



Bis vor 50 Jahren waren die Dörfer Arth und Goldau mit einer Adhäsionsbahn verbunden.

## Vor 50 Jahren: Abschied vom «Arther Trämli»

Am 31. August 1959 wurde die Talbahn zwischen Arth und Goldau eingestellt

**1875 als Teilstrecke der Bahn von Arth am See nach Rigi Kulm in Betrieb genommen, wurde die Adhäsions-Strecke zwischen den Ortschaften Arth und Goldau vor 50 Jahren stillgelegt und durch einen Autobusbetrieb ersetzt. Die interessante und wechselvolle Geschichte des «Arther Trämli».**

Von Erich Ketterer

Dem aufmerksamen Beobachter fallen in unserer Talschaft einige Kuriositäten auf: Der direkteste Fussweg zwischen Arth und Goldau heisst «Tramweg», in Arth gibt es eine «Bahnhofstrasse», nämlich das kurze Strassenstück von der Kantonsstrasse gegenüber dem Restaurant Gartenlaube bis zur Post. Der überhohe Mühlflüelitunnel in Oberarth hat bestimmt nicht nur für die Fussgänger diese Dimensionen erhalten, und an der Stelle, wo sich in Arth das Einkaufsgeschäft SPAR befindet, gab es bis vor wenigen Jahren das Restaurant Bahnhof. Dies sind alles Erinnerungen an die Zeit, als die Dörfer Arth, Oberarth und Goldau mit einer Adhäsionsbahn, dem «Tram», verbunden waren.

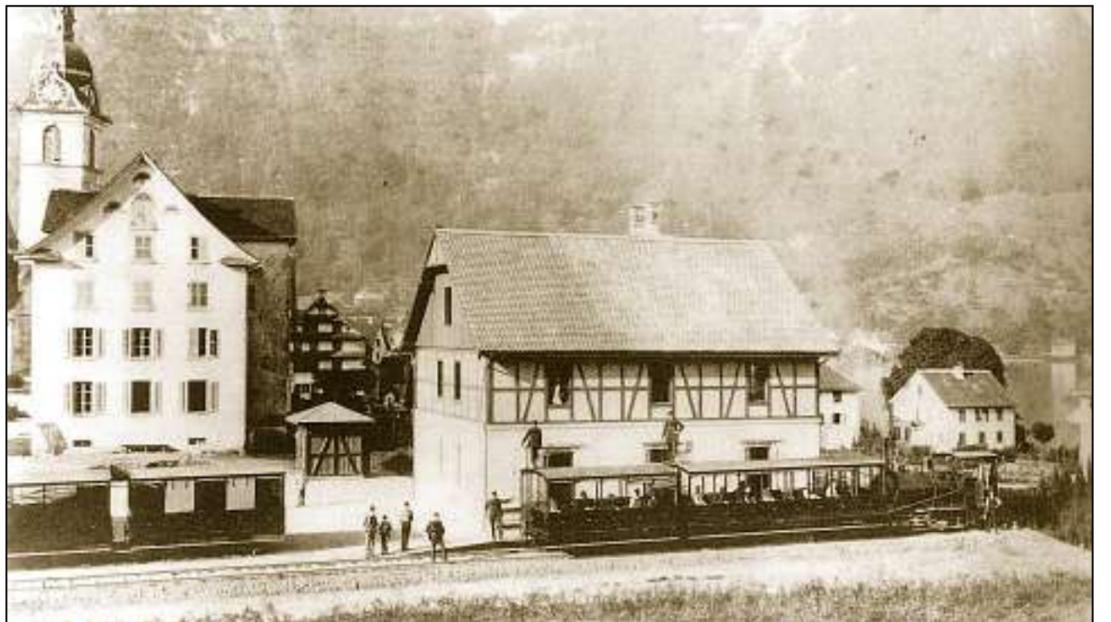
### Europas Bergbahnzeitalter begann auf der Rigi

