

# Aus der Entstehungszeit der Wynentalbahn

*Raoul Richner (Buchs)*

## 1. Teil

Es war ein Meilenstein für die Verkehrserschliessung des Wynentals, als am 5. März 1904 zum ersten Mal ein Wagon der Wynentalbahn aus Aarau nach Reinach ratterte. Endlich, muss man sagen, denn bis es soweit war, mussten Jahrzehnte der Planung und der Diskussion vergehen!

Ganz Europa war ab den 1840er Jahren in einem regelrechten Eisenbahn-Fieber, das natürlich auch die Schweiz erfasste. Es herrschte Aufbruchstimmung: zahlreiche, sich konkurrenzierende 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 Landschaft.

Im Wynental entstand bereits in den 1860er Jahren aus der Mitte der regionalen Kulturgesellschaft die Idee einer Wynentalbahn. 1867 setzte sich der Gontenschwiler Pfarrer Achilles Zschokke eifrig für eine Bahnlinie ein. Damals liebäugelte man sogar mit einem Schienenstrang, der im Süden über das Wynental hinaus ging mit einer direkten Gotthard-Anbindung. 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 es gab Widerstand in den Dörfern, der offenbar namentlich von Fuhrleuten und Wirten getragen wurde. Die Bemühungen von Pfarrer Zschokke verliefen im Sand. Auch das ausgearbeitete Normalspur-Bahn-Projekt von dessen Bruder, Ingenieur Olivier Zschokke, das dieser 1877 einreichte, kam nicht zur Ausführung. Es scheiterte diesmal am Desinteresse der Eisenbahnunternehmer in Zürich und Basel.

In den 1880er Jahren tauchte zum ersten Mal die Idee einer schmalspurigen Bahn auf, die der Strasse folgen sollte. Als Vorbild wurde die Baselbieter Waldenburgerbahn genannt. Doch viele Wynentaler – worunter auch Pfarrer Zschokke – wollten sich nicht mit einem «Bähnlein» zufrieden geben, sie forderten weiter den Bau einer Normalspur-Bahn. So wurden die Eisenbahn-Träume vorderhand wieder begraben und die Konzession verfiel.

Ein wichtiger Impuls für die Wynentaler kam um 1900 aus dem westlichen Nachbarthal. Im Suhrental war die Ausgangslage analog, da auch dort schon früh Pläne für eine Eisenbahnlinie geschmiedet wurden. Bereits 1872 und dann nochmals 1893 hatte die Bundesversammlung eine Konzession für eine Bahnlinie zwischen Aarau und Sursee ausgesprochen – gebaut wurde allerdings auch hier nichts. Finanzielle Probleme und konzeptionelle Zwistigkeiten zwischen der Aargauer und Luzerner Seite standen dem Unterfangen im Wege. Doch als dann 1896 eine Konzession für eine «elektrische Schmalspur-Strassenbahn» für den nördlichen Teil des Suhrentals erfolgte, wurden Nägel mit Köpfen gemacht: 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.

Nichtsdestotrotz gab das Suhrentaler Beispiel den Wynentaler Bahnfreunden 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 Teilnehmer diskutierten darüber, wie man auch im Wynental endlich eine Bahnlinie realisieren könnte. Eine schmalspurige Strassenbahn-Lösung 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. 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 fertig zu stellen. Doch erwies sich die Aufgabe, die Finanzierung des «Wynentaler Trams» sicher zu stellen, 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 sollte. Der Umstand, dass viele Bahnhöfe oft in unmittelbarer Nähe zu Wirtshäusern geplant waren, dürfte die Gastwirte erfreut haben.

Am Samstag, den 8. 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 Komitee-Mitglied, der umtriebige Ingenieur Conradin Zschokke (1842-1918) aus Aarau, auf. Die Frage der Kostenverteilung des Eisenbahnbaus auf die einzelnen Gemeinden war 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.

