

Zeitschrift: Lenzburger Neujahrsblätter
Herausgeber: Ortsbürger-Kulturkommission Lenzburg
Band: 16 (1945)

Artikel: Lenzburg und die schweizerische Nationalbahn
Autor: Braun, Emil
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-918367>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.05.2025

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

LENZBURG UND DIE SCHWEIZERISCHE NATIONALBAHN

VON EMIL BRAUN

Da das sahe Judas, der ihn verraten hatte, daß er verdammt war zum Tode, gereute es ihn... Und er warf die Silberlinge in den Tempel, hob sich davon und erhängte sich selbst. Matth. 27, 3 und 5.

Ähnlich, doch wohl nicht ganz so schlimm, mochte jenen Freunden und Förderern der Nationalbahn zu Mute gewesen sein, als sie schon wenige Monate nach der Betriebseröffnung der Bahn erkennen mußten, daß die Katastrophe und damit die Erfüllung der Bürgschaftsverpflichtung durch die Garantiestädte unabwendbar geworden war. Aber der Leidensweg der Lenzburger auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik hatte schon zwanzig Jahre früher begonnen, damals, als beim Bau der Hauptlinie der Schweizerischen Nordostbahn unsere Stadt umgangen wurde.

Der erste Schienenweg auf Schweizerboden war das 1,8 Kilometer lange Endstück der französischen Eisenbahn Straßburg-Basel, von der die Strecke Mülhausen-St. Louis schon am 25. Oktober 1840, die Fortsetzung St. Louis-Schweizergrenze-Basel St. Johann jedoch erst am 15. Juni 1844 dem Verkehr übergeben werden konnte,¹ nach Überwindung mannigfacher Widerstände, bei denen sogar die Befürchtungen wegen der militärischen Sicherheit unseres Landes eine Rolle spielten. Es war nicht nur die erste Eisenbahn in der Schweiz, sondern auch die erste, die zwei Länder verband. Der Bahnhof befand sich im St. Johannquartier. Damit die Züge einfahren konnten, mußte — ein Unikum in der Eisenbahngeschichte —

¹ Andere Länder waren uns in dieser Beziehung um mehrere Jahre vorangegangen. Es erhielten die ersten Dampfeisenbahnen: England und die Vereinigten Staaten von Nordamerika 1830, Belgien 1835, im gleichen Jahre Deutschland (allerdings nur die kurze Strecke Nürnberg-Fürth, der dann 1837 Leipzig-Dresden folgte), Frankreich und Österreich 1837 usw.

ein Loch in die Stadtmauer gebrochen werden, das während der Nacht durch ein eisernes Gitter geschlossen wurde.

Die erste *schweizerische* Eisenbahn, die von der Nordbahngesellschaft nach den Plänen von Negrelli² erbaute Linie Zürich-Baden, die *Schweizerische Nordbahn* (im Volksmund Spanischbrötlibahn genannt), wurde am 9. August 1847 eröffnet. Dann ruhte bei uns der Eisenbahnbau mehrere Jahre vollständig.

Der berühmte englische Ingenieur Robert Stephenson (1803 bis 1859), dessen Vater die erste brauchbare Dampflokomotive konstruiert hatte und als der hauptsächliche Gründer des Eisenbahnwesens gilt, stellte 1850 ein generelles Bahnbauprojekt für die Schweiz auf. Er empfahl folgende Hauptlinien: 1. Eine von Basel ausgehende Stammlinie über (oder durch) den Hauenstein nach Olten, die sich von hier westlich nach dem Genfersee und östlich nach dem Bodensee abzweigen sollte. 2. Eine Verbindung dieser Stammlinie mit Luzern. 3. Eine Linie vom Bodensee durch das Oberrheintal bis in das Herz Graubündens. 4. Eine Verbindung der Bundesstadt Bern mit der Stammlinie.

Die Eisenbahnprojekte schossen nun wie Pilze aus dem Boden. Es hieß alsbald, jedes Tal müsse seine Bahn, jeder Ort seinen Bahnhof haben. Zum Glück kam es nicht so weit, doch wurden immerhin schon in den fünfziger Jahren die meisten unserer großen Hauptlinien erbaut. So konnte die *Centralbahn* (CB.) unter anderm die Strecke Basel-Liestal 1854, Liestal-Sissach 1855, Sissach-Läufelfingen 1857, Läufelfingen-Olten 1858, nach dem Bau des (alten) Hauensteintunnels, Aarau-Olten-Aarburg-Emmenbrücke 1856, Emmenbrücke-Luzern 1859, Aarburg-Herzogenbuchsee 1857, im nämlichen Jahre Herzogenbuchsee-Bern und 1859 Bern-Thun eröffnen. Die *Nordostbahn* (NOB.), die an die Stelle der früheren Nordbahngesellschaft getreten war und die bereits bestehende Linie Zürich-Baden in ihren Besitz gebracht hatte, übernahm unter anderm die Fortsetzung dieser Linie, von der die Strecke Baden-Brugg 1856, Brugg-Aarau 1858 dem Verkehr übergeben werden konnte. Ebenfalls zum Netz der NOB. gehörten unter anderm die Linien Romanshorn-Winterthur (Eröffnung 1855), Winterthur-Örlikon 1855, Örlikon-Zürich 1856, Winterthur-Schaffhausen 1857.

