

Die Niederamtbahn

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **64 (2006)**

PDF erstellt am: **21.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-659245>

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 Niederamtbahn

Hans Brunner

Die Region Olten wurde mit der Eisenbahn sehr rasch erschlossen. Am 9. Juni 1856 fuhr erstmals ein Zug von Aarau nach Olten und weiter nach Emmenbrücke. Am 16. Juni des folgenden Jahres konnte die Strecke von Olten nach Bern, am 1. Mai 1858 nach Basel und am 4. Dezember 1876 nach Solothurn eingeweiht werden. Vom Verkehr abgeschlossen blieben die Berggemeinden Hauenstein-Ifenthal, Wisen, Kienberg und die Dörfer im Gösgeramt. Auf diese missliche Lage wurde mehrmals aufmerksam gemacht und 1871 darauf hingewiesen, dass das Gösgeramt «mit dem Bezirkshauptort und Marktort Olten und der untere Teil des Bezirks mit den Fabriken und den Märkten in Aarau sehr häufige gesellschaftliche und merkantile Verbindungen» habe, sodass ein Postkurs über Trimbach, Obergösgen, Erlinsbach, Aarau «nicht nur sehr wünschenswert, ja notwendig, sondern auch rentabel wäre». Weiter wurde auf die Arbeiter aus den Dörfern Trimbach, Winznau, Obergösgen, Lostorf, Stüsslingen hingewiesen, die in den Schuhfabriken in Schönenwerd und Olten Arbeit fanden. Und nicht zuletzt wurden für die zwei Badeorte, das Laurenzenbad in Obererlinsbach und das Bad Lostorf, günstigere Verkehrsverbindungen gefordert.

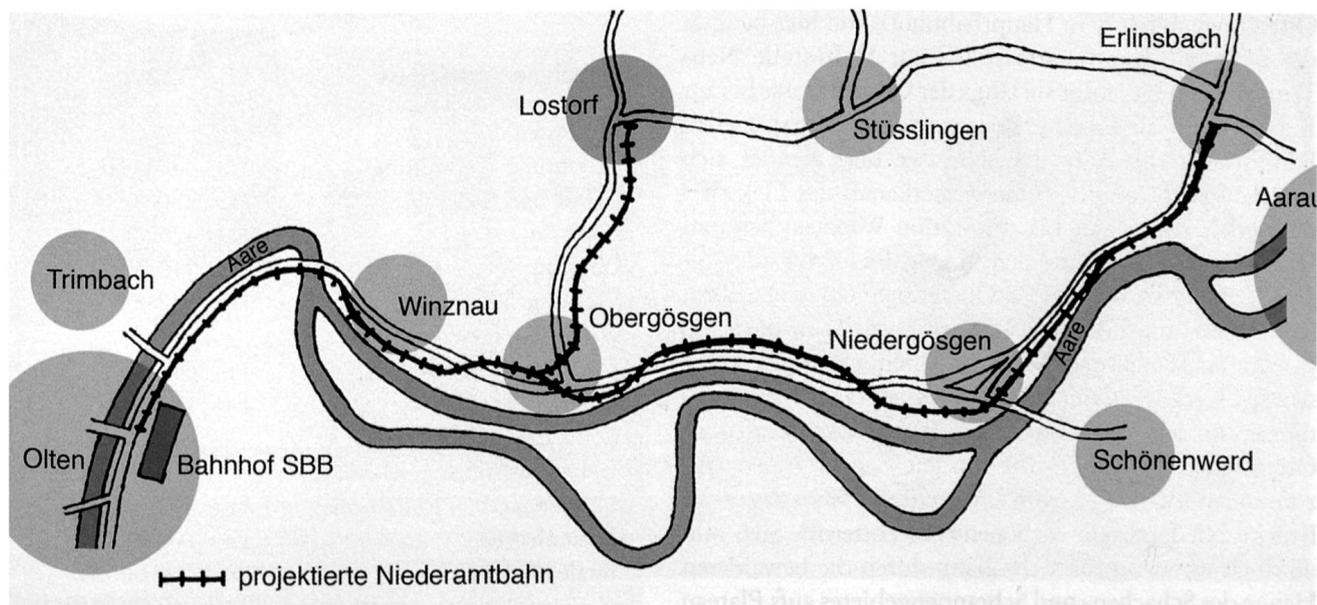
Broyetal- und Gäubahn

1871 zeigte sich plötzlich eine Gelegenheit, diese Wünsche verwirklichen zu können, als nämlich ein Interkantonales Komitee für eine Broyetalbahn sich bei der Solothurner Regierung um die Konzession für eine Gäubahn bewarb. Die Initianten setzten sich zum Ziel, eine durchgehende Bahn von Lausanne über Solothurn nach Olten und auf der

