

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: VI: Badener Bahnhoffragen und die Expropriationsschwierigkeiten im aargauischen Limmattal 1846
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-57898>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.02.2025

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

VI

Badener Bahnhoffragen und die Expropriationschwierigkeiten im aargauischen Simmattal

1846

Am 2. Januar 1846 hatte Stadttammann Hanauer vor dem Gemeinderat über ein Schreiben⁸³ von Martin Escher-Hefz zu berichten, das noch kurz vor Jahreschluß in Baden eingetroffen war. Es enthielt einen Doppelvorschlag Negrellis für die Badener Bahnhofanlage; und zwar waren von ihm das freie Feld in der Nähe des Kapuzinerklosters oder der Platz neben der reformierten Kirche, das sogenannte Hafelfeld, in Aussicht genommen worden. Zugleich hatte der Zürcher Bahningenieur Hüni, um den Behörden und der Bevölkerung Badens von diesen beiden Bahnhofprojekten ein deutliches Bild zu geben, den Auftrag erhalten, „die Bahnhöfe mit Pfählen auszustechen“. Martin Escher-Hefz sprach in diesem Schreiben auch von den Gegenleistungen, die die Bahngesellschaft für ihr weitgehendes Entgegenkommen in der Bahnhofanlage und in der linksufrigen Bahnführung von der Stadt Baden erwarte. Vor allem verlangte er, daß Baden wiederum die selben Verpflichtungen auf sich nehme, wie sie damals im Oktober 1841 gegenüber der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft eingegangen worden seien. Nach Eschers Darstellung sollte mit dem Bahnbau schon im kommenden Frühjahr begonnen werden, und deshalb legte er es den Behörden nahe, die Entschlüsse nicht unnötig lange hinaus zu schieben. Tags darauf, am 3. Januar, besichtigten die Mitglieder der städtischen Baukommission mit Gemeinderat Rohm und Ingenieur Hüni aus Zürich die ausgesteckten Bahnhofanlagen. Erst ein paar Wochen später, am 21. Februar, tagte die Ortsbürgergemeinde wieder, und ihr eröffnete der Gemeinderat eine Reihe von Vorschlägen über bauliche Verbesserungen⁸⁴ und Erneuerungen, die alle irgendwie im

⁸³ Stadtarchiv Baden, Missiven, Zürich, 28. Dezember 1845.

⁸⁴ Damals wurde die Niederlegung beider Stadttürme, des Bruggerturmes und des Mellingerturmes, allen Ernstes erwogen, von einsichtigen Männern jedoch entschieden abgelehnt. Weil aber im Bruggerturm häufig größere Fuhrwerke steckenblieben, wurde der Torbogen angeblich um 7 Fuß verbreitert und um 10 Fuß erhöht.

Zusammenhang standen mit der nahe bevorstehenden Bahnanlage. Die Behörden waren nämlich darauf bedacht, das Bild ihrer Stadt im Hinblick auf den künftigen Gästezustrom zu verschönern. Mit besonderer Teilnahme folgten die Badener Bürger denjenigen Darlegungen des Stadtmanns, die den Bahnbau selber und seine Auswirkungen betrafen und damit sie alle nahe berührten. Da waren die Gasthofbesitzer und Wirte, die Kaufleute, die Landverkäufer, überhaupt alle, die in der damals so spekulationsfreudigen, unternehmungslustigen Zeit ihren Gewinn zu machen hofften. Stadtmann Hanauer wies zuerst auf die glückliche Lösung hin, die das Gutachten Negrellis für die Badener gebracht, indem es ihnen endlich die Gewißheit gegeben, daß die Bahn auf dem linken Ufer angelegt werde. Hierauf berichtete Hanauer über ein Schreiben der Bahngesellschaft, das diesen Monat eingetroffen war und das den Entscheid der Direktion brachte über die Lage des zukünftigen Bahnhofes. Sie habe sich, hieß es da, „in der Wahl eines Bahnhofes für den Platz im Hasel (bei der reformierten Kirche) entschieden“. Offenbar war der Gemeinderat darüber wenig erfreut, er hätte gerne in dieser Sache auch ein Wort mitgeredet, und dies umso mehr, da er ja seinerzeit dazu aufgefordert worden war. Und noch, während bereits die Entscheidung über ihre Köpfe hinweg getroffen war, luden die Pfähle in den Feldern Behörden und Bevölkerung zur endgültigen Stellungnahme ein. „Wir müssen gestehen“, erklärte Hanauer, „daß uns die von der Direktion in der Auswahl eines Platzes gefaßte Entschließung nicht überrascht hat. Wir glauben auch nicht, daß es der Gemeinde Baden jemals vergönnt gewesen wäre, diesfalls einen entscheidenden Einfluß zu üben. Die doppelte Aussteckung eines Bahnhofes konnte uns hierin nicht beirren, weil wir schon von vorneherein überzeugt waren, daß die Eisenbahndirektion in ihrem eigenen wohlverstandenen Interesse und im Einklang mit den Ansichten des Herrn Negrelli den Bahnhof auf das wohl geeignete Haselfeld verlegen werde, und die doppelte Aussteckung eines Bahnhofes nur das Mittel sein sollte, die Gemeinde Baden im einen oder andern Falle zu größern ökonomischen Kraftanstrengungen zu veranlassen.“ Der so rasch gefaßte Entschluß der Zürcher kam für die Badener Behörden um so unerwarteter, als ihr mit Senzburg gemeinsam eingereichtes „Memorial“ noch immer unbeantwortet geblieben war. Obschon Negrelli den Senzburgern keine großen Hoffnungen mehr gemacht hatte, waren sie in ihren Be-