Nach der vom aargauischen Großen Rate erteilten Konzession (die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen gehörte damals noch in

² Negrelli hat auch die Pläne für die Korrektur der Rathausgasse in Lenzburg und für die Münsterbrücke in Zürich gemacht. Diese Stadt ließ eine Denkmünze prägen mit der Inschrift: „Dem Erbauer der Münsterbrücke Ludwig Negrelli die Stadt Zürich. 1838“. Ein Exemplar dieser Medaille befindet sich im Lenzburger Heimatmuseum.

die Kompetenz der Kantone) sollte die Linie von Brugg über Holderbank-Wildegg-Lenzburg-Hunzenschwil nach Aarau geführt werden. Die NOB. war anfänglich damit einverstanden, ließ aber dann ein Gegenprojekt ausarbeiten, mit der Begründung, daß durch den Bau eines großen Dammes bei Wildegg dieser Ort verlockt und verschandelt werde, daß technische Schwierigkeiten vorliegen und daß eine längere Bauzeit und größere Baukosten erforderlich seien, als bei einer Führung des auch kürzeren Tracés über Wildegg-Rupperswil nach Aarau. Lenzburg ließ nun durch einen erfahrenen Fachmann, Oberst und Landammann Müller in Altorf, ein anderes Projekt ausarbeiten, das einen Tunnel durch den Kestenberg, unter dem Schloß Wildegg, vorsah;³ der Damm bei Wildegg wäre in Wegfall gekommen, der Umweg verkürzt und die Mehrkosten für den Bau, entgegen den Behauptungen der NOB., verringert worden. Auch anerbote sich Lenzburg, an diese Mehrkosten einen erheblichen Teil beizutragen. Umsonst! In der Sitzung vom 12. Februar 1857 entschied sich der Große Rat für den Bau der Linie Wildegg-Rupperswil-Aarau und lehnte auch die von der Regierung vorgeschlagene Erstellung einer Zweigbahn von Wildegg nach Lenzburg, mit allfällig späterer Weiterführung durch das Bünzthal, ab, mit 69 gegen 67 Stimmen. Durch die Bezahlung einer Summe von 700 000 Franken an den Kanton (speziell für den Bau von Zufahrtsstraßen zur Bahn) hatte sich die NOB. von der Verpflichtung, über Lenzburg zu bauen, losgekauft. Für diesen Betrag also wurden die Hoffnungen und Interessen unserer Stadt verraten. Regionale und private Sonderinteressen hatten den Sieg davongetragen. Die Fama will auch wissen, daß gewisse Großräte sich Bestechungsgeldern gegenüber nicht ganz unempfänglich gezeigt hätten. Lenzburg durfte nun auf seine Kosten die neue Zufahrtsstraße nach Wildegg bauen und sich bis 1895⁴ mit einer Postverbindung nach diesem Orte begnügen. Hätte es 1857 direkten Anschluß an die Hauptlinie der NOB. gefunden, so wäre später für unser Gemeinwesen vieles anders gekommen. —

Der Bau der *Aargauischen Südbahn* wurde von der CB. und der NOB. gemeinschaftlich übernommen, gegen die Zusicherung der beteiligten Gemeinden, für denselben zweieinhalb Millionen Franken gegen einen Zins von 3¼ Prozent auf zehn Jahre vorzustrecken. Dafür verpflichteten sich die Gesellschaften, die Bahn von Rupperswil bis Wohlen auf den 1. Juni 1874, bis Muri auf 1. Juni 1875 und bis Rotkreuz im Jahre 1878 fertigzustellen. Am 20. März 1872

³ Der Tunnel sollte eine Länge von 1050 Fuß (315 m) erhalten.

⁴ Das Endstück Lenzburg-Wildegg der Seetalbahn wurde am 1. Oktober 1895 eingeweiht; die Hauptstrecke Lenzburg-Emmenbrücke war seit 1883 im Betrieb.

beschloß die Einwohnergemeinde Lenzburg eine Subvention von 400 000 Franken zu leisten. Die Verträge wurden von den Aktionärsversammlungen der beiden Bahngesellschaften am 9. April 1872 genehmigt, und im Juni desselben Jahres begannen die Vermessungsarbeiten der Ingenieure (nebenbei bemerkt, fing man fast zur gleichen Zeit mit dem Bau des Gotthard- und des Bözbergtunnels an). Mit den eigentlichen Bauarbeiten konnte im Frühling 1873 begonnen werden. Damals wurde der hohe Damm erstellt, der unsere Stadt nach Norden abriegelt, und der große Einschnitt auf der Strecke gegen Hendschiken.⁵ Die Regierung hatte noch zwei Bedingungen gestellt: die Bahngesellschaften sollten eine aus der Mitte der Stadt führende Zufahrtsstraße nach dem Bahnhof, und für die drei, von Lenzburg nach Norden führenden, vom Bahndamm durchschnittenen Straßen je eine Durchfahrt erstellen. Die erste Bedingung lehnten die Bahngesellschaften ab, erklärten sich aber zu einem Beitrag von 20 000 Franken an die Kosten der Zufahrtsstraße bereit. Diese wurde dann doch nicht als direkte Verlängerung der Rathausgasse gebaut.⁶ Der Durchbruch in der Kirchgasse, wo sich ehemals die Papeterie Albrecht befand, und von dem man damals schon sprach, erfolgte in Wirklichkeit erst einige Jahrzehnte später, im laufenden Jahrhundert. Die drei Durchfahrten durch den Bahndamm konnten durch eine kleine Verlegung des obersten Stückes der alten Niederlenzerstraße auf zwei reduziert werden, da nun für die beiden von Niederlenz nach Lenzburg führenden Straßen nur *ein* Durchlaß nötig wurde.⁷