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts war die Rigi schlechthin der Modeberg Europas. Zehntausende von Reisenden aus der gehobenen Gesellschaftsschicht ganz Europas besuchen jährlich den Berg mit der atemberaubenden Aussicht. In den Hotelpalästen auf der Rigi – mit to-

tal über 1000 Fremdenbetten – wurde jeglicher Komfort angeboten. Die Zeit, wo sich in den Dörfern am Fusse des Berges als Gepäckträger, Fremdenführer oder sogar als Sesseltäger Geld verdienen liess, brach auf einen Schlag ab, als 1871 die Zahnradbahn von Vitznau, als erste Bergbahn Europas, ihren Betrieb aufnahm. Bereits vier Jahre später, am 4. Juni 1875 wurde die Arth-Rigi-Bahn eröffnet. Der Grossteil der Reisenden kam per Dampfschiff in Arth an und bestieg die Bahn, welche auf ihren ersten 1,4 Kilometer als normale Adhäsionsstrecke betrieben wurde. In Oberarth begann die Bergstrecke mit Zahnradbetrieb. Zu diesem Zweck wurde eine Berglokomotive hinter die Wagen gestellt, und die Fahrt ging via Goldau nach Rigi Kulm weiter.

### Gotthardbahn-Haltestelle: Goldau statt Arth

Die Betriebszentrale und die Depot-Werkstätte der ARB waren wohlweislich in Oberarth stationiert: Es war damals geplant, dass die im Werden begriffene Gotthardbahn – sie wurde 1882 eröffnet – einen Regionalbahnhof bei Oberarth erstellen werde. Eine Finanzkrise bei der Gotthardbahn-Gesellschaft erforderte jedoch einschneidende Sparmassnahmen bei ihrem riesigen Projekt. Vom vorgesehenen und schon im Bau befindlichen Goldauer Tunnel wurde abgesehen, und stattdessen wurde die Linienführung nun über das damals noch sehr unwirtliche Bergsturzgelände bei Goldau geführt, das damals nur aus einer Handvoll Häuser bestand. Damit war der



Der Bahnhofplatz in Arth im Dampf-Zeitalter.

## Des guten Bähnleins Himmelfahrt

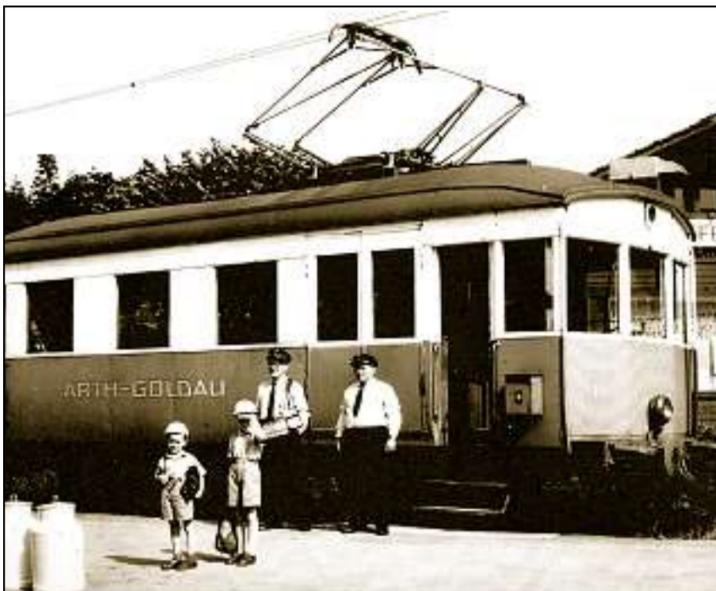
**Unter obigem Titel erschien am 11. September 1959 in der «Rigi-Post» ein Artikel zum Abschied von der Talbahn Arth-Goldau. Autor dieses «Nachrufes» auf das Arther Tram war der unvergessliche Sekundarlehrer, Schriftsteller und Lokahistoriker Dr. J. N. «Baba» Zehnder.**

