

Zeitschrift: Argovia : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau
Herausgeber: Historische Gesellschaft des Kantons Aargau
Band: 106 (1994)

Artikel: Geschichte der Stadt Lenzburg. Band III, 19. und 20. Jahrhundert
Autor: Neuenschwander, Heidi
Kapitel: III: Lenzburg und das Zeitalter der Eisenbahn
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-11820>

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: 05.07.2025

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

III. Kapitel

Lenzburg und das Zeitalter der Eisenbahn

A. Vorspiel

1. Einleitung

Dampfkraft wurde als Mittel der Fortbewegung auf dem Wasser seit dem Ende des 18. Jahrhunderts eingesetzt,¹ Dampfstraßenwagen rollten seit einigen Jahrzehnten über das Pflaster, Geleise als reibungsreduzierendes Element brauchte man in den englischen Kohlengruben seit Jahrhunderten. George Stephenson kombinierte diese verschiedenen technischen Möglichkeiten zu einem neuen Transportmittel. Die erste Eisenbahn fuhr 1825 vom Kohlenzentrum Darlington zum Hafenort Stockton. Fünf Jahre später verband eine Bahnlinie Manchester mit Liverpool. Diese war bereits für den Güter- und den Personenverkehr konzipiert. Bald machte das englische Vorbild auch in Frankreich und Deutschland Schule. Schweizer Kaufleute, die auf ihren Auslandsreisen Eisenbahnen kennen- und schätzengelernet hatten, propagierten deren Bau auch in unserm Land.² Diametral verschieden zu den Vertretern von Handel und Industrie verhielten sich weite Volkskreise zum neuen Verkehrsmittel. Für sie war die Eisenbahn eine «gottlose Erfindung des menschlichen Übermutes».³ Neben der emotional begründeten Abneigung gegen alles Neue an sich standen aber auch handfeste wirtschaftliche Interessen auf dem Spiel: Das Fuhrgewerbe, Schmiede, Wagner, Gastwirte und weite Kreise der Landwirtschaft⁴ fürchteten die Konkurrenz der Dampfbahn.

1 In der Schweiz dehnte sich die Dampfschiffahrt nach 1820 sehr rasch auf den Seen aus.

2 Brief Alfred Eschers an Oswald Heer vom 18.10.1838, zit. nach Boris Schneider, Eisenbahnpolitik im Kanton Aargau, Diss. Zürich 1959, Aarau 1959.

3 Schweizerbote vom 2.3.1838, Nr.26, zit. nach Hans Suter, Die Eisenbahnpolitik des Kantons Aargau, Diss. Bern 1924, Aarau 1924.

4 Ein Beispiel: Am 4. 7. 1851 fand in Meisterschwanden eine Versammlung zur Stellungnahme über den Bau einer Seetalbahn statt. Die Eingeladenen aus dem obern Seetal nahmen daran nicht teil mit der Begründung, sie wünschten keine Eisenbahn, hauptsächlich wegen des damit unvermeidlich eintretenden Sinkens der Fruchtpreise, zit. nach Diethelm Hegner (Hrsg.), Die Entwicklung des aargauischen Eisenbahnnetzes, S.10 f., Lenzburg 1874.

2. Erste Anregungen und Versuche⁵

a) *Oberst Friedrich Hünerwadels Petition*

Der Großrat und Oberst Friedrich Hünerwadel aus Lenzburg galt im öffentlichen Leben des Kantons Aargau als initiativer Kopf.⁶ Er verfolgte aufmerksam das Aufkommen der Eisenbahnen in Europa, und als Mitglied der aargauischen Baukommission muß er auch gewußt haben, daß sich im Januar 1836 bedeutende Zürcher und Aargauer in Süddeutschland aufhielten und dort die Pläne für eine Augsburg–Lindau-Bahn kennen lernten. Diese Strecke hätte den Anschluß eines schweizerischen Bahnnetzes an das süddeutsche ermöglicht. Bereits am 10. Februar 1836 reichte Hünerwadel dem aargauischen Regierungsrat eine Petition⁷ ein, womit er die Regierung einlud, der neuen Erfindung der Eisenbahn ihre volle Aufmerksamkeit zu schenken. Nicht nur die technischen Fachschriften, sondern auch politische Blätter aller Schattierungen seien angefüllt mit Berichten über den Fortgang bereits entstandener oder die Planung neuer Eisenbahnlinien. Ein bayerischer Eisenbahnzug werde bis nach Lindau geführt, und es sei geplant, daß er von dort als Alpentransversale durch die Schweiz nach Italien fortgesetzt werde. Eine andere Eisenbahn sei von Mannheim nach Basel vorgesehen. Deren logische Fortsetzung führe von Basel den drei Flußläufen entlang nach Zürich. Auf diese Weise würden die beiden kapitalkräftigsten Handelsstädte der Schweiz miteinander verbunden, was die finanzielle Seite des Unternehmens wesentlich erleichtern würde. Eisenbahnunternehmungen würden – wie der Petent wohl wisse – nicht von den Regierungen selbst, wohl aber mit deren Bewilligung und Einverständnis von Aktiengesellschaften ausgeführt. Er zweifle nicht, daß sich genügend Spekulierfreudige für ein solches Unternehmen finden ließen, um so mehr, da bekanntermaßen die Aktien einiger gut angelegter Eisenbahnlinien bereits auf das Doppelte ihres Nominalwertes gestiegen seien. Er, Hünerwadel, würde es aber als unangenehm empfinden, wenn früher oder später der Antrieb zum Bau einer Eisenbahn durch aargauisches Kantonsgebiet lediglich von außen käme, so daß es den Anschein erwecken könnte, der Aargau sei technisch nicht auf der Höhe des Zeitgeistes. Dies wäre um so bedauerlicher, als jetzt überall Regie-

5 Diese Zusammenfassung trägt den Bedürfnissen unseres speziellen Themas Rechnung. Für eine allgemeinere Darstellung vgl. Schneider, o. c., Kap. II.

6 Schweizerbote vom 19. 3. 1836, 1. 12. 1840 und 24. 7. 1841, zit. nach Schneider, o. c., S. 15.

7 STA, Eisenbahnakten 1836. Die Petition ist vollständig abgedruckt in: Rolf Leuthold, Oberst Friedrich Hünerwadel aus Lenzburg, ein Vorkämpfer der Eisenbahnen im Aargau, in: LNB 1948, S. 31–35.

rungen und Regierte – wenigstens was den Eisenbahnbau anbetreffe – Hand in Hand gingen, wenn es gelte, einem Nachbarstaat einen Vorteil abzujagen. Hünenwadel wies ferner auf die günstigen wirtschaftlichen Folgen des Eisenbahnbaues hin: Die Entfernung Zürich–Basel betrage ungefähr 16 Stunden. Die aargauische Kantonsgrenze liege zwei Stunden von beiden Hauptstädten entfernt, so daß eine Eisenbahn sich volle zwölf Stunden über aargauisches Gebiet hinziehen würde. Dadurch kämen dreiviertel der Arbeitslöhne dem hiesigen Kanton zugut, und überdies würde der Eisenbahnbau regeres Leben in eine aargauische Region bringen, die, durch verschiedene Umstände früherer Hilfsquellen beraubt, einer wirtschaftlichen Hebung durch die vorteilhaften Folgen der Industrialisierung dringend bedürfe. – Dem Verfasser wurde die «bethätigte Sorge der Förderung vaterländischer Interessen verdankt»⁸ und die Eingabe ad acta gelegt.

b) Das Zürich–Basel-Eisenbahnprojekt

In den folgenden Wochen wandte sich das Komitee einer Augsburg–Lindau-Bahn an die kantonale zürcherische Handelskammer, um sie zur Mitarbeit am Bahnprojekt zu bewegen. Diese setzte am 11. März 1836 eine Kommission ein, um einen Bahnbau im Kanton und in der Schweiz generell zu prüfen. Damit hatten die schweizerischen Eisenbahnbestrebungen ihren Anfang genommen.⁹ Alois von Negrelli und zwei weitere Experten arbeiteten zunächst einen Bericht aus über die zwei gewünschten Hauptstrecken: Zürich–Basel und Zürich–Winterthur–Bodensee. Weil sich Negrelli in seiner Expertise recht vorsichtig über eine Bodenseebahn äußerte, dagegen sehr positiv über die Strecke Zürich–Basel, wurde schließlich im Oktober 1837 ein Eisenbahnkomitee für eine Bahn von Zürich nach Basel gegründet. Es stand unter keinem guten Stern: Zunächst machten sich die Gegensätze zwischen Zürich und Basel bemerkbar. Der Zürcher Italienhandel hatte sich seit der Reformation vornehmlich über die Bündner Pässe abgespielt. Basels Weg nach Süden führte dagegen über Luzern und den Gotthard. Im Aargau sah man in der Eisenbahn vor allem einen Vorteil für Zürich, die Stimmung war dem neuen Verkehrsmittel daher nicht geneigt. An der Aktienzeichnung beteiligten sich vor allem Zürcher und Mailänder, während sich die Aktionäre im Aargau und in den beiden Basel fernhielten. Dazu kam, daß auch die allgemeine politische und wirtschaftliche Lage Europas einem neuen Eisen-

⁸ STA RRP 1836, S. 79, 19. 2. 1836 und S. 86, 24. 2. 1836.

⁹ Schneider, o. c., S. 15.

bahnunternehmen nicht günstig war. Auf den großen Bahnboom war eine Depression gefolgt. Die dank börsentechnischer Manipulationen hoch kotierten Bahnwerte fielen stetig und lösten eine allgemeine Krise auf dem Finanzmarkt aus. Zudem erwartete man 1840 den Ausbruch eines großen allgemeinen Krieges in Europa und im Vorderen Orient. Auch die Unterstützung durch die öffentliche Hand blieb aus, die beiden Basler Regierungen hatten noch nicht einmal die Konzession zum Unternehmen erteilt. Die Aargauer Regierung war mit politisch-konfessionellen Wirren beschäftigt, die im Januar des folgenden Jahres zur Klostersaufhebung führen sollten. Im Alleingang wollte die Zürcher Regierung aber dem Unternehmen keine Unterstützung gewähren. So erfolgte am 5. Dezember 1841 die Liquidation der ersten Zürich–Basel-Eisenbahngesellschaft.¹⁰

3. Die «Spanisch-Brötli-Bahn»^{10 a}

Aber der Plan für eine schweizerische Bahn war damit nur aufgeschoben, nicht aufgehoben. Der Zürcher Martin Escher-Hess hatte nach dem Zusammenbruch der ersten Zürich–Basel-Eisenbahngesellschaft deren Archiv gekauft. Er gründete 1845 die Schweizerische Nordbahn. Neben einer Hauptstrecke Zürich–Baden–Waldshut war auch eine Zweigbahn nach Aarau vorgesehen. Ende September 1845 wurden die Aktien der Nordbahn-Gesellschaft zur Zeichnung aufgelegt, im März 1846 fand in Zürich die erste Aktionärsversammlung statt. Geplant war, sozusagen als Probestück, zunächst der Bau der Strecke Zürich–Baden. Im Frühjahr 1846 erfolgte der erste Spatenstich, am 7. August 1847 wurde die «Spanisch-Brötli-Bahn» feierlich eingeweiht. Das Jahr 1847 war aber nicht nur das Jahr der ersten schweizerischen Eisenbahn, sondern auch das Jahr des Sonderbundskrieges. Und im folgenden Jahr fegten in vielen europäischen Staaten Revolutionen bestehende Regierungen von der Macht. Für die Schweiz bedeutet das Jahr 1848 den Übergang vom lockeren Staatenbund von 1803 und 1815 zum Bundesstaat. Der Bundesvertrag wurde durch eine Staatsverfassung ersetzt, die Tagsatzung aufgelöst, Bern zur Bundeshauptstadt bestimmt. Im Moment hatten politische Fragen erste Priorität.

10 Vgl. dazu Schneider, o. c., S. 15–22.

10a «Spanisch-Brötli-Bahn»: Der Name stammt von einem bekannten, auch in Zürich sehr beliebten Badener Spezialgebäck.

4. Staatsbahn oder Privatbahnen?

Erst im November 1849 kam das Eisenbahnproblem wieder zur Sprache, als der Präsident des Nationalrates, der Zürcher Alfred Escher, die Session mit folgenden Worten eröffnete: «Von allen Seiten nähern sich die Schienenwege immer mehr der Schweiz. Bereits wird die Frage, wie sie in Verbindung miteinander gebracht werden sollen, eifrig verhandelt, es tauchen Pläne auf, nach denen sie um die Schweiz herum geführt werden sollen, und dieser droht damit die neue Gefahr, gänzlich umfahren zu werden und in Zukunft das traurige Bild einer europäischen Einsiedelei darbieten zu müssen.»¹¹ Dem Bundesrat wurde der Auftrag erteilt, die Vorbereitungen für den Bau von Eisenbahnen in die Wege zu leiten. Damit stellte sich nun aber die Kardinalfrage: Staatsbahn oder Privatbahnen? Schon bei der Beratung von Art. 21 der Bundesverfassung, welcher dem Bund das Recht gab, öffentliche Werke im Interesse der Eidgenossenschaft zu unterstützen, traten die Gegner einer Staatsbahn hervor. In Zürich fürchtete man für die Nordbahn, welche dem Kanton eine bevorzugte Stellung im geplanten Verkehrsnetz verschaffen sollte. Die Vertreter des Aargaus stimmten mit der Mehrheit und verhalfen dem Artikel 21 zur Annahme.¹²

Auf Veranlassung des Bundesrates hatte das eidgenössische Post- und Baudepartement einen Netzplan für ein schweizerisches Hauptschienennetz entworfen.¹³ Er sah die Verbindung der elsässischen und badischen Bahnen von Basel aus mit dem Aaretal vor. Die große West-Ost-Verbindung Genfersee–Bodensee durchschnitt den Aargau längs Aare und Limmat, wobei die Linienführung der Strecke Baden–Aarau sehr vage gehalten war, was später zu verschiedenen Auslegungen führte. Von Olten aus, dem Verbindungspunkt mit Basel, führte eine Zweigbahn über Zofingen nach Luzern. Als wichtigste Teilstrecke des gesamten Netzes galt der Abschnitt Basel–Olten, der den Anschluß an die bedeutendsten ausländischen Bahnen gewährleistete. Dieser Netzplan wurde von den verschiedensten Seiten kritisiert, weil jede Gegend für eine Bahnlinie durch ihr Gebiet kämpfte.¹⁴ Der Bundesrat hielt aber an seinem Plan fest, erweiterte ihn jedoch beträchtlich und trat in seiner Botschaft vom 7. April 1851 für das Staatsbahnprinzip ein. Die Meinung der Politiker war geteilt: Die Anhänger eines Staatsbahnsystems gruppierten sich um den Berner Bundesrat Stämpfli, während sein schärf-

11 Hans Rudolf Schmid, Alfred Escher, S. 19.

12 Schneider, o. c., S. 30.

13 Ebenda, S. 31.

14 Ebenda, S. 32.

ster Gegner, Nationalrat Alfred Escher aus Zürich, die Idee des Privatbahnbaus unter staatlicher Aufsicht verfocht.¹⁵ Am 8. Juli 1852 fiel der Entscheid im Nationalrat zugunsten des privaten Bahnbaus. Auch die aargauischen Vertreter hatten sich nicht einheitlich für eine Staatsbahn ausgesprochen, weil sich die Interessen der einzelnen Regionen diametral entgegenstanden.¹⁶

Das erste schweizerische Eisenbahngesetz stellte somit den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen den Kantonen und der privaten Tätigkeit anheim. Zur Erteilung von Konzessionen waren einzig die Kantone zuständig, mit Vorbehalt der Bundesgenehmigung. Unter der Eisenbahnhoheit der Kantone entfaltete sich ein wahrer Eisenbahnbauboom, ein rücksichtsloses Jagen nach Bahnkonzessionen setzte ein. Konflikte und Kompetenzstreitigkeiten waren an der Tagesordnung. Eisenbahnabenteuer schlimmster Art – wie noch ausdrücklich zu zeigen sein wird¹⁷ – waren damit gleichsam vorprogrammiert.

B. Die Zeit der großen Eisenbahngesellschaften

1. Die Erstellung des schweizerischen Stammnetzes^{17a}

«Auf unserem Boden müssen sich unausweichlich die Ost-West-Bahn und die Nord-Süd-Bahn kreuzen, und ohne unser Gebiet ist die Erstellung eines Schienen-Weges nach der einen oder andern Richtung gar nicht möglich.»¹⁸ Diese Feststellung war zweifellos richtig, offen aber blieb die Frage, wieviel Nutzen die Aargauer Regierung aus dieser günstigen geographischen Lage für den eigenen Kanton herauschlagen konnte. Würde die Regierung die großen Bahngesellschaften zwingen können, unter verschiedenen Linienführungen schließlich diejenige zu wählen, die sich am weitesten über aargauisches Gebiet hinzog und damit möglichst viele seiner lokalen Zentren

15 Hans Rudolf Schmid, Alfred Escher, S. 19 f.

16 Schneider, o. c., S. 32.

17 Vgl. dazu später Kap. Nationalbahn, S. 86–126.

17a Diese Zusammenfassung dient wiederum nur dem speziellen Thema «Lenzburg und das Zeitalter der Eisenbahnen». Für eine allgemeine aargauische Eisenbahngeschichte konsultierte man vor allem Schneider, o. c., und Heinrich Staehelin, Carl Feer-Herzog, Aarau 1975, und ders., Geschichte des Kantons Aargau, Band II, S. 391–411, Baden 1978.

18 Aus dem Bericht des Vorsitzenden der aargauischen Eisenbahnkommission, zit. nach Schneider, o. c., S. 34.

berücksichtigte, selbst wenn die Strecke vielleicht über weniger günstiges Gelände führte oder wenn ein kleiner Umweg in Kauf genommen werden müßte? Die Wünsche der verschiedenen, geographisch keineswegs zusammenhängenden aargauischen Landesteile gingen zu sehr auseinander, widersprachen sich oft geradezu. Was auch immer die Regierung den Bahngesellschaften gegenüber vertreten mochte, stets hatte sie beträchtliche Teile des Kantons gegen sich. Aus diesem Grund war auch der Staat Aargau nicht in der Lage, irgendwelche Eisenbahnlinien auf seinem Gebiet selber zu bauen oder finanziell zu unterstützen.¹⁹ Damit bewahrte er sich wohl vor dem Schicksal anderer Kantone, die sich wegen ihrer Eisenbahnpläne in hohe Kosten stürzten, aber er ließ damit auch zu, daß die Haupteisenbahnlinien den Aargau auf dem allerkürzesten Weg durchfuhren. Zudem veranlaßte er mit dieser Haltung gerade aufgeschlossene Gemeinden, sich an eigenen Bahnprojekten zu beteiligen und sich dabei oft auch finanziell zu ruinieren.²⁰

Die Basler Wirtschaftskreise trachteten begreiflicherweise darnach, den Nord-Süd-Verkehr in ihre Hände zu bekommen. Sie gründeten zu diesem Zweck 1852 die Schweizerische Centralbahn.²¹ Von der Stammlinie Basel–Olten sollten Zweiglinien nach Osten zum Anschluß an die Nordbahn, nach Süden bis Luzern und westwärts Richtung Bern und Solothurn führen. Gewisse Kreise im Aargau bemühten sich um eine Linienführung Olten–Aarau–Lenzburg–Seetal–Luzern. Technisch gesehen war diese Seetalvariante den Konkurrenzprojekten über Zofingen–Sursee oder Zofingen–Wolhusen überlegen, was auch ein vom Bundesrat in Auftrag gegebenes Gutachten klar bewies. Lenzburg wäre damit zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt geworden, denn hier hätte der Anschluß an die Nordbahn vollzogen werden müssen. Die Eisenbahnversammlung in Lenzburg wählte eine Kommission, um diesen Plan weiter zu verfolgen.²² Sie reichte dem Großen Rat auch ein entsprechendes Bittgesuch ein. Andererseits trachtete aber die Luzerner Regierung darnach, ein möglichst großes Stück Eisenbahn auf ihrem Kantonsgebiet zu erhalten. Die Centralbahn entschloß sich schließlich für die Variante Olten–Zofingen–Luzern, und die Eisenbahnkommission des aargauischen Großen Rates bedauerte es «post festum» in ihrer außeror-

19 Stachelin, Aargau II, S. 395.

20 Vgl. dazu später Kap. Nationalbahn, S. 86–126.

21 Zusammengefaßt nach Schneider, o. c., Kap. III, passim.

22 Ebenda, S. 36.

dentlichen Sitzung vom Januar 1853, daß der Seetalbahnvorschlag von der aargauischen Regierung nicht genügend unterstützt worden war.²³

Lange ließ die Weiterführung des schon 1847 erstellten Teilstückes Zürich–Baden in Richtung Aarau auf sich warten. Zwar hatte die Nordbahn schon 1845 von der Aargauer Regierung eine entsprechende Konzession²⁴ eingeholt, infolge ständiger Kapitalknappheit mußte sie jedoch die Entscheidung zum Baubeginn verschleppen. Erst als sich die finanzkräftigere Centralbahn ebenfalls um eine Konzession für dieses Bahnstück bewarb und die Aargauer Regierung mit der Centralbahn verhandelte, um ihr im Falle einer Ungültigkeitserklärung der Nordbahnkonzession die Strecke Aarau–Baden zu übertragen, wurden die Aktionäre der Nordbahn aktiv. An der Generalversammlung vom 25. November 1852 in Zürich wurde der Weiterbau beschlossen.²⁵ Für das Trasse von Baden nach Aarau war zunächst die Linie entlang der Aare von der Gesellschaft in Aussicht genommen worden; aber sie war auch bereit, sich je nach Umständen eine andere Linienführung gefallen zu lassen.²⁶ Im Frühjahr 1853 fusionierte die Nordbahn mit der Zürich–Bodensee-Bahn zur Schweizerischen Nordostbahn. Es gelang der Aargauer Regierung zwar zunächst, von dieser fusionierten Bahngesellschaft die Zusicherung zu erhalten, daß sie den Weiterbau Richtung Aarau sogleich in Angriff nehmen und die Linie über Lenzburg bauen werde.²⁷ Aber erst im Mai 1854 sandte die Nordostbahn der aargauischen Regierung die Pläne für das Trasse Baden–Brugg zu, und es verging das ganze Jahr 1855, bis endlich die wahren Absichten der Bahn zutage traten.²⁸ Die Strecke Baden–Brugg wurde am 29. September 1856 eröffnet, diejenige von Brugg nach Aarau am 1. Mai 1858, aber die Linie führte entgegen der früheren vertraglichen Abmachung der Aare entlang via Wildegg–Rapperswil und nicht über Lenzburg. Mit dem in der schweizerischen Eisenbahngeschichte als «Verrat von Lenzburg» bekannten Vorfall werden wir uns im nächsten Abschnitt etwas ausführlicher beschäftigen müssen, stellt er doch einen Schlüssel dar zum Verständnis für das lenzburgische Nationalbahnabenteuer.²⁹

23 Ebenda, S. 39.

24 Konzessions-Dekret vom 3. 6. 1845 s. STA RRP 1853, Nr. 172, 13. 1. 1853.

25 Schneider, o. c., S. 35.

26 Ebenda.

27 Staehelin, Aargau II, S. 398.

28 Schneider, o. c., S. 41.

29 Vgl. später Kap. Nationalbahn, S. 92–126.

2. Der «Verrat von Lenzburg»

Seit Jahrhunderten hatte der durch das Berner Herrschaftsgebiet führende länderverbindende Ost-West-Verkehr zwei Hauptlinien benutzt, die beide durch Lenzburg führten: Die Frachtzüge vom Bodensee her konnten in Lenzburg die Straße über Aarau nach Olten einschlagen, von dort entweder nach Nidau und auf dem Wasserweg weiter nach Yverdon gelangen oder auf dem Landweg via Büren–Aarberg–Murten schließlich durch das Broyetal den Genfersee erreichen. Beträchtliche Warenlieferungen wurden auch von Olten über den Hauenstein nach Basel geleitet. Die zweite Hauptroute führte von Lenzburg über Aarburg–Murgenthal–Herzogenbuchsee–Kirchberg nach Bern und über Freiburg und Murten weiter westwärts. – Als im 18. Jahrhundert die Frühindustrialisierung einsetzte, schuf Bern im Laufe weniger Jahrzehnte in seinem ganzen Herrschaftsgebiet ein vorbildliches Straßennetz. Die Aargauer Straße wurde 1753 in Angriff genommen, 1764 war das Teilstück Bern–Murgenthal vollendet. Indem Lenzburg finanzielle Zugeständnisse machte, war die Berner Regierung bereit gewesen, die Straße von Murgenthal über Köllikon–Suhr–Lenzburg–Othmarsingen–Baden an die Zürcher Grenze zu bauen. So ging der gesamte Ost-West-Hauptstraßenverkehr bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts durch Lenzburg.³⁰ Nicht von ungefähr war es gerade ein Lenzburger, Oberst Friedrich Hünerwadel, der als erster Aargauer seine Regierung schon 1836 darauf hinwies, der neuen Erfindung der Eisenbahn ihre volle Aufmerksamkeit zu schenken.³¹

Nachdem die Realisierung einer Ost-West-Bahnverbindung in greifbare Nähe gerückt war und damit ein beträchtlicher Teil des Verkehrs von der Straße auf die Schiene verlegt werden sollte, trachteten die Lenzburger begreiflicherweise danach, daß diese Ost-West-Eisenbahn-Transversale über ihre Stadt geführt werde. Man wollte nicht in Zukunft vom Verkehr umfahren werden, und dies um so weniger, als die 1850er Jahre die Zeit einer langandauernden wirtschaftlichen Depression waren. Es war die Zeit der zweiten großen Welle der aargauischen Massenauswanderung, an der auch Lenzburger Ortsbürger beteiligt waren.³² Es fehlte in Lenzburg an Arbeitsmöglichkeiten für praktisch alle Berufe, der Bahnbau hätte Arbeit verschafft, gute Bahnverbindungen auch die Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe erleichtert. Aus diesem Grund waren in Lenzburg sowohl die Ge-

30 Dazu ausführlich: Neuenschwander I, Kap. VI C 8, S. 297–301.

31 S. früher, S. 60 f.

32 S. später, Kap. Auswanderung, S. 301–316.

meinde als auch Private bereit, für eine Bahnlinie über Lenzburg nicht nur zu kämpfen, sondern auch beträchtliche finanzielle Opfer auf sich zu nehmen.

Der Leiter der Nordostbahn, der allmächtige Staatsmann und Wirtschaftsführer Alfred Escher aus Zürich, war 1853 persönlich nach Aarau gekommen, um mit der Regierung über die Streckenführung zu verhandeln.³³ Er hatte wohl in die Linienführung über Lenzburg eingewilligt, aber er betrachtete diese Zusage gleichzeitig als Hebel, um eine Beteiligung des aargauischen Staates an der Finanzierung zu erreichen. Und dies umso mehr, nachdem das Projekt einer Verbindung nach Luzern via Seetal von der Centralbahn abgelehnt worden war und die Nordostbahn wegen mangelnder finanzieller Mittel diese Linie nicht selbst bauen konnte.³⁴ Im März 1854 hatte der Regierungsrat den Antrag gestellt, der Kanton solle sich an der Brugg–Aarau-Bahn mit 1,5 Millionen Franken beteiligen, aber der Große Rat hatte in seiner Sitzung vom 23. Mai 1855 die Beschlußfassung vertagt.³⁵ Es wurde Herbst 1855, bis die Nordostbahn sich endlich anschickte, das Bahntrasse bei Lenzburg auszustecken. Sofort wandte sich der Lenzburger Stadtrat an die Regierung mit der Bitte, die Trassepläne nach Fertigstellung zur Einsicht zu erhalten, damit die Gemeinde bei der Bestimmung des Stationsplatzes ihre Wünsche und Anregungen bekanntgeben könne. Die Eisenbahnangelegenheit sei für Lenzburg und Umgebung von höchster Wichtigkeit.³⁶ Die Regierung antwortete in positivem Sinn.³⁷

Wenige Wochen später^{37a} deckte die Nordostbahn ihre Karten auf: Sie ersuchte die Regierung um Abänderung der erteilten Konzession. Statt des Bahnbaus über Lenzburg sollte die Linie von Brugg direkt der Aare entlang über Rapperswil nach Aarau geführt werden. Der Große Rat behandelte das Gesuch in seiner Dezembersitzung, wobei der Antrag des Regierungsrates auf Abweisung des Gesuches diskussionslos mit 104 gegen 5 Stimmen angenommen wurde.³⁸ Das im Mai zurückgestellte Gesuch der Nordostbahn um eine aargauische Staatsbeteiligung wurde in derselben Sitzung als nicht notwendig einstimmig abgelehnt. Überdies beauftragte der Große Rat den Regierungsrat, die Nordostbahndirektion aufzufordern, den Bahnbau un-

33 Staehelin, Feer-Herzog, S. 109.

34 Schneider, o. c., S. 40.

35 Ebenda, S. 41.

36 STA RRP Nr. 2861, 24. 10. 1855 und StL III A 48, S. 305, 19. 10. 1855.

37 STA RRP Nr. 2861, 24. 10. 1855 und StL III A 48, S. 308, 26. 10. 1855.

37a STA RRP Nr. 3322, 10. 12. 1855.

38 STA RRP Nr. 3461, 27. 12. 1855.



Abbildung 7: Oberst Friedrich Hünérwadel, 1779–1849. Privatbesitz
(Text s. S. 60 f.)

