Zeitschrift: Aarauer Neujahrsblätter
Herausgeber: Ortsbürgergemeinde Aarau
Band: 94 (2020)

Artikel: Die Planungsgeschichte der Bahnen in die Südtäler
Autor: Richner, Raoul
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-858448

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: 07.08.2025

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

Die Planungsgeschichte der Bahnen in die Südtäler

Raoul Richner

In der Region Aarau kennt man gegenwärtig mehrere Bauprojekte, deren Ausführung lange Jahre in Anspruch nehmen. Dass diese Langatmigkeit kein Phänomen der Gegenwart ist, zeigt ein Blick auf die vierzig Jahre dauernde Projektierung der beiden Bahnen ins Suhren- und Wynental. Diese Geschichte, die zwischen Euphorie und Enttäuschung pendelt, soll hier nachgezeichnet werden.

Ganz Europa war ab den 1840er-Jahren in einem regelrechten Eisenbahnfieber, das auch die Schweiz erfasste. Es herrschte Aufbruchsstimmung: Zahlreiche, sich konkurrierende Bahnunternehmungen schossen wie Pilze aus dem Boden. Überall, wo man sich ein lukratives Geschäft erhoffte, wurden Gleise verlegt. Zuerst verkehrten die Dampflokomotiven zwischen den grösseren Ortschaften, dann eroberten sie auch die Kleinstädte und die Dörfer.

Bahnverbindungen ins Wynen- und ins Suhrental

← Schienenfragmente in der Gais 2019: Noch gibt es letzte Spuren des originalen Strassenbahntrassees der WSB. (Foto: Raoul Richner)

Ab den 1860er-Jahren manifestierte sich der Wunsch der beiden Täler südlich von Aarau nach einer Eisenbahnanbindung immer stärker. Es bildeten sich Komitees, in denen

vor allem fortschrittsgläubige Gemeindevertreter und Industrielle Einsitz nahmen. Im Wynental entstand die Idee einer Wynentalbahn aus der Mitte der regionalen Kulturgesellschaft. 1867 setzte sich der weitsichtige, aus Aarau stammende Pfarrer Achilles Zschokke (1823–1896) von Gontenschwil eifrig für eine Bahnlinie ein. Für ihn war klar, dass die wirtschaftliche Weiterentwicklung des Tals in hohem Mass von einer guten Verkehrserschliessung abhing. Damals liebäugelte man sogar mit einem Schienenstrang, der im Süden über das Wynental hinausgehen und eine direkte Anbindung an den Gotthard schaffen sollte. Im November 1871 versammelten sich Vertreter der interessierten Gemeinden in Unterkulm, um die Aargauer Regierung um eine Konzession für eine Bahn von Aarau nach Menziken mit Abzweigung nach Beinwil zu ersuchen. Diese Konzession wurde 1872 tatsächlich erteilt – allerdings geschah dann nichts mehr. Die Finanzierung war nicht gesichert und in den Dörfern regte sich Widerstand, der offenbar von Fuhrleuten und Wirten getragen wurde, die um ihren Umsatz bangten. Die Bemühungen von Pfarrer Zschokke verliefen im Sand. Auch das ausgearbeitete Normalspurbahn-Projekt von dessen Bruder, Ingenieur Olivier Zschokke (1826–1898), das dieser 1877 einreichte, landete in einer Schublade. Es scheiterte diesmal am Desinteresse der Eisenbahnunternehmer in Zürich und Basel, die nicht so viel Geld investieren wollten. Auch der Bahnenthusiasmus der Gemeinden kühlte sich merklich ab angesichts des 1878 eröffneten Konkurses der Nationalbahn, der ein tiefes Loch in die Kassen der Investoren – namentlich etwa der Städte Zofingen und Lenzburg – gerissen hatte. In Aarau schrieb der Stadtrat 1883 in einem Bericht zur projektierten Wynentalbahn, dass man ein Jahrzehnt zuvor «in der damaligen Tagesströmung … den Werth neuer Bahnverbindungen allzusehr überschätzte».

Für Pfarrer Achilles Zschokke war klar, dass die wirtschaftliche Weiterentwicklung des Tals in hohem Mass von einer guten Verkehrserschliessung abhing.

Im Suhrental war die Ausgangslage analog, auch dort wurden schon früh Pläne für eine Eisenbahnlinie geschmiedet. Die Suhrentaler wollten unbedingt eine normalspurige Bahn. Zunächst dachte man nämlich daran, eine Zweigbahn zwischen zwei bestehenden Linien einzurichten, die in Kölliken oder Entfelden von der Nationalbahn abzweigt und in Sursee Anschluss an die Centralbahn findet. Eine Sackbahn, die ohne Anknüpfung im Nirgendwo endet, lehnte

Die

Wynenthalbahn.