linken Aareseite durch das Gösgeramt über Aarau nach Waldshut zu führen. Obwohl die Solothurner Regierung in dieser Frage vorerst uneinig war und eine Konzession für eine weitere Bahnlinie durch das Werderamt erteilte, traten die Oltner Oberamtmann Trog und Notar Brosy im September 1871 energisch für eine längst fällige Erschliessung des Gösgeramtes ein, gründeten ein Komitee, das sich bereit erklärte, die verlangte Subvention von 440 000 Franken aufzubringen.

Das Projekt sah eine möglichst gerade Linienführung südlich der Gemeinden Winznau, Obergösgen, Niedergösgen und Erlinsbach vor. Das hatte zur Folge, dass die andern Gemeinden, die von der Bahn nicht durchfahren wurden, sich nicht für eine Subvention bewegen liessen. Trimbach wäre bereit gewesen, 80 000 Franken zu leisten, wenn in der Hagmatten eine Station erstellt worden wäre. Olten sicherte 260 000 Franken zu, der Bahnhof müsste aber zwischen dem neuen Schulhaus (Hübeli) und der Neumatt zu stehen kommen. Winznau zeichnete 30 000 Franken, verlangte jedoch eine bessere Platzierung der Haltestelle. Aarau und Erlinsbach stellten ebenfalls Beiträge in Aussicht.

Damit die Wünsche der nördlichen Gemeinden besser berücksichtigt werden konnten, schlug das Komitee für eine Niederamtbahn den Initianten der Broyetalbahn eine neue Variante vor, die in der Rankwog einen Tunnel bis zum Winznauerbühl vorsah, von wo aus eine direkte Bahnstrecke nach Obergösgen-Niedergösgen geplant war. Die vier Gemeinden Winznau, Obergösgen, Lostorf und Stüsslingen hätten in den «Sugenäckern» oberhalb Obergösgen eine gemeinsame Haltestelle benützen müssen.



Eine Bahn durch, aber nicht für das Gösgeramt

Dass dieses Projekt gar keinen Gefallen finden konnte, ist verständlich. Schon bald merkten kritische Beobachter, «dass der Gedanke, eine neue Bahn nach Aarau zu bauen, nicht entstanden ist, weil man glaubt, das Niederamt sei derselben so besonders bedürftig». Vielmehr brauchte man dieses Bahnstück, weil das rechte Ufer schon durch die Schweizerische Centralbahn (SCB) besetzt war. So handelte es sich mehr um eine Bahn durch das Gösgeramt, als um eine Bahn für das Gösgeramt. Als 1873 die SCB die Konzession für den Bau der Gäubahn erhielt, bestand kein Interesse mehr für eine Niederamtbahn.

Eine geleiseloze Bahn

Im Herbst 1911 stellte eine Firma Schmassmann aus Zürich eine schienenlose Bahn vor, mit der die Dörfer im Gösgeramt erschlossen werden sollten. In verschiedenen Vorträgen wurden die Vorteile dieser Strassenbahn erläutert. Die Geschwindigkeit sollte 22 bis 30 Kilometer erreichen, ein Betriebskilometer 7 bis 9 Rappen betragen, und die Anlagekosten pro Kilometer wurden auf 14 000 bis 18 000 Franken errechnet. Offenbar war das Interesse an der Einrichtung eines Trolleybusses in den Gemeinden nicht besonders gross, jedenfalls blieben Reaktionen aus.

