

Die Trambahn Zofingen-Aarburg-Olten- Trimbach

Autor(en): **Brunner, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **62 (2004)**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-659961>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Trambahn Zofingen–Aarburg–Olten–Trimbach

Hans Brunner

Der grösste Teil des schweizerischen Bahnnetzes wurde innerhalb von 50 Jahren in drei Etappen gebaut. In einer ersten Phase wurden die Hauptlinien, welche die Schweiz von Norden nach Süden und von Westen nach Osten durchfahren, erstellt.

In den Siebzigerjahren erschlossen private Gesellschaften kleinere Städte und abgelegene Regionen mit Nebenlinien, beispielsweise die Strecken durch das Freiamt, durch den Bözberg und durch das Gäu von Olten nach Solothurn. Aber auch die nie fertig erstellte Wasserfallbahn von Liestal nach Mümliswil und die Linie der Schweizerischen Nationalbahn, welche unter Auslassung der Wirtschaftszentren Zürich und Bern vom Bodensee über Winterthur–Lenzburg–Zofingen an den Genfersee hätte führen sollen, wurden in dieser Zeit gebaut. Beide Unternehmen endeten in einem finanziellen Fiasko. In Mümliswil musste die Centralbahn die Arbeiten am Tunnel wegen fehlender Finanzen sehr bald einstellen, und der Nationalbahn fehlte das Geld für den Bau des Westarmes von Zofingen nach Lyss, weil sämtliche Kredite für den Bau des Ostarmes aufgebraucht wurden und deshalb über die Gesellschaft der Konkurs verhängt werden musste.

Trotz dieser Fehlplanungen und der Schwierigkeiten, die beim Bau der Gotthardbahn entstanden waren, kam es zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu einer dritten Bauphase. Die aufkommende Elektrizität ermöglichte mit dem Bau des Sekundärnetzes eine Verfeinerung des starren Fahrplanes und eine Erschliessung der Randregionen der Städte.

Trambahn Zofingen–Olten–Trimbach

In dieser Bauphase wurde das Projekt einer Trambahn von Zofingen nach Olten geplant, vorwiegend aus zwei Gründen. Einmal lieferte das Elektrizitätswerk Olten-Aarburg im November 1896 erstmals Strom aus dem Kraftwerk Ruppoldingen. Weil Elektromotoren noch nicht im Handel waren, konnte vorerst nur Lichtstrom verkauft werden, für den Tagstrom fehlten die Abnehmer. So war es für die Stromproduzenten ein vordringliches Anliegen, Kraftstrom absetzen zu können. Und da war die Führung einer Trambahn ein willkommenes und lukratives Angebot.

Der zweite Grund war das wiederholte Bemühen der Stadt Zofingen, ein Eisenbahnknotenpunkt für die Region zu werden. Das strebte Zofingen schon 1853 an, wurde aber wegen der bessern Vorgaben der damals kleinern Stadt Olten durch die Schweizerische Centralbahn nicht berücksichtigt. Ein weiteres Mal misslang der Versuch mit der erwähnten Nationalbahn. Weil aber die Zofinger Behörden überzeugt waren, dass ein gut frequentierter Bahnknotenpunkt Wachstum in die Region bringt, wurde ein dritter

Versuch mit dem Bau eines Trambahnnetzes gemacht. Ein Vergleich zwischen den Städten Olten und Zofingen bestätigte diese Annahme. 1850 zählte Olten 2301 Einwohner, während Zofingen 3559 aufwies. Fünfzig Jahre später sah es wesentlich anders aus. In Olten wohnten 9337 Personen, in Zofingen dagegen kaum die Hälfte, nämlich 4591 Personen.