Eine Vernehmlassung des Comité

an die

betheiligte Landesgegend.

Menziken 1881.

↑ Titelblatt eines 19-seitigen Plädoyers für eine «Wynenthalbahn», verfasst von Achilles Zschokke, 1881. (Stadtarchiv Aarau, Rathausbibliothek)

man ab. Bereits 1872 und dann nochmals 1893 hatte die Bundesversammlung die gewünschte Konzession für eine Bahnlinie zwischen Aarau und Sursee ausgesprochen – gebaut wurde allerdings auch hier nichts. Finanzielle Probleme und konzeptionelle Zwistigkeiten zwischen der Aargauer und der Luzerner Seite standen dem Unterfangen im Weg.

Erste aargauische «elektrische Schmalspur-Strassenbahn»

In den 1880er-Jahren kam zum ersten Mal die Idee einer schmalspurigen Bahn auf, die der Strasse folgen sollte, wobei man sich an der Baselbieter Waldenburgerbahn orientierte. Das Hauptargument für eine solche Strassenbahn war finanzieller Natur: Im Vergleich mit einer Überlandbahn mit eigenem Trassee war sie wesentlich billiger. Das schmalspurige

«Bähnlein» stiess bei vielen Wynentalern – insbesondere bei den Oberwynentaler Industriepatrons und auch bei Pfarrer Zschokke – nicht auf Gegenliebe; man wünschte sich nach wie vor eine mit anderen Bahnen kompatible Normalspur, die einen Warentransport ohne aufwendiges Umladen ermöglichen sollte. 1881 liess das Direktorium der Zentralbahn im Wynental eine Broschüre verteilen, in der die Basler der Bevölkerung darlegten, dass eine Schmalspurbahn die einzige tragbare, sprich rentable Variante wäre. Noch im gleichen Jahr publizierte das Komitee für eine Wynentalbahn eine eigene Propagandaschrift mit dem gegenteiligen Inhalt. Die interessierten Gemeinden und der Kanton hatten das nötige Kapital gesammelt, doch die Centralbahn in Basel und die Nordostbahn in Zürich verweigerten die vertraglich zugesicherten Zuschüsse. Die Wynentaler liessen sich dies nicht bieten und klagten gegen die Eisenbahnbarone. Obwohl die Kläger vor Bundesgericht Recht erhielten, wurde der Bau nicht ausgeführt und die Eisenbahnträume mussten vorderhand wieder begraben werden; die Konzession verfiel 1899.

↑ Achilles Zschokke erkannte früh die Bedeutung der Erschliessung des Wynentals durch eine Eisenbahn. (Biographisches Lexikon des Aargaus, 1958)

Der nächste wichtige Impuls kam aus dem Suhrental. Hier akzeptierte man endlich die Grenzen der Rentabilität und der Realisierbarkeit, indem man sich sagte: Lieber den Spatz in der Hand, als die Taube auf dem Dach! Man machte Nägel mit Köpfen und schwenkte auf das Konzept für eine rein aargauische «elektrische Schmalspur-Strassenbahn» ein. 1896 erfolgte die Konzession für den nördlichen Teil des Suhrentals, die nun endlich wahrgenommen wurde. Im November 1901 konnte die «Strassenbahn Aarau – Schöftland» (AS) ihren Betrieb aufnehmen. Dass es am Ende eine Schmalspurbahn geworden ist, die nicht einmal alle Dörfer bis an die Kantonsgrenze bediente, machte nicht alle glücklich. Die Idee, die Strecke bis ins Luzernbiet weiterzuführen, blieb noch lange lebendig: 1963 lag sogar eine Konzession für eine Eisenbahnstrecke Schöftland – Sursee vor, die jedoch nie aus dem Projektstatus herauskam und schliesslich 1971 sistiert wurde. Bei der Trasseeführung in Aarau war übrigens ernsthaft diskutiert worden, ob man das Tramgleis nicht am Aargauerplatz enden lassen, sondern durch das Obertor in die Altstadt hinein weiterziehen sollte. Aufgrund der engen Verhältnisse sah man davon aber ab.