In der goldenen Au, umspült von einem lieblichen See und umgrenzt von fruchtbaren Matten und Hängen, schaukelte ein friedliches Bähnchen seit Menschengedenken Tag um Tag berauf und bergab. Wenn es breitpurig auf seinem höchsten Punkte nach seinen von weither kommenden und bis ans blaue Meer fahrenden stolzen Artgenossen schielte, überkam es in seiner Bescheidenheit nie weitgestecktere Ambitionen. Treu und zuverlässig wie ein vertrauter Diener machte es mit nie versagender Zuverlässigkeit seinen verdrossenen Gang. Wohl hatte es im Ungestüm seiner Jugend gepustet und gefaucht, Hühner und Pferde verscheucht, gestampft und getrotzt. Aber man hat es ihm nie übel genommen und stets seine helle Freude daran gehabt. Man sagt ihm nach, es hätte einen grossen Aufwand geführt und viel Geld gekostet. Hand aufs Herz, die paar Batzen, die es für seine guten Dienste in Anspruch

nahm, machten keinen arm, der sich ihm anvertraute. Wen kann es da verwundern, dass es zum guten Jahr für ein neues Kleid oder sein abgelaufenes Gehwerk einen braven Zustupf haben musste, den man ihm gern oder ungern nie versagen konnte. Schliesslich war es sich bewusst, was es seiner ihm angestammten Heimat, der goldenen Au, an Putz und Leistung schuldig war. Nachdem es viele Generationen von frohen, werchigen und urchigen, reise- und unternehmungslustigen Gästen hatte ein- und aussteigen sehen, waren auch seine eigenen ausgedienten Glieder schlottrig und wankend geworden. Die zugezogenen Berater und Doktoren machten ein ernstes Gesicht und wollten von einer kostspieligen, ungewissen und schmerzhaften Erneuerungskur nichts mehr wissen. Der Machtspruch des Schicksals verkündete des treuen Dieners letztes Stündlein. Eine neue Kraft soll seinen Posten übernehmen. Willig und ergeben, bis zum bitteren Ende an seinem Platze ausharrend, liess es das unerbittliche Geschehen walten. Zum Abschied hatte sich eine fast unübersehbare Menschenmenge eingefunden. Der ehrenden Dankesworte grosse Zahl wollte kein Ende finden. Für die so oft über Menschenzungen gleitenden unbedachten Schmähungen und frivolen Wit-

ze auf das stumme, wehrlose alte Bähnchen wurde durch tausend Kinderstimmen Loblied gebührend Abbitte geleistet. Erst der Abschied brachte zum Bewusstsein, was alle an ihm verloren haben. Manch' Auge sah man feucht beim Klang der Melodie vom guten, alten Kameraden. Verklärt stand es da, das müde gewordene Bähnchen, und liess die schönen Worte über sich ergehen. Es hat stets durchgehalten durch alle Wirrnisse der Zeit. Sein Äusseres verwandelte sich wie zu einem riesigen Blumenkranz, und es war ihm vergönnt, noch zu Lebzeiten die vielen Beweise des Lobes und der Ehre entgegenzunehmen. Mit letzter Kraft hob es nochmals die teure Menschenlast in hellen Scharen auf seinen alten und gebeugten Rücken, zur letzten Fahrt, himmelwärts...

Selbst jetzt noch regten sich die Anfeindungen böser Geister und wollten ihm den ungestörten Gang ins Himmelreich verwehren. Doch seiner guten Lebenswerke reiche Fracht vermochte siegreich alle Hindernisse zu bestehen. Glückselig kam es oben an, wo es in grossem Glanze erstrahlte und einging in den ewigen Frieden. Mit wehmütigen Blicken nahmen die zahlreichen Trauergäste vom treuen Gefährten Abschied und konnten sich fast nicht von ihm trennen.



Die Talbahn Arth-Goldau startklar auf dem Goldauer Bahnhofplatz.

