

Alfred Escher

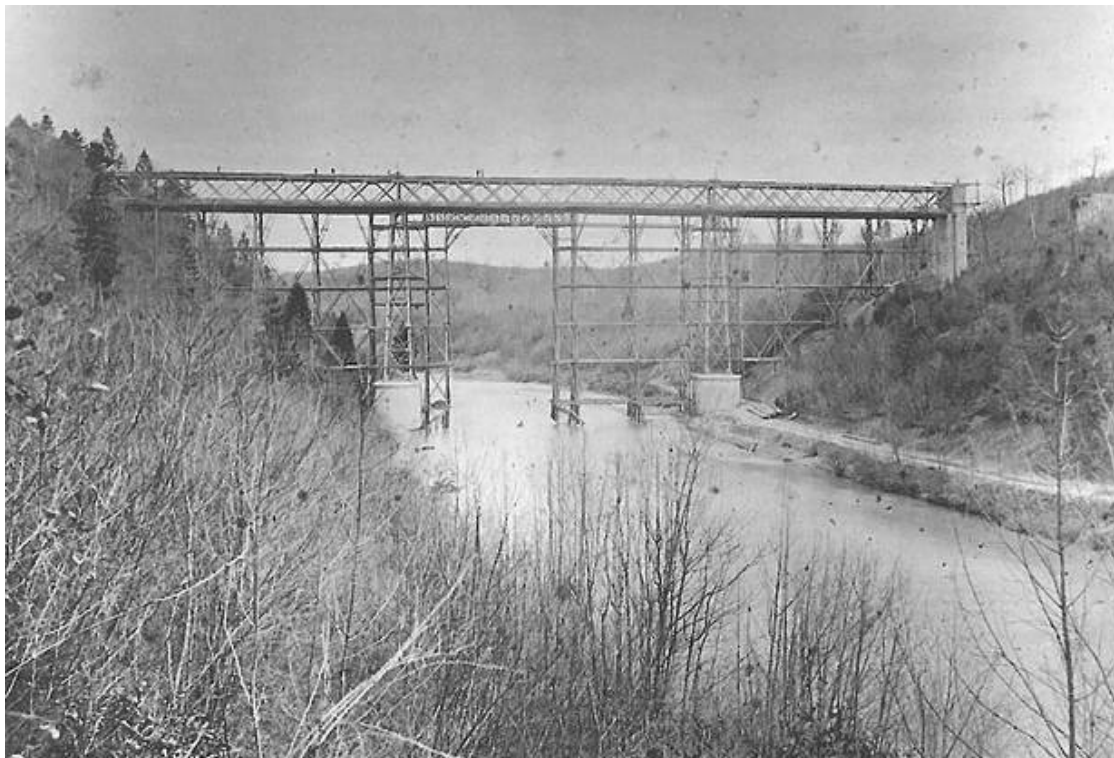
## Die Nationalbahn ruinierte Aargauer Städte – weil sie einem Zürcher Eisenbahn-Baron Paroli bieten wollten

von Mathias Küng - az Aargauer Zeitung  
20.2.2019 um 05:00 Uhr whatsapp-black



Unser Bild aus Dättwil stammt aus dem Jahr 2002, als auf diesem Teilstück der früheren Nationalbahn noch Personenzüge verkehrten.

© Walter Schwager



Das filigran wirkende Lehrgerüst für die Reussbrücke der Nationalbahn im Bau im Jahr 1876/77.

© Fotoarchiv Mellingen.



Ein Bautrupps des Nationalbahn-Streckenabschnittes von Suhr nach Zofingen posiert stolz vor drei Bauloks.

© Stadtmuseum Aarau / Bilder aus: Die Nationalbahn



wird sich den Bahngäztern oft ungefähr dieses Bild zeigen.

Die zeitgenössische Karikatur zeigt, wie Alfred Eschers Nordostbahn und die Nationalbahn zueinander standen.

© Stadtmuseum Aarau / Bilder aus: Die Nationalbahn



Bahnhof Zofingen um 1900 mit Aufnahmegebäude der einstigen Centralbahn aus den 1850er-Jahren.

© Heimatarchiv Zofingen

Das Bahnfieber erfasste ab Mitte des 19. Jahrhunderts den Aargau. Viele Entscheide fielen aber unter Alfred Escher in Zürich. Schliesslich nahmen Aargauer Gemeinden die Sache in die Hand – mit ungeahnten Folgen.

Heute vor 200 Jahren, am 20. Februar 1819, kam in Zürich Alfred Escher zur Welt. Berühmt geworden ist dieser Zürcher Politiker auch als Wirtschaftsführer und Eisenbahnunternehmer (Nordost- und Gotthardbahn). Er hatte wie kein anderer Einfluss auf die politische und wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz im 19. Jahrhundert.

Seine Tätigkeit hatte im damaligen Eisenbahnbaufieber auch enorme Auswirkungen auf den Aargau. Eschers Nordostbahn (NOB) verlängerte die seit 1847 bestehende Bahnstrecke Zürich–Baden (Spanischbrötlibahn) via Turgi, Brugg, Wildeggen bis Aarau und darüber hinaus. Damals wurde die im Wesentlichen noch heute gültige Ost-West-Haupttransversale gebaut. Im Osten führte sie in die aufstrebende Industriestadt Winterthur und weiter nach Osten.



Alfred Escher (1819–1882) war der politisch und wirtschaftlich bisher wohl einflussreichste «Macher» der Schweiz.