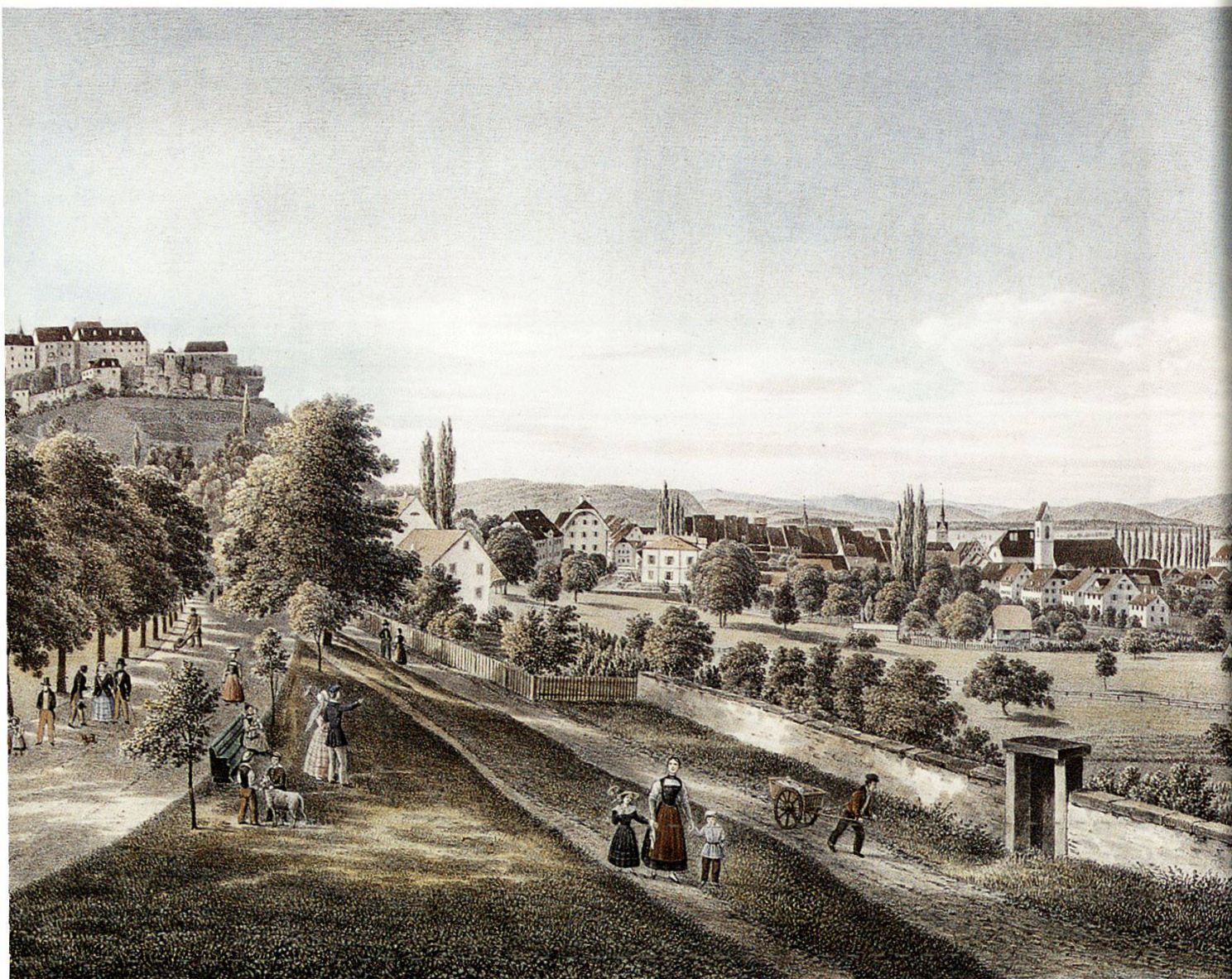


Abbildung 8: Heinrich Triner, Lenzburg von Norden (vor dem Bau des Bahndammes), kolorierte Lithographie. Privatbesitz (Text s. S. 83 f.)

verzüglich an die Hand zu nehmen.³⁹ – Trotz der scheinbaren Einigkeit machten sich bereits erste Gegensätze innerhalb der Regierung geltend: Großrat Carl Feer-Herzog,⁴⁰ dessen Opposition gegen Zürich «eben nicht nur eine eisenbahnliche, sondern auch eine politische war»⁴¹ – er sah vor allem von den Zürchern eine Gefahr für die Unabhängigkeit des Aargaus –, machte den Rat darauf aufmerksam, daß die beiden größten Geldmächte der Schweiz an der Ost- und Westgrenze des Kantons ständen. Nur wenn der Rat einig und entschieden handle, werde der Kanton Herr der Situation bleiben, im andern Fall laufe er Gefahr, den Interessen beider Gesellschaften dienstbar zu werden.⁴² Die Regierungsräte S. Schwarz und J. U. Hanauer, sowie Landammann K. F. Schimpf wandten sich gegen diese scharfe Sprache.⁴³

Weshalb wollte die Nordostbahn nicht mehr über Lenzburg bauen? Durch die Fusion der Nordbahn mit der Zürich–Bodensee-Bahn hatte sich das Schwergewicht der Aktivitäten der neuen Gesellschaft nach der Ostschweiz verlagert, die Aargauer Linien waren für sie im Moment sekundär. Nachdem die Aargauer Regierung eine Staatsbeteiligung abgelehnt hatte und die Centralbahn die Linie nach Luzern über Zofingen statt durch das Seetal baute, wollte die ohnehin immer an Kapitalmangel leidende Nordostbahn den Aargau auf dem schnellsten und billigsten Weg durchfahren, ohne jede Rücksicht auf regionale Wirtschaftszentren.

Vorläufig hielt aber der Regierungsrat noch an der Variante Lenzburg fest, genehmigte er doch am 27. Dezember 1855 das von der Nordostbahn vorgelegte Trasse Wöschnau–Aarau nur unter der Bedingung, daß für die östliche Bahnfortsetzung von Aarau bis Brugg die konzessionierte Richtung über Lenzburg keine Beeinträchtigung erfahre.⁴⁴ Die Nordostbahn aber ließ mit ihrem Begehren nicht locker. Nach den negativen Entscheiden der beiden aargauischen Räte verlegte sie sich vorerst darauf, Zeit zu gewinnen. Trotz wiederholter Aufforderung der Regierung trafen die Detailpläne für die Strecke Brugg–Lenzburg–Aarau erst Mitte Februar 1856 in Aarau ein. Die Streckenführung wies mancherlei Unzulänglichkeiten auf: Der Bahnhof Lenzburg war von der Stadt weit entfernt, die Kurvenverhältnisse des geplanten Trassees denkbar ungünstig, mußten doch etwa bei Wildegg 13,5 m hohe Dämme aufgeschüttet werden. So schienen die vorgelegten

39 Ebenda.

40 Zu Carl Feer-Herzog s. Heinrich Staehelin, Carl Feer-Herzog, Teil II B 3, Eisenbahnangelegenheiten, in: Argovia 1975.

41 F.-H. an J. J. Speiser, 9., 11. und 23. 12. 1855, zit. nach Staehelin, Feer-Herzog, S. 113.

42 Ebenda.

43 Schneider, o. c., S. 43.

44 Ebenda.

Pläne die Abänderungswünsche der Nordostbahn zu rechtfertigen. Als das Traktandum in der Großratssitzung vom 27. Februar 1856 behandelt wurde, beantragte Großrat Feer-Herzog, die von der Bahndirektion vorgelegten Pläne seien von einem neutralen Fachmann zu prüfen. Der Antrag blieb in der Minderheit.⁴⁵

In den folgenden Wochen organisierte die Nordostbahn einen Pressefeldzug, der die aargauische Öffentlichkeit überzeugen sollte, daß die Führung der Linie von Brugg nach Aarau über Lenzburg widersinnig sei. Geschickt wurde dem Volk vorgerechnet, daß der «Umweg über Lenzburg» von jedem Reisenden wegen der 3,5 km längern Linienführung einen höhern Fahrpreis erfordere. Dazu wurden die technischen Schwierigkeiten wegen der Steigung und der Dammbauten in grellen Farben ausgemalt.⁴⁶ Gleichzeitig versuchte die Nordostbahn gegen eine Geldentschädigung von der Verpflichtung, die Linie über Lenzburg zu führen, entbunden zu werden. Alfred Escher kam Ende April ein weiteres Mal nach Aarau und bot der Regierung die Summe von 150 000 Franken für den Bau einer Zufahrtstraße von Wildegg Richtung Lenzburg/Seetal und versprach die Einführung eines Omnibusdienstes, sofern die lästige Auflage entfalle.⁴⁷

Die Stadt Lenzburg richtete eine Petition um Beibehaltung der Linie über Lenzburg an den Großen Rat.⁴⁸ Eine Versammlung von Großratsmitgliedern, Gemeindeammännern und Industriellen aus dem Seetal beschloß, eine analoge Bittschrift an die Regierung zu lancieren.⁴⁹ Die Lenzburger wandten sich auch an den Regierungsrat wegen der Lage ihres Bahnhofes, welcher von der Stadt weit entfernt lag. Ferner beklagten sie sich, keine Detailpläne erhalten zu können.⁵⁰ Schließlich entschloß sich die Regierung doch, ein technisches Gutachten über die Strecke Wildegg–Lenzburg in Auftrag zu geben: «Sollte sich durch die Expertise herausstellen ..., daß nämlich das vorgeschlagene Trasseee wirklich zu große ... Schwierigkeiten darbiete, ... so würde es erst dann am Orte sein, auf die Anerbietungen der Gesellschaft näher einzugehen, und in dieser Beziehung Anforderungen zu stellen ..., denn auch nach unserer Überzeugung sind diese letzteren (d. h. die Angebote der Nordostbahn) ungenügend ... Je nach dem Erfolg der Expertenuntersu-

45 Ebenda, S. 43 f.

46 Ebenda, S. 44 – Eine Aufzählung aller Pro-Nordostbahn-Argumente findet sich in der Druckschrift «Der Umweg bei Lenzburg vorbei, oder die direkte Linie über Rupperswyl?», herausgegeben vom Gemeinderat Möriken, Möriken 1856.

47 Schneider, o. c., S. 44.

48 StL III A 49, S. 125, 2. 5. 1856.

49 Ebenda, S. 123, 29. 4. 1856.

50 Schneider, o. c., S. 44.

chung wird es uns dann obliegen, entweder die Beibehaltung der Lenzburger Linie ... sachkundig zu begründen, oder ... über die Bedingungen, unter denen die verlangte Abänderung des Trassees gestattet wäre, in nähere Unterhandlung zu treten.⁵¹

Die Stimmung der Regierung wurde immer Zürich-freundlicher. An der Großratssitzung vom 8. Mai 1856 war die Ratsmehrheit bereit, den Plänen der Nordostbahn nachzugeben. Alle an der Lenzburger Variante nicht direkt beteiligten Volksvertreter hatten nunmehr eine Kehrtwendung eingeschlagen. Sogar die Freiamter stellten sich auf den Standpunkt, an gut ausgebauten Straßen hätten sie mehr als an einem Bahnhof in Lenzburg.⁵² Für die Lenzburger Linie kämpften außer den Vertretern der Stadt, des See- und oberen Wynentales nur noch vereinzelte Großräte: Feer-Herzog, Herzog-Bally von Aarau und Fürsprech Strähl von Zofingen.⁵³ Feer-Herzog gab den Ratsmitgliedern zu bedenken, «daß der Aargau keinen größeren Zentralpunkt besitze, in dem sich wie in Zürich, St. Gallen, Bern, Basel usw. ein überwiegendes Maß von Intelligenz und Kapital vereinige», sondern sich «diese Kräfte ... wesentlich auf mehrere kleine Städte» verteilten, «weshalb diese auch von der Lokomotive mehr als anderwärts berücksichtigt werden müßten». Feer wies auch darauf hin, daß die Durchtunnelung des westlichen Kestenbergs oder die Benutzung des Birrfeldes die angeblichen technischen Schwierigkeiten behebe. Regierungsrat S. Schwarz opponierte gegen den Versuch, eine technische Untersuchung auch der genannten neuen Trasseemöglichkeit an die Hand zu nehmen. Er wies auf die Entschädigungssumme der Nordostbahn hin. Diese würde zusammen mit den wegfallenden Straßenbauten zum Bahnhof Lenzburg dem Kanton einen beträchtlichen Vorteil einbringen.⁵⁴ Der Regierungsrat wurde schließlich mit 75 gegen 56 Stimmen beauftragt, mit der Nordostbahn auf der Grundlage eines Verzichts auf die Variante Lenzburg die Verhandlungen fortzusetzen.⁵⁵ In Lenzburg wurde das Vorgehen der Regierung mit der größten Aufmerksamkeit verfolgt. Großrat Carl Feer-Herzog, der sich nachdrücklich für die Beibehaltung der Eisenbahnlinie über Lenzburg eingesetzt hatte, wurde schriftlich der gebührende Dank der Gemeinde ausgesprochen.⁵⁶

51 Schweizerbote vom 12. 5. 1856, zit. nach Schneider, o. c., S. 45.

52 Staehelin, Aargau II, S. 399 f.

53 Staehelin, Feer-Herzog, S. 114.

54 Schneider, o. c., S. 45 f.

55 Ebenda. S. 46.

56 StL III A 49, S. 141, 12. 5. 1856.

In Lenzburg war man fest entschlossen, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln für einen Bahnanschluß zu kämpfen. Eine Gruppe Einwohner forderte eine eigene neutrale Expertise sowohl des von der Nordostbahn geplanten Trassees, als auch der neuen Variante mit der Untertunnelung des Kestenbergs, und erklärte sich sogar bereit, für den Fall, daß die Stadt die Kosten nicht übernehme, die Expertise aus eigener Tasche zu bezahlen.⁵⁷ Der Stadtrat beauftragte den Ingenieur Carl Emanuel Müller aus Altorf mit der Prüfung beider Linienführungen.⁵⁸ Nach der neuen Linienführung, die von Lenzburg und vom Experten befürwortet wurde, hätte die Bahn von Holderbank aus in einem Tunnel den westlichen Kestenberg durchfahren.⁵⁹ Der Bahnhof Wildegg-Möriken wäre am südlichen Tunnelausgang – also zwischen den Gemeindeteilen Wildegg und Möriken – zu liegen gekommen. Diese neue Linienführung wies gegenüber dem Nordostbahnprojekt einige Vorteile auf: Keine Ortschaft wäre durch hohe Dämme zu einem eigentlichen Kessel verunstaltet worden, günstigere Lage der Bahnstation für Lenzburg. Die Strecke war auch kürzer, wies weniger Steigungen und weniger Kurven auf, wodurch Fahrzeit und Fahrpreis etwas verringert worden wären. Andererseits kamen die Baukosten rund 108 000 Franken höher zu stehen als bei der Dammvariante.⁶⁰

Ebenso vehement, wie das neue Projekt von Lenzburg befürwortet wurde, bekämpfte es die Gemeinde Möriken.⁶¹ Schon in der Zeit des ersten Pressefeldzuges hatte der Gemeinderat Möriken eine Petition an den Großen Rat gerichtet, er möge der Nordostbahn gestatten, die Eisenbahn auf dem kürzesten Weg über Wildegg–Rupperswil zu bauen, und hatte sich gleichzeitig in einer Zuschrift an die nämliche Behörde über den Eisenbahnbau über Lenzburg beschwert, der für Wildegg viele nachteilige Folgen bringen würde.⁶² Nun wurde auch die Tunnelvariante vom Möriker Gemeinderat ebenso entschieden abgelehnt wie zuvor das Dammprojekt. In Verbindung mit den Wildegger Fabrikanten ließ der Gemeinderat am 20. November 1856 eine Petition drucken mit dem Titel «Der Umweg bei Lenzburg vorbei oder die direkte Linienführung über Rupperswyl?» und unterzeichnete sie im Namen der Gemeinde. Darin wurden außer den bereits bekannten Argumen-

57 StL III A 49, S. 155 f., 23. 5. 1856.

58 Ebenda.

59 Vgl. dazu: Bemerkungen von Karl Emanuel Müller «... betreffend das von dem Ingenieur der Stadt Lenzburg vorgeschlagene Eisenbahntracé von Holderbank bis Lenzburg», Lenzburg 1856.

60 Ebenda.

61 Vgl. dazu Anmerk. 46.

62 Ebenda.

ten auch einige neue Aspekte ins Spiel gebracht. So sei eine Linienführung über Lenzburg für die dort ansässige Bevölkerung weit weniger vorteilhaft als diese glaube, würde doch der Bahnhof weit von der Stadt entfernt liegen, was eine kostspielige Zufahrtsstraße bedingen würde. Dagegen könnte bei einer direkten Linienführung von der Station Wildegg mit wenig Mitteln eine Zweigbahn Wildegg–Wohlen–Cham erstellt werden. Lenzburg läge nicht außerhalb des Bahnbereichs, wenn bequeme Verbindungsstraßen nach Wildegg und Othmarsingen angelegt würden. Überdies berücksichtigte der Gemeinderat Möriken auch die Interessen der Nordostbahngesellschaft: Der Umweg wäre lästig für dieselbe oder bei einem spätern Rückkauf für den Staat, weil das Anlagekapital und die Betriebsauslagen zu den Erträgen in einem sehr ungünstigen Verhältnis ständen. Und endlich: Der Umweg sei hemmend im ganzen, dem Aufblühen der Industrie und des Handels entgegenwirkend, würden doch deren Bedürfnisse immer mehr die direkte Linie verlangen. – Aus der Sicht der Wildegger Fabrikanten trafen diese Überlegungen zweifellos zu – den Lenzburger Interessen standen sie diametral entgegen.

In Lenzburg war man zu beträchtlichen finanziellen Opfern für einen Bahnbau bereit. Innerhalb weniger Tage hatte ein Kreis hiesiger Kaufleute und anderer Privatpersonen eine Summe von 80 000 Franken gezeichnet, die Ortsbürgerversammlung beschloß, aus ihrem Vermögen weitere 50 000 Franken beizusteuern,⁶³ und schließlich gewährte auch die Einwohnergemeinde einen Zuschuß von 20 000 Franken.⁶⁴ Die ganze Summe von total 150 000 Franken – also genau der Offerte der Nordostbahn entsprechend – wurde der Regierung angeboten, damit, falls die Eisenbahn über Lenzburg gebaut werde, die Straße von der Station Lenzburg nach dem Freiamt gut ausgebaut werde. Mit der Anzeige war auch die Bitte der Gemeinde verbunden, der Regierungsrat möchte von der Ermächtigung des Großen Rates, die Nordostbahn vom Eisenbahnbau über Lenzburg für den Fall entsprechender Gegenleistungen zu entbinden, keinen Gebrauch machen.⁶⁵

Das regierungsrätliche Antwortschreiben muß in Lenzburg wie eine kalte Dusche gewirkt haben: «Da nun aber der Große Rat die hierseitige Behörde ermächtigt hat, die Nordostbahn-Gesellschaft von dem Bau über Lenzburg zu entbinden, insofern die auf dem Unterhandlungswege festzusetzenden Gegenleistungen genügend erachtet werden, diese Unterhandlungen aber

63 StL III A 49, S. 159, 27. 5. 1856.

64 Ebenda, S. 167, 30. 5. 1856.

65 STA RRP 1856, Nr. 1489, 5. 6. 1856.

noch nicht stattgefunden haben und es daher vor dem definitiven Abschluß der Unterhandlungen nicht ratsam und auch nicht möglich ist, auf anderweitige, die Ausführung der Bahnlinie Brugg–Aarau nur verzögernde Positionen einzutreten, so wird beschlossen, den Gemeinderat Lenzburg in diesem Sinne zu verständigen.»⁶⁶

Vierzig Großratsmitglieder waren mit dem regierungsrätlichen Vorgehen nicht einverstanden, sie verlangten die Einberufung ihrer Kammer zur Entgegennahme der Mitteilung der Gemeinde Lenzburg. An dieser Sitzung wiesen die Befürworter auf die neuen Gesichtspunkte hin, die sich aus der Müllerschen Expertise ergaben. Adolf Fischer und abermals Carl Feer-Herzog setzten sich vehement für Lenzburg ein, wobei Feer-Herzog ein weiteres Mal darauf hinwies, daß die Nordostbahn Zürich zu einem allmächtigen Zentralpunkt, den Aargau aber zu einer abhängigen Eisenbahnprovinz zu machen beabsichtige.⁶⁷ Die Kammer einigte sich mit 76 gegen 60 Stimmen, sowohl die Nordostbahn als auch die Gemeinde Lenzburg sollten genaue Kostenberechnungen und Pläne über ihre Trasse-Vorstellungen einreichen, damit diese durch Oberbaurat von Sauerbeck in Karlsruhe geprüft werden könnten.⁶⁸ Der deutsche Experte schlug vor, die gerade Linie von Wildegg über Rupperswil nach Aarau mit einer Zweigbahn von Wildegg aus in die Marktmatte in Lenzburg zu bauen.⁶⁹ Damit wäre Lenzburg einverstanden gewesen, aber die Nordostbahn war von diesem zusätzlichen Bahnbau wenig begeistert. Der Antrag des Regierungsrates an den Großen Rat lautete schließlich: Der Nordostbahn-Gesellschaft sei in Abänderung der Konzession vom 27. Juni 1853 gestattet, die Bahn von Brugg nach Aarau, anstatt über Lenzburg, in direkter Linie über Rupperswil nach Aarau zu bauen, unter der Bedingung, daß entweder eine Zweigbahn von Wildegg nach Lenzburg erstellt oder dem Kanton die Summe von 700 000 Franken zum Zweck der Ausführung jener Zweigbahn, eventuell der erforderlichen Straßenverbindungen zur Hauptbahn entrichtet werde.⁷⁰

Die Meinungen innerhalb der großrätlichen Eisenbahnkommission gingen auseinander: Eine Minderheit wollte Lenzburg die Möglichkeit bieten, die Bahn mit einer Entschädigung der Nordostbahn von 700 000 Franken und dem eigenen Gemeindebeitrag von 150 000 Franken selber zu bauen. Die Mehrheit ließ die Zweigbahn sofort fallen und begnügte sich mit einem

66 Ebenda.

67 Schneider, o. c., S. 46.

68 Ebenda, S. 47.

69 Ebenda.

70 Ebenda.

Omnibusdienst, verlangte aber nur 500 000 Franken von der Nordostbahn-Gesellschaft für Straßenbauten.⁷¹ Der Große Rat entschied in der Sitzung vom 12. Februar 1857 mit 69 gegen 67 Stimmen für die direkte Linie. Die Zweigbahn ließ man fallen, die Entschädigungssumme hatte man auf 700 000 Franken heraufgedrückt. Um die «neue Burgunderbeute», wie Augustin Keller im Großen Rat das Geschenk der Nordostbahn mit bitterem Hohn bezeichnete,⁷² entbrannte bald landauf, landab ein heftiger Streit, weil jede Gemeinde etwas für sich zu ergattern hoffte. Die Summe wurde über den ganzen Kanton verteilt. Lenzburg erhielt die Straßenverbindung nach Wildegg,⁷³ das Gesuch der Stadt um Vergütung der wegen der Eisenbahnangelegenheit gemachten Auslagen wurde abgewiesen.⁷⁴ Die Betriebseröffnung der Linie Brugg–Aarau erfolgte am 1. Mai 1858, die eidgenössische Postverwaltung führte täglich zwei bis drei Postverbindungen zwischen Wildegg und Lenzburg mit Coinzidenzen nach Wohlen und Seengen.⁷⁵

Halten wir kurz Rückschau auf den «Verrat von Lenzburg»: Regierungsrat und Großer Rat hatten den Wünschen einer kantonsfremden Privatgesellschaft nachgegeben und eine vertraglich vereinbarte Pflicht durch Entrichtung einer Abfindungssumme aufgehoben. Wohl war der Betrag für die damalige Zeit beachtlich, aber der Oberingenieur der Nordostbahn hatte die Mehrkosten auf zwei Millionen Franken berechnet. Auch wenn diese Zahl als Propagandaziffer vorsichtig bewertet werden muß, bleibt doch, daß beide Räte die Interessen eines Kantonsteils ohne gewichtige Gründe für ein Trinkgeld geopfert hatten.⁷⁶ Fortan durchquerte die schweizerische West-Ost-Hauptbahnlinie den Aargau auf dem aller kürzesten Weg ganz am Rand seines dichtbesiedelten Mittellandes. Der Kanton wurde dadurch bis zum Bau der Heitersberglinie zum reinen Durchfahrtskanton.

Wie haben die Lenzburger den Verrat hingenommen? Die amtlichen Akten, die wir bis jetzt benutzt haben, geben darüber wenig Aufschluß.⁷⁷ Etwas mehr von der gedrückten Stimmung von Lenzburg vermitteln die

71 Ebenda, S. 47 f.

72 Ebenda, S. 48.

73 Zu dieser Strasse vgl. Kap. Straßenbau, S. 55 ff.

74 STA RRP 1858, Nr. 380, 12. 2. 1858.

75 Ebenda, Nr. 1215, 19. 5. 1858.

76 Schneider, o. c., S. 48.

77 Der – soviel ich sehe – einzige Hinweis findet sich in StL III A 50, S. 117, 17. 4. 1857: Der Gemeinderat weist die Bitte des hiesigen Männerchors um eine Unterstützung für eine Versammlung des Eidg. Sängervereins in Lenzburg ab «wegen des leidigen Ausgangs der Eisenbahnfrage für hiesige Gemeinde ..., obwohl man sonst geneigt wäre.»

beiden Präsidialreden an den Jahresversammlungen der Bibliotheksgesellschaft von Martini 1856 und 1857. Beide Präsidenten hatten sich energisch für einen Bahnbau über Lenzburg eingesetzt. – In der Martinirede 1856 sprach Nationalrat Ringier über den Stadtbrand von Lenzburg vom Jahr 1491. Ringier hatte einige Wochen zuvor in einer alten Kiste im Stadtarchiv ein Pergament mit der Überschrift «Brunst von Lenzburg» entdeckt.⁷⁸ Das Dokument schildert nicht den Brand von Lenzburg an sich, sondern es ist eine reine Aufzählung der Bar- und Naturalgaben, die den unglücklichen Bewohnern damals von nah und fern, arm und reich, aus Städten und Dörfern zugeflossen sind. Ringier muß diese lange Epistel vollständig vorgelesen haben mit der Schlußbemerkung, sie werfe ein bemerkenswertes Streiflicht auf die damaligen Zustände. Der Kreis der Sympathien für Lenzburg sei jetzt ein anderer geworden.

An Martini 1857 waren die Würfel bereits gefallen. Der Präsident, Amtstatthalter Dr. Häusler, meinte rückblickend, Lenzburg habe im abgelaufenen Jahr eine schmerzliche Hintansetzung und Beeinträchtigung seiner materiellen Interessen durch die ungerechte und ungerechtfertigte Verlegung der Eisenbahn erlitten, und darum sei es notwendig, daß die Stadt alle ihre Kräfte anstrenge. Nicht allein durch wirtschaftliche, sondern ebenso durch geistige Anstrengungen müsse sie ihre ehrenvolle Stellung im Kreis der andern aargauischen Gemeinden behalten. Alles, was Lenzburg bis jetzt geworden sei, habe es sich selbst zu verdanken. Hilfe und Unterstützung von außen habe die Stadt nie erhalten, diesbezügliche Erwartungen seien wiederholt enttäuscht worden. Ein Gemeinwesen, welches nach links und rechts schaue, um von außen Förderung zu erhalten oder gar zu erbitten, habe sich selbst aufgegeben und verliere nach und nach seine Kräfte.

Nicht jedem Bürger war es gegeben, das Unglück mit soviel Fassung und Distanz zu tragen. Haß und Wut und Erbitterung, sowohl über die Nordostbahn und ihren allmächtigen «Eisenbahnkönig» Alfred Escher als auch über die eigene Regierung, vergifteten manches Gemüt – zwanzig Jahre später schafften sich die aufgestauten negativen Gefühle in Worten und Taten freie Bahn.

⁷⁸ Das vom Stadtschreiber Ulrich Morhart anno 1574 erneuerte Pergament ist im Wortlaut abgedruckt als Beilage I zu: Samuel Weber, Der Brand von Lenzburg, in: LNB 1930, S. 29 ff., Kurzfassung in: Walther Merz, Die Urkunden des Stadtarchivs Lenzburg, Nr. 68, Aarau 1930.

C. Ausbau des Eisenbahnnetzes bis 1885

1. Allgemeine Zielvorstellungen

Nach der Erstellung des schweizerischen Haupteisenbahnkreuzes waren für den Weiterausbau des Schienennetzes drei Gesichtspunkte maßgebend: Eine schweizerische Alpenbahn sollte den internationalen Nord-Süd-Verkehr ermöglichen, durch den Bau von Lokalbahnen wollte man auch abseits der großen Bahnlinien liegende Gebiete wirtschaftlich erschließen und endlich durch den Bau von Konkurrenzbahnen, die nicht durch anonyme Finanzgesellschaften, sondern durch das Volk, d.h. die Anliegergemeinden, finanziert und betrieben werden sollten, das Monopol der großen Eisenbahngesellschaften mit ihren «Eisenbahnbaronen» brechen. Alle drei Impulse waren auch maßgebend für den Bau der Bahnen, die Lenzburg ans Eisenbahnnetz anschließen sollten: die Südbahn als Zubringer zum Gotthard, die lokale Seetalbahn und schließlich als Volksunternehmen die Nationalbahn.

