

Ein Kopfbahnhof in Aarau?

Autor(en): **Schneider, Boris**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujaahrsblätler**

Band (Jahr): **35 (1961)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-559165>

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 Ausdrücke 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

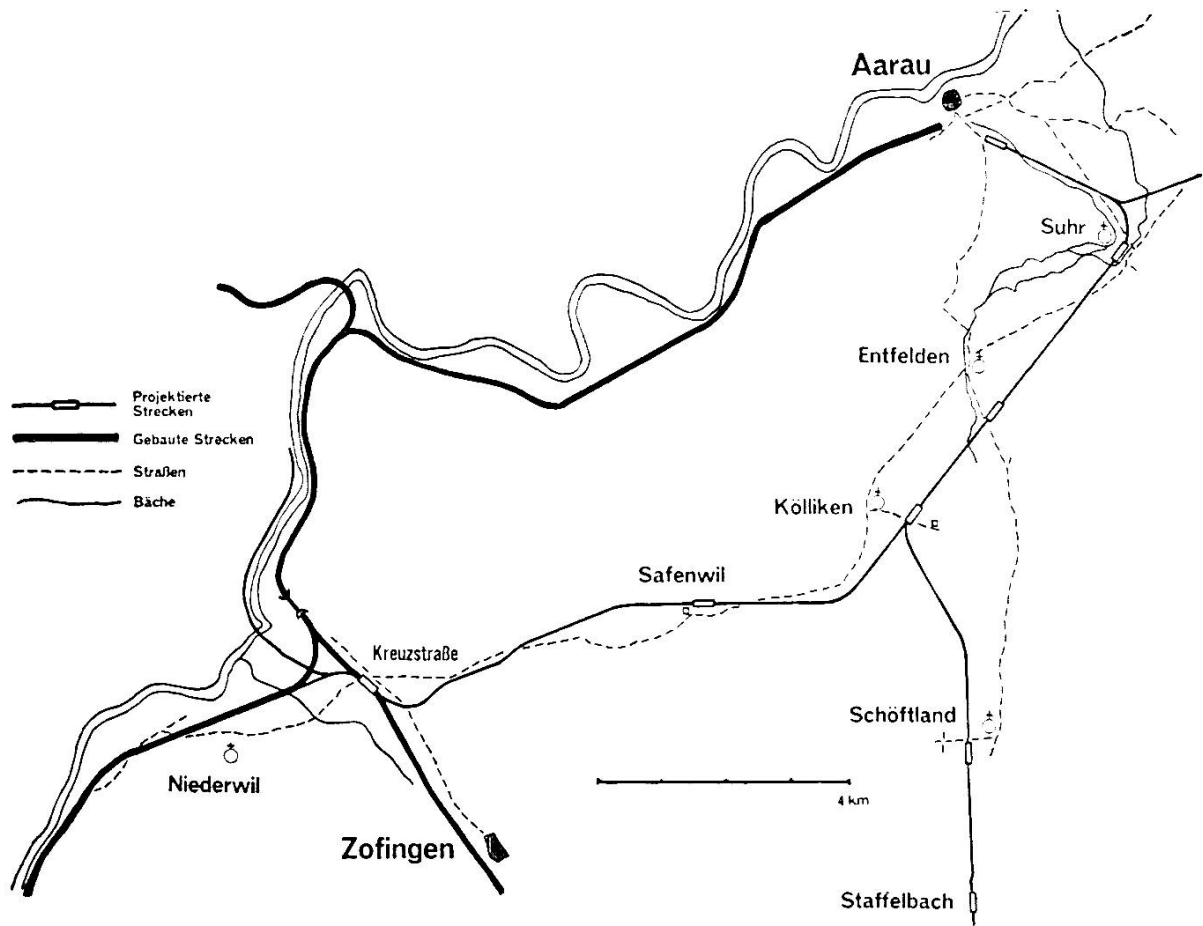
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

EIN KOPFBAHNHOF IN AARAU?

In den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts wurden unsere wichtigsten Eisenbahnlinien geplant und gebaut. Während heute bei der Schaffung unseres Nationalstraßennetzes die örtlichen Interessen zurücktreten müssen, war damals den lokalen und kantonalen Einflüssen, die sich gegen die eher modern denkenden Bahngesellschaften durchzusetzen versuchten, ein großer Spielraum geöffnet. Der Kampf um die Streckenführung war durchaus eines großen Einsatzes wert, denn das Haupteisenbahnnetz hat sich seit jener Zeit kaum wesentlich verändert. Auch der Kanton Aargau und seine Gemeinden versuchten, möglichst viele Abschnitte vom Haupteisenbahnkreuz Basel-Luzern, Zürich-Bern zu ergattern.

Wenn wir heute im Bahnhof Aarau den Zug nach Bern besteigen, können wir uns kaum vorstellen, daß einmal eine andere Streckenführung ernsthaft diskutiert worden ist. Und doch versuchte man einmal, im Aargau viele Linien anders zu legen, als wir sie heute kennen. So sollte die Verbindung von Brugg nach Aarau über Lenzburg geführt werden, und an Stelle der Eisenbahn Olten-Zofingen-Sursee-Luzern war die Seetallinie vorgeschlagen worden.