Elektrische Schmalspurbahn

1912 nahm der Stadtammann von Olten, Dr. Hugo Dietschi, den Gedanken, das Gösgeramt mit einer Bahn zu erschliessen, erneut auf. Anlass dazu gab das im Werden begriffene Elektrizitätswerk Gösigen. In einer Konferenz, zu der alle Gemeinden und die Fabrikanten Iwan Bally, Schönenwerd, und Albert Glutz, Hägendorf, eingeladen waren, wurde ein Komitee bestimmt, das beim kommenden Kraftwerkbau die Interessen einer Niederamtbahn vertreten musste. Am 9. November 1916 reichten Fürsprech Schenker, Architekt Belart und die Ingenieure Dieter und Stüdi beim Bundesrat ein Konzessionsbegehren ein, in dem das Projekt folgendermassen beschrieben wurde: «Der Ausgangspunkt der Bahn ist in Olten (gegenüber dem Hauptbahnhof), von hier benützt die Bahn die Kantonsstrasse bis zur Haltestelle Neu-Trimbach, ab hier folgt sie längs der Gösgerstrasse bis zur Rankwog, wo sie auf einer neu zu erstellenden, speziellen Bahnbrücke die Aare überschreitet und wendet sich ab hier dem Damm des Oberwasserkanals des Elektrizitätswerkes zu, den sie bis zur Station Winznau benutzt. Durch das freie Feld und dem Rande des Hardwaldes folgend erreicht sie die Station Obergösigen (zwischen Rest. zum Kreuz und Pfarrhof, südwestlich gelegen, in der so genannten Weihermatt) und nach Benützung der Dorfstrasse Obergösigen führt die Bahn wieder neben der Kantonsstrasse dem Kanal entlang weiter bis zum Kraftwerk Olten-Aarburg,¹ um in die Station Niedergösigen einzumünden (ca. 300 m vom linksseitigen Widerlager der Brücke Niedergösigen-Schönenwerd entfernt). Sich nun nördlich wendend führt die Bahn durch die bewaldeten Hänge des Schachen- und Schrannegebietes aufs Plateau

hinauf und eilt den Dörfern Nieder- und Obererlinsbach zu, und zwar den grössten Teil auf eigenem Bahnkörper. Die beiden Stationen Nieder- und Obererlinsbach liegen ziemlich in der Mitte der betr. Ortschaften.»

Von der Station Obergösigen sollte das Bahntrasse nach Lostorf und Stüsslingen abzweigen. Die gesamte Baulänge wurde mit 18 061 m errechnet. Vorgesehen war eine Spurbreite von 1 m, die Geschwindigkeit sollte 25 Std./km bis 45 Std./km erreichen.

Rentabilitätsberechnungen

Bei den Rentabilitätsberechnungen wurde eine Interessenzone von 53 857 Personen zugrunde gelegt. Für jede Ortschaft wurde eine Anzahl Fahrten, welche die Bewohner pro Jahr zurücklegen sollten, festgesetzt. Von den 11 458 Einwohnern von Olten erwartete man, dass jede Person die Bahn viermal benützen würde. Das sollte 45 832 Fahrten geben. Pro Person errechnete man eine gefahrene

Einnahmen

Personentransport	Fr. 190 421.–
Gütertransport	Fr. 34 020.–
Verschiedenes	Fr. 5 000.–
Total Einnahmen	Fr. 229 441.–

Ausgaben

Verwaltung	Fr. 17 150.–
Unterhalt	Fr. 25 550.–
Stationsdienste und Zugbegleitung	Fr. 52 250.–
Elektrische Einrichtung	Fr. 64 050.–
Unterhalt Rollmaterial	Fr. 30 000.–
Verschiedenes	Fr. 8 150.–
Total Ausgaben	Fr. 197 150.–

Strecke von 6 km. So wäre man auf 274 992 Personen-Kilometer gekommen. Alle Gemeinden zusammen hätten so 1 584 713 Personen-Kilometer erbracht, was folgende Einnahmen und Ausgaben ergeben hätte:

Einnahmenüberschuss

	Fr. 32 291.–
Baukosten	
Verzinsung, Verwaltung	Fr. 440 000.–
Grund und Boden	Fr. 480 000.–
Unterbau	Fr. 1 425 000.–
Oberbau	Fr. 1 410 000.–
Stationsgebäude	Fr. 750 000.–
Errichtung für elektrische Zugförderung	Fr. 612 000.–
Signale, Zugsicherung	Fr. 180 000.–
Rollmaterial (5 Motorwagen, 10 Personenanhängewagen, 8 Güterwagen, 3 Rollmaterialen)	Fr. 1 430 000.–
Gerätschaften	Fr. 100 000.–
Totale Baukosten	Fr. 6 827 000.–

In dieser Summe waren die Anschlüsse von Niedererlinsbach nach Obererlinsbach, von Lostorf nach Stüsslingen und der Anschluss Trimbach im Gesamtbetrage von Fr. 1 710 000.– nicht enthalten.