mühungen um ihre Zweiglinie nicht müßig geblieben. So kam es, daß man auch in Baden immer noch damit rechnete, die Abzweigung nach Narau könnte hier ihren Ausgang nehmen. Jedenfalls war man von den Zürchern, was diese Zweiglinie anbetraf, gänzlich im Ungewissen gelassen worden. Deshalb hatte man sich auch nicht bereitgefunden, endgültig über die Lage des Bahnhofes und die Höhe der Gegenleistungen Badens zu entscheiden, und damit war alles, was mit der Bahnfrage zusammenhing, für die vorwärtsdrängenden Zürcher allzu lange unbeantwortet geblieben. In einem undatierten Schreiben von Escher-Hefß, das seinem Inhalt gemäß kurz nach dieser Ortsbürgerversammlung in Baden eingetroffen sein muß, lesen wir zwischen den Zeilen so etwas wie eine Entschuldigung für das rasche Vorgehen der Zürcher. Er begründet es damit, daß die Badener sie lange auf ihr wiederholtes Schreiben vom Dezember 1845 und Januar dieses Jahres im Ungewissen gelassen, so daß sie sich zum Handeln gezwungen gesehen hätten. Um die Wahl des Hafelfeldes zu rechtfertigen, stellt Martin Escher-Hefß in diesem Brief noch nachträglich die vielen Vorteile in den Vordergrund, die der Stadt durch eine derartige Lage des Bahnhofes⁸⁵ erwachsen würden. Stadtmann Hanauer lag es in jener Ortsbürgergemeinde vom 21. Februar auch daran, die Stimmung der Bürgerschaft durch dieses Vorgehen der Bahndirektion nicht zu sehr zum Nachteil der Bahn beeinflussen zu lassen; er vertrat die Ansicht, „daß es jedenfalls Ehrensache der Gemeinde Baden geworden, ob die Vorteile der Eisenbahn für die Stadt größer oder geringer sein möchten, an dem wichtigen und großartigen Unternehmen ihre Teilnahme zu bezeugen“. Schon in der Gemeinderatsitzung vom 2. Januar war erörtert worden, wie weit von Baden die Zusicherungen vom Oktober 1841 gegenüber dieser neuen Bahngesellschaft noch aufrecht zu erhalten seien. In einem zweiten Schreiben vom Februar hatte die

⁸⁵ Diese Stelle des Briefes von Martin Escher-Hefß heißt im Wortlaut: „Wenn allerdings die eine sowohl als die andere der beantragten Stellen ihre Vorzüge hat, so finden wir nach reiflicher Prüfung, daß der Platz bei der reformierten Kirche die meisten Vorteile in sich vereinigt, da er im Mittelpunkt zwischen der Stadt und den Bädern liegt, und folglich der größten Anzahl der die Eisenbahn benützenden Personen die wünschbare Bequemlichkeit darbietet; ferner zeigt die Erfahrung, daß eine allmähliche Ausdehnung der Stadt Baden immer in oben bezeichneter Lage statt hat, und endlich würde das daselbst befindliche große freie Feld auch eine spätere Vergrößerung des Bahnhofes gestatten, wenn sich eine solche je als Bedürfnis herausstellen sollte.“

Direktion ihre Ansprüche wiederholt und zugleich mit aller Deutlichkeit zu verstehen gegeben, daß sie nicht weniger umfangreiche Leistungen erwarte. Nun gelangte diese wichtige Frage vor die Bürgerschaft. Zwischen der Lage von jenem 6. Oktober 1841 und derjenigen von diesem 21. Februar bestand ein ganz wesentlicher Unterschied. Während damals die ganze Bahnangelegenheit noch weit von ihrer Verwirklichung entfernt und Baden um das Entstehen der Bahnlinie überhaupt in Sorge war, und dazu noch für die linksufrige Trasseführung und eine Bahnhofanlage in Stadtnähe gekämpft werden mußte, waren heute alle diese Probleme gelöst. Deshalb nahm auch der Gemeinderat an dieser Versammlung einen wesentlich anderen Standpunkt ein. Rückblickend nannte Hanauer die früheren Angebote zu hoch und für die Gemeinde kaum tragbar, aber durchaus erklärlich aus „dem damaligen Bestreben, alles anzubieten, um soweit dies an Baden lag, die Unternehmung zu begünstigen und in der von der Stadt gewünschten Richtung zu ermöglichen“, doch „hatte das Anerbieten“, wie er bemerkte, „mehr scheinbaren als realen Wert“. Das heutige Angebot bestand wie das frühere aus Land für das Trasse (Gemeindegelände in der Damsau, auf eine Länge von 1098 Fuß), aus Bausteinen von den Steinbrüchen der Gemeinde und aus Holz. Hier allerdings war die Menge, die man abliefern wollte, auf die Hälfte gekürzt worden: statt 400—500 Baumstämme sollten noch 200—250 zur Abgabe gelangen. Völlig abgesehen wurde zudem diesmal von der Abtretung eines Platzes für den Bahnhof zu einem Vorzugspreise; vielleicht äußerte sich gerade in diesem Punkte die Verstimmung, die sich durch das eigenmächtige Handeln der Zürcher in der Versammlung bemerkbar gemacht hatte. Gerade die Prüfung dieser heiklen Frage, ob man noch Land für einen Bahnhof zur Verfügung stellen und wie weit man sich binden wolle für den Fall, daß doch noch eine Zweiglinie von Baden nach Lenzburg zustande käme, wurde einer besondern, neuen Eisenbahnkommission überwiesen. Am 24. Februar konstituierte sie sich⁸⁶ und wählte zu ihrem Präsidenten Oberstlt. Gubler. Obschon bereits wieder ein Schreiben von der Direktion eintraf, das den Beschluß bestätigte den Bahnhof aufs Haselfeld zu verlegen, erwogen die Mitglieder dieser Eisenbahnkommission in mehreren Sitzungen immer

⁸⁶ Mitglieder: Oberstlt. Gubler, Postverwalter Dominik Baldinger, Bezirksrichter Baldinger, Fürsprecher Baldinger, Regierungsrat Borfinger, Fürsprecher Frei, Brunner 3. Schiff, unter Beiziehung von Gemeinderäten und des Bauinspektors.