Für rote Köpfe sorgte hingegen die Frage der Streckenführung. Hier ging es insbesondere um die Frage, wie und wo die Gleise zwischen Oberkulm und Reinach verlegt werden sollten. Von Suhr bis Oberkulm war der Fall klar, hier folgte man der Talstrasse. Wenn nun aber das Tram auch von Oberkulm nach Zetzwil der Strasse folgen würde, stünde Gontenschwil ohne Bahnanschluss im Abseits. Die beiden Vertreter Gontenschwils, Gemeindeammann Peter und Fabrikant Wiederkehr, wehrten sich

gegen diese Idee. So propagierten offenbar einige Gontenschwiler gar eine Variante, die Bahn vom Kirchdorf auf die Egg und dann auf einem Damm durch das Moos direkt nach Reinach zu führen – unter Umfahrung von Zetzwil und Leimbach. Der Gontenschwiler Ammann sprach sich für eine Spitzkehre im Kirchdorf aus, was Nationalrat Zschokke hingegen mit Hinweis auf die Kosten und die übermässige Fahrzeitverlängerung ablehnte.

Gemeindeammann Peter drohte, dass Gontenschwil bei einem allfälligen Entscheid zu Ungunsten seines Dorfes von finanziellen Beiträgen an das Unternehmen absehen werde. Als Kompromiss brachte Zschokke dann eine Lösung ins Spiel, die vorsah, dass die Bahnlinie Gontenschwil ganz im Norden des Unterdorfs anschneiden, dann die Moräne durchstossen und im Süden Zetzwils wieder an die Talstrasse herangeführt werden sollte.

Die Versammlung beschloss schliesslich – mit Ausnahme der beiden Gontenschwiler Vertreter – einstimmig, dass die interessierten Gemeinden ein Konzessionsgesuch mit der Linienführung gemäss dem Vorschlag von Conradin Zschokke einreichen sollten. Für den Fall, dass Gontenschwil sich diesem Vorschlag widersetzte, sollte die Variante entlang der Hauptstrasse von Oberkulm nach Zetzwil vorgezogen werden.

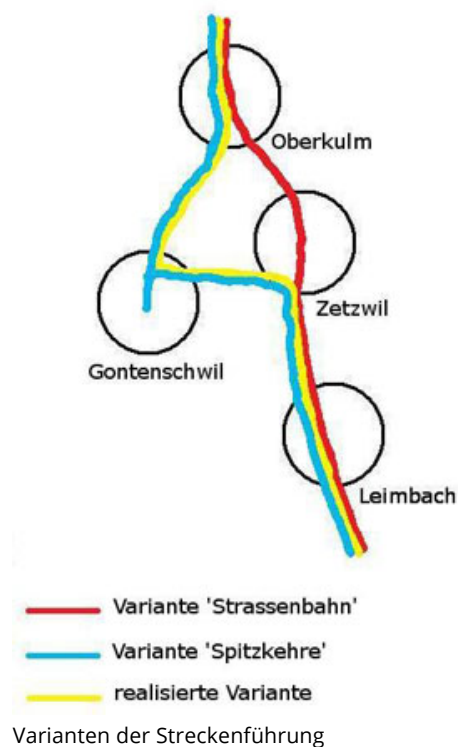
An der Konferenz kamen auch andere Fragen der Streckenführung zur Sprache: Der Reinacher Gemeindeammann fragte sich, ob es in seinem Dorf nicht Schwierigkeiten geben könnte wegen der Enge der Strasse.

Nationalrat Zschokke beruhigte mit dem Hinweis auf Grossstädte, die gute Erfahrung mit dem Tramverkehr gemacht hätten. Nur bei einzelnen Reinacher Brücken wären Verbreiterungen notwendig.

## 2. Teil

Die Beschlüsse der Versammlung wurden den Gemeindevertretern zur Empfehlung an die Gemeindeversammlungen weitergegeben. Nun ging es recht schnell weiter: In Oberkulm beispielsweise wurden die Vorschläge noch im Februar 1902 einstimmig gutgeheissen, man war bereit, einen Kostenanteil von 45'000 Franken zu tragen.