Olten war nicht interessiert

Am 29. Februar 1896 richtete die Firma «H. Kummeler & Cie. Aarau-Olten» folgendes Gesuch an den Oltner Gemeinderat:

«Wir sind von einigen Herren Industriellen von Zofingen mit dem Studium der Frage der Errichtung einer elektrischen Strassenbahn von Zofingen über Aarburg nach Olten betraut worden und bezwecken mit Gegenwärtigem bei Ihnen anzufragen, wie Sie sich bei einer demnächst einzuberufenden Vorversammlung zur Besprechung der wichtigsten Vorbedingungen beteiligen oder vertreten lassen würden.»

Die Notwendigkeit einer bessern Verbindung von Zofingen mit dem wichtigsten Eisenbahnknotenpunkt der Nordschweiz mit Olten, braucht wohl nicht besonders begründet zu werden, da die betreffenden Verkehrsübelstände von Zofingen augenscheinlich hervortreten. Diese projektierte Strassenbahn würde sich, dem Bedürfnis entsprechend, auf den Personenverkehr beschränken und könnte demnach ein leichteres Schienenprofil gewählt werden.

Für die ganze Strecke könnte die Landstrasse benutzt werden, so dass keine Terrainverwerfungen entstehen würden. Auch für den Bau und den Betrieb der Bahn ergeben sich keine Schwierigkeiten. Die Steigungsverhältnisse sind günstige. Die elektrische Kraft kann in nächster Nähe vom Elektrizitätswerk Olten-Aarburg bezogen werden.

Da bei elektrischem Betrieb eine constante Kraft zur Verfügung steht, können ohne Mehrbelastung Züge abgelassen werden, was wiederum dem Publikum grosse Vorteile bietet. Zudem wird durch billige Taxen und Abonnemente der Arbeiterschaft ein billiges gern benutztes Beförderungsmittel an die Hand gegeben.

Wir würden für den Anfang ca. 10 Züge hin- & zurück vorsehen. Die Endstation in Olten denken wir uns beim Bahnhof, bei der neuen Brücke, weitere Haltestellen könnten beim Zollhaus und bei der Villa Zemp vorgesehen werden.

Wir wollen nicht unterlassen Ihnen mitzuteilen, dass sich Herr Boveri in Baden sowie die Herren Fischer & Schmutziger in Zürich auf unsere Einladung hin für das Projekt interessieren und bereit sind, in nähere Unterhandlung zu treten.»

Auf die ausgesprochene Hoffnung, Olten würde das Vorhaben unterstützen, vor allem auch, weil «die Firma das Risiko auf sich nehmen will», reagierte der Oltner Gemeinderat äusserst dürftig. Im Protokoll heisst es lediglich, dass die



Eine der drei Haltestellen, die in Olten bei der Villa Zemp, heute Glas Trösch, an der Aarburgerstrasse vorgesehen war.

Angelegenheit erst nach gewalteter Rücksprache mit dem Ammannamt behandelt werden solle. Weder in einer spätern Sitzung des Gemeinderates noch an einer Gemeindeversammlung wurde auf die Anfrage eingegangen. Diese Haltung ist einfach zu erklären: Der damalige Gemeindevorstand Casimir von Arx war einer der Initianten für die Schaffung der Schweizerischen Bundesbahnen und Präsident der ständerätlichen Kommission für die Beratung dieser Vorlage, die 1898 vom Schweizervolk angenommen wurde. Zudem wurde er zum ersten ehrenamtlichen Präsidenten der SBB gewählt. Dieses Engagement und diese Funktionen allein zeigen schon, dass der Gemeinderat unter der starken Führung des Stadtammanns kein Interesse an einer Konkurrenzierung der seit 1856 bestehenden Bahnlinie nach Aarburg–Zofingen–Luzern haben konnte.

Aarburg unterstützt das Vorhaben

Ganz anders reagierte der Stadtrat von Aarburg. Im Protokoll vom 10. März 1896 heisst es: *«Da allseitig anerkannt wird, dass ein derartiges Unternehmen einem längst gefühlten Bedürfnis nach besserer Verbindung mit den Nachbarorten abhelfen würde und für hiesige Gemeinde von wesentlichem Vorteil, wird dieses Vorgehen lebhaft begrüsst und der Besuch der angesetzten Versammlung beschlossen.»* Ein Beschluss des Zofinger Stadtrates liegt nicht vor, hingegen erwähnt das Zofinger Tagblatt ausführlich das an die drei Städte gerichtete Schreiben.