wieder die Vor- und Nachteile der beiden Bahnhofanlagen. Auf Anordnung der Zürcher waren die Pfähle für das Projekt beim Kapuzinerkloster als nunmehr unnötig bereits entfernt worden. Die Badener aber konnten sich immer noch nicht von diesem Plane trennen. Es ist wohl nicht als Zufall zu betrachten, daß aus Zürich Martin Escher-Hef, Salomon Pestalozzi und Architekt Stadler eintrafen und der Eisenbahnkommission „illustrierte Zeichnungen von verschiedenen Bauten eines wirklich grandiosen Bahnhofes auf dem Haselplatze“ vorlegten und hernach mit ihr die beiden Felder abschritten. „Die Tit. Herren Gäste“, berichtet die Eisenbahnkommission, „sprachen sich dabei mit beredter Zunge für das Feld im Hasel aus, ohne in loco den Platz, vor der Stadt gelegen, des gänzlichen zu desavouieren.“ Diesem Besuch der Zürcher Herren ist es wohl zuzuschreiben, wenn doch wenigstens die Mehrzahl der Kommissionsmitglieder in der Schlußsitzung vom 12. März für das Haselprojekt stimmte. Diesen drei Männern hat es die Bahngesellschaft auch zweifellos zu verdanken, daß die Ortsbürgergemeinde an ihrer Versammlung vom 13. März mit ihren Zugeständnissen weiter ging, als am 21. Februar der Gemeinderat ihr beantragt hatte. Neben der Abgabe von Land, Holz und Bausteinen versprach Baden nämlich für einen Bahnhof im Hasel und für die nötige Zufahrt das dortige Gemeindeland unentgeltlich abzutreten⁸⁷. Für den Fall aber, daß der Bahnhof doch in der Nähe des Kapuzinerklosters gebaut würde, stellte die Gemeinde der Direktion eine Geldentschädigung in Aussicht, die dem doppelten Wert des Landes entsprach, das Baden für das Projekt im Hasel zur Verfügung gestellt hatte. Des weitern übernahm es die Stadt, selber die Besitzer der „rekognitions-pflichtigen Gärten“ zu entschädigen, und falls doch von Baden aus eine Zweiglinie über Lenzburg nach Aarau zustande kommen sollte, stellte sie „noch weitere Vergünstigungen in Aussicht“. Aus dem Dankeschreiben von Martin Escher-Hef an den Gemeinderat ersehen wir, daß die Bahndirektion mit den Badener Vorschlägen durchaus zufrieden war; es werde das Bestreben der Bahngesellschaft sein, lesen wir in diesem Brief, in Baden „einen Bahnhof zu errichten, der der Gemeinde zur Zierde und hoffentlich auch zum Nutzen gereichen werde“.

Am 16. März hatte in Zürich die erste Aktionärversammlung stattgefunden. An diesem Tage trat an die Stelle der bisher provisorischen

⁸⁷ Stadtarchiv Baden, Missivenbuch 1842—1846, 14. März 1846.

Direktion die neue endgültige Direktion der Schweizerischen Nordbahngesellschaft⁸⁸. Die selben Männer, die vor Jahren für die Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft eingestanden waren und nach ihrem Zusammenbruch (1841) wiederum eine neue Bahngesellschaft im Jahre 1843 ins Leben gerufen hatten, fanden sich hier zum gemeinsamen Werke von neuem zusammen. An ihrer Spitze stand als Präsident Martin Escher-Hefß; Ott-Jmhof, Schulthefß-Rechberg, Regierungsrat Eßlinger und Vögeli-Wieser waren seine engsten Mitarbeiter. Wie sehr man sich in Baden mit der Bahngesellschaft verbunden fühlte und an ihrem Wohlergehen teilnahm, ersehen wir aus einer Zeitungsmeldung⁸⁹. In der „Stimme von der Limmat“ lesen wir über diesen denkwürdigen Tag: „Mit Kanonendonner und Freudenfeuer wurde diese Eisenbahnnachricht in der Bäderstadt begrüßt.“

In den folgenden Märztagen wurde nun das Bahnhofprojekt von den Bahningenieuren bis in alle Einzelheiten durchgearbeitet. Sie fanden dabei eine Lösung, die vom ursprünglichen Plan wenig abwich. Wesentlich neu war, daß jetzt das Geleise nach dem nördlichen Tunnelausgang keinen Bogen mehr beschrieb, sondern geradewegs ins Haselfeld hinauslief. Das Trasse gewann dadurch an Übersichtlichkeit, und der Bahnhof rückte etwas näher an die heutige Badstraße heran. Die Bahnhofanlage umfaßte nun ein Aufnahmegebäude, ein Heizhaus, eine Lokomotiv- und Wagenremise und ein Warenmagazin. Damals sah Martin Escher-Hefß für Baden auch schon die Zeit voraus, wie er am 28. März 1846 schrieb, „da die Zahl der Reisenden dergestalt zunehmen werde, daß man für das Unterkommen derselben in Verlegenheit gerate“. Solch hohe Erwartungen hegte in Baden allerdings nicht jedermann. Es war auch die gegenteilige Meinung zu hören, nämlich, daß die Bahn nicht nur, was in der Natur der Sache liege, Gäste herbeibringe, sondern auch Schweizer in die berühmten Bäder des Auslandes wegführe. Dieses Befürchten war um so gewichtiger, als gerade in jenen Jahren am Kurort Baden laut Kritik geübt wurde.

⁸⁸ Gubler S. 189. In dem aus 11 Mitgliedern bestehenden Ausschuß war der Kanton Aargau vertreten durch: Landammann Frey-Herosé, Aarau, und durch Regierungsrat Schaufelbüel, Laufenburg.

Nach Gublers Darstellung nahm die Gesellschaft den Namen Nordbahn an, weil Basel von einer Basel-Zürcher-Eisenbahn nichts wissen wollte. Siehe auch Statuten für die Schweizerische Nordbahngesellschaft, Zürich 1846, S. 18. Die Bezeichnung „Nordbahn“ treffen wir aber auch schon im Jahre 1845.

⁸⁹ Gubler S. 189.