Im Unterkulmer Bären fand am Sonntag-Nachmittag des 23. Februar 1902 eine von über hundert Bürgern besuchte «Eisenbahnversammlung» statt, an der Gerichtspräsident Schibler als Referent auftrat. Schibler legte dar, wie günstig die Umstände für die Realisierung des lange gehegten Traums einer Eisenbahn nun wirklich wären. Es gelang ihm, Befürchtungen von Landwirten zu zerstreuen, dass die Gleise sie und ihre Fuhrwerke behindern könnten, indem er darlegte, dass die Schienenanlagen in die



Strasse vertieft würden und so kein Hindernis darstellten. Weiter wurde auch über die geplanten Fahrpreise gesprochen, wobei die Taxen der Postkutsche mit denjenigen der Bahn verglichen wurden: Es zeigte sich, dass eine Bahnfahrt weniger als die Hälfte des Kutschenfahrts kosten sollte. Diese Argumente führten dazu, dass die Versammlung der Einwohnergemeinde einstimmig empfahl, die Vorschläge des Komitees anzunehmen.

Posttaxen		Bahntaxen		
einfach	retour	einfach	retour	Narau
—,45	—,85	—,20	—,35	Suhr
—,65	1.20	—,30	—,50	Gränichen
1.10	2.—	—,50	—,80	Teufenthal
1.40	2.55	—,60	1.—	Unter-Kulm
1.55	2.80	—,65	1.05	Ober-Kulm
1.80	3.25	—,80	1.30	Gontenschwil
1.80	3.25	—,85	1.40	Zetzwil
2.10	3.80	—,90	1.45	Reimbach
2.45	4.45	1.—	1.60	Reinach
2.60	4.70	1.10	1.80	Menziken.

Preisvergleich zwischen Postkutsche und Bahn, 1902

Am gleichen Tag wie in Unterkulm fand auch in Reinach eine Versammlung statt, die derart gut besucht war, dass man in ein grösseres Lokal wechseln musste. Der Vortrag von Nationalrat Zschokke stiess auf Wohlwollen. Doch einige anwesende Gontenschwiler und Zetzwiler gerieten sich erneut ob der Trasse-Frage in die Haare. Beide Dörfer wünschten sich einen Bahnhof in der Dorfmitte und nicht in peripherer Lage.

An einem am Donnerstagabend (6. März 1902) wurde auf Anregung des freisinnigen Dorfvereins auch in Menziken im Gasthof zur Waage eine Volksversammlung abgehalten, wo über den finanziellen Beitrag der Gemeinde an der Bahnprojekt diskutiert wurde. Hier trat Verwalter Irmiger als Redner auf. Die Versammlung beschloss auch hier einstimmig, der Gemeindeversammlung die ihr zugeteilte Subvention von maximal 50'000 Franken zur Annahme zu empfehlen – allerdings unter der Bedingung, dass Menziken einen «seinen Bedürfnissen entsprechenden Bahnhof mit ausreichendem Güterschuppen» erhalte und dass die Fahrpreise möglichst tief angesetzt würden.

Im Wynentaler Blatt vom 8. März 1902 liess wohl das Eisenbahn-Komitee eine Liste von Argumenten veröffentlichen, die die Zetzwiler davon überzeugen sollte, trotz allem für das Projekt zu stimmen. Eine Linienführung von Gontenschwil in die Zetzwiler Dorfmitte wurde aufgrund der ungünstigen Topographie zurückgewiesen, da eine Überbrückung der Wyna unterhalb der Mühle viel zu kostspielig wäre. Man empfahl

einen Übergang südlich der Egg, der wesentlich billiger zu erstellen wäre, mit dem Hinweis, dass der dort projektierte Bahnhof ja nur rund 300 Meter von der Dorfmitte entfernt läge. Weiter rief man den Zetzwilern in Erinnerung, dass die Interessen ihres Nachbardorfes Gontenschwil, das immerhin mehr als doppelt so viele Einwohner zählte, nicht ohne Weiteres vernachlässigt werden dürften. Der Artikel schloss mit dem Aufruf: «Nur mit vereinten Kräften kommen wir ans Ziel!».