2. Die Südbahn als Zubringer zur Gotthardbahn

a) Der Bau der Gotthardbahn

Zwischen der österreichischen Brennerlinie (Eröffnung 1867) und dem französischen Mont-Cenis-Tunnel (1871) liegen die Schweizer Alpen, seit römischer Zeit ein vielbegangenes Paßgebiet. Es war daher von Anfang an klar, daß im Eisenbahnzeitalter dieses europäische Durchgangsgebiet nicht mehr allein dem Straßenverkehr überlassen bleiben konnte. Schon seit 1855 wurden die Kosten für verschiedene Alpentransversalen berechnet: Splügen, Lukmanier, Gotthard, Simplon und St. Bernhard.

Im Kampf der Kantone um eine für ihr Gebiet möglichst günstige Alpen-transversale gewann das Gotthard-Projekt immer mehr an Gewicht, besonders nachdem sich Zürich unter dem allmächtigen Alfred Escher⁷⁹ für diese Bahnvariante eingesetzt hatte. Alfred Escher war nicht nur die treibende Kraft für eine Gotthardbahn, sondern während vieler Jahre auch deren Direktionspräsident und Leiter des Baudepartements. Eine Gotthardbahn stellte sowohl technisch wie finanziell eine der kolossalsten Unternehmungen des europäischen Kontinents im 19. Jahrhundert dar. Finanziell durchführ-

⁷⁹ Vgl. dazu: Hans Rudolf Schmid, Alfred Escher, S. 26–32.

bar war das Unternehmen nur mit einer namhaften Beteiligung der Anliegerstaaten. Die zur Finanzierung 1863 gegründete Gotthardvereinigung nahm deshalb auch mit Kreisen in Deutschland und Italien Fühlung auf. 1869 richteten verschiedene deutsche Staaten und Italien Noten an den Schweizerischen Bundesrat, in denen sie die Wünschbarkeit einer Gotthardbahn hervorhoben. Mit Italien konnte ein entsprechender Staatsvertrag abgeschlossen werden. Nach Beendigung des Deutsch-Französischen Krieges 1870/71 schloß sich im Spätherbst 1871 das neugegründete Deutsche Reich dem Staatsvertrag an. Damit war die vorgesehene Finanzierung sichergestellt. Für die 273 km zwischen Rotkreuz und Chiasso, die eine Reihe von Tunnelbauten und Viadukten erforderten, rechnete man mit 187 Millionen Franken Baukosten. Preußen und Baden-Württemberg übernahmen je 20 Millionen, Italien 25 Millionen, die Stadt Genua 10, die im Besitz des Hauses Rothschild stehende Oberitalienische Bahn 10, also gesamthaft 85 Millionen Franken.⁸⁰ Die restlichen 102 Millionen wurden von privaten Geldgebern in der Schweiz und ihren Nachbarstaaten aufgebracht (34 Millionen Franken in Aktien und 68 Millionen in Obligationen).⁸¹

Am 4. Juni 1872 erfolgte der Baubeginn des Tunnels in Göschenen, am 2. Juli in Airolo. Der Gottharddurchstich am 29. Februar 1880 war eine Weltsensation. Der Schweizerische Bundesrat setzte mit einem Kreisschreiben alle eidgenössischen Stände von diesem epochalen Ereignis in Kenntnis und übersandte zugleich ein Exemplar der Gedenkmünze, welche als Andenken an die Vollendung des großen Werkes geprägt und an die Arbeiter verteilt worden war.⁸² Am 23. Mai 1882 fand die feierliche Einweihung der Gotthardbahn statt, am 1. Juni wurde der Betrieb aufgenommen.⁸³

b) Der Kanton Aargau und die Gotthardbahn

«Ob die Eisenbahnfragen in ihrer schweizerischen Bedeutung noch einmal an den Kanton Aargau herantreten werden, wer kann es ermessen? Es ist möglich, wenn durch die Vereinigung schweizerischer und vorab europäischer Kapitalien der St. Gotthard als Verbindungsglied der süd- und nord-europäischen politischen und merkantilen Interessen aufgestellt und in

80 Zit. nach Geschichte der Schweiz und der Schweizer, Hrsg. Comité pour une Nouvelle Histoire de la Suisse, Bd. III, S. 65, Basel 1983.

81 Stadt Zürich 8,5 Millionen Franken.

82 STA RRP 1880, Nr. 471, 8. 3. 1880.

83 Schmid, o. c., S. 31.

Bau genommen werden sollte. Dann und hoffentlich bald wird die Frage wieder eine praktische Bedeutung erhalten ... Für einmal kann ... einfach der Schluß abgeleitet werden, daß der Gotthardübergang mit aargauischen Interessen eng verbunden ist.»⁸⁴ Nachdem das schweizerische Haupteisenbahnnetz den Aargau trotz seiner hervorragenden geographischen Lage nur ganz am Rande berührte, hatte sich im ganzen Kanton ziemlich allgemein die Überzeugung durchgesetzt, man habe in den fünfziger Jahren schwerwiegende Versäumnisse begangen.⁸⁵ Nun wollte man sich nicht wieder von den Ereignissen überrollen lassen, sondern selber die Initiative ergreifen. So nahmen denn an den Sitzungen des Gotthardkomitees seit 1860 auch regelmäßig aargauische Regierungsvertreter teil. Der Aargau setzte sich im Kampf der Kantone um eine mögliche Alpentransversale redlich für die Gotthardvariante ein. Denn nur mit einer Gotthardbahn war es möglich, eine bis jetzt fehlende Nord-Süd-Verbindungsbahn mitten durch den Kanton zu bauen. Der Große Rat⁸⁶ bewilligte zweimal die dem Kanton Aargau auferlegten Subventionen: 1865 eine Million Franken, 1878, als der drohende Konkurs des Gotthardunternehmens wegen massiver Kostenüberschreitung durch zusätzliche Opfer abgewendet werden mußte, nochmals rund 450 000 Franken. Die Gotthardbahn ist damit die einzige Bahn, die vom Kanton Aargau in dieser Zeit Subventionen erhalten hat.^{86a}

c) *Der Bau der Südbahn*⁸⁷

Nachdem der Bau einer Gotthardbahn endgültig feststand, war die Linienführung des aargauischen Zubringers hart umkämpft, versuchte doch jede Talschaft mit allen Mitteln, einen Anschluß an das Bahnnetz zu erhalten. Die beiden großen Gesellschaften, Nordostbahn und Centralbahn, waren an einer Ausweitung des Eisenbahnnetzes nicht interessiert. Daher schlossen

84 Olivier Zschokke in seiner Motion vom Jahre 1864, zit. nach Schneider, o. c., S. 58 f.

85 Schneider, o. c., S. 52 ff., und Staehelin, Aargau II, S. 401.

86 Staehelin, Feer-Herzog, S. 244.

86a Regierungsrat Fischer als aargauisches Mitglied des Gotthardkomitees war auch in Lenzburg erschienen und bat um einen Beitrag an die Gotthardbahn von Fr. 20 000.– oder auch weniger, mit dem Hinweis, auch die Städte Zofingen, Aarau, Brugg und Baden seien um eine solche Beitragszahlung angegangen worden. Fischer erhielt vom Lenzburger Stadtrat einen abschlägigen Bescheid: Lenzburg habe schon viele Opfer für Eisenbahnen gebracht, ohne bis dahin eine solche zu besitzen, während die genannten Städte alle eine solche besäßen. StL III A 64, S. 287, 18. 8. 1871.

87 Vgl. dazu: Schneider, o. c., S. 55 f. und 75–77; Staehelin, Aargau II, S. 401–406 und ders., Feer-Herzog, S. 247–257.

sich schon 1865 Aarauer, Lenzburger und Freiämter zu einem Komitee zusammen, um den Bau von Nebenlinien ohne Mitwirkung dieser beiden großen Gesellschaften zu fördern. Dabei hätten die beteiligten Gemeinden einen beträchtlichen Teil des notwendigen Kapitals selbst aufbringen müssen. Für Lenzburg war zunächst das Projekt einer Freiämterbahn, auch Südbahn genannt, von großer Wichtigkeit. Diese Bahn hätte ursprünglich von Aarau über Hunzenschwil–Lenzburg–Hendschiken–Wohlen–Muri nach Cham oder Immensee führen sollen, wobei von Hendschiken–Othmarsingen oder einem andern geeigneten Punkt der Südbahn eine Zweigbahn nach Brugg zum Anschluß an die Bözbergbahn vorgesehen war. Im November 1869 wurde die notwendige Konzession erteilt, aber die Finanzierung war nicht sichergestellt, weil ein Teil der Gemeinden die ihnen zugemuteten Beträge nicht aufbringen konnte oder wollte.

Anderseits mußten die großen Eisenbahngesellschaften darauf bedacht sein, aus ihrem Machtbereich alle Konkurrenzbahnen fernzuhalten. Aber im schlimmsten Fall, wenn sich der Bau einer Linie nicht verhindern ließ, mußten sie – wenn auch sehr gegen ihre ursprüngliche Absicht – versuchen, diese Linie selber in die Hand zu bekommen. Damit ergab sich die Möglichkeit, die nach rein kapitalistischen Überlegungen arbeitenden Großunternehmungen zu wenig gewinnverheißenden, aber im öffentlichen Interesse liegenden Bahnbauten heranzuziehen. Zunächst hatten die Nordostbahn und die Centralbahn versucht, der Südbahn systematisch Schwierigkeiten in den Weg zu legen. Als sie aber den Bahnbau trotzdem nicht verhindern konnten, waren sie selber zu einem Angebot bereit. Mit dem am 25. Februar 1872 abgeschlossenen Südbahnvertrag übernahmen die beiden Bahngesellschaften die Linie der Südbahn zum gemeinsamen Bau und Betrieb. Ihrem Wunsch gemäß konnten sie die Linie statt über Hunzenschwil–Lenzburg über Rapperswil nach Lenzburg führen. Die Betriebseröffnung dagegen mußten sie, sehr entgegen ihrer ursprünglichen Absicht, vorverlegen. Nur mit dem Bau der Abzweigung Wohlen–Brugg und mit dem bereits außerhalb des Kantons Aargau liegenden letzten Teilstück Rotkreuz–Immensee durften sie bis zur Vollendung der Gotthardbahn zuwarten.

Durch den Südbahnvertrag waren die Anliegergemeinden verpflichtet, den beiden Bahngesellschaften gemeinschaftlich ein Baudarlehen von 2,5 Millionen Franken, verzinsbar zu 3¼ %, Laufzeit 10 Jahre, zu gewähren. Um auf die übrigen Gemeinden einen gewissen stimulierenden Druck auszuüben, war Lenzburg bereit, sich an diesem Darlehen mit 400 000 Franken zu beteiligen, unter der Bedingung, daß außer der politischen auch die Ortsbürgergemeinde und Private davon eine angemessene Quote übernehmen wür-

den.⁸⁸ Die private Beteiligung ließ zunächst etwas zu wünschen übrig; so entschloß sich der Stadtrat, durch den Gemeindeweibel Zeichnungslisten bei denjenigen Einwohnern, bei welchen eine Bereitwilligkeit zur Subskription vorausgesetzt werden konnte, zirkulieren zu lassen.⁸⁹

Allgemein hatte man gegen die Höhe der Lenzburg zugemuteten Darlehensquote nichts einzuwenden, enttäuscht aber zeigte man sich, daß die Personen- und Güterzüge der Südbahn auf der Nordostbahnstrecke Ruperswil–Aarau von und nach Aarau geführt wurden, womit auch die Bildung und Abfertigung der Züge ausschließlich in Aarau erfolgte.⁹⁰ Man nahm in Lenzburg den Nachteil in Kauf, daß die Bahnhofanlage – gemessen am damaligen überbauten Stadtgebiet – weitab vom Zentrum lag, dagegen kämpfte man sowohl für eine breitere Straße als auch für deren verbesserte Linienführung. Nach dem Willen der Bahngesellschaft war die Zufahrtstraße vom Bahnhof in südlicher Richtung auf die Höhe des Bleicherains vorgesehen.⁹¹ Lenzburg aber forderte eine Bahnhofzufahrt direkt vom Stadtkern aus.⁹² Nach langwierigen Verhandlungen erst gelang es Lenzburg, seine Anliegen durchzusetzen: Die Zufahrtstraße wurde mit einem Trottoir versehen, war insgesamt 30 Fuß breit und führte vom Bahnhof in ziemlich gerader Linie auf die Mitte des großen Turnplatzes⁹³ mit Abzweigungen gegen das Schulhaus⁹⁴ und den Sandweg. Der heutige Hauptverbindungsweg für Fußgänger aus der Rathausgasse zur Bahnhofstraße – von Einheimischen «Durchbruch» genannt, von Ortsunkundigen immer wieder als Stadttor bezeichnet – wurde erst 1909 angelegt.

Im Winter 1872/73 wurde mit den Arbeiten beim Einschnitt in Lenzburg begonnen. Die nicht ortsansässigen Arbeiter waren im Cholerahaus auf der Schützenmatte untergebracht.⁹⁵ Keine Ortschaft an der Südbahnlinie ist durch den Bahnbau in ihrer nächsten Umgebung wohl mehr beeinträchtigt worden als Lenzburg. Das aus dem tiefen Einschnitt bei der Schützenmatte ausgehobene Erdmaterial wurde weiter westlich zum Erstellen des hohen Bahndammes verwendet. Der Dammbau muß beim damaligen Stand der Technik kein einfaches Unternehmen gewesen sein: Der Stadtrat verlangte

88 StL III A 65, S. 10–12, 6. 1. 1872 und S. 102, 19. 3. 1872.

89 Ebenda.

90 Ebenda, S. 88 f., 8. 3. 1872.

91 StL III A 66, S. 22 f., 14. 2. 1873.

92 Ebenda.

93 Turnplatz = der heutige Postplatz. An den einstigen Turnplatz erinnert heute noch die Baumgruppe beim Wetterhäuschen.

94 StL III A 66, S. 98, 15. 8. 1873.

95 StL III A 67, S. 167, 14. 8. 1874.

während des Baus eine Expertise, weil er den Einsturz des Gerüsts befürchtete,⁹⁶ einige Jahre nach Inbetriebnahme der Linie forderte er erneut eine fachmännische Untersuchung, weil man über kurz oder lang das Einstürzen der Brückenpfeiler erwartete.⁹⁷

Eine ästhetisch befriedigende Lösung war der hohe Damm sicher nicht; man hat in Lenzburg denn auch weidlich Spottgedichte herumgeboten, was einige Zeilen aus dem Pasquill «Wie der Südbahningenieur sollte Abschied nehmen» illustrieren mögen:^{97a}

So leb denn wohl, du hoher Wall!
Die Thräne rinnt in raschem Fall,
So leb' denn wohl, denn ich muß fort,
Du aber bleibst an deinem Ort.

Bei mancher Sorg und vieler Müh'
Hab ich gestellet dich allhie,
Von Gexis Höh' bis Lenzhards Feld;
Du kostest heidenmäßig Geld.

So lebt denn wohl, ihr Freunde hier,
Und bleibet stets gewogen mir,
Um Gottes Willen, zürnt mir nicht,
Wenn meine Baut' das Herz euch bricht!

Ich weiß, sie hemmet euren Blick,
Daß traurig ihr ihn schickt zurück;
Wo Lenzburgs Stadt am schönsten war,
Ist, ach! sie jetzt der Schönheit bar.

Das Städtchen ist vergraben schier,
Nach außen ohne Schmuck und Zier,
Das Schloß von Wildegg, Juras Höh'n,
Kann man von Lenzburg nicht mehr sehn.

Das erste Südbahnstück von Rapperswil bis Wohlen wurde am 15. Juni 1874 eröffnet. Der feierliche Anlaß warf in Lenzburg keine hohen Wellen, der Stadtrat beschränkte die Ausgaben zunächst auf die Dekorationskosten.⁹⁸ Als dann die Direktion der Schweizerischen Centralbahn ankündigte, der Zug mit Behörden und Experten werde in Lenzburg solange verweilen, bis

96 StL III A 66, S. 172 f., 5. 12. 1873.

97 StL III A 70, S. 417, 21. 12. 1877.

97a Aus: Nationalbahn-Lieder von einem fidelen Kleeblatt, Anonym, Lenzburg 1874.

98 StL III A 67, S. 95, 5. 6. 1874.

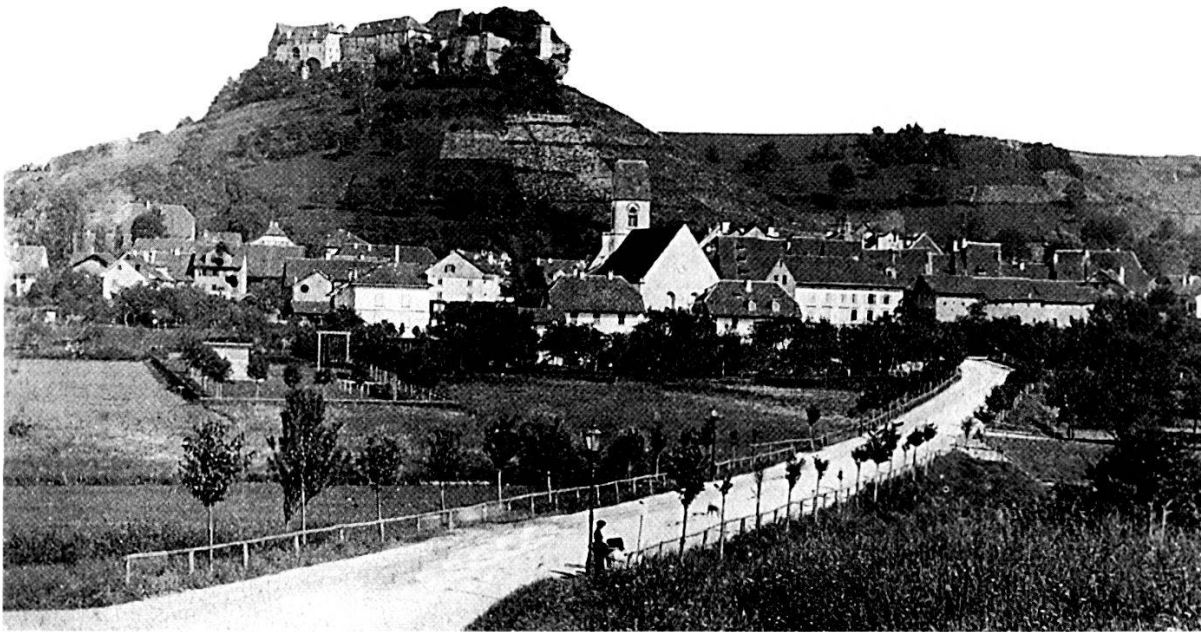


Abbildung 9: Als die Bahnhofstraße noch durch Wiesen führte

die Experten die nötigen Untersuchungen beendet hätten, offerierte man den teilnehmenden Verwaltungsräten und Experten noch zusätzlich einen Imbiß. Gemeindeammann Hämmerli vertrat den Gesamtgemeinderat.⁹⁹

Das zweite Teilstück Wohlen–Muri wurde im Juni des folgenden Jahres eröffnet, dasjenige von Muri–Rotkreuz auf den 1. Dezember 1881, und am 1. Juni 1882 war die Verbindung von Hendschiken nach Brugg betriebsbereit. Im gleichen Jahr erfolgte auch die Eröffnung der durchgehenden Südbahn Aarau bzw. Brugg bis Immensee. Die in sie gesetzten Erwartungen wurden trotz der Eröffnung der Gotthardbahn nur teilweise erfüllt: Wohl ist die Südbahnlinie für den Güterverkehr Basel–Gotthard im Laufe der Zeit von erstrangiger Bedeutung geworden, für den Personenverkehr aber blieb sie bis heute eine Nebenlinie.

⁹⁹ Ebenda, S. 101, 12. 6. 1874.

3. Lenzburg und die Tragödie der Schweizerischen Nationalbahn

a) Die Nationalbahn – Ein Werk der Politiker

«Dieser Sturm, der sich von Winterthur her auch über den Aargau ergossen, er hat nicht das hoffnungsvolle Grün einer aufgehenden Fruchtsaat, sondern er hat nur Unglück, Trümmer und Ruinen ökonomischer Art zurückgelassen.»¹⁰⁰

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts machten sich auch in der Schweiz demokratische Strömungen bemerkbar. Die Verbreitung der Bewegung war, entsprechend den verschiedenen kantonalen Regierungssystemen, uneinheitlich.¹⁰¹ So stellte sich im Kanton Zürich zunächst eine starke Repräsentativregierung dem Drängen nach Demokratisierung erfolgreich entgegen. Hier war die Macht der liberalen Partei allgegenwärtig, Alfred Eschers Führungsstil unverkennbar. In den sechziger Jahren erfolgten darauf auch in Zürich tiefgreifende politische Veränderungen. Die Erschütterung entsprach der Stärke der bisherigen Regierung, die im jungen Bundesstaat den Ton angegeben hatte.¹⁰² Im Jahr 1869 vermochte die demokratische Bewegung eine Verfassungsrevision im Sinne einer Ausweitung der Volksrechte durchzusetzen und die liberale Regierung zu stürzen. Die Nationalbahn ist ein Kind dieser politischen Stürme, die, von Winterthur ausgehend, gegen das politische und wirtschaftliche System von Zürich gerichtet waren.

Nach dem Umsturz wurden die politischen Auseinandersetzungen zwischen Liberalen einerseits, Demokraten und Radikalen andererseits, in einem leidenschaftlich scharfen, ja gehässigen Ton ausgetragen. Moralische Verdächtigungen des politischen Gegners waren an der Tagesordnung. Von den demokratischen Kreisen wurde die Machtstellung der Privatbahngesellschaften als immer gefährlicher dargestellt. Man sprach von «Bundesbaronen» und «Eisenbahnkönigen», wobei stets in erster Linie Alfred Escher gemeint war. Gegen die Nordostbahn, als eine «Herrenbahn», sollte das von Winterthur geförderte Projekt mit dem programmatischen Titel «Schweizerische Nationalbahn» als Volksbahn populär gemacht werden.

Mit dem Nationalratsentscheid vom Juli 1852 hatten die Anhänger eines Privatbahnbaus den Sieg davongetragen. Diese privaten Bahngesellschaften

100 Aus: «Rede des Herrn Nationalrath Riniker in der Nationalbahngarantiefra ge am 14. Dezember 1883 vor dem Nationalrath in Bern».

101 Vgl. dazu: Geschichte der Schweiz, Bd. III, S. 36–39.

102 Bekanntlich hat der Kanton Zürich seit der ersten Bundesverfassung von 1848 während 140 Jahren, d. h. bis zum erzwungenen Rücktritt von Elisabeth Kopp am 13. Januar 1989, ununterbrochen einen Bundesratssitz innegehabt.

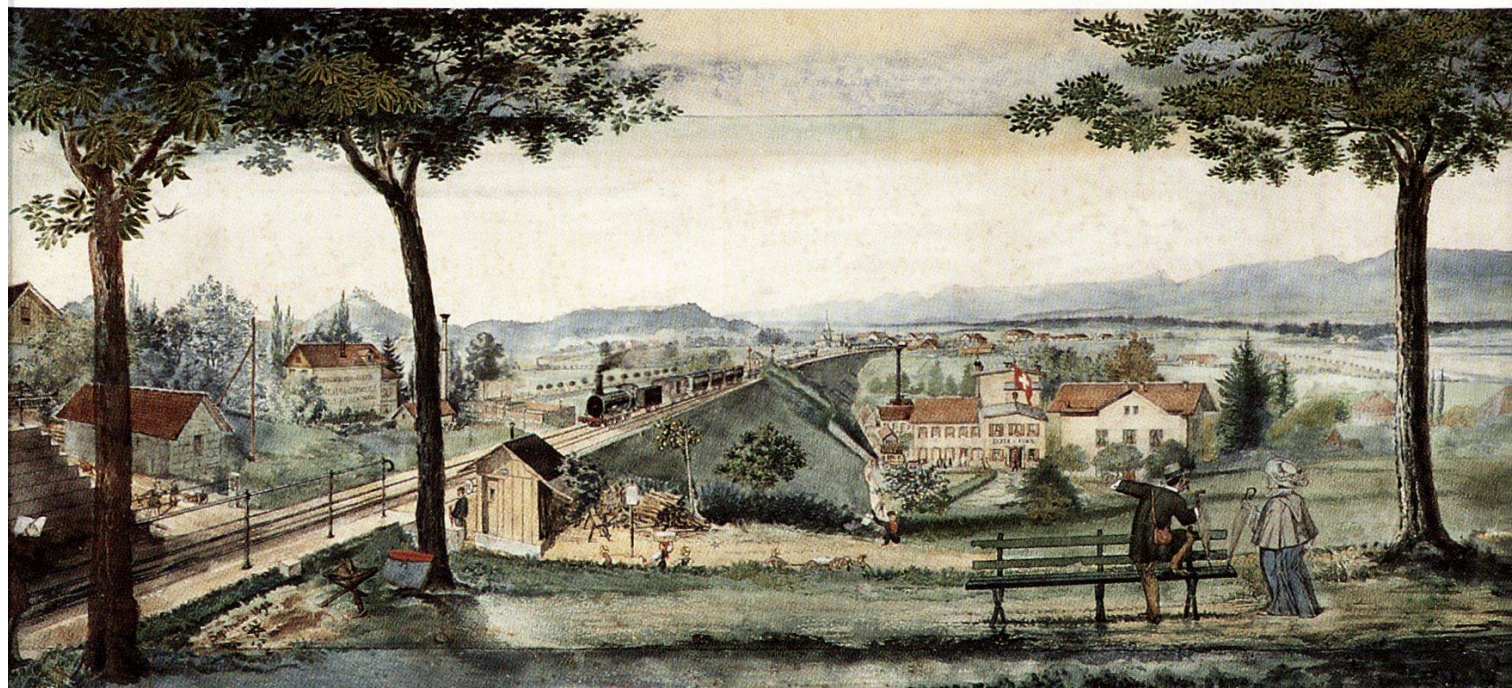


Abbildung 10: Carl Andreas Fehlmann, Blick vom Cholerahaus entlang des Bahndammes, Aquarell. Museum Burghalde, Lenzburg (Text s. S. 83)

waren nun die ersten größeren Kapitalgesellschaften der Schweiz. Die Verwirklichung ihrer Bauvorhaben verschlang Summen, die private Geldgeber nicht aufbringen konnten. So rief die Gründung der Privatbahnen und die Finanzierung des Bahnbaus unweigerlich nach der Organisation eines entsprechenden Kreditapparates. In Frankreich hatte 1852 die moderne industrielle Entwicklung einen neuen Banktypus hervorgebracht: den nach den Ideen von Saint-Simon¹⁰³ und der Brüder Emile und Isaac Péreire entwickelten *Crédit-Mobilier*.¹⁰⁴

Damit war die moderne Industriefinanzierungs- und Handelsbank geschaffen. Vor allem französische, bald auch deutsche *Crédit-Mobilier*-Banken verfolgten die Entwicklung des Eisenbahnbaus in der Schweiz mit lebhaftem Interesse und benützten das Fehlen einer schweizerischen Kreditorenorganisation größeren Stils,¹⁰⁵ um sich in die Finanzierung des schweizerischen Eisenbahnnetzes einzuschalten. Vor allem französische Geldgeber (Rothschild, *Crédit-Mobilier*, Péreire) lieferten sich im schweizerischen Eisenbahnbau einen erbitterten Konkurrenzkampf. Und da bekanntlich derjenige, der zahlt, auch befiehlt, versuchte diese französische Hochfinanz einen immer größeren Einfluß in der Leitung der Schweizer Privatbahnen zu erlangen.¹⁰⁶

Somit war der Kampf der Opposition nicht nur gegen die schweizerischen «Eisenbahnbarone», sondern auch gegen die ausländischen Geldgeber der Privatbahnen gerichtet. Nun wollte man durch die Errichtung von Konkurrenzbahnen, die nicht das private Großkapital, sondern das Volk, d. h. die Gemeinden und die «kleinen Leute» finanzieren sollten, das Monopol der

103 Henri de Saint-Simon, französischer Sozialtheoretiker. Er betrachtete die wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Eliten als Hauptstützen der Gesellschaft. Die Führung der Gesellschaft sollte der arbeitenden Elite (*les grands industriels*), besonders den Bankiers, übertragen werden. Dieser Elite obliege es, Arbeit für alle zu schaffen und vom erarbeiteten Wohlstand auch die ärmste Klasse profitieren zu lassen.

104 Vgl. dazu: Schmid, Alfred Escher, Kap. Gründung der Schweiz. Kreditanstalt.

105 Gründung der drei schweizerischen Großbanken: Schweizerische Kreditanstalt 1856 durch Alfred Escher; Schweizerischer Bankverein: 1854 lose Vereinigung von sechs Basler Privatbankiers, um Anleihen über 200 000 Franken gemeinsam zu finanzieren, daraus entstand 1872 der Schweizerische Bankverein; Schweizerische Bankgesellschaft: 1861/62 hatte die Winterthurer Kaufmannschaft die «Bank von Winterthur» gegründet. 1912 schloß sie sich mit der «Toggenburger Bank» zur Schweizerischen Bankgesellschaft zusammen. Erst 1945 wurde der Hauptsitz der SBG von Winterthur nach Zürich verlegt. – Wie die «Eidgenössische Bank» in Bern war auch die «Bank von Winterthur» maßgeblich am Zustandekommen der Nationalbahn beteiligt.