Aus den vielen schriftlichen Belegen erkennen wir, daß nun auf die Zeit der großen Entschlüsse Monate der Kleinarbeit folgten. Immer wieder tauchten neue Fragen auf, die eine rasche Abklärung verlangten. Briefe gingen hin und her, die Direktoren reisten selber nach der Bäderstadt, um persönlich in Aussprachen ihre Sache zu fördern. Und schneller und müheloser wurden so die Geschäfte erledigt. Eine Angelegenheit allerdings ließ sich nicht so leicht bereinigen, sie gab in Baden viel zu reden: Es ging um die Zufahrtsstraße zum Bahnhof. Wie stand es da mit den Forderungen der Zürcher Herren? Verlangten sie nicht zu viel, wenn sie für die Zufahrt zum Bahnhof einen 60 Fuß breiten Streifen Landes beanspruchten? Den Badenern schienen 50 Fuß vollauf zu genügen, und dahin hatte auch ihr Vorschlag gelautet. Regierungsrat Eßlinger begab sich selber nach Baden, um zu verhandeln und sich für die Pläne der Zürcher einzusetzen. Sein Standpunkt war klar und zeugte von seiner unnachgiebigen Haltung: Wenn Baden nicht die geforderten, notwendigen 60 Fuß bewillige, schreite Zürich zur Expropriation. So blieb der Ortsbürgerversammlung vom 5. Mai wohl nicht viel anderes übrig, als „in diesem verhältnismäßig untergeordneten Punkte“ nachzugeben. Ein anderes Problem, das sich im Zusammenhang mit dem unmittelbar bevorstehenden Beginn der Bauarbeiten für den Bahnhof stellte, war die Frage der Wasserversorgung. Auch sie gab den Badenern und der Bahndirektion viel zu tun. Nicht nur zum Bauen war die Zufuhr von Wasser unerlässlich, auch in Zukunft mußte die Bahnhofanlage mit Wasser versorgt werden. An Quellwasser aber hatte die Stadt selbst keinen Überfluß und ging deshalb der Bahngesellschaft in ihren Bemühungen langezeit nicht an die Hand. Man dachte schließlich nach langwierigen, mühsamen Verhandlungen, die Brunnmattquelle gemeinsam zu benützen und sie in einer den beiden Parteien gehörenden Leitung im Tunnel nach dem Quartier der Bruggerstraße und zum Bahnhof zu führen. Doch finden wir in den Gemeinderatsbeschlüssen in dieser Sache nirgends die Aufzeichnung eines endgültigen Vertragsabschlusses, sodaß wir wohl annehmen dürfen, daß eine Einigung zwischen der Bahngesellschaft und der Stadt Baden erst in den fünfziger Jahren zustande kam.

In diesem Frühjahr 1846 wurde mit dem Bau des Trasses auf dem ersten Teilstück, Zürich—Baden, begonnen, und zwar zunächst einmal auf Zürcher Boden, da hier die Landabtretungen abgeschlossen waren.

Die Arbeiten auf Aargauer Gebiet konnten vorläufig noch nicht aufgenommen werden, weil hier die Enteignung der Grundstücke sehr bald durch allerlei Schwierigkeiten hinausgezögert wurde. Die Nordbahngesellschaft war allerdings schon frühzeitig, am 19. März, wenige Tage nach ihrer endgültigen Konstituierung, mit dem Ersuchen an den Kleinen Rat in Aarau gelangt, für die vorgesehene Expropriation möglichst rasch eine Schatzungskommission zu ernennen. Da die Bahngesellschaft, erst nachdem sie Eigentümerin des Bodens geworden war, mit den Erdarbeiten einsetzen durfte, war es ihr sehr daran gelegen, in nächster Zeit die Landankäufe durchführen zu können. Am 6. April fand denn auch die Vereidigung der Mitglieder dieser Schatzungskommission⁹⁰ vor der Regierung statt. Eine heikle Arbeit stand ihnen bevor. Sie hatten die Aufgabe, in Verbindung mit den Vertretern der Gemeinden und der Bahngesellschaft (für den Aargau waren es Ingenieur Hauptmann Bürkli aus Zürich und Caspar Nieriker aus Baden), eigentlich als Vermittler zwischen den beiden Parteien, die Entschädigungen an die Landeigentümer festzusetzen. Mit Rücksicht auf die bevorstehenden politischen Spannungen zwischen den Konservativen und den Radikalen (1841 waren die aargauischen Klöster aufgehoben worden, 1844 und 1845 hatten die Radikalen die beiden Freischarenzüge gegen Luzern unternommen, und im Dezember 1845 war der Sonderbund geschlossen worden) legte die Schatzungskommission besondern Wert darauf, nach einem einheitlichen und unparteiischen Verfahren⁹¹ vorzugehen. Die Grundbesitzer in den Dörfern wurden „durch Bekanntmachung im Amtsblatte, durch Kirchenrufe und öffent-

⁹⁰ Präsident: Oberrichter Placid Weissenbach, Bremgarten; Mitglieder: a. Regierungsrat Joh. Plüß, Zofingen, Baumeister Schmid, Zurzach, Gemeindeammann Frei, Mellingen, Bezirksrichter Anner, Dättwil; Ersatzmänner: Vizepräsident: Fürsprecher Ad. Hauser, Zurzach; Ersatzmitglieder: Friedensrichter Widmer, Schneisingen, Gemeindeammann Humbel, Rohrdorf; Sekretär: Notar J. Sandmeier, Aarau.

⁹¹ Im Gemeindebann Spreitenbach fanden die Augenscheine am 11., 15. und 21. Mai statt, in Killwangen am 16. Mai, in Neuenhof am 22. und 23. und in Baden am 13., 14. und 28. Mai. Die übrigen Tage, zwischen dem 10. und 29. Mai, waren für die laufenden Bureauarbeiten bestimmt. Die Bahnstrecke verteilte sich folgendermaßen auf die einzelnen Gemeindebanne: Spreitenbach 9180 Fuß, Killwangen 3500 Fuß, Neuenhof 13375 Fuß und Baden (bis zum Bahnhof) 4125 Fuß. Die Größe der Grundstücke schwankte zwischen 4 und 161 578 Quadratfuß und machte im ganzen in den einzelnen Gemeinden folgende Flächen aus: In Spreitenbach 961 241 Quadratfuß, in Killwangen 375 106 Quadratfuß, in Neuenhof 1 236 149 Quadratfuß und in Baden 315 499 Quadratfuß.