In den kommenden Monaten blieb es ruhig, und niemand liess etwas zum Projekt vernehmen. Es kam dann, wie es kommen musste. Kümmler & Cie. wollte das Vorhaben ohne tatkräftige Unterstützung vertrauter einheimischer Persönlichkeiten ausführen. Das konnte nicht gut gehen, vor allem auch weil gegen die neue unbekanntelektrische Energie ein gewisses Misstrauen bestand. So kam dann die Meldung im Zofinger Tagblatt vom 11. Februar 1897 nicht unerwartet, in der angekündigt wurde, dass man *«in interessierten Kreisen wegen aussichtsloser Rendite und bautechnischen Schwierigkeiten (Traversierung des Bahnkörpers der Centralbahn in Aarburg) gedenkt, zur Zeit auf das Projekt nicht einzutreten. Ein Voranschlag berechnet die Erstellungskosten auf rund 50 000 Franken per Kilometer.»*

Trimbach wird in die Planung einbezogen

Das Interesse an einer Trambahn blieb bestehen; das Projekt wurde nun an einer öffentlichen Versammlung auf eine breitere Basis abgestützt. Durch ein Inserat im Zofinger Tagblatt vom 2. Dezember 1897 wurden die Gemeinden Aarburg, Oftringen, Zofingen und die umliegenden Dörfer zu einer Versammlung in den «Kronen»-Saal nach Aarburg eingeladen. Zusätzlich wurde im Textteil auf die Zusammenkunft aufmerksam gemacht. *«Die Frage, die schon oft angeregt wurde, ist für das ganze untere Wiggertal von so eminenten Bedeutung, dass Private wie Behörden dieser Versammlung ihre volle Beachtung schenken und sie recht zahlreich besuchen sollten. Ist es möglich, das Stammstück Aarburg–Oftringen–Zofingen ins Leben zu rufen, ist auch die Frage der Anschlüsse an die Gemeinden Brittnau, Strengelbach, Vordemwald und Rothrist der Weg geöffnet und gebaut. Auch wird eine Weiterführung Aarburg–Olten–Trimbach in der Folge ebenfalls gerufen werden können.»*

Über 200 Personen, darunter zwei Regierungsräte, zwei Nationalräte und einige Grossräte, versammelten sich unter dem Tagespräsidenten Grossrat Lüscher aus Aarburg. Nationalrat Künzli aus Riken plädierte für einen vorläufigen Ausbau der Strecke von der Strengelbacherstrasse in Zofingen bis zur Turnhalle in Aarburg. Es werde dann später leicht halten, an dieses Stammbahnnetz Verbindungen nach Olten u. a. anzuschliessen, und es sei als sicher anzunehmen, dass die an der Linie anliegenden Gemeinden mit der Zeit zu einem bedeutenden Industriezentrum sich vereinigen werden. Einige Stimmen sprachen sich für eine gleichzeitige Verbindung mit Olten aus. Nationalrat Künzli kannte wohl die eindeutige Haltung seines Rats- und Parteikollegen Casimir von Arx und erklärte der Versammlung, *«dass man dem Projekte in Olten vorläufig nicht günstig gesinnt ist»*. Die Anlagekosten dieser Schmalspurbahn wurden auf 392 000 Franken veranschlagt; alle 12 Minuten sollte ein Zug mit einer Stundengeschwindigkeit von 18 Kilometern verkehren. Die jährlichen Betriebskosten pro Kilometer sollten nicht über 6500 Franken zu stehen kommen.