Am 23. Juni 1874 wurde die Strecke Rapperswil-Wohlen dem Verkehr übergeben, und zwar, so weit es Lenzburg betrifft, sang- und klanglos.⁸ Man hatte auch nicht viel Grund zur Freude, und dann regnete es am Eröffnungstage erst noch. Das Tracé mit dem hohen Damm war der Gemeinde aufgenötigt worden; eine andere, der Landschaft besser angepaßte Führung der Linie wäre wohl

⁵ Bei den Grabarbeiten für den Einschnitt wurden damals viele römische und selbst vorrömische (keltische) Gegenstände gefunden, die nach Aarau kamen, da Lenzburg noch kein Museum oder überhaupt keine Sammelstelle für antike Gegenstände besaß. Manches mag damals auch verloren gegangen sein.

⁶ Zur Zeit der Eröffnung der Bahn war die Bahnhofstraße überhaupt noch nicht gebaut. Von der mittlern Mühle führte ein Fußweg auf die Höhe des Bahnhofes; der Fahrverkehr erfolgte über den Bleicherain, und die Verbindung der Stadt mit der Bahnhofstraße, nach deren Vollendung, wurde vom alten Schulhaus und dem Sandweg her erstellt.

⁷ Der andere Durchlaß war für ein Fahrsträßchen, den „Mühlerain“, bestimmt. Er dient heute der Seetalbahn und daneben noch dem Fußgängerverkehr.

⁸ Bei der Probefahrt am 15. Juni hatte der Männerchor den ersten, Lenzburg berührenden Eisenbahnzug mit dem Liede: „Brüder, reicht die Hand zum Bunde“ von Mozart begrüßt. Den Betrieb der Bahn übernahm die CB.

möglich gewesen, auch wenn ein ganz kleiner Umweg dabei hätte in Kauf genommen werden müssen. Die Erstellung einer Passerelle auf der Schützenmatte wurde von der Bahn verweigert, und die Expropriationen waren rücksichtslos durchgeführt worden, so daß sie vielfach durch richterlichen Entscheid zugunsten der Landeigentümer entschieden werden mußten.

Das Stück Wohlen-Muri der Aargauischen Südbahn wurde am 1. Juni 1875, Muri-Rotkreuz am 1. Dezember 1881, und das letzte Stück, Rotkreuz-Immensee, am 1. Juni 1882 dem Verkehr übergeben, gleichzeitig mit der Eröffnung der Gotthardbahn. (Drei Teilstrecken der GB. im Tessin waren schon seit Dezember 1874 im Betrieb.). Als Zufahrtslinie zum Gotthard war die Südbahn von Anfang an gedacht. (Der Vertrag zwischen der Schweiz, Italien und dem Norddeutschen Bund über den Bau einer Gotthardbahn wurde 1869 abgeschlossen; an Stelle des Norddeutschen Bundes trat 1871 das Deutsche Reich.)

Für den Bau einer Bahn von Baden über Mellingen und Lenzburg nach Aarau erteilte der aargauische Große Rat schon 1872 einer Gesellschaft die Konzession. Später wurde das Projekt erweitert und sollte die ganze Strecke von Winterthur bis Zofingen umfassen; eine andere Gesellschaft wollte eine Bahn von Winterthur über Singen nach Kreuzlingen bauen. Greifbare Gestalt nahmen diese Projekte eigentlich erst an, als im Dezember 1874 eine Vereinigung beider Bahngesellschaften stattgefunden hatte, und im Januar 1875 die *Schweizerische Nationalbahngesellschaft* daraus hervorgegangen war.

Die Gründer waren nicht Männer der Wirtschaft, sondern Politiker. Die Winterthurer Demokraten, an ihrer Spitze Stadtpräsident J. J. Sulzer und Stadtschreiber Ziegler, standen in scharfer Opposition zu den Zürcher Liberalen und besonders zu Alfred Escher, der als allmächtiger Direktionspräsident der NOB. deren Geschicke leitete.

Man wollte nun eine Eisenbahnverbindung schaffen vom Bodensee bis zum Genfersee, und zwar als „Volksbahn“, die den beteiligten Kantonen, Gemeinden und „kleinen Leuten“ gehören sollte, nicht den Kapitalisten und Großbanken. Es war die Zeit, da NOB. und CB. sieben, acht und sogar neun Prozent Dividende auszahlen konnten,⁹ und nun sollte die Nationalbahn (NB.) als Konkurrenzlinie gebaut werden, damit auch andere Leute des Goldregens teil-

⁹ Beide Bahngesellschaften haben später, durch Bau oder Übernahme unrentabler Linien, freilich auch schwere finanzielle Krisen durchgemacht und wiederholt keine Jahresdividenden auszahlen können.

haftig würden. „Ohne den Gegensatz zwischen Escher und Sulzer ist die Entstehung der Nationalbahn undenkbar“, schreibt A. Gubler.

Das ganze Unternehmen sollte drei große Stücke umfassen: ein Oststück (Konstanz-Kreuzlingen-Singen-Winterthur), ein Mittelstück (Winterthur-Baden/Oberstadt-Mellingen-Lenzburg-Suhr-Zofingen) und ein Weststück (Zofingen-Langenthal-Lyß). Von Lyß sollte dann später die Bahn fortgeführt werden über Payerne bis Palézieux. Um es vorweg zu nehmen: das Weststück Zofingen-Lyß wurde nie gebaut, geschweige denn die Fortsetzung bis Palézieux; wenn im Folgenden von einer Westsektion der NB. gesprochen wird, so ist darunter das Stück Winterthur-Zofingen verstanden.

