

LUPFIG UND SCHERZ		Hans Vogel
GESCHICHTE, GESCHICHTEN – VON DEN URGESCHICHTLICHEN ANFÄNGEN BIS ZUM ZUSAMMENSCHLUSS		
AUS DER WERKSTATT DES CHRONISTEN		Nr. 9

Lupfig und die Eisenbahn – oder: Fördern und fordern

Für den Bau der Bahnlinie von Brugg nach Hendschiken wünschte das «Exekutivkomite» der Südbahn-Gesellschaft von Lupfig und anderen an der Linie gelegenen Gemeinden im Jahre 1871 eine beträchtliche Subvention von 50'000 Franken, weit mehr als das Doppelte des damaligen Kapitalstocks der Einwohnergemeinde. Die entsprechende Gemeindeversammlung genehmigte diesen Betrag zunächst erstaunlich klar mit 64 zu 30 Stimmen, doch reichten 28 Bürger, vorwiegend Handwerker, anschliessend beim Gemeinderat eine geharnischte «Protestation» ein: Sie verlangten die «Rückziehung» der Zusage bei der Südbahngesellschaft. Die «Unterzeichneten», darunter Johann Jakob Wüst, Friedenrichter als Anführer, erklärten «aufs feierlichste, nie und nimmer was zu zahlen», denn wahrscheinlich hätte dieser Betrag über eine Sondersteuer bei den Lupfigern eingezogen werden müssen. Solchermassen in Bedrängnis geraten erreichte der Gemeinderat bei der Südbahn, dass die Summe auf 30'000 Franken reduziert wurde, und dass Lupfig nicht diesen Betrag, sondern nur dessen jährliche Zinsen von 1,5 Prozent über zehn Jahre im Umfang von 450 Franken zu garantieren hatte.

Zu einem Ende kam dieses Geschäft, als 26 Lupfiger sich bereit erklärten, gemeinsam die Bezahlung eines Teils dieser Zinsen zu übernehmen. Der Strohwarenfabrikant Louis Debrunner, dem wohl besonders an einem Birrfelder Bahnhof lag, zeigte sich dabei grosszügig und spendierte mit 50 Franken über zehn Prozent des jährlichen Betrages. Insgesamt kamen 162 Franken zusammen, also etwas mehr als ein Drittel der jährlichen Zinslast. Zu den fortschritts- und technikfreundlichen Spendern gehörten vier der fünf Gemeinderäte, der Gemeindegemeindefreiber, die beiden Lehrer Sigmund Fäs und Jakob Meier sowie Chronist und Alt-Lehrer Johann Jakob Huber. Trotz dieser

Reduktion der Belastung für die Gemeinde kam es zu einer hitzigen Debatte, in deren Verlauf unter anderem spöttisch vermerkt wurde, dass die meisten der Spender typischerweise am Busen von Kanton und Gemeinde saugen würden. Schliesslich sprach sich die Versammlung mit 60 zu 39 Stimmen für die Subvention aus, nachdem der Gemeinderat aus unklaren Gründen und wohl auf unsicherer Rechtsgrundlage Stimmenthaltung schlicht untersagte.

Die Auseinandersetzung mit dem Exekutivkomitee der Südbahn setzte sich ab 1874 im zähen Ringen um die Linienführung, die Baubewilligung und die



Bahnhof Birrfeld, erbaut um 1885

zahlreichen und detaillierten Bedingungen fort, welche die Gemeinde Lupfig an ihre Zustimmung knüpfte. Allerdings rieben sich die Lupfiger Stimmbürger anlässlich der Projektauflage im Jahre 1881 die Augen, als sie Gewähr wurden, dass ihre Forderungen kaum berücksichtigt wurden: Es ging dabei vor allem um Entschädigungen von 200 Franken für den Verlust an Wald am Osthang des Guggerhübels, 3'000 Franken für die Aufhebung der Kiesgrube Zinggenbünt und 200 Franken allgemein für «die Zerstückelung des Landes». Zudem wünschte man etliche zusätzliche Bahnübergänge für den allgemeinen und den landwirtschaftlichen Verkehr. Auch um die maximale Steigung, welche die Lupfiger dabei zu Fuss oder per Fuhrwerk über die Gleise zu dulden bereit waren, stritt man, sowie um neu zu bauende Feldwege entlang der Bahnlinie. Vor allem aber verlangte der Lupfiger Souverän, dass die Bahnstation «Birrfeld» südlich der heutigen Haltestelle «Lupfig» heissen müsse. Darauf traf man sich 1881 zu Einspracheverhandlungen im Birrer «Bären», im Laufe derer es sich zeigte, dass die Südbahn nicht gewillt war, allen diesen Begehren zu entsprechen. Darauf verweigerte die Lupfiger Gemeindeversammlung auf Antrag von Alt-Ammann Adolf Seeberger die Bauvollmacht und lancierte eine Einsprache an den Regierungsrat zuhanden des Bundesrates, mit der Begründung, dass die Profilierung der Streckenführung nicht den aufgelegten Plänen entspreche. Schliesslich entschied die Eidgenössische Schatzungskommission in einer Weise, welche die Zustimmung der Lupfiger fand, doch die Bahnstation hiess weiterhin «Birrfeld». Das Bahntrasse wurde

da gebaut, wo es heute noch die Züge verkehren lässt, allerdings vorerst nur einspurig

Eine Subvention von 25'000 Franken an die von Baden Richtung Bernbiet führende Nationalbahn lehnte hingegen die Gemeindeversammlung im Jahre 1874 in heilsichtiger Weise klar ab. Diese war ein Kind von Winterthurer Kreisen rund um den Stadtrat, die in Konkurrenz zu den privaten Bahngesellschaften und insbesondere gegen den Zürcher «Eisenbahnkönig» Alfred Escher eine Verbindung der Ost- mit der Westschweiz planten, welche die Stadt Zürich umgehen sollte. Das Streckennetz dieser «Volksbahn» wurde nur bis Zofingen gebaut, 1875 in Betrieb genommen und nach sieben Jahren in einem krachenden Konkurs wieder aufgegeben. Die beteiligten Gemeinden verloren dabei ihren gesamten Einsatz, Mellingen alleine 420'000 Franken. Immerhin verdankt die Stadt Baden der Nationalbahn den heute umgenutzten Bahnhof in der Oberstadt. Selbst eine «Nachsubventionierung» der Gotthardbahn erfuhr in einer Lupfiger Gemeindeversammlung 1879 Erwähnung, als Pfarrer Baumann anlässlich der entsprechenden eidgenössischen Volksabstimmung empfahl «ein freudiges Ja aus Liebe zum Vaterland zu sagen und sich damit als ächter Schweizer zu zeigen», weil das Projekt auch in militärischer Hinsicht von Bedeutung sei.

In loser Folge berichtet an dieser Stelle der Autor der Anfang 2023 erscheinenden Ortsgeschichte «Lupfig, Scherz – Geschichte, Geschichten» aus seiner Arbeit. Alle Folgen: www.lupfig/portrait/chronik