106 Geschichte der Schweiz, Bd. III, S. 31 ff. und ausführlich zum Thema: Gérard Benz, *Un aspect du financement des chemins de fer en Suisse par le capital étranger*, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte, Vol. 37, Nr. 2, S. 169–185, Basel 1987.

großen Eisenbahngesellschaften brechen. Die Träger dieser Idee hofften, damit zusätzlich das Postulat der Verstaatlichung der Eisenbahnen zu unterstützen. Der Berner Radikale Jacob Stämpfli war auch nach seiner Niederlage gegen Alfred Eschers Privatbahn-System nie von seiner Forderung nach einer Staatsbahn abgewichen. Seine Gedanken fielen bei der politischen Opposition, den Radikalen und Demokraten, auf günstigen Nährboden. Nach der Verfassungsrevision von 1869 glaubten die Winterthurer Demokraten unter der Führung ihres Stadtpräsidenten J. J. Sulzer und des Stadtschreibers Theodor Ziegler den Zeitpunkt für gekommen, ihre Stadt zum Zentrum eines neuen Bahnnetzes zu machen, unter Ausschaltung der Erzrivalin Zürich. Jacob Stämpfli, der nach seinem Rücktritt aus dem Bundesrat 1863 das Präsidium der von ihm gegründeten Eidgenössischen Bank in Bern übernommen hatte, übte einen wesentlichen Einfluß aus auf die Geschicke der gegen Escher und Zürich gerichteten Nationalbahn.¹⁰⁷

Herzstück des Winterthurer Eisenbahnprogramms war eine schweizerische Ost-West-Transversale. Sie wurde in zwei Sektionen geplant. Zunächst sollte eine Ostsektion Winterthur durch das zürcherische Weinland mit Etzwilen verbinden. Von dort führte ein Bahnstrang über den Rhein nach Singen, ein zweiter dem Untersee entlang nach Kreuzlingen. Damit war der Anschluß an das süddeutsche Eisenbahnnetz gewährleistet. Die Westsektion sollte ursprünglich von Winterthur über Effretikon–Kloten–Seebach–Oteltingen–Wettingen–Baden–Mellingen–Lenzburg–Suhr–Aarau nach Olten führen und von dort auf dem kürzesten Weg den Genfersee bei Vevey erreichen. Es war von allem Anfang an ein von Politikern entworfenes und von der politischen Leidenschaft diktiertes Bahnunternehmen: Wie sollte eine Bahn rentieren, die außer Winterthur keine andere größere Stadt, weder Solothurn, Biel, Bern, Lausanne oder Genf, geschweige denn Zürich, berührte? Der Haß auf die Exponenten des liberalen Wirtschaftssystems trug seltsame Blüten, der Misserfolg des Unternehmens war sozusagen eingeplant.

Sobald die Absicht des Winterthurer Eisenbahnkomitees bekannt war, bewarb sich die Centralbahn bei der Solothurner Regierung um die Konzession für eine «Gäubahn» von Olten über Solothurn nach Lyss. Damit waren die Winterthurer Eisenbahnpläne teilweise durchkreuzt. Doch der Winter-

107 Otto Mittler, Aargauische Städte in der Tragödie der Nationalbahn, in: Badener Neujahrsblätter 1956, S. 60.

thurer Stadtrat gab sich dadurch nicht geschlagen, sondern faßte als Ersatz eine Linie von Suhr nach Zofingen ins Auge. Diese neue Westvariante bot zunächst im Sommer 1873 den beteiligten aargauischen Gemeinden günstige Aussichten, denn man durfte annehmen, daß ein bernisches Eisenbahnkomitee, in dem auch Jacob Stämpfli vertreten war, die Fortsetzung der Linie von Zofingen nach Langenthal–Herzogenbuchsee–Lyss übernehmen werde. Das reiche Zofingen war denn auch bereit, sich die Ehre eines Verkehrsknotenpunktes etwas kosten zu lassen: Außer Winterthur hat keine Gemeinde soviel Geld in das Nationalbahnabenteuer investiert wie Zofingen.

Der Stadtrat von Winterthur hatte bei der aargauischen Regierung ein Konzessionsgesuch eingereicht für eine Linie von der zürcherischen Grenze bei Otelfingen über Baden–Mellingen–Lenzburg nach Aarau. Nunmehr stand auch der Name des neuen Eisenbahnprojektes fest: Schweizerische Nationalbahn. Sie wurde von der Nordostbahn als eine ernst zu nehmende Gefahr betrachtet. Daher plante die Nordostbahn eine Konkurrenzlinie von Bülach nach Baden und bewarb sich somit ebenfalls um die Konzession Otelfingen–Baden. Der aargauische Regierungsrat versuchte, aus der bestehenden Konkurrenz für den Aargau Nutzen zu ziehen, indem er die Gesellschaften für den Bau von weniger gut rentierenden Nebenlinien zu engagieren versuchte. Tatsächlich kam es dann zwischen der Central- und der Nordostbahn einerseits und der aargauischen Regierung anderseits zum sogenannten «Westbahnvertrag», in dem die beiden Gesellschaften sich bereit erklärten, eine Striegel-, eine Wynental- und eine Seetalbahn zu bauen. Von den projektierten Baukosten von 7½ Millionen Franken hatten die beiden Gesellschaften Aktien für 3½ Millionen Franken zu übernehmen, den Rest sollten die beteiligten Gemeinden aufbringen. Als Entgelt für diesen Vertrag wurde der Nordostbahn die Konzession Otelfingen–Baden erteilt. Auf weitere Forderungen der beiden Bahngesellschaften, die den Bau von Konkurrenzlinien im Aargau hätten verhindern können, war die Regierung nicht eingetreten. Gleichzeitig erhielt die Nationalbahn die Konzession für die Strecke Baden–Lenzburg–Aarau. Ferner sollte der Regierungsrat prüfen, ob für das Verbindungsstück Otelfingen–Baden auch ihr eine Konzession zu erteilen, also eine Doppellinie zu konzessionieren sei. Der Regierungsrat kam nicht mehr dazu, den Entscheid zu fällen: Mit dem Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 ging das Recht auf Erteilung von Eisenbahnkonzessionen von den Kantonen auf den Bund über. Die Bundesversammlung erteilte im Herbst 1873 dem Stadtrat von Winterthur die Konzession für eine Eisenbahn von Winterthur über Baden–Lenzburg und Köllikon nach Zofingen, nebst einer Abzweigung nach Aarau und übertrug

sie am 11. Dezember 1873 auf die Nationalbahngesellschaft.¹⁰⁸ Nachdem die Nordostbahn den Bau der Konkurrenzlinie nicht verhindern konnte, mußte sie diese mit andern Mitteln bekämpfen: indem sie durch Publikationen den Kredit der Rivalin in der Öffentlichkeit und bei den Banken schädigte und ihr die Mitbenützung ihrer Bahnanlagen erschwerte oder gar verbot.

b) Lenzburgs Beitritt zum Nationalbahnunternehmen

Die Gesellschaft zum Bau und Betrieb der Ostsektion der Nationalbahn konstituierte sich im Frühling 1872. Bald darauf wurden erste Kontakte mit den an der Westsektion beteiligten Gemeinden aufgenommen.¹⁰⁹ Die eigentliche Nationalbahndiskussion in Lenzburg setzte im Februar 1873 ein.¹¹⁰ Die Westsektion der Nationalbahn verlangte eine finanzielle Beteiligung der Gemeinden. Das Lenzburger Eisenbahnkomitee fand die «dem Unternehmen zu Grunde liegenden Suppositionen sehr zweifelhaft» und schlug daher vor, zunächst einmal nicht darauf einzutreten.¹¹¹ Der Gemeinderat stimmte dem Vorschlag zu. Zwei Monate später erhielten die Lenzburger Delegierten vom Stadtrat den Auftrag, sich an einer Konferenz zwar den Bestrebungen zur Verwirklichung des Projektes anzuschließen, sich aber vorerst einmal genau über die technischen und finanziellen Grundlagen des Unternehmens zu informieren.¹¹² Günstige Nachrichten brachte Gemeinderat Hämmerli von der Oltener Konferenz vom 16. Mai 1873 nach Hause: Das Projekt nehme feste Gestalt an, von Bern sei die Übernahme einer Linie Lyss–Herzogenbuchsee–Langenthal–Zofingen zugesichert, und Zofingen habe eine Beteiligung am Nationalbahnunternehmen von 1,5 Millionen Franken in Aussicht gestellt.¹¹³ Das bedächtige Vorgehen der behördlichen Eisenbahnkommission und des Stadtrates paßte nicht ins Konzept der entschiedenen Nationalbahnfreunde innerhalb der Lenzburger Bevölkerung.¹¹⁴ Mit

108 Dazu ausführlich: Staehelin, Feer-Herzog, S. 257–262.

109 StL III A 65, S. 327, 20. 9. 1872 und S. 334, 27. 9. 1872.

110 StL III A 66 nach dem Register.

111 Ebenda, S. 22 f., 14. 2. 1873.

112 Ebenda, S. 53, 27. 4. 1873.

113 Ebenda, S. 63 f., 23. 5. 1873.

114 Über die Freunde und Förderer der Nationalbahn in Lenzburg bemerkt Emil Braun: «... diese Freunde ... mochten wohl in der Mehrzahl bona fide gehandelt haben. Wie weit auch «Gründungsspesen» (d. h. Schmiergelder) mitgeholfen haben, entzieht sich heute natürlich unserer Kenntnis. Man erzählte sich, daß eines Sonntags eine schöne Equipage vor dem Hause eines stadtbekannten Gegners der NB gehalten habe, und vom nächsten Morgen an sei der Betreffende ein begeisterter Anhänger der Bahn gewesen.» Zit. nach: Emil Braun, Lenzburg und die Schweizerische Nationalbahn, in: LNB 1945, S. 4–17.

Brief vom 5. Juni 1873¹¹⁵ unterrichteten diese den hiesigen Stadtrat über ihre Schritte und gefaßten Beschlüsse: «Durch das energische Vorgehen Winterthurs, des Kantons Bern und mehrerer aargauischen Ortschaften, hauptsächlich Zofingens einerseits – und angesichts der für diese projektierte Linie nicht ganz günstigen Stimmung unseres hiesigen Eisenbahnkomitees andererseits, haben sich mehrere Einwohner unserer Gemeinde veranlaßt gefunden, die Frage der Nationalbahn näher zu prüfen ...». Um die Ansichten der hiesigen Einwohner zu vernehmen, habe dieser Freundeskreis der Nationalbahn am 3. Juni eine stark besuchte Versammlung abgehalten und mit einer an Einstimmigkeit grenzenden Mehrheit folgende Beschlüsse gefaßt:

- I. Aktienbeteiligung an der Nationalbahn.
 - II. Der Gemeinderat soll der Gemeinde entsprechende Anträge vorlegen.
 - III. Der Gemeinderat wird ersucht, das gegenwärtige Eisenbahnkomitee durch eine genügende Anzahl nationalbahnfreundlicher Mitglieder zu ergänzen.
- sign. Märki, Kyburz und Rud. Meyer, actuar ad hoc

Der Gemeinderat ist erstaunlich rasch auf die Linie dieses Freundeskreises eingeschwenkt. Bereits am 29. Juni 1873 stellte er das Projekt vor und beantragte, Lenzburg solle die ihm vom Nationalbahnkomitee zugeteilte Quote von 500 000 Franken an die gesamte Aktiensumme von 8 Millionen Franken übernehmen.¹¹⁶ Dieses gemeinderätliche Schreiben sollte Hoffnungen wecken und Bedenken zerstreuen: Die Linie Winterthur–Singen sei bereits konzessioniert und das notwendige Aktienkapital beschafft, es sei unzweifelhaft, daß die Strecke Zofingen–Lyss mit Hilfe des Staates Bern als unentbehrliche Fortsetzung der Nationalbahn ebenfalls erstellt werde. Die Bedenken, daß der Kostenvoranschlag für die Westsektion (ca. 17 Millionen Franken) als zu niedrig angesetzt sei, wurden vom Tisch gefegt: Das neue Bundesgesetz über das Eisenbahnwesen verlange, daß der Bundesrat den Finanzausweis für jedes neue Eisenbahnunternehmen genau prüfe, und bevor derselbe als genügend erachtet werde, dürfe keine Konzession erteilt werden. Die Berechtigung des Lenzburger Wunsches nach einer Seetallinie wurde anerkannt, ihre Ausführung durch die Nordostbahn und die Centralbahn (Westbahnvertrag) aber als wenig wahrscheinlich, die Geneigtheit der Nationalbahn zur Erstellung dieser Linie als sehr real dargestellt.

Der Kampf um die Nationalbahn wurde – nicht nur in Lenzburg – mit beispielloser Leidenschaft geführt. Während Jahren waren die Lokalblätter

115 StL III U 12, Nationalbahnakten.

116 StL III U 10, Nationalbahnakten.

und Tageszeitungen der beteiligten Gebiete mit polemischen Artikeln pro und contra Nationalbahn gefüllt. Einer der eifrigsten Verfechter der Nationalbahnidee war der Lenzburger Verleger und Drucker Diethelm Hegner. In dem von ihm herausgegebenen «Aargauischen Wochenblatt», aber auch in zahlreichen Flugschriften, hat er mit großsprecherischen und unwahren Behauptungen für die Nationalbahn geworben.¹¹⁷ Er hat darin seine Gegner – sowohl die großen Bahngesellschaften, die ihrerseits gegen die Nationalbahn polemisierten, als auch den Kreis der eigenen Mitbürger, der dem Bahnunternehmen kritisch gegenüberstand – mit Schmähungen und verleumderischen Unterstellungen überhäuft. Hegner hat wohl mehr als jeder andere zur Vergiftung des politischen Klimas in Lenzburg beigetragen.

Zur Illustration des soeben Gesagten verfolgen wir den Abstimmungskampf um die Nationalbahnsubvention vom 30. Juni 1873 im Spiegel dreier aufeinanderfolgender Nummern des «Aargauischen Wochenblattes».¹¹⁸ Am 21. Juni wird unter drei sehr ausführlichen Rubriken «Nationalbahnliches» und «Eisenbahnliches» zum Thema Stellung bezogen. Zunächst erfolgt die Mitteilung, daß das Lenzburger Eisenbahnkomitee nunmehr um sieben nationalbahnfreundliche Mitglieder vermehrt worden sei. Einstimmigkeit habe in diesem Komitee über die Beteiligung von 500 000 Franken geherrscht, uneinig sei man sich aber darüber gewesen, ob der Betrag der Nationalbahn bedingungslos zur Verfügung gestellt werden solle oder nur unter der Auflage, daß das lose gemachte Versprechen des Baus einer Seetalbahn integrierender Bestandteil des Vertrages bilde. Mit einer Stimme Mehrheit habe das Komitee beschlossen, der Gemeinde nur eine bedingte Mitfinanzierung vorzuschlagen. Der Sinn dieser Bedingung sei klar: Die Nationalbahn könne nicht gleichzeitig ihre Stammlinie Baden–Zofingen und eine Nebenlinie Lenzburg–Luzern bauen. Mit einer solchen Klausel hätte man die Gemeindesubvention stoppen können. Hegner hat diesen Fallstrick auch ganz genau erkannt: «Ihr (d. h. der Nationalbahn) dies zuzumuthen, das ist so ein Liebesdienst derjenigen Leute, die von süßen Worten für die Nationalbahn überströmen, aber sie, nachdem sie dieselbe lange ignoriert haben, und im Begriffe waren, ihr mit einem groben Seil den Hals zuzuschnüren, nun jetzt auf etwas gelindere Art, mit übergeworfenen Decken, ersticken möchten. Reden die Herren lieber offen und erklären: Das Nationalbahnprojekt paßt nicht in unsere Eisenbahnbestrebungen hinein.» Der

117 Emil Braun, o. c., S. 14, bemerkt, daß Diethelm Hegner dem Verwaltungsrat der Nationalbahn angehört hat.

118 Nr. 25, Lenzburg, 21. Juni 1873, Nr. 26, Lenzburg, 28. Juni 1873, Nr. 27, Lenzburg, 5. Juli 1873.

restliche Inhalt der Berichte deckt sich mit dem zuvor schon zitierten gemeinderätlichen Schreiben vom 29. Juni – beides ist zweifellos in derselben Küche gekocht worden –, nur werden hier die einzelnen Punkte viel ausführlicher besprochen, vermischt mit polemischen Seitenhieben gegen die Gegner. Am Ende der Spalte folgt fettgedruckt die Wiedergabe einer telegraphischen Depesche: «Soeben hat die Gemeindeversammlung Zofingen beinahe einmüthig und unbedingt 1½ Millionen Franken an die Nationalbahn-Subvention beschlossen. Ein Hoch der wackeren Gemeinde Zofingen! Lenzburg wird folgen.»

Auch in der folgenden Nummer vom 28. Juni nimmt die Nationalbahnan gelegenheit wieder einen bedeutenden Raum ein. Diesmal wird besonders das Argument, der von der Nationalbahn errechnete Gestehungspreis pro Bahnkilometer sei viel zu niedrig angesetzt, polemisch erledigt: «Würde die Nationalbahn auch den Kilometer zu 300 000 Franken berechnen, deswegen würden die Blätter der Nordostbahn ganz das gleiche Zetergeschrei erheben. Zum Glück wissen die Nationalbahn-Gemeinden dieses abgenutzte Manöver längst richtig zu taxieren: Sie brauchen Aarau nicht als Ratgeber und haben für das Gebaren der bestehenden Gesellschaften und ihrer Helfershelfer ... nur ein mitleidiges Lächeln ... Aber nun vorwärts! Hören wir nicht auf das blöde Gewäsch in bekannten Blättern, das vor Übereilung ohne stichhaltige Gründe die Gemeinden warnen will; es ist dies die Stimme der Falschheit und des Verrathes!» Im selben Blatt wird auch der Verpflichtungsschein der Einwohnergemeinde am Nationalbahnunternehmen vollständig abgedruckt, und zum Schluß folgt abermals eine Siegesmeldung: «Letzten Donnerstag hat die Gemeinde Mellingen an die Nationalbahn eine Subvention von Fr. 400 000 beschlossen. Ein Hoch auf die wackere Gemeinde Mellingen!»

Die nächste Nummer bietet «Unparteiische Gedanken über die Nationalbahn» und Varia zu Nationalbahn-Angelegenheiten. Wir begnügen uns mit einem «Eingesandt» unter der Rubrik «Lenzburg». «Der Montag den 30. Juni abgehaltenen Einwohnergemeinde wurden zwei Anträge betr. Aktienbetheiligung an der Nationalbahn vorgelegt. Der erstere, vom Gemeinderath und der Mehrheit des Eisenbahnkomitees gestellte, lautete auf bedingte Aktienbetheiligung der verlangten 500 000 Franken. Der Minderheitsantrag, gestellt und begründet von Hrn. Hegner, Buchdrucker, ging auf unbedingte Genehmigung der 500 000 Franken, in der Überzeugung, daß, wenn erst die Nationalbahn erstellt ist, die Seetalbahn eher gesichert und schneller gebaut werde. Nach gewalteter Diskussion, in welcher für und gegen die betreffenden Anträge gesprochen wurde, nahm die Einwohnerge-

meinde den Minderheitsantrag mit großem Mehr ($\frac{3}{4}$ Stimmen gegen $\frac{1}{4}$) an. Wir sind überzeugt, daß die Gemeinde Lenzburg diesen Beschluß nie be-
reuen wird, und daß er von großer Bedeutung für die künftige Entwicklung
Lenzburgs ist.»

Mit diesem Gemeindeentscheid waren in Lenzburg die Weichen unwider-
ruflich gestellt. Der sibyllinische Spruch des Einsenders, wonach der Ent-
scheid von großer Bedeutung für die künftige Entwicklung Lenzburgs sein
werde, sollte sich freilich in einem andern Sinne erfüllen, als es dieser gemeint
hatte: Lenzburg wird erst im Jahr 1945 seine Nationalbahnschulden voll-
ständig abgetragen haben.

c) Finanzierung und Bau

An der konstituierenden Generalversammlung der Westsektion im Schwur-
gerichtssaal in Baden waren als Lenzburger Vertreter die Gemeinderäte
Hämmerli, Märki, Häusler, Hermann Seiler und Kreisförster Häusler anwe-
send.¹¹⁹ Unter dem Vorsitz von Nationalrat Bürli wurden die Statuten
genehmigt und die Gesellschaftsbehörden gewählt. Im Ausschuß saßen der
Winterthurer Stadtschreiber Ziegler als Präsident, Nationalrat Bürli, Stadt-
rat Huggenberg, Winterthur, Stadtrat Zimmerli, Zofingen, und Stadtrat
Märki, Lenzburg.

Im Verwaltungsrat führte der Zofinger Bankier Offenhäuser den Vorsitz.
Neben drei Winterthurern gehörten ihm an: Stadttammann Suter, Zofingen,
Stadttammann Saxer, Mellingen, Verwalter Schmid, Baden, Pfarrer Karrer
und Dr. Thut, Entfelden, Kaufmann Seiler, Lenzburg, Fabrikant Matter-
Hüssi, Köllikon, und je ein Mitglied aus den Zürcher Gemeinden Bassers-
dorf, Kloten und Buchs.¹²⁰ Es fällt auf, daß im geschäftsführenden Aus-
schuß vornehmlich Politiker vertreten waren, eine Tatsache, die später zu
einem großen Teil auch für die unrealistische und unsachgemäße Geschäfts-
führung verantwortlich gemacht wurde.

Daraufhin galt es, das Gesellschaftskapital bereit zu stellen. Aufgrund
gesetzlich geregelter Beitragspflicht leisteten die Kantone Zürich und Thur-
gau an die Ostsektion zusammen Fr. 2 162 000, dazu Zürich an den auf
Zürcher Gebiet liegenden Teil der Westsektion über 1,8 Millionen Franken.
Der Kanton Aargau, der außer dem bescheidenen Betrag an die Gotthard-

119 StL III A 66, S. 101, 22. 8. 1873.

120 Zit. nach: Mittler, o. c., S. 63.

bahn¹²¹ nie den Bahnbau subventioniert hat, erwarb als symbolische Geste eine Gründungsaktie von 1000 Franken.

Für die Ostsektion wurden insgesamt Zeichnungen von Franken 6 400 000.–, für die Westsektion Franken 8 081 000.– erreicht.¹²² Die Beiträge der aargauischen Zeichner hat Otto Mittler soweit möglich zusammengestellt:¹²³

Baden	Fr. 528 000	Suhr	Fr. 120 000
Fislisbach	Fr. 10 000		Fr. 40 000*
Dättwil	Fr. 10 000	Entfelden	Fr. 100 000
Mellingen	Fr. 400 000	Köllikon	Fr. 250 000
	Fr. 20 000*		Fr. 60 000*
Stetten	Fr. 10 000	Holziken	Fr. 10 000
Wohlenschwil	Fr. 30 000	Uerkheim	Fr. 10 000
Büblikon	Fr. 15 000	Safenwil	Fr. 150 000
Mägenwil	Fr. 50 000		Fr. 30 000*
Othmarsingen	Fr. 60 000	Zofingen	Fr. 1 400 000
Lenzburg	Fr. 500 000		Fr. 220 000*
	Fr. 80 000*	Privataktionäre	Fr. 367 000
Hunzenschwil	Fr. 30 000		

* = Nachsubvention

Die Baukosten der Westsektion waren mit 17 Millionen Franken budgetiert, somit mußte zum gezeichneten Aktienkapital von 8 Millionen Franken noch eine Obligationen-Anleihe von 9 Millionen Franken aufgenommen werden. Die Prosperität der Gründerjahre war am Abklingen, Geld im Moment auf dem Kapitalmarkt nur schwer erhältlich. Daher beabsichtigte der leitende Ausschuß der Winterthur–Zofingen-Bahn, mit der «Eidgenössischen Bank» in Bern und der «Bank in Winterthur» einen Vertrag abzuschließen, wonach das Obligationen-Anleihen sowohl durch eine Hypothek ersten Ranges auf die Eisenbahn und das Betriebsmaterial als auch durch eine solidarische Garantie-Verpflichtung der «im In- und Auslande wohl bekannten und eines guten Kredites sich erfreuenden» vier Städte Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen sichergestellt werden sollte.¹²⁴ Die Garantiepflicht, die sich auf Kapital und eine 5 %ige Verzinsung zu erstrecken hatte, war nur gegenüber

121 Vgl. dazu früher, S. 81.

122 Mittler, o. c., S. 63.

123 Ebenda, S. 63 f.

124 StL III U 12, Nationalbahnakten, Brief des leitenden Ausschusses der Eisenbahn Winterthur–Zofingen an den Gemeinderat Lenzburg vom 14./20. Juli 1874.

Dritten eine solidarische, tatsächlich sollte im Fall eines Schadens die Zahlungspflicht nach einem festgelegten Verteilungsschlüssel erfolgen, nämlich: Winterthur $\frac{7}{18}$ oder 3,5 Millionen Franken, Zofingen $\frac{5}{18}$ oder 2,5 Millionen Franken, Lenzburg und Baden je $\frac{3}{18}$ oder 1,5 Millionen Franken.¹²⁵ Der Lenzburger Gemeinderat vertrat die Ansicht, daß alle bei der Aktienzeichnung beteiligten Gemeinden sich an dieser Garantieleistung engagieren sollten, und verlangte – um den Skeptikern in der Gemeinde den Wind aus den Segeln zu nehmen – auch zunächst eine möglichst genaue Rentabilitätsberechnung.¹²⁶ Der Lenzburger Delegierte drang aber auf einer gemeinsamen Konferenz in Baden mit diesen Vorschlägen nicht durch: Durch die größere Anzahl von Garanten würde die ganze Garantieoperation verwickelter und daher weniger zutrauenswürdig, zudem würde sie auch viel Mühe und einen großen Zeitverlust bedingen, und von einer nochmaligen Rentabilitätsberechnung könne man absehen, «nachdem sich bedeutende Autoritäten günstig über die Rentabilität ausgesprochen hätten.»¹²⁷

Begreiflicherweise entbrannte um die Übernahme dieser Garantiepflicht ein erbitterter Streit innerhalb der Einwohnerschaft. Wir beschränken uns auf die Wiedergabe eines einzigen Problemkreises aus der Sicht beider Parteien: Welche Konsequenzen würde im schlimmsten aller denkbaren Fälle, nämlich beim Konkurs des Bahnunternehmens, die Städtegarantie für Lenzburg haben? Die Freunde der Nationalbahn hatten vor der Einwohnergemeinde-Abstimmung bei der Offizin Hegner eine Druckschrift herausgegeben: «Zur Aufbringung des Obligationen-Kapitals für die Schweizerische Nationalbahn – Ein offenes Wort an alle Stimmberechtigten in Lenzburg».¹²⁸ Darin wird die Ansicht vertreten, daß die Übernahme der Garantie kein ernstliches Risiko einschließe, weil dieselbe, sobald das Obligationenkapital sich aus den Betriebsergebnissen verzinse, in Wirklichkeit eine Formsache sei.¹²⁹ Und im schlimmsten aller denkbaren Fälle? «So hätte denn Lenzburg für den unwahrscheinlichsten aller Fälle, daß das gesamte Obligationenkapital verloren ginge, die allerdings hohe Summe von 1,5 Millionen Franken zu verlieren, wogegen ihm und seinen Mitgaranten die ganze Bahnstrecke Winterthur–Zofingen, die dem aufzunehmenden Anleihen und dadurch auch den Garanten in erster Hypothek verpfändet werden soll, zufallen würde und zwar zu dem gewiß niedrigen Preis von 9 Millionen Franken,

125 Ebenda, Garantieverpflichtung.

126 StL III A 67, S. 147, 31. 7. 1874.

127 StL III A 67, S. 155 f., 7. 8. 1874.

128 StL III U 10, Nationalbahnakten.

129 Ebenda, Flugschrift S. 4.

so daß dann erst recht sich ein gutes Geschäft machen ließe. Freilich wäre es immerhin bedenklich, wenn man dazu käme, dieses gute Geschäft zu machen. Das ist aber nicht zu befürchten; denn höchstwahrscheinlich wird weder Lenzburg noch ein anderer Mitgarant je dazu gelangen, einen Rappen an die Verzinsung beitragen zu müssen.»¹³⁰

Am Montag, dem 17. August 1874, stimmte die Einwohnergemeindeversammlung dem Antrag zur Übernahme der Obligationengarantie mit einer Mehrheit von 135 gegen 108 Votanten zu.¹³¹ Am 20. August 1874 ist gegen diesen Gemeindebeschluß beim aargauischen Regierungsrat Rekurs erhoben worden.¹³² Er war von 90 Einwohnern unterschrieben. Wie beurteilten die Rekursiten die Gemeindegarantie bei einem Konkurs des Bahnunternehmens? «Nach unserer Überzeugung hat die Mehrheit der Gemeinde die Gefahr der ... Garantie nicht gehörig gewürdigt. Natürlich ist von unserer Gegenpartei erklärt und versichert worden, die Garantie bringe durchaus keine Gefahr; aber es ist niemandem eingefallen, für den Fall Verlusts der Gemeinde Rückbürgschaft anzubieten, und ohne eine derartige Verpflichtung können wir jene mündlichen und schriftlichen Äußerungen nur als leere Worte ansehen, welche ja der schlechteste Schuldner nicht spart, die aber keinerlei Beruhigung zu verschaffen vermögen. Es ist auch darauf hingewiesen worden, daß die Nationalbahn, nachdem sie gebaut sein wird, als Pfand haften soll. Allein es ist leicht einzusehen, daß dieses Pfand nicht vor Verlust schützen kann, weil dieser eben dann sich ergeben wird, wenn die Bahngesellschaft die Kapitalzinse nicht zahlen wird, also die Bahn, das Pfand, nicht genug abwirft, um diese Zinse zu zahlen. Und wenn man sich gar zu der Vorspiegelung versteigt, die Garantiegemeinden könnten dann die Bahn übernehmen und ein gutes Geschäft machen, so erblicken wir darin geradezu ein Kennzeichen von Schwindel.»¹³³

Auch in Baden und Zofingen hatten Minderheiten gegen den Beschluß der Einwohnergemeinde auf Übernahme der Neun-Millionen-Garantie bei der

130 Ebenda, Flugschrift S. 6.

131 StL III U 10, Nationalbahnakten. Der umfangreiche Rekurs (8 Druckseiten) ist bei Oechslin in Lenzburg gedruckt worden mit dem Nachwort: «Der vorliegende Rekurs ist von einigen Urhebern ... gedruckt worden, indem sie glauben, damit gegenüber unguten Zulagen zu beweisen, daß sie nicht leidenschaftlich, nicht gehässig, nicht giftig, daß sie nicht mit Unwahrheit, nicht mit Verdächtigung, nicht mit Verleumdung, nicht mit Verdrehung oder Verkrümmung vorgegangen sind. Aber bei dem, was sie als wahr und richtig erkannt, und was sie demgemäß ungescheut ausgesprochen haben, wollen sie unentwegt beharren.»