Ein Blick auf die Landkarte genügt, um zu sehen, daß die Linie der NB. geradezu eine Parallelbahn zur NOB. und teilweise auch zur CB. ist, deren Tracés sie sogar auf kleineren Strecken benützt, und daß sie die Täler durchschneidet, was eine Anzahl teurer Kunstbauten (Dämme, Brücken, Einschnitte) erforderte.

Verteurend auf Bau, Betrieb und Verwaltung wirkte sich ferner die große Stationendichte aus. Bei der NOB. sind die Stationen durchschnittlich 4,5 Kilometer, bei der NB. nur 3,6 Kilometer voneinander entfernt. Das größte Verkehrszentrum, Zürich, wurde von der NB. gar nicht berührt; eine Zweigbahn Suhr-Aarau wurde erst nachträglich ins Bauprojekt aufgenommen.

Wie stand es nun mit der Finanzierung der NB.? Die Baukosten der Ostsektion (Konstanz-Kreuzlingen-Etzwilen und Singen-Winterthur) wurden auf 12 Millionen Franken berechnet, und zwar sollten 6 Millionen auf das Aktienkapital, 5 Millionen auf Obligationen im ersten, und 1 Million auf Obligationen im zweiten Rang entfallen. Die Aktien wurden zum größten Teil von den anstoßenden Gemeinden (Winterthur übernahm 800 000 Franken) und dem Kanton Zürich, zum weitaus kleineren Teil von Privaten gezeichnet. Die Obligationen I. Serie (5 Millionen) wurden von einem Bankenkonsortium (Bank in Winterthur, Eidgenössische Bank, Basler Bankverein und Rheinische Kreditbank), die Obligationen II. Serie (1 Million) von der Stadt Winterthur übernommen. Auf die mannigfachen Schwierigkeiten und Widerstände, die dem Unternehmen namentlich seitens Zürichs und der NOB. (die ihren Sitz in Zürich hatte) begegneten, sei hier nicht näher eingetreten. Jedenfalls haperte es bei der Finanzierung bedenklich, so wie es ans Einzahlen der gezeichneten Beträge ging. Die Stadt Winterthur sah sich daher zu einer ganz wesentlichen Erhöhung ihrer Aktienbeteiligung genötigt. J. J. Sulzer nahm seine Entlassung als Stadtpräsident und zog seine Hand von der NB. zurück, da er offenbar der Sache nicht mehr traute. Die Gegner der Bahn beanstandeten den viel zu nie-

drigen Kostenvoranschlag¹⁰ und die höchst oberflächliche, viel zu optimistische Rentabilitätsberechnung. Aber die Bahn *mußte* doch gebaut werden. Mit den Bauarbeiten wurde im Sommer 1873 begonnen, und am 17. Juli 1875 konnte die Ostsektion der NB. dem Verkehr übergeben werden. —

Die Konzessionen für die Westsektion (Winterthur-Kemptthal-Effretikon-Otelfingen-Würenlos-Wettingen - Baden/Oberstadt-Mellingen-Lenzburg-Suhr-Zofingen und Suhr-Aarau wurden schon 1872 erteilt, für die Strecke Kantonsgrenze bei Otelfingen bis Zofingen von dem hierfür zuständigen aargauischen Großen Rate am 29. November.

Auch im Aargau wurde das Bahnunternehmen zu einer politischen Angelegenheit gemacht (Gegensatz zwischen den Liberalen und den Radikalen!). Daß das Projekt speziell in Lenzburg auf fruchtbaren Boden fiel, begreift man einigermaßen, da hier die Eisenbahnverhältnisse von Anfang an gründlich verpfuscht worden waren. Vergeblich warnten Einsichtige vor dem Bau. Das Projekt einer Verbindung bis zum Genfersee war aufgegeben; der Plan einer Verbindung von Aarau über Olten nach Solothurn und Biel (Gäubahn), den man ins Auge gefaßt hatte, entglitt dem Nationalbahnkomitee, da die CB. diese Linie baute. Was übrig blieb, war, wie Gubler sagt, eine „Rumpfbahn“, die kein größeres Verkehrszentrum berührte, keinen nennenswerten Transitverkehr erwarten und sich daher niemals rentieren konnte. Aber auch *diese* Linie mußte gebaut werden. Dafür sorgte die von Winterthur ausgehende Propaganda, bei der mit Vorspiegelungen aller Art nicht gespart wurde. Die Freunde und Förderer des Unternehmens, die bei *uns* den Sirenenklängen aus der Ostschweiz erlagen, mochten wohl in der Mehrzahl bona fide gehandelt haben, im festen Glauben an die Güte und Richtigkeit ihrer Argumente. Wie weit auch „Gründungsspesen“ (wie man die Schmiergelder euphemistisch nannte) mitgeholfen haben, entzieht sich heute natürlich der 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. (!) Es war das alte Lied, wie beim Bau der Ostsektion: die Baukosten wurden viel zu niedrig angesetzt, und dem Volke wurde eine künftige Rendite von mindestens 4 Prozent vorgeschwindelt.

¹⁰ Die NOB. hatte für ihre Linien mit einer Bausumme von durchschnittlich mindestens 300 000 Franken per Kilometer gerechnet; die NB. glaubte (oder behauptete), mit 160 000 Franken auskommen zu können.