liche Anschläge“ zum gemeinsamen Augenschein aufgeboten. Für die Entschädigungen waren folgende Ansätze maßgebend: für Wald und Böschungen 1 bis 3,5 Rappen pro Quadratfuß, für Acker- und Wiesland 3 bis 6 Rappen. Für städtische Verhältnisse, wie sie zum Beispiel in Baden vorlagen, wurden höhere Preise angesetzt. Zur eigentlichen Entschädigung kam noch die Vergütung „für Minderwert der übrigbleibenden Liegenschaften“ und für alle möglichen Einschränkungen bei Weg- und Wässerungsrechten; auch wurde der Verlust von Feldfrüchten, Gras, Holz berücksichtigt und entsprechend bezahlt⁹². Im Verlaufe der Arbeiten der Schatzungskommission zeigte es sich, daß sie es nicht immer leicht hatte zu entscheiden, welche Forderung recht und billig, und welche übertrieben und ungerechtfertigt war. Oft traten an Stelle eines unvoreingenommenen Verhandeln „örtliche und persönliche Rechthabereien“ der Grundeigentümer⁹³. In Spreitenbach erhoben zum Beispiel die Bauern Anspruch auf Entschädigung für sämtliches zwischen Bahnlinie und Limmat gelegene Land. Sie behaupteten, dieser Boden verliere an Wert, weil er schwerer zugänglich werde. Man müsse mit den Wagen lange warten, „bis die Wagenzüge der Bahn vorbei seien, und durch das Pfeifen und Toben des Lokomotivs könnten die Tiere scheu werden und Menschen und Vieh verunglücken“. Auf solche Ansprüche jedoch ging die Kommission nicht ein, sie fand, derartige „Reklamationen könnten ins Unendliche und Grenzenlose geführt werden“. Eine andere Schwierigkeit bereitete die Berechnung des Minderwertes der übrigbleibenden Grundstücke. Wenn auch die Schatzungskommission gegenüber den Bauern volles Verständnis zeigte, ließen sich doch in einzelnen Fällen gewisse Härten nicht vermeiden. So klagte zum Beispiel Leonz Scherer von Killwangen in seiner Eingabe⁹⁴ vom 16. Mai an die Schatzungskom-

⁹² Der Schätzungsbericht für das Gebiet von der Kantonsgrenze bei Dietikon bis zum Bahnhof Baden erwähnt 494 Nummern mit folgenden Entschädigungssummen:

in Spreitenbach	fr. 51 773.72
in Killwangen	fr. 18 354.74
in Neuenhof	fr. 67 681.55
in Baden	fr. 31 982.62
Total	fr. 169 792.63

⁹³ KAU Eisenbahnakten, Bericht der Schatzungskommission.

⁹⁴ Scherers Eingabe erinnert in ihren Ausführungen an jene der Siggenthaler

mission, durch das Trasse würden ihm vier Grundstücke entzweigeschnitten. Was hülfte ihm aber die Geldentschädigung, wenn in seinem Dorfe kein Land zum Kaufe feil sei? In einer andern Gemeinde könne er auch nicht Wohnsitz nehmen, dies brächte ihm wieder den Nachteil, daß er des Bürgernutzens verlustig ginge. Scherer warf im weitem der Bahndirektion vor, daß sie bei ihren Landausmessungen die Bodenvertiefungen nicht berücksichtige; denn diese brächten ihm doch auch ihren Ertrag. Und schließlich, wer entschädige ihn für die achtzehn Fuder Mist, die er im vergangenen Winter noch ausgefahren habe? In ihrem Bericht an die Regierung vom Juni beschreibt die Schatzungskommission die Haltung der Bevölkerung im aargauischen Emmattal. Während auf Zürcher Boden die Bahndirektion die Vermittlung der Schatzungskommission in den meisten Fällen gar nicht hatte anrufen müssen, weil sie sich schon frühzeitig mit den Eigentümern von Land und Häusern gütlich geeinigt hatte, war sie im Aargau auf ihre Hilfe angewiesen, da es ihr auf der ganzen Strecke von Spreitenbach bis Neuenhof durchaus nicht gelang, auch nur eine einzige Übereinkunft mit den Bauern zu treffen. Schon in Dietikon machte sich der Einfluß der aargauischen Nachbargemeinden bemerkbar, indem sich dort etwa die Hälfte der Grundeigentümer einer gütlichen Einigung mit der Bahn widersetzte. Die Mitglieder der Schatzungskommission erblickten eine der Ursachen dieses Widerstandes in „der Begierde der Besitzer, für das zwangsweise abzugebende Eigentum sich so viel als möglich zu entschädigen“. Nach ihrer Ansicht hatten die Ansätze, die für die Landenteignungen in Baden aufgestellt worden waren, die Ansprüche der Grundbesitzer im Emmattal beeinflusst. Wie der Bericht sagt, kam es zu unerhört hohen Forderungen gegenüber der Bahn, da für ländliche Verhältnisse Preise verlangt wurden, wie sie in der Stadt üblich waren. Die Mitglieder der Schatzungskommission vermuteten in den damaligen politischen Gegensätzen eine weitere Ursache der Schwierigkeiten, die in den Verhandlungen mit der Bahngesellschaft zu Tage traten. Doch äußern sie sich mit Vorsicht und Zurückhaltung, wenn es in ihrem Bericht heißt: „Es läßt sich aber auch nicht verkennen, daß allerlei feindselige Einflüsse in die Bevölkerung geworfen wurden und daß viele Besitzer sich gerne gütlich

Bauern an ihre Regierung vom Jahre 1838, und man darf wegen der auffallend zahlreichen Übereinstimmungen wohl annehmen, daß die beiden Schreiben den nämlichen Rechtsbeistand zum Verfasser haben.