Das «Wynentaler Tram»

Nichtsdestotrotz gab das Suhrentaler Beispiel den Wynentaler Bahnfreunden neuen Schub. Nach der Konzessionserteilung 1896 wagte man sich 1897 auch im Wynental an ein neues Projekt. Eine Woche bevor die AS ihren fahrplanmässigen Betrieb aufnahm, fand am 10. November 1901 im Zetzwiler «Bären» eine denkwürdige Versammlung statt: Fast 200

↑ Olivier Zschokke arbeitete konkrete Projekte für die Bahnen in die Aargauer Südtäler aus. (Biographisches Lexikon des Aargaus, 1958)

Teilnehmer diskutierten darüber, wie man auch im Wynental endlich eine Bahnlinie realisieren könnte. Eine schmalspurige Strassenbahnlösung stiess nun auch hier auf breite Zustimmung; erst recht nachdem Fachleute erklärt hatten, dass mit Hilfe von Rollböcken Güterwagen der Normalbahnen auch auf Schmalspurgleisen ins Tal hinauf befördert werden könnten. Der Traum einer Normalbahn wurde somit endgültig begraben. In Zetzwil wurde ein Komitee bestimmt, das als Träger der Konzession agieren sollte: Es bestand aus Nationalrat Conradin Zschokke, dem Aarauer Stadtammann Max Schmidt und dem Kulmer Gerichtspräsident Oskar Schibler.

Das Komitee hatte das ehrgeizige Ziel, die Bahnlinie bis zur 100-Jahr-Feier des Kantons Aargau im Jahr 1903 fertigzustellen. Doch erwies sich die Aufgabe, die Finanzierung des «Wynentaler Trams» sicherzustellen, als schwierig. Der Staat, die Gemeinden und Private mussten zusammen zwischen 700 000 und 800 000 Franken aufbringen. Der Löwenanteil der Aktien sollte in die Hände der Öffentlichkeit kommen.

In den Gemeinden wurde zum Teil heftig über die zukünftige Eisenbahn diskutiert, wobei vor allem zwei Punkte im Vordergrund standen: die Höhe der zu leistenden Beiträge und die Streckenführung in und zwischen den einzelnen Dörfern. Im Grundsatz war klar, dass das Tram der Talstrasse folgen

↓ Die elektrische Strassenbahn Aarau–Schöftland wurde am 17. November 1901 feierlich in Betrieb genommen. (Theo Elsasser / Paul Erismann: Das alte Aarau. 1970, S. 52)

sollte. Der Umstand, dass viele Bahnhöfe oft in unmittelbarer Nähe zu Wirtshäusern geplant waren, dürfte die Gastwirte erfreut haben.

Im Februar 1902 fand im «Rössli» in Oberkulm eine Versammlung des «erweiterten Komites» statt. Das Gremium setzte sich aus Delegierten der Gemeinden (meist Gemeinderäte, Fabrikanten oder Lehrer) und Eisenbahn-Sachverständigen zusammen. Als eigentlicher Hauptreferent trat ein Komiteemitglied auf: der umtriebige Ingenieur Conradin Zschokke (1842–1918) aus Aarau. Die Frage der Kostenverteilung des Eisenbahnbaus auf die einzelnen Gemeinden war

Der Umstand, dass viele Bahnhöfe oft in unmittelbarer Nähe zu Wirtshäusern geplant waren, dürfte die Gastwirte erfreut haben.

nicht sehr kontrovers, zumal Nationalrat Zschokke auf das offenbar geglückte Modell des Suhrentals verweisen konnte: Neben Einwohnerzahl und Steuerkraft sollten auch die Kosten für den Gleisbau in den entsprechenden Gemeinden als Grundlage für die Rechnung herangezogen werden.

Am 6. März 1904 endete die bahnlose Zeit auch im Wynental: Die erste Zugskomposition rollte durch das Tal; die Aarauer konnten ihren ersten sonntäglichen «elektrischen Ausflug» ins Wynental machen. Was lange währte, wurde endlich gut.

Der Autor
Raoul Richner ist Historiker und seit 2013 Stadtarchivar von Aarau. Er wohnt in Buchs.

→ Die AS rattert um 1905 durch die Aarauer Bahnhofstrasse. (Heer 1984, S. 92)

Literatur:

Erismann, Paul: Wie das Suhren- und Wynental zu ihren Bahnen kamen. Ein Beitrag zur aargauischen Verkehrsgeschichte zum 50-jährigen Bestehen der Aarau-Schöftland-Bahn und der Wynentalbahn. 1954.

Heer, Jakob: WSB. Wynental- und Suhrentalbahn. Aarau 1984.

Müller, Andreas: Achilles Zschokke. Der Sohn des Dichters. Reinach 2007.

Aarau
3