Auch bei der Westsektion stieß die Finanzierung auf Schwierigkeiten.

Die Baukosten der Linie waren auf 17 Millionen Franken veranschlagt. Davon wurden als *Aktienbeteiligung* (Subventionen und Nachsubventionen) von den anstoßenden Gemeinden etwas über 8 Millionen gezeichnet. Lenzburg übernahm 500 000 Franken, Zofingen 1 500 000 Franken, Mellingen 400 000 Franken, Winterthur 1 150 000 Franken, der Kanton Zürich 1 740 000 Franken usw. Die aargauische Regierung, die offenbar der ganzen Sache wenig Vertrauen entgegenbrachte, zeichnete 1000 Franken. Von privater Seite gingen wenig Zeichnungen ein, doch soll eine solche vom Handwerker- und Gewerbeverein Lenzburg mit 10 000 Franken hier erwähnt sein.

Für die Aufbringung des *Obligationenkapitals* im Betrage von 9 Millionen Franken wollten die Banken sorgen gegen *Verschreibung* der Bahn und *solidarische Garantie* für *Kapital und 5 Prozent Zinsen* durch die Städte Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen. Waren diese Gemeinden mit ihrer Aktienbeteiligung sozusagen schon bis an die Grenze ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit gegangen, so wurde ihnen durch diese Garantieverpflichtung Unmögliches zugemutet, da die Einwohnergemeinden nicht über Vermögen verfügten. Umsonst hatten Zeitungen, wie die „Neue Zürcher Zeitung“, „Der Schweizerbote“ (Aarau), „Der Aargauer“ (Lenzburg) vor dem Unternehmen gewarnt und ein schlimmes Ende vorausgesagt; umsonst hatte eine starke Minderheit in der Gemeinde immer wieder darauf hingewiesen, daß das Aktienkapital zu klein und der Kostenvoranschlag für den Bau viel zu niedrig angesetzt sei, und daß eine Rendite sich niemals einstellen werde. Die Garantieverpflichtung wurde dem Volk als bloße Formsache hingestellt; im schlimmsten Falle würde es sich vielleicht um die Einlösung einiger Semestercoupons handeln. Das war nun Demagogie schlimmster Art; aber sie tat ihre Wirkung: am 17. August 1874 nahm die Einwohnergemeinde Lenzburg mit 135 gegen 108 Stimmen die solidarische Bürgschaftsverpflichtung an. Man war ja der künftigen Rendite von mindestens 4—5 Prozent so sicher! Der am 12. Oktober 1874 in Lenzburg versammelte Verwaltungsrat der NB. stellte fest „daß nunmehr das gesamte Aktien- und Obligationenkapital gesichert sei, und daß die sehr vorsichtig aufgestellten Rentabilitätsberechnungen ein unerschütterliches Vertrauen rechtfertigen und daß entgegengesetzte Behauptungen tendenziöse Aussagen seien von Leuten, die der NB. zu schaden suchen“.

Die Minderheit (auch diejenige der andern aarg. Garantiestädte) reichte nun bei der aargauischen Regierung, die nach der Ver-

fassung ein gewisses Aufsichtsrecht über die Gemeinden besitzt, einen Rekurs ein, wurde aber mit Entscheid vom 12. Dezember abgewiesen: 1. weil nach der neuen Bundesverfassung (von 1874) die Gesetzgebung über Bau und Betrieb von Eisenbahnen Sache des Bundes sei; und 2. weil die Gemeinden unter Aufsicht des Staates (!) ihre Angelegenheiten selbständig ordnen.

Nachdem im Januar 1875 die schon erwähnte Fusion der beiden Gesellschaften für die Ost- und die Westsektion der NB. zustande gekommen und die Solidarhaft der Garantiestädte nunmehr zu Gunsten der neuen Nationalbahngesellschaft ausgesprochen worden war, genehmigte im März des nämlichen Jahres der Bundesrat den Finanzausweis für die Linie Winterthur-Zofingen. Die Nationalbahnfreunde in Lenzburg feierten den Anlaß mit einem Bankett in der „Krone“.

Ueber die Art der Beurkundung der Garantieverpflichtung ließ sich die Direktion der NB. im Juli 1875 von Dr. Paul Speiser, dem nachmaligen Professor, National- und Regierungsrat in Basel, ein Gutachten erstatten, aus dem hier einige Sätze abgedruckt seien: „... Was bis jetzt vorliegt, ist für die Kreditoren rechtlich völlig wirkungslos. Es liegt bis jetzt nur vor ein Beschluß der resp. Gemeinden, worin sie erklären, sie wollen für das Anleihen Garantie leisten; dies allein genügt aber nicht; vielmehr muß dieser Beschluß auch vollzogen, die Garantieverpflichtung wirklich eingegangen werden; es muß ein obligatorischer Akt zwischen Kreditör und Bürgen (resp. Garanten) vorgenommen werden; dies geschieht nun dadurch, daß die Organe der Gemeinden vor einem Notar ihres Ortes erklären, die Gemeinde übernehme für fragliches Anleihen gegenüber den Inhabern von Schuldtiteln die Garantie resp. Bürgschaft für Kapital und Zinsen; der Notar hat dann zu bezeugen: 1. daß die Erklärenden und Unterzeichnenden die gesetzlich richtigen Vertreter ihrer Gemeinde sind; 2. daß sie zu dieser Verpflichtung kraft Gemeindeversammlungsbeschluß autorisiert sind; 3. daß die Gemeinde laut Organisationsgesetz befugt ist, eine solche Verpflichtung zu übernehmen.