132 Ebenda.

133 StL III U 10, Nationalbahnakten, gedruckter Rekurs vom 20.8.1874, S. 2 f.

Kantonsbehörde Rekurs erhoben.¹³⁴ Die Rekurse wurden abgewiesen. Die Behörde stützte sich dabei auf einen alten Präzedenzfall, wo einer Gemeinde die Verwendung von öffentlichen Mitteln zum Bahnbau gestattet worden war, und wies auch darauf hin, daß zugunsten der Nordost- und der Centralbahn im Bözberg- und im Südbahnvertrag den Gemeinden ähnliche, wenn auch viel bescheidenere Beteiligungen zugestanden worden seien.¹³⁵ Zwar gab die Direktion des Innern in ihrem Entscheid zu, daß die aufgestellten Kosten- und Rentabilitätsrechnungen einige Zweifel erwecken könnten; sie erbot sich, die eidgenössischen Behörden, denen die Genehmigung des ganzen Bahnprojektes zustand, darauf aufmerksam zu machen.¹³⁶ Im übrigen aber halte sie dafür, daß dem Staat kein Recht zustehe, die in gesetzlicher Weise¹³⁷ zustandegekommenen Gemeindebeschlüsse aufzuheben.¹³⁸

Gegen diesen abweisenden Entscheid der Direktion des Innern rekurrirten zunächst die Minorität von Baden an den Regierungsrat, dann auch 70 Bürger und Einwohner von Lenzburg, und für die Zofinger Minorität rekurrirten Fürsprecher Strähl und Ringier.¹³⁹ Für die Beurteilung der Stellungnahme der Ortsbürgergemeinde Lenzburg zur Schuldenübernahme nach dem Nationalbahnkonkurs ist die Kenntnis dieses umfangreichen¹⁴⁰ zweiten Rekursgesuches notwendig. Wir fassen daher die wesentlichen Punkte hier kurz zusammen: Zunächst wird unter Berufung auf die einschlägigen Gesetzesparagraphen das Recht, ja die Pflicht des Staates zur Oberaufsicht über die Gemeindeverwaltung in ihrem ganzen Umfang hervorgehoben. Wohl enthalte das kantonale Gesetz keine Bestimmung über Eisenbahnen und Eisenbahnsubventionen, weil im Zeitpunkt der Inkraftsetzung dieses Gesetzes Eisenbahnen noch nicht existiert hätten. Damals habe auch niemand mit der Möglichkeit gerechnet, daß einzelne Gemeinden

134 Einwohnergemeinde Baden, Annahme der Garantiepflicht mit 203 gegen 161 Stimmen, Zofingen 389 gegen 32 Stimmen, zit. nach Mittler, o. c., S. 64.

135 Schneider, o. c., S. 84 ff.

136 STA RRP 1875, Nr. 22, 6. 1. 1875.

137 «in gesetzlicher Weise» vgl. dazu: Rekurs Lenzburg vom 20. 8. 1874, S. 8 (StL III U 10, Nationalbahnakten): «Wir könnten wohl nebstdem einzelne Unregelmäßigkeiten in Ansehung der Stimmberechtigung und Abstimmung anführen, oder uns beschweren, daß das Mitglied des Gemeinderathes, welches zugleich Mitglied des leitenden Ausschusses der Nationalbahn ist, bei der Abstimmung einen ungebührlichen Druck auf eine Anzahl Votanten ausgeübt hat, indem es während des Abzählens unter denselben herumging und dem gemeinderätlichen Antrag zuzustimmen ermunterte.»

138 STA RRP 1875, Nr. 22, 6. 1. 1875.

139 Ebenda.

140 Brief vom 30. 11. 1874, ohne die 70 Unterschriften über acht Folioseiten.

dafür Millionenverpflichtungen eingehen würden. Allein die gesetzlichen Bestimmungen über die Verwendung von Gemeindegütern und über die Erhebung von Gemeindesteuern müßten auch auf Eisenbahnangelegenheiten angewendet werden.¹⁴¹

Die allein entscheidende Frage in der gegenwärtigen Eisenbahndiskussion sei die, welchen Ertrag die Bahn abwerfen werde. Schon im Rekurs vom 20. August 1874 hätten die 90 Lenzburger Unterzeichner ein unparteiisches Gutachten gefordert. Inzwischen habe die Nationalbahndirektion ein vom Statistiker Herrn von Graffenried verfaßtes Gutachten vorgelegt, wonach eine 5 %ige Obligationen- und eine 4 %ige Aktienrendite herausgewirtschaftet werden könnten. Sowohl der Ton als auch der Inhalt dieses Gutachtens ließen aber darauf schließen, daß es nicht aus einer selbständigen Prüfung hervorgegangen, sondern lediglich ein Gefälligkeitsgutachten sei. Die darin erwähnten Anlagekosten, Einnahmen und Ausgaben werden kritisch unter die Lupe genommen, und daraus wird der Schluß gezogen, daß die Erträge der Bahn nicht ausreichen würden, um über die Betriebskosten hinaus die Zinse des Obligationenkapitals zu bestreiten. Erneut wird ein neutrales Rentabilitäts-Gutachten gefordert.¹⁴²

Die Direktion des Innern habe in ihrem Befund wohl die Besorgnisse ausgesprochen, daß die Nationalbahn anfänglich schlecht rentieren würde, also die Garantiegemeinden schwere Opfer bringen müßten, aber auch die vage Hoffnung ausgedrückt, daß es in spätern Jahren besser kommen werde. Das sei ein leerer Trost, womit eben jemand, dem man in seiner Bedrängnis nicht helfen wolle, abgespiesen werde.¹⁴³ Ferner habe diese Behörde sich auf eine Prüfung der finanziellen Verhältnisse der Gemeinde Lenzburg gar nicht eingelassen, sondern einfach die anfechtbare Vermögensberechnung des Lenzburger Gemeinderates ungeprüft übernommen.¹⁴⁴ Auch die Ansicht der Direktion des Innern, eine Eisenbahn, welche für 17 Millionen Franken gebaut werde, biete für ein Neun-Millionen-Obligationenkapital genügend Sicherheit, wird widerlegt: «...darin vermögen die Petenten gar keinen Trost zu finden, denn der Wert ist nicht nach den Erstellungskosten zu bemessen, sondern nach dem Ertrag, und wenn dieser nicht zur Bestreitung

141 STA IA Nr.4c, Nationalbahn-Verpflichtungen der aarg. Städte Baden, Lenzburg und Zofingen 1873–1882, Brief vom 30. 11. 1874, S. 1 f.

142 Ebenda, S. 2–6 und 8.

143 Ebenda, S. 6 oben.

144 Ebenda, S. 6 f.

der Kapitalzinsen ausreicht, so ist eben das Kapital in Gefahr und dafür müssen die Garanten eintreten.»¹⁴⁵

Schließlich findet auch die Versicherung der Direktion des Innern, sie wolle das für die Konzessionserteilung zuständige Bundesdepartement auf die Rentabilitätsberechnung aufmerksam machen, bei den Petenten keinen Anklang: «... wir bezweifeln, daß die Frage, welche uns beschäftigt, das Departement beschäftigen werde, und selbst wenn das der Fall wäre, so liegt es doch weit eher in der Pflicht unserer h. Regierung, und sie ist als so viel näher stehend viel mehr befähigt, zu erwägen, ob die fragliche Garantie den wirklichen Interessen und finanziellen Mitteln unserer Gemeinde entspreche.»¹⁴⁶

Bereits zuvor hatte der Regierungsrat den Rekurs der Badener Minderheit abgewiesen.¹⁴⁷ Er stellte fest, es sei daher auch überflüssig, auf die einzelnen Punkte der neuen Beschwerde einzutreten.¹⁴⁸ Es unterliege wohl keinem Zweifel, daß Eisenbahnen, wenn auch nicht *expressis verbis* im Gemeindeorganisationsgesetz genannt, weil zur Zeit des Gesetzerlasses im Kanton Aargau noch keine Eisenbahnen gebaut wurden, doch ihrem Wesen nach nicht anders denn als Verkehrswege (Straßen) aufgefaßt werden müßten und daß diese deshalb auch heute schon unter diejenigen Gegenstände zu zählen seien, über welche die Einwohnergemeinden verpflichtende Beschlüsse fassen könnten.¹⁴⁹ Die Rekurse der Minderheiten von Lenzburg und Zofingen gegen die Entscheide der Direktion des Innern wurden daher als nicht begründet abgewiesen.¹⁵⁰ Schon am 1. Februar richteten die Minderheiten der Einwohnergemeinden Baden und Lenzburg erneut, diesmal gemeinsam, eine Beschwerde an den Regierungsrat.¹⁵¹ Sie hatte wiederum keinen Erfolg. Das «Aargauische Wochenblatt»¹⁵² berichtete darüber: «Nicht zufrieden mit dreimaliger Abweisung wollen nun die Haupthähne der Rekurrenten vor Bundesgericht gelangen. Diese Rekurrirerei wird nachgerade ekelhaft. Man spöttelt in der ganzen Schweiz darüber und spricht bereits davon, die Wortführer nach Königsfelden zu spedieren.» In derselben Ausgabe wurde auch eine Siegesmeldung publiziert: «Die Eisen-

145 Ebenda, S. 8.

146 Ebenda, S. 8.

147 STA RRP 1875, Nr. 22, 6. 1. 1875.

148 Ebenda.

149 Ebenda.

150 Ebenda.

151 STA, Akten des Großen Rates ad Nr. 613 vom 25. 2. 1875.

152 Nr. 10 vom 6. 3. 1875.

bahnsubvention ist im Kanton Bern mit 8000 Stimmen Mehrheit angenommen worden» und kommentiert: «Ein dreifaches Hoch dem wackeren Berner volke! Mit diesem hochherzigen Beschlusse des bernischen Volkes ist nun die ganze Schweizerische Nationalbahn von Konstanz-Singen bis nach Lyss vollkommen gesichert und keine menschliche Macht vermag mehr das große Eisenbahnunternehmen zu verhindern!»

Die Realität kontrastierte bedenklich mit der hochgemuten Zeitungsmeldung. Der in aller Öffentlichkeit geführte erbitterte Kampf um die Nationalbahngarantie, die Kreditabschneidung aus der Gerüchteküche der Konkurrenzbahnen, aber auch die immer mehr sich ausbreitende Wirtschaftskrise brachten es mit sich, daß die finanzielle Lage der Nationalbahn immer schwieriger wurde. Die Neun-Millionen-Anleihe konnte trotz Städtegarantie nur schwer untergebracht werden. Man teilte sie daher in zwei Serien. Schließlich mußten Winterthur 1,9 Millionen und Zofingen 1,3 Millionen Obligationen 1877 selber übernehmen.

Im Frühjahr 1875 sollten hauptsächlich auf Wunsch der Städte Winterthur und Zofingen, aber auch mit der Unterstützung Lenzburgs,¹⁵³ die Ost- und Westsektion der Nationalbahn fusionieren. Bereits in diesem Zeitpunkt war aber auch publik geworden, daß die Baukosten für die Ostsektion den Kostenvoranschlag bedeutend überschreiten würden. Gleichzeitig zeigte sich, daß für den Weiterausbau der Strecke Winterthur–Zofingen von den beteiligten Gemeinden eine Nachsubvention von zwei Millionen Franken erbracht werden müsse. Auf die Gemeindeabstimmung¹⁵⁴ hin wurde von der Buchdruckerei Hegner wiederum eine nationalbahnfreundliche umfangreiche Flugschrift herausgegeben.¹⁵⁵ Darin wird vor allem an Opfermut und Patriotismus appelliert: «Das Vorgehen der schweizerischen Gemeinden, durch eigene Kraft eine Eisenbahn zu bauen, ist vom Ausland gewaltig angestaunt worden und hat nicht wenig zur Achtung vor der republikanischen Thatkraft, dem republikanischen Gemeinsinn beigetragen. Wie stünden wir nun da, wenn wir uns eingestehen müßten: Es war alles nur ein Anlauf, wie die wirklichen Schwierigkeiten begannen, fiel alles zusammen. Man gab Millionen hin, wo man nichts als die schöne Idee vor sich hatte, und sparte Tausende, wo es sich um Rettung der Millionen handelte und zu einer

153 StL III A 68, S.25, 11.2.1875.

154 15. Mai 1875.

155 StL III U 10. «Sollen wir für die schweizerische Nationalbahn ein weiteres Opfer bringen oder: Sollen wir unsere Hand zurückziehen und die schweizerische Nationalbahn fallen lassen? – Ein offenes Wort an die Stimmberechtigten der beteiligten aargauischen Gemeinden», Lenzburg, Buchdruckerei von Diethelm Hegner, 1876.

Zeit, wo das große Werk der Vollendung zuschritt. Man sprach von einer eigenen nationalen Eisenbahnpolitik, und im Augenblick, wo man die Früchte dieser Eisenbahnpolitik reifen sah, wo die gegnerischen Eisenbahnmächte kraftlos am Boden lagen, gab man um einer verhältnismäßigen Kleinigkeit willen den Kampf verloren und das schöne Werk preis. Wahrlich, wenn solches geschähe, wir müßten daran zweifeln, ob die Republik fähig sei, Großes durchzuführen.»¹⁵⁶ Die Eisenbahnfreunde drangen mit ihrem Antrag an der Gemeindeversammlung abermals durch: Lenzburg verpflichtete sich zur Bezahlung von 80 000 Franken Nachsubvention,¹⁵⁷ Zofingen sogar zu 220 000 Franken, während Baden jede weitere Leistung rundweg



Abbildung 12: Die Einwohnergemeinde Lenzburg nimmt ein Obligationen-Anleihen auf. Die Hypothekar- und Leihkasse Lenzburg übernimmt die kommissionsweise Beschaffung dieses Anleihens. Als Sicherheit werden ortsbürgerliche Gebäude und Wälder verpfändet.

Links: Titelblatt der Obligation
Rechts: Mantel dieser Obligation

156 Ebenda, S. 30 f.

157 StL III A 69, S. 102, 19. 5. 1876.

ANLEIHEN
der
Einwohnergemeinde Lenzburg
von
Fr. 1,000,000.
I. Serie von Fr. 500,000.

Obligation
von
Eintausend Franken
auf den Inhaber.

Zinstragend vom 31. Januar 1876 an zu fünf von hundert.

Rückzahlung kostenfrei auf 31. Januar 1891.

Die gegenwärtige Partial-Obligation von eintausend Franken gewährt dem jeweiligen Inhaber dieses Titels den verhältnissmässigen Anspruch auf alle Rechte, welche sich aus der bei der Lit. Hypothekar- & Leihkasse Lenzburg deponirten Schuld- & Pfandurkunde, aus welcher hienach ein Auszug folgt, für den Anleihens-Gläubiger ergeben.

Lenzburg, den 1. October 1875.

Für die Einwohnergemeinde,
Namens des Gemeinderathes,
Der Gemeindeammann:

Der Gemeindegemeinder:

Die Zahlung der jährlichen Zinsen, sowie die Capital-Rückzahlung
erfolgt sparsam in Lenzburg und Basel.

ablehnte.¹⁵⁸ Auch gegen diese in Lenzburg beschlossene Nachsubvention wurde erneut rekurriert, abermals erfolglos.¹⁵⁹

Im August 1875 war die Ostsektion eröffnet worden. Sie rentierte nicht. Es setzte im Aargau, namentlich in den Garantiestädten, viel böses Blut ab, als sich allmählich herausstellte, daß nicht nur zur Fertigstellung der Ostsektion, sondern auch zur Deckung des Betriebsdefizits und zur Verzinsung der Obligationen des Oststücks Geld aus dem Baufonds der Westsektion entnommen wurde.¹⁶⁰

Die notorischen finanziellen Schwierigkeiten der Nationalbahn veranlaßten im Februar 1876 die Lenzburger Minorität,¹⁶¹ sich erneut an den Regierungsrat zu wenden. Sie war der Überzeugung, in Anbetracht der großen finanziellen Verpflichtungen, welche die Stadt für die Nationalbahn eingegangen sei, wäre es Pflicht des Gemeinderates, die finanzielle Lage der Bahn durch einen neutralen Experten prüfen zu lassen. Allein die Stellung, welche der Gemeinderat bis anhin in der Nationalbahn-Angelegenheit eingenommen habe, schließe einen solchen Schritt aus. Deshalb möge entweder die Regierung, wie das kürzlich auch die zürcherische in die Wege geleitet habe, eine solche Expertise selber in Auftrag geben oder dem Lenzburger Gemeinderat diese Pflicht auferlegen. Wiederum unternahm die Regierung nichts.

d) Der Konkurs

Die Linie Winterthur–Zofingen wurde am 4. September 1877 eingeweiht. Das Stimmungsbarometer stand nun auch im Lenzburger Gemeinderat auf einem Tiefpunkt: Gemeindeammann Hämmerli ließ sich im Empfangskomitee durch zwei Gemeinderäte vertreten und überließ es diesen, die notwendigen und passenden Anordnungen für den Empfang zu treffen.¹⁶² Am 21. September, kaum drei Wochen nach Betriebseröffnung, steht in den Stadtratsprotokollen vermerkt, die Lage der Bahn sei eine solche, daß in nicht zu ferner Zeit mit dem Konkurs gerechnet werden müsse.¹⁶³ Ende

158 Mittler, o. c., S. 66.

159 STA IA Nr. 4 c, Nationalbahn-Verpflichtungen 1873–1882.

160 Z. B. eine Zofinger Stimme: «Wir aber haben ihre Linie fertig bauen und bezahlen helfen und sollen nun deshalb die für unsere Linie nötig werdenden neuen Summen wieder selbst beschaffen, während jene Gemeinden ruhig die Hände in den Schoß legen.» Aus: Zur Nationalbahn-Frage, S. 9, Zofingen, 17. April 1876, R. Suter-Geiser. Zu Lenzburg vgl. StL III A 70, S. 317, 19. 10. 1877.

161 STA IA 4 c, Brief vom 26. Februar 1876, mit 105 Unterschriften.

162 StL III A 70, S. 265 ff., 1. 9. 1877.

163 Ebenda, S. 281 f., 21. 9. 1877.

Dezember wird die Finanzlage der Bahn auf einer Versammlung der vier Garantiestädte in Baden als trostlos bezeichnet. Die Betriebseinnahmen würden die Betriebskosten nicht decken. Zudem sei zur Bezahlung rückständiger Bauschulden in kürzester Frist eine Summe von 800 000 Franken notwendig. Diese müßte von den interessierten Gemeinden aufgebracht werden, wenn der Konkurs vermieden werden sollte.¹⁶⁴ Nun konnte auch der Lenzburger Stadtrat nicht mehr einfach vor unbequemen Tatsachen die Augen schließen. Jetzt mußte er handeln: Er ernannte eine dreizehnköpfige Kommission, welche die Situation besonders in bezug auf Lenzburg abklären mußte. Und in dieser Kommission waren nun erstmals eine beträchtliche Anzahl von Männern vertreten, welche die Minoritätspetitionen an die aargauische Regierung unterzeichnet hatten.¹⁶⁵ Die benötigte Summe von 800 000 Franken konnte von den Gemeinden nicht aufgebracht werden. Daher verlangten die Gläubiger den Konkurs, welcher im Februar 1878 vom Bundesgericht ausgesprochen wurde.

Die auf den Konkurs der Nationalbahn folgenden Jahre dürften wohl die schlimmsten in Lenzburgs ganzer Geschichte gewesen sein, galt es doch, drei ineinander verflochtene Problemkreise zu lösen: zunächst einmal in Zusammenarbeit mit den andern Nationalbahngemeinden den Fortbestand der Nationalbahn zu sichern, ferner Mittel und Wege zu suchen, um die gewaltige Schuldenlast der vermögenslosen Einwohnergemeinde Lenzburg abzutragen, und endlich das zerstörte Vertrauensverhältnis der Einwohnerschaft wieder einigermaßen herzustellen.

Wer sich durch die umfangreichen Lenzburger Nationalbahnakten hindurcharbeiten muß, wird bald einmal erkennen, daß in den auf den Konkurs folgenden Jahren die Last der Nationalbahnangelegenheit vor allem auf den Schultern *eines* Mannes gelegen hat: auf Fidel Villiger. Wer war dieser Mann? Fidel Villiger (1842–1906),¹⁶⁶ Bürger von Hünenberg im Kanton Zug, besuchte die Bezirksschule in Muri und die Kantonsschule in Aarau. Nach juristischen Studien praktizierte er zunächst in seiner Heimatgemeinde und ab Frühjahr 1872 in Lenzburg als Fürsprecher. Er war ein entschiedener Gegner der Nationalbahn, stellte aber nach der Bahnkatastrophe seine juristischen Kenntnisse, seine Arbeitskraft und sein diplomatisches Verhandlungsgeschick seiner Wohngemeinde uneingeschränkt zur Verfügung. Villiger hat an ungezählten Nationalbahnsitzungen und Konferenzen inner-

164 StL III A 71, S. 2 f., 4. 1. 1878.

165 Vgl. dazu die Unterschriftbogen zu den Petitionen.

166 Vgl. dazu ausführlich: BLAG, Art. Fidel Villiger, S. 796.



Abbildung 13: Fidel Villiger
(1842–1906)

und außerhalb Lenzburgs teilgenommen, und immer wieder gelang es ihm, widerstrebende Meinungen schließlich zu einem Konsens zu bringen. Er war seit 1878 Stadtrat, von 1901–1906 Stadtammann, freisinnig-demokratisches Mitglied des aargauischen Großen Rates, 1875 und 1877 Staatsanwalt ad hoc. Für die Lösung der Lenzburger Finanzprobleme im Zusammenhang mit der Nationalbahngarantie kam der Stadt auch Villigers Tätigkeit im Verwaltungsrat und Vorstand der Hypothekar- und Leihkasse Lenzburg¹⁶⁷ sehr zustatten. Im Jahr 1866 hatte sich Fidel Villiger mit Gertrud Keller, einer Tochter von Augustin Keller, verheiratet. Über das selbstlose Wirken dieser Frau für das Gemeinwohl wird an anderer Stelle zu berichten sein.^{167a} Dem Ehepaar Villiger-Keller verlieh die Ortsbürgergemeinde Lenzburg im Jahr 1903 für seine großen Verdienste um die Stadt das Ehrenbürgerrecht.¹⁶⁸

Nach diesem kurzen biographischen Abstecher kehren wir zur Zwangsliquidierung der Nationalbahn zurück. Zunächst führte der amtlich bestellte Massaverwalter und Liquidator, Kantonsrichter Albert Bärlocher aus

167 Seit 1876 im Verwaltungsrat und Vorstand, 1884 Vizepräsident, 1889–1906 Präsident des Verwaltungsrates der Hypothekarbank Lenzburg.

167a S. später Kap. Die Lenzburger Frauenvereine, S. 333 f.

168 StL III D^A 5, S. 194 f., 16.8.1903.

St. Gallen, den Bahnbetrieb weiter, anfänglich auf Kosten der Masse, später auch mit Beiträgen der interessierten Gemeinden.¹⁶⁹ Der Fahrplan wurde stark reduziert, täglich verkehrten nur noch zwei bis drei Züge in jeder Richtung. Trotzdem mußte für die Westsektion mit einem jährlichen Betriebsdefizit von rund 150 000 Franken gerechnet werden, wozu namentlich die schlecht frequentierte Linie Winterthur–Baden beitrug.¹⁷⁰

Die Suche nach einem Pächter für die Nationalbahn erwies sich als erfolglos. Die andern schweizerischen Bahngesellschaften hatten vereinbart, nicht gegenseitig als Konkurrenten aufzutreten. Da die Bahn im Interessengebiet der Nordostbahn lag, konnte daher nur diese zur Übernahme der Bahn in Frage kommen. Die Suche nach einem ausländischen Pächter verlief ebenfalls negativ. Schließlich kam man auf den Gedanken, die beteiligten Gemeinden und Kantone könnten die Bahn aus der Konkursmasse erwerben und selber weiter betreiben.¹⁷¹ Ein aargauisches Komitee unter dem Präsidium von Fürsprech Villiger versuchte, auch die Aargauer Regierung für diesen Plan zu gewinnen, die jedoch aus prinzipiellen Gründen jede finanzielle Beteiligung ablehnte.¹⁷² Das Komitee erwarb auf der ersten Steigerung vom 30. August 1879 die Ostlinie um 3,4 Millionen und die Westlinie um eine Million Franken unter Vorbehalt der Zustimmung der beteiligten Gemeinden. Diese waren aber nicht in der Lage, weitere Leistungen für die Nationalbahn zu übernehmen. So fiel der Kauf dahin. Dadurch bestand nun die Gefahr der Isolierung des Weststücks bei einer weiteren Steigerung. Daher schaltete sich der aargauische Regierungsrat im Interesse der Erhaltung des Betriebs der Westsektion ein. Er ersuchte den Bundesrat, die von der Nordostbahn gewünschte Konzessionsänderung für die Nationalbahn, soweit überhaupt zugestanden, an die ausdrückliche Bedingung zu knüpfen, daß der Betrieb der Westsektion durch die Nordostbahn garantiert würde.¹⁷³

Auf der zweiten Steigerung am 15. März 1880¹⁷⁴ wurde das Oststück der Nationalbahn von der Eidgenössischen Bank in Bern, Inhaberin eines größeren Obligationenpakets, um 3 150 000 Franken erworben und mit 40 000 Franken Verlust an die Nordostbahn abgetreten. Diese hatte selber das Weststück Winterthur–Zofingen für 750 000 Franken erstanden, eine Bahnanlage, die 17 Millionen Franken gekostet hatte. Als besonders bitter muß-

169 StL III A 71, S. 84, 12. 4. 1878.

170 Schneider, o. c., S. 90.

171 Ebenda.

172 STA RRP 1879, Nr. 1289, 27. 6. 1879.

173 STA RRP 1880, Nr. 835, 5. 5. 1880.

174 StL III U 9, Nationalbahnakten.

ten die Garantiestädte die Tatsache empfinden, daß in der Konkursmasse die Ostsektion ungefähr um jene 2,7 Millionen Franken höher verkauft worden war, die seinerzeit aus dem Baufonds der Westsektion entnommen worden waren. Also hatte sich nicht nur die Obligationengarantie, sondern auch die voreilig vorgenommene Fusion der beiden Sektionen für die Garantiestädte verhängnisvoll ausgewirkt.

Gesamtaargauisch betrachtet muß die Übernahme und Weiterführung des Nationalbahnbetriebs durch die Nordostbahn als die denkbar glücklichste Lösung einer wirtschaftlichen Fehlspekulation betrachtet werden, aber für diejenigen aargauischen Gemeinden, die durch den Nationalbahnkrach an den Rand des finanziellen Ruins gedrückt wurden, war das ein schwacher Trost. Liquidator Bärlocher hatte für die ganze Linie ein Defizit von 32 Millionen Franken errechnet, die konkursamtliche Steigerung brachte knapp vier Millionen Franken. Verloren war somit das ganze Aktienkapital von rund 14,5 Millionen, verloren das Obligationenkapital der Ostsektion, verloren die Nachsubvention für das Weststück. Der Gesamtverlust belief sich auf rund 28 Millionen, woran Lenzburg mit insgesamt 2 080 000 Franken – die Obligationengarantie eingeschlossen – beteiligt war.