Traum von Arth vom Anschluss an die internationale Transitstrecke begraben. Die Haltestelle wurde in Goldau errichtet, erhielt aber den Doppelnamen Arth-Goldau.

### Strecke Arth-Goldau wird Adhäsionsbetrieb

Die Arth-Rigi-Bahn musste, um den Anschluss nicht zu verpassen, ihre Betriebszentrale nach Goldau verlegen, denn der Hauptharst der Passagiere reiste nun mit der Bahn an und wollte dort die Bergbahn besteigen. Nach zähen Verhandlungen durften sie die Gotthardbahn-Station Arth-Goldau mitbenutzen. Gleichzeitig entschloss sich die ARB, die Linie von Arth nach Goldau auf reinen Adhäsionsbetrieb umzustellen. Zu diesem Zweck musste jedoch die Steigung, die im Abschnitt Oberarth – Goldau teilweise 7 bis 8 Prozent betrug, abgesenkt werden. So wurden im Mühlefluchtunnel die Geleise rund 1,50 Meter tiefer gelegt, das erklärt die aussergewöhnliche Höhe dieses Tunnels. Der ganze Umbau kostete die ARB rund 65 000 Franken. Ab 1882 wurde auf der Talbahnstrecke der Ganzjahresbetrieb eingeführt. Da aber nur ein einziger geschlossener Wagen – natürlich ohne Heizung – eingesetzt wurde, war die Fahrt im Winter gewiss nicht sonderlich angenehm.

### Definitive Trennung von Berg- und Talbahn

15 Jahre später, im Jahre 1897, wurde Goldau zum Eisenbahnknotenpunkt, wie wir ihn heute kennen. Neben der Linie der Gotthardstrecke und der seit 1891 bestehenden Südostbahn wurde nun auch die Linie von Zürich und gleichzeitig der neue keilförmige Bahnhof in Betrieb genommen. Wiederum musste die ARB ihre Anlagen umgestalten. Sie löste das mit dem heute noch bestehenden «Hochperron», ausgeführt in damals topmoderner Eisenarchitektur, welcher quer zu den Gotthardbahngeleisen gebaut wurde. Die Talbahn hatte nun ihren Ausgangspunkt auf dem neu gestalteten Bahnhofplatz und bekam endgültig den Charakter einer Lokalbahn. Die beiden ARB-Strecken wurden in der Folge betrieblich getrennt geführt.

### Talbahn: Finanzieller Klotz am Bein der ARB

Als Entschädigung für den Verzicht der Haltestellen Arth Schattenberg (1882) und Arth Sonnenberg (1897) hatte die Gotthardbahn im Jahre 1904 der Gemeinde Arth eine Entschädigung von 70 000 Franken zu vergüten mit der Auflage, den Betrag zur Verbesserung und zum Ausbau der Talbahnstrecke zu benützen. Neben einem breiteren Angebot von Kurszügen und einer technischen Sanierung wurde die Talbahn per 1. Januar 1906 auf den elektrischen Betrieb umgestellt.

Die Zeit der rauchenden Dampflokomotiven war damit vorbei, nicht aber der anhaltende unrentable Betrieb dieser Strecke, den die ARB für ihre schlechte Gesamtfinanzlage verantwortlich machte. Die Gemeinde Arth setzte sich jedoch stets mit Subventionen und Steuererlässen für die Aufrechterhaltung der Lokalbahn als Personen- und Gütertransportmittel ein, als Anschluss von Arth und Oberarth an die «grosse weite Welt».