Diese Verpflichtungsscheine sind dann in die Hände eines Dritten, am besten in die Hände einer der beim Anleihen beteiligten Banken zu hinterlegen gegen deren Versprechen, sie nicht herauszugeben, bevor das Anleihen völlig abbezahlt ist..“

Die Beurkundung in der in diesem Gutachten vorgesehenen Form erfolgte für die Einwohnergemeinde Lenzburg, die sich in einer Versammlung vom 12. Februar 1875 nochmals mit der Angelegenheit befaßt hatte, vor Bezirksamt Lenzburg am 18. Novem-

ber 1875. Vertreter der Gemeinde waren Gemeindeammann Eduard Rohr und Gemeindeschreiber Heinrich Huber.

Für den Fall, daß die Garantiegemeinden in die Lage kommen sollten, Zahlung leisten zu müssen, wurde, ohne die solidare Haft nach außen irgendwie zu berühren, folgender Verteilungsmodus angenommen: Winterthur übernimmt 7 Achtzehntel, Zofingen 5 Achtzehntel, Baden und Lenzburg je 3 Achtzehntel.

Trotz der Garantie wollte es mit der Beschaffung des Obligationenkapitals im Betrage von 9 Millionen Franken nicht vorwärts gehen. Von der I. Serie (5 Millionen) übernahmen die Bank in Winterthur und die Eidgenössische Bank in Bern zusammen eine Million; die übrig bleibenden 4 Millionen wurden zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt, doch entsprach der Erfolg den Erwartungen nicht, so daß Winterthur 800 000 Franken und Zofingen 350 000 Franken in Obligationen I. Serie übernehmen mußten. Noch schlechter gelang die Unterbringung des Obligationenanleihens der II. Serie (4 Millionen) vom Jahre 1876. Trotz des niedrigen Emissionskurses (92) waren von Privaten so wenig Obligationen gezeichnet worden, daß schließlich von dieser Serie Winterthur noch 1 900 000 Franken und Zofingen 1 300 000 Franken in Obligationen übernehmen mußten.

Da die Baukosten immer größere Summen verschlangen, wurde eine Nachsubvention von 2 Millionen Franken nötig. Daran sollten die aargauischen Gemeinden von Baden bis Zofingen mit 600 000 Franken partizipieren; Lenzburg wurden 80 000 Franken zugedacht. Private Zeichnungen blieben fast ganz aus, da das Vertrauen in die Sache geschwunden war. „Lenzburg wird es nie bereuen, sich an diesem Bahnunternehmen, das so sehr in seinem Interesse liegt, beteiligt zu haben“, schrieb das „Wochenblatt“ am 29. April 1876, und am 15. Mai beschloß die Einwohnergemeinde mit 180 gegen 145 Stimmen die Übernahme dieser neuen, schweren Verpflichtung (Baden hatte verworfen). Wiederum reichte, doch ohne Erfolg, die unterlegene Minderheit einen Rekurs bei der Regierung ein.

In Lenzburg, vermutlich auch in den andern Garantiestädten, standen sich Anhänger und Gegner der Bahn schroff gegenüber; es gab Familienzweist, und die besten Freunde wurden zu Feinden. Eine besonders rüpelhafte und unverschämte Sprache führte das „Aarg. Wochenblatt“ (Redaktion, Druck und Verlag von Diethelm Hegner), das schon am 6. März 1875, bei Anlaß einer abermaligen Abweisung eines Rekurses der Minorität geschrieben hatte: „Diese Rekurrererei wird nachgerade ekelhaft. Man spöttelt in der ganzen Schweiz darüber und spricht bereits davon, die Wortführer nach Königsfelden zu spedieren.“ Wer sich nicht zur NB.

bekannte, wurde geradezu als Landesverräter gebrandmarkt. Harmloser waren die „Nationalbahn-Lieder von einem fidelen Kleeblatt, gedruckt in der Offizin der Nationalbahn im ersten Jahre des Südbahndammes“. Der „Aargauer“ vertrat die Sache der Minderheit, die gegen die Garantieleistung gestimmt hatte.

Unterdessen war, wie schon erwähnt, die Ostsektion der NB. am 17. Juli 1875 dem Verkehr übergeben worden, also die Linien Winterthur-Ezwilen-Singen, Ezwilen-Konstanz und das kurze Stück Kreuzlingen-Emmishofen. Die Eröffnung des Betriebes war überall mit Feiern verbunden. Da aber der Kostenvoranschlag für den Bau bedeutend überschritten worden war, entnahm man unbedenklich die Summe von 1 700 000 Franken von den Geldern, die von den Gemeinden der Westsektion für diese letztere aufgebracht worden waren, für den Bau der Ostsektion. Da war nun nichts zu machen, da ja beide Gesellschaften fusioniert hatten und daher auf Gedeih und Verderb miteinander verbunden waren. Aber von da an entstand eine große Verbitterung zwischen den aargauischen Garantiegemeinden und den Herren von der Direktion und Verwaltung der NB. in Winterthur. (Dem Verwaltungsrate gehörte auch Diethelm Hegner an).

