrag erhalten hatte, die früheren Berechnungen und Pläne zu überprüfen. Aus diesem zähen Festhalten am alten Aargauer Projekt erklärt sich weitgehend die Abneigung gegen die zürcherische Bahnführung nach Koblenz. Auffallend ist auch, wie sehr in dieser Großratssitzung die Regierungsräte auf Basel hinweisen, gerade auf Basel, das doch in der Eisenbahnkonferenz vom 17. Mai in Baden sich durchaus ablehnend und uninteressiert verhalten, und auf dieses Basel, das sich damals an der Aktienzeichnung so gut wie nicht beteiligt hatte. „Wenn Basel nicht will, und Zürich die Mittel dazu nicht hat, ist die Anlegung einer Eisenbahn unmöglich", so lautete Frey-Herosés Standpunkt. Von Zürich hat er sich ganz abgewendet: „Ich habe die Überzeugung gewonnen, daß Zürich viel verspricht, aber einsieht, daß es nicht im Stande ist, von sich aus etwas zu tun." Aus allen seinen Äußerungen spricht jetzt die Hochachtung vor der baselstädtischen Finanzkraft. Nicht die geographische Gestaltung des Aargaus kann die Grundlage für ein künftiges Bahnnetz bilden, „der Handelsstand, die Kapitalisten und die Industriellen des Landes sind ausschlaggebend". „Wo Geld im Spiel ist, da kann weder Aargau noch Zürich helfen, sondern die Hülfe ist allein von Basel zu gewärtigen. Bevor nun in der Sache weiter etwas geschehen kann, muß das Geld, muß Basel vorangehen", äußerte Frey-Herosé, und Regierungsrat Siegfried unterstützte ihn: „Ich muß erwidern, daß das Geld hier in Frage kommt. Wir haben in vorliegender Angelegenheit mehr eine passive Stellung; wir lassen das Werk geschehen, aber wir sind nicht die Ersten, welche dazu mitwirken; wir geben nämlich das Geld nicht." Und schließlich spricht das nämliche Denken auch aus dem Schlußwort

Lindemanns: „Die Sterne, die hier leuchten, sind die blanken Taler, die in Basel sind und die auch die Zwingherren sein werden, die hier regieren; diese werden sagen, wo die Bahn durchgehen soll. Kein Aargauer Zwingherr kann demnach sagen, welche Richtung die Bahn zu nehmen habe." Dies war nun die Aussprache, die die Petitionen aus dem Bezirk Baden ausgelöst hatten. In der letzten Abstimmung nahm die Mehrheit den Standpunkt der Regierung ein und beschloß, „die vorliegenden Vorstellungen dem Kleinen Rate mit der Einladung zu überweisen, der Eisenbahnangelegenheit seine volle Aufmerksamkeit zu schenken und über den Stand derselben den Großen Rate Bericht zu erstatten". Dieser Entscheid bestätigte die Haltung, die Frey-Herosé, Siegfried und Lindemann im Verlaufe der Sitzung an den Tag gelegt hatten: Die Politik des passiven Abwartens, des tatenlosen Hoffens auf die Hilfe des auswärtigen Kapitals, das heißt Basels, und das ängstliche Verharren im alten Geleise. Damit waren die Bestrebungen für den Bahnbau, die zum zweiten Male voller Eifer und mit gutem Willen von Baden aus ihren Anfang genommen hatten, in Aarau lahmgelegt worden. Dem Planen der Zürcher fehlte von neuem jede Unterstützung, und sie sahen sich gezwungen, neue Wege einzuschlagen.

In diesem Sommer wurde auf Aargauer Boden noch ein letzter Versuch unternommen, den Bahnbau seiner Verwirklichung zuzuführen. Es war Koblenz, das sich vom Zürcherprojekt, der Koblenzerbahn, unermeßliche Schätze versprach; die „sieben Land- und drei Wasserstraßen, die dort zusammenliefen", sollten „der Zürcher-Koblenzerbahn eine solche Personen- und Warenlast zuführen, daß sie bezüglich ihrer Rentabilität von wenigen europäischen Kontinentaleisenbahnen übertroffen werden dürfte". Um die notwendigen Verhandlungen mit Baden und Zürich aufnehmen zu können, bildete sich „ein Bürgerausschuß", der „unbedingte Vollmachten und Aufträge erhielt", sich mit den Behörden dieser beiden Städte ins Einvernehmen zu setzen. Tatsächlich sprachen im Sommer 1843 zwei Koblenzer Bürger beim Zürcher Stadtpräsidenten und hernach beim Badener Gemeinderat vor. Später machte wiederum dasselbe Dorf am Rhein, auf die Initiative seines Gemeindeammanns J. Kalt, den Vorschlag, der Badener Stadtrat möchte gemeinsam mit Vertretern der Stadt Zürich und der Gemeinde Koblenz eine Konferenz abhalten[65], „zur

[65] Stadtarchiv Baden, Missiven, 4. August 1843.

Beratung, wie und auf welche Weise zur Förderung des Zürcher-Koblenzer-Eisenbahnprojektes gemeinschaftlich am meisten beigetragen werden könne". In Baden setzte man keine Hoffnung mehr auf ein gemeinschaftliches Handeln. Die Sitzung im Großen Rate hatte allzu deutlich den Standpunkt der Regierung dargetan. Ebenso verhielt sich Zürich: Der Zürcher Stadtpräsident, J. L. Heß, schrieb dem Gemeinderat Baden, „die Sache scheint noch lange nicht so weit gediehen zu sein, daß zur Stunde eine Intervention von Gemeindebehörden wünschbar oder ersprießlich wäre". So kam eine Konferenz zwischen Zürich, Baden und Koblenz nicht zustande. Sogar zwei Jahre später, im Frühling 1845, gelangte Gemeindeammann J. Kalt nochmals mit einem Schreiben an den Gemeinderat in Baden. Wenn die aargauische Regierung „ihre volle Tätigkeit und Aufmerksamkeit dem Projekte einer Zürich-Koblenzerbahn nicht beförderlich wieder zuwende, werde die Eisenbahnkonstellation in nächster Zukunft für den Aargau von unberechenbaren Nachteilen sein". Deshalb wollte er den Badener Stadtrat veranlassen, „eine Delegation zu einer persönlichen Besprechung" mit den Zürcher Bahnherren zu entsenden. Baden unternahm nicht viel. Wohl beschloß der Stadtrat am 12. März 1845, „die fragliche Angelegenheit bei dem Tit. Stadtrate von Zürich wiederholt in Anregung zu bringen, und daß dies geschehe, dem Herrn Kalt einstweilen zu berichten". Doch dabei blieb es. Auch dieser zweite Vorstoß von Koblenz, der durch die Entwicklung der Bahnen im angrenzenden Ausland angeregt worden war, verlief erfolglos. Der aargauische Standpunkt des Abwartens, des Zögerns und des Verharrens beim alten hatte tatsächlich auf Jahre die Initiative der Gemeinden und einzelner Männer zu lähmen vermocht.

V

Neue Anfänge: Die Gründung der Nordbahngesellschaft 1845

Ein Bild der damals im Aargau herrschenden Stimmung vermag wohl dieser Bericht des Gemeinderates von Baden an die Orts-