abgefunden hätten, wenn nicht gleichsam eine Art Verschwörung gegen jedes Entgegenkommen durch die Mehrheit sich gebildet hätte.“ Es scheint, daß die Schatzungskommission für die Lage im aargauischen Emmattal ein gutes Auge hatte. Denn „grober Eigennutz und politischer Haß“ werden auch von der Nordbahngesellschaft in ihrem Bericht vom 3. Juli über den Verlauf der Expropriationen als die beiden wichtigsten Ursachen für den Widerstand der dortigen Bevölkerung genannt. „Die Forderungen, die von der Gemeinde Spreitenbach unserem, von einem aargauischen Bürger (Nieriker) begleiteten Ingenieur Bürkli gestellt wurden, überstiegen in der Tat alle Begriffe, und als derselbe auf die Unstatthaftigkeit solcher Forderungen aufmerksam machte und Angebote stellte, die gewiß jedem nur einigermaßen billigen Begehren entsprochen haben würden, wurde er in fast unglaublicher Weise angelassen, bedroht und aufs äußerste gereizt.“ So spricht sich die Nordbahngesellschaft über den Verlauf der Expropriationsverhandlungen aus. Das, was aber der Bericht zur Entlastung der Spreitenbacher beifügt, ihr Vertreter, Ingenieur Bürkli, habe in diesen Geschäften „die Gelassenheit nicht immer bewahrt und einer natürlichen Lebhaftigkeit bisweilen Raum gegeben“, darf nicht übersehen werden. Die Direktion findet zwar Bürklis Verhalten „entschuldigenswert“, gewiß aber teilten die Emmattalbauern diese Meinung nicht. Tatsächlich war die Stimmung derart, daß zwischen den Grundeigentümern und der Nordbahngesellschaft nirgends eine Einigung zustande kam. Die Bahndirektion gelangte deshalb — übrigens ein Gedanke, der auch, wie erwähnt, im Bericht der Schatzungskommission mit dem Begriff „Verschwörung“ ausgesprochen wird — zur Überzeugung, sie stehe in den drei Emmattalgemeinden „einer Koalition“ gegenüber, die in den letzten Tagen „ein gütliches Eintreten mit den Gemeinden oder einzelnen Eigentümern verunmöglicht habe“. Diese „Koalition“ erwähnt auch Fürsprecher Peter Bruggisser von Wohlen, der Rechtskonsulent der Bahndirektion für den Aargau, der sich in einem Schreiben vom 24. Juni gegenüber der Regierung über das Verhalten der drei Emmattalgemeinden beklagte: „Nicht etwa nur einzelne Privaten“, heißt es in diesem Brief, „sondern die Gemeinden in corpore hatten beim Bezirksamt Baden Rechtsverbote bewirkt, welche die Fortsetzung aller und jeder Arbeiten — selbst die Aufstellung der Profile — untersagten.“ Der Kleine Rat wurde durch diese Klagen beunruhigt und gab noch am gleichen Tag dem Badener Bezirksamtman Geißmann die

Weisung, „über dieses massenhafte Widerstreben ganzer Gemeinden und über die von ihm erteilten Rechtsverbote mit umgehender Post erschöpfenden Bericht zu geben“. Schon tags darauf traf eine eingehende Antwort Geißmanns beim Kleinen Rat ein; hier wies er auf die verschiedenen Ursachen hin, die die Unzufriedenheit unter der Bevölkerung des aargauischen Emmattales hervorgerufen hatten. Eine Abneigung gegen den Bau einer Eisenbahn war schon früher da gewesen, und auch damals, als im Bezirke Baden Petitionen für eine Bahn an den Großen Rat gerichtet wurden, nahmen Neuenhof, Killwangen und Spreitenbach wenn nicht eine ablehnende, so doch zum mindesten eine gleichgültige Haltung ein. Die Bürger dieser drei Gemeinden sahen nicht ein, was ihnen die Bahn Gutes bringen sollte: Eine Haltestelle war für keines der aargauischen Emmattdörfer vorgesehen; der Funkenwurf aus dem hohen Kamin der Lokomotive aber konnte für sie alle verderblich werden, wenn der Zug in der Nähe ihrer strohgedeckten Häuser und Scheunen vorbei fuhr. Eine Bahn jedoch, die nur an sie Ansprüche zu stellen wußte und nichts dagegen zu bieten hatte, galt es, wie ein gefahrbringendes Übel von ihren Dörfern fernzuhalten⁹⁵. Als nun im frühen Sommer 1846 nach der Festlegung des Trasses fremde Arbeiter rücksichtslos sich auf den Feldern rechts und links der Bahnlinie zu schaffen machten, suchten sich die drei Gemeinden zu schützen, indem sie beim Bezirksamt Baden ein Verbot erwirkten, wonach es jedermann bei einer Buße von Fr. 4.— amtlich untersagt war, „über den Boden gedachter Gemeinden und ihrer Gemeinds Angehörigen auf beiden Seiten des Eisenbahn-Tracé, mit Ausnahme der bestehenden Verbindungsstraßen zu laufen oder zu fahren“. Aus diesem Verbote lesen wir die schlechte Stimmung heraus, die damals, zur Zeit der Verhandlungen mit Bürkli und Nieriker, herrschte. Noch schlimmer aber wurde sie, als „die vom Staate aufgestellte Schatzungskommission“ das Land weniger hoch einschätzte, als es die Vertreter der Bahn den Bauern der drei Dörfer angeboten hatten. „So wandelte sich“, sagt der Bericht, „die frühere Abneigung gegen das Unternehmen bereits bei den meisten Beteiligten in Er-

⁹⁵ Zwei Jahre später, nachdem die Bahn fast ein halbes Jahr in Betrieb stand, begegnen wir einer völlig gewandelten Einstellung bei den Teilnehmern der Einwohnnergemeindeversammlung von Killwangen. Am 3. Januar 1848 beschloßen diese einstimmig, der Direktion der Nordbahn das Gesuch einzureichen, „im Gemeindsbezirk einen Stations- und Abladungsplatz zu errichten“.

bitterung um, und was früher auf gütlichem Wege hätte zustande gebracht werden können, mußte nun an der Entschiedenheit der Landeigentümer scheitern“. Da die Gegensätze immer schärfer wurden, erwirkten die Vertreter⁹⁶ der drei renitenten Gemeinden am 17. Juni ein weiteres amtliches Verbot⁹⁷. Der Direktion der Nordbahn wurde es hiemit „bei einer Buße von Fr. 50.— für jedes einzelne Grundstück amtlich untersagt, auf der Eisenbahnlinie durch diese drei Gemeinden alle weitem Arbeiten, mit Ausnahme der ihr bereits von den Eigentümern gestatteten, vorzunehmen“. Zu Gunsten der Limmattalgemeinden fügt der Bezirksamtmanu seinem Schreiben noch die Bemerkung bei, daß seit dem 17. Juni die meisten Profile in den drei Gemeinden ungehindert erstellt wurden. So viel er wisse, werde nur dort Widerstand geleistet, wo damit „große Erdgrabungen, oft bei zwanzig Fuß Tiefe, verbunden seien, ohne daß den Landeigentümern irgendeine Entschädigung in Aussicht gestellt werde“. In seiner Stellungnahme zu den Vorgängen im Limmattal sieht Geißmann den Fehler hauptsächlich bei der Schatzungskommission, die nicht nur das Land niedriger eingeschätzt als die Vertreter der Bahn selbst, sondern die vor allem „den Minderwert und die Entschädigung für Frucht u. s. w. allzu gering, meistens unter der Hälfte des wahren Wertes angesetzt habe“. Nicht minder habe sodann das „eigenmächtige Auftreten einzelner roher Arbeiter“ die Bevölkerung erbittert, „während freundschaftliche Ausgleichungen wenig versucht worden seien“. Zur Behebung des Streites empfahl der Bezirksamtmanu der Bahndirektion, „auf gütlichem Wege zu versuchen, mit diesen drei wohlhabenden Gemeinden sich abzufinden“.