Die Stadträte von Aarburg und Zofingen sowie die Gemeinde Oftringen bestimmten umgehend drei Delegierte für das Initiativkomitee. *«Gleichzeitig wird bemerkt, dass durch die Wahl von Gemeindeabgeordneten keinerlei Verpflichtungen irgendwelcher Art begründet werden.»*

Die Oltner Zeitungen publizierten den Aufruf zur Teilnahme an der Versammlung und druckten einen Auszug aus der Berichterstattung des Zofinger Tagblattes ab.

Trimbach muss sich gedulden

Erstmals vernimmt man am 22. Dezember 1897 eine Stellungnahme aus Trimbach zur projektierten Strassenbahn. *«Gegenwärtig wird die Kraftstromleitung vom Elektrizitätswerk Ruppoldingen nach Läuelfingen an unserem Dorfe vorbeigeführt; vorläufig wird die elektrische Beleuchtung bei uns noch nicht eingeführt, da die Gemeinde die Finanzen anderwärts, so für weitem Ausbau der Schulen bei der rasch wachsenden Bevölkerung verwenden muss. Ebenso wird die elektrische Strassenbahn Olten–Trimbach vorläufig noch einige Jahre auf die Ausführung warten müssen. Wenn die projektierte elektrische Bahn von Zofin-*

gen nach Aarburg einmal ihre Fortsetzung nach Olten finden sollte, so würde die Weiterführung nach Trimbach gesichert sein – bis dahin heisst es, sich gedulden.» So meldete das Oltner Tagblatt.

Acht Tage später weiss das Zofinger Tagblatt «aus zuverlässiger Quelle» zu berichten, «dass man in Olten für die projektierte Trambahn vollständig eingenommen ist und dass der Gewerbeverein und der dortige Verkehrs- und Verschönerungsverein sich gerne zur Verfügung stellen werden, wenn es sich um die Ausführung des Planes handelt».

Inzwischen befasste sich das Initiativkomitee unter dem Vorsitz des allseits bekannten Nationalrates Künzli aus Riken-Murgenthal mit den technischen und finanziellen Verhältnissen und stellte einmal mehr fest, «dass eine Fortführung des Trams in der Richtung nach Olten angezeigt wäre und der Erspriesslichkeit des Unternehmens nur förderlich sein könnte».

Im Herbst 1898 wurden die Pläne für die Linienführung vorgelegt. «Danach ergab sich für die ganze Strecke mit den vier Teilstücken Olten-Zollhaus bis Aarburg-Turnhalle, von da bis Aarburg-Bahnhofplatz, von da bis Zofingen-Zehndergarten und von da bis Zofingen-Bezirksamt inklusive Wagenremise und Werkstätte sowie Unterführungen der Berner und Luzerner Bahnlinie ein Gesamtvoranschlag von 574 283 Franken vor.» Erneut wurde das Begehren gestellt, «es sei auf eine Verlängerung der Hauptlinie bis Olten möglichst Bedacht zu nehmen».

Grosse Hoffnungen setzte man auf das aargauische Nebenbahngesetz, das aber am 3. Dezember 1899 vom Stimmbürger verworfen wurde. Somit fehlte die dringende staatliche Unterstützung. Da zudem die detaillierte Berechnung der Trambahn durch die Firma Brown, Boveri & Cie. bedeutend höher ausfiel, als die ersten Schätzungen zeigten, war die Stimmung für das Unternehmen in den drei Gemeinden nicht mehr so positiv. So fasste das Initiativkomitee am 27. Dezember 1899 den Beschluss, «seine Tätigkeit vorerst einzustellen, sich zwar noch nicht aufzulösen, sondern als solches weiterbestehen zu wollen, indessen günstigere Zeiten abzuwarten».

Die Kosten für die Vorstudien im Betrage von 820 Franken wurden von den drei Gemeinden Aarburg, Oftringen und Zofingen übernommen. Die Akten wurden laut Protokoll des Aarburger Stadtrates «auf hiesiger Gemeindekanzlei deponiert». Leider sind sie heute im sehr übersichtlich geordneten Stadtarchiv Aarburg nicht auffindbar.