Während an der Westsektion rüstig gebaut wurde, trieb das Oststück bereits der Katastrophe entgegen. Schon nach dem ersten halben Betriebsmonat, also Ende Juli 1875, zeigte es sich, daß man sich verrechnet hatte. Die NOB. suchte der NB. Schwierigkeiten in den Weg zu legen, wo sie nur konnte; andererseits glaubte die NB. ihre Konkurrentin durch Ansetzung niedrigerer Tarife zu schädigen und sich selbst zu nützen. Die Betriebseinnahmen pro Kilometer betrugen im Monat rund 600 bis 700 Franken, beim Stammnetz der NOB. dagegen über 4000 Franken. Die Einnahmen deckten nicht einmal die Ausgaben für den Betrieb. Der Bahnbau hatte 14 300 000 Franken verschlungen. Das Obligationenanleihen II. Ranges blieb zum großen Teil ungedeckt, da viele Gemeinden sich weigerten, weitere Beiträge zu zeichnen. Schon Ende 1875 wußte man, daß die Sache verloren war; trotzdem erfolgte noch die letzte Geldbewilligung seitens der Stadt Winterthur für die Ostsektion der NB. Man glaubte, durch eine Verbindung der NB. mit Zürich, das heißt mit dem Bau einer Bahn von Örlikon oder von Seebach nach Zürich die Situation zu retten. Zu diesem Bahnbau kam es nicht, und nun setzte man die Hoffnung auf die künftige Rendite der Westsektion. Von dieser konnten die Stücke Baden/Oberstadt-Lenzburg-Zofingen und Suhr-Aarau am 6. September, Winterthur-Kemptthal-Effretikon-Otelfingen-Würenlos-Wettingen-

Baden/Oberstadt am 15. Oktober dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Am 5. September fand die feierliche Einweihung der Linie Baden-Zofingen statt. Der Zug mit den Festteilnehmern verließ Baden am Vormittag 9.50. Auf dem beflaggten Bahnhof Lenzburg hatte sich trotz dem Regenwetter die Stadtmusik eingefunden; der Männerchor sang zwei Lieder. Den Gästen wurde ein Gabelfrühstück serviert, und nach anderthalbstündigem Festleben fuhr der Zug 12.15 nach Zofingen weiter, wo ein Schlußbankett gegen 350 Teilnehmer vereinigte. Im Anschluß an ihren Bericht über die Bahneinweihung schrieb die „Grenzpost“: „Möge in die Freude der beteiligten Gemeinden nicht allzubald ein finanzieller Wermuthstropfen fallen.“ Der Fahrplan der Strecke Zofingen-Wettingen sah in jeder Richtung täglich fünf Züge vor, für die Strecke Suhr-Aarau deren sechs. (Wer mit der NB. nach Aarau fahren wollte, mußte in Suhr umsteigen.) Die Westsektion der NB. hatte 16 600 000 Franken gekostet. Die Baukosten für die ganze Linie der NB. betrugen rund 31 200 000 Franken.

Nur allzu schnell erwiesen sich die schlimmsten Befürchtungen der Bahngegner als gerechtfertigt. Der Verkehr auf der Westsektion war noch geringer als auf dem Oststück und erbrachte pro Kilometer im Monat bloß zirka 330 bis 530 Franken. Die Einnahmen deckten bei weitem die Betriebsausgaben nicht, und da das Oststück schon am 31. Dezember 1876 ein Betriebsdefizit von über 300 000 Franken hatte, und da von einer Verzinsung des Obligationenkapitals keine Rede sein konnte, erklärte das Bundesgericht auf Verlangen der Gläubiger am 20. Februar 1878 die *Zwangsliquidation* der NB. Darob großes Geschrei im „Wochenblatt“: man solle die Bundesrichter zur Verantwortung ziehen und absetzen; man kenne die Namen derjenigen schon, die für die Liquidation gestimmt hätten. In Wirklichkeit hatte das Bundesgericht den Entscheid einstimmig gefällt, *mußte* ihn nach Gesetz und Recht fällen.

Zunächst handelte es sich nun darum, den Bahnbetrieb aufrecht zu erhalten, wenigstens für so lange, bis eine endgültige Lösung der ganzen Frage möglich war. Statt der benötigten 110 000 Franken brachten die beteiligten Gemeinden indessen nur 55 000 Franken auf (Lenzburg zeichnete 4000 Franken), so daß die eine Hälfte der Betriebsdefizite zu Lasten der Konkursmasse gehen sollte.

Die NB. kam am 30. August 1879 zu einer ersten Versteigerung, die resultatlos verlief, so daß auf 15. März 1880 eine zweite Versteigerung angesetzt wurde. Die NOB. erwarb nun die Westsektion für 750 000 Franken, die Eidgenössische Bank, die Inhaberin eines größern Postens von Obligationen war, die Ostsektion für 3 150 000

Franken, verkaufte sie aber dann mit 40 000 Franken Verlust ebenfalls der NOB., so daß diese in den Besitz der Bahn, die über 31 Millionen Franken gekostet hatte, für weniger als 4 Millionen gelangte. Verloren war das ganze Aktienkapital mit rund 14½ Millionen, ferner die Obligationen II. Ranges der Ostsektion; leer gingen ferner die Gemeinden aus, die an die Nachsubvention bezahlt hatten. Der Gesamtverlust an Kapitalien belief sich auf rund 28 Millionen Franken, woran Lenzburg mit 2 080 000 Franken (500 000 Franken Aktien und 1 580 000 Franken Obligationen) beteiligt war, die Garantieverpflichtung inbegriffen.