Um für ihre weitem Verhandlungen sich auf die Regierung stützen zu können, wandte sich die Direktion der Nordbahn in ihrer Bedrängnis an den Großen Rat des Kantons Aargau und ersuchte ihn um „eine authentische Interpretation des Expropriationsdekretes vom 3. Juli 1845“. In diesem Dekret war nämlich die Frage offengelassen

⁹⁶ Diese Vertreter waren: für Spreitenbach die Gemeinderäte Weber und Wiederkehr, Kantonsrat Wiederkehr; für Killwangen Gemeindeammann Widmer und für Neuenhof Gemeindeammann Doser.

⁹⁷ Wie streng tatsächlich diese Verbote gehandhabt wurden, ersehen wir daraus, daß der Bahnaufseher Walder am 17. Juli 1846 vom Gemeinderat Killwangen gebüßt wurde, weil er „über das dem Rechtsverbot unterliegende Grundeigentum nach der Limmatt gelaufen, in der Absicht, sich dort wie gewöhnt zu baden“.

worden, ob das Schiedsgericht⁹⁸, das in einem Streitfalle mit der Schatzungskommission angerufen werden könne, letzte Instanz sei oder nicht. Die eisenbahnfeindlichen Kreise neigten zur Ansicht, das Obergericht stehe noch über dem Schiedsgericht, und von ihm sei das endgültig letzte Urteil zu fällen. Der Kleine Rat und die großrätliche Bahnkommission vertraten die Ansicht, die Schatzungskommission bilde schon eine erste Instanz und dem Schiedsgericht komme der letzte Entscheid zu. Auf diese Weise sollten einer nutzlosen, zeitraubenden Trölerie und maßloser Prozeßsucht Schranken gesetzt werden. Am 26. Juni tagte nun der Große Rat, und er sprach sich wider alles Erwarten für das Obergericht als letzte Instanz aus. In der Diskussion hatten es die Bahngegner vermocht, die Abstimmung zu ihren Gunsten zu beeinflussen. Unter den Rednern, die gegen das Schiedsgericht als letzte Instanz und für das Obergericht sprachen, ist vor allem Großrat Wiederkehr aus Spreitenbach zu erwähnen, der schon in den Expropriationsverhandlungen mit der Bahngesellschaft die widerstandleistenden Bauern seiner Gemeinde vertreten hatte. Zu Beginn der Sitzung war es ihm gelungen, das Wort zu erhalten und in langschweifigen Ausführungen über ein abseits liegendes Thema (die politischen und religiösen Ereignisse in der Waadt) die Ratsmitglieder zu ermüden und von den ordentlichen Tagesgeschäften abzuhalten. Als diese dann endlich zur Sprache kamen, setzte er sich mit seiner ganzen Beredsamkeit für den Schutz der Grundeigentümer ein. Aus dem Kreise der Unzufriedenen wurden jede Unbill und alle möglichen Ungerechtigkeiten aufgezählt, die den betroffenen Bauern von der Bahngesellschaft je zugefügt worden waren. Die Schatzungskommission habe versagt, hieß es immer wieder, sie sei parteiisch und habe die Bodenpreise herabgedrückt, je weiter sie sich bei ihren Schätzungen von Zürich entfernt habe. Für das Land zwischen der Bahn und der Limmat sei kein Minderwert angesetzt worden. Der Ertrag der Felder sei zu niedrig berechnet und Birnbäume hätten sie eingeschätzt wie Apfelbäume. Wiederkehr machte der Bahngesellschaft auch den Vorwurf, sie hätte im Herbst und Winter 1845 mit dem Bauen beginnen können. Dann wäre der hiesigen Bevölkerung Gelegenheit geboten gewesen, sich als Bauarbeiter zu betätigen und dabei zu gelegener Zeit etwas zu verdienen. Jetzt aber hätten die Bauern auf ihren Feldern genug zu tun,

⁹⁸ Dieses Schiedsgericht bestand aus je zwei Vertretern der beiden Parteien und einem Obmann, den das Obergericht zu ernennen hatte.

und so bleibe der Verdienst gar nicht im Lande. Eine „Menge von Fremden sei aus allen Weltgegenden zusammengerafft worden und nehme den Bürgern“ der Simmatgemeinden ihren Verdienst weg⁹⁹. Zum Schluß versuchten Wiederkehr und seine Anhänger ihre Sache dadurch zu gewinnen, daß sie sich an das Gefühl der Anwesenden wandten und dartaten, „wie sehr diese Frage der Expropriation ins Herzblut des aargauischen Bürgers hineingreife“. So kam es dazu, daß dem Schiedsgericht in der Abstimmung mit 79 Stimmen die letztinstanzliche Bedeutung abgesprochen wurde. Jetzt erst, „nachdem“, wie Fürsprech Baldinger aus Baden sich ausdrückte, „dem ganzen Eisenbahnunternehmen der Todesstoß versetzt worden war“, meldeten sich die Männer zum Wort, die dem Bahnunternehmen nahestanden. Mit aller Energie wandten sie sich gegen den von Wiederkehr heraufbeschworenen Beschluß. Sie machten hauptsächlich geltend, wie viel kostbare Zeit für die Bahngesellschaft verloren gehe, wenn nach dem Schiedsgericht noch eine Instanz den Streitfall zu beurteilen und einen Entscheid zu fällen habe. Nach der Ansicht dieser Männer verdiente die Schatzungskommission vollstes Vertrauen. Einhellig nahmen sie die Arbeit ihrer Mitglieder in Schutz und verteidigten ihr unparteiisches und sachliches Vorgehen. Großrat Weissenbach, der als Präsident die Arbeiten dieser Kommission geleitet hatte, ergriff schließlich auch das Wort. Er machte Großrat Wiederkehr und seinen Anhängern vor allem den Vorwurf, sie hätten alle ein Urteil gefällt, ohne überhaupt den Schatzungsbericht je in der Hand gehabt zu haben. Weissenbach ging noch weiter und warf seinen Angreifern vor, sie wüßten sich nur auf einzelne Angaben und Gerüchte zu stützen. Er war tatsächlich das einzige Mitglied im Großen Rat, das die Schatzungsergebnisse im gesamten kannte und in dieser Angelegenheit Tatsachen nennen konnte. Stundenlang zogen sich die Erörterungen hin. Schon lange war man vom eigentlichen Problem abgewichen. Nun verlangte Schaufelbüel das Wort. Zuerst rief er die Liberalen auf und fragte sie: „Wem haben Sie die größte Wunde geschlagen?“ Die