Trimbach, alles einsteigen!

Die Sistierung der Vorarbeiten bewahrte mit grosser Sicherheit die Gemeinden vor einem finanziellen Abenteuer. Für Zofingen wäre es das zweite gewesen, zahlte doch die Stadt erst 1943 die letzte Rate der Schuld zurück, die ihr von der Nationalbahn erwachsen war.

Die Verkehrsfrage im untern Wiggertal blieb aktuell. Versuche mit Elektro-Omnibussen und mit Accumulatoren-Mobilen liessen die Bevölkerung auf ein bequemes Verkehrsmittel hoffen. Ein Ingenieur Schenker aus Winterthur schrieb am 4. Februar 1901 dem Stadtrat von Aarburg, «dass das Projekt einer elektrischen Bahnverbindung Zofingen–Olten nicht fallengelassen, sondern zur Zeit die erforderlichen Vorarbeiten und Untersuchungen im Gange sind.»

Als einzige Strecke, die aus dem Projekt «Strassenbahn

Zofingen–Olten» ausgeführt wurde, führte schliesslich von Olten nach Trimbach. Nachdem der Trimbacher Gemeinderat am 26. April 1901 «das Gesuch des Heinrich Studer um Empfehlung seines Conzessionsgesuches für eine Tramverbindung Trimbach–Olten gutgeheissen hat», hiess es vier Tage später im Oltner Tagblatt: «Trimbach, alles einsteigen. Seit einigen Tagen kursiert zwischen Bahnhof Olten–Rössliplatz Trimbach ein schmucker, mit zwei Pferden bespannter Tramwagen. Trotzdem noch kein bestimmter Fahrtenplan vorliegt, will aber die Vorstadt von Olten noch höher hinaus, das sei nur ein Vorläufer zum elektrischen Betrieb. Immer mit der Zeit! Trimbach – 15 Minuten Aufenthalt!» Dieser Optimismus hielt nicht lange an. Am 23. März 1902 meldete die Zeitung nüchtern: «Das Omnibus-Tram Olten–Trimbach ist diese Woche eingestellt worden, da das Unternehmen sich nicht rentierte. Es ist dies zu bedauern, da diese Verbindung manche Verkehrserleichterung brachte und namentlich den ältern Arbeitern sehr erwünscht war.»



Die Haltestelle in Aarburg war am nördlichen Rand des Städtchens, bei der Turnhalle, geplant.

Trimbach blieb nun, nachdem die Rösslipost Lostorf–Winznau–Olten ab 1903 über die neu erstellte Rankwogbrücke direkt zum Bahnhof Olten fuhr, ohne Fahrverbindung, wenn man von der Eisenbahnlinie nach Läufelfingen–Sissach–Basel absieht. Erst mit der Gründung der «Stadt-omnibus Olten AG» am 11. Februar 1933 wurde der Betrieb auf den Strecken Trimbach–Olten–Klos bei Aarburg und Starrkirch–Olten–Kalchofen bei Wangen aufgenommen. Die Bedienung der Dorfzentren Dulliken, Aarburg, Wangen scheiterte vorerst an der zum Teil heute noch geltenden Monopolstellung der SBB. Aarburg selber zeigte diesmal kein Interesse an einem Zusammenschluss mit Olten, da die bestehenden Bahnverbindungen vollkommen ausreichen würden und im Bedarfsfalle noch verbessert werden könnten. Hinter dieser Argumentation des Gemeinderates standen wirtschaftliche Interessen, denn die Gewerbetreibenden und Ladenbesitzer befürchteten eine Konkurrenzierung durch die Oltner Unternehmer. Erst im Dezember 1945 konnte die Ausdehnung des Busbetriebes bis nach Aarburg errichtet werden. Viel früher, seit 1906, entstand in Zofingen ein Verkehrsverbund, denn mehrmals verkehrten täglich Busse auf den Linien Aarburg–Zofingen–Brittnau und Zofingen–Strengelbach–Vordemwald.