Ueber die nun folgenden langwierigen und unerquicklichen Verhandlungen, während welcher es zu Betreibungen und zu einem Prozeß der Stadt Winterthur gegen die drei aargauischen Garantiestädte kam, müssen wir uns kurz fassen. Winterthur war gewillt, die ihm aus der Garantie erwachsenen Verpflichtungen zu erfüllen, und löste auch die verfallenen Coupons der Obligationen ein. Die Einwohnergemeinden Baden, Lenzburg und Zofingen jedoch erklärten sich außer Stande, die auf sie entfallenden Quoten zu übernehmen. Wiederholt suchten sie sich mit den Gläubigern zu arrangieren, doch umsonst. Diese beharrten auf der vollen Bezahlung, da sie offenbar überzeugt waren, daß der Staat es nicht zum Konkurs der Gemeinden werde kommen lassen. Die aargauische Regierung erklärte am 5. Februar 1883 in einem Memorial an den Bundesrat, daß die aargauischen Städte über ihr früheres Angebot (sie hatten 2 400 000 Franken offeriert) nicht hinausgehen könnten, sondern lieber den Konkurs über sich ergehen lassen würden, da sie dabei nichts zu verlieren hätten.¹¹ Das hätte für den ganzen Landeskredit die bedenklichsten Folgen haben können; die Presse, sogar die ausländische, fing an, sich mit der Sache zu befassen. „In welchem Lichte muß die Schweiz im Auslande erscheinen, wo das Wort und das Versprechen noch gelten“, schrieb das „Vaterland“. Eine Expertenkommission des Bundes sollte nun die Finanzlage der Garantiestädte prüfen. Sie kam zu dem Ergebnis, daß die *Ortsbürgergemeinden* der Garantiestädte die, wenn nicht rechtliche, so doch *moralische* Pflicht zur Hilfe hätten, und daß dies auch für die beiden Kantone gelte, deren Regierungen die Rekurse nicht geschützt hätten. Man darf wohl beifügen, daß auch der Bundesrat nicht ganz ohne Schuld war, der einen auf der Garantie von vermögenslosen Einwohnergemeinden fundierten Finanzausweis genehmigt hatte. Schließlich kam am 20. Dezember 1883 folgender Bundesbeschluß zu Stande: den beteiligten Gemeinden wird ein

¹¹ Die Einwohnergemeinden (so auch Lenzburg) hatten nicht nur kein Vermögen, sondern Schulden.

Darlehen gewährt bis zum Betrage von 2 400 000 Franken, bei jährlichen Zahlungen von 3½ Prozent (2½ Prozent Zins und 1 Prozent Amortisation). Der noch ungedeckte Betrag von 2 400 000 Franken sollte nach bundesrätlichem Entscheid (die vier Städte konnten sich nicht einigen) zu einem Drittel von Winterthur, zu zwei Dritteln von den drei aarg. Städten übernommen werden, wie beim Bundesdarlehen. Wiederholte spätere Gesuche der aargauischen Regierung um Erlass der Restschuld wurden von den eidgenössischen Räten abgelehnt, auch eine Herabsetzung des Zinsfußes um 1 Prozent, entsprechend der allgemeinen Senkung des Zinsfußes, sogar noch nach dem Rückkauf der NOB. durch die Schweizerischen Bundesbahnen im Dezember 1901. Erst drei Jahre später wurde diese Zinsreduktion von der Bundesversammlung endlich zugestanden. Der schon genannte Basler Nationalrat Prof. P. Speiser hatte sich ganz besonders für die Sache eingesetzt.

Lenzburg hat im Jahre 1935 den letzten Rest seiner Schuld an den Bund abgetragen. Zum Zwecke der Tilgung der weitem Bahnschulden hatten auf Grund eines Vertrages mit der Allgemeinen Creditbank in Basel und unter Garantie durch den Staat Aargau die Ortsbürger- und die Einwohnergemeinde im August 1885 gemeinschaftlich ein Prämienanleihen im Betrage von einer Million Franken ausgegeben (2500 Serien zu je 10 Obligationen im Nennwert von 40 Franken.) Seither haben jährlich zwei Ziehungen stattgefunden. Im Jahre 1945 werden nun die beiden letzten Ziehungen erfolgen, dann verschwinden für unsere Gemeinde die Eisenbahnschulden endlich, wenn nicht innerhalb der gesetzlichen zehnjährigen Verjährungsfrist noch Prämienlose zur Rückzahlung angemeldet werden.

Vier blühende Gemeinwesen sind durch die Nationalbahn bis hart an den finanziellen Ruin gelangt. Lenzburg, die kleinste und am wenigsten kapitalkräftige der Garantiestädte, hat wohl am meisten gelitten. Erst in den letzten Jahrzehnten haben sich diese Gemeinden allmählich von den Folgen jener verhängnisvollen Gründung erholt.

Quellenverzeichnis

Arnold Gubler, Die Schweizerische Nationalbahn. Zürich 1922.

Ernst Mathys, Hundert Jahre Schweizerbahnen. Zweite Auflage. Bern 1943.

Die Stadt Winterthur in ihrer Stellung zu den aargauischen Mitgarantiestädten Baden, Lenzburg, Zofingen betreffend das Neun-Millionen-Anleihen der Schweizerischen Nationalbahn. Winterthur 1883.

Pl. Weißenbach, Eisenbahnwesen I.

Verschiedene Jahrgänge der Lenzburger Zeitungen („Aargauisches Wochenblatt“ und „Der Aargauer“).

Berichtigung: Seite 15, erste Zeile fehlt die Jahreszahl 1877.