⁹⁹ Großrat Wiederkehr war vor allem auch die Beschäftigung italienischer Bauarbeiter ein Dorn im Auge. Regierungsrat Schaufelbüel entgegnete ihm aber, „die Direktion müsse die Arbeiter nehmen, wo sie sie finde; es müßten taugliche Subjekte sein, und in dieser Beziehung verdienten allerdings die Italiener den Vorzug. Die Leute unserer Gegend verstünden von solchen Arbeiten noch nichts; sie könnten mit andern nicht konkurrieren.“ Verhandlungen des Großen Rates, 26. Juni 1846, S. 312—403.

Antwort erteilte er selber: „Dem freisinnigen System von Zürich.“ Darauf erinnerte er sie an die Worte Dr. Furrers, der damals bei der Festsetzung des Dekretes der Sitzung beigewohnt und „Namens des freisinnigen Zürichs auf unverkennbare Weise seine Freude über das Ergebnis der Beratungen kundgetan habe“. Dann fuhr Schaufelbühl fort: „Ich stelle aber auch eine gleiche Frage an die Männer eines andern Systems. Sind nicht auch die Konservativen von Zürich tief verletzt, ja tief gebeugt? Denn die Eisenbahnfrage ist in Zürich keine Parteifrage, sie hat mit der Politik nichts gemein; sie ist eine Blüte jenes echt eidgenössischen Sinnes, durch den sich von jeher Zürich ausgezeichnet hat und ganz besonders in der neuesten Zeit wieder sich auszeichnet.“ — „Was aber für das freundnachbarliche Zürich zur Lebensfrage geworden“, führte er weiter aus, „was im Willen dieses biedern Nachbarvolkes liegt, was zum Frommen, zum Gedeihen, zum Aufblühen dieses so schönen Zürichs — dieser so herrlichen Schweizerstadt dient —, kann der Große Rat des Aargaus nicht zerstören wollen; dieses Unternehmen, das in Zürich seine Wiege gefunden, soll im Aargau keinen Sarg bekommen.“ Gegen Abend schritt man zur Abstimmung. Diesmal wurde mit 97 gegen 51 Stimmen dem Urteil des Schiedsgerichtes letztinstanzliche Bedeutung zugesprochen. Damit war der Nordbahngesellschaft ihr weiteres Verhandeln erleichtert worden. Es scheint aber, daß der Kleine Rat durch den Verlauf der Diskussion doch auf gewisse Übelstände aufmerksam wurde und mit dem Vorgehen der Bahndirektion nicht immer völlig einverstanden war. Jedenfalls ermahnte er sie folgenden Tages, „allfällig gemachte Einsprüche der Landeigentümer billig zu berücksichtigen“ und „einfichtsvolle und den Verhältnissen gebührend Rechnung tragende Männer einzusetzen zur Beseitigung der in einigen Gemeinden herrschenden Mißstimmung; dann könnten auch die vielen Rechtsverbote zurückgezogen und vermieden werden“. Diesem Beschlusse des Großen Rates vom 26. Juni 1846 kommt größere Bedeutung zu, als man im allgemeinen annimmt; denn dank dem Umstand, daß den Entscheiden des Schiedsgerichtes letztinstanzliche Bedeutung zugesprochen wurde, konnte eine Trölerei und damit eine unnötige Verzögerung im Bahnbau verhindert werden. Bald wurden die Schiedsrichter gewählt, und diese beschloßen, offenbar, um in den Gemeinden Spreitenbach, Killwangen und Neuenhof die Hauptwiderstände zu beseitigen, den Landeigentümern pro Quadratfuß durchschnittlich 1½ Rappen mehr an-

zubieten als es die Schatzungskommission getan. So wurde diese leidige Streitfrage, die den Beginn der Bauarbeiten im aargauischen Emmattal bis über die Ernte hinaus verzögert hatte, endlich beigelegt. Während die Regierung am 27. Juni die Bahngesellschaft zu gütlichem Einlenken aufforderte, unterließ sie es aber nicht, dem Unternehmen ihren Schutz zu gewähren. Am 6. Juli benachrichtigte sie die Bezirksämter von Baden, Brugg und Zurzach und verlangte von ihnen, daß bei weitem Geländeuntersuchungen der Bahngesellschaft keine Rechtsverbote in Anwendung kommen dürften. Gleichzeitig sprach die Regierung den Wunsch aus, die Bezirksämter möchten „allen mutwilligen Hindernissen ernst entgegenreten“.

VII

Bauarbeiten im aargauischen Emmattal von Spreitenbach bis Baden

1846

Die Ernte des Jahres 1846 war eingebracht, und die Arbeiten am Trasse im zürcherischen Emmattal standen schon seit Monaten in vollem Gang, als sie endlich auch auf aargauischem Boden aufgenommen werden konnten. Nun galt es zuerst für die vielen Hunderte von Arbeitern, die aus dem Inlande und Auslande zu den Baustellen strömten, geeignete, das heißt billige und nahegelegene Unterkunftsstätten zu schaffen. Dies war nicht leicht, zumal, da die Dörfer auf dem rechten Emmatufer, wo noch Quartiere zu finden gewesen wären, durch den Fluß von den Arbeitsplätzen abgeschnitten waren. Es fehlte in dieser Gegend an Brücken und Fähren über die Emmat. Zwar hatte schon im Mai die Nordbahngesellschaft von der aargauischen Regierung die Bewilligung erhalten, in der Nähe von Würenlos, da dieses Dorf noch Arbeiter aufnehmen konnte, eine Fähre zu errichten. Zur Ausführung gelangte dieser Plan jedoch nie. Immer mehr war man zur Überzeugung gekommen, daß eine Fähre auch mit zwei Schiffen dem Verkehr nicht genügen würde, und zudem hielt man diese Art der