Im Jahre 1852 tauchte die Idee der Kreuzstraße-Eisenbahn auf. Eine längs der Aare verlaufende Ost-West-Bahn, wie sie von vielen Fachleuten gewünscht wurde, hätte den Aargau kurz nach Aarau bei Wöschnau verlassen. Um diese wichtige Linie möglichst lang innerhalb der Grenzen des Kantons zu behalten, wollte man von Aarau aus ins Suhrental bauen und über Suhr, Entfelden und Kölliken die Paßhöhe des Striegels erreichen. Von dort aus wäre die Eisenbahn über Kreuzstraße bei Oftringen nach Murgenthal geführt worden. Gemäß den damaligen Auffassungen sollte eine Privatgesellschaft den Bau übernehmen. Aber weder die Zürcher Nordbahn (später Nordostbahn) noch die Basler Zentralbahn zeigten Lust, eine Striegelbahn zu ver-



Projekt für eine Striegelbahn 1853

wirklichen. Sie hielten an der Aaretalbahn fest. Der Kanton Solothurn leistete den aargauischen Plänen kräftigen Widerstand, um die Ansprüche des Niederamtes und Oltens zu schützen. Vertreter der an einer Striegelbahn interessierten Gemeinden versammelten sich am 19. Dezember 1852 in Kölliken und übergaben dem Regierungsrat eine ehrerbietige Vorstellung. Schon vier Tage später beauftragte der Große Rat die Regierung, das Trasse der Striegelbahn untersuchen zu lassen. Da auch eine

Expertise über die Bözbergbahn eingeholt wurde, hielten die aargauischen Behörden mit der Erteilung der kantonalen Konzession für den Bau der Eisenbahnstrecken zurück, um einen Druck auf die Bahngesellschaften auszuüben. Im Januar 1853 bekräftigte der Große Rat nochmals seine Entschlossenheit, den Bau der Striegelbahn zu fördern. Auch der Regierungsrat, vor allem aber der aus der Kölliker Eisenbahnversammlung hervorgegangene Ausschuß für eine Bahn Aarau–Kreuzstraße–Murgenthal, blieb nicht untätig. Da die in Frage kommenden Bahngesellschaften keine Lust zum Bau zeigten, sollte eine neutrale Expertise den Wert der Strecke dokumentieren und den Behörden eine wirksame Waffe für die künftigen Gespräche in die Hand drücken. Die beiden Ingenieure J. Tobler aus Zürich und E. H. Michaelis aus Aarau, zwei bekannte Fachleute, untersuchten im Auftrage der Regierung das Gelände und entwarfen eine mögliche Streckenführung. Befahren wir in Gedanken diese Linie.

Der von Lenzburg herkommende Zug – die Geleiselegung über Wildegg war noch nicht beschlossen – dampft in den Aarauer Kopfbahnhof ein. Dieser befindet sich in der Gegend des heutigen Gönhardschulhauses. Nach dem Lokomotivwechsel fahren wir längs des Stadtbaches nach Suhr, und von dort zielt die Bahn schnurgerade über das Feld nach Kölliken, von wo eine Abzweigung nach Sursee führt. Die Bahnhöfe Entfelden und Kölliken sind fast einen Kilometer von den Dorfkirchen entfernt. Der Safenwiler Haltepunkt ist bei der Mühle errichtet worden, und dann senkt sich die Linie nach Kreuzstraße. Hier gabelt sich die Strecke. Ein Ast mündet in die Berner Linie, der andere erreicht – um den Tunnel einzusparen – auf dem linken Aareufer Olten. Wie bei allen Bahnprojekten fehlten die Varianten nicht. So war für Kölliken eine weiter westwärts verschobene Stationslage erwogen worden, im Gebiete der heutigen Haltestelle Oberdorf. Für Kreuzstraße wäre auch ein mehr gegen das heutige Dorfzentrum von Oftringen verlegtes Bahnhofsareal in Frage gekommen.

Tobler und Michaelis untersuchten auch die Höhenverhältnisse gründlich. In ihrem Bericht vom 14. Juni 1853 an den Regierungsrat wiesen sie auf die ungünstigen Steigungsverhältnisse hin, die bei den damaligen Betriebsmöglichkeiten noch schwer ins Gewicht fielen. Auch war die Strecke über den Striegel anderthalb Kilometer länger als die Aaretalbahn. So berichtete der Landammann J. U. Hanauer in der Sitzung des Großen Rates, die Striegelbahn sei zu teuer. Man habe keine Gesellschaft gefunden, die sie bauen wolle. Das Projekt wurde bis auf weiteres aufgegeben und die Aarelinie konzessioniert. Auch für die andern aargauischen Abschnitte des Eisenbahnkreuzes wurden in der gleichen Sitzung die kantonalen Konzessionen erteilt.

Erst in den siebziger Jahren wurde das Projekt einer Striegelbahn wieder aufgenommen, und die Nationalbahn baute in etwas veränderter Form die Strecke. Die Strecke nach Sursee aber wird in diesem Jahrhundert verwirklicht werden.

Boris Schneider