### Wehmütiger Abschied vor 50 Jahren

Nachdem sich die Arth-Rigi-Bahn bereits ab 1940 Gedanken zur Einstellung der Talbahn gemacht hatte, spitzte sich die Situation 1956 dramatisch zu: Ein Bericht des Eidgenössischen Amtes für Verkehr kam zum Schluss, dass die gesamte Anlage und auch das Rollmaterial ersetzt werden müsse. Nach zähen Verhandlungen, bei der die Gemeinde Arth nichts unversucht liess, um den Betrieb auf dieser Strecke aufrechtzuerhalten, reifte allseitig die Erkenntnis, die Talbahn durch einen Autobusbetrieb zu ersetzen. Am 31. August 1959 verkehrte zum letzten Mal das «Trämli» zwischen Goldau und Arth. Die bescheidene Feier, welche die ARB und die Gemeindebehörden dazu veranstalteten, entwickelte sich zu einem eigentlichen Volksfest. Die zahlreich aufmarschierte Bevölkerung erwies ihrer Bahn die letzte Ehre und nahm mit einem lachenden und einem weinenden Auge Abschied vom «Arther Tram». Ein einschneidendes Stück lokaler Verkehrsgeschichte gehört nun seit 50 Jahren der Vergangenheit an.



Am 31. August 1959 wurde das Tram mit einer denkwürdigen Feier verabschiedet. Am Rednerpult der damalige Direktionspräsident der ARB, Caspar Jütz.



Die legendäre letzte Fahrt des «Arther Trämli».

## Unvergesslicher Lausbubenstreich bei der letzten Tramfahrt

Viel zu reden gab damals der Streich, den einige junge Burschen gespielt hatten, indem sie die letzte Tramfahrt von Arth nach Goldau «sabotierten». Die «Täter» wurden nie eruiert und bestraft, obwohl ein Nachspiel zu diesem «Fall» angedroht wurde. Vielleicht auch deshalb, weil der «Haupttäter» ein Sohn des damaligen Gemeindepräsidenten war. Im Mai 1975, anlässlich der 100-Jahr-Feier der ARB, erschien in der «RigiPost» ein mit den Initialen «asch» unterzeichneter Artikel – quasi ein «Bekennerschreiben» – worin diese Geschichte aus erster Hand erzählt wurde:

Schon lange war das Arther Tram keine Zierde mehr. Durch die langen Jahre, in denen es seinen Dienst an Gemeindebevölkerung und Touristen tat, war es arg mitgenommen worden. Seine blaue Farbe war matt und ausgewaschen. Kaum die Beschriftungen «ARB» waren noch sichtbar. Der Innenraum sah auch nicht mehr einladend aus. Altmodische, abgeriebene Holzbänke, auf denen das Sitzen nicht angenehm war. Lottrige Fenster, die schlecht betätigt werden konnten. Ebenso schlimm stand es um die Mechanik. Dem guten Tram ging jeweils fast der Schnauf aus, wenn es die Steigungen gegen Goldau bewältigen musste.

Müde waren auch die Achsen und Räder. Aber nicht nur wegen den ewigen Fahrten Goldau-Arth und zurück, Goldauer, und wohl auch Oberarther und Arther Buben erlaubten sich hier und da ihre Spässe

mit der «alten Kiste». Schottersteine aus dem Geleisebett wurden auf die Schienen gelegt. Aus nahen Verstecken war es höchst spannend, das Nahen des Trams abzuwarten und das Zersplintern der Steine zu beobachten. Es kam aber auch vor, dass der Tramführer die Steine sah, anhielt, ausstieg und sie von der Schiene nahm. Ob er dies tat, weil er vor dem Entgleisen Angst hatte, oder ob er das Fahrwerk schonen wollte, wussten die Lausbuben nicht.

Nach langen Verhandlungen entschlossen sich dann die Arth-Rigi-Bahn Direktion, wie auch die Behörden, das Tram aus dem Verkehr zu nehmen und durch den heutigen Autobus zu ersetzen. So kam der Tag der letzten Fahrt. Ein prächtiger Sommertag. Auf dem Goldauer Bahnhofplatz fand eine (Beerdigungs-)Feier statt. Worte des Gemeindepräsidenten sowie Melodien des Musikvereins gaben ihr das Gepräge. Als besondere Attraktion kamen Jung und Alt in den Genuss von Gratisfahrten nach Arth oder Goldau und durften die Schüttlerei im Tram nochmals über sich ergehen lassen. Abends gegen 8 Uhr wurde in Arth zum allerletzten Mal die Klingel zur Abfahrt nach Goldau betätigt. Das Tram und auch der «Sommerwagen», den es vor sich hin schob, war von vielen Leuten überfüllt.