Der Zusammenbruch der Nationalbahn war nur eine kleine Episode in der allgemeinen Eisenbahnkrise der 1880er Jahre. Die Geldknappheit machte auch den großen Bahngesellschaften schwer zu schaffen. Sowohl von der Centralbahn wie von der Nordostbahn konnte im Sommer 1877 der Konkurs nur abgewendet werden, indem der Bund ihnen in einem Moratoriumsvertrag weitgehend entgegenkam. Ebenso konnte im April 1878 der Weiterbau der Gotthardbahn nur dank einer massiven Nachsubvention erfolgen. Und eben die Tatsache, daß den großen, im nationalen Interesse liegenden Bahngesellschaften Banken, Kantone und Bund weitgehend entgegenkamen, während man die kleine Nationalbahn ihrem Schicksal überließ, war für die betroffenen Gemeinden eine weitere bittere Pille.

e) Die Schuldentilgung

Bevor wir uns dem letzten Akt der Tragödie, der Tilgung der aus der Obligationengarantie erwachsenen Schuldverpflichtung zuwenden, betrachten wir kurz die Wandlungen in der Lenzburger Einstellung zur Eisenbahnfrage. Wir rekapitulieren: Die erste Anregung zum Eisenbahnbau im Aargau ist von einem Lenzburger, Oberst Friedrich Hünerwadel, ausgegangen. Als in den 1850er Jahren die Erstellung des schweizerischen Stammnetzes aktuell wurde, erkannte Lenzburg, seit Jahrhunderten wichtiger Straßenkno-

tenpunkt, sofort die Notwendigkeit eines Anschlusses an das neue Verkehrsmittel. Nachdem sich die Hoffnung zerschlagen hatte, die Centralbahn würde ihre Linie Basel–Luzern via Lenzburg und das Seetal bauen, war man im Städtchen umso eifriger bedacht, daß die Ost-West-Transversale über Lenzburg geführt werde. Man kämpfte in Lenzburg nicht nur nachhaltig für diese Linienführung, sondern die Gemeinde als ganze, wie auch Privatpersonen, waren bereit, für einen solchen Bahnbau beträchtliche finanzielle Opfer auf sich zu nehmen. Nach dem «Verrat von Lenzburg» herrschte innerhalb der Einwohnerschaft Einmütigkeit: Man fühlte sich sowohl von der eigenen Regierung als auch von der Nordostbahn betrogen und hintergangen.

Erst mit dem Projekt einer Nationalbahn tat sich ein Riß innerhalb der Einwohnerschaft auf. Die Nationalbahn hatte in vielen aargauischen Gemeinden und auch in der Regierung prominente Freunde. Auch in Lenzburg gehörten einzelne Angehörige der führenden Schicht dazu. Zu dieser Sympathie für eine nationale Volksbahn mochte auch die Erfahrung des «Verrates von Lenzburg» und der daraus resultierende Haß auf die allmächtigen «Herrenbahnen» beigetragen haben. Diese tonangebenden Lenzburger Nationalbahnfreunde stützten sich aber in der Einwohnergemeinde vorwiegend auf Arbeiter, sogenannte ambulante Bevölkerung aus andern Kantonen, auf Handwerksleute, die auf Verdienst hofften, und auf Leute, die nichts zu verlieren hatten.¹⁷⁵ Die zahlreiche Minorität, die immer wieder an die Regierung erfolglos rekurierte, bestand aus besonnenen, ruhigen, hablichen und seßhaften Personen, die als Steuerzahler unüberlegte und maßlose Verpflichtungen der Gemeinde fürchteten. Sehr viele dieser Petitionsunterzeichner waren – wie die Unterschriftenlisten zeigen – Ortsbürger. Diese fürchteten nicht nur eine zukünftige Steuerlast, sondern sie argwöhnten, das während Generationen sorgfältig zusammengesparte Ortsbürgergut könnte einmal für die leichtsinnig eingegangenen Zahlungsversprechen einer mittellosen Einwohnergemeinde beansprucht werden.

Vom sich immer weiter ausbreitenden Hader innerhalb der einzelnen Einwohnergruppen legen die Präsidialreden an den Jahresversammlungen der Bibliotheksgesellschaft eindrucklich Zeugnis ab. Jahrzehntelang sind die Jahresversammlungsprotokolle eine unvergleichliche Quelle zur Lenzburger Mentalitätsgeschichte. In den siebziger Jahren verstummen sie allmählich. An der Jahresversammlung von Martini 1874 konnte sich Präsident Jahn –

175 Vgl. dazu: StL III U 11, Memorial des Regierungsrathes des Kantons Aargau an den hohen schweizerischen Bundesrath vom 5. 2. 1883, passim.

auch er ein Vertreter der rekurrierenden Minderheit¹⁷⁶ – noch freuen, daß der gehässige Parteigeist, der, durch die bekannten Eisenbahnfehden hervorgerufen, Lenzburgs öffentliches Leben bedroht habe und immer noch bedrohe, wenigstens unter den Herren und Freunden der Bibliotheksgesellschaft nicht zum Durchbruch gekommen sei. Er warnte vor «Schnorrenwagnerei und Phrasenmacherei», welche der innern Entwicklung und dem Fortschritt hemmend entgegenständen, und schloß in der Hoffnung, daß dieser Geist der Zwietracht wenigstens die gesellschaftlichen Bande innerhalb der Bibliotheksgesellschaft nicht zu lockern vermöge. Zwei Jahre später war die Zahl der Teilnehmer an der Jahresversammlung von 23 auf 12 gesunken, und der Präsident verzichtete auf eine Präsidialansprache, sondern ging sofort auf die laufenden Vereinsgeschäfte ein. An Martini 1877 hielt Pfarrer Juchler einen Vortrag über lyrische Poesie, 1878 leitete Fürsprech Bertschinger als interimistischer Präsident die Jahresversammlung in Anwesenheit von 14 Mitgliedern. Auch in den folgenden Jahren war die Teilnehmerzahl immer klein, Präsidialansprachen mit ihren Überblicken über das nahe und ferne Geschehen im abgelaufenen Vereinsjahr fanden nicht mehr statt; falls überhaupt ein Vortrag gehalten wurde, so wählte man unverfängliche literarische oder naturkundliche Themen. Die Lenzburger verlernten es immer mehr, ein offenes Gespräch über aktuelle Probleme miteinander zu führen.

Zu einer weitem Spaltung innerhalb der Einwohnerschaft kam es in dem Augenblick, als die Lösung der Garantieschuld aktuell wurde. Es bestand nie eine gesetzliche, sondern allenfalls eine moralische Pflicht zur Einbeziehung von Ortsbürgergut für die Schuldenzahlung an die Einwohnergemeinde. Moralische Pflichten sind nun aber bekanntlich Ermessensfragen. Daher schieden sich hier die Geister innerhalb des Kreises der ehemaligen Rekursiten: Ein größerer Teil war nolens volens bereit, die unter den Städten mit Hilfe der kantonalen Regierungen und später auch des Bundes ausgehandelten drückenden Zahlungsverpflichtungen mit Verwendung von Ortsbürgergut anzunehmen. Ein kleinerer Teil steuerte einen härteren Kurs. Man kann diesen Opponenten eine gewisse logische Konsequenz ihrer Haltung nicht absprechen: Zahlreiche Rekurse der Lenzburger Minorität waren an die Regierung gelangt. In diesen Schreiben war den Behörden immer und immer wieder vorgerechnet worden, daß die Nationalbahn nicht rentieren könne

176 Vgl. dazu die Unterschriftenbogen zu den Rekursen.

und es daher unweigerlich zu einem Zusammenbruch mit katastrophalen finanziellen Folgen für die Garantiestädte kommen müsse. Die Regierung jedoch hatte alle diese Warnungen in den Wind geschlagen, die Rekurse abgewiesen. Und nun präsentierte dieselbe Regierung Lösungsvorschläge, welche auch das Ortsbürgergut ganz beträchtlich in Anspruch nahmen. Es ist menschlich begreiflich, daß darob einer Anzahl Ortsbürger die Galle hochkam, aber die ohnehin schwierige Lösung der Garantieschuld wurde dadurch noch schwieriger. Fidel Villiger führte in dieser letzten Phase des Nationalbahnabenteuers gleichsam einen Zweifrontenkrieg: Nach außen mußte er die Interessen der Gemeinde vertreten und für diese möglichst tragbare Zahlungsmodalitäten aushandeln, gegen innen hatte er diese mühsam ausgehandelten Beschlüsse im Gemeinderat und in den Gemeindeversammlungen in zäher Aufklärungsarbeit durchzubringen.

Als die Finanzlage der Nationalbahn immer mehr der Katastrophe zutrieb, befanden sich von dem Neun-Millionen-Obligationen-Anleihen insgesamt für 3,5 Millionen Titel im Besitz der Stadt Winterthur. Der Betrag entsprach der von Winterthur übernommenen Garantiequote von $\frac{7}{18}$ des Gesamt-Anleihe. Winterthur ließ diese Obligationen 1881 beim Pfandbuchführer des Schweiz. Eisenbahndepartementes annullieren, womit sein Anteil an der Garantiepflicht erfüllt war. Nach Abzug dieses Betrages und einer Konkursdividende von 8,2 % blieben noch rund 5 Millionen Franken ungedeckt. Diese mußten vertragsgemäß durch die drei aargauischen Garantiestädte verzinst und auf den Verfalltag zurückbezahlt werden. Obwohl Winterthur seinen Garantieanteil selbst übernommen hatte, bestand weiterhin nach außen die solidarische Garantiepflicht aller vier Städte. Winterthur wurde von den Obligationären daher zur Einlösung der verfallenen Zinscoupons von 1878 bis 1881 gezwungen. Nach zürcherischem Recht war das auch während eines Konkursverfahrens möglich. Selbstverständlich versuchte Winterthur sofort, zuerst gütlich,¹⁷⁷ dann auf dem Rechtsweg, die für die drei aargauischen Garantiestädte bezahlten Zinsbeträge zurückzufordern.¹⁷⁸ Die drei aargauischen Garantiestädte erklärten, daß nach aargauischem Gesetz ein Bürge zu einer Zahlung erst verpflichtet sei, wenn die

177 Für Lenzburg z. B.: StL III A 72, S. 47, 14. 2. 1879 fordert Fürsprech Haller von Brugg, als Vertreter der Stadt Winterthur, für bezahlte Zinsen Fr. 55 275.– usw.

178 Für Lenzburg z. B. StL III A 72, S. 70, 7. 3. 1879: Gegen Betreibung von Fürsprech Haller in Brugg namens der Gemeinde Winterthur gegen Einwohnergemeinde Lenzburg um Fr. 55 275.97 samt Zins seit 15. 12. 1878 à 5 % wird Rechtsvorschlag erhoben.

Zahlungsunfähigkeit des Schuldners durch den beendeten Geldstag erwiesen sei.¹⁷⁹ Dieser Rechtsstandpunkt wurde auch vom Bezirksgericht und vom Obergericht geschützt, so daß Winterthur selber in die größte Bedrängnis geriet.¹⁸⁰

Im März 1881 wurde die Liquidation der Nationalbahn durch das Bundesgericht als abgeschlossen erklärt.¹⁸¹ Nun beginnen sich die Betreibungen gegen die Garantiestädte zu häufen: Schon am 18. April wird die Einwohner-

Liquidation der **Schweiz. Nationalbahn.**

Die Masseverwaltung bringt **Samstag den 14. Mai l. Mts.**, von Vormittags 8 $\frac{1}{2}$ Uhr an, im vormaligen Verwaltungsgebäude der Nationalbahn auf öffentliche Versteigerung:

6 Stehpulte, darunter 3 mit Aufsatz und Schubladen, 2 tannene zweithürige Kasten mit Fächern, 9 Tische, darunter 7 mit Schubladen, 1 Aktenkasten, 4 Aktengestelle, 12 Rohrseffel, 1 Holzseffel, 2 gepolsterte Drehstühle, 1 Kassenschrank mit Cassette, 1 Bureaubarriere, 1 Billetkasten, 3 Copirpressen, 2 Schirmgestelle, mehrere Papierkörbe, Wasserschüsseln, Wasserflaschen, Trinkgläser, Kerzenstöcke, Zündholzsteine und -büchsen, Aschenbecher, Datumzeiger, Kleiderhaken, Thermometer, Spucknapfe, Aktenmapper, Schreibunterlagen, mechanische Farbenstempel, diverse andere Stempel, Aktenthalter, Nummerateur, Datumstempel, Papierscheeren, Plombirzange mit Stempel und Plomben, Coupirzange, Geldtasche, Kleiderbürsten, Briefwaage, Tintenfüßer, Radirmesser, Planbeschwerer, Briefbeschwerer, Lineale, Falzbeine, Federhalter, Staubbürste, Plumeau, Kartonschachteln.

Winterthur, den 9. Mai 1881.

Der Masseverwalter der Schweiz. Nationalbahn:
Färlocher.

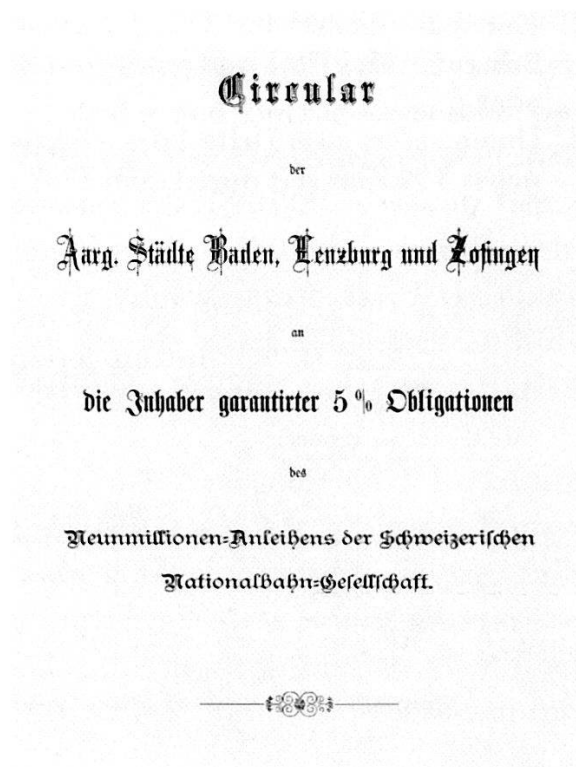
Abbildung 14: Annonce über die Liquidation der Schweizerischen Nationalbahn am 14. Mai 1881

179 StL III A 71, S.210, 7.8.1878: Bericht an das Advokaturbüro Honegger und Zuppinger über diese aargauische Rechtslage durch den Gemeinderat Lenzburg.

180 Vgl. dazu STA RRP 1881, Nr. 2439, 2.12.1881: Bericht über Konferenz der Aargauer mit der Zürcher Regierung, wonach Winterthur für einen Teil der betr. Zinscoupons nicht nur betrieben, sondern auch für seine Revenuen (Gas- und Wassereinrichtungen) mit Sequester belegt worden ist.

181 StL III U 12.

Abbildung 15: Titelblatt der Offerte
der vier Garantiestädte an die Inhaber
des Neun-Millionen-Anleihe



gemeinde Lenzburg durch die politische Gemeinde Winterthur für Fr. 129 717.45 mit Zins à 5 % seit dem 31. Oktober 1880 betrieben,¹⁸² am 28. April folgt die Bank für Elsaß-Lothringen in Straßburg mit Fr. 709 000.— nebst Zins à 5 % seit dem 1. Mai 1880.¹⁸³ Zum Geldstag kommt es infolge der Intervention der Regierung nicht. Die drei aargauischen Städte beschließen, zusammen Recht vorzuschlagen und gemeinsam vorzugehen. Zofingen regt an, Wege zu einer gütlichen Verständigung zwischen Gläubigern und Schuld- nern zu suchen.¹⁸⁴ Nach langen Beratungen, in die sich auch die Regierungen von Zürich und Aargau unter Leitung von Bundesrat Welti einschalten, kommt schließlich im Mai 1882 ein Vertragsentwurf zustande.¹⁸⁵ Nachdem Winterthur seine Quote der Nationalbahnobligationen eingelöst hatte, be- trug der Rest inklusive des verfallenen Zinses noch Fr. 5 480 000.—. Es wurde nun den Gläubigern vorgeschlagen:¹⁸⁶

182 Ebenda.

183 Ebenda.

184 StL III A 74, S. 246 ff., 13. 7. 1881.

185 StL III A 75, S. 184 ff., 19. 5. 1882, Rapport Villiger.

186 StL III U 11, Memorial des Aarg. Regierungsrates, S. 14.

- 116

Die Ausführung dieses Anerbietens sollte ermöglicht werden durch Verzicht der Stadt Winterthur auf die Rückforderung der vorschussweise bezahlten Zinsen, im Betrag von rund Fr. 510 000.–, und einen Betrag derselben Gemeinde von Fr. 230 000.–, sowie durch Beiträge der Ortsbürgergemeinden Baden, Lenzburg und Zofingen von insgesamt Fr. 2 590 000.–, wovon Lenzburg und Baden je Fr. 580 000.–, Zofingen aber Fr. 1 430 000.– zu übernehmen hätten. Der Staat Aargau hätte bis zur Tilgung am 1. Mai 1944 einen jährlichen Betrag von Fr. 25 000.–, die maximale regelmäßig auszahlbare Kompetenzsumme ohne eine Volksabstimmung, bezahlt, was einer Barleistung von Fr. 543 000.– entsprachen hätte.

Dieser Vertragsentwurf, wonach die Ortsbürgergemeinde Lenzburg Fr. 580 000.– zahlen sollte, stieß bei einer Minorität auf hartnäckigen Widerstand.^{186a} Erst nachdem der Regierungsrat gedroht hatte, er wäre, falls Lenzburg auf der Nichtgenehmigung des Vertrages zwischen den Garantiestädten beharre, genötigt, beim Großen Rat die Staatsadministration über die Einwohnergemeinde Lenzburg zu beantragen, kam die Vertragsunterzeichnung zustande.¹⁸⁷

Indessen scheiterte diese außergerichtliche Verständigung zwischen den Garantiestädten und den Obligationengläubigern. Wohl hatten sich innerhalb der festgesetzten Frist rund zwei Drittel (total 3 620 500) der Obligationäre einverstanden erklärt, aber eine Gruppe elsässischer Obligationäre war fest entschlossen, dem Arrangement nicht beizutreten, sondern sowohl die Garantiestädte zum Konkurs zu betreiben als auch gleichzeitig deren Ortsbürgergemeinden, die beteiligten Banken und die Aargauische Regierung ins Recht zu fassen.¹⁸⁸

Nachdem die Konversion des Obligationenanleihens gescheitert war, liefen die Konkursgesuche gegen die Garantiestädte weiter. Im Oktober 1882 lagen der Regierung die Urteile der Bezirksgerichte Lenzburg und Baden vom 14. resp. 19. September über die von Winterthur gestellten Geldstagbegehren vor. Beide Bezirksgerichte hatten über die Gemeinden die gerichtliche Liquidation erkannt. Es wurde an das Obergericht rekuriert.¹⁸⁹

Inzwischen suchte man nach einer weiteren Lösung des Schuldenproblems. Eine Konferenz mit Bundesrat Welti kam zum Schluß, daß nach dem Scheitern eines außergerichtlichen Übereinkommens nur noch eine Vollzahlung der Gläubiger in Frage komme. Welti stellte in Aussicht, daß die

186a StL III A 75, Monat Juni, *passim*.

187 StL III A 75, S. 211, 7. 6. 1882.

188 STA RRP, Nr. 1745, 6. 9. 1882.

189 Ebenda, Nr. 1933, 2. 10. 1882.

Mitglieder des Bundesrates geneigt wären, der Bundesversammlung zur Durchführung eines neuen Zahlungsprogramms vorzuschlagen, ein Bundesdarlehen von insgesamt zwei Millionen zu einem niedrigen Zinsfuß und langer Amortisationszeit zur Verfügung zu stellen, wobei aber Kantone und Gemeinden zusätzlich aufbringen müßten, was noch zur Effektivierung der Vollzahlung der Obligationäre nötig sei.¹⁹⁰

Während der Kanton Zürich sofort die Bereitschaft zu einer Mehrleistung aussprach, erklärte sich die Aargauer Regierung zur Übernahme weiterer Zahlungsverpflichtungen außerstande.¹⁹¹ Eine Rückfrage bei den drei beteiligten Garantiestädten ergab ebenfalls ein negatives Resultat. Der Lenzburger Bericht führte überdies aus, man sei in Lenzburg der Sache müde, die Stimmung verschlechtere sich von Tag zu Tag, der Gemeinderat dürfe es nicht einmal mehr wagen, das Thema «Nationalbahngarantie» an einer Gemeindeversammlung anzuschneiden.¹⁹² Weil die Abgeordneten aller drei Städte auf das bestimmteste erklärten, es bestehe keinerlei Aussicht, daß ihre Gemeinden zusätzliche Leistungen erbringen könnten, verlangte der Regierungsrat einen schriftlichen detaillierten Bericht über die Vermögensverhältnisse jeder Garantiestadt. Sie dienten ihm als Grundlage für ein ausführliches Memorial an den schweizerischen Bundesrat.¹⁹³ Darin wird zunächst in einem historischen Teil die Entwicklung der ganzen Nationalbahnangelegenheit ausführlich dargelegt. Die intellektuelle Schuld für das mißglückte Unternehmen falle auf die Urheberin, auf Winterthur, zurück. Ausführlich wird ferner erläutert, daß Ortsbürgergemeinden und Einwohnergemeinden nach aargauischer Gesetzgebung zwei ganz verschiedene Rechtssubjekte seien. Ortsbürgergemeinden verträten das bleibende, fest ansässige Element in den Gemeinden. Sie seien in der Regel durch Besitz, Familienbände und andere Verhältnisse an die Gemeinde gebunden und für kühne Unternehmungen wenig empfänglich. Einwohnergemeinden dagegen, an welchen auch Männer teilnehmen könnten, denen es leicht falle, anderswo ein Heim zu suchen, seien eine kühnere, beweglichere, ja fortschrittlichere, aber auch sorglosere Körperschaft. Die Protagonisten der Nationalbahn hätten sich daher, um einer günstigen Beschlußfassung sicher zu sein, mit dem Gesuch um Übernahme der Garantie an die Einwohnerge-

190 STA RRP 1883, Nr. 9, 3. 1. 1883.

191 Ebenda, Nr. 3, 3. 1. 1883 und Nr. 19, 5. 1. 1883.

192 Ebenda, Nr. 19, 5. 1. 1883.

193 StL III U 11, Memorial des Regierungsrathes des Kantons Aargau an den hohen schweizerischen Bundesrath betreffend die Garantieverpflichtungen der Einwohnergemeinden Baden, Lenzburg und Zofingen vom 5. Februar 1883.

meinden wenden müssen. In Lenzburg und Baden hätten bedeutende Minderheiten bestanden, welche bis aufs äußerste und durch alle Instanzen hindurch gegen die Übernahme durch die Einwohnergemeinde gekämpft hätten. Sie hätten zum größten Teil aus Ortsbürgern bestanden. Der Bericht geht auch auf das grelle und unbegreifliche Mißverhältnis in der Verteilung der Anteile zwischen Winterthur und den drei aargauischen Städten ein. Winterthur, eine Stadt mit viel größerer Einwohnerzahl und Steuerkraft,¹⁹⁴ reich an Industrie und Handel, trage $\frac{7}{18}$ des Risikos, die drei aargauischen Kleinstädte dagegen $\frac{11}{18}$. Obwohl die Ortsbürgergemeinden rechtlich nicht zur Schuldentilgung der Einwohnergemeinde verpflichtet seien, hätten sie auf freiwilliger Basis Angebote gemacht, die ganz empfindliche Einbußen des Ortsbürgergutes bedeuteten. Die drei Kleinstädte seien absolut außerstande, den rechtlich geschuldeten Betrag von 5 480 139 Franken zu bezahlen. Deshalb plädierte der Regierungsrat für eine gerechtere, den tatsächlichen finanziellen Verhältnissen Rechnung tragende Verteilung der Garantiepflicht zwischen Winterthur und den übrigen Garantiestädten.

Daraufhin verlangten die Zürcher eine eidgenössische Expertise über die Steuer- und Finanzverhältnisse der vier Städte. Zunächst verhielt sich der Aargau diesem Begehren gegenüber ablehnend, gab dann nach und brachte auch die drei Städte zum Einlenken. Die gewählte Expertenkommission, bestehend aus den Ständeräten A. Scheurer aus Bern und A. Bory aus Coppet sowie Nationalrat J. Zemp aus Entlebuch, dem späteren Bundesrat, führte im Herbst 1883 an Ort und Stelle eingehende Untersuchungen aus. Im Expertenbericht¹⁹⁵ werden die von den beiden Kantonen bisher angebotenen Leistungen als ungenügend beurteilt. Die Haltung der aargauischen Regierung, als sie von den Minderheiten der Gemeinden vergeblich zur Ausübung ihres Aufsichtsrechtes angerufen worden sei, müsse als irrtümlich und verfehlt bezeichnet werden. Nachdem nun die kantonalen Organe zu den Fehlern und Irrtümern, aus denen die gegenwärtige Kalamität entstanden sei, ein Wesentliches beigetragen hätten, obliege den Kantonen auch die moralische Pflicht, die Folgen tragen zu helfen. Es liege auch im politischen Interesse der Kantone als Staatswesen, dazu beizutragen, daß bedeutende Gemeinden nicht dem ökonomischen Ruin verfallen würden. Ja, die nachteiligen Folgen eines Konkurses der Gemeinden würden sich sogar auf die ganze

194 Winterthur 13 595 Einwohner; Baden 3 643 Einwohner; Lenzburg 2 742 Einwohner und Zofingen 4 439 Einwohner, lt. Memorial S. 35.

195 StL III U 11: Bericht der für Untersuchung der Finanzlage der Garantiestädte für das Nationalbahn-Anleihen von 9 Millionen ernannten Experten-Kommission an den hohen Bundesrath vom 15. Oktober 1883.

Schweiz ausdehnen. Darüber hinaus habe die Angelegenheit auch einen internationalen Charakter: Ein großer Teil der Obligationen befänden sich im Ausland, namentlich in Elsaß-Lothringen und in einigen staatlich verwalteten deutschen Landesfonds. So könnten im Konkursfall möglicherweise vom Ausland her diplomatische Schritte eingeleitet werden, was die Bundesbehörden in eine höchst unangenehme Lage bringen dürfte. Deshalb habe auch der Bund Veranlassung, sich der Sache anzunehmen. Kritisiert wird im Bericht ferner der Prospektbetrug des ehemaligen Verwaltungsrates der Nationalbahn und der Emissionsbanken, hätten diese doch auf den Subskriptionsprospekten für das Neun-Millionen-Anleihen irreführenderweise von «Städtegarantie» statt korrekterweise von «Einwohnergemeindegarantie» gesprochen. Dagegen werden die bereits früher freiwillig offerierten Leistungen der drei Ortsbürgergemeinden¹⁹⁶ als genügend erachtet; nach Meinung der Experten könne den Ortsbürgergemeinden über das von ihnen bereits Angebotene hinaus nicht noch mehr zugemutet werden. Abschließend kommt der Expertenbericht zu folgendem Schluß: Rein rechtlich betrachtet sei die mit den verfallenen Zinsen nunmehr auf Fr. 6 058 800 angewachsene Nationalbahnschuld von den drei Garantiestädten zu bezahlen und zwar im Verhältnis: Lenzburg und Baden je Fr. 1 652 400 und Zofingen Fr. 2 754 000. Dazu wäre Winterthur, das seine Schuldverbindlichkeit abgelöst habe, berechtigt, die eingelösten Coupons im Betrag von Fr. 525 000 von den aargauischen Städten zurückzufordern. Die Ortsbürgergemeinden Baden, Lenzburg und Zofingen seien rechtlich nicht verpflichtet, an der Garantieschuld mitzutragen. Auch den beiden Kantonen obliege rechtlich keine Zahlungspflicht. In bezug aber auf die Leistungsfähigkeit würde allein die 5%ige Verzinsung der Schuldsomme von Fr. 6 058 000 jährlich ohne jede Amortisation Fr. 302 940 erfordern. Dazu müßten die Steuern beinahe verdoppelt werden. Die Experten halten eine solche Steuerbelastung auf die Dauer für unmöglich. Ihr Lösungsvorschlag lautet: Winterthur übernimmt in Abweichung von der Verteilung im Garantievertrag eine den tatsächlichen Verhältnissen entsprechende Quote, und die aargauischen Ortsbürgergemeinden, als auch die beiden Kantone, beteiligen sich an der Schuldentilgung. Was schließlich eine mögliche Bundeshilfe betrifft, befürworten die Experten keineswegs eine Teilschuldenübernahme, sondern allenfalls ein langfristiges Darlehen.

196 Ortsbürgergemeinden Baden und Lenzburg je Fr. 580 000.– = 42 % des auf die Einwohnergemeinde fallenden Garantiekapitals. Zofingen Fr. 1 430 000.– = 52,5 % jener Schuld, Expertenbericht S. 70, 74 f. und 78.

Aufgrund dieses Expertenberichtes schlug der Bundesrat den eidgenössischen Räten die Gewährung eines langfristigen Darlehens im Betrag von 2,4 Millionen zu einem günstigen Zinsfuß vor. Während der Verhandlungen in Bern wird die ganze Nationalbahn-Affaire in der in- und ausländischen Presse breit ausgeschlachtet. Der Zorn der Zeitungsschreiber richtet sich nicht so sehr gegen die Garantiestädte, sondern vielmehr gegen die aargauische Regierung.¹⁹⁷ Im Nationalrat spricht sich der ehemalige Experte, Dr. Zemp, als Sprecher der Kommissionsminderheit gegen eine Bundeshilfe aus. Er erklärt:¹⁹⁸ Vor allem der Kanton Aargau befinde sich in einer beneidenswerten Lage. Er gehöre zu den fruchtbarsten und gewerbereichsten der Schweiz, besitze ein reines Staatsvermögen von über 200 Millionen Franken, beziehe keine Staatssteuern, besitze endlich annähernd 250 km Eisenbahnen, für welche er eintausend Franken (nämlich für eine Nationalbahnaktie! H. N.) ausgelegt habe, während ihm dagegen für Abänderung des Nordostbahn-Trassees unter Preisgabe Lenzburgs 700 000 Franken in den Schoß gefallen seien. – Die aargauische Deputation dagegen verteidigt die Garantiestädte und den Kanton Aargau. Nationalrat Riniker hält nicht nur vor dem Nationalrat eine flammende Verteidigungsrede für den Heimatkanton,¹⁹⁹ sondern weist auch darauf hin, daß das Verhalten des Bundes selbst zu Entstehung und Verlauf der Kalamität nicht unwesentlich beigetragen habe.²⁰⁰

Die Vorlage wurde durch Bundesbeschluß vom 21. Dezember 1883 genehmigt. Vom Bundesanleihen bekam der Kanton Zürich für Winterthur 800 000 Franken, der Kanton Aargau insgesamt 1 600 000 Franken, davon erhielten: Lenzburg Fr. 410 000, Baden Fr. 550 000 und Zofingen Fr. 640 000. Das Bundesdarlehen war an die absolute Bedingung geknüpft, daß die Ortsbürgergemeinden ihre früher gemachten Zahlungsversprechen erneuerten. Der Kanton Aargau hatte 550 000 Franken beizusteuern. Er erhob zu diesem Zweck eine Anleihe, die durch jährliche Zins- und Amortisationsquo-

197 So regte z. B. die Basler Handelszeitung an, man sollte die Annahme von Banknoten der Aarg. Bank solange verweigern, bis der Aargau in der Sache so handle, wie es die Schweizerehre und der inländische Kredit erheischten. Zit. nach: Mittler, o. c., S. 71.