Die Beteiligung der Gemeinden

Die Delegierten der am Bau interessierten Gemeinden stellten an einer Sitzung im März 1921 die Kostenverteilung auf. Danach sollten die auf 6 400 000 Franken reduzierten Kosten auf die Aktionäre wie folgt verteilt werden:

Bund	Fr. 500 000.–
Kanton 40%	Fr. 2 560 000.–
Olten	Fr. 1 200 000.–
Winznau	Fr. 150 000.–
Obergösgen	Fr. 60 000.–
Niedergösgen	Fr. 150 000.–
Niedererlinsbach	Fr. 180 000.–
Obererlinsbach AG	Fr. 200 000.–
Obererlinsbach SO	Fr. 60 000.–
Schönenwerd	Fr. 200 000.–
Lostorf	Fr. 250 000.–
Stüsslingen	Fr. 250 000.–
C. F. Bally AG	Fr. 500 000.–
Private Beteiligungen	Fr. 140 000.–

Fahrplan

1920 sah der Fahrplan von Olten aus 8 Fahrten mit folgenden Zeiten vor: 6.22, 6.57, 8.50, 13.00, 16.49, 17.20, 19.00, 21.10. Von Obererlinsbach wurden 6 Fahrten nach Olten geplant: 6.38, 7.39, 11.00, 15.00, 18.10, 20.25.

Ein klägliches Ende

Einzelne Gemeinden fanden die ihnen zugedachten Beiträge zu hoch. Stüsslingen und Obererlinsbach lehnten eine Beteiligung am Unternehmen ab. Die Stadt Olten wollte mit der Zusicherung zuwarten. Andere Gemeinden waren bereit, kleinere Beträge zu leisten. Das Komitee der Niederamtbahn sah sich in dieser Situation und angesichts der schlechten wirtschaftlichen Lage gezwungen, die interessierten Gemeinden anzufragen, ob mit dem Bau sofort oder in späterer Zeit begonnen werden sollte. Mit Ausnahme von Lostorf kam man überein, auf die Vorlage erst wieder zurückzukommen, wenn günstigere wirtschaftliche Verhältnisse eintreten würden. Die Stadt Olten war bereit, die Pläne und Kostenberechnungen mit einer anteilmässigen Beteiligung des Staates aufzukaufen. Das mit viel Energie an die Hand genommene Werk nahm ein recht klägliches Ende. Die Solidarität unter den Gemeinden liess zu wünschen übrig. An der Liquidationsversammlung im Jahre 1922 waren noch ausgewiesene Schulden von Fr. 2600.–, die für ein Gutachten bezahlt werden mussten, unter die Gemeinden zu verteilen. Olten, Lostorf und Schönenwerd übernahmen zusammen Fr. 1500.–, Winznau steuerte Fr. 80.– bei. Der restliche Betrag konnte von den übrigen Gemeinden nicht voll eingebracht werden, sodass Bauverwalter Keller, Olten, 45 Franken aus seiner Privatkasse einwerfen musste. Die Automobilgesellschaft Olten-Lostorf-Stüsslingen bezahlte diese Schuld 1926 wieder zurück.

Die Rösslipost 1874

Obwohl beide Versuche, das Gösgeramt mit einer Bahn zu erschliessen, misslangen, gab es doch eine für die Gemeinden bessere Verbindung mit der Stadt Olten. Drei



Postkutsche vor dem Postbüro Lostorf

Jahre nach der Aufgabe des ersten Projektes wurde am 1. Juni 1874 eine Rösslipost in Betrieb genommen. Die Frequenz war sehr bescheiden. 1878 wurden im Jahr 52 Personen befördert. 1891 waren es sogar nur 18 Reisende. 1911 stieg die Zahl wieder auf 78. 1914 wurde das Gesuch für eine bessere Verbindung von der Oberpostdirektion positiv beantwortet und die Abfahrten von Olten aus um 8.30, 12.10 und 18.55 festgesetzt. Am 14. Mai fuhr die Rösslipost zum letzten Mal nach Lostorf.