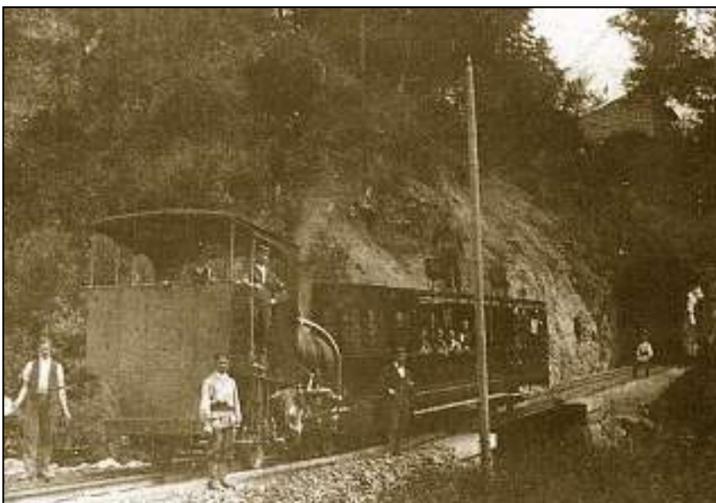
In Goldau aber war eine kleine Gruppe junger Burschen, welche diese Fahrt stören wollte. Bei der Haltestelle Harmettlen rieben sie die Schienen mit Auto-Schmierfett ein. Die Schwester und eine Freun-

din des Anführers wanderten nach Oberarth, um dort ins Tram einzusteigen. Sie mussten bei der Harmettlen Halt verlangen, damit das Tram dort auch sicher anhielt. Nur dank der Mithilfe eines Unbeteiligten, der schliesslich auch noch aussteigen wollte, ist ihnen dies schliesslich gelungen. Als das Tram wieder anfahren wollte, gab es eigenartige Geräusche von sich. Die Räder drehten leer. Einige weitere Versuche. Doch nichts, nur das Spulen der Räder. Durch diese Geräusche aufgeschreckt, bekamen es die Fahrgäste mit der Angst zu tun. Dem ausgedienten Tram war ja sowieso nicht mehr zu trauen. Fluchtartig verliessen alle das Vehikel. Und weil das Aussteigen durch die Türen zu langsam vor sich ging, kamen sie sogar aus den Fenstern gesprungen. Einzig der Führer hielt dem Gefährt die Treue und versuchte tapfer, wenigstens das leere Tram an die Endstation zu bringen. Einige Male versuchte er es erfolglos mit kurzen Anläufen. Dann fuhr er hinunter bis zur ehemaligen Gärtnerei Uhr und kam mit Vollgas wieder angefahren. Schnaubend, wie ein durchgebranntes Pferd, durchfuhr jetzt das Tram mit einem Vorstellwagen den geschmierten Geleiseabschnitt.

Die vielen Zuschauer diskutierten alsdann den Zwischenfall. Es gab erfreute und belustigte, es gab verängstigte Gesichter. Es gab aber auch Stimmen, die harte Strafen für die Täter voraussagten. Doch diese freuten sich sicher am meisten und heute noch am gelungenen Streich.



13. Dezember 1932: Spektakulärer Unfall zwischen dem Tram und dem Lastwagen der Firma Fischlin, Destillerie, Arth, auf der Goldauer Bahnhofstrasse.



Von 1875 bis 1882 wurde die Strecke ab Oberarth mit Zahnradbetrieb bewältigt. Der Mühlefluchtunnel, rechts im Bild, war damals noch nicht so hoch wie heute.