198 StL III U 11, Nationalbahn-Garantie, Verhandlungen des Nationalrathes über die Frage der Nationalbahn-Garantie vom Dezember 1883, S. 17.

199 StL III U 12, Rede des Herrn Nationalrath Riniker in der Nationalbahngarantiefra ge am 14. Dezember 1883 in Bern, Druck von J. H. Oechsli, Lenzburg.

200 S. Anmerk. 198, S. 25.

ten von 25 000 Franken rückzahlbar war. Der Große Rat stimmte dem Vorhaben durch Dekret vom 8. Februar 1884 zu.

Die Rückzahlung des Bundesdarlehens erfolgte in 51 jährlichen Amortisationsquoten, deren erste am 1. Mai 1885 und letzte 1935 fällig waren. Der Zinsfuß betrug 2½ % zuzüglich 1 % Amortisation. Für Lenzburg betrug die jährliche Quote 14 350 Franken. Die Jahresquoten waren durch die Gemeindeämter unaufgefordert jeweils auf den 24. April der Aargauischen Staatskasse abzuliefern, die sie gesamthaft nach Bern weiterleitete. Nachdem im Jahr 1901 infolge freihändigen Ankaufs das ganze Nordostbahnnetz an den Bund übergegangen war, reichten die drei Garantiestädte über die Aargauer Regierung dem Bund ein Gesuch um Erlaß des Restes der Darlehensschuld ein, wurden jedoch abgewiesen.²⁰¹ Schon 1896 hatten die drei Garantiestädte das Begehren gestellt, der Zinsfuß sei analog der allgemeinen Zinsfußsenkung zu reduzieren. Die Bundesversammlung lehnte entgegen dem bundesrätlichen Antrag das Begehren ab.²⁰² Erst nach einigen weiteren Vorstößen wurde der Zinsfuß der jährlichen Amortisationsquote nach 1904 um 1 % reduziert.²⁰³

Doch bevor das Bundesdarlehen in Kraft treten konnte, galt es noch eine letzte schwere Hürde zu nehmen. Während die Gemeinderäte aller drei Aargauer Städte der Regierung erklärt hatten, daß die Einwohnergemeindeversammlungen voraussichtlich zustimmende Beschlüsse zur vereinbarten Schuldentilgung fassen würden, gab es innerhalb der Ortsbürgergemeinde von Baden²⁰⁴ und Lenzburg eine oppositionelle Strömung. Die offerierten Beträge der beiden Ortsbürgergemeinden anläßlich der Konversionsofferte von 1882 hatten sich offenbar – was, soviel ich sehe, zumindest aus den Lenzburger Ratsprotokollen nicht ersichtlich ist –²⁰⁵ lediglich als verzins-

201 StL III U 11, Bericht der nationalrätlichen Kommission betreffend Erlaß der sog. Nationalbahngarantieschuld, 31. 5. 1904.

202 Ebenda.

203 StL III U 11, Gutachten betreffend die Nationalbahnschuld. An den hohen Regierungsrat des Kantons Aargau, H. Kinkelin, Basel 23. 9. 1902; ebenda: An die Mitglieder der schweiz. Bundesversammlung sig. die Aargauer Stände- und Nationalräte und die Gemeindeamänner Reusser/Baden, Villiger/Lenzburg, und Kunz/Zofingen, Aarau, 15. 2. 1904.

204 Zu Baden vgl. Mittler, o. c., S. 72 f.

205 In den Stadtratsprotokollen ist immer von «Zahlungen» der Ortsbürgergemeinde die Rede; wie die eidgenössischen Experten war ich der Meinung, es handle sich um Zahlungen à fonds perdu, erst beim Studium der Regierungsratsprotokolle im Staatsarchiv ist mir der wahre Sachverhalt bewußt geworden (H. N.).

liche und rückzahlungspflichtige Darlehen der Ortsbürgergemeinde an die Einwohnergemeinde verstanden, und nun sollten diese Beträge à fonds perdu geleistet werden.²⁰⁶ Beide Gemeinden schickten Abordnungen nach Aarau zu einem Gespräch mit der Regierung. Sie wurden vom Landammann ernstlich ermahnt, vor Abhaltung der Gemeindeversammlungen noch Vorversammlungen zu veranstalten und dabei namentlich den Opponenten die große Verantwortung zum Bewußtsein zu bringen, die sie durch renitentes Verhalten übernehmen würden.²⁰⁷ Schließlich konnten die beiden Gemeinderäte die Regierung informieren, die Ortsbürgergemeindeversammlungen hätten die ihnen zugemutete Kapitalleistung von 580 000 Franken bedingungslos und definitiv zugesichert. Der Bundesrat wurde davon in Kenntnis gesetzt, der sich seinerseits glücklich schätzte, «eine mit so großen Schwierigkeiten verbundene Angelegenheit zu einem für die Ehre der Schweiz und die vaterländischen Interessen gedeihlichen Abschluß gebracht zu sehen.»²⁰⁸

Die Liquidierung der aus der Nationalbahnkatastrophe resultierenden Schuldenlast war nicht nur für die Garantiestädte, sondern auch für viele Gemeinden, die sich am Bahnunternehmen beteiligt hatten, ein Riesenproblem. Am allerschlimmsten betroffen war wohl Mellingen. Das 850 Einwohner zählende Städtchen war mit total 420 000 Franken an der Nationalbahn beteiligt und mußte zur Deckung seiner Schulden seinen ganzen Besitz an Wald und Kulturland der Aargauischen Bank abtreten. Diese verkaufte den Wald dem Kanton und das Kulturland einem Konsortium, das den Grundstückbesitz später parzellenweise an Interessenten veräußerte.

Die Einwohnergemeinde Lenzburg wies im Jahre 1883 – abgesehen von den aus der Obligationengarantie erwachsenen Zahlungsverpflichtungen – Schulden von insgesamt Fr. 638 000²⁰⁹ auf. Gläubigerin verschiedener Anleihen von insgesamt Fr. 512 000 war die Hypothekar- und Leihkasse Lenzburg, während der Restbetrag von Fr. 126 000 bei der Ortsbürgergemeinde Lenzburg aufgenommen worden war. Die Anleihen hatten größtenteils

206 STA RRP 1884, Nr. 151, 24. 1. 1884.

207 Ebenda, Nr. 342, 20. 2. 1884.

208 Ebenda, Nr. 430, 7. 3. 1884. Antwortschreiben des Schweiz. Bundesrates an die Aargauer Regierung.

209 StL III U 11, Bericht der Expertenkommission an den hohen Bundesrat vom 15. Oktober 1883, S. 41.

(Fr. 580 000) zur Aktienzeichnung und Nachsubventionierung der Nationalbahn gedient. Zur Begleichung aller Nationalbahnschulden schlossen 1885 Einwohner- und Ortsbürgergemeinde Lenzburg mit der Allgemeinen Creditbank in Basel einen Vertrag über ein Prämien-Anleihen ab.²¹⁰ Der Kanton Aargau übernahm die Staatsgarantie für dieses in 25 000 Obligationen à Fr. 40 aufgeteilte Anleihen, d.h. er garantierte sowohl die Zahlung des jährlichen Prämienbetrages²¹¹ gemäß dem vom Gemeinderat Lenzburg vorgelegten Verlosungsplan als auch die Rückzahlung des Kapitalbetrages von Fr. 600 000 nach 60 Jahren.²¹² Als Sicherheit für diese Staatsgarantie mußten dem Kanton die ortsbürgerlichen Liegenschaften und Waldungen im Schätzungswert von insgesamt Fr. 1 192 492 durch Pfandbrief verschrieben werden.²¹³ Für die Kapitalrückzahlung im Jahr 1945 mußte ein Amortisationsfonds geschaffen werden, in welchen Einwohner- und Ortsbürgergemeinde im Solidarverband jährlich auf den 20. Juli ihre Einzahlung zu leisten hatten.²¹⁴ Die Verwaltung dieses Amortisationsfonds wurde nach dem Wunsch des Gemeinderates der Hypothekar- und Leihkasse Lenzburg übertragen.²¹⁵

Die der Ortsbürgergemeinde wie der Einwohnergemeinde zugedachten Opfer waren schwer. Bisher hatte die Ortsbürgergemeinde Lenzburg keine Schulden. Dagegen hatte sie für die drei Anleihen der Einwohnergemeinde von ursprünglich Fr. 540 000, Fr. 100 000 und Fr. 50 000 bereits ihre Waldungen verpfändet.²¹⁶ Für 1884 wurden Einnahmen von insgesamt Fr. 27 112.70

210 StL III A 78, S. 87, 27. 3. 1885 und STA RRP 1885, Nr. 435, 10. 3. 1885.

211 Ein Beispiel, wie kompliziert rein technisch die Abwicklung des Zahlungsverkehrs vor rund 100 Jahren war, zeigt folgender Ratsprotokolleintrag: «Die Creditbank beklagt sich, daß die Gemeindeverwaltung Lenzburg ihre Zahlungen für gezogene Prämienlose in verschiedenen Geldsorten, namentlich in Silber, schieke und den Wert auf den Sendungen voll deklarieren. Die Bank wünscht Vergütung in Banknoten oder Gold und bloß eine Deklaration von Fr. 100.—. Es kann aber der Gemeindeverwaltung nicht vorgeschrieben werden, wie die Zahlungen zu leisten seien, sobald solche in gesetzlich cursfähigen Valoren erfolgen und sie jeweilen diejenigen wieder verausgaben muß, welche ihr einbezahlt wurden, und weil eine Auswechslung in Banknoten bisweilen ohne verhältnismäßig großen Zeitaufwand kaum möglich wäre, wird beschlossen, es könne auf ein derartiges Verlangen nicht eingetreten werden.» StL III A 80, S. 82 f., 29. 4. 1887.

212 STA RRP 1885, Nr. 1044, 19. 6. 1885.

213 Ebenda, Nr. 705, 30. 4. 1885 und StL D^A 5, S. 14 f., 17. 1. 1885.

214 Ebenda, Nr. 1925, 3. 11. 1885.

215 Ebenda.

216 StL III U 11, Bericht der bundesrätlichen Expertenkommission vom 15. 10. 1883, S. 44.

berechnet.²¹⁷ Die Ausgaben wurden mit Fr. 43 900.75 budgetiert.²¹⁸ Daraus resultierte ein Ausgabenüberschuß von Fr. 16 788.05. Die Mehrausgaben von rund Fr. 17 000 sollten durch Erträge der Waldungen gedeckt werden, wodurch sich der bisherige Bürgernutzen auf die Hälfte reduzierte. Bei einer 1 %igen Amortisation der Fr. 580 000 sollte diese Schuld nach Ablauf von 39 Jahren getilgt sein.

Ebenso schwer wie der finanzielle Aderlaß wog aber auch der Verlust der Handlungsfreiheit: Alle nicht öffentlichen Zwecken dienenden Gebäude, Grundstücke und Waldungen waren auf Jahrzehnte hinaus verpfändet; wollte die Ortsbürgergemeinde etwas veräußern, so mußte sie fortan immer zuerst die Einwilligung des Pfandinhabers, der aargauischen Regierung, einholen.²¹⁹

Einschneidend waren auch die Konsequenzen für die Einwohnergemeinde. Lenzburg hatte 1882 total Fr. 90 000 Gemeindesteuern bezogen.²²⁰ Nach der Übernahme der Garantieschuld wurde ein Ausgabenüberschuß von Fr. 103 519.03 budgetiert. Dazu reichte der frühere Steuerbezug nicht mehr aus. Der Gemeinderat budgetierte pro 1884 eine Erhöhung von ca. 25 %, vorausgesetzt, daß das zu versteuernde Vermögen sich nicht vermindere.²²¹ Diese massive Steuererhöhung führte zur Bevölkerungsabwanderung. Während die Einwohnerzahl von 1860–1880 von 2069 auf 2731 Personen gestiegen war, sank sie von 1880–1888 um 274 Personen, noch im Jahr 1900 war sie um 45 Personen niedriger als zwanzig Jahre zuvor.²²² Die Wirtschaft stagnierte, öffentliche Bauaufgaben mußten unter erschwerten finanziellen Bedingungen realisiert werden.²²³ Auch für den einzelnen Ein-

217 Bericht und Antrag des Gemeinderates Lenzburg an die Ortsbürger von Lenzburg vom 14.2.1884. Zins vom Kapitalbestand à 4½ % = Fr. 22 069.25, Pacht- und Mietzinserträge Fr. 4994.95, Konzessionen und Verschiedenes Fr. 48.50.

218 Ebenda: Besoldungen Fr. 4232.55, Steuern und Rückerstattungen und Verschiedenes Fr. 3418.20, Verzinsung der der Ortsbürgergemeinde zugemuteten Fr. 580 000.– à 4½ % = Fr. 26 100.–, Amortisation dieser Schuld 1 % = Fr. 5800, Bauamtsverwaltung Fr. 4350.–.

219 Beispiel: Verkauf des Dossenwaldes in der Gemeinde Gränichen s. STA RRP 1890 nach dem Register.

220 StL III U 11, Bericht Expertenkommission vom 15.10.1883, S.57: Vermögenssteuer Fr. 54 500.–, Einkommenssteuer Fr. 35 500.–. Zum Vergleich: Gemeindesteueranteil Lenzburg gemäß Jahresabschluß 1988: natürliche und juristische Personen inklusive Aktien- und Quellensteuer Fr. 13 823 680.– (lt. Mitteilung Steueramt Lenzburg).

221 Bericht und Antrag Gemeinderat vom 14.2.1884.

222 Walter Irmiger, 100 Jahre Hypothekarbank Lenzburg, S.30, Lenzburg 1968.

223 Vgl. dazu: StL III A 85, S.18, 15.1.1892: «Bei Eingabe des Gesuches an den Bundesrat sind für Lenzburg besonders folgende Punkte hervorzuheben: Schulhausneubau und Erstellung einer Turnhalle, Gefängnisbauten, Friedhoferweiterung, Straßenkorrekturen, Steuerverhältnisse und rückläufige Einwohnerzahl.»

wohner hatte diese Garantie-Schuldentilgung einschneidende Konsequenzen.²²⁴

Immerhin: Zeit bringt (gelegentlich) auch Rosen: Im Jahr 1956 haben der Kanton Aargau und die Stadt Lenzburg gemeinsam die Schloßliegenschaft Lenzburg gekauft. Der Kaufpreis von Fr. 500 000 mußte je zur Hälfte vom Kanton und von der Einwohner- und Ortsbürgergemeinde Lenzburg aufgebracht werden, wobei die Einwohnergemeinde Fr. 175 000 und die Ortsbürgergemeinde Fr. 75 000 beizusteuern hatten. In Bericht und Antrag des Gemeinderates Lenzburg für die Gemeindeversammlung steht geschrieben:

«Bei der Finanzierung kommt uns zugute, daß die Ende September 1945 anlässlich der Schlußziehung des Prämienanlehens der Ortsbürger- und Einwohnergemeinde zur Verlosung gelangten Titel, die nicht eingelöst wurden, im Herbst 1955 verjährt sind, so daß über den reservierten Gegenwert verfügt werden kann. Die Verbindung der Nationalbahnkatastrophe, die die Gemeinde an den Rand des Ruins gebracht hat, mit diesem wichtigen Schritt zur Erstarkung des Ansehens unseres Städtchens ist bemerkenswert.»²²⁵

f) Schlußbetrachtung

Der Entscheid, in einer Zeit der allgemeinen Wirtschaftskrise die Nationalbahn als Konkurrenzlinie zu der bereits bestehenden und in Finanznot geratenen «Herrenbahn» zu erstellen, war nicht nur ein tollkühnes, sondern auch ein völlig verantwortungsloses Unternehmen. Durch diese politisch motivierte Zwängerei sind viele Gemeinden in eine bedrängte Lage, einige sogar an den Rand des Ruins gebracht worden.

224 Von der Einwohnergemeinde Baden liegt ein gedruckter Finanzbericht von 1884 vor. Unter «Vorschläge und Pläne» werden mögliche Ersparnisse im Gemeindehaushalt aufgezählt: Sie reichen von Besoldungseinsparungen durch Zusammenlegung verschiedener Ämter auf einen Beamten, von einer Reduktion der Lehrkräfte, der Beschränkung im Bauwesen auf den unumgänglich notwendigen Unterhalt der Gebäude, Straßen und Wasserbauten bis zu Einsparungen in der öffentlichen Beleuchtung durch Verminderung der Gaslaternen und vorab von deren Brenndauer. StL III U 11. – Erstaunlich rasch dagegen scheint sich Zofingen von der Nationalbahnkatastrophe erholt zu haben. Es hatte ein staatlich garantiertes Obligationen-Anleihen von Fr. 2 500 000.– aufgenommen, verlangte aber bereits im Juli 1897 von der Regierung die Pfandurkunde zur Löschung des Pfandrechtes und Kanzellierung zurück, weil das Anleihen vollständig zurückbezahlt worden sei. STA RRP 1897, 22. 7. 1897.

225 Bericht und Antrag des Gemeinderates, S. 18 f. Die Ortsbürgergemeinde konnte aus der Prämienreserve an den Schloßkauf Fr. 35 156.25, die Einwohnergemeinde Fr. 11 718.75 bezahlen.

Anders als geplant ist der Wunsch der Initianten, mit dem Bau der Nationalbahn einen Beitrag zur Realisierung von Staatsbahnen zu leisten, in Erfüllung gegangen: Gerade der Zusammenbruch der Nationalbahn mit seinen katastrophalen Folgen hat einem breiten Publikum die Gefahren des privaten Bahnbaus drastisch vor Augen geführt. Das Aargauer Volk hat denn auch in der eidgenössischen Abstimmung vom 20. Februar 1898 den Antrag auf Rückkauf der Privatbahnen durch den Bund mit einem überwältigenden Mehr angenommen.²²⁶

Erst sehr spät und nur zu einem ganz kleinen Teil ist das hochfliegende Projekt der Gründer, eine nationale Bahn zu bauen, realisiert worden: Just das kleine Bahnstück zwischen den beiden durch den Nationalbahnzusammenbruch am meisten betroffenen Gemeinden Lenzburg und Mellingen wurde in die Heitersberglinie integriert und ist damit Teil der schweizerischen Ost–West-Hauptbahntransversale geworden. Und – wer von den Gründern hätte so etwas zu hoffen gewagt – mitten in der Nacht, wenn der nationale Bahnverkehr ruht, wird das «Gexidreieck» zwischen Lenzburg und Mellingen sogar von den internationalen Schnellzügen, dem Italia- und Riviera-Express, auf dem Weg von Nord- nach Südeuropa befahren.^{226a}

Zweifellos aber hat die Nationalbahn als Lokalbahn einem realen Bedürfnis entsprochen. Abgelegene Täler und Ortschaften sind durch sie dem Verkehr erschlossen worden. Aus diesem Grund ist die Bahn seit jeher und bis zum heutigen Tag in der Gunst des Publikums gestanden. Seit Jahren besteht im Aargau ein Aktionskomitee pro Nationalbahn. Es wehrt sich vehement gegen die vom Regierungsrat im «Gesamtbericht zum Öffentlichen Verkehr» skizzierten Stilllegungspläne des aargauischen Nationalbahn-Ostastes.²²⁷ Das Komitee kämpft dafür, daß die Nationalbahn als «inneraargauische Eisenbahnlinie nicht nur erhalten, sondern im Sinne des Konzeptes Bahn 2000 S-Bahn-ähnlich ausgebaut wird». Wie auch immer der Ausgang dieser zweiten «Schlacht um die Natibahn»²²⁸ sein wird, eines steht fest: Sie wird nicht mehr jene emotionalen Eskalationen auslösen, die gleichsam als Thema mit Variationen unseren nüchternen Rapport der Fakten und Zahlen der ersten «Schlacht» ständig begleitet haben.

226 Aargau 33 759 Ja, 7261 Nein, Stimmbeteiligung 91,3 %; Eidgenossenschaft 386 634 Ja, 182 718 Nein, annehmende Stände 15, Stimmbeteiligung 78,1 %, zit. nach AGLZ, S. 74 f.

226a Freundliche Mitteilung von Herrn Boll, Bahnhofvorstand Lenzburg.

227 Gemeint ist das Teilstück Wettingen–Lenzburg.

228 Überschrift eines Artikels zum Thema Nationalbahnaufhebung: «Auftakt zur Schlacht um Natibahn» im AT, Nr. 198, 25.8.1988.

4. Die Seetalbahn

a) Vorgeschichte

Geographisch, wirtschaftlich, politisch und konfessionell ist Lenzburg seit jeher eng mit dem untern Seetal verbunden gewesen: Schon die Gründung von Lenzburg in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts erfolgte bekanntlich als Marktflecken für das Einzugsgebiet des untern See- und des Aabachtales. Begreiflicherweise wünschte man im aufkommenden Eisenbahnzeitalter auch eine Bahnverbindung mit dieser Region, drei Anläufe verpufften, der vierte erst sollte zum Ziel führen.

Wir rekapitulieren: Schon bei der Erstellung des schweizerischen Stammnetzes in den 1850er Jahren hatte sich ein aus Lenzburgern und Seetalern bestehendes Eisenbahnkomitee bemüht, daß die Centralbahn ihre Linie von Basel nach der Innerschweiz über Lenzburg und das Seetal führe. Die Bestrebungen scheiterten, weil der aargauische Große Rat dieses Komitee nicht genügend unterstützte, während die Luzerner Regierung alles daran setzte, daß die Linie über Olten–Sursee geführt wurde.²²⁹ Nachdem der Traum von der großen Transitlinie sich nicht verwirklichen ließ, wollte man wenigstens eine regionale Nebenlinie realisieren. Im Westbahnvertrag hatten sich die Centralbahn und die Nordostbahn gegenüber der Aargauer Regierung verpflichtet, als Entschädigung für die Konkurrenzkonzession Otelfingen–Baden u. a. auch eine Seetalbahn zu bauen. Ein Teil der Baukosten hätte durch die Anliegergemeinden aufgebracht werden müssen.²³⁰ Die beiden großen Bahngesellschaften waren aber nicht daran interessiert, diese wenig Gewinn verheißende Nebenlinie raschmöglichst zu erstellen. Die Nationalbahn versprach eine schnellere Realisierung des Seetalprojektes. Gerade für den Beitritt Lenzburgs zum Nationalbahnunternehmen war die Aussicht auf eine rasche Inangriffnahme einer Seetalbahn ein ganz entscheidender Faktor gewesen.²³¹ Wegen der Nationalbahn wurde der Westbahnvertrag nie realisiert, durch den Konkurs der Nationalbahn fiel auch das dritte Seetalbahn-Projekt ins Wasser.

b) «The Lake Valley of Switzerland Railway Company Limited»

aa) Der Bahnbau

Schon im Jahr 1871 hatte der aargauische Große Rat einem im Seetal gebildeten Eisenbahnkomitee eine Konzession erteilt für die Linie Beinwil–

229 Vgl. dazu früher S. 65.

230 Vgl. dazu früher S. 91.

231 Vgl. dazu früher S. 94 f.

Seon–Lenzburg mit Anschluß an die Nordostbahn.²³² Wiederholt hatte das Komitee eine Verlängerung der Konzession beantragen müssen, weil sich die Realisierung des Projektes immer wieder zerschlug.²³³

Als man bald alle Hoffnung aufgegeben hatte, kam dem Komitee zufällig eine 1877 erschienene Broschüre «Straßenbahnen» in die Hand. Der Verfasser, der durch den Nationalbahnkonkurs arbeitslos gewordene Ingenieur Theodor Lutz aus Zürich, propagierte darin normalspurige Straßenbahnen. Ihr großer Vorteil bestand darin, daß sie außerordentlich billig gebaut werden konnten, weil man sich namhafte Landerwerbungs- und Trassierungskosten ersparen konnte. Man legte die Schienen einfach so auf die Straße, daß der übrige Verkehr noch funktionieren konnte. Das Komitee lud Lutz zu einem Augenschein ins Seetal ein. Er begeisterte sich sofort für das Projekt.²³⁴

So einfach der Bau einer Bahn dieser Art war, so schwierig war es, das notwendige Kapital aufzutreiben. Die Anstößergemeinden und die Privaten der Region allein konnten den Bahnbau nicht finanzieren, in der Schweiz irgendwo zu tragbaren Bedingungen Geld zu bekommen, war unmöglich. Lutz anerkennen, selber im Ausland nach Finanzquellen Ausschau zu halten. In Paris erhielt er lauter Absagen, die großen Crédit-Mobilier-Banken, die so viele große schweizerische Bahnunternehmen finanziert hatten, waren an dem Miniprojekt nicht interessiert. Im Sommer 1880 reiste Lutz nach London, und im November gelang es ihm, interessierte Geldgeber zu finden. Am 25. März 1881 wurde in London die «Lake Valley of Switzerland Railway Company Limited» konstituiert. Das Aktienkapital betrug 3 750 000 Franken, eingeteilt in 30 000 Aktien zu 125 Franken.²³⁵ Die Bahn in dem völlig unbekannten Seetal war für die englischen Kapitalgeber ein reines Spekulationsobjekt. Den britischen Kapitalanlegern wurde vorgegaukelt, die Linie werde «die wichtigen Städte von Luzern und Lenzburg verbinden», sei «im schönsten Teil der Schweiz situiert» und werde die «Haufen von Touristen in dieser Gegend noch bedeutend vermehren.»²³⁶ Nach einem Inserat in der Finanzzeitschrift «Investor's Guardian» sollte die Seetalbahn sogar nach Vollendung der Gotthardstrecke «ein Glied bilden in

232 STA RRP 1871, Nr. 1141, 16. 5. 1871, Nr. 1239, 30. 5. 1871 und Nr. 1846, 9. 8. 1871.

233 Ebenda, Jahre 1876 und 1878 nach dem Register.

234 Josef Sidler, 100 Jahre Seetalbahn 1883–1983, S. 8 f., Hochdorf 1983.

235 Ebenda, S. 10.

236 Eichenberger Ruedi, Der kürzeste Weg von Deutschland nach Italien führt durch das Seetal, in: LNB 1984, S. 7.

der Verbindung zwischen Italien und Deutschland und eine wesentliche Ersparnis in der Distanz gewähren.»²³⁷ Das Aktionärsverzeichnis ist bis heute erhalten geblieben. Die Anleger rekrutierten sich vor allem aus dem Mittelstand: Geschäftsleute und Beamte, sowie eine stattliche Anzahl von Pfarrherren. Die Anliegergemeinden leisteten einen Beitrag von 300 000 Franken à fonds perdu.²³⁸

Nachdem die Finanzierung geregelt war, kam die Detailprojektierung an die Reihe. In seinem technischen Bericht von 1881 führt Lutz aus, daß «das Bahngeleise auf die eine Seite der Straße, die Schienenoberkante mit der Straßenoberfläche in gleicher Ebene eingelegt würde, sodaß, während kein Zug verkehrt, über die Schienen hinweg gefahren werden kann.» Unterbauten erübrigten sich weitgehend, denn: «Die Straße ist fest genug, und wenn diese benützt wird, ist keine weitere Arbeit für die Festigkeit des Unterbaus notwendig.»²³⁹ Ursprünglich lag das Geleise mitten auf der Landstraße, erst Jahrzehnte später mit dem Aufkommen des Autoverkehrs begann man, das Trasseee wenigstens an den Straßenrand zu verlegen.²⁴⁰ Laut vertraglicher Abmachung mit den Kantonsregierungen wurde der Bahn das Benutzungsrecht für die staatlichen Landstraßen unentgeltlich abgetreten, dafür hatte aber die Bahngesellschaft für den Straßenunterhalt zu sorgen.²⁴¹

Als Sitz der Direktion und der Reparaturwerkstätte der Seetalbahngesellschaft wurde Hochdorf gewählt.²⁴² Dadurch erlebte das Dorf einen ungeahnten wirtschaftlichen und kulturellen Aufschwung.²⁴³ Die Bauausführung lag in den Händen einer Londoner Firma, deren Interessen durch einen Ingenieur Müller in Frankfurt a/M vertreten wurden. Der größte Teil der Bauaufgaben war dem Lenzburger Baumeister Theodor Bertschinger-von

237 Ebenda, S. 8.

238 Ebenda.

239 Ebenda, S. 7.

240 Ebenda, S. 9.

241 Ebenda, S. 8. – Der an bahntechnischen Details Interessierte konsultiere vor allem diesen Aufsatz. Eichenbergers Artikel enthält auch eine ganze Reihe von amüsanten und tragischen Episoden aus der Frühzeit der Seetalbahn.