© Zur Verfügung gestellt

## Volksbahn statt Herrenbahn

Escher setzte seine politische und wirtschaftliche Macht im Ringen um die Konzession für die Linienführungen – wie andere Eisenbahnbarone auch – vehement ein. Das weckte Widerstand. In Winterthur entstand als Antwort auf die Liberalen um Escher eine Demokratische Bewegung. Die Stadt war jahrhundertlang von Zürich beherrscht worden. Jetzt schickte sich Zürich an, via Eisenbahn wieder Winterthurs Geschicke zu bestimmen. Das wollte man nicht. So entstand die Idee einer «Volksbahn» vom Bodensee bis Genf, die von der öffentlichen Hand finanziert werden und dem Volk gehören sollte. Die «Volksbahn» war der Gegenentwurf zur privaten Zürcher «Herrenbahn».

Die Idee fiel gerade im Aargau auf fruchtbaren Boden, wo beim Bahnbau inzwischen einiges schiefgelaufen war. Etwa in Lenzburg. Laut Konzession der Aargauer Regierung sollte die NOB via Lenzburg nach Aarau fahren. Als sich zeigte, dass es eine günstigere Linienführung via Rapperswil gab, ertrotzte die NOB eine Konzessionsänderung. Im Aargau löste ihr Vorgehen viel Verdruss aus.

Vorab Baden, Mellingen, Lenzburg und Zofingen engagierten sich schliesslich für die Volksbahn aus Winterthur. Dafür setzten sie für die damalige Zeit enorme Summen ein. Die 85 Kilometer lange Strecke von Winterthur bis Zofingen sollte 17 Millionen Franken kosten. 1,74 Millionen zeichnete der Kanton Zürich, Zofingen übernahm weitere 1,62 Millionen Franken. Baden und Lenzburg zeichneten Aktien für je etwa eine halbe Million, Mellingen für 410'000 Franken. Auch die Dörfer der Strecke entlang beteiligten sich, etwa Fislisbach, Dättwil, Mägenwil, Othmarsingen, Kölliken und weitere. Der Kanton Aargau investierte sage und schreibe 1000 Franken. Das alles reichte nicht, sodass zusätzlich Obligationen ausgegeben wurden. Zusätzlich sicherten Winterthur, Zofingen, Baden und Lenzburg unglückseligerweise eine Haftungsgarantie zu. Am Ende summierte sich der Anteil von Zofingen auf 5,87, der von Baden und Lenzburg auf je knapp über 2 Millionen Franken.



## Bundesgericht stoppt Escher

Doch der Reihe nach: Erst mal wurde gebaut. Natürlich teurer als budgetiert. Mehrkosten ergaben sich aus topografischen Gründen, aber auch aufgrund von Reibereien mit der Konkurrenz, nämlich Eschers NOB. Diese erschwerte den Bau, wo es nur ging. Ein Beispiel: Zwischen Winterthur und Effretikon hätte es Sinn gemacht, dass die Nationalbahn die bestehenden Gleise der NOB über einige Kilometer mitbenützt. Das wollte sie auch. Die NOB verweigerte es «wegen Überlastung». Erst auf Geheiss des Bundesgerichts lenkte die NOB ein, verlangte aber eine absurde Gebühr. So erstellten die Volksbahn-Bauer gleich daneben doch ein eigenes Trasse. Nun forderte Eschers Bahn einen «Sicherheitsabstand», was in der Konsequenz sogar einen Tunnelbau nötig gemacht hätte. Wieder musste Lausanne zum Rechten schauen. Die Volksbahn konnte – um Zürich herum – weitergebaut werden.

## Frühzug fährt leer

Im Herbst 1877 wurde sie feierlich eröffnet. Doch sofort wurde klar: Sie rechnete sich nicht. Der Winterthurer Unternehmer Jakob Sulzer-Hirzel schrieb damals: «Am Samstag wurde die Nationalbahn eröffnet. Weil gratis gefahren wurde, kamen 30 Waggons ganz überfüllt hier an. Jetzt aber tönts anders. Gestern waren in einem Zuge zwei, in einem anderen zehn Personen; heut früh 6 Uhr: niemand. Das Allerschönste aber ist: Wer mit der Nationalbahn nach Zürich will, kann nur bis Seebach fahren; von dort muss er zu Fuss nach Oerlikon.»

## Gemeindehaus verpfändet

Es zeigte sich: Das Passagier- und Güteraufkommen auf dieser Strecke war viel zu klein. Drei Monate nach Eröffnung war die Bahn bankrott. Besondere Tragik: Die NOB konnte die nagelneue Bahn danach zum Schnäppchenpreis erwerben. Diejenigen Aargauer Städte, die sich derart finanziell engagiert hatten, erlitten finanziell Totalschaden. Insgesamt 28 Millionen Franken waren verloren. Mellingen musste seinen Wald, die Reussbrücke, sogar Pfarr-, Schul- und Gemeindehaus verpfänden, wie Bruno Meier im Buch «Die Nationalbahn» schreibt. Schliesslich sprang der Kanton ein. Das ist übrigens der Grund, warum der Mellinger Wald heute dem Kanton gehört.

Für Winterthur, Zofingen, Baden und Lenzburg arbeitete der Bund nach langem Hin und Her eine Lösung aus. Demnach mussten diese Städte 50 Jahre lang Schulden abtrottern. Das taten sie – bis 1935! Die Ortsbürgergemeinde Zofingen konnte ein Darlehen gar erst 1943 tilgen. Danach wurden die abgelösten Obligationen laut Meier «feierlich und unter notarieller Aufsicht im Gaswerk verbrannt».