Am 12. März 1902 erschien im Wynentaler Blatt sogar ein Leitartikel, in dem ein nicht genannter Verfasser darlegte, was «die Thalgemeinden effektiv an die Kosten der Bahn» leisten. Er empfahl allen Bürgern, bei den anstehenden Abstimmungen mit Ja zu stimmen und so den Bau der Bahn zu ermöglichen.

Der ins Rollen geratene Stein war nun nicht mehr zu bremsen! Die Finanzierung kam zustande, bei der Streckenführung stiessen die Kompromisslösungen auf Akzeptanz, es konnte gebaut werden! Leider ereigneten sich mehrere unvorhergesehene Pannen, die den Bau der Bahn verzögerten und die avisierte Eröffnung für 1903 verunmöglichten. Probleme ergaben sich etwa in Reinach, wo plötzlich wieder Trasse-Fragen aufs Tapet kamen oder im Allgemeinen, wenn bestellte Schienen zu spät geliefert wurden. Während im Dezember 1903 bereits Probefahrten im Streckenabschnitt Aarau-Suhr durchgeführt wurden, lag im Oberwynental noch einiges im Argen. Die Bewohner reklamierten, dass man sich «zum Gespött im Kanton» machte.

Doch viel fehlte nicht mehr, mit einem letzten Kraftakt kam das Projekt zu einem guten Ende. Am Samstag, dem 5. März 1904, konnte die Wynentalbahn (WTB) mit bündensrätlichem Segen eröffnet werden. Fortan war die 23 Kilometer lange Strecke von Aarau nach Menziken in 70 Minuten abzufahren. Diese Fahrzeit war damals durchaus akzeptabel, wenn man sich vergegenwärtigt, dass die Absolvierung derselben Strecke per Kutsche bis 3½ Stunden dauern konnte.

Während die Aarau-Schöftland-Bahn gut ins Geschäft gestartet war, musste das Ergebnis der jungen Wynentalbahn mit roter Farbe geschrieben werden. Die Zusammenarbeit der beiden Bahnen wurde immer enger: Seit 1938 wurden die beiden Verwaltungsräte der Aarau-Schöftland-Bahn und der Wynentalbahn in Personalunion geführt. 1958 erfolgte die Fusion der beiden Unternehmen zur Wynental- und Suhrentalbahn (WSB), die schliesslich 1967 dank der Verknüpfung der beiden Gleisstränge in Aarau auch physisch umgesetzt werden konnte.

Die neu erstellte WTB folgte der Strasse, nur die Strecken Oberkulm-Gontenschwil-Zetzwil und Leimbach-Eien waren von Anfang an eigentrassiert. Doch die Streckenführung sollte die beiden Talbahnen noch Jahrzehnte lang beschäftigen. Denn für die Strassenbahn wurde es auf der Strasse immer enger, so dass man etappenweise auf eigene Trassees ausweichen musste. Im Laufe der Zeit sind im Wynental längere Schienen-Abschnitte eigentrassiert worden: zwischen Zetzwil und Leimbach (1945), zwischen Teufenthal und Unterkulm (1952), in Gränichen (1985), in Reinach und Menziken (2003) und zuletzt in Suhr und in Aarau (2010).

## Quellen

- Wynentaler Blatt von 1902, Nr. 14 (15. Februar 1902), 16 (22. Februar 1902), 17 (26. Februar 1902), 20 (8. März 1902) und 21 (12. März 1902).

## Literatur

- Paul Erismann: Wie das Suhren- und Wynental zu ihren Bahnen kamen, Aarau 1954.
- Jakob Heer: WSB – Wynental- und Suhrentalbahnhof, Aarau 1984.