242 Lenzburg hatte sich verpflichtet, sich an einer linksufrigen Seetalbahn finanziell zu beteiligen. Schon 1874 plädierte es dafür, daß Lenzburg Sitz der Bahn oder eventuell Sitz der Reparatur- und Konstruktionswerkstätte werde (StL III A 67, S. 268 f., 18. 12. 1874). – Nachdem Lenzburg durch den Nationalbahnkonkurs und die Garantieverpflichtung in eine kritische Finanzlage gekommen war, mußte es auch seine Beiträge an die Seetalbahn drastisch kürzen und konnte damit aber auch seine Wünsche nach dem Sitz der Direktion oder der Reparaturwerkstätte nicht mehr aufrecht erhalten.

243 Vgl. dazu: Sidler, o. c., bes. das Kapitel «Entwicklung von Tal und Bahn».



Abbildung 17: Das Stadtbahnhöfli um 1908

Greyerz übergeben worden. Er trat gegenüber der englischen Baufirma als Subunternehmer auf.²⁴⁴

Die Seetalbahn wurde in einer wahren Rekordzeit fertiggestellt: Am 28. April 1882 war in Hochdorf der erste Spatenstich erfolgt, am 3. September 1883 konnte der Betrieb auf der Strecke Emmenbrücke–Beinwil aufgenommen werden, und am 15. Oktober 1883 erfolgte die offizielle Eröffnung der 43 km langen Strecke Emmenbrücke–Lenzburg.²⁴⁵ Die Bahn hatte inklusive Rollmaterial Fr. 3 526 852.37 gekostet, was auch für die damalige Zeit einen günstigen Baupreis darstellte.²⁴⁶

Die Ära der «Lake Valley of Switzerland Railway Company Limited» blieb in der Geschichte der Seetalbahn nur eine kurze Episode, bereits nach elf Jahren ging das Unternehmen in schweizerische Hände über.

bb) Die Leiden eines Lenzburger Bahnbau-Unternehmers – Aus Theodor Bertschingers Lebensbericht

Nach allen mir zugänglichen amtlichen Akten und Sekundärbearbeitungen der Geschichte der Seetalbahn ist deren Bau nicht nur in einer Rekordzeit,

²⁴⁴ Vgl. zu Theodor Bertschinger später S. 131–134.

²⁴⁵ Sidler, o. c., S. 18.

²⁴⁶ Ebenda, S. 17.

sondern auch ohne jegliche Schwierigkeiten über die Bühne gegangen. Zumindest für einen am Bahnbau intensiv Beteiligten stimmt das aber nicht: für den Bauunternehmer Theodor Bertschinger (1845–1911). Bertschinger hatte sich in den technischen Schulen, während der Lehrzeit und in seinen Anstellungen in Zürich, Vevey und Paris nur mit Hochbauten beschäftigt. Im Jahr 1869 übernahm er den Bau der Aarebrücke in Wildegg und bekam dabei Lust, sich weiterhin mit Tiefbauarbeiten zu beschäftigen. Diese Branche schien ihm durch die mannigfaltigere Betriebsleitung interessanter und anregender als der Hochbau. Der Bau der Seetalbahn bildete den Auftakt zur Übernahme einer ganzen Reihe weiterer Bahnbauten. In seinem umfangreichen Lebensrückblick berichtet der Verfasser:²⁴⁷

«Die größten Sorgen machte mir die Seetalbahn, nicht wegen Bauschwierigkeiten, sondern wegen der Abrechnung und Zahlung. Ich übernahm die



Abbildung 18: Das Bahnhofbuffet im Stadtbahnhöfli, eröffnet 1895, um 1920

247 Dieser Lebensbericht von Theodor Bertschinger ist mir seinerzeit von Herrn Boris Schwarz† zur freien Verwendung für die Lenzburger Stadtgeschichte übergeben worden. Ein Enkel von Theodor Bertschinger, Herr Rudolf Bertschinger, hat mir erlaubt, den Passus über den Bau der Seetalbahn zu publizieren. Ich habe ihn leicht gekürzt. – Es wäre

ganze 43 km lange Strecke von Emmenbrücke bis Lenzburg, Unterbau, Oberbau und Hochbau zu sehr annehmbaren Preisen von der Generalunternehmung Watson, Smith und Watson in London. Nachdem etwa die Hälfte der Arbeiten gemacht war, ging der Generalunternehmung und auch der «Lake Valley of Switzerland Railway Company Limited» in London das Geld aus. Ich wurde nun angefragt, ob ich willens sei, die Arbeit weiter zu führen gegen eine Anweisung der Gesellschaft auf die Subventionen der Kantone und Gemeinden und der Kautions der Gesellschaft, die beim Schweizerischen Eisenbahndepartement in Bern deponiert war. Subvention und Kautions beliefen sich zusammen auf 625 000 Franken. Ich erhielt vorerst eine Anweisung von 100 000 Franken und glaubte mich damit genügend gedeckt, baute also weiter. Nach einigen Monaten war diese Summe verbaut (fällig war sie erst nach Vollendung der Bahn). Da ich weiter bauen sollte, reiste ich nach England und verlangte eine bessere Anweisung, die mir von der Direktion in der Höhe von 150 000 Franken gegeben wurde. Endlich hatte ich fertig gebaut und rechnete mit dem Vertreter von Watson, Smith und Watson, dem Ing. Müller aus Frankfurt, ab. Es blieb mir ein Guthaben von 200 000 Franken. Ich sandte die genehmigte Rechnung an meine Schuldner in London. Es erfolgte aber keine Bezahlung, und ich entschloß mich daher, wieder nach London zu reisen, um dort persönliche Schritte zu tun zur Erlangung meines Guthabens. Mit Empfehlungen ausgerüstet vom Bundeskanzler an den Schweizer Konsul in London reiste ich ab. Ich präsentierte meine Rechnung an Watson, er erkannte sie nicht an, weil er – wie ich vernahm – nicht imstande war zu bezahlen.

Ein Delegierter der englischen Seetalbahngesellschaft, ein Advokat, anbot sich, mir gegen eine bedeutende Provision zu meinem Guthaben zu verhelfen. Da Watson, Smith und Watson die Rechnung nicht anerkannten, wurden sie beim königlichen Gerichtshof verklagt. Umgehend war das Urteil gefällt, der Schuldner zur Bezahlung der ganzen Rechnung verurteilt. Ich freute mich, nun bald mein Guthaben in Empfang nehmen zu können. Leider eine große Enttäuschung. Die Firma Watson, Smith und Watson zahlte nichts, und ich mußte sie bis zum Konkurs betreiben. Nun traten mir die Herren ihre Forderungen an die Seetalbahngesellschaft ab. Aber auch die «Lake Valley of Switzerland Railway Company Limited» bezahlte nicht. Auch diese Gesellschaft hatte kein Geld mehr, wie ich bei meinem dritten

höchst wünschenswert, einen Bericht aus der Sicht eines Bauarbeiters zu besitzen, aber einfache Menschen schreiben leider keine Lebensberichte (H. N.).

Londonbesuch erfahren mußte. Die Subventionen der Gemeinden und die Kaution der Gesellschaft waren mittlerweile vollständig aufgebraucht. Die Seetalbahnkomitees waren mit der Überwachung der Pflichten der Gesellschaft betraut und sorgten in erster Linie dafür, daß aus dem vorhandenen Geld das notwendige Rollmaterial für die Bahn angeschafft wurde. Als die Situation während des Baus kritisch wurde, hatte man mich oft gebeten, die Arbeiten nicht einzustellen, man werde alles tun, mir zu meinem Guthaben zu verhelfen. Als der Bau fertig war, wollte man von den Versprechungen nichts mehr wissen, ich werde mich von Watson, Smith und Watson schon bezahlt machen können, man könne nicht für die Interessen eines Einzelnen sorgen, sondern müsse das Allgemeine im Auge halten.

Um zu meinem Geld zu kommen, mußte ein anderes Mittel ergriffen werden. Ich stellte das Projekt auf für eine Zweiglinie Beinwil–Reinach und machte alle Vorarbeiten für die Konzessionserwerbung. Die Konzession wurde erteilt und damit die Aufnahme eines Obligationenkapitals von 650 000 Franken ermöglicht, mit welchem erstens diese Zweigbahn erbaut und zweitens die Gläubiger bezahlt werden mußten. Meine Forderung wurde auf diese Geldaufnahme angewiesen und so kam ich denn mit vieler Mühe und zuletzt noch mit großen Schwierigkeiten, deren Beseitigung ich einem famosen Advokaten in Basel zu verdanken habe, endlich zu meinem Geld, natürlich mit Abzug der ungeheuren Provision für den englischen Advokaten.

Diese aufregende Geschichte spielte sich hauptsächlich während der Zeit ab, wo ich die Appenzellerbahn baute, welche Arbeit der Aufregungen, des Kammers und der Sorgen zwar auch ohnedies genug mit sich gebracht hatte.»

Theodor Bertschinger hat sich auch später wiederholt mit Bahnbauten beschäftigt: 1889 baute er zusammen mit Roman Abt die Generosobahn, 1890/91 mit Lindner die Rothornbahn. Als nach 1891 die elektrischen Eisenbahnen aufkamen, verlegte er sich hauptsächlich auf dieses Tätigkeitsgebiet. Von 1893 an baute er die meisten Bahnen in Zürich und Umgebung, später auch die Fortsetzung Lenzburg–Wildeggen der Seetalbahn, sowie die Suhren- und die Wynentalbahn.

c) Die Seetalbahn wird schweizerisch

Schon vor der offiziellen Übernahme der Seetalbahn durch eine schweizerische Gesellschaft hatte sich hier ein Bahnkomitee gebildet, das sich mit der Frage der Weiterführung der Linie von der Station Lenzburg SBB nach

Wildegg zum Anschluß an die Hauptlinie Zürich–Olten befaßte.²⁴⁸ Vom Komitee geplant war eine Linienführung vom Bahnhof Lenzburg SBB in westlicher Richtung nach Wildegg. Diese Variante bot technisch wenig Schwierigkeiten, war daher billig. Das Komitee war aber auch bereit, eine östliche Variante ins Auge zu fassen. Diese führte – die heute noch bekannte Seetallinie Lenzburg–Wildegg – vom Bahnhof Lenzburg SBB über eine Spitzkehre zum Bahnhof Lenzburg-Stadt in den Marktmatten und dann in nördlicher Richtung nach Wildegg. Für die kostspieligere Variante verlangte das Komitee einen garantierten Beitrag von 80 000 Franken à fonds perdu. Davon hatten Lenzburg 50 000 Franken und die restlichen Anliegergemeinden 30 000 Franken zu übernehmen. Die Lenzburg zugemutete Summe wurde zum größten Teil durch freiwillige Spenden der hier ansässigen Handelsfirmen und Gewerbetreibenden aufgebracht. So konnte trotz dem durch die Nationalbahnpleite leeren Stadtseckel die damals für Lenzburgs Interessen günstigere Variante Ost in Aussicht genommen werden.

Im Jahr 1894 wurde das Aktienpaket der englischen Gesellschaft über ein Zürcher Bankhaus von einer schweizerischen Gesellschaft übernommen. Ihr erster Verwaltungsratspräsident war Oberst Saxer aus Niederlenz.²⁴⁹ Nun wurde der im Vorjahr geplante Weiterbau der Seetalbahn nach Wildegg realisiert. Theodor Bertschinger baute die 4 km lange Strecke innert einem halben Jahr.

Das erste Jahrzehnt unseres Jahrhunderts ist die glanzvollste Periode in der Geschichte der Seetalbahn. Von 1902–1907 erhielten die Aktionäre von Jahr zu Jahr steigende Dividenden.²⁵⁰ In Beinwil, Reinach und Menziken – bis 1945 auch im Bahnhof Lenzburg-Stadt – standen den Reisenden Bahnhofbuffets zur Verfügung. Ab 1903 führte die Seetalbahn Buffetwagen, in denen Getränke und kalte Speisen angeboten wurden. Später zirkulierte auf der Strecke sogar ein alter Salonwagen der Gotthardbahn.²⁵¹ Die Elektrifizierung der Seetalbahn 1909/10 war eine Pionierleistung. Der Strom wurde von den Beznau-Löntsch-Werken und ihren Rechtsnachfolgern geliefert.²⁵² Nach 1910 war der Höhepunkt der «belle époque» der Seetalbahn überschritten.

248 StL III A 85, Monate April/Mai, verschiedene Einträge.

249 Eichenberger, o. c., S. 10.

250 Sidler, o. c., S. 32.

251 Eichenberger, o. c., S. 11.

252 Sidler, o. c., S. 47.

Seit 1918 war der Rückkauf der Bahn durch den Bund im Gespräch. Bei der betroffenen Bevölkerung stieß der Plan nicht auf eitel Freude. Man fürchtete eine Verschlechterung des Fahrplanes und den Verlust der bisherigen Sonntags- und Familienermäßigungen. Am 19. April 1922 hat die außerordentliche Generalversammlung der Seetalbahngesellschaft, an der elf Aktionäre mit total 10 709 Aktien vertreten waren, den Rückkaufsvertrag mit einer Rückkaufsumme von 5 520 000 Franken genehmigt und die Liquidation der Gesellschaft beschlossen.²⁵³ Mit dem Rückkauf befreite sich die SBB auch von der Straßenunterhaltungspflicht.

Von der prosperierenden Seetalbahn des Jahres 1921 bis zum ziemlich vernachlässigten Anhängsel der SBB im Jubiläumsjahr 1983 führe ein weiter Weg, meint Ruedi Eichenberger.²⁵⁴ Es sei eindeutig ihr Straßenbahncharakter, der die Seetalbahn ins Abseits stelle. – Verfolgen wir noch kurz das Schicksal der Bahn seit dem 100-Jahr-Jubiläum von 1983 bis heute.²⁵⁵ Am Samstagabend, dem 2. Juni 1984, traf in Wildegg um 22.49 Uhr der allerletzte fahrplanmäßige Seetalbahnzug von Lenzburg her ein, fünf Minuten später fuhr er nach Lenzburg zurück. Mit dem Fahrplanwechsel am folgenden Tag wurde die Strecke Wildegg–Lenzburg nach fast 89jährigem Bestehen für den Personenverkehr stillgelegt. Das Geleise dient weiterhin zahlreichen Industriebetrieben dieser Region als Industriegeleise, viermal im Tag fahren Überföhrzüge mit Güterwagen von der Station Lenzburg nach dem Industriegebiet Lenzburger Ortsgrenze/Niederlenz. Statt der Seetalbahn verkehrt auf der Strecke Wildegg–Lenzburg für den Personenverkehr seither der orangefarbene Regionalbus RBL. Die Umstellung vom Bahn- auf den Buspersonenverkehr geht auf den Bundesbeschluß vom Oktober 1979 sowie auf Stellungnahmen der Kantone Luzern und Aargau vom Sommer 1980 zurück. Damals wurde die jahrelange Diskussion um das Schicksal der Seetalbahn provisorisch mit einem Kompromiß gelöst: Zwischen Luzern und Lenzburg wird der Reise- und Güterverkehr gegenwärtig (1993) auf der Bahn aufrechterhalten und über das Schicksal der Bahn weiter verhandelt.²⁵⁶ Einstimmigkeit herrscht darüber, daß die Verlegung

253 Ebenda, S. 58.

254 Eichenberger, o. c., S. 14.

255 Für die folgenden Ausführungen stützte ich mich hauptsächlich auf Mitteilungen in der Tagespresse und Auskünfte der Herren Boll, Stationsvorstand, und Bertschinger, Bauverwalter Stadt Lenzburg.

256 Über den neuesten Planungsstand der Seetalbahnsanierung (Staufbergumfahrung) hat mir Herr Thomas Bertschinger, Bauverwalter der Stadt Lenzburg, freundlicherweise folgenden Bericht verfaßt (2.2.1993): Lenzburg ist seit dem umfassenden Planungsbericht «Genton» aus den 70er Jahren, der den Bus als öffentliches Verkehrsmittel bevorzugt,

des Reiseverkehrs zwischen Lenzburg und Wildegg auf die Straße die wirtschaftlichere Lösung darstellt; noch nicht gelöst ist aber das Problem des Güterverkehrs.²⁵⁷

D. Gesamtrückblick und Ausblick

Während Lenzburg seine dominierende Rolle als Straßenschnittpunkt seit dem Mittelalter bis heute ununterbrochen beibehalten konnte, war der Weg

mit den linksufrigen Gemeinden des Seetals und den Luzernern zusammen der Meinung, die Seetalbahn sei zu einer funktionstauglichen und sicheren Bahn zwischen Luzern und Lenzburg auszubauen. Die Behördendelegation unterstützte diese Absicht. Die Bahn soll in Lenzburg nicht stecken bleiben, der Pendelzug sollte ins Birrfeld nach Brugg, Baden oder ins Freiamt geführt werden können.

Verschiedene Vorstöße im Großrat, Motion «Clavadetscher» u. a. m., lösten die verschiedenen Projekte aus, in der Meinung, den Projekten und Kostenberechnungen würden schließlich die ausgewogenen Entschlüsse der kantonalen und nationalen Behörden folgen. Leider ist der Schlußbericht der letzten Planungsphase noch nicht fertiggestellt, obwohl das Planwerk seit 1½ Jahren abgeschlossen ist.

Das Projekt stellt im Abschnitt Seon–Lenzburg drei Varianten dar:

1. Sanierung an Ort (städtebaulich, funktionell und sicherheitstechnisch untauglich).
2. Umfahrung des Staufbergs auf der Westseite mit Einführung der Bahn durch den Lenzhard in die Nationalbahn zum Bahnhof Lenzburg.
 - a) Linienführung (Tieflage) wenige Meter vom westlichen Siedlungsrand der Gemeinde Staufen in einem Tunnel.
 - b) Linienführung (offen) etwas weiter im Landschaftsraum und künftigen Kiesabbaugebiet, westlich der Fabrik Ego an der Aarauerstraße durch den Lenzhard. Diese Variante würde jedoch, teilweise im Landschaftsgebiet eingeschnitten, als offene Gleisanlage bis zum Tännlihag nach Seon gebaut.

Beide Varianten sehen wegen des Windfalls eine gedeckte Bahn im Lenzhardwald und eine Unterführung der Aarauerstraße vor.

Der Variante 2b gab die Projektgruppe mit den Vertretern des Kantons und der Gemeinden Staufen und Lenzburg den Vorrang.

Wenn der Schlußbericht vorliegt, wird der Regierungsrat entscheiden können. – Aufgrund der neuesten Diskussionen um den Transportauftrag der SBB und die weltweiten Finanzkrisen dürften die Entscheide politisch viel interessanter und grundsätzlicher sein. Wir stehen offenbar an einem Wendepunkt der Konsumgesellschaft. Es braucht uns nicht schlechter zu gehen, aber es ist nicht mehr alles machbar. (T.B.)

257 Zur Seetalbahnstrecke Wildegg–Lenzburg habe ich von Herrn Bertschinger folgenden Bescheid erhalten (2.2.1993):

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Kernumfahrung von Lenzburg muß die Seetalbahnlinie aufgehoben werden. Seit geraumer Zeit hat die SBB beim Bundesamt für Verkehr den Antrag gestellt, die Bahn im bezeichneten Abschnitt aufzuheben. Der Aufhebungsbeschluß muß vom National- und Ständerat gefaßt werden.

Das Projekt des Industriegeleises vom Bahnhof Lenzburg zum Aabachtal, das an der südlichen und östlichen Grenze der Hero Konserven geführt werden soll, ist fertiggestellt. Die Planaufgabe wurde 1991 durchgeführt. Die Kreditbeschlüsse vom Kanton Aargau,

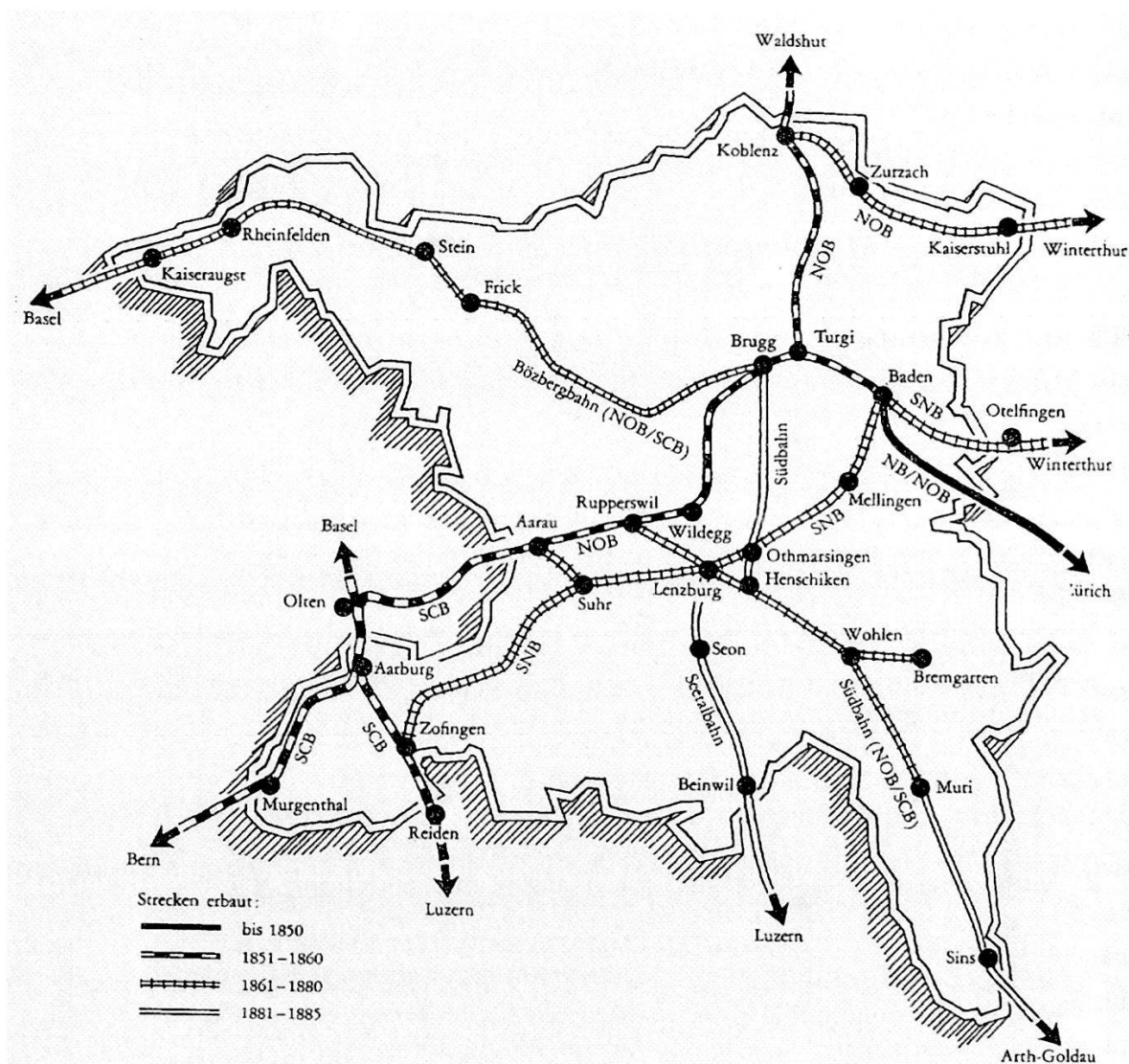


Abbildung 19: Eisenbahnnetz des Kantons Aargau bis 1885. Aus: Heinrich Staehelin, Geschichte des Kantons Aargau, Bd.2, S.403. Mit freundlicher Erlaubnis des Autors

zum wichtigen Eisenbahnknotenpunkt mühselig und dornenvoll: Durch den «Verrat von Lenzburg» (1857) wurde die Stadt von der Ost–West-Bahnhaupttransversale umfahren. Die 1874 eröffnete Südbahnstrecke Ruppertswil–Wohlen, die Nationalbahn Winterthur–Zofingen (1877) und die Seetalbahn (1883) dienten als Lokalbahnen hauptsächlich dem Nahverkehr.

Niederlenz und Lenzburg sind gefaßt. Das Bundesamt für Verkehr hat das Bauwerk ebenfalls genehmigt, jedoch den Bundesbeitrag gegenüber den früheren Zusicherungen erheblich reduziert, so daß die Finanzierung des Ersatzes für die Gleisanlage Bahnhof Lenzburg–Spitzkehre–Bahnhof Stadt–Hetex Niederlenz nicht sichergestellt ist. Eine entsprechende Beschwerde der Bauherren an das Bundesamt für Verkehr ist noch nicht behandelt.



Abbildung 20 a: Alter Bahnhof Lenzburg SBB, abgebrochen Frühjahr 1972



Abbildung 20 b: Neuer Bahnhof Lenzburg SBB

Es dauerte indessen fast hundert Jahre, bis die Stadt dank dem Bau der Heitersberglinie an das Schnellzugsnetz geknüpft werden konnte.²⁵⁸ Mit dem Fahrplanwechsel vom 27. Mai 1985 war es endlich soweit: Heute führt die wichtigste schweizerische Ost–West-Bahntransversale über Lenzburg. Täglich passieren rund 400 Züge²⁵⁹ mit 37 Schnellzugshalten den Bahnhof Lenzburg. – Die ganze Bahnhofanlage wurde zwischen 1970 und 1975 total umgebaut. Seither werden von Lenzburg aus nicht nur die Ein- und Ausfahrten im Bahnhof Lenzburg, sondern durch Fernsteuerung auch die Bahnhöfe Othmarsingen und Mägenwil und das Gexi betreut. Zukunftsmusik ist noch die Verlängerung der Zürcher S-Bahn-Linie 3 nach Lenzburg.

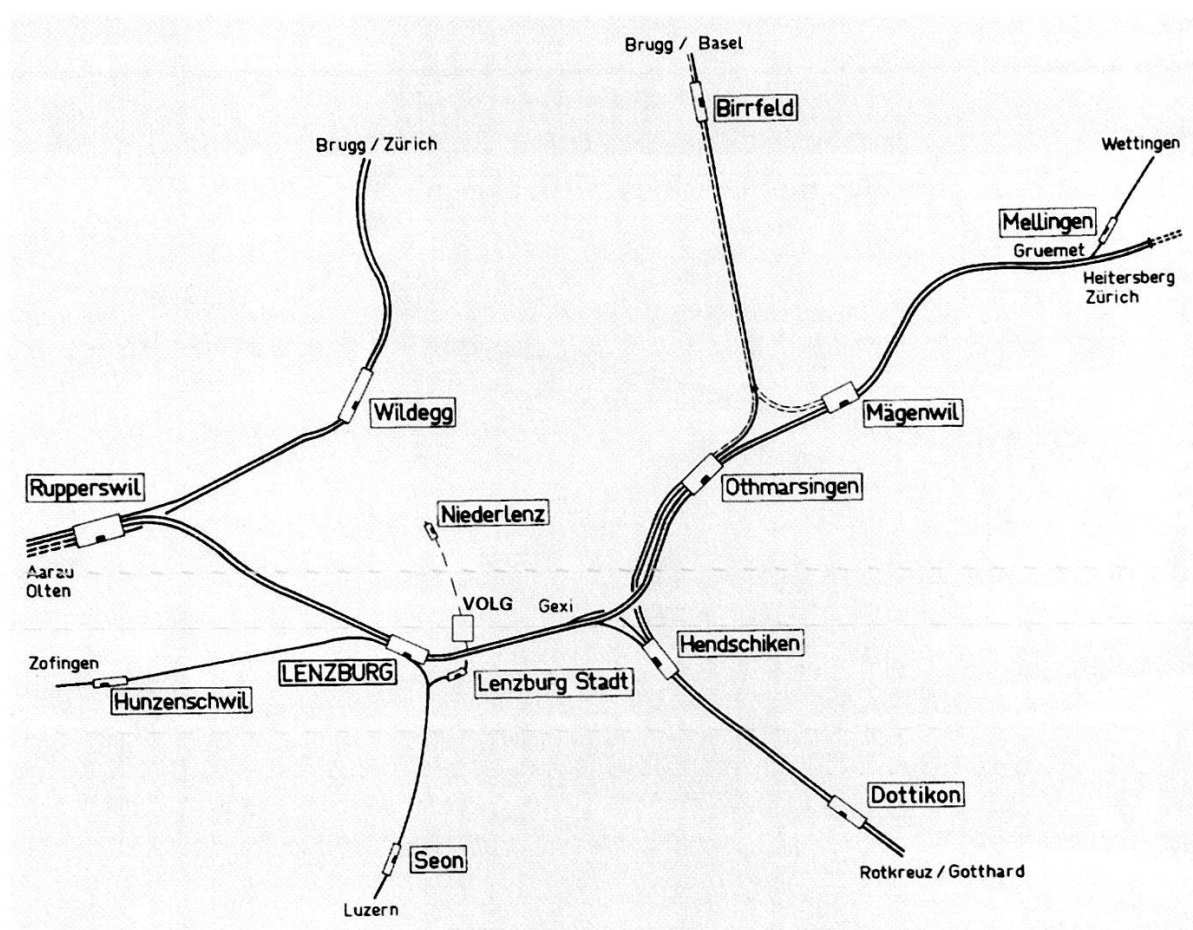


Abbildung 21: Der heutige Eisenbahnknotenpunkt Lenzburg

258 Vgl. dazu: Lenzburg – Bahnhof im Aufwind. Separata aus: Eisenbahn-Amateur, Nr. 12/88.

259 Wovon 120 Eurocity, Intercity und Schnellzüge.