Rösslipost auf der letzten Fahrt. Auf dem bekränzten Schild steht: «Ade der Rösslipost, ab morgen verkehrt die Autopost.»

Der Postautobetrieb

Nachdem die Niederamtbahn nicht zustande kam, die Oberpostdirektion die Führung von Postautos ablehnte, wurde die «Automobilgesellschaft Olten-Lostorf-Stüsslingen» gegründet. Am 2. Februar 1924 legte die Gründungsversammlung folgende Gemeindebeiträge fest:

Olten	Fr. 22 500.–
Winznau	Fr. 4 500.–
Stüsslingen	Fr. 4 500.–
Obergösgen	Fr. 4 500.–
Lostorf	Fr. 9 500.–
Staat Solothurn	Fr. 15 000.–

Den ersten Bus stellte die Motorwagenfabrik Berna zum Preise von 34 500 Franken her. Er bot Raum für 20 Sitz- und 10 Stehplätze. Für einen Fahrkilometer wurden 20 Rappen berechnet und folgende Tarife festgelegt:

Winznau	3,3 km	70 Rp.
Lostorf	7,2 km	140 Rp.
Obergösgen	4,7 km	90 Rp.
Stüsslingen	9,2 km	180 Rp.

Am 15. Mai 1924 konnte die Linie mit vier Fahrten in einer Richtung eröffnet werden. Die Fahrzeit mit dem voll-

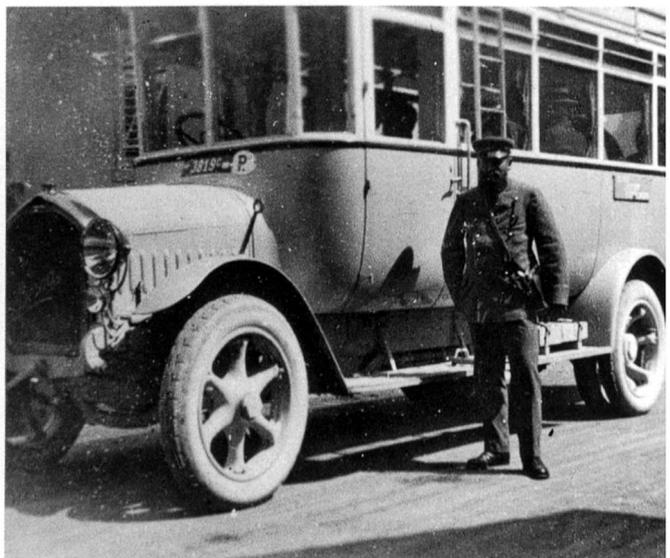


Rösslipost mit der Anschrift Olten–Lostorf vor dem Postlokal in Olten

gummibereiften Bus dauerte durchschnittlich 40 Minuten. Während des Zweiten Weltkrieges mussten die Postautokurse von zehn auf acht reduziert werden, weil der Mangel an Pneu Sparmassnahmen erforderte. In der gleichen Zeit wurde wegen der Rationierung des Benzins das Auto auf einen Holzvergaser-Motor umgebaut. Um einen Liter Benzin zu ersetzen, mussten ca. 1,2 kg bis 2 kg Holz oder Holzkohle verbrannt werden.

1950 wurde das Busnetz bis nach Niedererlinsbach erweitert, 11 Jahre später konnte die Linie nach Niedergösgen eröffnet werden. 1973 kam das Teilstück bis zum Bad Lostorf dazu, seit 1977 wird Rohr bedient, und die letzte Erweiterung kam am 12. Dezember 2004 dazu, als der Bus erstmals bis zum Bahnhof Schönenwerd fuhr. Sämtliche Buslinien, die von Olten aus verkehren, sind im Busbetrieb Olten Gösgen Gäu zusammengeschlossen; eine Ausnahme bildet die selbstständige Linie nach Boningen–Fulenbach–Wolfwil–Oensingen.

¹ Die Aare-Tessin AG hiess bis 1936 «Elektrizitätswerk Olten-Aarburg».



Erstes Postauto, davor Chauffeur Emil Brügger, Lostorf